



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-deuxième session
Genève, 21-25 août 2023

**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 (ADN) (Comité de sécurité de l'ADN)
sur sa quarante-deuxième session***

* Diffusé en allemand par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote
CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/86.



Table des matières

	<i>Page</i>
I. Participation	5
II. Questions d'organisation.....	5
III. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	5
IV. Questions découlant des travaux d'organes des Nations Unies ou d'autres organisations (point 2 de l'ordre du jour).....	5
A. Travaux du Comité des transports intérieurs	5
B. Travaux du Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses	6
V. Mise en œuvre de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) (point 3 de l'ordre du jour).....	6
A. État de l'ADN	6
B. Autorisations spéciales, dérogations et équivalences.....	7
1. Demandes de recommandation concernant l'utilisation de piles à combustible à hydrogène pour la propulsion d'un bateau	7
2. Demande de recommandation concernant l'utilisation de méthanol comme combustible pour la propulsion d'un bateau-citerne.....	7
3. Conclusion	7
C. Interprétation du Règlement annexé à l'ADN.....	8
1. Liste des interprétations des sociétés de classification.....	8
2. Stationnement en dehors des zones indiquées par l'autorité compétente.....	8
3. Dispositions de l'ADN relatives au dégazage et nécessité d'introduire le terme « dégazage des citernes à cargaison » dans l'ADN	8
4. Proposition relative aux dispositions transitoires pour les détecteurs de gaz	9
D. Formation des experts.....	9
1. Compte rendu de la vingt-cinquième réunion du groupe de travail informel de la formation des experts.....	9
2. Proposition pour le traitement des questions de fond au cours des réunions du Comité de sécurité de l'ADN	9
3. Corrections à apporter au catalogue de questions.....	9
E. Questions relatives aux sociétés de classification.....	10
VI. Propositions d'amendements au Règlement annexé à l'ADN (point 4 de l'ordre du jour)	10
A. Travaux de la Réunion commune RID/ADR/ADN	10
B. Autres propositions.....	10
1. Proposition de correction au 1.10.3 de l'ADN	10
2. Transport du dioxyde de carbone (CO ₂) liquide réfrigéré	10
3. Corrections à la version française de l'ADN.....	10
4. Correction de l'alinéa e) du paragraphe 9.3.3.40.2.16	11
5. Proposition de correction du paragraphe 7.2.2.19.3.....	11
6. Correction du terme « pump room ».....	11
7. Amendement au paragraphe 9.3.x.51 c).....	11
8. Correction terminologique – « Chambre des pompes ».....	11

9.	Correction terminologique – « Dossier de bateau ».....	11
10.	Modification au 7.2.3.20.1 de la version française de l'ADN 2023.....	11
11.	8.1.6.2 de l'ADN : Vérification et inspection du matériel – Tuyauteries flexibles.....	11
12.	Correction du paragraphe 9.3.3.25.12.....	12
13.	Correction du paragraphe 8.2.2.3.1.1.....	12
14.	Correction terminologique de la version anglaise – « Push(er) barge ».....	12
15.	5.4.1.1 de l'ADN : Renseignements généraux dans le document de transport	12
16.	Modification de la définition de « soupape de sécurité » au 1.2.1 de l'ADN et amendements de conséquence	12
17.	Référence, dans les dispositions spéciales relatives aux déchets, à un point qui n'existe pas.....	12
18.	Correction du 9.3.2.22.4 b) de l'ADN – Soupape de dépression équipée d'un coupe-flammes résistant à une détonation	12
19.	Contenance maximale des échantillons de cargaison (visée au 7.2.4.1.1 de l'ADN) autorisée à bord des « bateaux avitailleurs ou d'autres bateaux livrant des produits pour l'exploitation des bateaux » (visés au 7.2.4.1.3 et au 7.2.4.1.4 de l'ADN).....	13
20.	Dégazage et accostage	13
21.	Liste de contrôle ADN.....	13
22.	Reclassement du No ONU 1918 ISOPROPYLBENZÈNE (cumène) et des matières contenant au moins 0,1 % de cumène.....	13
23.	Définition du terme « <i>inspection body</i> »	14
24.	Ouverture d'orifices.....	14
25.	Proposition d'amendement au 7.1.5.0.2.....	14
26.	Corrections à l'édition 2023 de l'ADN.....	14
27.	« Degree of filling » (degré de remplissage) et « filling ratio » (taux de remplissage).....	14
28.	Édition 2023 de l'ADN : rubriques du No ONU 1012 dans les tableaux A, B et C.....	14
29.	Modification du 1.4.3.3 et du 1.4.3.7.1 de l'ADN : obligations de sécurité des principaux participants.....	15
VII.	Rapports des groupes de travail informels (point 5 de l'ordre du jour).....	15
A.	Rapport du groupe de travail informel des sociétés de classification ADN recommandées sur sa vingt-cinquième réunion.....	15
B.	Groupe de travail par correspondance du transport sous fumigation	16
C.	Rapport de la deuxième réunion du groupe de travail informel des instructions de chargement et de déchargement	16
D.	Rapport de la première réunion du groupe de travail informel des attestations et autres documents de bord sous forme électronique.....	16
E.	Projet d'ordre du jour de la treizième réunion du groupe de travail informel des matières.....	16
VIII.	Programme de développement durable à l'horizon 2030 (Économie circulaire, utilisation durable des ressources naturelles et objectifs de développement durable) (point 6 de l'ordre du jour).....	17
IX.	Programme de travail et calendrier des réunions (point 7 de l'ordre de jour).....	17
X.	Questions diverses (point 8 de l'ordre du jour)	17

A.	Demande de statut consultatif	17
B.	Transport d'hydrogène liquéfié par bateau-citerne	17
C.	Hommages à Henk Langenberg (Pays-Bas).....	18
XI.	Adoption du rapport (point 9 de l'ordre du jour)	18
Annexes		
I.	Propositions de corrections au Règlement annexé à l'ADN (nécessitant l'acceptation par les Parties contractantes)	19
II.	Propositions d'amendements au Règlement annexé à l'ADN pour entrer en vigueur le 1 ^{er} janvier 2025	20
III.	Corrections à apporter au document ECE/TRANS/325 (édition 2023 de l'ADN) (ne nécessitant pas l'acceptation par les Parties contractantes)	23

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 quarante-deuxième session à Genève du 21 au 25 août 2023, sous la Présidence de M. H. Langenberg (Pays-Bas) et la Vice-Présidence de M. B. Birkhuber (Autriche).
2. Des représentants et représentantes des pays suivants ont pris part aux travaux de la session : Allemagne, Autriche, Belgique, Fédération de Russie, France, Luxembourg, Pays-Bas, Roumanie et Suisse.
3. Les organisations intergouvernementales suivantes étaient représentées : Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) et Commission du Danube.
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), 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.18 (secrétariat)

5. Les effets de la pandémie de COVID-19 ayant été surmontés, la session du Comité de sécurité a de nouveau été organisée sous la forme de séances en présentiel uniquement, en suivant le calendrier proposé dans le document informel INF.18.
6. Du fait du nombre exceptionnellement élevé de documents soumis au secrétariat, certains de ceux afférents au point 4 b) de l'ordre du jour, établis en anglais, n'ont pas pu être traduits en français, ce qui a conduit la plupart des délégations francophones à faire part de leur déception. En conséquence, il a été décidé de reporter le dernier examen et l'adoption des documents concernés à la session suivante.
7. Afin d'éviter les problèmes de prévision à l'avenir, les participants sont convenus que le secrétariat enverrait un courrier électronique à toutes les délégations quinze semaines avant chaque session pour leur demander des informations sur le nombre de documents qu'elles envisageaient de soumettre et la langue dans laquelle ces documents seraient établis.

