



---

**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)

Quarantième session  
Genève, 22-26 août 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 quarantième session\***

---

\* Diffusé en allemand par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote  
CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/82.



## 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
V. Application de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) (point 3 de l'ordre du jour).....	5
A. État de l'ADN .....	5
B. Autorisations spéciales, dérogations et équivalences.....	5
1. Autorisation spéciale concernant le N° ONU 1977 (AZOTE LIQUIDE RÉFRIGÉRÉ) .....	5
2. Projet relatif aux bateaux à équipage réduit .....	5
C. Interprétation du Règlement annexé à l'ADN .....	6
1. Listes des interprétations des sociétés de classification.....	6
2. Surveillance du chargement et du déchargement depuis la terre .....	7
3. Dispositions transitoires pour les détecteurs de gaz .....	7
4. Transport du dioxyde de carbone (CO <sub>2</sub> ) à l'état liquide, réfrigéré .....	7
D. Formation des experts.....	8
E. Questions relatives aux sociétés de classification.....	8
1. Établissement d'un groupe de travail technique.....	8
2. Liste des sociétés de classification .....	8
VI. Propositions d'amendements au Règlement annexé à l'ADN (point 4 de l'ordre du jour) .....	9
A. Travaux de la Réunion commune RID/ADR/ADN .....	9
1. Amendements pour l'édition 2023 de l'ADN .....	9
2. Modifications du tableau B .....	9
3. Définition du terme « inspection body » .....	9
4. Corrections à apporter aux amendements adoptés précédemment (ECE/ADN/61) .....	9
B. Autres propositions.....	10
1. 5.4.1.1.3 de l'ADN : Renseignements figurant dans le document de transport – Dispositions particulières relatives aux déchets .....	10
2. Section 1.2.1 (« Définitions ») de l'ADN.....	10
3. 1.6.7.2 de l'ADN – Dispositions transitoires .....	10
4. Section 3.2.3 de l'ADN, tableau C – Coquille aux N <sup>os</sup> ONU 1268 et 3256.....	10
5. Section 6.1.4 – Véhicules ferroviaires à transporter, adaptation à la version allemande...	10
6. 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 .....	10
7. Corrections à apporter à la version anglaise de l'édition 2021 de l'ADN .....	10
8. Déflagrations, détonations et feu continu .....	10

9.	Transport en conteneurs – 7.1.1.18 de l’ADN .....	11
10.	Dégazage des bateaux-citernes de navigation intérieure dans une station de réception – Soupape basse pression à ressort.....	11
11.	Proposition de correction des références aux prescriptions du chapitre 30 et de la section 1 de l’annexe 8 de l’ES-TRIN .....	11
12.	Proposition de correction pour le 8.1.2.3 v) de l’ADN .....	11
13.	7.2.4.22 de l’ADN : Ouverture d’orifices.....	11
14.	Coupe-flammes pour le dégazage .....	12
15.	Confusion au sujet des rôles au 5.4.1.1.6.5 du Règlement annexé à l’ADN .....	12
16.	Mention des graines oléagineuses, des graines égrugées et des tourteaux dans le tableau B .....	12
17.	Au 1.6.7.2.2, correction des dispositions transitoires relatives au 8.1.2.3 .....	12
18.	Systèmes de propulsion et carburants de substitution pour la navigation intérieure : recenser les adaptations nécessaires dans l’ADN .....	13
19.	Corrections à apporter à l’édition 2021 de l’ADN (tableaux A et C).....	13
20.	Rapport de la douzième réunion du groupe de travail informel des matières.....	13
VII.	Rapports des groupes de travail informels (point 5 de l’ordre du jour).....	14
A.	Rapport du groupe de travail informel des sociétés de classification ADN recommandées sur les travaux de sa vingt-troisième réunion.....	14
B.	Groupe de travail par correspondance du transport sous fumigation.....	14
C.	Rapport de la première réunion du groupe de travail informel des instructions de chargement et de déchargement .....	14
D.	Rapport de la première réunion du groupe de travail informel des attestations et autres documents de bord sous forme électronique .....	15
VIII.	Programme de travail et calendrier des réunions (point 6 de l’ordre du jour).....	15
IX.	Questions diverses (point 7 de l’ordre du jour) .....	15
A.	Révision du 9.3.4 de l’ADN .....	15
B.	Propositions de corrections à apporter au Règlement intérieur du Comité de sécurité de l’ADN .....	16
C.	Groupe de travail informel des bateaux à équipage réduit ou sans équipage transportant des marchandises dangereuses.....	16
D.	Mise à jour des références aux normes dans le Manuel d’épreuves et de critères .....	16
E.	Remerciements à M <sup>me</sup> Kräh (Cefic) et à M. Overveld (UENF/OEB) .....	16
X.	Adoption du rapport (point 8 de l’ordre du jour).....	16
Annexes		
I.	Projet d’amendements au Règlement annexé à l’ADN pour entrée en vigueur le 1 <sup>er</sup> janvier 2023 .....	17
II.	Projet de rectificatif aux amendements au Règlement annexé à l’ADN pour entrée en vigueur le 1 <sup>er</sup> janvier 2023 .....	18
III.	Propositions d’amendements au Règlement annexé à l’ADN pour entrée en vigueur le 1 <sup>er</sup> janvier 2025 .....	19
IV.	Propositions de corrections au Règlement annexé à l’ADN (sous réserve d’acceptation par les Parties contractantes) .....	25
V.	Corrections à apporter au document ECE/TRANS/301 (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 quarantième session à Genève du 22 au 26 août 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 et Suisse.
3. Les organisations intergouvernementales suivantes étaient représentées : Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), Commission du Danube, Communauté des transports et Union européenne.
4. Les organisations non gouvernementales ci-après étaient aussi représentées : Comité international de prévention des accidents du travail de la navigation intérieure (CIPA), European Chemical Industry Council (Cefic), Federation of European Tank Storage Associations (FETSA), FuelsEurope, Grain and Feed Trade Association (GAFTA), International dangerous goods and containers association (IDGCA), Organisation européenne des bateliers (OEB), sociétés de classification ADN recommandées et Union européenne de la navigation fluviale (UENF).

## II. Questions d'organisation

*Document informel* : INF.4 (secrétariat).

5. La session s'est tenue sous forme hybride, c'est-à-dire avec la possibilité de participer en ligne ou en présentiel, selon les modalités précisées dans le document informel INF.4. En 2023, les sessions du Comité de sécurité auront lieu en présentiel uniquement, l'Office des Nations Unies à Genève souhaitant revenir à une situation normale au lendemain de la pandémie de COVID-19.

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

*Documents* : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/81 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.22.

## 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-quatrième session du Comité des transports intérieurs (CTI) s'était tenue à Genève du 22 au 25 février 2022 (voir le rapport publié sous la cote ECE/TRANS/316). Il a noté avec intérêt la poursuite des travaux relatifs à la mise en œuvre de la Stratégie du CTI à l'horizon 2030 et la liste des étapes suivantes figurant dans le document ECE/TRANS/2022/3.

8. Le Comité de sécurité a également relevé que le secrétariat était invité à rendre régulièrement compte au CTI des aspects relatifs aux objectifs de développement durable (ODD), en particulier en ce qui concerne l'économie circulaire et l'utilisation durable des ressources naturelles. Il a été recommandé aux représentants de préciser dans la partie

justification de leurs futures propositions, lorsque c'était pertinent, le lien avec l'économie circulaire et l'utilisation durable des ressources naturelles.

## **V. Application 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**

9. 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**

#### **1. Autorisation spéciale concernant le N° ONU 1977 (AZOTE LIQUIDE RÉFRIGÉRÉ)**

*Document :* ECE/ADN/2022/4 (Belgique).

