



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

**Groupe de travail des transports
de marchandises dangereuses**

Réunion commune d'experts sur le 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)

Vingtième session
Genève, 23-27 janvier 2012

**Rapport de la Réunion commune d'experts sur le
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 vingtième session***

* Diffusé en langue allemande par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote CCNR/ZKR/ADN/WP.15/AC.2/42.

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1	4
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	2	4
III. Élection du Bureau (point 2 de l'ordre du jour)	3	4
IV. État de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) (point 3 de l'ordre du jour)	4	4
V. Propositions d'amendements du Règlement annexé à l'ADN (point 4 de l'ordre du jour)	5-47	5
A. Travaux de la Réunion commune RID/ADR/ADN	5-9	5
B. Autres propositions	10-47	5
1. Langue de la version imprimée de l'ADN et du Règlement y annexé à bord des bateaux	10	5
2. Modifications de références relatives à la réglementation internationale	11	6
3. Modifications sémantiques	12-13	6
4. Tableau C, No. ONU 1005 Ammoniac Anhydre	14	6
5. Tableau C, No. ONU 1708, correction	15	6
6. Tuyauteries et tuyauteries flexibles	16	6
7. Interprétation du 9.3.2.15	17-18	6
8. Obligations des sociétés de classification	19	7
9. Correction au 5.4.1.1.3 et à la disposition spéciale 650 (e)	20	7
10. Stabilité des bateaux-citernes transportant des marchandises dangereuses	21-30	7
11. Prescriptions en matière de ventilation	31-32	8
12. Rapport sur la quatrième session du groupe de travail informel sur les matières	33-35	9
13. Retrait d'une société de classification recommandé par le Comité d'Administration (paragraphes 1.15.2.5, 1.15.2.7)	36	9
14. Amendement au 2.2.2.2.2	37	9
15. Liste de contrôle	38-39	9
16. Protection contre l'explosion sur les bateaux-citernes	40	9
17. Moyens d'évacuation	41-42	10
18. Plaque métallique avec copie du certificat d'agrément (8.1.2.6 et 8.1.2.7)	43	10
19. Normes	44-45	10
20. Transport en bateaux-citernes d'isomères du pentane, octane, et hexane, autres que les "n"	46-47	10

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
VI. Catalogue de questions (point 5 de l'ordre du jour)	48-51	11
VII. Questions relatives à l'agrément des sociétés de classification (point 6 de l'ordre du jour)	52-54	11
A. Liste des sociétés de classifications agréées	52	11
B. Rapport de la réunion des sociétés de classification recommandées ADN (Bruxelles, 29 septembre 2011)	53-54	11
VIII. Autorisations spéciales, dérogations et équivalences (point 7 de l'ordre du jour) ..	55-58	12
A. Utilisation de gaz naturel liquéfié (GNL) pour la propulsion des bateaux	55-56	12
B. Dérogation pour le transport d'huiles de chauffe lourdes	57	12
C. Autorisation spéciale pour le transport du numéro ONU 1972.....	58	12
IX. Programme de travail et calendrier des réunions (point 8 de l'ordre du jour)	59-62	12
A. Programme de travail.....	59	12
B. Projet de feuille de route de la CEE-ONU pour la promotion des systèmes de transport intelligents	60-61	13
C. Calendrier des réunions	62	13
X. Questions diverses (point 9 de l'ordre du jour)	63-66	13
A. Échange d'informations sur la mise en oeuvre des 7.1.5.4.3 et 7.2.5.4.3 (distances de stationnement)	63-64	13
B. Demande de statut consultatif.....	65	13
XI. Adoption du rapport (point 10 de l'ordre du jour).....	66	13
Annexes		
I. Projet d'amendements au Règlement annexé à l'ADN pour entrée en vigueur le 1er janvier 2013		14
II. Projet d'amendements au Règlement annexé à l'ADN pour entrée en vigueur le 1er janvier 2015		27

I. Participation

1. La Réunion commune d'experts sur le 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 vingtième session à Genève du 23 au 27 janvier 2012. Des représentants des pays suivants ont pris part aux travaux de cette session: Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Croatie, Fédération de Russie, France, Pays-Bas, Roumanie, Serbie, Slovaquie, Suisse et Ukraine. Un représentant de l'Union européenne a également participé à la session. Étaient représentées les organisations intergouvernementales suivantes: la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) et la Commission du Danube. Les organisations non gouvernementales suivantes étaient également représentées: l'Association de l'industrie pétrolière européenne (EUROPIA), l'Association internationale des sociétés de classification (AIS), le Comité international de prévention des accidents du travail de la navigation intérieure (CIPA), le Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC), l'Union européenne de navigation fluviale (UENF), la European River-Sea-Transport Union (ERSTU) et la Federation of European Tank Storage Associations (FETSA). Suite à la décision du Comité à sa dix-neuvième session (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/40, par. 48), les Sociétés de classification recommandées ADN ont également participé.

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

Documents: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/41 et Add.1
Document informel: INF.26 (Secrétariat)

2. Le Comité de sécurité a adopté l'ordre du jour qui avait été établi par le secrétariat, tel que modifié par le document informel INF.26 pour tenir compte des documents informels INF.1 à INF.45.

III. Election du Bureau (point 2 de l'ordre du jour)

3. Sur proposition du représentant des Pays-Bas, M. H. Rein (Allemagne) et M. B. Birkhuber (Autriche) ont été élus respectivement Président et Vice-Président pour les sessions de 2012.

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

4. Le Comité de sécurité a noté que, depuis la dernière session, la République tchèque avait adhéré à l'ADN, ce qui portait à dix-sept le nombre de Parties contractantes (Allemagne, Autriche, Bulgarie, Croatie, Fédération de Russie, France, Hongrie, Luxembourg, Pays-Bas, Pologne, République de Moldova, République tchèque, Roumanie, Serbie, Slovaquie, Suisse et Ukraine).

V. Propositions d'amendements du 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.1/124 et Add.1
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/30/Add.1
ECE/TRANS/WP.15/212

Documents informels: INF.13 (Secrétariat)
INF.14 (Secrétariat)
INF.16 (EBU)
INF.35 (Secrétariat)
INF.36 (Secrétariat)

5. Le Comité de sécurité a confirmé les amendements déjà adoptés (INF.14) et apporté quelques corrections (INF.16 et INF.36) et des modifications au 7.2.4.40 et 9.3.X.40.1 (voir annexe I).

6. Le Comité de sécurité a également adopté les amendements proposés par la Réunion commune RID/ADR/ADN en tenant compte le cas échéant des modifications apportées par le WP.15 sur la base du document informel INF.13 avec quelques corrections (voir annexe I).

7. Le Comité de sécurité a noté (INF.35) que la Réunion commune RID/ADR/ADN avait prévu l'incorporation de dispositions relatives au transport de conteneurs pour vrac souples dans le RID, l'ADR et l'ADN afin de mettre en œuvre les nouvelles recommandations de l'ONU pour permettre l'utilisation de ces conteneurs. Il a noté que les dispositions en question avaient été introduites dans le Code IMDG pour le transport maritime, assorties de certaines conditions d'arrimage en cales, à condition toutefois qu'ils ne soient pas contenus dans des véhicules, wagons ou conteneurs.

8. Il a noté également que le Groupe de travail WP.15 et le Comité d'experts du RID avaient décidé de ne pas introduire pour l'instant des dispositions dans l'ADR et le RID qui permettraient ces transports.

9. Le président a demandé s'il y avait des objections à l'introduction des textes proposés par la Réunion commune, qui pourraient être éventuellement assortis des mesures acceptées pour le transport maritime. Une délégation a émis une objection, et aucune délégation n'ayant appuyé l'introduction de ces dispositions, le transport de ces conteneurs pour vrac souples ne sera pas autorisé par l'ADN 2013 en navigation intérieure.

B. Autres propositions

1. Langue de la version imprimée de l'ADN et du Règlement y annexé à bord des bateaux

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/1 (Autriche)

10. La proposition d'amendement au 8.1.2.8 a été adoptée (voir annexe I).

2. Modifications de références relatives à la réglementation internationale

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/2 (France)

Document informel: INF.41 (Secrétariat)

11. La proposition de remplacer les références au "Recueil BC" par des références au "Code IMSBC" de l'Organisation maritime internationale (OMI) a été adoptée (voir annexe I).

3. Modifications sémantiques

Documents: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/3 (France)
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/4 (France)

12. Une proposition de modification à la note explicative de la colonne (8) du tableau A (texte français du 3.2.1) a été adoptée (voir annexe I).