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

Documents : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/85 et Add.1

Document informel : INF.1 (secrétariat)

8. 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.32.

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

Document informel : INF.9/Rev.1 (secrétariat)

9. Le Comité de sécurité a été informé que la quatre-vingt-cinquième session du Comité des transports intérieurs (CTI) s'était tenue à Genève du 21 au 24 février 2023 (voir le rapport publié sous la cote ECE/TRANS/328). Il a pris note avec intérêt de la poursuite des travaux

relatifs à la mise en œuvre de la Stratégie du CTI à l'horizon 2030 et de la liste des prochaines étapes figurant dans le document ECE/TRANS/2023/3. Il a également noté que des amendements à son Règlement intérieur avaient été adoptés par le CTI et que le texte ainsi modifié était reproduit à l'annexe V du document ECE/TRANS/2023/9 et sur le site Web du CTI, à l'adresse suivante : <https://unece.org/transport/terms-reference>.

10. Le Comité de sécurité a accueilli avec intérêt l'exposé concernant l'élaboration de la stratégie du CTI sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs (document informel INF.9). Il a pris note avec intérêt des objectifs et du plan d'action stratégiques fondés sur les instruments juridiques administrés par le CTI ainsi que de la liste des étapes à franchir et des priorités à respecter pour aider à atteindre les objectifs climatiques et contribuer aux mesures d'atténuation et d'adaptation prises pour lutter contre les changements climatiques, comme indiqué dans le document ECE/TRANS/2023/21.

11. Le Comité de sécurité s'est dit favorable à la stratégie proposée par le CTI et a rappelé, à titre de contribution au rapport biennal du CTI, les résultats positifs de son atelier sur le développement durable et les changements climatiques dans le contexte du transport de marchandises dangereuses sur les voies navigables intérieures, qui s'était tenu à sa précédente session (voir le rapport ECE/TRANS/WP.15/AC.2/84, par. 56 à 67). Il a également noté qu'au titre du point 3 b) de l'ordre du jour, trois demandes officielles de recommandation avaient été soumises concernant l'utilisation de piles à combustible à hydrogène pour la propulsion d'un bateau, ainsi qu'une demande de recommandation concernant l'utilisation du méthanol pour la propulsion d'un bateau-citerne (voir par. 14-20 ci-dessous). Il a été rappelé que lors des discussions tenues aux sessions précédentes sur le Programme de développement durable à l'horizon 2030, il avait été dit que les documents relatifs à la protection de l'environnement et à la sécurité devaient être examinés sur un pied d'égalité, mais que dans le contexte du transport de marchandises dangereuses, la question de la sécurité était généralement prioritaire. Le représentant de la CCNR a également rappelé l'important travail réalisé à cet égard dans le cadre du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI).

B. Travaux du Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses

12. Le représentant de l'Allemagne a rappelé que le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses avait récemment reporté son examen des amendements au 5.5.4 du Règlement type visant à insérer de nouveaux paragraphes 3 et 4 sur la conception antidéflagrante des équipements (tels que les enregistreurs de données, les capteurs et les dispositifs de suivi des cargaisons) apposés sur les conteneurs, faisant valoir que ces dispositifs n'étaient pertinents que pour le transport maritime et le Code IMDG (voir le rapport ST/SG/AC.10/C.3/124, par. 92 et 93). Il a été rappelé au Comité de sécurité que, conformément au point 5.5.4.1 c) de l'ADN, ce type d'équipement devait « être utilisé en toute sécurité dans les environnements dangereux auxquels il [pouvait] être exposé ». Il a été noté qu'à sa prochaine session, le Sous-Comité devrait également tenir compte de l'importance pour l'ADN et la navigation intérieure des nouvelles dispositions proposées au titre du 5.5.4.3 et du 5.5.4.4.

V. Mise en œuvre de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) (point 3 de l'ordre du jour)

A. État de l'ADN

13. Le Comité de sécurité n'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. Demandes de recommandation concernant l'utilisation de piles à combustible à hydrogène pour la propulsion d'un bateau

Documents : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/32 (Pays-Bas)
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/33 (Pays-Bas)
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/34 (Pays-Bas)

Documents informels : INF.3, INF.4, INF.5, INF.6, INF.22, INF.24, INF.27, INF.29 et INF.30 (Pays-Bas)

14. Le Comité de sécurité a accueilli avec intérêt les exposés faits par les propriétaires sur leurs projets respectifs (voir documents informels INF.27, INF.29 et INF.30). Certains représentants ont fait part de leurs préoccupations concernant le mât de dégazage de la salle des piles à combustible et les éventuelles conséquences pour les conteneurs de marchandises dangereuses chargés à bord en cas d'incident impliquant des rejets de gaz enflammés. D'autres ont suggéré qu'un séparateur ou une barrière de sécurité soit installé entre les conteneurs de stockage d'hydrogène et la zone de chargement des marchandises dangereuses.

2. Demande de recommandation concernant l'utilisation de méthanol comme combustible pour la propulsion d'un bateau-citerne

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/35 (Pays-Bas)

Documents informels : INF.7 et INF.28 (Pays-Bas)

15. Le Comité de sécurité a pris connaissance avec intérêt des informations figurant dans le document informel INF.28 et des détails techniques fournis dans le document informel INF.7.

3. Conclusion

16. Le Comité de sécurité a confirmé que les interactions ou les réactions possibles entre le méthanol et les chargements dangereux devaient être prises en compte, en particulier en cas d'incendie. Les autres mesures de sécurité dictées par l'ADN qui s'appliquaient au bateau concerné devaient être respectées, par exemple concernant la formation de l'équipage, la prévention des risques d'incendie, la détection des incendies, la salle des machines et les procédures de soudage.