10. Le représentant de la Belgique a présenté une proposition tendant à modifier le tableau C du chapitre 3.2 de l'ADN sur la base d'une autorisation spéciale pour le transport par bateau-citerne du N° ONU 1977 (AZOTE LIQUIDE RÉFRIGÉRÉ), accordée pour deux bateaux, comme indiqué à l'annexe II du document ECE/ADN/2022/4. Le représentant des Pays-Bas a confirmé que l'autorité néerlandaise avait accepté l'autorisation spéciale pour le transport du N° ONU 1977 dans des bateaux-citernes sur les voies navigables intérieures de la Flandre (Belgique) et des Pays-Bas.

11. Le représentant de la France a suggéré quelques modifications d'ordre rédactionnel à l'amendement proposé de façon à éviter les astérisques. Le représentant de l'Allemagne a fait observer que certaines des recommandations pour la sécurité énumérées à l'annexe I du document ECE/ADN/2022/4 devaient être prises en compte dans la partie 7 de l'ADN. Le représentant de l'Autriche a ajouté qu'il fallait également introduire certains amendements de conséquence dans le chapitre 3.2.

12. Les amendements considérés devant être inclus dans l'édition 2025 de l'ADN, le Comité de sécurité a décidé de reprendre la discussion sur le sujet à sa prochaine session. Les représentants de la Belgique et des Pays-Bas ont été invités à soumettre un document révisé et à tenir compte des observations reçues.

#### **2. Projet relatif aux bateaux à équipage réduit**

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/47 (Belgique).

*Documents informels :* INF.2 et INF.3 (Belgique).

13. En relation avec le document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/47, le Comité de sécurité a accueilli avec intérêt un exposé sur un projet commun de la société de gestion de bateaux indépendante SEAFAR et de la société allemande d'expédition et de logistique HGK-Shipping, relatif aux bateaux à équipage réduit dans la perspective éventuelle du transport de marchandises dangereuses par voie navigable. Le Comité a pris note de certaines préoccupations et demandes d'éclaircissements concernant les points suivants :

a) Les responsabilités et obligations des bateaux de navigation intérieure, selon leur mode de fonctionnement (navigation avec un équipage complet, navigation avec un équipage réduit et navigation sans équipage), en cas d'incident ou d'accident ;

b) La réduction des équipages et la nouvelle répartition des différentes tâches et responsabilités ;

c) Les nouvelles technologies appliquées aux différents niveaux d'automatisation de la navigation, s'agissant du pilotage à distance, de l'assistance, de la communication et de l'intelligence artificielle notamment ;

d) La contribution de ces nouvelles technologies au renforcement de la sécurité des transports de marchandises dangereuses.

14. Le représentant de la Belgique a mentionné le document informel INF.3, qui contient une analyse des risques afférents. Le représentant du Luxembourg a proposé, pour compléter la documentation, de réunir des données statistiques sur les incidents de bateaux utilisant ces nouvelles technologies et de compiler les enseignements à en tirer. Le représentant de l'Autriche s'est inquiété du temps que prendrait l'élaboration de nouvelles dispositions relatives aux bateaux à équipage réduit.

15. Tout en reconnaissant qu'il s'agissait là d'une évolution majeure pour la navigation intérieure, le Comité de sécurité a estimé qu'il était trop tôt pour établir dès à présent un groupe de travail informel chargé d'examiner d'éventuels amendements au Règlement annexé à l'ADN. Il a préféré attendre l'issue des débats sur la question menés par d'autres organismes chargés de la navigation intérieure, tels que la CCNR et le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI), ainsi que les décisions des autorités compétentes. Le Comité de sécurité a invité la délégation belge à présenter à une prochaine session un document dans lequel les conclusions des débats de la CCNR et du CESNI seraient prises en compte.

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

### 1. Listes des interprétations des sociétés de classification

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/29 (Sociétés de classification ADN recommandées).

16. Le Comité de sécurité a donné son accord de principe sur l'interprétation de la disposition transitoire du 1.6.7.2.2.2 proposée au paragraphe 3 du document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/29 et a approuvé, moyennant quelques corrections, les interprétations des 9.3.2.11.8 et 9.3.4.1.1 proposées aux paragraphes 4 et 5 dudit document. Il a été convenu que la meilleure façon de procéder était de modifier, au 1.6.7.2.2.2, la disposition transitoire relative au 9.3.X.40.2 pour entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2025. Le représentant des sociétés de classification ADN recommandées s'est porté volontaire pour établir, en vue de la session suivante (janvier 2023), une proposition d'amendements au Règlement annexé à l'ADN. Il a été demandé au secrétariat de publier sur le site Web de la CEE les interprétations figurant aux paragraphes 4 et 5 telles que modifiées, comme suit :

#### « 9.3.2.11.8

Au 9.3.2.11.8, la situation des citernes indépendantes est mentionnée. Dans ce cas, les renforts supplémentaires prescrits au 9.3.2.11.7 ne sont plus nécessaires puisque la prescription relative à une distance de 80 cm est déjà satisfaite.

#### 9.3.4.1.1

Au 9.3.4.1.1, il est dit que la contenance maximale admissible de la citerne peut dépasser les valeurs indiquées au 9.3.x.11.1 et que les distances minimum indiquées au 9.3.1.11.2 a) et au 9.3.2.11.7 peuvent être différentes pour autant que les dispositions du 9.3.4 soient respectées. Les calculs mentionnés au 9.3.4.1.1 peuvent être utilisés pour toutes les tailles de bateaux. ».

17. Le Comité de sécurité a accueilli favorablement la proposition des sociétés de classification ADN recommandées d'établir, en s'appuyant sur les contributions de l'Allemagne et des Pays-Bas, une liste complète des interprétations sur lesquelles les sociétés de classification s'étaient précédemment penchées, et de soumettre cette liste à la prochaine session pour discussion. Une proposition visant à faire figurer ces interprétations dans les sections correspondantes de l'ADN, soit par des renvois soit en notes de bas de page, serait également examinée.

## 2. Surveillance du chargement et du déchargement depuis la terre

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/49 (Pays-Bas).

18. Le Comité de sécurité a accueilli favorablement les informations contenues dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/49 relatives à l'interprétation du 8.6.3 sur la surveillance pendant le chargement et le déchargement à bord et à terre. On a fait observer qu'environ 90 % des incidents survenant à l'occasion de ce type d'activités étaient liés au tuyau collecteur et qu'une bonne communication entre les intervenants à bord et à terre était de la plus haute importance. Concernant la nécessité de revoir les dispositions de l'ADN relatives à la surveillance de la zone de 3 mètres autour du tuyau collecteur, le Comité de sécurité a émis les réserves suivantes :

a) Un élargissement du champ de vision dans la zone surveillée ne se traduirait pas nécessairement par une amélioration de la surveillance (même si de nouveaux moyens techniques tels que les drones étaient utilisés) ;

b) Une modification de la norme des 3 mètres aurait des conséquences juridiques et pourrait déboucher sur des problèmes de responsabilité, notamment en matière de protection des données.

19. Estimant qu'une modification des dispositions actuelles était prématurée, le Comité de sécurité a dit préférer se concentrer sur d'éventuelles mesures de prévention, telles qu'une révision de la liste de contrôle actuelle. Le représentant des Pays-Bas a dit qu'il envisageait de présenter, à la prochaine session, des informations plus détaillées sur les incidents dont les effets auraient pu être atténués si la zone de surveillance avait été plus large, et sur la manière dont on pourrait avancer sur cette question.

## 3. Dispositions transitoires pour les détecteurs de gaz

*Documents informels :* INF.5 et INF.5/Add.1 (UENF et OEB)

20. Certaines délégations ont approuvé dans son principe la proposition visant à modifier la disposition transitoire dépassée du 1.6.7.2.2.2 relative à l'utilisation de détecteurs de gaz sur les bateaux-citernes. D'autres se sont interrogées sur la procédure et sur les mesures de suivi prises depuis 2020, lorsque des situations de ce type ont été observées. Dans la perspective de débats ultérieurs, il a été souligné qu'il fallait distinguer les différentes parties de la structure d'un bateau et prévoir éventuellement des périodes transitoires plus longues et des équipements mobiles. Il a été noté en outre que la référence aux normes applicables aux fins d'un agrément devait être vérifiée dans chaque cas. Le Comité de sécurité a pris note du fait que, dans le Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN), les dispositions transitoires étaient établies pour une durée de vingt ans.