13. Pour les propositions de modifications concernant l'utilisation du terme "Etat de la citerne à cargaison", le représentant de la France a été prié de préparer une proposition plus approfondie pour la prochaine session.

4. Tableau C, No. ONU 1005 Ammoniac anhydre

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/11 (CEFIC)
Document informel: INF.33 (CEFIC)

14. La proposition d'ajouter "+ N1" dans la colonne (5) a été adoptée (voir annexe I). Celle de supprimer le danger "2.1" n'a pas été adoptée compte tenu de la disposition spéciale 23 applicable selon le tableau A et impliquant un danger d'inflammabilité.

5. Tableau C, No. ONU 1708, correction

Document informel: INF. 34 (CEFIC)

15. Les propositions d'amendement à la colonne (5) pour les isomères ortho et méta de la toluidine liquide ont été adoptées (voir annexe I).

6. Tuyauteries et tuyauteries flexibles

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/6 (UENF)

16. Le Comité de sécurité a adopté les propositions de l'UENF avec quelques modifications suivant les diverses versions linguistiques (voir annexe I). Le secrétariat a été prié de vérifier la cohérence de la terminologie dans l'ensemble du Règlement annexé pour les versions anglaise, française et russe et d'apporter le cas échéant les corrections nécessaires.

7. Interprétation du 9.3.2.15

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/7 (Sociétés de classification recommandées ADN)

17. Le Comité de sécurité a confirmé l'interprétation proposée pour le 9.3.2.15 et la manière de calculer l'étendue de l'avarie latérale. Les avis étaient cependant partagés sur la question de savoir si cette interprétation suffisait ou s'il convenait de la concrétiser par des amendements au texte du 9.3.2.15.

18. Les sociétés de classification recommandées ADN ont été invitées à réfléchir à la question et à proposer une solution pour la prochaine session, à savoir soit des amendements au 9.3.2.15, soit la publication de l'interprétation d'une manière ou d'une autre.

8. Obligations des sociétés de classification

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/9 (Sociétés de classification recommandées ADN)

19. La proposition de modification du 1.15.4 a été adoptée, avec une correction au texte allemand du 1.15.4.3 (voir annexe I).

9. Correction au 5.4.1.1.3 et à la disposition spéciale 650 (e)

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/12 (CEFIC)

20. Le Comité de sécurité est convenu qu'il n'y a pas lieu de faire référence aux codes tunnels ADR dans les exemples donnés dans l'ADN, et a donc adopté les propositions de correction des versions française et allemande (voir annexe I).

10. Stabilité des bateaux-citernes transportant des marchandises dangereuses

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/14 (Allemagne)

Documents informels: INF.21 (Sociétés de classification recommandées ADN)
INF.23 (Suisse)
INF.29 (UENF)
INF.43 (Secrétariat)

21. La proposition de l'Allemagne visait à tirer les leçons du chavirage du bateau-citerne "Waldhof" sur le Rhin en janvier 2011 et à modifier le Règlement afin d'améliorer la sécurité et d'éviter que de tels accidents ne se reproduisent. Elle résultait des travaux de trois réunions d'un groupe informel auxquelles avaient participé des représentants de parties contractantes à l'ADN et secteurs professionnels concernés. Il en ressortait que la réglementation devrait être améliorée dans trois domaines principaux:

- Formation de l'équipage pour les questions relatives à la stabilité des bateaux;
- Gestion de la liste des matières autorisées dans un bateau-citerne donnée par les sociétés de classification;
- Documentation relative à la stabilité.

22. Le Comité de sécurité a adopté en conséquence des amendements au Règlement annexé à l'ADN sur la base des principes ci-dessous (voir annexe I).

Formation de l'équipage

23. Au moins un des conducteurs du bateau, qu'il s'agisse de bateaux à cargaison sèche ou de bateaux-citernes, doit posséder la qualification d'expert suivant les prescriptions du chapitre 8.2 selon la cargaison transportée. Ce conducteur devra être désigné "conducteur responsable" dans la documentation de bord. S'il ne l'est pas, tous les conducteurs du bateau doivent posséder la qualification d'expert.

24. Aux programmes de formation actuels s'ajouteront désormais des cours de stabilité. À ce sujet, le représentant de la Slovaquie a indiqué que les conducteurs de bateaux sur le Danube, quelle que soit la marchandise transportée, possèdent déjà une formation en matière de stabilité, et il a souhaité éviter la duplication des formations et examens.

25. Il conviendrait de prévoir des mesures transitoires: deux ans pour permettre aux organismes de formation et aux administrations de mettre en place les programmes de formation et les examens (2013-2014) et cinq ans (2015-2019) pour

que les conducteurs puissent valider leur formation stabilité soit à l'occasion de leur formation initiale, soit à l'occasion de leur formation de recyclage.

Gestion de la liste des matières

26. Le représentant des Sociétés de classification recommandées ADN a indiqué que les amendements fréquents à la liste des matières du tableau C rendait très difficile la mise à jour tous les deux ans de la liste de toutes les matières qu'un bateau sous le contrôle d'une société de classification est autorisé à transporter, surtout s'il faut en outre y associer, pour chaque matière, des critères de résistance et de stabilité et la compatibilité de la matière avec les matériaux de construction. Il a suggéré que la gestion de cette liste relève désormais de la responsabilité du propriétaire en fonction seulement des matières effectivement transportées ou que le propriétaire souhaite transporter.

27. Le Comité de sécurité a accepté l'idée d'un partage des responsabilités entre sociétés de classification et propriétaires de bateaux en ce qui concerne la gestion de la liste des matières autorisées au transport en bateaux-citernes sous réserve que les intéressés se mettent d'accord sur les procédures, sachant que l'autorité compétente doit disposer de cette liste en temps réel et que les sociétés de classification restent responsables pour sa validation.

28. Le Comité de sécurité a adopté à cet effet un amendement au 1.16.1.2.5 (voir annexe I).

Prescriptions relatives à la stabilité des bateaux-citernes

29. Le Comité de sécurité a adopté les nouvelles dispositions proposées pour:

- le traitement de l'eau de ballastage;
- le degré de remplissage pour les matières de densités différentes;
- la preuve de la stabilité à l'état intact sous réserve de quelques modifications (voir annexe I).

30. Il a été relevé que certains bateaux bénéficient de mesures transitoires pour l'application des prescriptions en matière de stabilité jusqu'en 2044. Ils devraient donc être exemptés de ces nouvelles mesures en principe, mais il conviendrait d'examiner si certaines de ces nouvelles dispositions ne pourraient pas leur être appliquées.

11. Prescriptions en matière de ventilation

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/13 (UENF)

Document informel: INF.40 (UENF)

31. Les propositions de modification du 7.1.4.12.2 et de la prescription supplémentaire VE02 au 7.1.6.12, telles que présentées dans le document informel INF.40 ont été appuyées par quelques délégations, mais, mises aux voix, n'ont pas été adoptées.

32. Le représentant de l'Autriche a proposé d'indiquer, dans la prescription supplémentaire VE02, que dans le cas de transport de conteneurs en cales ouvertes, la ventilation n'est requise que si l'on a des raisons de croire que les cales ne sont pas exemptes de gaz. Cette proposition, mise aux voix, a été adoptée (voir annexe I).

12. Rapport sur la quatrième session du groupe de travail informel sur les matières

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/5 (Allemagne)

Documents informels: INF.27 (UENF)
INF.32 (Allemagne)

33. Les propositions du groupe de travail informel relatives aux tableaux A et C ont été adoptées (voir annexe I).

34. Le Comité de sécurité a entériné la recommandation du groupe que les matières dangereuses pour l'environnement du groupe N1, comme les huiles de chauffe lourde, doivent être transportées en bateaux-citernes du type C si la pression de vapeur à 50 °C est supérieure ou égale à 1 kPa, et peuvent être transportées en bateaux-citernes du type N fermé à double-coque si cette pression est inférieure à 1 kPa. Le diagramme de décision du 3.2.3 a été modifié en conséquence (voir annexe I). Une mesure transitoire proposée par l'UENF n'a pas été jugée nécessaire.

35. Il a été décidé d'indiquer également qu'il ne faut pas chauffer les collecteurs de gaz à bord s'il n'est pas possible de les relier à des collecteurs de gaz à terre (voir annexe I).

13. Retrait d'une société de classification recommandé par le Comité d'administration (paragraphes 1.15.2.5 à 1.15.2.7)

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/8 (Sociétés de classification recommandées ADN)

Document informel: INF.39 (Secrétariat)

36. Le Comité de sécurité a adopté les amendements aux 1.15.2.6 et 1.15.2.7 tels que revus pendant la session (INF.39) (voir annexe I).