17. Le Comité de sécurité a également confirmé que, conformément au 1.1.1.3, aucune mesure de signalisation de sécurité spécifique (par exemple, signalisation avec des cônes bleus) ne devait être prise pendant le voyage pour le transport de méthanol ou d'hydrogène en tant que combustible servant à la propulsion du bateau.

18. Le Comité de sécurité a accueilli favorablement les quatre demandes de recommandation soumises par les Pays-Bas concernant l'utilisation de piles à combustible à hydrogène ou de méthanol pour la propulsion de bateaux. Rappelant les résultats positifs de l'atelier sur le développement durable et les changements climatiques qui s'était tenu à la session précédente, il a estimé qu'il s'agissait d'une étape importante et innovante sur la voie de l'écologisation de la navigation intérieure. Il a relevé que des demandes avaient déjà été soumises à la CCNR en vue d'obtenir des dérogations au Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVIR).

19. D'une manière générale, le Comité de sécurité attendait que les bateaux concernés obtiennent une recommandation de la CCNR ou de la Commission européenne (trois des quatre bateaux faisaient déjà l'objet d'une recommandation de la CCNR). Le Comité d'administration de l'ADN devrait ensuite accorder la recommandation pour le transport de marchandises dangereuses. Le Comité de sécurité est par conséquent convenu qu'il se pencherait entre-temps principalement sur les interactions ou réactions potentielles entre les carburants de remplacement utilisés pour la propulsion du bateau et les marchandises dangereuses transportées, y compris les mesures de sécurité nécessaires pour réduire au maximum les risques pour l'équipage, le navire et l'environnement pendant le transport ainsi que les opérations de chargement et de déchargement.

20. À cet égard, le Comité de sécurité a invité les propriétaires des bateaux concernés à lui fournir la liste des substances susceptibles d'être transportées par chacun d'entre eux, et a reçu ladite liste au cours de la session, en plus du document informel INF.28. Il a décidé d'examiner ce sujet en détail à la session de janvier 2024, sur la base de nouveaux documents établis par les Pays-Bas, en vue de transmettre sa recommandation au Comité d'administration de l'ADN pour décision finale. À cette fin, les autres délégations ont été invitées à envoyer leurs questions sur les dérogations à la délégation néerlandaise dans un délai de trois semaines (15 septembre 2023), après quoi elles recevraient des réponses avant le 13 octobre 2023.

C. Interprétation du Règlement annexé à l'ADN

1. Liste des interprétations des sociétés de classification

Document informel : INF.12 (sociétés de classification ADN recommandées)

21. En réponse aux demandes faites à des sessions antérieures, le Comité de sécurité a pris note de la liste des interprétations fournies par les sociétés de classification sur la base de discussions antérieures et a souligné l'importance que revêtaient ces interprétations pour l'application coordonnée de l'ADN au niveau national. Plusieurs représentants ont déclaré qu'il serait préférable de transformer certaines interprétations en amendements visant à clarifier le texte du Règlement annexé à l'ADN dans les différentes langues officielles. Le représentant des sociétés de classification ADN recommandées a invité toutes les délégations à lui faire parvenir leurs commentaires par écrit et s'est porté volontaire pour établir, pour la session de janvier 2024, un document officiel contenant des projets d'amendements qui tiendraient compte des observations reçues.

2. Stationnement en dehors des zones indiquées par l'autorité compétente

Document informel : INF.13 (Allemagne)

22. Le Comité de sécurité a pris note de la demande formulée dans le document informel INF.13 concernant l'interprétation des 7.1.5.4.3 et 7.2.5.4.3 s'agissant des dispositions prescrivant, dans certaines zones, une distance minimale entre le bateau et diverses structures ou infrastructures. On a relevé que le terme « ouvrages d'art » n'était pas défini et que cette question devrait être traitée à l'échelon national en tenant compte de la situation ou des directives locales. L'ADN prévoit au 7.1.5.4.4 et au 7.2.5.4.4 la possibilité de prendre en considération les conditions locales. Il a également été mentionné que les distances minimales à respecter pourraient être soumises à l'approbation de l'autorité compétente, qu'il pourrait être difficile pour les autorités de garantir la disponibilité des zones de stationnement pendant les week-ends et qu'il était compliqué pour les conducteurs de bateau d'être au courant de toutes les règles locales.

3. Dispositions de l'ADN relatives au dégazage et nécessité d'introduire le terme « dégazage des citernes à cargaison » dans l'ADN

Document informel : INF.19 (UENF et OEB)

23. Le Comité de sécurité a pris note des questions d'interprétation exposées dans le document informel INF.19 et a confirmé, en réponse à la question 2 concernant le 7.2.3.7.1.3, que le dégazage était autorisé en cours de route et durant un stationnement dans le cas où la concentration de gaz et de vapeurs inflammables provenant de la cargaison était inférieure à 10 % de la limite inférieure d'explosivité (LIE). En ce qui concerne les questions 1 et 3, le Comité de sécurité a estimé que les dispositions du Règlement annexé à l'ADN relatives au « dégazage » des bateaux et des citernes à cargaison étaient claires et ne posaient pas de problème d'interprétation. Il a préféré ne pas se prononcer sur l'interprétation des dispositions correspondantes de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenus en navigation rhénane et intérieure (CDNI). Il a décidé de reprendre l'examen de cette question à la prochaine session, sur la base d'un document plus détaillé établi par l'UENF et l'OEB, étant entendu que l'objectif de la CDNI était la protection de

l'environnement tandis que celui de l'ADN était la sécurité pendant le transport de marchandises dangereuses.

4. Proposition relative aux dispositions transitoires pour les détecteurs de gaz

Document informel : INF.19 (UENF et OEB)

24. Le Comité de sécurité a reconnu qu'il importait de clarifier les dispositions de l'ADN relatives à l'utilisation de détecteurs de gaz ou d'équipements de sécurité en général sur les bateaux. Il a pris note d'un certain nombre d'observations, en particulier sur la nécessité d'actualiser les renvois aux normes et les périodes transitoires correspondantes et sur les principes à suivre en la matière, y compris dans les cas où ces normes actualisées n'entraînent pas nécessairement une amélioration de la sécurité. Le représentant de l'Allemagne a informé le Comité de sécurité qu'il existait de longue date un groupe de travail informel chargé de la question dans le cadre de la Réunion commune RID/ADR/ADN. Le Comité de sécurité, souhaitant éviter qu'il y ait la moindre lacune en matière de sécurité dans le Règlement annexé à l'ADN, a jugé préférable de se pencher sur l'actualisation de chaque renvoi, un par un. Il a décidé de reprendre l'examen de la question à sa prochaine session, sur la base d'un document révisé soumis par l'UENF et l'OEB.

