



## Conseil économique et social

Distr. générale  
4 octobre 2013  
Français  
Original: anglais

---

### Commission économique pour l'Europe

Comité d'administration de l'Accord européen  
relatif au transport international des marchandises  
dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN)

Onzième session  
Genève, 30 août 2013

## Rapport du Comité d'administration de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures sur sa onzième session\*

---

\* Document diffusé en langue allemande par la Commission centrale pour la navigation du Rhin,  
sous la cote CCNR/ZKR/ADN/24.

GE.13-25142 (F) 291113 031213



\* 1 3 2 5 1 4 2 \*

Merci de recycler



## Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation .....	1–3	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour).....	4	3
III. État de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) (point 2 de l'ordre du jour).....	5	3
IV. Questions relatives à la mise en œuvre de l'ADN (point 3 de l'ordre du jour).....	6–15	3
A. Agrément des sociétés de classification .....	6–7	3
B. Autorisations spéciales, dérogations et équivalences .....	8–11	4
C. Notifications diverses .....	12–13	4
D. Questions diverses .....	14–15	4
V. Travaux du Comité de sécurité (point 4 de l'ordre du jour).....	16–17	5
VI. Programme de travail et calendrier des réunions (point 5 de l'ordre du jour).....	18	5
VII. Questions diverses (point 6 de l'ordre du jour).....	19	5
VIII. Adoption du rapport (point 7 de l'ordre du jour) .....	20	6
<b>Annexes</b>		
I. Décision du Comité d'administration de l'ADN au sujet du bateau-citerne <i>I-Tanker 1403</i> .....		7
II. Décision du Comité d'administration de l'ADN au sujet du bateau-citerne <i>I-Tanker 1404</i> .....		9

## **I. Participation**

1. Le Comité d'administration de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) a tenu sa onzième session à Genève le 30 août 2013. En l'absence du Président, M. H. Rein (Allemagne), le Vice-Président M. B. Birklhuber (Autriche) a présidé la session. Les représentants des Parties contractantes ci-après ont participé aux travaux de la session: Allemagne, Autriche, Bulgarie, Croatie, Fédération de Russie, France, Pays-Bas, Pologne, Roumanie, Serbie, Suisse et Ukraine.

2. Le Comité d'administration a noté que le quorum nécessaire à toute prise de décisions – soit la moitié des Parties contractantes – était atteint.

3. Conformément au paragraphe 2 de l'article 17 de l'ADN, et suite à une décision du Comité (ECE/ADN/2, par. 8), des représentants de l'Union européenne et de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) ont pris part à la session en qualité d'observateurs.

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

*Documents:* ECE/ADN/23 et Add.1.

4. Le Comité d'administration a adopté l'ordre du jour établi par le secrétariat ainsi que le document INF.2.

## **III. État de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) (point 2 de l'ordre du jour)**

5. Le Comité d'administration a noté que les Parties contractantes à l'ADN étaient au nombre de 17: Allemagne, Autriche, Bulgarie, Croatie, Fédération de Russie, France, Hongrie, Luxembourg, Pays-Bas, Pologne, République de Moldova, République tchèque, Roumanie, Serbie, Slovaquie, Suisse et Ukraine.

## **IV. Questions relatives à la mise en œuvre de l'ADN (point 3 de l'ordre du jour)**

### **A. Agrément des sociétés de classification**

6. Le Comité a été informé qu'une réunion du Comité d'experts serait organisée les 28 et 29 novembre 2013 par le Gouvernement allemand pour examiner la demande faite par Registro Italiano Navale (RINA) pour devenir société de classification recommandée.

7. Le Comité a noté que depuis sa dernière session, la Suisse avait donné l'agrément aux sociétés de classification Germanischer Lloyd, Bureau Veritas et Lloyd's Register of Shipping. Il a exhorté les Parties contractantes qui n'avaient pas encore fourni au secrétariat la liste des sociétés de classification auxquelles elles ont donné l'agrément à le faire. On trouvera sur le site Web de la CEE la liste des sociétés de classification agréées et recommandées à l'aide du lien suivant: [www.unece.org/trans/danger/publi/adn/adnclassifications.html](http://www.unece.org/trans/danger/publi/adn/adnclassifications.html).