21. Le Comité de sécurité a décidé de reprendre l'examen de la question à sa prochaine session, sur la base d'un document officiel de l'UENF et de l'OEB qui comprendrait une justification détaillée.

## 4. Transport du dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) à l'état liquide, réfrigéré

*Document informel :* INF.18 (UENF et OEB).

22. Comme suite à leur approbation par le groupe de travail informel des matières (voir le paragraphe 62 ci-après), le Comité de sécurité a appuyé dans le principe les amendements au tableau C et à la remarque 42 pour le N° ONU 2187, tels que proposés dans le document informel INF.18. Le Comité a décidé de reprendre l'examen de la question à sa prochaine session, sur la base d'un document officiel qui serait soumis par l'UENF et l'OEB.

## D. Formation des experts

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/34 (CCNR).

23. Le Comité de sécurité a accueilli avec intérêt le rapport du groupe de travail informel de la formation des experts sur sa vingt-deuxième réunion (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/34).

24. Il a été noté que la révision de la liste des questions en fonction des dispositions de l'édition 2023 de l'ADN se poursuivait, que la liste révisée devait être adoptée par le groupe de travail informel à sa prochaine réunion (20-22 septembre 2022) et qu'elle serait soumise au Comité de sécurité à sa quarante et unième session (janvier 2023).

25. S'agissant des considérations générales, des représentants ont indiqué qu'ils préféreraient que la durée des épreuves passe de soixante à soixante-quinze minutes.

26. Au sujet de l'option d'enseignement à distance et de la prise en compte des concepts d'apprentissage en ligne pour les exercices pratiques, le Comité de sécurité a été informé que ces questions seraient également examinées par la Réunion commune RID/ADR/ADN à sa session d'automne 2022 (document informel INF.4 de ladite session).

27. Le Comité de sécurité a décidé d'examiner les questions restantes au cours de sa prochaine session, en tenant compte des réflexions de la Réunion commune RID/ADR/ADN.

## E. Questions relatives aux sociétés de classification

### 1. Établissement d'un groupe de travail technique

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

28. Le Comité de sécurité a rappelé que les réunions périodiques des sociétés de classification avaient initialement pour but de mettre en commun des expériences, et non pas nécessairement d'examiner des questions techniques à la demande du Comité. Certains représentants ont estimé que le terme « questions techniques » était trop large et qu'il fallait préciser lesdites questions (questions relatives aux activités à bord ou à terre, par exemple). D'autres ont demandé si le nouveau groupe aurait un mandat permanent ou temporaire.

29. Le Comité de sécurité était d'avis qu'il fallait de temps à autre examiner des questions techniques en détail et que tous les membres du Comité devaient pouvoir participer à ces examens. Il a également été convenu d'étudier de plus près, durant les sessions à venir du Comité, la possibilité de soumettre des questions techniques aux sociétés de classification. Il a cependant été jugé prématuré d'établir un nouveau groupe de travail technique à ce stade. Les représentants ont été invités à proposer d'autres idées au représentant des sociétés de classification ADN recommandées, en tenant compte de la pratique actuelle consistant à former au cas par cas un nouveau groupe de travail informel.

### 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>.

## 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

#### 1. Amendements pour l'édition 2023 de l'ADN

*Documents :* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/44 (secrétariat),  
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/36 (CCNR).

31. Dans le prolongement des travaux de la Réunion commune RID/ADR/ADN à sa session du printemps 2022 (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/164) et des résultats du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15) à sa 111<sup>e</sup> session, tenue en mai 2022, le Comité de sécurité a adopté les amendements jugés nécessaires pour l'harmonisation avec le RID et l'ADR proposés dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/44 (voir annexe I), dont l'entrée en vigueur est prévue pour le 1<sup>er</sup> janvier 2023.

32. Après la discussion sur les corrections de la version allemande proposées dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/36, le représentant de la CCNR a retiré la proposition et dit qu'il préférerait le report de l'examen de la définition du terme « récipient » à la session suivante de la Réunion commune RID/ADR/ADN, en septembre. Il souhaitait également consulter le secrétariat de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) à propos de la question soulevée pour le transport en vrac.

#### 2. Modifications du tableau B

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/23 (secrétariat).

33. Le Groupe de travail a pris note des modifications à effectuer dans le tableau B au chapitre 3.2 de l'édition 2023 de l'ADR.

#### 3. Définition du terme « inspection body »

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/25 (secrétariat).

34. À l'issue d'une réunion informelle organisée à l'heure du déjeuner et destinée à préciser la définition du terme « inspection body » dans les versions française et anglaise de l'ADN, le Comité de sécurité a décidé de revenir sur cette question à l'occasion d'une session ultérieure, après qu'une étude approfondie aurait été menée. Les représentants de l'Allemagne, de la France et des Pays-Bas se sont portés volontaires pour élaborer une proposition complète.

#### 4. Corrections à apporter aux amendements adoptés précédemment (ECE/ADN/61)

*Documents informels :* INF.6 (Allemagne),  
INF.15 (secrétariat),  
INF.20 (Belgique).

35. Le Comité de sécurité a adopté les corrections concernant le document ECE/ADN/61 proposées dans les documents informels INF.6 et INF.15 et dans la proposition 2 du document informel INF.20, qui concernent des erreurs ou des omissions d'amendements de conséquence, telles que modifiées (voir annexe II). Il a estimé que ces erreurs ou omissions devraient être corrigées dès l'entrée en vigueur des modifications correspondantes et dit que le Comité d'administration devait demander que la procédure de correction commence dès que les modifications seraient réputées acceptées (c'est-à-dire en principe le 1<sup>er</sup> octobre 2022).

36. Se référant à la liste consolidée des amendements à l'ADN adoptés pour entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2023 (ECE/ADN/61) qui a été notifiée aux Parties contractantes à l'ADN le 1<sup>er</sup> juillet 2022, le Comité de sécurité a recommandé au Comité d'administration de l'ADN d'adopter les amendements supplémentaires proposés pour entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2023 issus de la présente session afin d'harmoniser l'ADN avec les autres accords internationaux relatifs au transport de marchandises dangereuses, ainsi que des corrections.

Ces amendements et ces corrections seront présentés dans les documents ECE/ADN/61/Add.1 et ECE/ADN/61/Corr.1, respectivement.

## **B. Autres propositions**

### **1. 5.4.1.1.3 de l'ADN : Renseignements figurant dans le document de transport – Dispositions particulières relatives aux déchets**

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/28 (Allemagne).

37. Le Comité de sécurité a adopté les amendements au 5.4.1.1.3 proposés (voir annexe III).

### **2. Section 1.2.1 (« Définitions ») de l'ADN**

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/30 (Allemagne).

38. Le Comité de sécurité a adopté l'amendement proposé dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/30 (voir annexe III).

### **3. 1.6.7.2 de l'ADN – Dispositions transitoires**

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/31 (Allemagne).

39. Le Comité de sécurité a adopté les amendements proposés, qui visent à supprimer des dispositions transitoires du 1.6.7.2 de l'ADN, avec entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2025 (voir annexe III).

### **4. Section 3.2.3 de l'ADN, tableau C – Coquille aux N<sup>os</sup> ONU 1268 et 3256**

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/32 et Corr.1 (Allemagne).

40. Le Comité de sécurité a dit qu'il préférerait renvoyer les corrections proposées au groupe de travail informel des matières pour avis et en reprendre l'examen à une session ultérieure.

### **5. Section 6.1.4 – Véhicules ferroviaires à transporter, adaptation à la version allemande**

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/33 (Allemagne).

41. Le représentant de la Belgique ayant émis une réserve, le Comité de sécurité a décidé de revenir sur ce sujet à sa session suivante.

### **6. 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 :* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/37 (CCNR).

