



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)****Quarante-troisième session**

Genève, 22-26 janvier 2024

Point 5 b) de l'ordre du jour provisoire

**Propositions d'amendements au Règlement annexé à l'ADN :
autres propositions****Liste de contrôle ADN****Communication du Gouvernement néerlandais* *****Résumé***Documents connexes** : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/44

Document informel INF.2 de la quarante-deuxième session

Document informel INF.17 de la quarante-deuxième session

Document informel INF.25 de la quarante-deuxième session

ECE/TRANS/WP.15/AC.2/86 (par. 55)

Document informel INF.11 de la quarante et unième session

[ECE/TRANS/WP.15/AC.2/84](#) (par. 40)

* Diffusée en allemand par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2024/29.

** [A/78/6 \(Sect. 20\)](#), tableau 20.5.



Introduction

1. À la quarante-deuxième session du Comité de sécurité de l'ADN, la délégation néerlandaise a proposé des amendements à la liste de contrôle ADN de la section 8.6.3. Tous les représentants ont été invités à envoyer au représentant des Pays-Bas des observations supplémentaires sur cette proposition. Le Gouvernement néerlandais tient à remercier les délégations qui ont envoyé leurs observations.

2. La délégation néerlandaise a reçu des observations ayant fait l'objet de deux documents informels, INF.17 et INF.25, de la quarante-deuxième session, soumis respectivement par l'Allemagne et par FuelsEurope avec l'appui de l'Union européenne de la navigation fluviale (UENF) et de l'Organisation européenne des bateliers (OEB). Elle a soigneusement examiné ces observations et en a largement tenu compte dans sa proposition révisée d'amendements à la liste de contrôle ADN (document informel INF.3). Le présent document présente une réflexion sur toutes les observations.

I. Observations figurant dans le document informel INF.17 de la quarante-deuxième session (Allemagne)

3. **Liste de contrôle sous forme numérique plutôt que sur papier.** Le groupe de travail informel des attestations et autres documents de bord sous forme électronique travaille actuellement sur des propositions visant à autoriser la présence de certains documents à bord sous forme électronique et se penche aussi sur une version électronique de la liste de contrôle. Cette proposition vise à actualiser le contenu de la liste de contrôle.

4. **Informations sur la cargaison précédente (absence de gaz).** Les informations sur l'état de vacuité des citernes à cargaison pourraient être précieuses pour le processus de chargement. Sur la base de cette observation, le Gouvernement néerlandais a modifié la proposition afin d'inclure ces informations dans le tableau des informations relatives à la cargaison précédente.

5. **Questions 6.1 (question inutile, qui fait double emploi avec les questions 6.2 et 6.4).** Si la deuxième partie de la question 6.1 (nouvelle question 6.2 proposée) semble redondante, car les questions 6.2, 6.3 et 6.4 (nouvelles questions 6.3, 6.4 et 6.5 proposées) couvrent le même sujet, l'autorisation d'autres solutions techniques pour le raccordement signifie qu'il est plus difficile de savoir si les questions 6.2, 6.3 et 6.4 concernent le bon raccordement, et il semble opportun d'inclure une question « globale » pour renforcer la sécurité. Il est donc proposé de maintenir la deuxième question du point 6.1 (nouvelle question 6.2) dans la liste de contrôle.

6. **Question n° 6.3 : Tous les boulons de raccordement sont-ils posés et serrés ? (permettre d'autres solutions techniques que l'usage des « boulons de raccordement »).** Il est déjà proposé de modifier la question 6.3 (nouvelle question 6.4 proposée) afin d'y inclure « (ou équivalents) » et d'ajouter dans l'explication : « ou d'autres types de raccord appropriés (par exemple, raccords à griffes) ». Sur la base de l'observation sur le dépassement du filetage, le Gouvernement néerlandais a modifié la proposition pour inclure l'expression « et leur filetage dépasse-t-il des écrous ».

7. **Questions n°s 12.1 et 12.2 (intégration d'une note de bas de page dans le corps du texte, extension pour l'inclusion de « déchargement », car le gaz est également renvoyé lors du déchargement).** Sur la base de cette observation, le Gouvernement néerlandais a changé sa proposition et réécrit la question 12.

8. **Questions n°s 15.1 et 15.2 : (confirmation par le conducteur et le responsable du poste de chargement ou de déchargement).** Le Gouvernement néerlandais a proposé de renuméroter les questions 15.1 et 15.2, qui deviennent les questions 13.1 et 13.2, et d'exiger une réponse à la fois du bateau et du poste de chargement ou de déchargement.