14. Amendement au 2.2.2.2.2

Document informel: INF.9 (Pays-Bas)

37. La proposition d'amendement a été adoptée (voir annexe I).

15. Liste de contrôle

Document informel: INF.10 (Commission du Danube)

38. Suite aux discussions qui avaient eu lieu à la dernière session sur la proposition ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2011/40 de l'Autriche (voir ECE/TRANS/WP.15/AC.2/40, paras 25-26), le Comité de sécurité a accepté l'offre de la Commission du Danube pour une session d'un groupe informel sur la liste de contrôle dans les locaux de la Commission du Danube les 16 (après-midi) et 17 (matin) avril 2012. La Commission du Danube et le représentant de l'Allemagne discuteront des arrangements possibles pour que les travaux bénéficient d'une interprétation en allemand, français et russe.

39. Le représentant de l'Autriche a invité toutes les délégations qui ne l'ont pas encore fait à lui fournir des commentaires écrits sur la proposition.

16. Protection contre l'explosion sur les bateaux-citernes

Document informel: INF.12 (Allemagne et Pays-Bas)

40. Le Gouvernement de l'Allemagne organisera une session d'un groupe de travail informel d'experts pour préparer une proposition visant à améliorer la prévention des accidents dus à des explosions sur les bateaux-citernes.

17. Moyens d'évacuation

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/16

Documents informels: INF.20 (Suisse)
INF.28 (UENF)
INF.31 (Pays-Bas)

41. Le Comité de sécurité a adopté, pour entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2015, les amendements proposés dans le document informel INF.31 avec quelques modifications, et avec l'ajout des amendements proposés dans le document de base ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/16 relatifs à la partie 8, section 8.6.3, question 4 et explications y relatives (voir annexe II).

42. Le groupe de travail informel sur les moyens d'évacuation a été invité à préparer des dispositions plus détaillées pour les définitions de "refuge", "zone de sécurité" et "écran d'eau" et à proposer une règle qui indiquerait clairement que les autorités locales ont le droit de formuler des règles plus rigides.

18. Plaque métallique avec copie du certificat d'agrément (8.1.2.6 et 8.1.2.7)

Document informel: INF.18 (Autriche)

43. La proposition de modifications aux 8.1.2.6 et 8.1.2.7 permettant d'employer des plaques synthétiques à la place des plaques métalliques a été adoptée avec une modification supplémentaire au 9.3.X.0.3 (voir annexe I).

19. Normes

Document informel: INF.30 (UENF)

44. Le Comité de sécurité a noté que la Réunion commune RID/ADR/ADN a mis en place un mécanisme pour assurer la mise à jour des références aux normes contenues dans les dispositions communes aux trois modes de transport. La CCNR envisage également un mécanisme global pour vérifier les références aux normes dans les divers instruments relatifs à la navigation rhénane.

45. Le Comité de sécurité a estimé qu'il serait également utile de mettre en place un tel mécanisme pour les références aux normes figurant dans le Règlement annexé à l'ADN. Un groupe de travail informel se réunira à l'invitation du Gouvernement de l'Allemagne pour formuler des propositions à cette fin.

20. Transport en bateaux-citernes d'isomères du pentane, octane et hexane, autres que les isomères "n-"

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/10 (CEFIC)

46. Après une première discussion de la proposition, le représentant du CEFIC a proposé d'ajouter des rubriques spécifiques au tableau C pour les isomères autres que les isomères "n-" similaires aux rubriques N.S.A.

47. Le Comité de sécurité a estimé que cette proposition devrait être examinée en premier lieu par le groupe de travail informel sur les matières.

VI. Catalogue de questions (point 5 de l'ordre du jour)

Documents informels: INF.9, INF.10 et INF.11 (Groupe de travail informel sur le catalogue de questions) (soumis à la dix-neuvième session)
INF.22 (Secrétariat)

48. Le Comité de sécurité s'est félicité de la contribution de la Commission du Danube à la traduction de l'adaptation du catalogue de questions à l'ADN 2011, et a prié le secrétariat de mettre à disposition cette adaptation sur son site internet dans toutes les quatre langues.

49. Il a appelé les délégations à participer plus activement aux sessions du groupe de travail.

50. Le Comité de sécurité a noté que le questionnaire sur la formation et les examens ADN (INF.8 présenté à la dix-neuvième session) avait été traduit en anglais par le secrétariat de la CEE-ONU et en russe par la Commission du Danube. Il avait été communiqué dans toutes les langues aux membres du Comité de sécurité en octobre 2011.

51. Pour l'instant, seules la Belgique (INF.19 de la dix-neuvième session) et la Serbie (INF.22 de la présente session) y avaient répondu. Toutes les délégations gouvernementales ont été invitées à fournir les informations demandées.

VII. Questions relatives à l'agrément des sociétés de classification (point 6 de l'ordre du jour)

A. Liste des sociétés de classification agréées

52. Depuis la dernière session, des sociétés de classification ont été agréées par l'Autriche (Bureau Veritas), la Slovaquie (Russian Maritime Register of Shipping et Shipping Register of Ukraine) et l'Ukraine (Shipping Register of Ukraine). La liste des sociétés agréées est disponible sur le site internet du secrétariat (www.unece.org/trans/danger/publi/adn/adnclassifications.html).

B. Rapport de la réunion des sociétés de classification recommandées ADN (Bruxelles, 29 septembre 2011)

Document informel: INF.6 (Sociétés de classification recommandées ADN)

53. Le Comité de sécurité a pris note du rapport.

54. Pour la question de l'interprétation des mesures transitoires requérant la conformité ou l'équivalence aux prescriptions de construction pour le classement en première cote d'une société de classification agréée (point 6d) du rapport) (1.6.7.2.2.2 et tableau du 1.6.7.3 en rapport avec l'application du 9.3.3.8.1), le Comité de sécurité a indiqué que même si un bateau n'a pas été construit sous la supervision d'une société de classification, on peut considérer qu'il remplit les prescriptions de construction pour le classement en première cote s'il peut être prouvé que les prescriptions techniques du Règlement annexé à l'ADN sont satisfaites. Cette question pourrait être approfondie mais sous réserve que le problème soit exposé plus en détail.

VIII. Autorisations spéciales, dérogations et équivalences (point 7 de l'ordre du jour)

A. Utilisation de gaz naturel liquéfié (GNL) pour la propulsion des bateaux

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/15 (Pays-Bas)

Documents informels: INF.1 à INF.5 (Pays-Bas)
INF.15 (CCNR)
INF.25 (Pays-Bas)
INF.38 (Pays-Bas)

55. Compte tenu des informations fournies pour le bateau "Argonon" (notamment évaluation de danger dans le document informel INF.5 et recommandation de la CCNR sur la base du projet du document informel INF.15), et de la procédure prévue au 1.5.3.2, le Comité de sécurité a décidé (par quatre voix pour et aucune objection) de demander au Comité d'administration d'adopter une décision (voir INF.25) pour permettre au Gouvernement des Pays-Bas de délivrer une dérogation permettant d'utiliser, à titre d'essai, le bateau "Argonon" propulsé au carburant diesel et au GNL pour le transport de marchandises dangereuses.

56. Le Comité de sécurité n'a pas accepté d'étendre cette recommandation à d'autres bateaux car des informations aussi détaillées sur ces autres bateaux n'avaient pas été fournies.

B. Dérogation pour le transport d'huiles de chauffe lourdes

Document informel: INF.7 (Belgique)

57. Le Comité de sécurité a noté que la Belgique, qui n'est toujours pas partie contractante à l'ADN, accepte le transport des huiles de chauffe lourdes dans les conditions fixées par dérogation selon l'accord multilatéral ADN/M002.

C. Autorisation spéciale pour le transport du numéro ONU 1972

Document informel: INF.8 (Pays-Bas)

58. La demande d'autorisation sera présentée à la prochaine session.

IX. Programme de travail et calendrier des réunions (point 8 de l'ordre du jour)

A. Programme de travail

Documents: ECE/TRANS/WP.15/2011/7 (Secrétariat)
ECE/TRANS/WP.15/2011/8 (Secrétariat)

59. Le Comité de sécurité a pris note des projets de programme de travail adoptés par le groupe WP.15 pour soumission au Comité des transports intérieurs et a entériné les parties concernant ses activités.

B. Projet de feuille de route de la CEE-ONU pour la promotion des systèmes de transport intelligents

Document: ECE/TRANS/WP.15/2011/12 (Secrétariat)

60. Le Comité de sécurité a noté la trame proposée par le secrétariat pour l'établissement du projet de feuille de route pour la promotion des systèmes de transport intelligents, notamment le contenu de la mesure 12 relative aux transports des marchandises dangereuses.