D. Formation des experts

1. Compte rendu de la vingt-cinquième réunion du groupe de travail informel de la formation des experts

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/20 (CCNR)

25. Le Comité de sécurité a accueilli avec satisfaction le compte rendu de la vingt-cinquième réunion du groupe de travail informel de la formation des experts (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/20). Il a pris note de la recommandation de mettre de côté certaines questions, ainsi que des résultats des discussions sur les systèmes d'apprentissage en ligne asynchrones et les méthodes de formation synchrones. La prochaine réunion du groupe de travail informel devrait se tenir à Strasbourg du 19 au 21 mars 2024.

26. On a fait observer que des discussions similaires avaient eu lieu à la dernière réunion du groupe de travail informel de l'apprentissage en ligne, en mai dernier, dans le cadre de la Réunion commune RID/ADR/ADN. Les représentantes et représentants intéressés par la question ont été invités à participer à la prochaine session de la Réunion commune RID/ADR/ADN, devant se tenir en septembre 2023.

2. Proposition pour le traitement des questions de fond au cours des réunions du Comité de sécurité de l'ADN

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/31 (CCNR)

27. En ce qui concerne la proposition relative à la manière de traiter les questions de fond au cours des réunions, le Comité de sécurité a décidé de suivre les étapes proposées aux paragraphes 7 à 10 du document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/31.

3. Corrections à apporter au catalogue de questions

Document informel : INF.15 (Autriche)

28. Le Comité de sécurité a adopté les trois corrections au catalogue de questions proposées aux paragraphes 2, 3 et 4 du document informel INF.15. Il a également été convenu que la question formulée au paragraphe 5 serait renvoyée au groupe de travail informel de la formation des experts.

29. En ce qui concerne les travaux du groupe de travail, le Comité de sécurité a souligné l'importance des statistiques sur les examens organisés par les Parties contractantes.

E. Questions relatives aux sociétés de classification

30. Le Comité de sécurité 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

Documents : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/166, annexe
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/168, annexe II
ECE/TRANS/WP.15/260, annexe
ECE/TRANS/WP.15/262, annexe
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2023/23 et Add.1

31. Le Comité de sécurité a pris acte des projets d'amendements au RID, à l'ADR et à l'ADN adoptés par la Réunion commune et par le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15) à leurs sessions de l'automne 2022 et du printemps 2023. Il a en outre relevé qu'à la session suivante, devant se tenir à l'automne 2023, la Réunion commune RID/ADR/ADN examinerait les documents ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2023/23 et Add.1, lesquels contiennent des propositions visant à harmoniser ces instruments avec la vingt-troisième édition révisée des Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses.

32. Le secrétariat a été prié de regrouper dans un document unique tous les amendements relatifs à l'harmonisation qu'il conviendrait d'intégrer dans le Règlement annexé à l'ADN aux fins de la tenue d'un examen approfondi à la session suivante, prévue en janvier 2024.

B. Autres propositions

1. Proposition de correction au 1.10.3 de l'ADN

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/14 (secrétariat)

33. Le Comité de sécurité a adopté la proposition tendant à corriger le NOTA au 1.10.3 de l'ADN (voir annexe I).

2. Transport du dioxyde de carbone (CO₂) liquide réfrigéré

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/15 (UENF et OEB)

34. Le Comité de sécurité a adopté l'amendement proposé dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/15, tel que modifié (voir annexe II).

3. Corrections à la version française de l'ADN

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/16
(sociétés de classification ADN recommandées)

35. Le Comité de sécurité a adopté les propositions 1 à 4, tendant à corriger la version française de l'ADN (voir annexe I). Il a été convenu d'examiner les corrections qu'il était proposé d'apporter à la partie 9 de l'ADN (propositions 5 à 7) à une session ultérieure. Le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses pourrait envisager d'apporter les mêmes corrections dans la vingt-troisième édition révisée du Règlement type.

4. Correction de l'alinéa e) du paragraphe 9.3.3.40.2.16

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/17
(sociétés de classification ADN recommandées)

36. Le Comité de sécurité a adopté les corrections proposées au paragraphe 4 du document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/17 (voir annexe III).

5. Proposition de correction du paragraphe 7.2.2.19.3

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/18
(sociétés de classification ADN recommandées)

37. Après que le représentant de l'Autriche a émis une réserve, le Comité de sécurité a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session suivante sur la base d'un nouveau document, qui serait établi par les sociétés de classification ADN recommandées.

6. Correction du terme « pump room »

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/19
(sociétés de classification ADN recommandées)

38. Le Comité de sécurité a adopté les amendements qu'il était proposé d'apporter à la version anglaise de l'ADN (voir annexe II).

7. Amendement au paragraphe 9.3.x.51 c)

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/21
(sociétés de classification ADN recommandées)

39. Le Comité de sécurité a examiné la proposition d'amendement au 9.1.x.51 c) des versions française et allemande de l'ADN, mais a préféré aligner la version anglaise en ajoutant les mots « *on board* » (voir annexe II).

8. Correction terminologique – « Chambre des pompes »

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/23
(sociétés de classification ADN recommandées)

40. Le Comité de sécurité a adopté les modifications qu'il était proposé d'apporter à la version française de l'ADN (voir annexe II).

9. Correction terminologique – « Dossier de bateau »

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/24
(sociétés de classification ADN recommandées)

41. Le Comité de sécurité a préféré adopter le remplacement des occurrences de « dossier de bateau » par « dossier du bateau » dans le texte français de l'ADN (voir Annexe II). En ce qui concerne la proposition visant à supprimer, au 1.2.1, les définitions de « Dossier de citerne » et de « *Tank record* », le Comité de sécurité a jugé préférable que la Réunion commune RID/ADR/ADN examine cette question à une session ultérieure.

10. Modification au 7.2.3.20.1 de la version française de l'ADN 2023

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/25 (CCNR)

42. Le Comité de sécurité a adopté les modifications qu'il était proposé d'apporter au texte français de l'ADN (voir annexe II).

11. 8.1.6.2 de l'ADN : Vérification et inspection du matériel – Tuyauteries flexibles

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/26 (Allemagne)

43. Le Comité de sécurité a adopté les propositions d'amendements visant à mettre à jour la référence faite à la norme ISO 13765:2018 relative aux tuyaux et tuyauteries (voir annexe II).

44. Le représentant de l'Autriche a informé le Comité de sécurité que la norme ISO 27126:2021 portait également sur les tuyaux en thermoplastique.

12. Correction du paragraphe 9.3.3.25.12

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/28
(sociétés de classification ADN recommandées)

45. Le Comité de sécurité a adopté la proposition tendant à modifier le troisième paragraphe du 9.3.3.25.12 (voir annexe II).

13. Correction du paragraphe 8.2.2.3.1.1

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/29
(sociétés de classification ADN recommandées)

46. Le Comité de sécurité a adopté les modifications qu'il était proposé d'apporter au dernier alinéa du 8.2.2.3.1.1 (voir annexe I).