9. **Question n° 17 : (cf. question n° 15).** Sur la base de cette observation, le Gouvernement néerlandais a modifié sa proposition en réécrivant la question n° 17 pour harmoniser sa structure avec celle de la question n° 15.

II. Examen des responsabilités définies dans le document informel INF.25 de la quarante-deuxième session (soumis par l’UENF et l’OEB et appuyé par FuelsEurope)

10. Un certain nombre d’observations figurant dans le document informel INF.25 portent sur les responsabilités des deux parties et sur la question de savoir quelle partie doit effectuer les vérifications permettant de répondre à telle ou telle question. Dans le document informel INF.25, il est proposé de supprimer la deuxième case à cocher pour les questions 7.1, 7.2, 10.1, 19.1 (numérotation proposée dans le présent document) et 19.4 (numérotation proposée dans le présent document) et de diviser la question n° 10.1 en questions n°s 10.1.1, 10.1.2 et 10.1.3. La délégation néerlandaise prie le Comité de sécurité de l’ADN d’examiner s’il faut supprimer la case à cocher relative au poste de chargement ou de déchargement pour ces questions, comme proposé dans le document informel INF.25 de la dernière session, ou s’il faut la conserver. Les propositions correspondantes figurent entre crochets dans le présent document, dans l’attente d’une décision du Comité de sécurité.

III. Autres observations figurant dans le document informel INF.25 de la quarante-deuxième session (soumis par l’UENF et l’OEB et appuyé par FuelsEurope)

i. Modifications proposées au document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/44

Page 1 d)

11. À la dernière session, le Gouvernement néerlandais a proposé d’ajouter une note de bas de page libellée comme suit : « Il s’agit de la quantité réelle, telle qu’indiquée dans le document de transport, qui sera chargée. ». Cela est impossible, car le document de transport n’est complété qu’après le remplissage. La note de bas de page proposée dans le document informel INF.25 renvoie à un document qui n’est pas défini dans l’ADN (la commande). Étant donné que cette note n’était proposée qu’à titre de clarification, le Gouvernement néerlandais a retiré la proposition y relative. La quantité indiquée dans la liste de contrôle présente un intérêt tout particulier pour la phase finale du chargement, dans laquelle une réduction de la vitesse de chargement devrait permettre d’éviter un surremplissage.

Page 1 e)

12. Sur la base de cette observation, le Gouvernement néerlandais retire la proposition de réduire le nombre de lignes du tableau des informations relatives à la cargaison précédente. Dans ce tableau, il convient de tenir compte de la possibilité qu’une cargaison soit chargée dans plusieurs citernes à cargaison dont les cargaisons précédentes sont différentes. En outre, afin que l’espace disponible soit suffisant, les auteurs du présent document proposent de déplacer ce tableau à la deuxième page.

Page 2 h)

13. Sur la base de cette observation, le Gouvernement néerlandais a modifié sa proposition visant à reformuler la phrase sur l’assèchement.

Page 2 j)

14. Le texte proposé à la dernière session contient des modifications visant à harmoniser le texte avec le 7.2.4.10.1 de manière à éviter toute confusion. Le texte proposé dans le document informel INF.25 s’écarte davantage du texte du 7.2.4.10.1 et on voit mal comment un écart plus important entre les libellés prêterait moins à confusion. Le Gouvernement néerlandais a donc maintenu sa proposition initiale. Pour inclure la référence au 7.2.4.10.1, il propose en outre d’ajouter l’explication suivante aux questions : « La liste doit être remplie après le raccordement des tuyauteries prévues pour la manutention et avant le début de la manutention en deux exemplaires et signée par le conducteur ou par une personne mandatée par les personnes responsables désignées à bord et dans l’installation à terre, comme décrit au 7.2.4.10.1. ».

Questions, l) question 7

15. Voir le paragraphe 10 pour plus de détails. Faut-il supprimer la case à cocher relative au poste de chargement ou de déchargement pour les questions 7.1 et 7.2 ?

Questions, u), question 20

16. Sur la base de cette observation, le Gouvernement néerlandais a modifié sa proposition afin d'ajouter une ligne réservée à la température à convenir.

Questions, (question renumérotée m ii 8.2)), nouvelle question 21.2

17. Voir le paragraphe 10 pour plus de détails. Faut-il supprimer la case à cocher relative au poste de chargement ou de déchargement pour la question 19.4 ?

Explications, question 12

18. Sur la base de cette observation, le Gouvernement néerlandais a modifié sa proposition afin d'ajouter une référence au 7.2.4.16.12.

ii. Proposition de corrections au document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/44*Nouvelle question 9.2*

19. Sur la base de cette observation, le Gouvernement néerlandais a ajouté une proposition visant à apporter les modifications en question.

