



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-quatrième session**

Genève, 26-30 août 2024

Point 5 de l'ordre du jour provisoire

Rapports des groupes de travail informels**Rapport du groupe de travail informel des sociétés
de classification ADN recommandées
sur sa vingt-septième réunion****Communication des sociétés de classification ADN recommandées* ****

Date : 27 mars 2024, 9 h 30-11 h 30

Lieu : En ligne

Participants :

- Bureau Veritas (BV) : M. Guy Jacobs ;
- Registre de la navigation croate (CRS) : MM. Ivan Bilić-Prcić et Vedran Klisarić ;
- Det Norske Veritas (DNV) : M. Torsten Døsdahl ;
- Lloyds Register (LR) : MM. Ad Bus, Bas Joormann (Président) et Karel Vinke ;
- Registro Italiano Navale (RINA) : M. Pavlos Safralis ;
- Registre fluvial russe (RCS) : M. Michael Kozin ;
- Registre maritime russe (RS) : M. Sergey Legusha ;
- Registre ukrainien de la navigation (UR) : M. Mykola Slozko ;
- Délégation belge (observateur) : M. Didier Delaere ;
- Délégation allemande (observateur) : M. Manfred Weiner.

* Diffusée en allemand par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2024/36.

** A/78/6 (Sect. 20), tableau 20.5.



1. Ouverture de la réunion

1. Le Président a ouvert la réunion et souhaité la bienvenue aux participants.

2. Rapport sur les travaux de la vingt-sixième réunion, état d'avancement des tâches à entreprendre (document 24.IG.10)*a) Oxyde de propylène (tâche : LR)*

2. L'examen de cette question n'ayant plus lieu d'être, il a été décidé de le clore.

b) Évaluation des risques pour les jets à haute pression (tâche : RINA)

3. Un atelier avait eu lieu et les résultats présentés dans les documents HVV_ADN et Hazid_HVV étaient à l'examen. M. Weiner a demandé des informations sur la pratique qui avait cours lors du transport de cargaisons à haute température. Il faudrait vérifier ce qu'il en était, mais selon M. Vinke, la température des vapeurs étant inférieure à celle des liquides, aucun réel problème ne se posait. Il contacterait l'Union européenne de la navigation fluviale (UENF) afin de se renseigner sur les produits transportés à haute température (**tâche : LR**).

4. M. Weiner a en outre proposé d'examiner le lien entre la température des liquides et celle des vapeurs avec le groupe de travail informel des matières. Le RINA se rapprocherait de la présidence dudit groupe à ce sujet (**tâche : RINA**). M. Dosdahl a précisé en outre que la question de la largeur de l'interstice devrait être traitée de manière plus approfondie dans le rapport. En ce qui concerne les produits transportés à des températures plus élevées, l'interstice maximal de sécurité doit être déterminé à 60 degrés et à la température réelle de transport. Il a été décidé que toutes les sociétés examineraient le document et enverraient leurs observations au RINA en vue de sa mise à jour (**tâche : tous les participants**). Le RINA procéderait à cette mise à jour et formulerait une proposition à l'intention du Comité de sécurité de l'ADN (**tâche : RINA**).

c) Liste des interprétations (tâche : CRS)

5. La liste avait déjà été établie, mais n'avait toujours pas été soumise, car les délégations des États membres avaient encore la possibilité de faire part de leurs observations. M. Weiner a demandé qu'un délai supplémentaire soit accordé pour l'examen du document, car il n'était pas convaincu par l'approche adoptée. Il enverrait ses observations au CRS, qui mettrait ensuite à jour le document et le soumettrait au Comité de sécurité de l'ADN (**tâche : CRS**).

d) Actualisation du 9.3.4 de l'ADN (tâche : LR)

6. M. Joorman a fait savoir au groupe qu'une proposition de mise à jour était en cours d'élaboration, avec le concours de l'Organisation néerlandaise pour la recherche scientifique appliquée (TNO). En outre, le tableau présentant le déplacement maximal, décrit dans le document 27IG.yy de BV, serait mis à jour pour prendre en compte jusqu'à 30 000 tonnes. Le LR organiserait une réunion avec les parties prenantes au projet afin d'examiner l'effet potentiel de cette proposition sur la conception des bateaux (**tâche : LR**).