61. Le Président a attiré l'attention sur les travaux du groupe de travail informel sur la télématique de la Réunion commune RID/ADR/ADN. Les travaux montrent que l'utilisation de la télématique devrait permettre de contribuer à l'amélioration de la sécurité, mais qu'il faudra un certain temps pour la mise en place effective de systèmes performants à l'échelle de tous les pays parties contractantes au RID, l'ADR ou l'ADN. Il a également souligné la nécessité d'échange d'informations avec les autres organes subsidiaires du Comité des transports intérieurs, notamment le Groupe SC3, dans le cadre du développement de systèmes d'information en navigation fluviale.

C. Calendrier des réunions

62. La prochaine réunion est prévue du 27 au 31 août 2012, et le Comité administratif devrait se réunir le 31 août dans l'après-midi (sous réserve d'ajustements pour la date d'ouverture de la session). La date butoir pour la soumission des documents pour ces réunions est le 1^{er} juin 2012.

X. Questions diverses (point 9 de l'ordre du jour)

A. Echange d'informations sur la mise en œuvre des 7.1.5.4.3 et 7.2.5.4.3 (distances de stationnement)

Document informel: INF.11 (Allemagne)

63. Les délégations ont été invitées à fournir les informations demandées en ce qui concerne les distances minimales entre zones de stationnement prévues par les autorités compétentes et les zones résidentielles/ouvrages d'art etc., établies en pratique par ces autorités compétentes dans les divers pays.

64. Le représentant de la CCNR a indiqué qu'une étude était en cours pour le bassin Rhénan.

B. Demande de statut consultatif

Document informel: INF.17 (Secrétariat)

65. Le Comité de sécurité a accepté que l'ERSTU participe à ses travaux à titre consultatif.

XI. Adoption du rapport (point 10 de l'ordre du jour)

66. Le Comité a adopté le rapport sur sa vingtième session et ses annexes sur la base d'un projet préparé par le secrétariat.

Annexe I

Projet d'amendements au Règlement annexé à l'ADN pour entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2013

Les amendements selon le document informel INF.13 (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/30/Add.1, tel que modifié et complété par ECE/TRANS/WP.15/AC.1/124/Add.1, tel que modifié par ECE/TRANS/WP.15/212, annexe I) ont été adoptés avec les modifications suivantes:

1.2.1 Insérer une nouvelle définition pour lire comme suit:

"*CMNI*:"

la Convention relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (Budapest, 22 juin 2001)."

3.3 Dans la disposition spéciale 363, supprimer "des paragraphes a) ou b)" dans le premier paragraphe.

5.5.3.7.1 Remplacer "CMR/CIM" par "CMR/CIM/CMNI".

Les amendements selon le document informel INF.14 (compilation de ECE/TRANS/WP.15/AC.2/36, annexe III, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/38, annexe et ECE/TRANS/WP.15/AC.2/40/Add.1 ont été adoptés avec les modifications suivantes:

ECE/TRANS/WP.15/AC.2/36, annexe III

1.2.1 Modifier la définition de "Tuyauteries de chargement et de déchargement ou tuyauteries à cargaison" pour lire comme suit:

"*Tuyauteries de chargement et de déchargement (ou tuyauteries à cargaison)*: toutes les tuyauteries dans lesquelles peut se trouver la cargaison liquide ou gazeuse, y compris les tuyauteries rigides, les tuyauteries flexibles, pompes, filtres et dispositifs de fermeture correspondants;"

(*Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/6, tel que modifié*)

ECE/TRANS/WP.15/AC.2/40/Add.1

1.6.7.4.2, Tableau 2

Pour les Nos. ONU 3257 et 3295 (rubrique N.S.A.), insérer une instruction à la colonne (20) pour lire comme suit: "Insérer à la fin '*voir 3.2.3.3'".

1.6.7.4.2, Tableau 3

Pour les Nos. ONU 1202 (deux fois) et 1863, insérer une instruction à la colonne (20) pour lire comme suit: "Insérer à la fin '*voir 3.2.3.3'".

(*Document de référence: INF.36 tel que modifié*)

1.15.4 Modifier pour lire comme suit:

1.15.4.1 Les sociétés de classification recommandées s'engagent à coopérer entre elles de manière à garantir l'équivalence, du point de vue du niveau de sécurité de leurs normes techniques qui sont concernées par la mise en œuvre des dispositions du présent Accord.

1.15.4.2 Elles échangent leurs expériences au moins une fois par année lors de réunions communes et rendent compte annuellement au Comité de sécurité. Il y a lieu d'informer le secrétariat du Comité de sécurité de la tenue de ces réunions, ainsi que de donner aux Parties contractantes la possibilité d'y participer en qualité d'observateurs.

1.15.4.3 Les sociétés de classification recommandées s'engagent à appliquer les dispositions présentes et futures de l'Accord en tenant compte de leur date d'entrée en vigueur. Les sociétés de classification recommandées fournissent à la demande de l'autorité compétente tous les renseignements pertinents au sujet de leurs prescriptions techniques."

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/9)

3.2.3 Tableau C

Dans les nouvelles rubriques pour les Nos. ONU 1010, 1011 et 1969, colonne (8), remplacer "13" par "1". À la colonne (9), insérer "3".

(Document de référence: INF.16)

No. ONU 1153, colonne (16), remplacer "II A ⁷⁾" par "II B".

Nos. ONU 2057 et 2383, colonne (5), remplacer "+N2" par "+N3".

No. ONU 2430 Ne concerne pas la version française.

(Document de référence: INF.36)

No. ONU 2920 Remplacer "DIDECYLDIMETHYL" par "DODECYLDIMETHYL"

3.3 Dans la nouvelle disposition spéciale 658 b), remplacer "wagon/véhicule" par "wagon ou véhicule".

7.2.4.40 Remplacer "tuyaux raccordés" par "tuyauteries flexibles raccordées" et supprimer la deuxième phrase.

9.3.X.40.1 Remplacer "tuyaux raccordés" par "tuyauteries flexibles raccordées" et supprimer les crochets. Ajouter le texte suivant à la fin:

"- Le système d'alimentation en eau doit pouvoir être mis en marche depuis la timonerie et depuis le pont.

- Des mesures doivent être prises pour éviter le gel des collecteurs principaux d'incendie et des bouches."

Le document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/5 a été adopté avec les modifications suivantes:

Chapitre 3.2

Tableau A

Pour le No. ONU 2381, insérer "T" à la colonne (8).

Amendements de conséquence au tableau C:

Pour le No ONU 2381, à la colonne (3b), remplacer "F1" par "FT1", à la colonne (5), insérer "+ 6.1" après "3", à la colonne (18), remplacer "PP, EX, A" par "PP, EP, EX, TOX, A" et à la colonne (19), remplacer "1" par "2".

Tableau C

Dans la nouvelle rubrique No. ONU 3082, dans la colonne (5), remplacer "9+N1 (+CMR, F ou S)" par "9+CMR (N1, N2, F ou S)".

Ajouter le Nota suivant à la fin de la nouvelle observation à la colonne (20): "**NOTA:** Si le collecteur de gaz à bord n'est pas connecté à un collecteur de gaz à terre, le chauffage du collecteur de gaz à bord n'est pas autorisé."

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/5 et INF.32, tels que modifiés)

Autres amendements

Partie 1

Chapitre 1.2

1.2.1 Dans la définition de "Réglementation internationale", remplacer "le Recueil BC" par "le Code IMSBC".

1.2.1 Supprimer la définition de "Recueil BC".

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/2)

1.2.1 Insérer la nouvelles définitions suivantes:

"Code IMSBC:

Le Code maritime international des cargaisons solides en vrac de l'Organisation Maritime Internationale (OMI);"

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/2)

"Instrument de chargement:

Un instrument de chargement se compose d'un ordinateur (matériel informatique) et d'un programme (logiciel) qui offrent la possibilité d'assurer que dans tous les cas de ballastage ou de chargement:

- les valeurs maximales admissibles en matière de résistance longitudinale et de tirant d'eau ne sont pas dépassées; et
- la stabilité du bateau est conforme aux prescriptions applicables au bateau. La stabilité à l'état intact et la stabilité après avarie doivent être calculées à cet effet."

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/14, tel que modifié)

"Raccord de tuyau

tout raccordement ou élément de connexion d'un tuyau."

"Tuyau flexible

tout produit flexible, tubulaire et semi-fini en élastomère, en résine thermoplastique ou en acier inoxydable, comprenant un ou plusieurs revêtements et des garnitures."

