



---

**Commission économique pour l'Europe**

Comité des transports intérieurs

**Groupe de travail 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

**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-neuvième session\***

---

\* Diffusé en allemand par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote  
CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/80.



## 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. Élection du Bureau pour 2022 (point 2 de l'ordre du jour) .....	5
V. Questions découlant des travaux d'organes des Nations Unies ou d'autres organisations (point 3 de l'ordre du jour).....	5
A. Travaux du Comité exécutif de la CEE et du Comité des transports intérieurs .....	5
B. Rapport de la Commission du Danube .....	5
VI. Application de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) (point 4 de l'ordre du jour).....	6
A. État de l'ADN .....	6
B. Autorisations spéciales, dérogations et équivalences.....	6
C. Interprétation du Règlement annexé à l'ADN .....	6
1. Interprétation des 9.3.x.12.2 .....	6
2. Système de réfrigération prescrit par l'ADN pour le transport du dioxyde de carbone (CO <sub>2</sub> ).....	7
3. Coupe-flammes pour le dégazage .....	7
4. Différentes listes d'interprétations .....	8
D. Formation des experts.....	8
E. Questions relatives aux sociétés de classification.....	8
1. Mise à jour et révision de la section 9.3.4 de l'ADN en ce qui concerne les énergies de collision.....	8
2. Liste des sociétés de classification .....	8
VII. Propositions d'amendements au Règlement annexé à l'ADN (point 5 de l'ordre du jour) .....	9
A. Travaux de la Réunion commune RID/ADR/ADN .....	9
B. Autres propositions.....	9
1. Incohérence des versions linguistiques aux 9.1.0.40.2.5 c) et 9.3.X.40.2.5 c) de l'ADN concernant les dispositifs de déclenchement .....	9
2. Harmonisation de la terminologie utilisée dans l'ADN 2021 pour « habits de protection », « équipement de protection » et « équipement de protection individuelle » .....	9
3. Amendements dont l'entrée en vigueur est prévue le 1 <sup>er</sup> janvier 2023 : Conseiller à la sécurité/Conseiller en marchandises dangereuses – Sous-section 1.8.3.17 de l'ADN .....	10
4. Section 8.2.1 de l'ADN – Prescriptions relatives à la formation des experts.....	10
5. Harmonisation de la terminologie utilisée au 1.9.3 c), au 8.1.2.2 f) et au 8.1.2.3 s) de l'ADN 2021 .....	10
6. Proposition de correction du 9.3.4.3.1.2.2.1.3 de l'ADN .....	10
7. Incohérence des versions linguistiques au 3.4.14 de l'ADN concernant les « grands conteneurs ».....	10
8. Certificat d'agrément et navires de mer .....	11
9. Amendements dont l'entrée en vigueur est prévue le 1 <sup>er</sup> janvier 2023, actualisation des références aux normes.....	11

10.	Référence aux dispositions du 8.3.5 relatives au dégazage .....	11
11.	Installations d'extinction d'incendie fixées à demeure pour la protection des objets – 9.1.0.40.2.16, 9.3.1.40.2.16, 9.3.2.40.2.16 et 9.3.3.40.2.16 de l'ADN.....	11
12.	Incohérence entre deux langues à l'alinéa n) de l'observation 33 pour la colonne (20), au 3.2.3.1 de l'ADN 2021 .....	12
13.	Incohérence entre deux langues à la disposition spéciale 651 du 3.3.1 de l'ADN .....	12
14.	Marchandises dangereuses qui ne peuvent pas être détectées à l'aide d'un toximètre .....	12
15.	Dispositions relatives aux cofferdams.....	12
C.	Vérification des amendements adoptés aux sessions précédentes .....	12
VIII.	Rapports des groupes de travail informels (point 6 de l'ordre du jour).....	12
A.	Rapport du groupe de travail informel du cochargement à bord des barges sur les travaux de sa sixième réunion.....	12
B.	Rapport de la vingt-deuxième réunion du groupe de travail informel des sociétés de classification ADN recommandées .....	13
C.	Rapport oral du groupe de travail par correspondance du transport sous fumigation .....	14
IX.	Programme de travail et calendrier des réunions (point 7 de l'ordre de jour) .....	14
X.	Questions diverses (point 8 de l'ordre du jour) .....	14
A.	Description des tâches à effectuer par un groupe de travail informel chargé des attestations et autres documents de bord sous forme électronique .....	14
B.	Règlement intérieur du Comité de sécurité de l'ADN .....	14
C.	Instructions de chargement et de déchargement – projet de mandat du groupe de travail informel.....	15
D.	Projet d'ordre du jour de la douzième réunion du groupe de travail informel des matières .....	15
E.	Soupape basse pression à ressort .....	15
XI.	Adoption du rapport (point 9 de l'ordre du jour).....	15
Annexes		
I.	Propositions d'amendements au Règlement annexé à l'ADN pour entrée en vigueur le 1 <sup>er</sup> janvier 2023.....	16
II.	Corrections à apporter au document ECE/TRANS/301 (publication de l'ADN 2021).....	28

## 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-neuvième session à Genève du 24 au 28 janvier 2022, sous la présidence de M. H. Langenberg (Pays-Bas) et la vice-présidence de M. B. Birklhuber (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, la Commission européenne (CE) et la Communauté des transports.
4. Les organisations non gouvernementales ci-après étaient aussi représentées : Conseil européen de l'industrie chimique (Cefic), Comité international de prévention des accidents du travail de la navigation intérieure (CIPA), European Bulk Oil Traders' Association (EBOTA), Federation of European Tank Storage Associations (FETSA), FuelsEurope, Association internationale des marchandises dangereuses et des conteneurs (IDGA), Organisation européenne des bateliers (OEB), sociétés de classification ADN recommandées 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 et des contraintes financières découlant de la crise de liquidités à laquelle l'Organisation des Nations Unies est confrontée, le nombre de salles de réunion disponibles pour les réunions hybrides était toujours réduit à trois réunions parallèles par jour, avec une durée limitée pour les réunions hybrides du matin ou de l'après-midi. La Commission économique pour l'Europe (CEE) prévoit de revenir à une activité normale au second semestre de 2022. Compte tenu de ces facteurs ainsi que des mesures sanitaires 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 (voir document informel INF.10).
6. Le Comité de sécurité a pris note des modifications apportées à la structure de la Division des transports durables, en raison desquelles les activités liées à la gestion de la sécurité routière avaient été transférées de la Section des marchandises dangereuses à la Section des Règlements concernant les véhicules et des innovations dans le domaine des transports.

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

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/79 et Add.1.

*Document(s) informel(s) :* INF.1 (secrétariat).

7. 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.23.

#### **IV. Élection du Bureau pour 2022 (point 2 de l'ordre du jour)**

8. Sur proposition du représentant de la France, appuyée par le représentant de l'Allemagne, le Comité de sécurité a réélu M. H. Langenberg (Pays-Bas) Président et M. B. Birkhuber (Autriche) Vice-Président pour ses sessions de 2022.

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

##### **A. Travaux du Comité exécutif de la CEE et du Comité des transports intérieurs**

*Document(s) informel(s) :* INF.18 (secrétariat).

9. Le Comité de sécurité a été informé qu'à sa session du 21 juillet 2021, le Comité exécutif de la CEE avait décidé d'inviter ses organes subsidiaires à suggérer des thèmes de débat de haut niveau (voir le document E/ECE/1500) et de faire rapport à la Commission à sa session d'automne 2022, notamment en ce qui concerne l'élaboration de solutions efficaces et mesurables qui favorisent une économie circulaire et l'utilisation durable des ressources naturelles, en vue de la réalisation des objectifs du Programme de développement durable à l'horizon 2030. Les délégations intéressées ont été invitées à présenter des informations sur ce sujet à la prochaine session du Comité de sécurité.

10. Le Comité de sécurité a noté que la session annuelle du Comité des transports intérieurs (CTI) devait se tenir à Genève du 22 au 25 février 2022. Celle-ci marquera le soixante-quinzième anniversaire du Comité et portera principalement sur le thème « relier les pays et favoriser la mobilité durable ». Des informations complémentaires et des documents, notamment sur la transition numérique des transports et la mise en œuvre de la Stratégie du CTI à l'horizon 2030, sont disponibles à l'adresse suivante : <https://unece.org/info/Transport/Inland-Transport-Committee/events/362658>.

##### **B. Rapport de la Commission du Danube**

*Document(s) informel(s) :* INF.8 (Commission du Danube).

11. Le représentant de la Commission du Danube a fait état de la tendance générale de la navigation sur le Danube en 2021, en particulier d'une diminution du trafic de bateaux de croisière en raison des restrictions liées à la lutte contre la pandémie de COVID-19 et d'une stabilisation de la baisse enregistrée en 2020 pour les bateaux destinés au transport de marchandises, qui avait entraîné une réduction du volume de marchandises dangereuses transportées.