Explications, question 9

20. Sur la base de cette observation, le Gouvernement néerlandais a modifié les références figurant dans les questions 9.1 et 9.2. Il propose toutefois d'inclure une référence aux 7.2.3.25.1 et 7.2.3.25.2 dans la question 9.2.

*Propositions supplémentaires concernant la section 8.6.3 de l'ADN**Informations relatives au bateau*

21. Sur la base de cette observation, le Gouvernement néerlandais a modifié sa proposition afin d'y inclure des informations sur le (sous-)groupe d'explosion et la classe de température du bateau. Il convient que ces informations sont importantes et utiles pour la sécurité du chargement. Toutefois, il faut décider si un bateau est adapté au transport d'une cargaison donnée bien avant de remplir la liste de contrôle.

Question 1 – Le bateau est-il admis au transport de la cargaison ?

22. Dans le document informel INF.25, il est proposé de modifier la question 1 de sorte qu'elle se lise comme suit : « La cargaison à transporter figure-t-elle sur la liste des matières transportables par le bateau ? » ; ce libellé figure désormais dans l'explication proposée pour la question. Les auteurs du présent document ont estimé que le libellé actuel de la question 1 était plus pertinent et ne devait pas être modifié. Il n'ont pas tenu compte de cette observation dans leurs propositions.

Question 10.1

23. Voir le paragraphe 10 pour plus de détails. La question 10.1 doit-elle être divisée en trois sous-questions : 10.1.1 (Sur le bateau), 10.1.2 (Au poste de chargement ou de déchargement) et 10.1.3 (Au niveau de l'interface de connexion) ? Les responsabilités relatives au bateau et au poste de chargement ou de déchargement ne sont-elles partagées qu'au niveau de l'interface de connexion ?

Question 12.2

24. Comme suite à cette proposition, le Gouvernement néerlandais a ajouté à la ligne de la question 12.2 une case à cocher pour le bateau.

Nouvelle question 13

25. Les auteurs du document informel INF.25 ont proposé d'ajouter l'explication ci-après à la question 15 (devenue la question 13) :

« 13.1 : Le responsable du bateau veille à ce que la pression maximale de service de la ou des pompes de déchargement de la cargaison du bateau réponde aux conditions du poste de déchargement, dont le responsable ne répond à la question par l'affirmative que si ces conditions sont remplies.

13.2 : Le responsable du poste de chargement s'assure que la pression maximale de service de la pompe à terre répond aux conditions du bateau, dont le responsable ne répond à la question par l'affirmative que si ces conditions sont remplies.

Voir aussi le 7.2.4.16.1. ».

26. La proposition figurant dans le document informel INF.25 vise à ce que les responsables du poste de déchargement ou du bateau ne répondent à la question par l'affirmative que si les conditions sont remplies, mais les deux questions comportent une ligne où la pression convenue doit être indiquée. De plus, selon le 7.2.4.16.1, la pression doit être déterminée en accord avec le personnel des installations à terre. Par conséquent, les auteurs du présent document estiment que l'« autre partie » doit être associée à la détermination de la pression convenue. Cependant, ils reconnaissent qu'une explication de la question 13 pourrait être utile. Ils proposent donc de modifier légèrement le libellé pour préciser que l'« autre partie » doit être consultée pour la détermination de la pression :

« 13.1 : **La pression à indiquer est déterminée en accord avec** ~~Le~~ responsable du bateau ~~veille à ce~~ **afin de garantir** que la pression maximale de service de la ou des pompes de déchargement de la cargaison du bateau ~~réponde aux conditions du poste de déchargement~~ **ne dépasse pas la pression convenue.** ~~, dont le responsable ne répond à la question par l'affirmative que si les conditions sont remplies.~~

13.2 : **La pression à indiquer est déterminée en accord avec** ~~Le~~ responsable du poste de chargement **afin** s'assure que la pression maximale de service de la pompe à terre ~~répond aux conditions du bateau,~~ **ne dépasse pas la pression convenue.** ~~, dont le responsable ne répond à la question par l'affirmative que si les conditions sont remplies.~~

Voir aussi le 7.2.4.16.1. ».

27. Le Gouvernement néerlandais a placé les deux variantes entre crochets dans sa proposition en tant qu'options 1 et 2.

Question 19

28. Voir le paragraphe 10 pour plus de détails. Faut-il supprimer la case à cocher relative au poste de chargement ou de déchargement pour la question 19.1 ?

Question 20

29. Les auteurs du document informel INF.25 ont proposé d'ajouter l'explication ci-après à la question 20 (devenue la question 19.2) :

« Si cette question s'applique

Le responsable du poste de chargement veille à ce que la température maximale admissible de chargement satisfasse aux conditions décrites dans l'instruction du 7.2.3.28. Le responsable du bateau ne répond à la question par l'affirmative que si ces conditions sont remplies. ».