42. Le Comité de sécurité a adopté les corrections apportées aux versions anglaise et française des 9.1.0.40.2.5 c) et 9.3.x.40.2.5 c) (voir annexe IV). Il a été demandé au secrétariat de vérifier si la version russe devait également être corrigée.

### **7. Corrections à apporter à la version anglaise de l'édition 2021 de l'ADN**

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/38  
(sociétés de classification ADN recommandées).

43. Le Comité de sécurité a adopté la correction de la version anglaise du 9.1.0.35 proposée dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/38, telle que modifiée (voir annexe V).

### **8. Déflagrations, détonations et feu continu**

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/39  
(sociétés de classification ADN recommandées).

44. Le Comité de sécurité a adopté les amendements des propositions 1 et 2 du document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/39 visant à tirer au clair les incohérences des 1.2.1, 3.2.3.1 (colonne 16) et 9.3.2.22.4 b), avec effet au 1<sup>er</sup> janvier 2025 (voir annexe III).

#### **9. Transport en conteneurs – 7.1.1.18 de l'ADN**

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/27 (Allemagne).

45. À l'issue du débat sur la proposition tendant à harmoniser le titre du 7.1.1.18 de l'ADN, dans ses versions française, anglaise et russe, avec celui utilisé dans la version allemande, le Comité de sécurité a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session suivante. Les représentants de l'Allemagne et des Pays-Bas se sont portés volontaires pour élaborer un nouveau document dans lequel il serait tenu compte des observations formulées.

#### **10. Dégazage des bateaux-citernes de navigation intérieure dans une station de réception – Soupape basse pression à ressort**

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/40 (Allemagne et Pays-Bas).

46. Rappelant les discussions des sessions précédentes sur les dispositions relatives au dégazage des bateaux dans les stations de réception, le Comité de sécurité a adopté les amendements proposés aux paragraphes 4 à 9 du document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/40 tels que modifiés (voir annexe III).

#### **11. Proposition de correction des références aux prescriptions du chapitre 30 et de la section 1 de l'annexe 8 de l'ES-TRIN**

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/41 (CCNR).

*Document informel :* INF.10 (CCNR).

47. Le Comité de sécurité a pris note de certaines préoccupations concernant les différentes dates possibles pour l'application des corrections proposées dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/41 et dans le document informel INF.10. La plupart des représentants qui ont pris la parole ont dit préférer une modification prenant effet le 1<sup>er</sup> janvier 2025. D'autres ont proposé qu'il soit fait référence à l'ES-TRIN de la même manière qu'aux normes citées en référence au 1.1.5, dans la mesure où l'ES-TRIN traite des dispositions relatives à la construction de nouveaux bateaux et non au transport. Il a également été proposé d'ajouter aux références à l'ES-TRIN la date de la version correspondante de cette norme.

48. Les amendements proposés dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/41, tel que modifié par le document informel INF.10, ont été adoptés pour entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2025 (voir annexe III).

49. Enfin, le Comité de sécurité a décidé de reprendre à sa session suivante l'examen de la question relative aux références à l'ES-TRIN dans le Règlement annexé à l'ADN. Le Président a dit estimer que cette discussion était récurrente et proposé d'élaborer un document de travail sur les solutions envisageables.

#### **12. Proposition de correction pour le 8.1.2.3 v) de l'ADN**

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/35 (CCNR).

50. Le Comité de sécurité a pris note des corrections proposées pour la version allemande du 8.1.2.3 v) de l'ADN, mais a préféré examiner ce texte dans les autres langues officielles. Les représentants de la Belgique, des Pays-Bas et de la CCNR se sont portés volontaires pour élaborer ensemble un nouveau document en vue de la prochaine session.

#### **13. 7.2.4.22 de l'ADN : Ouverture d'orifices**

*Documents :* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/43 et Corr.1 (Allemagne).

*Document informel :* INF.19 (Belgique).

51. Les représentants qui se sont exprimés ont grandement apprécié le travail qu'avait réalisé l'Allemagne aux fins de l'élaboration de la proposition figurant aux paragraphes 9 à 13 du document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/43 afin de clarifier les dispositions

actuelles du chapitre 7.2 de l'ADN, relatif à l'ouverture d'orifices sur les bateaux. Le Comité de sécurité a pris note de l'appui global à l'initiative et a également accueilli avec intérêt les observations générales formulées dans le document informel INF.19. Le Président a invité tous les membres du Comité à envoyer au représentant de l'Allemagne, par écrit (ref-g16@bmdv.bund.de), et au plus tard à la mi-septembre, leurs observations sur la proposition. Le représentant de l'Allemagne a bien voulu établir, en vue de la prochaine session, un nouveau document tenant compte des observations qu'il aurait reçues.

52. Certains représentants étaient d'avis que les amendements proposés devaient être étudiés dans un contexte plus large de façon à éviter toute incohérence avec d'autres dispositions telles que celles relatives à la formation des experts et aux examens qu'ils devaient passer, ainsi qu'aux équipages ou à l'exploitation des bateaux dans la partie 8 de l'ADN. D'autres ont suggéré, comme une révision de ces prescriptions était en cours, de profiter de cette occasion pour essayer de réduire le nombre de moments où des citernes contenant des marchandises dangereuses seraient ouvertes. Il a été convenu de procéder par étapes. Ainsi, la recherche d'éventuelles incohérences dans les dispositions d'autres parties de l'ADN se ferait ultérieurement. D'autres représentants ont fait remarquer que des dispositions transitoires devraient être introduites séparément. Le Président a suggéré d'examiner à la prochaine session la possibilité d'établir un nouveau groupe de travail informel chargé d'approfondir ces questions.

#### 14. Coupe-flammes pour le dégazage

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/45 (Pays-Bas).

53. Faisant référence à l'échange de vues sur l'ouverture d'orifices au titre du point 13 ci-dessus, le Comité de sécurité a décidé de reporter à sa prochaine session l'examen des amendements proposés pour le 7.2.3.7.1.3.

#### 15. Confusion au sujet des rôles au 5.4.1.1.6.5 du Règlement annexé à l'ADN

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/48 (Belgique).

54. La plupart des représentants qui se sont exprimés ont estimé que les dispositions générales du Règlement annexé à l'ADN et de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI) étaient claires et qu'il n'y avait pas de conflit entre les rôles de conducteur et d'expéditeur. Le Comité de sécurité n'a pas appuyé les propositions d'amendements. On a fait observer que, dans le cas d'un bateau voyageant à vide, la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure ne s'appliquait pas car il n'existait pas de contrat de fret.

#### 16. Mention des graines oléagineuses, des graines égrugées et des tourteaux dans le tableau B

*Document informel :* INF.7 (Autriche).

55. La disposition spéciale 800 figurant déjà au tableau A pour le N° ONU 3175, le Comité de sécurité a adopté la proposition de l'Autriche consistant à ajouter également au tableau B de l'ADN une nouvelle rubrique pour les « graines oléagineuses, graines égrugées et tourteaux contenant de l'huile végétale, traités aux solvants, non sujets à l'inflammation spontanée ». Il a été rappelé que le tableau B était principalement un outil de recherche et qu'il n'était pas contraignant sur le plan juridique.

#### 17. Au 1.6.7.2.2, correction des dispositions transitoires relatives au 8.1.2.3

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/26 (Autriche).

*Document informel :* INF.21 (Allemagne, Autriche et Pays-Bas).

56. Le Comité de sécurité a appuyé dans le principe les amendements aux dispositions transitoires du 1.6.7.2.2.2 tels que proposés dans le document informel INF.21, moyennant quelques modifications supplémentaires dans la colonne 3. Il a adopté la proposition énoncée dans le document informel INF.21 telle que modifiée (voir l'annexe III).

**18. Systèmes de propulsion et carburants de substitution pour la navigation intérieure : recenser les adaptations nécessaires dans l'ADN**

*Document informel* : INF.9 (UENF).