12. S'agissant de la proposition soumise à la précédente session du Comité de sécurité, le représentant de la Commission du Danube a indiqué qu'une analyse était en cours concernant la signalisation à bord d'un bateau lorsque la pression dans les citernes à cargaison et les citernes à membrane était réduite. Une enquête avait été diffusée auprès des États membres de la Commission du Danube afin de recueillir des informations supplémentaires à ce sujet. L'intervenant a annoncé que les conclusions de l'analyse seraient connues à la fin du premier semestre de 2022 et proposé de faire rapport au Comité de sécurité à sa prochaine session.

## **VI. Application de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) (point 4 de l'ordre du jour)**

### **A. État de l'ADN**

13. Le Comité de sécurité n'avait reçu aucune information nouvelle concernant l'état de l'ADN, et le nombre de Parties contractantes à l'ADN s'élevait toujours à 18.

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

*Document(s)* : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/19 (Pays-Bas).

*Document(s) informel(s)* : INF.2 et INF.7 (Pays-Bas).

14. Le représentant des Pays-Bas a présenté le document officiel ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/19 et le document informel INF.2, dans lesquels il est question d'une autorisation spéciale pour le transport en bateau-citerne du N° ONU 1288 (HUILE DE SCHISTE). Le Comité de sécurité a pris note du contenu du document informel INF.7, où il est question d'une demande supplémentaire concernant une autorisation spéciale similaire.

15. Le représentant des Pays-Bas a proposé la modification des rubriques du tableau A du chapitre 3.2 et la création de nouvelles rubriques dans le tableau C du même chapitre, de façon à permettre le transport en bateau-citerne du N° ONU 1288 (HUILE DE SCHISTE). Il a insisté sur le fait que les nouvelles rubriques du tableau C concernaient les huiles de schiste à vocation commerciale à faible teneur en eau. Certaines préoccupations ont été exprimées quant à l'utilisation des nouvelles rubriques pour le transport des eaux de lavage considérées comme des déchets. En ce qui concerne l'éventail des mélanges possibles, entre ceux à faible teneur en eau et ceux qui en contiennent beaucoup, le Comité de sécurité a souligné que la bonne affectation des mélanges d'huile de schiste aux rubriques du tableau C incombait à l'expéditeur.

16. Il a été précisé qu'en l'absence de données suffisantes, on soumettait les nouvelles rubriques aux prescriptions de sécurité les plus strictes en matière de protection contre les explosions. Le représentant de FuelsEurope a confirmé que les critères économiques rendaient le transport d'huiles de schiste à forte teneur en eau très peu probable. Il a précisé que l'on pouvait connaître l'origine de l'huile de schiste et qu'il était facile d'identifier le gisement et le producteur.

17. Le Comité de sécurité a recommandé au Comité d'administration d'approuver les modifications qu'il est proposé, dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/19, d'apporter à l'édition 2023 de l'ADN (voir annexe I).

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

#### **1. Interprétation des 9.3.x.12.2**

*Document(s)* : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/10  
(sociétés de classification ADN recommandées).

18. Le Comité de sécurité a rappelé les discussions des sessions précédentes sur la signification de l'expression « système de ventilation approprié » et approuvé l'interprétation proposée par les sociétés de classification ADN recommandées dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/10. Cette interprétation s'énonce comme suit :

- « a) Par "système de ventilation", on n'entend pas uniquement les systèmes actifs. Il n'est donc pas nécessaire d'installer des ventilateurs ;

- b) Selon les règles de classification, un conduit de ventilation doit être prévu pour les espaces vides (les orifices ne pourraient plus être utilisés et devraient être remplacés par des systèmes de ventilation) ;
- c) Un panneau d'écouille ouvert étant une ouverture non définie (situation) en ce qui concerne le calcul de la stabilité, il ne peut être considéré comme une solution acceptable pour la ventilation des espaces vides ;
- d) Deux orifices d'aération bien positionnés compte tenu des prescriptions de stabilité (par exemple, des hottes d'aération) par pièce constituent un système de ventilation approprié ;
- e) Un col de cygne est un système de ventilation approprié ;
- f) Il n'est pas nécessaire d'installer des coupe-flammes dans les orifices d'aération des bateaux-citernes du type N ouvert avec coupe-flammes et du type N fermé. ».

19. Les sociétés de classification ADN recommandées ont confirmé que, selon le 9.3.3.20.4 de l'ADN, il est obligatoire d'installer des coupe-flammes dans les orifices de ventilation des cofferdams et non dans celles des espaces vides. Elles ont également précisé que l'expression « panneau d'écouille » renvoyait aux petites écouilles, d'usage courant dans la construction navale.

20. Le Comité de sécurité estime également qu'il n'est pas nécessaire de modifier les dispositions transitoires actuelles du point 1.6.7.2.2.2 concernant les systèmes de ventilation des espaces de double coque et doubles fonds. Il a été décidé de publier l'interprétation figurant au paragraphe 18 ci-dessus sur le site Web de la CEE.

## 2. Système de réfrigération prescrit par l'ADN pour le transport du dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>)

*Document(s)* : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/15 (UENF et OEB).

*Document(s) informel(s)* : INF.6 (UENF et OEB).

21. Le Comité de sécurité a accueilli favorablement les informations contenues dans les documents soumis par l'UENF et l'OEB ainsi que la proposition d'harmonisation des conditions de transport du CO<sub>2</sub> avec les exigences relatives au transport d'autres gaz tels que l'éthylène ou le gaz naturel liquéfié. À l'issue de la discussion, le groupe de travail informel des matières a été invité à examiner en détail la proposition d'ajout de l'observation 42 au N° ONU 2187 (CO<sub>2</sub>), ce qui reviendrait à dire qu'aucun système de réfrigération n'est requis à condition que le temps de retenue, déterminé en fonction de l'élévation de la température et du boil-off, soit suffisant et garanti. Il a également été invité à examiner les observations 39 et 42 en ce qui concerne un critère générique à la sous-section 3.2.4.3 pour les gaz réfrigérés.

22. Le Comité de sécurité a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session, sur la base des observations du groupe de travail informel des matières.

## 3. Coupe-flammes pour le dégazage

*Document(s) informel(s)* : INF.14 (Pays-Bas).

23. Le représentant des Pays-Bas a dit qu'il comptait réaliser une étude pour déterminer si les pare-flammes qui ne sont pas homologués pour résister à une exposition au feu continue d'au moins 30 minutes, mais qui peuvent résister à des détonations et à des déflagrations, convenaient pour assurer la sécurité pendant les opérations de dégazage. À cet égard, les membres du Comité de sécurité ont été invités à faire part à la délégation néerlandaise de leurs observations et des éventuels incidents dont ils auraient connaissance. Le représentant des Pays-Bas s'est porté volontaire pour faire part des informations reçues au Comité à sa prochaine session et élaborer une proposition d'amendements en conséquence.

#### **4. Différentes listes d'interprétations**

*Document(s) informel(s) :* INF.15 (Allemagne).

24. Au chapitre des discussions portant sur les interprétations des dispositions de l'ADN, le représentant de l'Allemagne a mentionné la liste des interprétations tenue à jour par les sociétés de classification ADN recommandées et celle qui figurait sur le site Web de la CEE. Le Comité de sécurité a demandé aux sociétés de classification de transmettre cette liste au secrétariat de la CEE, qui pourrait ainsi la publier sur le site Web de la Commission.

25. En ce qui concerne les critères de publication des interprétations sur le site Web de la CEE, le secrétariat a précisé que certaines questions d'interprétation débouchaient sur un amendement et que d'autres étaient publiées sur le site Web de la CEE sur décision du Comité de sécurité.

26. Le Comité de sécurité a pris note de certaines observations concernant un éventuel texte d'interprétation unifié similaire à ceux du Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG), qui étaient en général volumineux. La prudence était de mise pour éviter d'alourdir l'ADN. Il a été convenu que les dispositions de l'ADN devaient être aussi concises et claires que possible. Il a été dit qu'à l'avenir le Comité de sécurité devrait décider au cas par cas, une fois un consensus obtenu sur une question d'interprétation, s'il convenait de modifier les dispositions de l'ADN ou de publier l'interprétation sur le site Web de la CEE.

#### **D. Formation des experts**

27. Le Comité de sécurité a noté que le groupe de travail informel de la formation des experts ne s'était pas réuni en 2021 en raison des restrictions sanitaires, mais qu'il projetait de se réunir à nouveau, à l'occasion d'une réunion de deux jours qu'il tiendrait au printemps 2022, au cours de la dixième, douzième ou treizième semaine, puis d'une autre réunion à l'automne.