## B. Autorisations spéciales, dérogations et équivalences

8. Conformément à la procédure prévue au paragraphe 1.5.3.2, le Comité d'administration a décidé d'autoriser le Gouvernement néerlandais à délivrer, à titre expérimental, un certificat d'agrément aux automoteurs-citernes *I-Tanker 1403* et *1404* aux fins de l'alimentation du système de propulsion en gaz naturel liquéfié (GNL), les recommandations pertinentes ayant été reçues de la CCNR (documents INF.10 et INF.14 publiés pour la vingt-troisième session du Comité de sécurité (voir dérogations 1/2013 et 2/2013 aux annexes I et II).

9. En ce qui concerne la demande formulée par les Pays-Bas pour la délivrance de dérogations temporaires pour les bateaux-citernes *Chemgas 851* et *Chemgas 852*, le Comité d'administration a pris note de la décision du Comité de sécurité (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/48, par. 11) d'examiner les demandes une fois que l'Organisation des Pays-Bas pour la recherche scientifique appliquée (TNO) aura procédé à une évaluation de l'étude de risque et que la CCNR aura formulé des recommandations.

10. Le Comité a également noté que le Comité de sécurité avait demandé au représentant des Pays Bas de présenter une proposition officielle expliquant que les bateaux-citernes *Damen River Tanker 1145 Ecoliners* (numéros d'identification 55519 et 55520) (documents INF.15 et 16 publiés pour la vingt-troisième session du Comité de sécurité) étaient de construction identique à celle du *Damen River Tanker 1145 Ecoliner* (numéro d'identification 54314), pour lequel le Comité administratif avait autorisé la dérogation temporaire 2/2012 du 31 août 2012 et mis à disposition les références pour l'étude de risque justifiant la demande (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/48, par. 10) .

11. Il a été rappelé que le texte des autorisations spéciales, accords spéciaux, dérogations et équivalences, ainsi que des informations sur leur situation, et le texte des notifications étaient disponibles sur le site Web du secrétariat à l'adresse suivante: <http://www.unece.org/trans/danger/danger.htm>.

## C. Notifications diverses

*Documents:* INF.1 (CCNR)  
INF.2 (Allemagne).

12. Le Comité de sécurité a noté que M. D.-M. Saha ne travaillait plus pour la CCNR. Il a reconnu que la CCNR apportait un soutien majeur à la préparation et à la conduite des réunions de l'ADN et il a formé l'espoir qu'un remplaçant serait trouvé dans les plus brefs délais.

13. Le Comité a pris note des informations communiquées par l'Allemagne concernant les notifications que les Parties contractantes étaient tenues de faire au secrétariat de la CEE concernant, par exemple, le transfert d'obligations incombant à un participant spécifique à un ou plusieurs autres participants conformément à l'article 1.4.1.3 du Règlement annexé à l'ADN. Le Comité a invité d'autres Parties contractantes à présenter des documents analogues.

## D. Questions diverses

*Document:* ECE/ADN/2013/1 (Groupe de travail informel de la liste de contrôle normalisée des bateaux).

14. Le Comité a adopté les listes de contrôle normalisées pour les bateaux à marchandises sèches et les bateaux-citernes proposées par le Comité de sécurité (ECE/TRANS/WP.15/AC.48, par. 43 à 45 et annexe IV) et il est convenu avec le Groupe de travail informel de la liste de contrôle normalisée des bateaux qui devrait être publiée sur le site Web de la CEE avec le texte introductif figurant au paragraphe 5 du document ECE/ADN/2013/1.