57. Le Comité de sécurité s'est intéressé aux informations présentées par l'UENF et à sa proposition d'élaboration, dans un avenir proche, d'éventuels amendements à l'ADN visant à autoriser les systèmes de propulsion et les carburants de substitution sur les bateaux de navigation intérieure, en tenant compte des diverses technologies actuellement à l'étude, notamment les systèmes à pile à combustible (hydrogène et méthanol), diesel-électriques ou purement électriques. Il a également rappelé ses débats, au cours des dernières sessions, sur les systèmes de propulsion de substitution. Le Comité a pris note d'un appui total dans ce domaine et a reconnu que ces initiatives contribueraient aux discussions en cours sur l'économie circulaire et à la réalisation des objectifs de développement durable des Nations Unies.

58. Sur le plan de la méthode, le Comité de sécurité a estimé que les dispositions actuelles du 1.5.3 permettaient déjà de prévoir des dérogations à titre expérimental et a recommandé aux parties de s'abstenir dans ce cas de passer par des accords multilatéraux.

59. Le Comité de sécurité a recommandé de prévoir, à sa prochaine session, un échange de vues plus approfondi sur l'état d'avancement des discussions, au sein d'autres organismes de réglementation (CESNI, CCNR, etc.), sur les nouvelles technologies envisageables pour la propulsion des bateaux de navigation intérieure. Par conséquent, il a préféré reporter à une prochaine session l'établissement d'un nouveau groupe de travail informel sur la question.

**19. Corrections à apporter à l'édition 2021 de l'ADN (tableaux A et C)**

*Document informel* : INF.11 (Allemagne).

60. Le Comité de sécurité a adopté les corrections proposées dans le document informel INF.11 pour les tableaux A et C du Règlement annexé à l'ADN, telles que modifiées (voir l'annexe IV), ainsi que les modifications d'ordre rédactionnel proposées.

**20. Rapport de la douzième réunion du groupe de travail informel des matières**

*Documents informels* : INF.12 (Allemagne),  
INF.18 (UENF et OEB).

61. Le Comité de sécurité a accueilli avec intérêt le rapport présenté par le groupe de travail informel des matières dans le document informel INF.12 et a encouragé le groupe à poursuivre ses travaux sur la base des approches proposées aux points B, D, E, I, K, L et O. Il a en outre adopté la proposition, au point Q, tendant à compléter la nouvelle rubrique du tableau A (voir l'annexe I). Le Comité a également donné son accord de principe pour les amendements proposés dans le document (points A, F, G, J, M et N). Il a été demandé aux sociétés de classification ADN recommandées d'inscrire à l'ordre du jour de leur prochaine réunion les questions posées aux points C et H.

62. S'agissant du document informel INF.18, portant sur le transport du dioxyde de carbone (voir le paragraphe 22 ci-dessus), le Comité de sécurité a approuvé les recommandations du groupe énoncées au paragraphe 67 du document informel INF.12.

63. Le Comité de sécurité a adopté l'amendement au N° ONU 3550 proposé au paragraphe 69 du document informel INF.12. Il a décidé d'examiner les amendements restants à sa prochaine session, en janvier 2023, sur la base d'un document officiel.

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

### **A. Rapport du groupe de travail informel des sociétés de classification ADN recommandées sur les travaux de sa vingt-troisième réunion**

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/22 (sociétés de classification  
ADN recommandées).

64. Le Comité de sécurité a pris connaissance avec intérêt des résultats de la vingt-troisième réunion du groupe de travail informel des sociétés de classification ADN recommandées. Il a également relevé que le groupe avait l'intention de se retrouver à Zagreb le 26 octobre 2022. Le représentant de l'UENF et de l'OEB a prié instamment le groupe d'achever ses débats sur les soupapes de dégagement à grande vitesse pour les températures élevées (plus de 60 °C). Le représentant du Cefic a quant à lui proposé d'informer le groupe au sujet du processus d'homologation en cours pour les valves de ce type en Allemagne.

65. Au sujet du paragraphe 5 du rapport ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/22, le représentant de l'Allemagne a souligné que, conformément au Règlement annexé à l'ADN (1.16.3.2, septième tiret), il était obligatoire de mentionner tout défaut de conformité dans le rapport de visite et qu'il revenait à l'autorité compétente chargée de délivrer le certificat d'agrément de décider de la suite à y donner, à savoir refuser le certificat ou ne délivrer qu'un certificat provisoire (1.16.1.2.2 et 1.16.1.3.1 de l'ADN). S'agissant de l'obligation d'accréditation au paragraphe 9 du rapport, les représentants de la Belgique et de la France ont formulé des observations et renvoyé à la norme ISO 17020.

### **B. Groupe de travail par correspondance du transport sous fumigation**

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/42 (Allemagne).

*Document informel :* INF.16 (Pays-Bas).

66. Le Comité de sécurité a pris note des résultats préliminaires des travaux du groupe de travail par correspondance du transport sous fumigation et a approuvé les mesures énumérées dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/42. Il s'est dit conscient de la complexité de la question et a suggéré de se pencher également sur la prise en compte des gaz asphyxiants libérés par les cargaisons fumigées.

67. Le Comité a invité le groupe par correspondance à poursuivre ses débats sur une proposition relative aux meilleures options envisageables pour l'avenir, à la lumière des observations reçues, laquelle serait examinée à sa prochaine session, en janvier 2023. Le Président a suggéré au groupe de prévoir également un projet de mandat pour un groupe de travail informel.

### **C. Rapport de la première réunion du groupe de travail informel des instructions de chargement et de déchargement**

*Document informel :* INF.13 (Pays-Bas).

68. Le Comité de sécurité a pris note des résultats de la première réunion du groupe de travail informel des instructions de chargement et de déchargement et a approuvé les points de vue exprimés aux paragraphes 6 à 8 du document informel INF.13. Il a invité le groupe à élaborer un premier projet d'instructions en vue d'un examen plus approfondi à la prochaine session.

## **D. Rapport de la première réunion du groupe de travail informel des attestations et autres documents de bord sous forme électronique**

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

69. Le Comité de sécurité a pris connaissance avec intérêt du rapport sur les travaux de la première réunion du groupe de travail informel et a relevé que le groupe aurait besoin de réunions supplémentaires afin d'étudier les formats à considérer pour les documents dématérialisés (énumérés dans l'annexe du document informel INF.14). Il a noté en outre que le groupe suivrait les débats sur le développement de la télématique à la Réunion commune RID/ADR/ADN et sur l'application du Règlement (UE) 2020/1056 concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises (eFTI). Le Comité a encouragé le groupe à poursuivre ses travaux et à lui rendre compte des progrès accomplis à sa prochaine session.

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

70. Le Comité de sécurité a noté que sa prochaine session se tiendrait à Genève du 23 au 27 janvier 2023 et que la vingt-neuvième session du Comité d'administration de l'ADN était programmée pour le 27 janvier 2023. Il a été rappelé aux représentants que les deux sessions seraient organisées en présentiel uniquement. La date limite pour la soumission de documents officiels en vue de ces sessions a été fixée au 28 octobre 2022.

71. Il a été rappelé qu'à sa quarante et unième session, le Comité de sécurité reprendrait son examen des propositions d'amendements soumises pour entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2025.

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

### **A. Révision du 9.3.4 de l'ADN**

*Document informel* : INF.22 (TNO).

72. Le Comité de sécurité a suivi avec intérêt la présentation d'un projet relatif à l'exploitation éventuelle de bateaux-citernes de plus de 1 000 m<sup>3</sup> et à la future révision des dispositions du 9.3.4. Pour conclure, le représentant de TNO a annoncé que des résultats plus détaillés seraient publiés sous peu dans trois rapports distincts et a formulé les recommandations suivantes :

a) Les données statistiques sur l'énergie de collision avaient évolué au fil du temps (2005-2017) et devaient être mises à jour ;

b) La limite de 1 000 m<sup>3</sup> pour la capacité des citernes était appropriée, mais des dérogations étaient envisageables pour certaines cargaisons spéciales telles que le gaz naturel liquéfié ou l'hydrogène liquéfié, à la lumière d'une analyse quantitative des risques ;

c) Les méthodes d'évaluation du comportement au choc devaient être adaptées (frottement, critère GL, hauteur supplémentaire pour les bateaux de type G, défaillance des citernes et calculs de l'énergie de séparation, par exemple).