"Tuyauterie flexible

tout tuyau flexible rattaché à ses deux extrémités, notamment au moyen de soudures, à des raccords de tuyaux; les raccords de tuyaux doivent être assemblés de manière qu'ils ne puissent être desserrés qu'à l'aide d'un outil."

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/6, tel que modifié)

Chapitre 1.4

1.4.2.2.1 Ajouter un nouveau alinéa j) pour lire comme suit:

"j) s'assurer que la liste des matières transportables par le bateau selon 1.16.1.2.5 est en accord avec le tableau C du chapitre 3.2 compte tenu des amendements qui y ont été apportés."

Chapitre 1.6

1.6.7.2.2.2 Ajouter au tableau une nouvelle rubrique libellée comme suit:

"7.2.3.20.1	Installation des indicateurs de niveau pour citernes et compartiments à ballastage	N.R.T. Pour les bateaux-citernes des types C et G et N à double coque Renouvellement du certificat d'agrément à partir du 1 ^{er} janvier 2013".
-------------	--	---

(Documents de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/14, tel que modifié)

1.6.7.2.2.2 Ajouter au tableau une nouvelle rubrique libellée comme suit

"8.1.6.2	Tuyauteries flexibles	Les tuyauteries flexibles correspondant aux normes antérieures EN 12115:1999, EN 13765:2003 ou EN ISO 10380:2003 peuvent être utilisées jusqu'au 31 décembre 2018".
----------	-----------------------	---

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/16 tel que modifié)

1.6.7.2.4 Ajouter une nouvelle disposition transitoire pour lire comme suit:

"1.6.7.2.4 Le paragraphe 9.3.X.13.3 peut s'appliquer jusqu'au 31 décembre 2014 dans la version applicable le 31 décembre 2012."

1.6.8 Ajouter une nouvelle disposition transitoire pour lire comme suit:

"1.6.8 Dispositions transitoires concernant la formation de l'équipage

Les dispositions des paragraphes 7.1.3.15, 7.2.3.15, 8.2.2.3, 8.2.2.4 et 8.2.2.5 relatives à l'expert à bord peuvent être appliqués jusqu'au 31 décembre 2014 dans la version applicable le 31 décembre 2012. Le conducteur responsable et la personne responsable du chargement ou déchargement d'une barge doivent être en possession avant le 31 décembre 2019 d'une attestation d'expert portant la mention: "Le titulaire de ce certificat a participé à un cours de formation en matière de stabilité de huit leçons".

La condition pour que cette mention puisse être portée au certificat est la participation du titulaire au cours de formation de base prescrit dans le Règlement en vigueur le 1er janvier 2013 ou la participation à un cours de recyclage de base qui, par exception aux dispositions du 8.2.2.5, comprend 24 leçons de 45 minutes, dont 8 leçons consacrés à la stabilité."

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/14 et INF.42, tels que modifiés)

Chapitre 1.15

Modifier le paragraphe 1.15.2.6 et le premier paragraphe de 1.15.2.7 pour lire comme suit:

"1.15.2.6 Le Comité d'administration institue à cet effet un nouveau comité d'experts, conformément à la procédure définie au 1.15.2.2, lequel doit adresser un rapport au Comité d'administration, dans un délai de six mois. Le Comité d'experts doit informer la société de classification et l'inviter à commenter les conclusions.

1.15.2.7 Si elle n'est pas en mesure de remplir les conditions et critères au paragraphe 1.15.3, le Comité d'administration peut décider que la société de classification a la possibilité de soumettre un plan permettant de surmonter dans un délai de six mois le manquement relevé et d'éviter toute récurrence, ou, conformément au paragraphe (7) c) de l'article 17, de retirer le nom de la société en question de la liste des sociétés recommandées pour agrément."

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/8 tel que modifié)

Chapitre 1.16

1.16.1.2.5 Modifier pour lire comme suit:

"Pour les bateaux-citernes, le certificat d'agrément doit être complété par une liste de toutes les matières dangereuses admises au transport dans le bateau-citerne établie par la société de classification agréée qui a classé le bateau (liste des matières transportables par le bateau). Dans la mesure exigée par la sécurité du transport, la liste doit contenir des réserves applicables à certaines matières dangereuses en ce qui concerne:

- les critères de résistance et de stabilité du bateau, et
- la compatibilité entre les matières dangereuses acceptées et les matériaux de construction du bateau, y compris les installations et équipement qui entrent en contact avec la cargaison.

Les sociétés de classification doivent mettre à jour la liste des matières transportables par le bateau à chaque renouvellement de la classe du bateau, sur la base du Règlement annexé applicable à ce moment. Les sociétés de classification doivent informer le propriétaire du bateau des amendements au tableau C du chapitre 3.2 qui sont devenus pertinents entre temps. Si ces amendements nécessitent une mise à jour de la liste des matières transportables par le bateau, le propriétaire doit demander à la société de classification de la mettre à jour. Cette liste des matières transportables par le bateau doit être délivrée dans la période prévue au 1.6.1.1.

La liste des matières transportables par le bateau doit être retirée en totalité par la société de classification agréée dans les délais prévus au paragraphe 1.6.1.1 au cas où, en raison d'amendements apportés au présent Règlement, des matières qui y sont mentionnées ne sont plus admises au transport dans le bateau.

La société de classification agréée doit transmettre sans délai une copie de la liste des matières transportables par le bateau à l'autorité chargée de délivrer le certificat d'agrément en l'informant des modifications ou du retrait.

NOTA: Si la liste des matières transportables est sous forme électronique, voir 5.4.0.2."

1.16.15.2 Modifier pour lire comme suit:

"Les autorités compétentes conservent des copies de tous les certificats qu'elles ont délivrés ainsi que des listes des marchandises transportables par les bateaux respectifs établies par les sociétés de classification agréées et des modifications, retraits, nouvelles délivrances et déclarations d'annulation de ces documents."

(Documents de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/14 et INF.43, tels que modifiés)

Partie 2

Chapitre 2.2

2.2.2.2.2 Modifier le quatrième alinéa pour lire comme suit:

"Gaz liquéfiés réfrigérés auxquels ne peuvent pas être attribués les codes de classification 3A, 3O ou 3F, à l'exception du numéro d'identification 9000 AMMONIAC ANHYDRE, FORTEMENT RÉFRIGÉRÉ du code de classification 3TC en bateaux citernes."

(Document de référence: INF.9, tel que modifié)

Partie 3

Chapitre 3.2

3.2.1 Dans les notes explicatives à la colonne (8) du Tableau A, remplacer "à la manière de transport admise" par "à la manière de transporter admise".

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/4)

3.2.3 Dans la note explicative 12 k) relative à la colonne (20), remplacer "tuyauteries" par "tuyauteries flexibles".

3.2.3 Dans la note explicative 33 f) 2 relative à la colonne (20), remplacer "tuyauteries ou de tuyaux flexibles" par "tuyauteries rigides ou de tuyauteries flexibles".

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/6, tel que modifié)

Tableau C

Pour le No. ONU 1005, colonne (5), remplacer "2.3+8+2.1" par "2.3+8+2.1+N1".

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/11)

Pour le No. ONU 1708 (o-TOLUIDINE), colonne (5), remplacer "6.1+N1" par "6.1+N1+CMR".

Pour le No. ONU 1708 (m-TOLUIDINE), colonne (5), remplacer "6.1+N1+CMR" par "6.1+N1".

(Document de référence: INF.34)

Partie 4

Chapitre 4.1

4.1.3 Modifier le premier alinéa pour lire comme suit:

"- chapitre 4.3 du Code IMDG à l'exception des conteneurs BK3; ou"

(Document de référence: INF.35)

Partie 5

Chapitre 5.4

5.4.1.1.3 Supprimer "(D/E)" (quatre fois).
(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/12)

Partie 7

Chapitre 7.1

7.1.3.15 Modifier pour lire comme suit:

"7.1.3.15 **Expert à bord du bateau**

Lors du transport de marchandises dangereuses, le conducteur responsable doit être en même temps un expert visé au paragraphe 8.2.1.2.

NOTA: Il appartient au transporteur de décider quel conducteur sera le conducteur responsable et de documenter ce choix à bord. En l'absence d'une telle décision, la prescription s'applique à tous les conducteurs.

Par dérogation, lors du chargement de marchandises dangereuses dans des barges, ou leur déchargement il suffit que la personne responsable du chargement et du déchargement ainsi que du ballastage de la barge ait les compétences requises par le paragraphe 8.2.1.2."