14. Correction terminologique de la version anglaise – « Push(er) barge »

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/30
(sociétés de classification ADN recommandées)

47. Le Comité de sécurité a adopté les corrections proposées visant à harmoniser l'emploi de « *pushed barge(s)* » dans la version anglaise de l'ADN (voir annexe III).

15. 5.4.1.1 de l'ADN : Renseignements généraux dans le document de transport

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/27 (Allemagne)

48. Le Comité de sécurité a adopté les amendements qu'il était proposé d'apporter au paragraphe 4 du document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/27 (voir annexe II).

16. Modification de la définition de « soupape de sécurité » au 1.2.1 de l'ADN et amendements de conséquence

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/36 (UENF et OEB)

49. Certaines des délégations qui se sont exprimées ont appuyé les propositions d'amendements visant à l'adoption d'une définition de « soupape de sécurité » qui soit plus neutre sur le plan technologique.

50. Sur la base du paragraphe 6 ci-dessus, le Comité de sécurité n'a toutefois pas adopté lesdites propositions et a décidé de reporter le dernier examen et l'adoption du document à la session suivante.

17. Référence, dans les dispositions spéciales relatives aux déchets, à un point qui n'existe pas

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/37 (UENF et OEB)

51. Le représentant de la Belgique s'est dit préoccupé par la correction proposée et a offert d'établir une proposition révisée pour examen à la session suivante.

18. Correction du 9.3.2.22.4 b) de l'ADN – Soupape de dépression équipée d'un coupe-flammes résistant à une détonation

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/38 (UENF et OEB)

52. Le représentant de l'UENF et de l'OEB s'est porté volontaire pour élaborer un nouveau document en vue de la session suivante.

19. Contenance maximale des échantillons de cargaison (visée au 7.2.4.1.1 de l'ADN) autorisée à bord des « bateaux avitailleurs ou d'autres bateaux livrant des produits pour l'exploitation des bateaux » (visés au 7.2.4.1.3 et au 7.2.4.1.4 de l'ADN)

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/40 (UENF et OEB)

53. Le représentant de la Belgique s'est dit préoccupé par la quantité totale d'échantillons à stocker à bord et les risques que cela pourrait poser. Il a été convenu qu'il pourrait être envisageable d'augmenter la taille des échantillons à condition de définir une quantité maximale d'échantillons pouvant être conservés à bord. Le représentant de l'UENF et de l'OEB a accepté de revoir sa proposition et de présenter un nouveau document à la session suivante.

20. Dégazage et accostage

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/43
(Belgique, Pays-Bas et CCNR)

54. Le Comité de sécurité a reporté l'examen de ce document à la session suivante (voir par. 6 ci-dessus).

21. Liste de contrôle ADN

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/44 (Pays-Bas)

Documents informels : INF.2 (Pays-Bas)
INF.17 (Allemagne)
INF.25 (FuelsEurope)

55. Sur la base du paragraphe 6 ci-dessus, le Comité de sécurité a décidé de reporter l'examen des documents à la session suivante et a invité tous les représentants à envoyer, d'ici-là, leurs observations complémentaires au représentant des Pays-Bas (niels.remers@rivm.nl).

22. Reclassement du No ONU 1918 ISOPROPYLBENZÈNE (cumène) et des matières contenant au moins 0,1 % de cumène

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/45 (FuelsEurope)

56. De l'avis de plusieurs délégations, il fallait toujours du temps pour que les reclassements soient pris en compte dans les règlements concernés. Il a été précisé qu'il pourrait ne pas être idéal d'avoir recours à un accord multilatéral dans une telle situation car cela aurait une incidence sur les flottes existantes. Il a par conséquent été décidé que le transport des matières concernées restait autorisé en application des dispositions des rubriques actuelles du tableau C de l'ADN 2023.

57. Il a été décidé de suivre la procédure normale de modification du Règlement annexé à l'ADN, le groupe de travail informel des matières se chargeant d'examiner, à sa prochaine réunion, les propositions formulées par FuelsEurope en vue d'ajouter de nouvelles entrées dans le tableau C de l'ADN, pour une entrée en vigueur en 2025 (voir document informel INF.26).

58. Le Comité de sécurité a relevé que les dispositions du 7.2.1.21 permettaient de rendre les bateaux plus sûrs et que les expéditeurs pouvaient appliquer les dispositions du 2.1.2.8 moyennant l'accord de l'autorité compétente, mais uniquement pour les matières énumérées dans le tableau A du chapitre 3.2. Le Président du groupe de travail informel des matières a suggéré de retravailler le 2.1.2.8 pour étendre ces dispositions aux matières du tableau C du chapitre 3.2.

59. Le représentant de la Belgique a demandé l'avis du Comité de sécurité sur la manière de traiter les matières ayant des propriétés carcinogènes, mutagènes ou toxiques pour la reproduction (CMR) énumérées dans le règlement REACH (Enregistrement, évaluation, autorisation et restriction des substances chimiques) de l'UE, mais qui ne figuraient pas encore dans l'ADN. Il a été suggéré que le représentant de la Belgique présente des informations sur ces matières à la prochaine session pour examen par le Comité.

23. Définition du terme « inspection body »

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/46
(Allemagne, France et Pays-Bas)

60. Le Comité de sécurité a reporté l'examen de ce document à la session suivante (voir par. 6 ci-dessus).

24. Ouverture d'orifices

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/47 (Allemagne)

Document informel : INF.32 (Allemagne)

61. Le Comité de sécurité a accueilli avec intérêt les amendements proposés dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/47 ainsi que la justification détaillée figurant dans le document informel INF.32. Il a constaté que le document bénéficiait d'un appui général. Comme suite à la tenue d'un examen approfondi au cours d'une réunion informelle animée par l'Allemagne, le Comité de sécurité a approuvé la plupart des paragraphes proposés, moyennant la suppression des crochets au paragraphe 7. Il a décidé de ne reporter à sa session suivante (janvier 2024) que l'examen des 7.2.4.22.1, 7.2.4.22.6, 7.2.4.22.8, 7.2.4.22.10, 7.2.4.22.14, 7.2.4.23.1.1, 7.2.4.23.2.3, 7.2.4.23.2.4 et 7.2.4.23.2.6.

62. Les représentants de l'Allemagne se sont portés volontaires pour élaborer un nouveau document dans lequel il serait tenu compte des observations formulées.

25. Proposition d'amendement au 7.1.5.0.2

Document informel : INF.8 (France)

63. Le Comité de sécurité a pris note de l'objectif initial du document informel INF.8 et a remercié le représentant de la France d'avoir proposé de soumettre un nouveau document à la session suivante.