#### **E. Questions relatives aux sociétés de classification**

##### **1. Mise à jour et révision de la section 9.3.4 de l'ADN en ce qui concerne les énergies de collision**

*Document(s) informel(s) :* INF.9 (sociétés de classification ADN recommandées).

28. Le Comité de sécurité a accueilli avec intérêt un exposé portant sur la mise à jour des dispositions de la section 9.3.4 de l'ADN relatives aux énergies de collision, et sur les résultats d'une recherche menée au sujet des circonstances typiques dans lesquelles les collisions se produisent, comportant une évaluation des risques d'explosion, de rayonnement thermique et d'intoxication. Il a été indiqué que les dispositions actuelles de l'ADN sur le calcul de l'énergie de collision pouvaient être mises à jour à partir de données statistiques plus récentes (2017). Les représentants ont été invités à adresser leurs questions et leurs observations aux sociétés de classification ADN recommandées.

29. Le représentant des sociétés de classification ADN recommandées a bien voulu établir une proposition pour examen à la prochaine session du Comité de sécurité.

##### **2. Liste des sociétés de classification**

30. Le Comité de sécurité de l'ADN a noté que la liste des sociétés de classification agréées par les Parties contractantes à l'ADN n'avait pas fait l'objet de modifications. Cette liste peut être consultée à l'adresse suivante : <https://unece.org/classification-societies>.



## VII. Propositions d'amendements au Règlement annexé à l'ADN (point 5 de l'ordre du jour)

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

*Document(s)* : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/20 (secrétariat).

*Document(s) informel(s)* : INF.5 (Allemagne),  
INF.11 et INF.12 (secrétariat).

31. Le Comité de sécurité a adopté la liste récapitulative d'amendements pertinents pour l'ADN figurant dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/20, approuvés par la Réunion commune RID/ADR/ADN en 2020 et 2021 et par le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15), pour entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2023, moyennant quelques modifications (voir l'annexe I). Il a été précisé que la modification proposée pour la définition du terme « remplisseur » s'appliquait uniquement à la version allemande.

32. Le Comité de sécurité a également adopté les amendements à l'ADN proposés dans le document informel INF.11, à savoir des amendements supplémentaires adoptés par le WP.15 à sa 110<sup>e</sup> session, y compris les amendements proposés par l'Allemagne dans le document informel INF.5 (voir les annexes I et II).

33. Le Comité de sécurité a décidé que les amendements proposés dans le document informel INF.12 n'étaient pas nécessaires dans la mesure où ils se rapportaient aux chapitres 6.2 et 6.8 de l'ADR, et non à l'ADN.

34. Le Comité de sécurité a décidé d'examiner à sa quarantième session les amendements relatifs à l'harmonisation portant sur des questions que la Réunion commune RID/ADR/ADN doit continuer d'étudier à sa session de mars 2022 et le WP.15 à sa 111<sup>e</sup> session.

### B. Autres propositions

#### 1. Incohérence des versions linguistiques aux 9.1.0.40.2.5 c) et 9.3.X.40.2.5 c) de l'ADN concernant les dispositifs de déclenchement

*Document(s)* : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/2/Rev.1 (CCNR).

*Document(s) informel(s)* : INF.16 (CCNR).

35. Le représentant de la CCNR a précisé que l'objectif de la proposition était d'harmoniser les différentes versions linguistiques de l'ADN et non de créer des prescriptions de construction supplémentaires pour les bateaux. Certaines délégations souhaitaient que le texte de l'ADN reste cohérent avec celui du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN) de façon à éviter toute discordance entre ces deux instruments juridiques.

36. Il a également été dit que les prescriptions ne pouvaient être remplacées par une référence à l'ES-TRIN parce que certaines Parties contractantes à l'ADN ne sont pas membres de l'Union européenne et n'utilisent donc pas l'ES-TRIN. L'expert de la CCNR a par conséquent proposé de revoir la proposition et de soumettre un document révisé à la session suivante du Comité de sécurité pour examen.

#### 2. Harmonisation de la terminologie utilisée dans l'ADN 2021 pour « habits de protection », « équipement de protection » et « équipement de protection individuelle »

*Document(s)* : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/3 (CCNR).

37. Le Comité de sécurité a adopté les amendements proposés dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/3 en vue de l'harmonisation des termes « habits de protection », « équipement de protection » et « équipement de protection individuelle » dans les versions française, anglaise et russe de l'ADN sur ceux utilisés dans la version allemande (voir annexe I).

**3. Amendements dont l'entrée en vigueur est prévue le 1<sup>er</sup> janvier 2023 : Conseiller à la sécurité/Conseiller en marchandises dangereuses – Sous-section 1.8.3.17 de l'ADN**

*Document(s)* : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/5 (Allemagne).

38. Le Comité de sécurité a adopté la proposition tendant à supprimer le contenu du 1.8.3.17 de l'ADN (voir annexe I).

**4. Section 8.2.1 de l'ADN – Prescriptions relatives à la formation des experts**

*Document(s)* : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/6 (Allemagne).

39. Le représentant de l'Allemagne a rappelé les discussions des sessions précédentes et fait part de la proposition des paragraphes 6 à 8 du document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/6 visant à modifier le 8.2.1 de l'ADN pour harmoniser les modalités d'examen entre les Parties contractantes. Un certain nombre de représentants ont exprimé leur inquiétude quant à la période de six mois pour les examens et quant à la possibilité d'organiser à l'échelle de leur pays des examens récurrents dans des délais aussi courts pour permettre aux candidats qui avaient échoué de se présenter à nouveau.

40. À l'issue de l'échange de vues, le Comité de sécurité a adopté la proposition de modification du chapitre 8.2 (voir annexe I). Pour répondre aux préoccupations exprimées, il a été décidé d'évaluer au cours de la prochaine période biennale la situation et l'expérience des organismes chargés des formations et des examens, en particulier leur capacité à organiser le nombre prescrit de repassages des examens, et, si nécessaire, d'adapter les dispositions.

**5. Harmonisation de la terminologie utilisée au 1.9.3 c), au 8.1.2.2 f) et au 8.1.2.3 s) de l'ADN 2021**

*Document(s)* : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/7 (CCNR).

41. Le Comité de sécurité a adopté les modifications proposées dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/7 (voir annexe I). Certains représentants ont fait part de leurs préoccupations quant à l'emploi d'expressions telles que « à proximité immédiate », qui en l'absence de définition précise sont sujettes à interprétation. Il a été précisé que de tels termes étaient parfois nécessaires et qu'il incombait à l'autorité compétente de les interpréter en fonction des contraintes environnementales, politiques et sociales. Le représentant de la Belgique a fait constater que l'expression « à proximité » est employée à d'autres endroits de l'ADN et devait être remplacée par « immédiatement à côté »

**6. Proposition de correction du 9.3.4.3.1.2.2.1.3 de l'ADN**

*Document(s)* : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/8 (CCNR).

42. Le Comité de sécurité a adopté les propositions des paragraphes 6 à 8 du document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/8 tendant à modifier le 9.3.4.3.1.2.2.1.3 de l'ADN (voir annexe I).

**7. Incohérence des versions linguistiques au 3.4.14 de l'ADN concernant les « grands conteneurs »**

*Document(s)* : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/9 (CCNR).

43. Le secrétariat de la CCNR a souligné que les termes « par unité de transport », « wagon » ou « grand conteneur » (employés dans le RID et l'ADR) figuraient déjà au 3.4.14 de l'ADN, mais qu'il y avait des divergences entre la version en allemand et les autres versions linguistiques de l'ADN.

44. Le Comité de sécurité a estimé que cette question devait être examinée par la Réunion commune RID/ADR/ADN à sa prochaine session, en mars 2022, sur la base d'une proposition des Pays-Bas. Il a donc été convenu de reprendre la discussion à la prochaine session du Comité.

## 8. Certificat d'agrément et navires de mer

*Document(s)* : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/13 (France).

45. Le représentant de la France a proposé que le chapitre 1.16 soit modifié de telle façon que les navires de mer soient dispensés de l'obligation de détenir un certificat d'agrément pour emprunter les voies de navigation intérieure, à condition qu'ils soient en possession des certificats pertinents applicables à la navigation maritime. Certains représentants étaient en faveur d'une telle modification, mais la plupart préféraient que la règle reste applicable à ces navires de façon à assurer leur conformité aux exigences relatives à la construction des bateaux de navigation intérieure concernant, par exemple, les systèmes de ventilation, la double coque, l'analyse de la stabilité et les émissions. Il a également été souligné qu'il serait nécessaire d'examiner attentivement les dispositions de l'ADN relatives aux navires de mer pour éviter les prescriptions contradictoires. Le Sous-Comité n'a pas appuyé la proposition.

## 9. Amendements dont l'entrée en vigueur est prévue le 1<sup>er</sup> janvier 2023, actualisation des références aux normes

*Document(s)* : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/4 (Allemagne).