30. La proposition figurant dans le document informel INF.25 vise à ce que le responsable du bateau ne réponde à la question par l'affirmative que si les conditions sont remplies, mais, selon une autre proposition du même document informel, une température à convenir doit être indiquée. Les auteurs du présent document proposent d'harmoniser le libellé de cette explication pour préciser qu'il faut déterminer la température de chargement d'un commun accord :

« Pour la question 19.2 :—Si cette question s’applique **La température de chargement est déterminée d’un commun accord et** Le responsable du poste de chargement veille à ce que la température maximale admissible de chargement satisfasse aux conditions **se situe dans la plage de températures admissibles, comme** décrites dans l’instruction ~~du~~ **relative à la température maximale de chargement** (7.2.3.28).—Le responsable du bateau ne répond à la question par l’affirmative que si ces conditions sont remplies. ».

31. Le Gouvernement néerlandais a placé les deux variantes entre crochets dans sa proposition en tant qu’options 1 et 2. Il propose également d’inclure le 7.2.3.28 comme référence dans la question 19.2.

(Nouvelles) questions 19 à 21

32. Sur la base de cette observation, le Gouvernement néerlandais a modifié sa proposition en renumérotant les questions 19 à 21 (de sa proposition de la précédente session) en question 19, avec les sous-questions 19.1 à 19.4.

IV. Proposition

33. Les Pays-Bas proposent les amendements ci-après (les modifications proposées figurent en caractères gras soulignés pour les ajouts et biffés pour les suppressions). On trouvera dans le document informel INF.3 une version actualisée de la liste de contrôle ADN de la section 8.6.3 (en anglais), dans laquelle figurent tous les amendements proposés en mode « suivi des modifications », ainsi qu’une nouvelle version « propre ».

i. Liste de contrôle ADN

– Numérotter les pages en indiquant le nombre total de pages à chaque page (par exemple, « 1 sur 8 »).

ii. Page 1

- Ajouter « La section “Explications” fait partie intégrante de la présente liste de contrôle » après la phrase introductive en haut de la page 1.
- Ajouter «((sous) groupe d’explosion/classe de température) » à droite de « (type de bateau-citerne) » et en dessous de « N°..... (numéro officiel) ».
- Modifier le tableau qui vient après « Informations relatives à la cargaison telles qu’indiquées dans le document de transport » comme suit :
 1. Modifier l’ordre des colonnes pour harmoniser ce tableau avec le tableau C : « Quantité m³/Numéro ONU ou numéro d’identification de la matière/Désignation officielle de transport*/Groupe d’emballage/Dangers** » ;
 2. Uniquement pour la version anglaise : supprimer la ligne pointillée de la cellule « Dangers** » ;
 3. Réduire le nombre de lignes en pointillé à une seule, sauf pour la colonne « Désignation officielle de transport* ».
- Renumeroter les notes de bas de page correspondantes.
- Déplacer à la page suivante la ligne « - Informations relatives à la cargaison précédente* », le tableau qui la suit et la note de bas de page correspondante.

iii. Page 2

- Dans le tableau qui suit la ligne « - Informations relatives à la cargaison précédente* » :
 1. Ajouter une colonne intitulée « Numéro(s) de citerne(s) à cargaison du bateau » et une autre intitulée « Déchargée/vide/dégazée » ;

2. Uniquement pour la version anglaise : supprimer la ligne pointillée de la cellule « Dangers*** » ;
 3. Modifier l'ordre des colonnes pour harmoniser ce tableau avec le tableau C : « Numéro(s) de citerne(s) à cargaison du bateau/Numéro ONU ou numéro d'identification de la matière/Désignation officielle de transport**/Groupe d'emballage/Dangers***/Déchargée/vide/dégazée ».
- Ajouter avant le tableau relatif au débit de chargement/déchargement un nouvel intitulé libellé comme suit : « - Informations relatives aux opérations de chargement et de déchargement ».
- Dans le tableau relatif au débit de chargement/déchargement :
1. Supprimer la colonne « Désignation officielle de transport** » et la note de bas de page correspondante, et redistribuer les colonnes restantes sur la largeur de la page ;
 2. Modifier l'intitulé de la colonne « Citerne à cargaison N° » de sorte qu'il se lise comme suit : « Numéro(s) de citerne(s) à cargaison du bateau ».
- Après le tableau relatif au débit de chargement/déchargement :
1. Ajouter le nouvel intitulé suivant : « - Fin du chargement » ;
 2. Modifier la première question de sorte qu'elle se lise comme suit :
« **Comment** ~~La~~ tuyauterie de chargement/déchargement sera-t-elle asséchée ~~après le chargement/déchargement~~ par l'installation à terre/par le bateau ~~par aspiration (stripping) ou refoulement (purge)~~ **après le chargement/déchargement** ?**** » ;
 3. Modifier les options comme suit : « Refoulement**** » et « Aspiration**** » ;
 4. Ajouter l'option « Gravité**** » après « Aspiration**** ».
- Renommer les notes de bas de page correspondantes.
- Ajouter un saut de page avant le titre « Questions au conducteur ou à la personne qu'il a mandatée et à la personne responsable du poste de chargement ou de déchargement ».
- Modifier le texte précédant les questions, comme suit :
- « Questions au conducteur ou à la personne qu'il a mandatée et à la personne ~~responsable du poste de chargement et de déchargement~~ **responsable de la manutention au niveau de l'installation à terre.**
- Les questions sans objet doivent être rayées. »