e) Définition de la salle des machines (document 26IG.02) (tâche : BV)

7. L'examen de cette question avait déjà été clos, la proposition ayant été adoptée par le Comité de sécurité de l'ADN à sa session de janvier 2024.

f) Élaboration d'un document sur les dispositifs de prise d'échantillon (par. 3 c) du rapport) (tâche : LR)

8. Les sociétés de classification avaient déjà exposé leurs points de vue à ce sujet et s'étaient mises d'accord. La Belgique était aussi d'avis que le dispositif de prise d'échantillon de type fermé devait se trouver à bord lorsque sa présence était indiquée dans le certificat d'agrément. M. Weiner a précisé que toute proposition de modification de l'ADN devait aussi comporter les implications financières et opérationnelles pour les exploitants de barges. Plusieurs participants ont expliqué que les bateaux munis d'un certificat d'agrément

mentionnant un dispositif de prise d'échantillon de type fermé étaient déjà équipés d'un tel dispositif.

9. À l'issue d'un échange de vues, les participants ont considéré qu'il demeurerait utile d'élaborer un document comprenant une explication sur ce sujet afin de poursuivre les débats sur ce point (**tâche : LR**).

3. **Tâches à entreprendre découlant de la session de janvier 2024 du Comité de sécurité de l'ADN (rapport ECE/TRANS/WP.15/AC.2/88)**

Partie VI, section E, par. 1, du rapport – 1.15.3.8 de l'ADN : systèmes d'assurance-qualité des sociétés de classification

10. Le Président a rappelé au groupe la demande que lui avait adressée le Comité de sécurité de l'ADN, à savoir soumettre un document officiel faisant valoir leur certification en cours de validité, conformément à la norme EN ISO/IEC 17020:2012 (à l'exception du 8.1.3) (**tâche : tous les participants**).

4. **Proposition d'actualisation concernant l'agrément (tâche : BV et LR)**

11. M. Joormann a fait le point sur l'état d'avancement des travaux à ce sujet. La question était toujours à l'examen, mais un document plus détaillé et une éventuelle proposition d'amendement à l'ADN seraient soumis (**tâche : LR et BV**). M. Delaere a exposé le point de vue de la Belgique et le problème que rencontrent les autorités du pays avec les audits menés dans les sociétés de classification. M. Joormann a expliqué la manière dont les Pays-Bas procèdent et a ajouté qu'il lui semblait qu'une approche semblable pouvait aussi être mise en place par d'autres autorités, comme celles de la Belgique et du Luxembourg. Il a aussi été suggéré que la Belgique participe aux audits d'autres autorités compétentes, bien que cela puisse être difficile à mettre en œuvre.

5. **Questions techniques**

Bateau-citerne du type G sans pont (document 27IG.02 LR)

12. M. Joormann a présenté le sujet. Tous les participants étaient d'accord pour dire que, du point de vue technique ou du point de vue de la sécurité, il n'était sans doute pas nécessaire qu'un bateau-citerne du type G soit doté d'un pont. Le libellé de l'ADN prêtait toutefois à confusion. Il a été décidé qu'un document serait soumis au Comité de sécurité de l'ADN pour éclaircir ce point. Le LR se rapprocherait de la délégation néerlandaise en vue d'une collaboration sur cette question (**tâche : LR**).

6. **Questions diverses**

Question relative aux signatures électroniques (document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2024/14, par. 8)

13. Le Président a fait observer que la délégation néerlandaise souhaitait être informée de la manière dont les sociétés procédaient à cet égard. M. Dosdahl a précisé qu'il existe des directives de l'Organisation maritime internationale pour la délivrance des certificats électroniques (document FAL.5/Circ.39/Rev.2). M. Joormann en informerait la délégation néerlandaise. Le LR prendrait part au groupe de travail spécial des certificats électroniques.

7. **Réunion suivante**

14. La réunion suivante se tiendrait le mercredi 23 octobre 2024, très probablement en ligne.

8. **Clôture de la réunion**

15. Le Président a remercié tous les participants pour ces débats fructueux et a clôturé la réunion.