*Document(s) informel(s)* : INF.19 (Allemagne).

46. Certains experts se sont dits préoccupés de ne pas avoir été en mesure de vérifier toutes les références proposées dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/4. La représentante de l'UENF et de l'OEB a déploré que les normes pertinentes à inclure dans l'ADN ne soient pas disponibles. Le Comité de sécurité a adopté les propositions d'amendements visant à mettre à jour les références aux normes ainsi que quelques modifications supplémentaires (voir annexe I).

47. Certaines références qui n'ont pas été adoptées (notamment celles énumérées dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/4 aux titre des points 1 j), 6 et 7) et la question de savoir s'il faut changer les dispositifs techniques à bord des bateaux en service après une période de transition seront étudiées à une réunion coordonnée par l'Allemagne à laquelle participeront les représentants intéressés. Le fruit de cette étude sera présenté dans un document de travail qui sera soumis au Comité de sécurité pour examen ultérieur, lequel document contiendra des propositions de modifications destinées à l'édition 2025 de l'ADN. Le représentant de la France a confirmé que la norme NF M T60-103:1968, actuellement indiquée, était toujours en vigueur.

48. Le représentant de FuelsEurope a fait observer que les critères de classification du point 2.2.3.1.5 de l'ADN (temps d'écoulement) renvoyaient à la sous-section 32.4.3 de la partie III du Manuel d'épreuves et de critères, qui faisait référence aux essais visés de la norme ISO 2431:1984. Au 3.2.4.2 de l'ADN (2.12 – Temps d'écoulement), la norme ISO 2431:1996 à laquelle il est actuellement fait référence sera remplacée par l'ISO 2431:2019, conformément à la proposition figurant au point 2 a) du document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/4. Le Comité de sécurité a prié le secrétariat d'informer le Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU de cette modification de l'ADN et de demander s'il était nécessaire de remplacer la référence du Manuel d'épreuves et de critères à la norme ISO 2431:1984 par une référence à la norme ISO 2431:2019, afin d'éviter des divergences dans les prescriptions de l'ADN.

## 10. Référence aux dispositions du 8.3.5 relatives au dégazage

*Document(s)* : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/17 (Pays-Bas).

49. Le Comité de sécurité a adopté les propositions de modification du troisième tiret du 8.3.5 de l'ADN (voir annexe I).

## 11. Installations d'extinction d'incendie fixées à demeure pour la protection des objets – 9.1.0.40.2.16, 9.3.1.40.2.16, 9.3.2.40.2.16 et 9.3.3.40.2.16 de l'ADN

*Document(s)* : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/21 (Allemagne).

50. Le représentant de la Fédération de Russie s'est opposé à la proposition d'insertion dans l'ADN de la référence aux dispositions correspondantes de l'ES-TRIN. Le Comité de

sécurité a adopté la modification proposée au paragraphe 6 du document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/21, en choisissant la deuxième option (voir annexe I).

**12. Incohérence entre deux langues à l'alinéa n) de l'observation 33 pour la colonne (20), au 3.2.3.1 de l'ADN 2021**

*Document(s) informel(s) :* INF.3 (CCNR).

51. Le Comité de sécurité a adopté la proposition d'harmonisation de l'alinéa n) de l'observation 33 pour la colonne (20), au 3.2.3.1 de l'ADN (voir annexe I).

**13. Incohérence entre deux langues à la disposition spéciale 651 du 3.3.1 de l'ADN**

*Document(s) informel(s) :* INF.13 (CCNR).

52. Le Comité de sécurité a adopté les propositions de modification visant à adapter la disposition spéciale 651 du 3.3.1 de l'ADN (voir annexe I).

**14. Marchandises dangereuses qui ne peuvent pas être détectées à l'aide d'un toximètre**

*Document(s) informel(s) :* INF.20 (Cefic, UENF et OEB).

53. Certains experts étaient d'accord sur le principe avec la proposition tendant à élargir les prescriptions de l'ADN de telle façon que certaines matières qui ne peuvent pas être détectées à l'aide d'un toximètre puissent l'être indirectement, grâce à d'autres appareils détectant leurs émanations. Le Comité de sécurité a préféré soumettre cette proposition au groupe de travail informel des matières pour examen, et décidé d'attendre son avis et de reprendre la discussion à la session suivante.

**15. Dispositions relatives aux cofferdams**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/16 (UENF et OEB).

*Document(s) informel(s) :* INF.17 et INF.22/Rev.1 (UENF et OEB).

54. La plupart des représentants ont rappelé les discussions des sessions précédentes et dit qu'ils étaient sur le principe favorables aux amendements proposés dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/16, tout en exprimant certaines préoccupations et en soulignant qu'une clarification s'imposait. À l'issue de la discussion, le Comité de sécurité a adopté à la majorité les amendements proposés dans le document informel INF.22/Rev.1 (voir annexe I).

**C. Vérification des amendements adoptés aux sessions précédentes**

*Document(s) :* ECE/ADN/2022/1 (secrétariat).

*Document(s) informel(s) :* INF.4 (Autriche).

55. Le Comité de sécurité a adopté les amendements proposés dans le document ECE/ADN/2022/1 et le document informel INF.4 après avoir apporté quelques modifications de nature rédactionnelle supplémentaires (voir l'annexe I).

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

**A. Rapport du groupe de travail informel du cochargement à bord des barges sur les travaux de sa sixième réunion**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/18 (Pays-Bas).

56. Le Comité de sécurité a pris note des résultats de la sixième réunion du groupe de travail informel du cochargement à bord des barges et s'est félicité des progrès appréciables

accomplis par le groupe à cette réunion, tenue les 13 et 14 octobre 2021. Il a été convenu ce qui suit :

a) Dans le cas de marchandises de même nature (c'est-à-dire des marchandises dangereuses relevant d'un même numéro ONU et d'une même rubrique dans le tableau C), le groupe de travail informel des matières devrait continuer d'élaborer une « liste positive » comportant un premier groupe de marchandises dangereuses pertinentes qui pourraient être chargées dans une citerne en un ou plusieurs lots. Pour le moment, de nouvelles matières pourraient être ajoutées à cette liste au cas par cas. Il a été souligné qu'il fallait définir ce qu'on entendait par « marchandises de même nature » ; il fallait aussi établir une procédure permettant d'ajouter de nouvelles matières à la liste positive. Le Président du groupe de travail informel des matières a prié le Comité de sécurité de présenter les matières susceptibles d'être concernées dans le but de faciliter la tâche. Le représentant du Cefic s'est porté volontaire pour communiquer au Président du groupe de travail informel des matières une première liste de matières envisageables ;

b) Dans le cas de marchandises différentes, le groupe de travail informel du cochargement à bord des barges devrait renoncer à poursuivre ses débats en l'absence d'autres instruments juridiques sur la question. Rappelant la demande formulée par la Belgique à la session précédente, le Comité de sécurité a confirmé qu'il était possible d'ajouter des inhibiteurs, des additifs et des colorants à une cargaison, même si les ajouts de ce type n'étaient pas considérés comme du cochargement puisque les quantités ajoutées se mesuraient en parties par million (ppm). Le représentant de FuelsEurope a été invité à soumettre au Comité de sécurité un document de travail contenant les paragraphes pertinents de l'ADN qui permettaient ces ajouts.

57. Le Comité de sécurité a salué l'important travail effectué par le groupe de travail informel du cochargement à bord des barges et a confirmé que ce dernier avait achevé son mandat. Il a été décidé que la nécessité d'un nouveau mandat pour un groupe de travail informel chargé des questions relevant du point II du document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/18 pourraient être examinée ultérieurement, s'il y a lieu.

## **B. Rapport de la vingt-deuxième réunion du groupe de travail informel des sociétés de classification ADN recommandées**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/11 (sociétés de classification ADN recommandées).

58. Le président du groupe des sociétés de classification ADN recommandées a rendu compte des résultats de la réunion tenue par le groupe le 20 octobre 2021. Le Comité de sécurité a pris note de certaines observations formulées à propos de ce rapport et invité le groupe à poursuivre, à la réunion suivante, les discussions sur les points II.G (certification des pompes pour la zone 0) et III.A (dispositions transitoires) du document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/11. Le représentant de la Belgique a insisté sur la nécessité de conclure l'examen du point III.C (systèmes de propulsion électrique et stockage d'énergie) et s'est porté volontaire pour élaborer une proposition à examiner à la réunion suivante.