iv. Questions

Modifier la question 6 comme suit :

1. Modifier le titre 6 comme suit : « 6. Liaisons bateau-terre » et modifier les questions comme suit :
2. « 6.1 Les tuyauteries de chargement ou de déchargement ~~entre le bateau et la terre~~ sont-elles en bon état ? » ;
3. « **6.2 Les tuyauteries de chargement ou de déchargement** Sont-elles bien raccordées ? » ;
4. « ~~6.3~~ **6.2** Toutes les brides de raccordement sont-elles munies de joints appropriés ? » ;
5. « ~~6.4~~ **6.3** Tous les boulons de raccordement (**ou équivalents**) sont-ils bien posés, et serrés **et leur filetage dépasse-t-il les écrous** ? » ;
6. « ~~6.5~~ **6.4** Les bras articulés sont-ils libres dans les axes de service et les tuyauteries flexibles (**le cas échéant**) ont-elles assez de jeu ? » ;

7. Aligner à gauche tous les numéros de questions.

Modifier la question 7 comme suit :

1. Ajouter un nouvel intitulé libellé comme suit : « 7. Systèmes de tuyauterie du bateau » ;
2. La question 7 devient la question 7.1 ;
3. « 7.1 Tous les raccordements non utilisés des tuyauteries de chargement ou de déchargement et de la conduite d'évacuation de gaz **qui se trouvent à bord** sont-ils correctement obturés par des flasques ? » ;
4. [Enlever le « O » de la colonne « poste de chargement ou de déchargement » pour la question 7.1 et le remplacer par un « - »].

Modifier la question 8 comme suit :

1. La question 8.1 devient la question 8 ;
2. La question 8.2 devient la question 19.4.

Modifier la question 9 comme suit :

1. Ajouter un nouvel intitulé libellé comme suit : « 9. Raccordements entre tuyauteries » ;
2. La question 9 devient la question 9.1 ;
3. Ajouter la nouvelle question 9.2 relative au bateau, libellée comme suit : « 9.2 Les parties démontables entre les dispositifs de ventilation appropriés d'une part et les tuyauteries de chargement et de déchargement d'autre part sont-elles enlevées ? ».

Modifier la question 10 comme suit :

1. Ajouter un nouvel intitulé libellé comme suit : « 10. Prescriptions de sécurité » ;
2. La question 10 devient la question 10.1 ;
3. [Ajouter la nouvelle question 10.1.1, libellée comme suit : « 10.1.1 À bord du bateau », pour le bateau] ;
4. [Ajouter la nouvelle question 10.1.2, libellée comme suit : « 10.1.2 Au poste de chargement ou de déchargement », pour le poste de chargement ou de déchargement] ;
5. [Ajouter la nouvelle question 10.1.3, libellée comme suit : « 10.1.3 Au niveau de l'interface de connexion », à la fois pour le bateau et le poste de chargement ou de déchargement] ;
6. [Enlever les « O » des colonnes relatives au bateau et au poste de chargement ou de déchargement pour la question 10.1].

Modifier la question 11 comme suit :

1. Ajouter un nouvel intitulé libellé comme suit : « 11. Communication » ;
2. La question 11 devient la question 11.1 ;
3. Ajouter la nouvelle question 11.2, libellée comme suit : « 11.2 Quelle est la langue utilisée pour la communication verbale opérationnelle ?..... » , à la fois pour le bateau et le poste de chargement ou de déchargement.