26. Corrections à l'édition 2023 de l'ADN

Document informel : INF.10 (Allemagne)

64. Le Comité de sécurité a pris note des diverses corrections qu'il était proposé d'apporter à l'édition 2023 de l'ADN ainsi que des précisions du secrétariat selon lesquelles certaines de ces corrections devraient être portées à l'attention de la Réunion commune RID/ADR/ADN et d'autres seraient examinées à la session suivante. Le représentant de l'Allemagne s'est déclaré prêt à assurer le suivi de ces corrections.

27. « Degree of filling » (degré de remplissage) et « filling ratio » (taux de remplissage)

Document informel : INF.11 (CCNR)

65. Le Comité de sécurité a pris note avec intérêt des informations détaillées sur le « degré de remplissage » et le « taux de remplissage », qu'il était prévu d'examiner en septembre, à la session suivante de la Réunion commune RID/ADR/ADN. Il a été décidé de reprendre la réflexion relative à cette question à la session suivante, une fois que les conclusions de la Réunion commune seraient connues.

28. Édition 2023 de l'ADN : rubriques du No ONU 1012 dans les tableaux A, B et C

Document informel : INF.14 (Allemagne)

66. À l'issue d'un échange de vues destiné à déterminer quelle était la meilleure façon de procéder concernant les corrections proposées, le Comité de sécurité a préféré les considérer comme une proposition d'amendements à l'édition 2023 de l'ADN. Le représentant de l'Allemagne a proposé d'établir un document officiel en vue de la session suivante.

29. **Modification du 1.4.3.3 et du 1.4.3.7.1 de l'ADN : obligations de sécurité des principaux participants**

Document informel : INF.20 (UENF/OEB)

67. Le Comité de sécurité a pris note des préoccupations exprimées par certaines délégations à la suite de la présentation des statistiques publiées par Platform Zero Incidents concernant le déversement de matières et l'exposition des membres de l'équipage de pont à ces matières, qui entraînaient dans certains cas des blessures graves lors des opérations de chargement et de déchargement des bateaux. Dans la plupart des accidents décrits, l'équipage du pont connecte ou déconnecte la bride borgne des bras de chargement/déchargement et se retrouve exposé à des quantités de produit involontairement libérées.

68. L'UENF et l'OEB ont demandé au secteur du remplissage de l'aider à trouver des solutions pour protéger les équipages de pont et ont suggéré quelques bonnes pratiques, telles que l'ajout de soupapes d'extrémité sur les bras de chargement et les tuyaux ou le fait que la connexion/déconnexion de la bride se fasse en coopération avec l'opérateur du remplisseur/déchargeur. Les acteurs du remplissage/déchargement se sont déclarés disposés à apporter leur aide, mais sceptiques quant à l'utilité d'une modification du chapitre 1.4 de l'ADN.

69. Certains délégués ont estimé que les accidents décrits n'entraient pas dans le champ d'application de l'ADN, tandis que d'autres n'étaient pas d'accord, car ces accidents au cours du chargement pouvaient avoir des conséquences délétères sur le navire, l'équipage et l'environnement. Il a été indiqué que certains de ces accidents devaient être signalés à l'autorité compétente conformément à la procédure énoncée au 1.8.5.

70. Le Comité de sécurité a estimé qu'il était nécessaire d'approfondir cette question et a invité ses membres à fournir des informations plus détaillées aux sessions ultérieures.

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 sa vingt-cinquième réunion**

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/22
(sociétés de classification ADN recommandées)

71. Le Comité de sécurité a pris note des résultats de la vingt-cinquième réunion du groupe de travail informel des sociétés de classification ADN recommandées. Il a également relevé que le groupe avait l'intention de se réunir de nouveau le 25 octobre 2023. Concernant le paragraphe 13 du document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/22, le représentant de l'Allemagne a rappelé que, conformément au Règlement annexé à l'ADN, il est obligatoire de mentionner tout non-respect des prescriptions de construction dans le rapport de visite. Le représentant des sociétés de classification ADN recommandées a rendu compte des discussions en cours et a proposé de revenir à la session suivante avec un document exposant l'issue de ces discussions et les différentes solutions possibles, y compris des propositions d'amendements à l'ADN.

72. En réponse à une question du représentant de l'UENF/OEB, il a été confirmé que le groupe n'avait pas encore achevé ses travaux sur les soupapes de dégagement à grande vitesse pour les températures élevées et qu'il attendait les résultats définitifs d'une évaluation des risques qui était en cours de réalisation. Le Comité de sécurité a décidé de reprendre l'examen de la question à sa prochaine session.

B. Groupe de travail par correspondance du transport sous fumigation

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/39 (Allemagne)

Document informel : INF.23 (GAFTA)

73. Le Comité de sécurité s'est félicité de l'avancement des travaux du Groupe de travail par correspondance du transport sous fumigation, dont il était rendu compte dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/39 et dans le document informel INF.23. Il a été convenu que les responsabilités en matière de fumigation des cargaisons devaient encore être clarifiées et qu'une bonne communication devait être assurée entre les différents acteurs de la chaîne de transport. Le Comité de sécurité a décidé de poursuivre les discussions sur cette question à une session ultérieure, sur la base d'un document actualisé qui serait soumis par le Groupe de travail par correspondance. Le représentant des Pays-Bas a proposé d'aider l'Allemagne à rédiger un nouveau document qui serait examiné à une session ultérieure.

C. Rapport de la deuxième réunion du groupe de travail informel des instructions de chargement et de déchargement

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/41 (Pays-Bas)

74. Le Comité de sécurité a pris connaissance avec intérêt des résultats de la dernière réunion du groupe de travail informel des instructions de chargement et de déchargement. Il a pris note des discussions dont il est fait état au paragraphe 8 du document, concernant les différentes tâches et responsabilités pendant les opérations et la révision des liens étroits qui existent entre le calcul et les instructions de chargement et de déchargement. En ce qui concerne la demande d'orientations formulée aux paragraphes 15 et 16 du document, il a été convenu qu'en raison de la complexité des différents cas de figure, des discussions plus approfondies étaient nécessaires. Le groupe a été encouragé à aller de l'avant et à rendre compte des progrès accomplis à la session suivante.

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

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/42 (Pays-Bas)

75. Le Comité de sécurité a pris note du rapport de la deuxième réunion du groupe de travail informel et a accueilli favorablement l'approche par étapes adoptée ainsi que les propositions d'amendements au chapitre 8.1. Il a également pris note de la discussion en cours sur la signature et la validité des documents électroniques émis par l'autorité compétente ou par des tiers. On a mentionné la possibilité de mettre en place et d'utiliser, à l'avenir, un système électronique permettant l'échange et le stockage de ces documents. Compte tenu de toutes les observations formulées par les délégations, le représentant des Pays-Bas a informé le Comité de sécurité qu'il organiserait une nouvelle réunion du groupe de travail informel afin que toutes les questions soulevées puissent être abordées. Le Comité a encouragé le groupe à poursuivre ses travaux et à lui rendre compte des progrès accomplis à sa session suivante.