59. En ce qui concerne le point II.F (conformité à la norme EN ISO/IEC 17020), le Comité de sécurité a eu un échange de vues approfondi sur les différences entre la certification des systèmes d'assurance-qualité et l'accréditation des organismes de contrôle ou des sociétés de classification. Il a en particulier été question d'impartialité et de neutralité, ainsi que du renouvellement des certificats ou accréditations. Il a été confirmé que, conformément au paragraphe 1.15.3.8 de l'ADN, les sociétés de classification devaient se soumettre régulièrement à l'évaluation d'un organisme de certification pour conserver leur statut de sociétés de classification ADN recommandées.

60. Le Comité de sécurité a rappelé que les sociétés de classification ADN recommandées avaient déjà été invitées à plusieurs reprises à donner leur avis en élaborant un document détaillé présentant les avantages et les inconvénients du processus de certification et comprenant une analyse coûts-avantages. La prochaine réunion du groupe devait en principe se tenir le 16 mars 2022.

### **C. Rapport oral du groupe de travail par correspondance du transport sous fumigation**

61. Le représentant de l'Allemagne a fait part au Comité de sécurité de la soumission de documents pour examen par le groupe de travail par correspondance du transport sous fumigation. Il a fait état des bons résultats des discussions organisées par l'UENF, l'OEB et les Pays-Bas, en collaboration avec les expéditeurs de cargaisons fumigées et les principaux exploitants et transporteurs sur les risques éventuels et les méthodes de mesure en ce qui concerne le transport sous fumigation. Le représentant des Pays-Bas a souligné l'importance de cette question et indiqué qu'il poursuivrait volontiers sa collaboration.

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

62. La prochaine session du Comité de sécurité se tiendrait à Genève du 22 au 26 août 2022 et la vingt-huitième session du Comité d'administration de l'ADN était programmée pour le 26 août 2022. La date limite pour la soumission de documents officiels en vue de ces sessions a été fixée au 27 mai 2022.

63. Il a été rappelé qu'à sa quarantième session, le Comité de sécurité n'examinerait, pour adoption et entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2023, que des propositions d'amendements et de corrections à des textes déjà adoptés ou des propositions d'harmonisation avec les dispositions des éditions 2023 du RID et de l'ADR. Toutes les autres propositions d'amendements soumises à cette session seraient examinées en vue de leur entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2025.

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

### **A. Description des tâches à effectuer par un groupe de travail informel chargé des attestations et autres documents de bord sous forme électronique**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/1 (CCNR).

64. Le Comité de sécurité a accueilli favorablement le projet de mandat du groupe de travail informel chargé des attestations et autres documents de bord sous forme électronique et décidé de créer ce nouveau groupe. Le représentant des Pays-Bas s'est porté volontaire pour en diriger les travaux. Le secrétariat de la CCNR a proposé d'en assurer les services de secrétariat.

### **B. Règlement intérieur du Comité de sécurité de l'ADN**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/12 (Allemagne, Autriche et Pays-Bas).

65. Le Comité de sécurité a examiné et adopté le projet de règlement intérieur le concernant (voir additif 1 au rapport). Le Président a annoncé son intention d'en faire part au Comité d'administration de l'ADN et au Comité des transports intérieurs à leurs prochaines sessions. Il a été noté que le secrétariat de la CCNR avait participé à la rédaction du document et que ses contributions concernant les activités de la CCNR avaient été intégrées dans ledit document.

### **C. Instructions de chargement et de déchargement – projet de mandat du groupe de travail informel**

*Document(s)* : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/14 (Pays-Bas).

*Document(s) informel(s)* : INF.23 (Belgique).

66. Le Comité de sécurité a pris note du projet de mandat du groupe de travail informel des instructions de chargement et de déchargement. Le représentant des Pays-Bas s'est porté volontaire pour diriger les travaux de ce groupe et organiser, en principe en avril 2022, une première réunion au cours de laquelle seraient examinées les observations faites par la Belgique dans le document informel INF.23. Le Comité de sécurité a accueilli favorablement cette proposition.

### **D. Projet d'ordre du jour de la douzième réunion du groupe de travail informel des matières**

*Document(s) informel(s)* : INF.21 (Allemagne).

67. Le représentant de l'Allemagne a présenté le projet d'ordre du jour de la douzième réunion du groupe de travail informel des matières. Le Comité de sécurité a pris note des points ajoutés à la liste (tels que CO<sub>2</sub> réfrigéré, Observation 42 et N° ONU 3550 (DIHYDROXIDE DE COBALT)), et approuvé l'idée d'une réunion en ligne pour permettre la poursuite des importants travaux du groupe, proposée par l'Allemagne.

### **E. Soupape basse pression à ressort**

68. La représentante de l'UENF et de l'OEB a rappelé qu'à la session de janvier 2021, le Comité de sécurité s'était penché sur la question de l'installation de soupapes à basse pression ou de soupapes à vide supplémentaires et sur le besoin de clarifier les dispositions correspondantes de l'ADN. Les représentants de l'Allemagne et des Pays-Bas se sont portés volontaires pour élaborer une proposition commune pour la session suivante.

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

69. Le Comité de sécurité a adopté le rapport de sa trente-neuvième session 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<sup>er</sup> janvier 2023

#### Chapitre 1.2

1.2.1 Dans les définitions des termes « Température d'auto-inflammation », « Déflagration », « Détonation », « Explosion », « Atmosphère explosible », et « Classe de température », remplacer « EN 13237:2011 » par « EN 13237:2012 ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/4)

1.2.1 Dans les définitions des termes « Catégorie d'équipements » (trois fois) et « Niveau de protection des équipements », remplacer « CEI 60079-0 » par « CEI 60079-0:2017+Cor 1:2020 ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/4)

1.2.1 Dans la définition du terme « Matériel électrique protégé contre les jets d'eau », remplacer « publication 60529 de la CEI » par « publication 60529:1989 + A1:1999 + A2:2013 de la CEI ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/4)

1.2.1 Dans la définition du terme « Groupe/sous-groupe d'explosion », remplacer « EN CEI 60079-0:2012 » par « EN CEI 60079-0:2017+Cor 1:2020 ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/4)

1.2.1 Dans la définition du terme « Installation de détection de gaz », remplacer « EN 50271:2010 » par « EN 50271:2010 ou EN 50271:2018 ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/4)

1.2.1 Dans les définitions des termes « Installation de mesure de l'oxygène » et « Oxygène-mètre », remplacer « CEI/EN 50104:2010 » par « EN 50104:2019 ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/4)

1.2.1 Supprimer la définition de « Habits de protection ». Insérer une nouvelle définition pour lire comme suit :

« *Combinaison de protection* : une combinaison qui protège le corps du porteur lors de travaux dans une zone de danger. Le choix de la combinaison de protection appropriée doit correspondre aux dangers susceptibles de survenir. Pour la combinaison de protection, voir par exemple la norme ISO 13688:2013. En cas de risque de charge ou décharge électrostatique, voir aussi la norme européenne EN 1149-5:2018; ».

(Documents de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/4 et ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/3)

1.2.1 Dans la définition du terme « Types de protection », sous « Équipements électriques » :

Remplacer « CEI 60079-0:2014 » par « CEI 60079-0:2017+Cor 1:2020 ».

Remplacer « EEx (d) » par « EEx d » et remplacer « CEI 60079-1:2014 » par « CEI 60079-1:2014 Cor1:2018 ».

Remplacer « EEx (e) » par « EEx e » et remplacer « CEI 60079-7:2016 » par « CEI 60079-7:2016 A1:2017 ».

Remplacer « EEx (ia) » par « EEx ia » et « EEx (ib) » par « EEx ib », et remplacer deux fois « CEI 60079-11:2012 » par « CEI 60079-11:2011 Cor.:2012 ».



Remplacer « EEx (m) » par « EEx m » et remplacer « CEI 60079-18:2014 » par « CEI 60079-18:2014 ; A1:2017 ; Cor.:2018 ».

Remplacer « EEx (p) » par « EEx p » et remplacer « CEI 60079-2:2015 » par « CEI 60079-2:2014 Cor.:2015 ».