Modifier la question 12 comme suit :

1. Ajouter un nouvel intitulé libellé comme suit : « 12. Conduite d'évacuation de gaz et conduite de retour de gaz » ;
2. « 12.1 ~~Pour le chargement du bateau, la~~ conduite d'évacuation de gaz est-elle reliée à la conduite de retour de gaz (si nécessaire ~~ou s'il existe~~) ? » ;

3. Pour la question 12.2, ajouter « O » pour le bateau et supprimer la note de bas de page relative au poste de chargement ou de déchargement.

Modifier la question 13 comme suit :

1. La question 13 devient la question 14.

Modifier la question 14 comme suit :

1. Le premier tiret de la question 14 devient la question 10.2 ;
2. Le deuxième tiret de la question 14 devient la question 7.2 ;
3. [À la question 7.2, enlever le « O » de la colonne « poste de chargement ou de déchargement » et le remplacer par un « – »] ;
4. Le troisième tiret de la question 14 devient la question 10.3 ;
5. Supprimer le quatrième tiret de la question 14 ;
6. La question 14 devient la question 15 ;
7. Modifier l'intitulé comme suit : « 15. Contrôle des prescriptions de service les plus importantes **à bord** : » ;
8. Remplacer les tirets par des chiffres (15.1, 15.2, etc.) ;
9. Aligner à gauche tous les numéros de questions ;
10. Ajouter la nouvelle question 15.2, pour le bateau seulement, libellée comme suit : « 15.2 Les systèmes de ventilation et les installations de détection de gaz sont-ils mis en marche et fonctionnent-ils bien ? ».

Modifier la question 15 comme suit :

1. À la question 15.1, ajouter « O » dans la colonne « poste de chargement ou de déchargement » ;
2. À la question 15.2, ajouter « O » dans la colonne « bateau » ;
3. La question 15.1 devient la question 13.1 ;
4. La question 15.2 devient la question 13.2 ;
5. Ajouter un nouvel intitulé libellé comme suit : « 13. Pression de service ».

Ne pas modifier la question 16.

Modifier la question 17 comme suit :

1. Ajouter un nouvel intitulé libellé comme suit : « 17. Sécurité contre le surremplissage » ;
2. Modifier la première partie de la question 17 de sorte qu'elle se lise comme suit : « 17.1 Le **dispositif de sécurité contre le surremplissage** système ~~suivant~~ est-il branché, prêt à fonctionner et contrôlé **pendant le chargement** ? ~~déclenchement de la sécurité contre le surremplissage~~
 en cas de chargement en cas de déchargement » ;
3. Modifier la seconde partie de question 17 de sorte qu'elle se lise comme suit : « **17.3 Le dispositif d'arrêt de la pompe de bord depuis l'installation à terre est-il branché, prêt à fonctionner et contrôlé pendant le déchargement ?** ~~(uniquement en cas de déchargement du bateau)~~ » ;
4. Ajouter la nouvelle question suivante : « 17.2 Le dispositif de sécurité contre le surremplissage est-il branché, prêt à fonctionner et contrôlé pendant le déchargement ? », à la fois pour le bateau et le poste de chargement ou de déchargement.

Modifier la question 18 comme suit :

~~« À remplir uniquement en cas de chargement ou de déchargement de matières pour le transport desquelles une citerne à cargaison fermée ou une citerne à cargaison ouverte avec coupe flammes est prescrite :~~

~~... ».~~

Modifier les questions 19 et 20 comme suit :

1. Remplacer les deux astérisques figurant dans les colonnes « bateau » et « poste de chargement ou de déchargement » par un astérisque ;
2. Modifier en conséquence la note de bas de page correspondante en remplaçant les deux astérisques par un seul ;
3. La question 20 devient la question 19.2 ;
4. Ajouter « (température convenue__ °C) » après le point d'interrogation de la question 19.2 ;
5. Ajouter la nouvelle question suivante : « 19.3 Des installations appropriées permettant de recueillir les fuites de liquides sont-elles prévues sous les raccords à gaz liquéfié réfrigéré et sont-elles vides ? », à la fois pour le bateau et le poste de chargement ou de déchargement ;
6. [Aux questions 19.1 et 19.4, supprimer le « O » de la colonne « poste de chargement ou de déchargement »].

Réorganiser les questions par ordre croissant.

v. Explications

– Après l'intitulé « Explications », ajouter le texte suivant :

« Renseignements d'ordre général**Informations relatives au bateau**

Pour le “type de bateau-citerne”, indiquer le type de bateau, la conception de la citerne à cargaison, le type de citerne à cargaison et la pression d'ouverture des soupapes de surpression/des soupapes de dégagement à grande vitesse/des soupapes de sécurité, conformément aux définitions figurant dans la section 1.2.1 et comme indiqué dans le certificat d'agrément (par exemple, C-2-2-50).

Informations relatives à la cargaison précédente

Ces informations concernent la cargaison précédente de toutes les citernes à charger.