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/14, tel que modifié)

7.1.4.14.6 Remplacer "Recueil BC" par "Code IMSBC".

7.1.6.11 Remplacer "Recueil BC" par "Code IMSBC" dans ST01.

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/2)

7.1.6.11 Dans ST02, remplacer "Appendice D.4 du Recueil BC" par "sous-section 38.2 du Manuel d'épreuves et de critères".

(Document de référence: INF.41)

7.1.6.12 Ajouter le texte suivant à la fin de VE02:

"Alternativement, à bord des bateaux qui ne transportent ces marchandises que dans des conteneurs dans des cales ouvertes, les cales contenant ces conteneurs peuvent n'être ventilées, l'équipement de ventilations fonctionnant à plein rendement, que si l'on soupçonne que les cales ne sont pas exemptes de gaz provenant de la cargaison. Avant le déchargement, le déchargeur doit être informé de ces soupçons".

(Documents de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/13 et INF.40, tels que modifiés)

Chapitre 7.2

7.2.2.0.1 Modifier le Nota après 7.2.2.0.1 pour lire comme suit:

"NOTA: Les matières admises au transport dans le bateau considéré sont indiquées dans la liste des matières transportables par ce bateau que doit établir la société de classification agréée (voir 1.16.1.2.5)."

7.2.3.15 Modifier le premier paragraphe pour lire comme suit:

"7.2.3.15 **Expert à bord du bateau**

Lors du transport de marchandises dangereuses, le conducteur responsable doit être en même temps un expert visé au paragraphe 8.2.1.2. Ce doit être en outre:

- Un expert visé au paragraphe 8.2.1.5 lorsqu'il s'agit de transporter des matières dangereuses pour lesquelles un bateau-citerne de type G est prescrit à la colonne (6) du tableau C du chapitre 3.2; et
- Un expert visé au paragraphe 8.2.1.7 lorsqu'il s'agit de transporter des matières dangereuses pour lesquelles un bateau-citerne de type C est prescrit à la colonne (6) du tableau C du chapitre 3.2.

NOTA: Il appartient au transporteur de décider quel conducteur de l'équipage sera le conducteur responsable et de documenter ce choix à bord. En l'absence d'une telle décision, la prescription s'applique à tous les conducteurs.

Par dérogation, lors du chargement de marchandises dangereuses dans des barges citernes, ou leur déchargement il suffit que la personne responsable du chargement et du déchargement ainsi que du ballastage de la barge citerne ait les compétences requises par le paragraphe 8.2.1.2."

7.2.3.20.1 Modifier pour lire comme suit:

"Les cofferdams et les espaces de cales contenant des citernes à cargaison isolées ne doivent pas être remplis d'eau. Les espaces de double coque, les doubles fonds et les espaces de cales qui ne contiennent pas de citernes à cargaison isolées peuvent être lestés avec de l'eau de ballastage à condition:

- qu'il en ait été tenu compte dans les calculs de stabilité à l'état intact et en cas d'avarie, et
- que ce ne soit pas interdit à la colonne (20) du tableau C du chapitre 3.2.

Si l'eau contenue dans les citernes et les compartiments à ballastage sont susceptibles de compromettre la stabilité du bateau:

- des indicateurs de niveau fixes doivent être installés; ou
- le niveau de remplissage des citernes et des compartiments à ballastage doit être vérifié quotidiennement avant le départ et durant les opérations.

Lorsque des indicateurs de niveau existent, les citernes et les compartiments à ballastage peuvent aussi être remplis partiellement. Dans le cas contraire, elles doivent être complètement remplies ou vides."

7.2.4.21.1 Modifier pour lire comme suit:

"Le degré de remplissage indiqué à la colonne (11) du tableau C du chapitre 3.2 ou calculé conformément au paragraphe 7.2.4.21.3 pour la citerne considérée ne doit pas être dépassé."

7.2.4.21.3 Modifier pour lire comme suit:

"Pour le transport de matières ayant une densité relative plus élevée que les matières prises en compte dans le certificat d'agrément, le degré maximal de remplissage admissible des citernes à cargaison doit être calculé au moyen de la formule suivante:

$$\text{degré maximal de remplissage admissible (\%)} = a * 100/b$$

a = densité relative de la matière prise en compte dans le certificat d'agrément,

b = densité relative de la matière transportée.

Le degré de remplissage indiqué à la colonne (11) du tableau C du chapitre 3.2 ne doit cependant pas être dépassé.

NOTA: En outre, les prescriptions relatives à la stabilité, à la résistance longitudinale et au tirant d'eau maximal doivent être respectées lors du remplissage des citernes à cargaison."

Partie 8

Chapitre 8.1

8.1.2.3 c), deuxième alinéa Ajouter le texte suivant à la fin: "le manuel de stabilité et la preuve que l'instrument de chargement a été approuvé par une société de classification agréée;"

8.1.2.3 g) Modifier pour lire comme suit: "la liste des matières transportables par le bateau prescrite au paragraphe 1.16.1.2.5;"

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/14 tel que modifié)

8.1.2.3 h) Remplacer "tuyaux" par "tuyauteries flexibles".

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/6 tel que modifié)

8.1.2.6 Remplacer "plaque métallique" par "plaque".

8.1.2.7 Au premier paragraphe, remplacer "plaque métallique" par "plaque" et "deuxième plaque métallique" par "deuxième plaque métallique ou en matière synthétique". Au dernier paragraphe, remplacer "plaque métallique" par "plaque".

(Document de référence: INF.18)

8.1.2.8 Modifier pour lire comme suit:

"8.1.2.8 Tous les documents doivent se trouver à bord dans une langue que le conducteur peut lire et comprendre. Si cette langue n'est pas l'allemand, l'anglais ou le français, tous les documents, à l'exception de l'exemplaire de l'ADN avec son règlement annexé et de ceux pour lesquels ce règlement prévoit des dispositions particulières concernant les langues, doivent se trouver à bord aussi en anglais, en français ou en allemand à moins que les accords conclus entre les pays intéressés au transport n'en disposent autrement."

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/1)

8.1.6.2 Modifier pour lire comme suit:

"Les tuyauteries flexibles utilisées pour le chargement, le déchargement ou la remise de produits pour l'exploitation du bateau et de restes de cargaison doivent correspondre à la norme européenne EN 12115: 2011-04 (tuyaux et tuyauteries flexibles en caoutchouc ou en matière synthétique) ou EN 13765: 2010-08 (tuyaux et tuyauteries flexibles en thermoplastique multicouches non vulcanisés) ou EN ISO 10380: 2003-10 (tuyaux et tuyauteries métalliques flexibles onduleux). Ils doivent être vérifiés et inspectés, conformément au tableau A.1 de la norme EN 12115: 2011-04 ou au tableau K.1 de la norme EN 13765: 2010-08 ou au paragraphe 7 de la norme EN ISO 10380: 2003-10 au moins une fois par an, conformément aux instructions du fabricant, par des personnes agréées à cette fin par l'autorité compétente. Une attestation relative à cette inspection doit se trouver à bord."

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/6, tel que modifié)

Chapitre 8.2

8.2.2.3.1.1 Ajouter le texte suivant à la fin:

"Stabilité:

- paramètres déterminants pour la stabilité;
- moments d'inclinaison;
- simulations de calculs;
- stabilité après avarie, stades intermédiaires et stade final d'invasion;
- influence des surfaces libres;
- évaluation de la stabilité sur la base des critères de stabilité existants (texte du Règlement);
- évaluation de la stabilité à l'état intact à l'aide de la courbe du bras de levier;
- application des instruments de chargement;
- utilisation des instruments de chargement;
- application du manuel de stabilité selon 9.3.13.3."

8.2.2.4 Remplacer "24 leçons" par "32 leçons" (deux fois) et "32 leçons" par "40 leçons".

8.2.2.5 Dans le dernier paragraphe, remplacer "50%" par "30%" et ajouter la phrase suivante à la fin: "La part de formation en matière de stabilité dans le cours de recyclage doit s'élever à 2 leçons au moins."

Chapitre 8.6

8.6.1.1 Modifier comme suit le point 8 du paragraphe 8.6.1.1 Modèle de certificat d'agrément de bateaux à marchandises sèches:

"8. Le bateau est admis au transport des marchandises dangereuses énumérées à la suite:

- d'une visite du¹⁾ (date).....
- du rapport d'inspection de la société de classification¹⁾ (nom de la société de classification¹⁾ (date).....
- du rapport d'inspection de l'organisme de contrôle agréé (nom de l'organisme) (date).....".