Remplacer « EEx (q) » par « EEx q ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/4 tel que modifié)

## Chapitre 1.6

1.6.7.2.2.2 Dans le tableau des dispositions transitoires générales pour les bateaux-citernes, modifier comme suit la disposition transitoire au 7.2.3.20.1, « Eau de ballastage, Interdiction de remplir d'eau les cofferdams » :

7.2.3.20.1	Interdiction de remplir d'eau les cofferdams non aménagés comme locaux de service	N.R.T.  Renouvellement du certificat d'agrément après le 31 décembre 2038  Jusqu'à cette échéance, les prescriptions suivantes sont applicables à bord des bateaux en service :  Les cofferdams non aménagés comme locaux de service peuvent être remplis d'eau lors du déchargement pour donner de l'assiette et pour permettre un assèchement exempt de restes si possible.
------------	---	---

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/16 tel que modifié par le document informel INF.22/Rev.1)

1.6.7.2.2.2 Dans le tableau des dispositions transitoires générales applicables aux bateaux-citernes, ajouter les dispositions transitoires suivantes :

1.2.1	Matériel électrique protégé contre les jets d'eau CEI 60529:1989 + A1:1999 + A2:2013	N.R.T. à partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2023
1.2.1	Groupe d'explosion CEI 60079-0:2017+ Cor 1:2020	N.R.T. à partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2023
1.2.1	Installation de détection de gaz Épreuve selon la norme CEI/EN 60079-29-1:2016 et la norme EN 50271:2010 ou EN 50271:2018	N.R.T. à partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2023  Pour les bateaux mis en service avant le 1 <sup>er</sup> janvier 2019: renouvellement du certificat d'agrément après le 31 décembre 2024
1.2.1	Installation de mesure de l'oxygène Épreuve selon la norme EN 50104:2019	N.R.T. à partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2023  Jusqu'à cette échéance, l'installation de mesure de l'oxygène doit être contrôlée selon la norme CEI/EN 50104:2010
1.2.1	Oxygène-mètre Épreuve selon la norme EN 50104:2019	N.R.T. à partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2023  Jusqu'à cette échéance, l'oxygène-mètre doit être contrôlé selon la norme CEI/EN 50104:2010
1.2.1	Combinaison de protection Conformité à la norme EN 1149-5:2018	N.R.T. à partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2023
1.2.1	Types de protection, équipements électriques CEI 60079-0:2017+ Cor 1:2020	N.R.T. à partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2023

1.2.1	Types de protection EEx d, norme CEI	N.R.T. à partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2023
1.2.1	Types de protection EEx e, norme CEI	N.R.T. à partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2023
1.2.1	Types de protection EEx m, norme CEI	N.R.T. à partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2023
1.2.1	Types de protection EEx p, EEx q, norme CEI	N.R.T. à partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2023
8.1.6.2	EN ISO 10380:2012	N.R.T. à partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2023
8.1.6.2	EN ISO 13765:2018	N.R.T. à partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2023
9.1.0.53.4 a)	EN 15869-1:2019	N.R.T. à partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2023

*(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/4 tel que modifié)*

1.6.8 Ajouter la nouvelle disposition transitoire suivante :

« 1.6.8.3 Les attestations relatives aux connaissances particulières sur l'ADN visées au 8.2.2.8 qui ont été délivrées avant le 1<sup>er</sup> janvier 2023 et dont le format correspond à la norme ISO/CEI 7810:2003 demeurent valables jusqu'à la date d'expiration qui y est indiquée. ».

*(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/4 tel que modifié)*

### **Chapitre 1.8**

1.8.3.17 Supprimer et ajouter : « 1.8.3.17 (*Supprimé*) ».

*(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/5)*

### **Chapitre 1.9**

1.9.3 c) Remplacer « Des conditions exceptionnelles précisant l'itinéraire à suivre ou les dispositions à respecter pour le stationnement » par « Des conditions exceptionnelles précisant l'itinéraire à suivre ou les dispositions à respecter pour l'accostage ».

*(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/7)*

### **Chapitre 3.2, tableau A**

Pour le N° ONU 1288 (toutes les rubriques), dans la colonne (8), ajouter « T ».

*(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/19)*

### Chapitre 3.2, tableau C

Ajouter les nouvelles rubriques suivantes :

N° ONU ou N° d'identification de la matière	Nom et description	Classe	Code de classification	Groupe d'emballage	Dangers	Type de bateau-citerne	Conception de la citerne à cargaison	Type de citerne à cargaison	Équipement de la citerne à cargaison	Pression d'ouverture de la soupape de surpression/soupape de	Degré maximal de remplissage en %	Densité relative à 20 °C	Type de prise d'échantillon	Chambre de pompes sous pont admise	Classe de température	Groupe d'explosion	Protection contre les explosions exigée	Équipement exigé	Nombre de cônes/feux	Exigences supplémentaires/ Observations
(1)	(2)	(3a)	(3b)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)
	<b>3.1.2</b>	<b>2.2</b>	<b>2.2</b>	<b>2.1.1.3</b>	<b>5.2.2/ 3.2.3.1</b>	<b>1.2.1 / 7.2.2.0.1</b>	<b>3.2.3.1 /1.2.1</b>	<b>3.2.3.1/ 1.2.1</b>	<b>3.2.3.1/ 1.2.1</b>	<b>3.2.3.1/ 1.2.1</b>	<b>7.2.4.21</b>	<b>3.2.3.1</b>	<b>3.2.3.1/ 1.2.1</b>	<b>3.2.3.1/ 1.2.1</b>	<b>1.2.1</b>	<b>1.2.1/ 3.2.3.3</b>	<b>1.2.1/ 3.2.3.3</b>	<b>8.1.5</b>	<b>7.2.5</b>	<b>3.2.3.1</b>
1288	HUILE DE SCHISTE	3	F1	II	3+N3+ CMR	N	2	3	3	45	97	0,92	3	oui	T3	II B <sup>d)</sup>	oui	PP, EP, EX, TOX, A	1	14 ; 23
1288	HUILE DE SCHISTE	3	F1	III	3+N3+ CMR	N	2	3	3	45	97	0,92	3	oui	T3	II B <sup>d)</sup>	oui	PP, EP, EX, TOX, A	0	14 ; 23

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/19)

**Chapitre 3.2**

3.2.3.1, colonne (20), observation 33, paragraphe n) Modifier l'alinéa .1 comme suit :

« .1 La date d'ajout du stabilisateur et la durée de son efficacité ; ».

(Document de référence : document informel INF.3)

3.2.3.3, colonne (18) et 3.2.4.3 J, colonne (18) Remplacer « individuel » par « individuelle ».

(Document de référence : document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/3)

3.2.4.2 Formule pour les demandes d'autorisations spéciales en vertu de la section 1.5.2

Au 2.12, « Temps d'écoulement », remplacer « ISO 2431-1996 » par « ISO 2431:2019 ».

Au 3.2, « Point d'éclair », remplacer :

- « DIN 51755-1:1974 » par « DIN 51755:1974-03 » ;
- « EN ISO 3679:2004 » par « ISO 3679:2015 » ;
- « EN ISO 2592:2002 » par « ISO 2592:2017 ».

Au 3.3, « Limites d'explosivité », remplacer « EN 1839:2012 » par « EN 1839:2017 ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/4)

**Chapitre 3.3**

DS 651 Modifier pour lire comme suit :

« 651 La disposition spéciale V2 (1) de l'ADR n'est pas applicable si la masse nette de matières explosibles par unité de transport ne dépasse pas 4 000 kg, sous réserve que la masse nette de matières explosibles par véhicule ne dépasse pas 3 000 kg. ».

(Document de référence : document informel INF.13)

**Chapitre 7.2**

7.2.3.1.1 Modifier pour lire comme suit :

« 7.2.3.1.1 Les cofferdams doivent être vides lorsque les citernes à cargaison adjacentes ne le sont pas. Ils doivent être inspectés avant chaque remplissage et s'ils ne sont pas remplis, ils doivent être inspectés fréquemment, à savoir au moins une fois par semaine, pour vérifier qu'ils sont secs (à l'exception de l'eau de condensation). ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/16 tel que modifié par le document informel INF.22/Rev.1)

7.2.3.1.6, deuxième tiret Dans la deuxième phrase, remplacer « le même équipement de protection » par « le même équipement »

(Document de référence : document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/3)

7.2.3.20.1 Modifier le début du texte comme suit :

« 7.2.3.20.1 Les cofferdams aménagés comme locaux de service et les espaces de cales contenant des citernes à cargaison isolées ne doivent pas être remplis d'eau.

Les cofferdams non aménagés comme locaux de service peuvent être remplis d'eau, sous réserve que :

- a) Les citernes à cargaison adjacentes soient vides ;
- b) Il en ait été tenu compte dans les calculs de stabilité à l'état intact et après avarie ;

c) Ce ne soit pas interdit à la colonne (20) du tableau C du chapitre 3.2.

Les espaces de double coque, les doubles fonds et les espaces de cales qui ne contiennent pas de citernes à cargaison isolées peuvent être lestés avec de l'eau de ballastage à condition :... ».

La suite du texte demeure inchangée.

*(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/16 tel que modifié par le document informel INF.22/Rev.1)*

7.2.4.16.8 Remplacer « l'équipement PP visé au 8.1.5 » par « l'équipement de protection PP visé au 8.1.5 ». La modification au deuxième paragraphe est sans objet en français

*(Document de référence : document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/3)*

## Chapitre 8.1

8.1.2.2 f) Modification sans objet en français

*(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/7)*

8.1.2.3 s) Remplacer « le dégazage ou le stationnement à proximité immédiate ou à l'intérieur d'une zone assignée à terre » par « le dégazage, l'accostage ou le séjour à proximité immédiate ou à l'intérieur d'une zone assignée à terre ».