Pour “Déchargée/vide/dégazée”, indiquer si la citerne à cargaison est déchargée, vide ou dégazée ; pour la condition d'absence de gaz, des preuves doivent être apportées.

Informations relatives aux opérations de chargement et de déchargement

Il ne doit pas y avoir d'ambiguïté quant à la citerne à cargaison à laquelle se rapporte tout numéro de la colonne “Numéro(s) de citerne(s) à cargaison du bateau”. Si nécessaire, ajouter des informations supplémentaires permettant de distinguer les citernes à cargaison (par exemple, “tribord 1-1”).

La “quantité résiduelle estimée” est la quantité maximale de produit qui s'écoulera après l'arrêt du chargement ou du déchargement actif. Il s'agit de la quantité de produit restant dans le tuyau ou le bras de chargement, estimée à partir de la dernière vanne fermée, exprimée en litres. D'un point de vue opérationnel, il faut convenir de la quantité à laquelle le chargement est arrêté lors de la phase finale de l'opération afin de recueillir la quantité résiduelle en toute sécurité.

La “pression maximale admissible dans la citerne à cargaison” désigne la pression maximale de la soupape de dégagement à grande vitesse ».

– Ajouter le nouvel intitulé « **Questions** », suivi du texte ci-après :

« La liste doit être remplie après le raccordement des tuyauteries prévues pour la manutention et avant le début de la manutention en deux exemplaires et signée par le conducteur ou par une personne mandatée par les personnes responsables désignées à bord et dans l'installation à terre, comme décrit au 7.2.4.10.1. ».

– Modifier la partie « Explications » comme suit :

Ajouter : « **Question 1**

Avant le chargement, les deux parties vérifient dans la liste des matières transportables par le bateau si le bateau est autorisé à transporter cette cargaison.

Voir aussi les 1.4.2.2.1 a), 1.4.3.3 n) et 7.2.1.21.

Question 2

(Réservé) ».

Question 3 : Ajouter un nouveau paragraphe libellé comme suit :

« Voir aussi les 1.1.4.6, 7.2.4.76 et 7.2.5.3. ».

Question 4 : Ajouter un nouveau paragraphe libellé comme suit :

« Voir aussi les 1.4.3.3 q) et 1.4.3.7.1 g). ».

Ajouter : « **Question 5**

Voir aussi le 7.2.4.53. ».

Question 6 : Remplacer la dernière phrase par :

« En outre, tous les raccordements de brides doivent être munis de joints correspondants et de moyens de fixation suffisants ou d'autres types de raccord appropriés (par exemple, raccords à griffes) pour que des fuites soient exclues.

Pour la question 6.1, voir aussi le 9.3.x.25.

Pour la question 6.3, voir aussi les 1.4.3.3 t) et 1.4.3.7.1 k).

Ajouter : « **Question 7**

Toutes les ouvertures de la conduite d'évacuation de gaz et des raccordements aux installations utilisées pour le chargement et le déchargement, à travers lesquelles s'effectue le chargement ou le déchargement, doivent être munies de soupapes de sécurité. Toutes les ouvertures doivent être munies d'une bride borgne lorsqu'elles ne sont pas utilisées pour le chargement et le déchargement.

Question 8

Le récipient destiné à recueillir d'éventuelles fuites de liquides doit être mis à la masse par contact avec la structure métallique du bateau. Les tuyaux de raccordement doivent être détendus avant d'être connectés ou déconnectés et la quantité minimale de produit pouvant être libérée doit être recueillie dans le récipient.

Voir aussi le 7.2.4.16.5.

Question 9

Le dispositif de ventilation approprié (ventilateur, coupe-flammes et pièces de raccordement) doit être déconnecté de la tuyauterie de chargement et de déchargement avant le début du chargement et du déchargement.

Pour la question 9.1, voir aussi les 7.2.3.25.1 et 7.2.3.25.2.

Pour la question 9.2, voir aussi les 7.2.3.7, 7.2.3.25.1 et 7.2.3.25.2. ».

Question 10 : Ajouter à la fin :

« Pour la question 10.1, voir aussi les 1.4.3.7.1 l) et 1.4.3.3 u).

Pour la question 10.2, voir aussi le 7.2.4.40.

Pour la question 10.3, voir aussi le 7.2.4.41. ».

Question 11 : Ajouter une nouvelle dernière phrase se lisant comme suit :

« La communication doit être assurée pendant toute la durée de l'opération de chargement ou de déchargement, dans une langue que les deux personnes peuvent comprendre. ».