8.6.1.3 Modifier comme suit le point 15 du paragraphe 8.6.1.3 Modèle de certificat d'agrément de bateaux-citernes:

"15. Le bateau est admis au transport des marchandises dangereuses énumérées dans la liste des matières transportables prescrite au paragraphe 1.16.1.2.5 à la suite:

- d'une visite du¹⁾ (date).....
- du rapport d'inspection de la société de classification¹⁾ (nom de la société de classification¹⁾ (date).....
- du rapport d'inspection de l'organisme de contrôle agréé (nom de l'organisme) (date).....".

8.6.2 Attestation relative aux connaissances particulières de l'ADN

Insérer "Le titulaire de cette attestation a participé à un cours de formation en matière de stabilité de huit leçons" après "Le titulaire de la présente attestation possède des connaissances particulières de l'ADN".

(Documents de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/14, INF.21 et INF.23, tels que modifiés)

8.6.3 Dans la liste de contrôle visée au 8.6.3, au point 6.4, remplacer "tuyaux" par "tuyauteries flexibles".

8.6.3 Après la liste de contrôle visée au 8.6.3, modifier comme suit l'explication concernant la question 6:

"Question 6:

Une attestation de contrôle valable doit être à bord pour les tuyauteries flexibles de chargement et de déchargement. Le matériau des tuyauteries de chargement et de déchargement doit résister aux contraintes prévues et être approprié au transbordement de la matière en cause. Les tuyauteries de chargement et de déchargement entre le bateau et la terre doivent être placées de manière à ne pas être endommagées par les mouvements ordinaires du bateau au cours du chargement et du déchargement, ni par des fluctuations du niveau d'eau. En outre, tous les raccordements de brides doivent être munis de joints correspondants et de moyens de fixation suffisants pour que des fuites soient exclues."

8.6.3 Après la liste de contrôle visée au 8.6.3, dans l'explication concernant la question 10, remplacer "tuyaux de liaison" par "tuyauteries de chargement et de déchargement entre le bateau et la terre".

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/6, tel que modifié)

Partie 9

Chapitre 9.3

9.3.X.0.1 b) Ajouter le texte suivant à la fin:

"S'il n'a pas été possible de s'en assurer à l'occasion de la classification et de l'inspection du bateau, une réserve appropriée doit être consignée dans la liste des matières transportables par le bateau, comme le prescrit le paragraphe 1.16.1.2.5."

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/14)

9.3.X.0.3 c) Ajouter un nouveau alinéa pour lire comme suit:

"- copies photo-optiques du certificat d'agrément selon 8.1.2.6 ou 8.1.2.7."

(Document de référence: INF.18, tel que modifié)

9.3.X.8.1

Ajouter à la fin du troisième paragraphe "(certificat de classification)".

Modifier le sixième paragraphe pour lire comme suit: "La société de classification doit établir une liste des matières transportables par le bateau mentionnant toutes les marchandises dangereuses admises au transport dans le bateau-citerne (voir aussi le paragraphe 1.16.1.2.5)."

9.3.X.13.3 Modifier pour lire comme suit:

"La preuve d'une stabilité suffisante à l'état intact doit être apportée pour toutes les conditions de chargement et de déchargement et pour la condition de chargement final pour toutes les densités relatives des matières transportées indiquées dans la liste des matières transportables par le bateau conformément au paragraphe 1.16.1.2.5.

Pour chaque cas de chargement, en tenant compte des conditions concrètes de remplissage des citernes à cargaison, des citernes et compartiments à ballast, des citernes à eau douce et eaux usées et des citernes contenant les produits nécessaires à l'opération du bateau, le bateau doit satisfaire dans la mesure nécessaire aux dispositions relatives à la stabilité à l'état intact et après avarie.

Il faut aussi envisager des stades intermédiaires au cours des opérations.

La preuve d'une stabilité suffisante doit être démontrée dans le manuel de stabilité pour chaque condition d'opération, de chargement et de ballastage, et doit être approuvée par la société de classification pertinente qui classe le bateau. S'il n'est pas pratique de calculer à l'avance les conditions d'opération, de chargement et de ballastage, un instrument de chargement agréé par la société de classification reconnue qui classe le bateau, reprenant le contenu du manuel de stabilité, doit être installé et utilisé.

NOTA: *Un manuel de stabilité doit être rédigé sous une forme compréhensible par le conducteur responsable et contenir les éléments suivants:*

Une description générale du bateau:

- *Un plan de l'agencement général et des plans de capacité du bateau indiquant à quoi servent les compartiments et les espaces (citernes à cargaison, magasins, logements, etc.);*
- *Un croquis indiquant la position des échelles de tirant d'eau par rapport aux perpendiculaires du bateau;*
- *Les schémas des systèmes de ballastage, d'assèchement et de prévention des sur-remplissages (débordements);*
- *Des courbes hydrostatiques ou des tableaux correspondants à l'assiette du bateau. Si des angles d'assiette importants sont à prévoir au cours du fonctionnement normal du bateau, il convient d'introduire des courbes ou des tableaux correspondant à une telle gamme d'assiette;*
- *Des courbes ou des tableaux de stabilité calculés sur la base d'une assiette libre, pour les configurations de déplacement et d'assiette prévues dans des conditions normales de fonctionnement, avec une indication des volumes considérés comme flottants;*
- *Des tables de jaugeage des réservoirs ou des courbes montrant pour chaque bateau les capacités, les centres de gravité et les surfaces libres des citernes à cargaison, des citernes et compartiments à ballast, des citernes à eau douce et eaux usées et des citernes contenant les produits nécessaires à l'opération du bateau;*
- *Les données relatives au bâtiment à l'état léger (poids et centre de gravité) résultant d'un essai d'inclinaison ou d'une mesure du port en lourd en combinaison avec un bilan de masse détaillé ou d'autres mesures acceptables. Lorsque les données susmentionnées correspondent à celles d'un bateau du même type, il faut l'indiquer clairement, mentionner ce bateau et joindre une copie du rapport d'essai d'inclinaison approuvé ayant porté sur le bateau du même type;*

- *Une copie du rapport d'essai approuvé doit être inclus dans le manuel de stabilité;*
- *Les conditions dans lesquelles doivent se dérouler les opérations de chargement avec tous les détails pertinents, tels que:*
 - *Données relatives au bâtiment à l'état lège, remplissage des citernes, magasins, équipage et autres éléments pertinents à bord du bateau (masse et centre de gravité pour chaque objet, moments de carène pour les cargaisons liquides);*
 - *Tirants d'eau au milieu du bateau et aux perpendiculaires;*
 - *Hauteur du métacentre corrigée des effets de surface libre;*
 - *Valeurs et courbe de bras de levier;*
 - *Moments de flexion longitudinale et forces de cisaillement aux points de lecture;*
 - *Informations sur les ouvertures (emplacement, type d'étanchéité, moyens de fermeture); et*
 - *Informations pour le conducteur.*
- *Calcul de l'influence de l'eau de ballastage sur la stabilité avec information si des jauges de niveau fixes pour citernes et compartiments de ballastage doivent être installées, ou si les citernes ou compartiments à ballastage doivent être complètement vides ou remplis lorsque le bateau fait route."*

(Documents de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/14, INF.21, INF.23 et INF.44, tels que modifiés)

9.3.1.0.3 c) Au troisième point, remplacer "tuyaux flexibles" par "tuyauteries flexibles". Au quatrième point, remplacer "tuyaux flexibles" par "tuyauteries rigides".

9.3.2.26.4 Au troisième point, remplacer "tuyauteries et tuyaux flexibles" par "tuyauteries rigides et tuyauteries flexibles".

9.3.3.26.4 Remplacer "tuyauteries et tuyaux flexibles" par "tuyauteries rigides et tuyauteries flexibles" (quatre fois).

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/6, tel que modifié)

Annexe II

Projet d'amendements au Règlement annexé à l'ADN pour entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2015

Partie 1

Chapitre 1.2

1.2.1 Ajouter les définitions suivantes:

"Moyen d'évacuation:

Tout moyen permettant aux personnes de se mettre en sécurité en cas de danger comme suit:

Les dangers à prendre en compte sont les suivants:

- Pour les matières de la classe 3 du groupe d'emballage III, relevant du numéro ONU 1202, deuxième et troisième rubriques ainsi que pour les classes 4.1, 8 et 9 à bord des bateaux-citernes: fuite au niveau de la traverse de chargement ou collecteur de déchargement;
- Pour les autres matières de la classe 3 et de la classe 2 ainsi que pour les matières inflammables de la classe 8 à bord des bateaux-citernes: incendie dans la zone de la traverse de chargement ou collecteur de déchargement sur le pont et liquide enflammé sur l'eau;
- Pour les matières de la classe 5.1 à bord des bateaux-citernes: la combinaison de matières comburantes et de liquides inflammables peut provoquer une explosion;
- Pour les matières de la classe 6.1 à bord des bateaux-citernes: présence de gaz toxiques autour de la traverse de chargement ou collecteur de déchargement et dans le sens du vent;
- Pour les matières dangereuses à bord des bateaux à cargaison sèche: dangers émanant des marchandises présentes dans les cales."