73. Le représentant des sociétés de classification ADN recommandées a proposé d'élaborer une première série d'amendements au 9.3.4 pour examen par le Comité de sécurité à sa prochaine session.

74. Le représentant de TNO a confirmé que la valeur de 1 % indiquée pour la létalité dans son exposé n'était qu'un choix et que le doublement éventuel de la capacité des citernes devait être prévu dès la conception des bateaux visés. Il a ajouté que l'outil d'analyse des risques pouvait être utilisé pour tous les types de bateaux, y compris les bateaux de type G. D'autres questions portant sur l'exposé pouvaient être envoyées par courrier électronique à l'adresse suivante : [lex.vredeveltd@tno.nl](mailto:lex.vredeveltd@tno.nl).

75. Le représentant de l'Autriche a fait observer que, selon les dernières statistiques présentées par TNO, l'énergie de collision moyenne avait augmenté au cours des dernières décennies et que la probabilité de rupture d'une citerne sur un bateau transportant jusqu'à 380 m<sup>3</sup> de citernes à cargaison avait donc également augmenté. Il a suggéré au Comité de sécurité d'étudier s'il serait nécessaire de réviser le Règlement annexé à l'ADN pour tenir compte des risques plus élevés et des énergies de collision plus fortes. Il a proposé de soumettre un document pour examen à la prochaine session.

## **B. Propositions de corrections à apporter au Règlement intérieur du Comité de sécurité de l'ADN**

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/24 (secrétariat).

76. Le Comité de sécurité a adopté les modifications présentées dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/24, qu'il était proposé d'apporter à son Règlement intérieur, publié sous la cote ECE/TRANS/WP.15/AC.2/80/Add.1. Il a prié le secrétariat de publier une révision de ce document pour y inclure les modifications convenues et de la soumettre au WP.15 pour information et au CTI pour adoption à leurs prochaines sessions.

## **C. Groupe de travail informel des bateaux à équipage réduit ou sans équipage transportant des marchandises dangereuses**

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/46 et Corr.1 (Belgique).

77. Après avoir rappelé la décision du Comité de sécurité sur le projet relatif aux bateaux à équipage réduit (voir le paragraphe 15 ci-dessus concernant le point 3 b) de l'ordre du jour), le représentant de la Belgique a retiré sa proposition.

## **D. Mise à jour des références aux normes dans le Manuel d'épreuves et de critères**

*Document informel :* INF.17 (secrétariat).

78. Le Comité de sécurité a pris note de l'avancement des travaux du secrétariat sur la mise à jour des références à un certain nombre de normes dans le Manuel d'épreuves et de critères.

## **E. Remerciements à M<sup>me</sup> Kräh (Cefic) et à M. Overveld (UENF/OEB)**

79. Le Comité de sécurité a été informé que M<sup>me</sup> Kräh (Cefic) assumerait bientôt de nouvelles responsabilités et n'assisterait plus aux réunions du groupe de travail informel des matières. Le Comité a salué sa contribution aux travaux du groupe au cours des douze dernières années et lui a souhaité du succès dans ses activités futures.

80. Le Comité a appris que René Overveld allait prendre sa retraite et ne participerait plus à ses sessions. Il l'a remercié d'avoir contribué à ses activités pendant plus de vingt ans et lui a souhaité une longue et heureuse retraite.

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

81. Le Comité de sécurité a adopté le rapport de sa quarantième session sur la base d'un projet établi par le secrétariat.

## **Annexe I**

[Original : anglais et français]

### **Projet d'amendements au Règlement annexé à l'ADN pour entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2023**

(voir ECE/ADN/61/Add.1)

## **Annexe II**

[Original : anglais et français]

### **Projet de rectificatif aux amendements au Règlement annexé à l'ADN pour entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2023**

(voir ECE/ADN/61/Corr.1)

## Annexe III

[Original : anglais et français]

### Propositions d'amendements au Règlement annexé à l'ADN pour entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2025

#### Chapitre 1.2

1.2.1 Dans la définition des *systèmes de protection autonomes*, remplacer « soupapes de dépression résistant à une déflagration » par « soupapes de dépression, soupapes de surpression ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/39)

1.2.1 Supprimer la définition donnée pour « *Installation d'approvisionnement (système de soutage)* ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/30)

#### Chapitre 1.4

1.4.2.2.1 i) Après « le transport, le déchargement », ajouter « , le dégazage ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/40)

1.4.3.8.1 b) Remplacer « le conduit de la station de réception qui est relié au bateau en cours de dégazage soit muni d'un coupe-flammes » par « tous les conduits de la station de réception qui sont reliés au bateau en cours de dégazage soient munis d'un coupe-flammes ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/40)

#### Chapitre 1.6

1.6.7.2.1.1 Dans le tableau des dispositions transitoires générales – Cargaisons sèches, supprimer les dispositions transitoires suivantes :

Paragraphe	Objet
8.6.1.1 8.6.1.2	Modification du certificat d'agrément
9.1.0.12.1	Ventilation des cales
9.1.0.12.3	Ventilation des locaux de service
9.1.0.17.2	Ouvertures étanches aux gaz lorsqu'elles sont face aux cales
9.1.0.17.3	Accès et orifices à la zone protégée
9.1.0.32.2	Orifices des tuyaux d'aération à 0,50 m au moins au-dessus du pont découvert
9.1.0.34.1	Position des tuyaux d'échappement
9.1.0.35	Pompes d'assèchement dans la zone protégée
9.1.0.40.1	Moyens de lutte contre l'incendie, deux pompes etc.
9.1.0.41 en liaison avec 7.1.3.41	Feu et lumière non protégée
9.2.0.34.1	Position des tuyaux d'échappement
9.2.0.41 en liaison avec 7.1.3.41	Feu et lumière non protégée

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/31)

1.6.7.2.2.2 Dans le tableau des dispositions transitoires générales – Bateaux-citernes, supprimer les dispositions transitoires suivantes :

Paragraphes	Objet
7.2.4.22.3	Prise d'échantillons
8.6.1.3 8.6.1.4	Modification du certificat d'agrément
9.3.3.11.4	Dispositifs de fermeture des tuyauteries de chargement et de déchargement dans la citerne à cargaison d'où ils proviennent
9.3.1.11.8 9.3.3.11.9	Dimensions des ouvertures d'accès à des locaux dans la zone de cargaison
9.3.2.12.1 9.3.3.12.1	Ouverture de ventilation des espaces de cale
9.3.1.12.2 9.3.3.12.2	Système de ventilation des espaces de double coque et doubles fonds
9.3.1.12.3 9.3.2.12.3 9.3.3.12.3	Distance au-dessus du pont de l'orifice d'arrivée d'air pour les locaux de service situés sous le pont
9.3.3.17.5 b), c)	Agrément des passages d'arbres et affichage des instructions
9.3.1.17.6 9.3.3.17.6	Chambre de pompes sous pont
9.3.2.20.2 9.3.3.20.2	Soupape de remplissage
9.3.3.20.2	Remplissage des cofferdams avec une pompe
9.3.2.20.2 9.3.3.20.2	Remplissage des cofferdams en 30 minutes
9.3.3.21.1 )	Indicateur de niveau
9.3.3.21.1 g)	Ouverture de prise d'échantillons
9.3.1.21.3 9.3.2.21.3 9.3.3.21.3	Repère sur chaque indicateur de niveau de tous les niveaux maximum de remplissage admissibles des citernes à cargaison
9.3.1.21.4 9.3.2.21.4 9.3.3.21.4	Avertisseur de niveau indépendant de l'indicateur de niveau
9.3.1.21.5 ) 9.3.2.21.5 a) 9.3.3.21.5 a)	Prise à proximité des raccords à terre des tuyauteries de chargement et de déchargement et coupure de la pompe de bord
9.3.1.21.7 9.3.2.21.7 9.3.3.21.7	Alarmes pour dépression ou surpression dans les citernes à cargaison en cas de transport de matières <u>sans</u> l'observation 5 dans la colonne (20) du tableau C du chapitre 3.2.
9.3.1.21.7 9.3.2.21.7 9.3.3.21.7	Alarmes pour la température dans les citernes à cargaison
9.3.1.22.4	Prévention de la formation d'étincelles des dispositifs de fermeture
9.3.1.22.3 9.3.2.22.4 a) 9.3.3.22.4 a)	Emplacement des orifices de dégagement des soupapes de surpression/soupapes de dégagement à grande vitesse au-dessus du pont
9.3.2.22.4 a) 9.3.3.22.4 e)	Pression de tarage de la soupape de surpression/soupape de dégagement à grande vitesse