76. Le Comité de sécurité a adopté les amendements qu'il était proposé d'apporter aux paragraphes 10 et 11 du document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/42 (voir annexe II).

E. Projet d'ordre du jour de la treizième réunion du groupe de travail informel des matières

Document informel : INF.26 (Allemagne)

77. Le Comité de sécurité a pris note du projet d'ordre du jour de la treizième réunion du groupe de travail informel des matières, tel qu'il est présenté dans le document informel. La prochaine réunion aura lieu les 13 et 14 septembre 2023.

VIII. Programme de développement durable à l'horizon 2030 (Économie circulaire, utilisation durable des ressources naturelles et objectifs de développement durable) (point 6 de l'ordre du jour)

78. Le Comité de sécurité a pris note des résultats des discussions tenues à la session du printemps 2023 de la Réunion commune RID/ADR/ADN au sujet de la demande faite par le CTI d'être informé des activités de ses organes subsidiaires, en particulier des contributions au Programme de développement durable à l'horizon 2030 liées aux effets concrets des nouvelles prescriptions énoncées et des innovations techniques prises en compte dans les règlements sur le transport des marchandises dangereuses. Il a accueilli avec intérêt les informations figurant sur le site Web de la CEE concernant les objectifs de développement durable et les cibles correspondantes, en particulier celles concernant les travaux de réglementation du transport de marchandises dangereuses ainsi que les activités de mise en œuvre des organes subsidiaires du Comité d'experts de l'ECOSOC et celles du WP.15, disponibles à l'adresse suivante :

<https://unece.org/transport/dangerous-goods/unece-bodies-dealing-transport-dangerous-goods>

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

79. Le Comité de sécurité a noté que sa prochaine session se tiendrait à Genève du 22 au 26 janvier 2024 et que la trente et unième session du Comité d'administration de l'ADN était programmée pour le 26 janvier 2024. Il a été rappelé aux représentants que les deux sessions auraient de nouveau lieu en présentiel uniquement. La date limite pour la soumission de documents officiels en vue de ces sessions a été fixée au 27 octobre 2023.

80. Il a été rappelé qu'à sa quarante-troisième session, le Comité de sécurité reprendrait l'examen des propositions d'amendements soumises pour entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2025.

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

A. Demande de statut consultatif

Document informel : INF.16 (UNISTOCK)

81. Le Comité de sécurité a pris note des informations communiquées par la European Association of Professional Portside Storekeepers for Agribulk Commodities (UNISTOCK Europe) et s'est demandé s'il s'agissait d'une demande de participation régulière aux sessions du Comité ou d'une demande de participation aux travaux pendant les séances et au groupe de travail informel du transport sous fumigation.

82. Le Président a donc proposé de reporter la décision concernant cette demande à la session suivante et a invité UNISTOCK à participer à cette session et à y présenter les activités de l'organisation.

B. Transport d'hydrogène liquéfié par bateau-citerne

Document informel : INF.31 (Belgique)

83. Le Comité de sécurité a salué l'intention de la délégation belge de soumettre à la prochaine session un document plus détaillé sur l'application du 1.5.2 au transport d'hydrogène liquéfié dans des bateaux-citernes. Il a indiqué que, dans un deuxième temps, le groupe de travail informel des matières pourrait examiner les risques associés au transport de l'hydrogène dans des citernes cryogéniques et que les sociétés de classification ADN recommandées pourraient se pencher sur les solutions techniques envisageables.

84. Il a par ailleurs été noté que, conformément au 1.5.2.2.2, l'autorité compétente qui délivre l'autorisation spéciale doit examiner la demande du point de vue technique et de la sécurité.

C. Hommages à Henk Langenberg (Pays-Bas)

85. Le Comité de sécurité a été informé que M. Henk Langenberg, qui avait longtemps assuré la présidence du Comité de sécurité et du Comité d'administration, prendrait sa retraite d'ici la fin de l'année et ne participerait plus aux sessions. Le Comité de sécurité a exprimé sa profonde gratitude et ses vifs remerciements pour son travail et son rôle moteur en tant que président des deux organes. Sa capacité à faire en sorte que les débats soient ouverts et équitables et à les orienter vers la recherche d'un consensus a été particulièrement mise en avant. Le Comité de sécurité a salué ses nombreuses années de dévouement par de longs applaudissements et lui a souhaité une longue et heureuse retraite.

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

86. Le Comité de sécurité a adopté le rapport de sa quarante-deuxième session sur la base d'un projet établi par le secrétariat.

Annexe I

[Original : anglais et français]

Propositions de corrections au Règlement annexé à l'ADN (nécessitant l'acceptation par les Parties contractantes)

1. Chapitre 1.10, 1.10.3, NOTA

Au lieu de « l'article 4 paragraphe 1 de l'Accord », *lire* « l'article 6 de l'Accord ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/14)

2. Volume I, Table des matières, 5.5.3

Au lieu de « ou l'azote liquide réfrigérée (No ONU 1977) », *lire* « ou l'azote liquide réfrigéré (No ONU 1977) ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/16)

3. Partie 1, chapitre 1.2, 1.2.3, abréviation pour LES

Au lieu de « LES », *lire* « LSE ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/16)

4. Partie 5, chapitre 5.5, 5.5.3, titre

Au lieu de « ou l'azote liquide réfrigérée (No ONU 1977) », *lire* « ou l'azote liquide réfrigéré (No ONU 1977) ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/16)

5. Partie 8, chapitre 8.1, 8.1.2.3 u), premier tiret

Au lieu de « ou catégorie d'équipement selon la directive 2014/34/UE », *lire* « ou catégorie d'équipement selon la directive 2014/34/UE ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/16)

6. Partie 9, chapitre 9.1, 9.1.0.31.1, troisième phrase

Au lieu de « Ces systèmes devant satisfaire aux prescriptions du chapitre 30 et de la section 1 », *lire* « Ces systèmes doivent satisfaire aux prescriptions du chapitre 30 et de la section 1 ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/16)

7. Partie 9, chapitre 9.3, 9.3.x.31.1

Au lieu de « Ces systèmes devant satisfaire aux prescriptions du chapitre 30 et de la section 1 », *lire* « Ces systèmes doivent satisfaire aux prescriptions du chapitre 30 et de la section 1 ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/16)

8. Chapitre 8.2, 8.2.2.3.1.1, dernier tiret

Au lieu de « manuel de stabilité selon 9.3.13.3 », *lire* « manuel de stabilité selon 9.3.x.13.3 ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/29)

Annexe II

[Original : anglais et français]

Propositions d'amendements au Règlement annexé à l'ADN pour entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2025

Table des matières

8.1.8 Modification sans objet en français.

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/19)

Chapitre 1.2

1.2.1 La modification à la définition de « *Chambre des pompes à cargaison* » ne s'applique pas au texte français.

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/19)

1.2.1 Dans la définition de « *Dossier de bateau* », au lieu de « *Dossier de bateau* », lire « *Dossier du bateau* ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/24, tel que modifié)

Chapitre 1.6

1.6.7.2.2.2 Dans la disposition transitoire de la sous-section 8.1.6.2, deuxième colonne, au lieu de « ISO 13765:2018 », lire « EN 13765:2018 ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/26)

1.6.7.2.2.2 Modification sans objet en français.

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/19)

1.6.7.2.2.2 Dans la disposition transitoire du 9.3.1.17.6 et 9.3.3.17.6, au lieu de « *Chambre de pompes* », lire « *Chambre des pompes* ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/23)

Chapitre 3.2

3.2 Modification sans objet en français.

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/19)

3.2.3.1, Explications concernant le tableau C, colonne (14)

Au lieu de « *Chambre de pompes* », lire « *Chambre des pompes* » (quatre fois).