Les moyens d'évacuation possibles sont:

"Chemin de repli

Voie permettant de se mettre à l'abri d'un danger ou de rejoindre un autre moyen d'évacuation."

"Embarcation de sauvetage

Embarcation spécialement équipée sur le bateau pour faire face à tous les dangers identifiés liés à la cargaison et pour évacuer les personnes en cas de nécessité."

"Bateau d'évacuation

Bateau spécialement équipé et dont l'équipage est entraîné pour venir sauver les personnes en danger ou les évacuer dans les temps compte tenu de la durée de sécurité spécifique à un refuge ou une zone de sécurité."

"Canot de service (c'est-à-dire le canot de bateau)

Un canot embarqué destiné au transport, au sauvetage, au repêchage et au travail."

"Refuge

Un module (fixe ou flottant) qui doit être capable de protéger les personnes contre tous les dangers identifiés liés à la cargaison pendant une durée déterminée. À terre, un refuge doit être construit selon les lois locales. À bord, un tel refuge doit être homologué par une société de classification agréée. La présence d'un refuge à bord n'est pas acceptable en cas de risque avéré d'incendie ou d'explosion."

"Zone de sécurité

Une zone située en dehors de la zone de cargaison et protégée par un écran d'eau contre les dangers identifiés liés à la cargaison."

Chapitre 1.4

1.4.3 Modifier les paragraphes suivants pour lire comme suit:

"1.4.2.2.1 d)

s'assurer qu'un second moyen d'évacuation en cas d'urgence est prévu le long du bateau lorsque les installations à terre ne sont pas équipées du second moyen d'évacuation nécessaire."

"1.4.3.1.1 f)

Il doit s'assurer que les installations à terre sont équipées d'un ou deux moyens d'évacuation du bateau en cas d'urgence."

"1.4.3.3 q)

Il doit s'assurer que les installations à terre sont équipées d'un ou deux moyens d'évacuation du bateau en cas d'urgence."

"1.4.3.7.1 h)

s'assurer que les installations à terre sont équipées d'un ou deux moyens d'évacuation du bateau en cas d'urgence."

"1.4.3.7.1 n)

s'assurer que les installations à terre sont équipées d'un ou deux moyens d'évacuation du bateau en cas d'urgence."

Partie 7

Chapitre 7.1

7.1.4.77 Ajouter le tableau suivant:

"7.1.4.77 Moyens d'évacuation possibles en cas d'urgence

		<i>Cargaison sèche en vrac (bateau et barge)</i>		<i>Conteneur (bateau et barge) et marchandises en colis</i>
		<i>Classe</i>		<i>Classe</i>
		<i>4.1, 4.2, 4.3</i>	<i>5.1, 6.1, 7, 8, 9</i>	<i>Toutes les classes</i>
1	Deux chemins de repli à l'intérieur ou à l'extérieur de la zone de cargaison dans des directions opposées	•	•	•
2	Un chemin de repli à l'extérieur de la zone de cargaison et un refuge à l'extérieur du bateau avec le chemin de repli qui y conduit à l'extrémité opposée	•	•	•
3	Un chemin de repli à l'extérieur de la zone de cargaison et un refuge à bord du bateau à l'extrémité opposée	•	•	•
4	Un chemin de repli à l'extérieur de la zone de cargaison et un canot de service à l'extrémité opposée	•	•	•
5	Un chemin de repli à l'extérieur de la zone de cargaison et une embarcation de sauvetage à l'extrémité opposée	•	•	•
6	Un chemin de repli à l'intérieur de la zone de cargaison et un chemin de repli à l'extérieur de la zone de cargaison à l'extrémité opposée	•	•	•
7	Un chemin de repli à l'intérieur de la zone de cargaison et un refuge à l'extérieur du bateau dans la direction opposée	•	•	•
8	Un chemin de repli à l'intérieur de la zone de cargaison et un refuge à bord du bateau dans la direction opposée	•	•	•
9	Un chemin de repli à l'intérieur de la zone de cargaison et un canot de service à l'extrémité opposée	•	•	•
10	Un chemin de repli à l'intérieur de la zone de cargaison et une embarcation de sauvetage à l'extrémité opposée	•	•	•
11	Un chemin de repli à l'intérieur ou à l'extérieur de la zone de cargaison et deux refuges à bord du bateau aux extrémités opposées	•	•	•
12	Un chemin de repli à l'intérieur ou à l'extérieur de la zone de cargaison et deux zones de sécurité à bord du bateau aux extrémités opposées	•	•	•
13	Un chemin de repli à l'extérieur de la zone de cargaison	•	•	•
14	Un chemin de repli à l'intérieur de la zone de cargaison	•	•	•
15	Un ou plusieurs refuge(s) à l'extérieur du bateau, avec le chemin de repli qui y conduit	•	•	•
16	Un ou plusieurs refuge(s) à bord du bateau	•	•	•
17	Une ou plusieurs embarcation(s) de sauvetage	•	•	•
18	Une embarcation de sauvetage et un bateau d'évacuation	•	•	•
19	Un ou plusieurs bateau(x) d'évacuation		•	•

• = Option possible."

Chapitre 7.2

7.2.4.77 Ajouter le tableau suivant:

"7.2.4.77 Moyens d'évacuation possibles en cas d'urgence

		<i>Bateau-citerne/berge-citerne</i>				
		<i>Classe</i>	<i>Classe</i>			
		2, 3 groupe d'emballage I, II et le reste du groupe III	3 groupe d'emballage III (No. ONU 1202 deux rubriques: deuxième et troisième), 4.1	5.1, 6.1	8	9
1	Deux chemins de repli à l'intérieur ou à l'extérieur de la zone de cargaison dans des directions opposées	•	•	•	•	•
2	Un chemin de repli à l'extérieur de la zone de cargaison et un refuge à l'extérieur du bateau avec le chemin de repli qui y conduit depuis l'extrémité opposée	•	•	•	•	•
3	Un chemin de repli à l'extérieur de la zone de cargaison et un refuge à l'extrémité opposée	•	•	•	•	•
4	Un chemin de repli à l'extérieur de la zone de cargaison et un canot de service à l'extrémité opposée	•	•		•	•
5	Un chemin de repli à l'extérieur de la zone de cargaison et une embarcation de sauvetage à l'extrémité opposée	•	•	•	•	•
6	Un chemin de repli à l'intérieur de la zone de cargaison et un chemin de repli à l'extérieur de la zone de cargaison à l'extrémité opposée	•	•	•	•	•
7	Un chemin de repli à l'intérieur de la zone de cargaison et un refuge à l'extérieur du bateau dans la direction opposée	•	•	•	•	•
8	Un chemin de repli à l'intérieur de la zone de cargaison et un refuge dans la direction opposée	•	•	•	•	•
9	Un chemin de repli à l'intérieur de la zone de cargaison et un canot de service à l'extrémité opposée	•	•		•	
10	Un chemin de repli à l'intérieur de la zone de cargaison et une embarcation de sauvetage à l'extrémité opposée	•	•	•	•	•
11	Un chemin de repli à l'intérieur ou à l'extérieur de la zone de cargaison et deux refuges à bord du bateau aux extrémités opposées	•	•	•	•	•
12	Un chemin de repli à l'intérieur ou à l'extérieur de la zone de cargaison et deux zones de sécurité à bord du bateau aux extrémités opposées	•	•	•	•	•
13	Un chemin de repli à l'extérieur de la zone de cargaison		•		*•	•
14	Un chemin de repli à l'intérieur de la zone de cargaison		•		*•	•
15	Un ou plusieurs refuge(s) à l'extérieur du bateau, avec les chemins de repli qui y conduisent	•	•	•	*•	•

• = Option possible. * Pas acceptable lorsque les codes de classification sont TFC, CF ou CFT."

Partie 8

Chapitre 8.6

8.6.3 Liste de contrôle ADN

Question 4

Remplacer "à l'avant et à l'arrière du bateau" par "conformément aux dispositions des paragraphes 7.1.4.77 et 7.2.4.77".

Explication de la question 4

Remplacer "(par exemple un canot placé à l'eau)" par "si nécessaire conformément aux dispositions des paragraphes 7.1.4.77 et 7.2.4.77".

(Documents de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/16 et INF.31 tels que modifiés)