Paragraphes	Objet
9.3.2.25.1 9.3.3.25.1	Arrêt des pompes à cargaison
9.3.2.25.8 a)	Tuyauteries d'aspiration pour le ballastage situées dans la zone de cargaison mais à l'extérieur des citernes à cargaison
9.3.2.25.9 9.3.3.25.9	Débit de chargement et de déchargement
9.3.3.25.12	9.3.3.25.1 a) et c), 9.3.3.25.2 e), 9.3.3.25.3 et 9.3.3.25.4 a) ne sont pas applicables au type N ouvert à l'exception du type N ouvert transportant matières à caractère corrosif (voir chap. 3.2, Tableau C, colonne (5), risque 8)
9.3.1.31.5 9.3.2.31.5 9.3.3.31.5	Température dans la salle des machines
9.3.3.34.1	Tuyaux d'échappement
9.3.3.35.3	Tuyauterie d'aspiration pour le ballastage située dans la zone de cargaison mais à l'extérieur des citernes à cargaison
9.3.1.35.4	Installation d'assèchement de la chambre des pompes en dehors de la chambre des pompes
9.3.1.40.1 9.3.2.40.1 9.3.3.40.1	Installation d'extinction d'incendie, deux pompes, etc.
9.3.1.51 b) 9.3.2.51 b) 9.3.3.51 b)	Température des surfaces extérieures des moteurs ainsi que de leurs circuits de ventilation et de gaz d'échappement
9.3.1.60 9.3.2.60 9.3.3.60	Un clapet antiretour à ressort doit être installé. L'eau doit être de la qualité de l'eau potable disponible à bord.

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/31)

1.6.7.2.2.2 Modifier les dispositions transitoires 8.1.2.3 r), s), t), v) et 8.1.2.3 u) comme suit :

8.1.2.3 r), s), u), v)	Documents devant se trouver à bord	<p>N.R.T. à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2019</p> <p>Renouvellement du certificat d'agrément après le 31 décembre 2020</p> <p>Jusqu'à cette échéance doivent se trouver à bord des bateaux en service, outre les documents requis conformément aux prescriptions visées au 1.1.4.6, les documents ci-après :</p> <p>a) Une liste des machines, appareils ou autres équipements électriques situés dans la zone de cargaison, avec les renseignements suivants : Machine ou appareil, emplacement, type de protection, mode de protection contre les explosions, service ayant exécuté les épreuves et numéro d'agrément ;</p> <p>b) Une liste ou un plan schématique indiquant les équipements situés en dehors de la zone de cargaison qui peuvent être utilisés lors du chargement, du déchargement ou du dégazage.</p> <p>Les documents énumérés ci-dessus doivent porter le visa de l'autorité compétente ayant délivré le certificat d'agrément.</p>
------------------------	------------------------------------	---

8.1.2.3 t)	Documents devant se trouver à bord Plan avec le classement en zones	<p style="text-align: center;">N.R.T. à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2019</p> <p style="text-align: center;">Renouvellement du certificat d'agrément après le 31 décembre 2034</p> <p style="text-align: center;">Jusqu'à cette échéance doit se trouver à bord des bateaux en service, outre les documents requis conformément aux prescriptions visées au 1.1.4.6, un plan indiquant les limites de la zone de cargaison et l'emplacement des équipements électriques installés dans cette zone.</p> <p style="text-align: center;">Ce plan doit porter le visa de l'autorité compétente ayant délivré le certificat d'agrément.</p>
------------	--	--

*(Documents de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/26 et document informel INF.21 tels que modifiés)*

1.6.7.2.2.5 Supprimer et insérer « 1.6.7.2.2.5 (Supprimé) ».

*(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/31)*

### **Chapitre 3.2**

3.2.3.1 À la colonne (16), supprimer ce qui suit : « (coupe-flammes, soupapes de dépression, soupapes de surpression/soupapes de dégagement à grande vitesse et dispositifs de décompression en toute sécurité des citernes à cargaison avec élément coupe-flammes intégré) ».

*(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/39)*

### **Chapitre 5.4**

5.4.1.1.3 Remplacer « 5.4.1.1.1 a) à d) et k) » par « 5.4.1.1.1 a) à d) ».

*(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/28)*

### **Chapitre 7.1**

7.1.3.31 Au deuxième tiret du premier paragraphe, remplacer « et de la section 1 de l'annexe 8 » par « , du chapitre 1 de la section II et du chapitre 2 de la section III ».

*(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/41, tel que modifié par le document informel INF.10)*

### **Chapitre 7.2**

7.2.3.7.2.3 Modifier comme suit :

Au deuxième paragraphe, remplacer « d'une soupape basse pression à ressort fixe ou mobile » par « d'une soupape de dépression supplémentaire fixe ou mobile, conformément au 9.3.2.62 ou au 9.3.3.62, ». Supprimer la deuxième phrase : « Cette soupape basse pression doit être montée de manière que, dans des conditions normales d'exploitation, la soupape de dépression ne soit pas activée. ».

Modifier la première phrase du troisième paragraphe comme suit :

« Si la protection contre les explosions est exigée à la colonne (17) du tableau C du chapitre 3.2, toutes les tuyauteries entre le bateau dégazant et la station de réception doivent être équipées de coupe-flammes appropriés. ».

*(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/40 tel que modifié)*

7.2.3.31.1 Au deuxième tiret du premier paragraphe, remplacer « et de la section 1 de l'annexe 8 » par « , du chapitre 1 de la section II et du chapitre 2 de la section III ».

*(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/41, tel que modifié par le document informel INF.10)*

## Chapitre 8.6

8.6.4 Modifier la question 6.2 comme suit :

«

6.2 a)	L'orifice d'aspiration d'air destiné à équilibrer la pression dans une citerne à cargaison fait-il partie d'un système fermé ou est-il muni d'une soupape de dépression supplémentaire à bord du bateau ?	O**	O**, ***
6.2 b)	L'orifice d'aspiration d'air destiné à équilibrer la pression dans une citerne à cargaison fait-il partie d'un système fermé ou est-il muni d'une soupape de dépression supplémentaire à terre ?		

».

Ajouter la remarque\*\*\* suivante sous le tableau :

« \*\*\* Ne s'applique que si l'orifice d'aspiration d'air se trouve dans une tuyauterie de la station de réception à terre. ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/40)

## Chapitre 9.1

9.1.0.31.1 Remplacer « et de la section 1 de l'annexe 8 » par « , du chapitre 1 de la section II et du chapitre 2 de la section III ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/41, tel que modifié par le document informel INF.10)

## Chapitre 9.3

9.3.1.31.1 et 9.3.2.31.1 Dans la dernière phrase, remplacer « et de la section 1 de l'annexe 8 » par « , du chapitre 1 de la section II et du chapitre 2 de la section III ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/41, tel que modifié par le document informel INF.10)

9.3.1.62 Supprimer et remplacer par « 9.3.1.62 (Supprimé) ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/40)

9.3.2.22.4 b) Modifier le texte du premier alinéa comme suit :

« -La conduite d'évacuation de gaz au niveau du raccordement à chaque citerne de cargaison doit être équipée d'un coupe-flammes résistant à une détonation et la soupape de dépression doit être équipée d'un coupe-flammes résistant à une déflagration ; et ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/39)

9.3.2.62 et 9.3.3.62 Modifier comme suit :

« 9.3.x.62 Soupape de dépression supplémentaire pour le dégazage dans une station de réception

L'orifice de la tuyauterie de chargement et de déchargement ou de la conduite d'évacuation, utilisé dans les stations de réception pour assurer une arrivée d'air ambiant afin de prévenir tout dépassement de la dépression maximale admissible (voir 7.2.3.7.2.3), doit être muni d'une soupape de dépression supplémentaire fixe ou mobile. Lorsque l'arrivée d'air ambiant est assurée au moyen d'un tuyau dont une extrémité se trouve à terre, l'extrémité ouverte du tuyau doit être équipée de ce même type de soupape.