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/23)

3.2.3.1, Explications concernant le tableau C, colonne (20), Observation 39 c)

Au lieu de « *chambre de pompes* », lire « *chambre des pompes* ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/23)

Chapitre 3.2, tableau C

Description de la colonne 14

Au lieu de « *Chambre de pompes* », lire « *Chambre des pompes* ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/23)

Pour le No ONU 2187, ajouter l'observation 42 dans la colonne (20).

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/15)

Chapitre 3.2

3.2.3.1, Explications concernant le tableau C, colonne (20)

À la fin de l'observation 42, ajouter les trois phrases suivantes :

« Dans le cas du No ONU 2187, "DIOXYDE DE CARBONE LIQUIDE RÉFRIGÉRÉ", cette disposition s'applique lorsque la possibilité de solidification doit être écartée. Pour que le produit reste en phase liquide, la température doit être maintenue à 15 °C au-dessus de la température de solidification à la pression requise pendant le transport.

Le document de transport doit contenir une note relative à la prévention de la solidification du produit. ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/15, tel que modifié)

3.2.3.3 colonne (14) et 3.2.3.4 F, colonne (14)

Au lieu de « chambre de pompes », lire « chambre des pompes ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/23)

3.2.3.3 et 3.2.4.3, colonne (20), modifier l'observation 42 comme suit :

« Observation 42 : L'observation 42 doit être mentionnée dans la colonne (20) pour le No ONU 1038 ÉTHYLÈNE LIQUIDE REFRIGÉRÉ, pour le No ONU 1972 MÉTHANE LIQUIDE RÉFRIGÉRÉ ou GAZ NATUREL (à haute teneur en méthane) LIQUIDE RÉFRIGÉRÉ et pour le No ONU 2187 DIOXYDE DE CARBONE LIQUIDE RÉFRIGÉRÉ. ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/15)

Chapitre 5.4

5.4.1.1.1 Ajouter un nouvel alinéa j), libellé comme suit :

« j) si dans la colonne (11) du tableau A du chapitre 3.2 figure l'exigence supplémentaire "ST01", la confirmation de la stabilisation (voir la sous-section 7.1.6.11). ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/27)

5.4.1.1.2 Ajouter un nouvel alinéa h), libellé comme suit :

« h) les renseignements exigés dans la colonne (20) du tableau C, observation 3, observation 17, observation 22, observation 39, alinéa b) ou observation 42, respectivement. ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/27)

Chapitre 7.2

7.2 Modification sans objet en français.

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/19)

7.2.3.2, titre Au lieu de « chambres de pompes », lire « chambres des pompes ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/23)

7.2.3.2.1 Au lieu de « chambres de pompes », lire « chambres des pompes ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/23)

7.2.3.20.1 Modifier la deuxième phrase comme suit :

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

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

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

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/25)

7.2.4.13.1 Au lieu de « chambre de pompes », lire « chambre des pompes ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/23)

Chapitre 8.1

8.1 Modification sans objet en français.

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/19)

8.1.2.1 l) Modifier de sorte qu'il se lise comme suit :

« l) pour les bateaux ayant nécessité la réparation d'installations et équipements protégés contre les explosions et de systèmes de protection autonomes, l'attestation visée au 8.1.7.3. ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/42)

8.1.2.4 Modifier de sorte qu'il se lise comme suit :

« Les consignes écrites visées au 5.4.3 doivent être mises à la disposition du conducteur avant le chargement. Elles doivent être facilement accessibles dans la timonerie.

À bord des bateaux à marchandises sèches, les documents de transport doivent être mis à la disposition du conducteur avant le chargement et, à bord des bateaux-citernes, ils doivent être mis à sa disposition après le chargement et avant le commencement du voyage. ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/42)

8.1.6.2, première phrase Au lieu de « ISO 13765:2018 », lire « EN 13765:2018 ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/26)

Chapitre 8.6

8.6 Modification sans objet en français.

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/19)

Chapitre 9.1

9.1.0.40.2.1 Au lieu de « salles des pompes », lire « chambres des pompes ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/23)

Chapitre 9.3

9.3 Modification sans objet en français.

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/19)

9.3.x.40.2.1 Au lieu de « salles des pompes », lire « chambres des pompes ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/23)

9.3.x.51 c) Modification sans objet en français.

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/21, tel que modifié)

9.3.2.17.7 et 9.3.3.17.7 Au lieu de « salle des pompes », lire « chambre des pompes » (deux fois).

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/23)

9.3.3.25.12 Au troisième paragraphe, supprimer « 9.3.3.25.2 g) ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/28)

Annexe III

[Original : anglais et français]

Corrections à apporter au document ECE/TRANS/325 (édition 2023 de l'ADN) (ne nécessitant pas l'acceptation par les Parties contractantes)

- 1. Chapitre 9.3, 9.3.3.40.2.16 e)**
Modification sans objet en français.
(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/17)
- 2. Chapitre 8.1, 8.1.2.6**
Modification sans objet en français.
(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/30)
- 3. Chapitre 9.3, 9.3.4.3.1.2.2.1.3, deux fois**
Modification sans objet en français.
(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/30)
- 4. Chapitre 9.3, 9.3.4.3.1.4.1**
Modification sans objet en français.
(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/30)
- 5. Chapitre 9.3, 9.3.4.3.1.4.1 (Tableau)**
Modifications sans objet en français.
(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/30)
- 6. Chapitre 9.3, 9.3.4.3.1.5.3**
Modification sans objet en français.
(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/30)
- 7. Chapitre 9.3, 9.3.4.4.6.1**
Modification sans objet en français.
(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/30)
- 8. Chapitre 9.3, 9.3.4.4.7**
Modification sans objet en français.
(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/30)
- 9. Chapitre 9.3, 9.3.4.4.8.1**
Modification sans objet en français.
(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/30)