15. Le représentant de la Fédération de Russie était d'avis que la phrase «Les listes de contrôle seront établies dans une langue officielle de la Partie contractante et, si cette langue n'est ni l'anglais, ni le français, ni l'allemand, elles seront établies en anglais, français ou allemand» soit modifiée afin d'y inclure le russe, qui est une des langues de l'ADN faisant foi. Les représentants d'autres Parties contractantes n'ont pas pu accepter cette demande puisqu'un libellé analogue est utilisé ailleurs dans le Règlement annexé à l'ADN (par exemple, 5.4.1.4.1). Cette question avait été examinée par le passé et il avait été convenu qu'au moins une langue non cyrillique devait être utilisée. Il a également été rappelé que pour le transport international sur le territoire des pays où étaient seulement utilisées les langues cyrilliques, les autorités compétentes pouvaient signer des accords bilatéraux ou multilatéraux autorisant l'utilisation de ces seules langues (voir 1.5.1). Le représentant de la Fédération de Russie a demandé à ce que son objection figure dans le rapport de la réunion.

## **V. Travaux du Comité de sécurité (point 4 de l'ordre du jour)**

16. Le Comité a pris note des travaux du Comité de sécurité tels qu'ils figurent dans le rapport de sa vingt-troisième session (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/48) et a adopté les corrections proposées à l'ADN 2013 (telles que contenues dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/48, annexe II). Les corrections qui portaient sur le texte français faisant foi du Règlement annexé devraient être notifiées aux Parties contractantes par la Section des traités de l'ONU pour acceptation.

17. Le Comité a décidé d'examiner en bloc à sa douzième session le 31 janvier 2014 les amendements qu'il était proposé d'apporter au Règlement annexé à l'ADN, qui prendront effet le 1<sup>er</sup> janvier 2015, tels que contenus à l'annexe I du document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/48, ainsi que d'autres projets d'amendements, adoptés en 2012 et 2013 et qui n'avaient pas encore été approuvés par le Comité d'administration.

## **VI. Programme de travail et calendrier des réunions (point 5 de l'ordre du jour)**

18. Le Comité a décidé de tenir sa prochaine session le vendredi 31 janvier 2014, à 12 heures. Il a noté que le délai pour la soumission des documents pour cette session était le 28 octobre 2013.

## **VII. Questions diverses (point 6 de l'ordre du jour)**

19. Le Comité n'avait pas d'autres questions à aborder au titre de ce point.

## **VIII. Adoption du rapport (point 7 de l'ordre du jour)**

20. Le Comité d'administration a adopté le rapport sur sa onzième session sur la base d'un projet élaboré par le Secrétariat et l'a envoyé aux délégations pour approbation par courrier électronique après la session.

## Annexe I

### Décision du Comité d'administration de l'ADN au sujet du bateau-citerne *I-Tanker 1403*

#### Dérogation n° 1/2013 en date du 30 août 2013

L'autorité compétente des Pays-Bas est autorisée à délivrer, à titre expérimental, un certificat d'agrément à l'automoteur-citerne *I-Tanker 1403*, numéro d'identification 55231, comme prévu dans l'ADN, aux fins de l'alimentation du système de propulsion en gaz naturel liquéfié (GNL).

Conformément au paragraphe 1.5.3.2 du Règlement annexé à l'ADN, le bateau susmentionné peut déroger aux prescriptions des paragraphes 7.2.3.31.1 et 9.3.2.31.1 jusqu'au 30 juin 2017. Le Comité d'administration a décidé que l'utilisation du GNL était réputée suffisamment sûre si les conditions posées ci-après étaient respectées en tout temps:

1. Le bateau possède un certificat d'agrément valable conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin, fondé sur la recommandation 1/2013 de la CCNR;
2. Une étude HAZID effectuée par la société de classification agréée<sup>1</sup> montre que le niveau de sécurité du système de propulsion au GNL est suffisant. Cette étude a porté, de manière non exhaustive, sur les points suivants:
  - Interaction entre la cargaison et le GNL;
  - Effets d'une fuite de GNL sur l'ensemble de la structure;
  - Effets d'un incendie touchant la cargaison sur l'installation GNL;
  - Différents types de dangers que présente, par rapport au gazole, l'utilisation du GNL en tant que carburant;
  - Distance de sécurité à respecter lors des opérations de soutage;
3. Il est fait mention de l'utilisation de GNL comme carburant dans le compte rendu sur les marchandises dangereuses communiqué aux autorités de régulation du trafic et dans les consignes d'urgence;
4. Toutes les données concernant l'utilisation du système de propulsion au GNL sont rassemblées par le transporteur. Elles sont envoyées, sur demande, à l'autorité compétente;
5. Un rapport d'évaluation est adressé au secrétariat de la CEE pour informer le Comité d'administration. Le rapport d'évaluation doit au moins contenir des renseignements sur les points suivants:
  - a) Défaillances du système;
  - b) Fuites;
  - c) Données relatives au soutage (GNL);
  - d) Données relatives à la pression;

---

<sup>1</sup> Rapport n° ROT/11.M.0090 Question 2, en date du 23 mai 2011 (figure dans le document INF.3 soumis à la vingtième session du Comité de sécurité de l'ADN).

- e) Anomalies, réparations et modifications du système de propulsion au GNL, y compris le réservoir;
- f) Données de fonctionnement;
- g) Rapport d'inspection établi par la société ayant procédé à la classification du navire.



## Annexe II

### Décision du Comité d'administration de l'ADN au sujet du bateau-citerne *I-Tanker 1404*

#### Dérogation n° 2/2013 en date du 30 août 2013

L'autorité compétente des Pays-Bas est autorisée à délivrer, à titre expérimental, un certificat d'agrément à l'automoteur-citerne de type C, *I-Tanker 1404*, numéro d'identification 55232, comme prévu dans l'ADN, aux fins de l'alimentation du système de propulsion en gaz naturel liquéfié (GNL).

Conformément au paragraphe 1.5.3.2 du Règlement annexé à l'ADN, le bateau susmentionné peut déroger aux prescriptions des paragraphes 7.2.3.31.1 et 9.3.2.31.1 jusqu'au 30 juin 2017. Le Comité d'administration a décidé que l'utilisation du GNL était réputée suffisamment sûre si les conditions posées ci-après étaient respectées en tout temps:

1. Le bateau possède un certificat d'agrément valable conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin, fondé sur la recommandation 2/2013 de la CCNR;
2. Une étude HAZID effectuée par la société de classification agréée<sup>2</sup> montre que le niveau de sécurité du système de propulsion au GNL est suffisant. Cette étude a porté, de manière non exhaustive, sur les points suivants:
  - Interaction entre la cargaison et le GNL;
  - Effets d'une fuite de GNL sur l'ensemble de la structure;
  - Effets d'un incendie touchant la cargaison sur l'installation GNL;
  - Différents types de dangers que présente, par rapport au gazole, l'utilisation du GNL en tant que carburant;
  - Distance de sécurité à respecter lors des opérations de soutage;
3. Il est fait mention de l'utilisation de GNL comme carburant dans le compte rendu sur les marchandises dangereuses communiqué aux autorités de régulation du trafic et dans les consignes d'urgence;
4. Toutes les données concernant l'utilisation du système de propulsion au GNL sont rassemblées par le transporteur. Elles sont envoyées, sur demande, à l'autorité compétente;
5. Un rapport d'évaluation est adressé au secrétariat de la CEE pour informer le Comité d'administration. Le rapport d'évaluation doit au moins contenir des renseignements sur les points suivants:
  - a) Défaillances du système;
  - b) Fuites;
  - c) Données relatives au soutage (GNL);
  - d) Données relatives à la pression;

<sup>2</sup> Rapport n° ROT/11.M.0090 Question 2, en date du 23 mai 2011 (figure dans le document INF.4 soumis à la vingtième session du Comité de sécurité de l'ADN).

- e) Anomalies, réparations et modifications du système de propulsion au GNL, y compris le réservoir;
  - f) Données de fonctionnement;
  - g) Rapport d'inspection établi par la société ayant procédé à la classification du navire.
-