La pression de déclenchement de la soupape de dépression supplémentaire doit être réglée de manière que, dans des conditions normales d'exploitation, la soupape de dépression prévue au 9.3.x.22.4 ne soit pas activée pendant le dégazage.

Si la liste des matières du bateau selon le 1.16.1.2.5 contient des matières pour lesquelles la protection contre les explosions est exigée à la colonne (17) du tableau C du chapitre 3.2, la soupape doit être munie d'un coupe-flammes résistant aux déflagrations. Lorsque le bateau n'est pas en cours de dégazage dans une station de réception, la soupape fixe ou l'orifice auquel est raccordée une soupape mobile doit être obturé(e) par une bride borgne.

*NOTA : Le 7.2.4.22.1 s'applique à l'ouverture de cet orifice. ».*

*(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/40)*

## Annexe IV

[Original : anglais et français]

### **Propositions de corrections au Règlement annexé à l'ADN (sous réserve d'acceptation par les Parties contractantes)**

1. **Chapitre 3.2, tableau A, N° ONU 1950, AÉROSOLS toxiques, dans la colonne (6)**  
*Ajouter « 802 ».*  
*(Document de référence : document informel INF.11)*
2. **Chapitre 3.2, tableau A, N° ONU 1950, AÉROSOLS toxiques, corrosifs, dans la colonne (6)**  
*Ajouter « 802 ».*  
*(Document de référence : document informel INF.11)*
3. **Chapitre 3.2, tableau A, N° ONU 1950, AÉROSOLS toxiques, inflammables, dans la colonne (6)**  
*Ajouter « 802 ».*  
*(Document de référence : document informel INF.11)*
4. **Chapitre 3.2, tableau A, N° ONU 1950, AÉROSOLS toxiques, inflammables, corrosifs, dans la colonne (6)**  
*Ajouter « 802 ».*  
*(Document de référence : document informel INF.11)*
5. **Chapitre 3.2, tableau A, N° ONU 1950, AÉROSOLS toxiques, comburants, dans la colonne (6)**  
*Ajouter « 802 ».*  
*(Document de référence : document informel INF.11)*
6. **Chapitre 3.2, tableau A, N° ONU 1950, AÉROSOLS toxiques, comburants, corrosifs, dans la colonne (6)**  
*Ajouter « 802 ».*  
*(Document de référence : document informel INF.11)*
7. **Chapitre 3.2, tableau A, N° ONU 2211, POLYMÈRES EXPANSIBLES EN GRANULÉS dégageant des vapeurs inflammables, groupe d'emballage III, dans la colonne (9)**  
*Au lieu de « PP, EX, EP, A », lire « PP, EP, EX, A ».*  
*(Document de référence : document informel INF.11)*
8. **Chapitre 3.2, tableau A, N° ONU 3426, ACRYLAMIDE EN SOLUTION, groupe d'emballage III, dans la colonne (6)**  
*Ajouter « 802 ».*  
*(Document de référence : document informel INF.11)*

9. **Chapitre 3.2, tableau A, N° ONU 3473, CARTOUCHES POUR PILE À COMBUSTIBLE ou CARTOUCHES POUR PILE À COMBUSTIBLE CONTENUES DANS UN ÉQUIPEMENT ou CARTOUCHES POUR PILE À COMBUSTIBLE EMBALLÉES AVEC UN ÉQUIPEMENT contenant des liquides inflammables, dans la colonne (12)**

*Ajouter « 1 ».*

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

10. **Chapitre 3.2, tableau A, N° ONU 3488 LIQUIDE TOXIQUE À L'INHALATION, INFLAMMABLE, CORROSIF, N.S.A., de CL<sub>50</sub> inférieure ou égale à 200 ml/m<sup>3</sup> et de concentration de vapeur saturée supérieure ou égale à 500 CL<sub>50</sub>, groupe d'emballage I, dans la colonne (6)**

*Ajouter « 802 ».*

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

11. **Chapitre 3.2, tableau A, N° ONU 3490, LIQUIDE TOXIQUE À L'INHALATION, HYDRORÉACTIF, INFLAMMABLE, N.S.A., de CL<sub>50</sub> inférieure ou égale à 200 ml/m<sup>3</sup> et de concentration de vapeur saturée supérieure ou égale à 500 CL<sub>50</sub>, groupe d'emballage I, dans la colonne (6)**

*Ajouter « 802 ».*

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

12. **Chapitre 3.2, tableau A, N° ONU 3491, LIQUIDE TOXIQUE À L'INHALATION, HYDRORÉACTIF, INFLAMMABLE, N.S.A., de CL<sub>50</sub> inférieure ou égale à 1 000 ml/m<sup>3</sup> et de concentration de vapeur saturée supérieure ou égale à 10 CL<sub>50</sub>, dans la colonne (6)**

*Ajouter « 802 ».*

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

13. **Chapitre 3.2, tableau A, N° ONU 3494, PÉTROLE BRUT ACIDE, INFLAMMABLE, TOXIQUE, groupes d'emballage I, II et III, dans la colonne (6)**

*Ajouter « 802 ».*

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

14. **Chapitre 3.2, tableau C, N° ONU 1663, NITROPHÉNOLS, pour les deux rubriques correspondant au groupe d'emballage III, dans la colonne (2)**

*Au lieu de « NITROPHÉNOLS », lire « NITROPHÉNOLS FONDUS ».*

15. **Chapitre 3.2, tableau C, N° ONU 2924, LIQUIDE INFLAMMABLE, CORROSIF, N.S.A., pour les deux rubriques correspondant au groupe d'emballage III, dans la colonne (20)**

*Au lieu de « 34 », lire « 34 ; 44 ».*

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

16. **Chapitre 9.1, 9.1.0.40.2.5, alinéa c)**

*Remplacer « Les dispositifs de déclenchement doivent être installés de manière à pouvoir être actionnés en cas d'incendie et de manière à réduire autant que possible le risque de panne de ces dispositifs en cas d'incendie ou d'explosion dans le local à protéger. ».*

*par « Les dispositifs de déclenchement doivent être installés de manière à pouvoir être actionnés aussi en cas d'incendie, et de manière à ce que la quantité d'agent extincteur requise puisse être fournie dans le local à protéger en cas d'incendie ou d'endommagement par un incendie ou une explosion. ».*

*(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/37)*

**17. Chapitre 9.3, 9.3.1.40.2.5 c), 9.3.2.40.2.5 c) et 9.3.3.40.2.5 c)**

*Remplacer* « Les dispositifs de déclenchement doivent être installés de manière à pouvoir être actionnés en cas d'incendie et de manière à réduire autant que possible le risque de panne de ces dispositifs en cas d'incendie ou d'explosion dans le local à protéger. ».

*par* « Les dispositifs de déclenchement doivent être installés de manière à pouvoir être actionnés aussi en cas d'incendie, et de manière à ce que la quantité d'agent extincteur requise puisse être fournie dans le local à protéger en cas d'incendie ou d'endommagement par un incendie ou une explosion. ».

*(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/37)*

## Annexe V

[Original : anglais et français]

### **Corrections à apporter au document ECE/TRANS/301 (ADN 2021)**

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

#### **Chapitre 9.1, 9.1.0.35**

Cette correction ne s'applique pas à la version française.

*(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/38 tel que modifié)*

---