*(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/7)*

8.1.5.1, PP Remplacer « une tenue de protection » par « une combinaison de protection ».

*(Document de référence : document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/3)*

8.1.6.2 Dans la première phrase, remplacer « EN 3765:2010-08 » par « ISO 13765:2018 » et « EN ISO 10380:2003-10 » par « ISO 10380:2012 ».

*(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/4)*

8.1.6.2 Dans la deuxième phrase, remplacer « ou au tableau K.1 de la norme EN 13765:2010-08 » par « ou à la section 8 et à l'annexe K de la norme EN 13765:2018 (essais de routine) ».

*(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/4)*

8.1.6.2 Dans la deuxième phrase, supprimer « ou au paragraphe 7 de la norme EN ISO 10380:2003-10 ».

*(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/4)*

## Chapitre 8.2

8.2.2.3.1.1 Dans « Exercices pratiques », remplacer « utilisation de l'équipement individuel de protection » par « utilisation de l'équipement de protection individuelle ».

*(Document de référence : document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/3)*

8.2.2.3.3 Sous « Cours de spécialisation "gaz" », modifier la description de « Formation préalable » pour lire comme suit :

« Examen réussi après la formation de base ADN « bateaux-citernes » ou combinée « bateaux à marchandises sèches/bateaux-citernes ».

*(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/6)*

8.2.2.3.3 Sous « Cours de spécialisation "chimie" », modifier la description de « Formation préalable » pour lire comme suit :

« Examen réussi après la formation de base ADN « bateaux-citernes » ou combinée « bateaux à marchandises sèches/bateaux-citernes ».

*(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/6)*

8.2.2.7.1.1 Modifier pour lire comme suit :

« 8.2.2.7.1.1 Au terme de la formation de base, un examen doit être passé dans les six mois suivant la fin de la formation. En cas d'échec à l'examen, celui-ci peut être repassé deux fois au cours de ces six mois, sans nouvelle participation à un cours de formation de base. ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/6)

8.2.2.7.2.5 Dans le deuxième paragraphe, remplacer la dernière phrase actuelle (« Si 44 points sont obtenus mais non pas 20 dans une partie, cette partie peut être répétée une fois ») par :

« En cas d'échec à l'examen, celui-ci peut être repassé intégralement ou partiellement deux fois au cours de ces six mois, sans nouvelle participation à un cours de spécialisation. Si les 44 points ne sont pas obtenus, l'examen peut être repassé intégralement. Si les 44 points sont obtenus mais si le total d'une partie n'atteint pas 20 points, seule cette partie de l'examen peut être répétée. ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/6)

8.2.2.8.2 Remplacer « ISO/CEI 7810:2003 » par « ISO/CEI 7810:2019 ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/4)

### Chapitre 8.3

8.3.5, troisième alinéa Remplacer « conformément au 7.2.3.7.6 » par « conformément au 7.2.3.7.1.6 ou au 7.2.3.7.2.6 ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/17)

### Chapitre 9.1

9.1.0.40.2.16 Modifier pour lire comme suit :

#### « Installations d'extinction d'incendie fixées à demeure pour la protection des objets

a) Les installations d'extinction d'incendie fixées à demeure pour la protection des objets sont admises pour protéger des installations et des équipements.

L'action des installations d'extinction d'incendie doit être directement dirigée vers les objets à protéger. Le rayon d'action des installations peut être limité dans l'espace par des mesures structurelles.

Les installations d'extinction d'incendie peuvent être structurellement intégrées aux objets concernés.

Les installations d'extinction d'incendie doivent être indépendantes des installations visées aux 9.1.0.40.2.2 à 9.1.0.40.2.16 en ce qui concerne leur alimentation en agent extincteur ;

b) Les prescriptions suivantes s'appliquent aux installations d'extinction d'incendie fixées à demeure pour la protection des objets :

i) 9.1.0.40.2.2, si l'agent extincteur utilisé nécessite une limitation du rayon d'action par des mesures structurelles ;

ii) 9.1.0.40.2.3 et 9.1.0.40.2.4 ;

iii) 9.1.0.40.2.5 b) et c), en complément des dispositions de l'alinéa c) de la présente section ;

iv) 9.1.0.40.2.6 a) à e), et à chaque entrée de local ou à proximité immédiate d'un objet encapsulé doit être apposé de manière bien visible un panneau approprié pour l'installation d'extinction d'incendie pour la protection des objets ;

v) 9.1.0.40.2.7 à 9.1.0.40.2.13 ;

vi) *Réservé* ;

vii) 9.1.0.40.2.15 b) à e).

Seuls les agents extincteurs qui conviennent pour l'extinction d'un feu sur ou dans l'objet à protéger et qui sont mentionnés au 9.1.0.40.2.1 peuvent être utilisés dans les installations d'extinction d'incendie fixées à demeure pour la protection des objets.

L'autorité compétente peut autoriser des dérogations concernant l'agent extincteur pour les installations qui sont conçues selon un concept de protection contre le feu ;

- c) Les installations d'extinction d'incendie fixées à demeure pour la protection des objets doivent pouvoir être déclenchées manuellement. Un déclenchement manuel doit être possible à proximité immédiate de l'objet protégé. Les installations peuvent être déclenchées automatiquement si le signal de déclenchement est émis par deux détecteurs d'incendie disposant de moyens de détection différents. Le déclenchement doit se faire sans délai. Si l'installation est destinée à la protection de plusieurs locaux, elle doit comporter un dispositif de déclenchement distinct et clairement marqué pour chaque local.

Le déclenchement de l'installation doit être indiqué dans la timonerie et à l'entrée du local dans lequel se trouve l'objet à protéger. Dans le cas d'objets encapsulés, l'indication à l'entrée du local peut être ignorée si une autre indication est fixée à l'objet lui-même.

Dans le cas d'un déclenchement manuel, des instructions conformes aux dispositions du 9.1.0.40.2.5 e) doivent être affichées à côté de chaque dispositif de déclenchement, en tenant compte de l'emplacement et de la nature de l'objet ;

- d) Le type et l'emplacement d'installation des installations d'extinction d'incendie fixées à demeure pour la protection des objets doivent être inscrits dans le certificat de bateau ;
- e) Les dispositions de la présente section ne s'appliquent pas aux installations de pulvérisation d'eau conformes aux dispositions des 9.3.1.28, 9.3.2.28 et 9.3.3.28. ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/21 tel que modifié)

9.1.0.53.4 f) Remplacer « EN 15869-03:2010 » par « EN 15869-1:2019 ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/4)

### Chapitre 9.3

9.3.1.11.7, 9.3.2.11.9 et 9.3.3.11.8 Remplacer « les vêtements de protection » par « l'équipement de protection individuelle ».

(Document de référence : document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/3)

9.3.x.40.2.16 Modifier pour lire comme suit (la lettre « x » devant être remplacée par les chiffres 1, 2 et 3 respectivement) :

#### « Installations d'extinction d'incendie fixées à demeure pour la protection des objets

- a) Les installations d'extinction d'incendie fixées à demeure pour la protection des objets sont admises pour protéger des installations et des équipements.

L'action des installations d'extinction d'incendie doit être directement dirigée vers les objets à protéger. Le rayon d'action des installations peut être limité dans l'espace par des mesures structurelles.

Les installations d'extinction d'incendie peuvent être structurellement intégrées aux objets concernés.

Les installations d'extinction d'incendie doivent être indépendantes des installations visées aux 9.3.x.40.2.2 à 9.3.x.40.2.16 en ce qui concerne leur alimentation en agent extincteur ;

- b) Les prescriptions suivantes s'appliquent aux installations d'extinction d'incendie fixées à demeure pour la protection des objets :
- i) 9.3.x.40.2.2, si l'agent extincteur utilisé nécessite une limitation du rayon d'action par des mesures structurelles ;

- ii) 9.3.x.40.2.3 et 9.3.x.40.2.4 ;
- iii) 9.3.x.40.2.5 b) et c), en complément des dispositions de l'alinéa c) de la présente section ;
- iv) 9.3.x.40.2.6 a) à e), et à chaque entrée de local ou à proximité immédiate d'un objet encapsulé doit être apposé de manière bien visible un panneau approprié pour l'installation d'extinction d'incendie pour la protection des objets ;
- v) 9.3.x.40.2.7 à 9.3.x.40.2.13 ;
- vi) *Réservé* ;
- vii) 9.3.x.40.2.15 b) à e).

Seuls les agents extincteurs qui conviennent pour l'extinction d'un feu sur ou dans l'objet à protéger et qui sont mentionnés au 9.3.x.40.2.1 peuvent être utilisés dans les installations d'extinction d'incendie fixées à demeure pour la protection des objets.