Ajouter : « **Question 12**

Outre les prescriptions énoncées au 7.2.4.25.5 de l'ADN, d'autres réglementations, telles que les dispositions relatives aux autorisations ou les réglementations locales, peuvent prescrire l'utilisation de la conduite d'évacuation de gaz et de la conduite de retour de gaz.

Pour la question 12.1, voir aussi le 7.2.4.25.5.

Pour la question 12.2, voir aussi les 1.4.3.3 s), 1.4.3.7.1 j) et 7.2.4.16.6.

Pour la question 12.3, voir aussi les 1.4.3.3 r), 1.4.3.7.1 i) et 7.2.4.16.12. ».

Ajouter : « **Question 13**

[OPTION 1 :][13.1 : Le responsable du bateau veille à ce que la pression maximale de service de la ou des pompes de déchargement de la cargaison du bateau réponde aux conditions du poste de déchargement, dont le responsable ne répond à la question par l'affirmative que si ces conditions sont remplies.

13.2 Le responsable du poste de chargement s'assure que la pression maximale de service de la pompe à terre répond aux conditions du bateau, dont le responsable ne répond à la question par l'affirmative que si ces conditions sont remplies.

Voir aussi le 7.2.4.16.1.]

[OPTION 2 :][13.1 : La pression à indiquer est déterminée en accord avec le responsable du bateau afin de garantir que la pression maximale de service de la ou des pompes de déchargement de la cargaison du bateau ne dépasse pas la pression convenue.

13.2 La pression à indiquer est déterminée en accord avec le responsable du poste de chargement afin que la pression maximale de service de la pompe à terre ne dépasse pas la pression convenue.

Voir aussi le 7.2.4.16.1.] ».

La **question 13** devient la question 14.

Ajouter : « **Question 15**

Les systèmes mentionnés à la question 15.3 doivent rester activés pendant l'opération.

Les "systèmes de ventilation" désignent les systèmes destinés aux logements, à la timonerie et aux locaux de service, tels que décrits au 9.3.x.12.4.

Pour la question 15.6, voir aussi les 7.2.3.51.6 et 9.3.x.12.4.

Question 16

Voir aussi le 9.3.x.21.4. ».

Question 17 : Ajouter à la fin :

« Pour les questions 17.1 et 17.2, voir aussi les 7.2.4.13.2 et 9.3.x.21.5. ».

Ajouter : « **Question 18**

Voir aussi le 7.2.3.22.

Question 19

[**OPTION 1 :**][Si cette question s'applique Le responsable du poste de chargement veille à ce que la température maximale admissible de chargement satisfasse aux conditions décrites dans l'instruction relative à la température maximale de chargement (7.2.3.28). Le responsable du bateau ne répond à la question par l'affirmative que si les conditions sont remplies.]

[**OPTION 2 :**][Pour la question 19.2 : La température de chargement est déterminée d'un commun accord et le responsable du poste de chargement veille à ce que la température maximale admissible de chargement se situe dans la plage de températures admissibles, comme décrit dans l'instruction relative à la température maximale de chargement (7.2.3.28).]

S'agissant de la question 19.2, voir aussi le 7.2.3.28.

S'agissant de la question 19.3, voir aussi les 7.2.4.29 et 9.3.1.21.11.

S'agissant de la question 19.4, voir aussi le 7.2.4.2.9. ».

vi. Amendements de conséquence

Deuxième phrase du 7.2.4.10.1, modification sans objet en français.

V. Justification et objectifs de développement durable

34. La présente proposition a pour objet d'harmoniser de manière plus complète la liste de contrôle ADN avec l'ADN lui-même. À cette fin, il est proposé d'ajouter des références aux sections pertinentes de l'ADN dans les explications relatives à la liste de contrôle ADN et de réorganiser l'agencement des colonnes dans la section consacrée aux informations relatives à la cargaison (précédente).

35. Pour éviter tout malentendu concernant la liste de contrôle, il est proposé d'ajouter un certain nombre d'explications. En outre, quelques propositions ont pour objet d'apporter des améliorations d'ordre rédactionnel à la liste de contrôle.

36. Étant donné que la clarté de la liste de contrôle ADN contribue à accroître la sécurité des processus de chargement et de déchargement en réduisant le nombre d'accidents, d'incidents et de déversements, cette proposition se rattache aux objectifs de développement durable n^{os} 6 (améliorer la qualité de l'eau en réduisant la pollution), 8 (promouvoir la sécurité sur le lieu de travail et assurer la protection de tous les travailleurs), 9 (améliorer les infrastructures) et 15 (prévenir les déversements inutiles dans l'environnement aquatique).

VI. Mesures à prendre

37. Le Comité de sécurité de l'ADN est prié d'examiner la proposition et de lui donner la suite qu'il jugera appropriée.