L'autorité compétente peut autoriser des dérogations concernant l'agent extincteur pour les installations qui sont conçues selon un concept de protection contre le feu ;

- c) Les installations d'extinction d'incendie fixées à demeure pour la protection des objets doivent pouvoir être déclenchées manuellement. Un déclenchement manuel doit être possible à proximité immédiate de l'objet protégé. Les installations peuvent être déclenchées automatiquement si le signal de déclenchement est émis par deux détecteurs d'incendie disposant de moyens de détection différents. Le déclenchement doit se faire sans délai. Si l'installation est destinée à la protection de plusieurs locaux, elle doit comporter un dispositif de déclenchement distinct et clairement marqué pour chaque local.

Le déclenchement de l'installation doit être indiqué dans la timonerie et à l'entrée du local dans lequel se trouve l'objet à protéger. Dans le cas d'objets encapsulés, l'indication à l'entrée du local peut être ignorée si une autre indication est fixée à l'objet lui-même.

Dans le cas d'un déclenchement manuel, des instructions conformes aux dispositions du 9.3.x.40.2.5 e) doivent être affichées à côté de chaque dispositif de déclenchement, en tenant compte de l'emplacement et de la nature de l'objet ;

- d) Le type et l'emplacement d'installation des installations d'extinction d'incendie fixées à demeure pour la protection des objets doivent être inscrits dans le certificat de bateau ;
- e) Les dispositions de la présente section ne s'appliquent pas aux installations de pulvérisation d'eau conformes aux dispositions des 9.3.1.28, 9.3.2.28 et 9.3.3.28. ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/21 tel que modifié)

9.3.4.3.1.2.2.1.3 Remplacer « Ceci correspond au point d'impact de collision dans le sens vertical "collision au niveau du pont". Le triangle... » par :

« Ceci correspond au point d'impact de collision dans le sens vertical "collision au-dessus du niveau du pont". Le point P<sub>2</sub> est le point où la partie verticale supérieure de la barge de poussage ou de l'étrave en forme de V touche la partie supérieure de la tôle de préceinte. La surface délimitée par les points P<sub>1</sub> et P<sub>2</sub> correspond au point d'impact de collision dans le sens vertical "Collision au niveau du pont". La surface triangulaire... ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/8)

**Le document ECE/ADN/2022/1 a été adopté avec les modifications suivantes :**

### **Chapitre 3.2, tableau A**

Remplacer l'amendement proposé pour le N° ONU 1950 par l'amendement suivant :

Pour le N° ONU 1950, « AÉROSOLS toxiques, inflammables, corrosifs », dans la colonne (10), insérer « VE04 ».



*(Document de référence : document informel INF.4)*

Remplacer l'amendement proposé pour les N<sup>os</sup> ONU 3537, 3539, 3540, 3541 et 3542 par l'amendement suivant :

Pour les N<sup>os</sup> ONU 3537, 3539, 3540, 3541 et 3542, dans la colonne (6), insérer « 802 ».

#### **Chapitre 7.4**

Remplacer « Chapitre 7.4 » par « Chapitre 7.1 » et réordonner les amendements en conséquence.

*(Document de référence : document informel INF.4)*

#### **Chapitre 9.3**

Dans les amendements proposés pour les 9.3.2.0 et 9.3.3.0, remplacer « 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. », par :

« Les seconds paragraphes du 9.3.2.0.1 a) et du 9.3.3.0.1 a) deviennent les 9.3.2.0.1.3 et 9.3.3.0.1.3 respectivement. »

et insérer:

« Les 9.3.2.0.1 c) et 9.3.3.0.1 c) deviennent les 9.3.2.0.1.2 et 9.3.3.0.1.2 respectivement. ».

*(Document de référence : document informel INF.4 tel que modifié)*

**Le document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/20 été adopté avec les modifications suivantes :**

#### **Chapitre 1.2**

1.2.1 Remplacer l'amendement suivant :

« 1.2.1 Supprimer les définitions suivantes :

“ADR”, “AIEA”, “ASTM”, “CEE-ONU”, “CGA”, “CGEM”, “CIM”, “CMR”, “CSC”, “EN (Norme)”, “ISO (Norme)”, “MEMU”, “N.S.A.”, “OACI”, “OMI”, “RID”, “TDAA”, “TPAA”, “UIC”. »

Par :

« 1.2.1 Supprimer les définitions suivantes :

“ADR”, “AIEA”, “ASTM”, “CDNI”, “CEE-ONU”, “CEVNI”, “CGA”, “CGEM”, “CIM”, “CMNI”, “CMR”, “CSC”, “EN (Norme)”, “ISO (Norme)”, “LIE”, “LSE”, “MEMU”, “N.S.A.”, “OACI”, “OMI”, “OTIF”, “RID”, “SOLAS”, “STCW”, “TDAA”, “TPAA”, “UIC”. »

*(Document de référence : document informel INF.5 tel que modifié)*

1.2.3 Dans la « **Liste des abréviations** », ajouter les rubriques suivantes par ordre alphabétique :

#### **C**

“CDNI” : Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure ;

“CEVNI” : Code Européen des Voies de Navigation Intérieure ;

“CMNI” : Convention relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (Budapest, 22 juin 2001) ;

#### **G**

“GESAMP” : Groupe mixte d'experts chargé d'étudier les aspects scientifiques de la protection de l'environnement marin (voir 1.2.1) ;

**I**

“IMSBC” : voir la définition de Code IMSBC au 1.2.1 ;

“Instructions techniques de l’OACI” : Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (voir 1.2.1) ;

**L**

“LIE” : voir la définition de Limite inférieure d’explosivité au 1.2.1 ;

“LES” : voir la définition de Limite supérieure d’explosivité au 1.2.1 ;

**O**

“OTIF” : Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF, Gryphenhübeliweg 30, CH-3006 Berne) ;

**S**

“SOLAS” : Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée ;

“STCW” : Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille telle que modifiée ;

*(Document de référence : document informel INF.5 tel que modifié)*

Ajouter les amendements suivants : *(Document de référence : document informel INF.11)*

**Introduction**

Remplacer « [www.unece.org/trans/danger/publi/adn/adn\\_e.html](http://www.unece.org/trans/danger/publi/adn/adn_e.html) » par « <https://unece.org/about-adn> ».

**Chapitre 1.5**

1.5.1.1 À la fin, après « Parties contractantes », ajouter une note de bas de page 1 libellée comme suit :

<sup>1</sup> *Note du secrétariat* : Les accords particuliers conclus en vertu du présent chapitre peuvent être consultés sur le site Web du secrétariat de la Commission économique pour l’Europe (<https://unece.org/multilateral-agreements>).

*(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/255)*

**Chapitre 1.8**

1.8.1.2.1 Dans la note de bas de page \*, remplacer « (<http://www.unece.org/trans/danger/danger.html>) » par « (<https://unece.org/standardized-model-checklists>) ».

**Chapitre 3.2, tableau A**

Supprimer la nouvelle rubrique proposée.

**Chapitre 7.1**

7.1.7.4.5 Au début des alinéas a) et b), remplacer « Isolation thermique » par « Véhicule, conteneur ou emballage (par exemple, suremballage) avec isolation thermique ». À l’alinéa b), remplacer « avec le système de refroidissement » par « et système de refroidissement ».

*(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/255)*

7.1.7.4.7 Avant le texte existant, ajouter le nouveau texte suivant :

« Les conteneurs isothermes, réfrigérants ou frigorifiques destinés au transport de matières stabilisées par régulation de température doivent être conformes aux dispositions suivantes :

- a) Le coefficient global de la transmission de chaleur d'un conteneur isotherme ne doit pas dépasser 0,4 W/m<sup>2</sup>/K ;
- b) L'agent frigorigène utilisé ne doit pas être inflammable ; et
- c) Lorsque les conteneurs sont munis d'évents ou de soupapes de ventilation, il faut veiller à ce que la réfrigération ne soit pas entravée par ces événements ou soupapes. »

Dans le texte existant, supprimer « ou conteneurs » (deux fois).

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/255)

## Chapitre 8.2

8.2.2.7.1.3 et 8.2.2.7.2.3 Dans la note de bas de page 1, remplacer « ([http://www.unece.org/trans/danger/publi/adn/catalog\\_of\\_questions.html](http://www.unece.org/trans/danger/publi/adn/catalog_of_questions.html)) » par « (<https://unece.org/catalogue-questions>) ».

## 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)*

#### **Chapitre 2.5**

2.2.52.4, rubrique « PEROXYDICARBONATE D'ISOPROPYLE ET DE sec-BUTYLE + PEROXYDICARBONATE DE BIS(sec-BUTYLE)+PEROXYDICARBONATE DE DIISOPROPYLE », modification sans objet en français.

*(Document de référence : document informel INF.11)*

---