



# Conseil économique et social

Distr. générale  
17 septembre 2012  
Français  
Original: anglais

## Commission économique pour l'Europe

### Comité des transports intérieurs

#### Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses

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

#### Neuvième session

Genève, 31 août 2012

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

#### 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) .....	6–11	3
A. Agrément des sociétés de classification .....	6	3
B. Autorisations spéciales, dérogations et équivalences .....	7–9	3
C. <b>Notifications diverses</b> .....	10–11	4
V. Travaux du Comité de sécurité (point 4 de l'ordre du jour) .....	12–13	4
VI. Programme de travail et calendrier des réunions (point 5 de l'ordre du jour) .....	14	5

\* Diffusé en langue allemande par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote CCNR/ZKR/ADN/20.

VII.	Questions diverses (point 6 de l'ordre du jour) .....	15	5
VIII.	Adoption du rapport (point 7 de l'ordre du jour) .....	16	5
Annexes			
I.	Décision du Comité d'administration de l'ADN au sujet du bateau-citerne <i>Damen River Tanker 1145 Eco Liner</i> .....		6
II.	Décision du Comité d'administration de l'ADN au sujet du bateau-citerne <i>I-Tanker 1401</i> .....		8
III.	Décision du Comité d'administration de l'ADN au sujet du bateau-citerne <i>I-Tanker 1402</i> .....		10

## **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 neuvième session à Genève le 31 août 2012 sous la présidence de M. H. Rein (Allemagne) et la vice-présidence de M. B. Birkhüber (Autriche). Des 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 et Ukraine.

2. Le Comité d'administration a noté que les représentants des Parties contractantes participant à la session avaient été accrédités et 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 comme suite à une décision du Comité (ECE/ADN/2, par. 8), un représentant de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) a également pris part à la session en qualité d'observateur.

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

*Documents:* ECE/ADN/19 et Add.1.

4. Le Comité d'administration a adopté l'ordre du jour établi par le secrétariat.

## **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 le nombre de Parties contractantes demeurait inchangé à 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 d'administration a noté qu'aucune nouvelle information concernant l'agrément de sociétés de classification n'avait été reçue de Parties contractantes depuis sa huitième session.

### **B. Autorisations spéciales, dérogations et équivalences**

7. Le Comité d'administration a pris note de la recommandation du Comité de sécurité de l'ADN selon laquelle, compte tenu des informations fournies par les Pays-Bas et des recommandations de la CCNR, des dérogations pouvaient être accordées pour l'utilisation de gaz naturel liquéfié (GNL) pour la propulsion de trois bateaux (Document informel INF.29 paru pendant la vingt et unième session du Comité de sécurité). Conformément à la

procédure prévue au paragraphe 1.5.3.2, le Comité d'administration a décidé d'autoriser le Gouvernement néerlandais à délivrer des dérogations permettant, à titre d'essai, aux bateaux-citernes *Damen River Tanker 1145 Eco Liner* (numéro d'identification 54314), *I-Tanker* (numéro d'identification 54309) et *I-Tanker* (numéro d'identification 54310), d'utiliser le GNL comme carburant pour le transport de marchandises dangereuses (voir annexes I, II et III).

8. Il a été noté qu'aucun nouvel accord multilatéral n'avait été mis en chantier depuis la dernière session.

9. 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

10. Le Comité d'administration a demandé aux nouvelles Parties contractantes qui ne l'avaient pas encore fait de transmettre au secrétariat les informations demandées dans le Règlement annexé, concernant notamment les autorités compétentes (par. 1.8.4 du Règlement annexé) et les sociétés de classification agréées (par. 1.15.2.4 du Règlement annexé) (voir aussi ECE/ADN/4, annexe).

11. Il a été demandé au secrétariat de dresser, pour la dixième session du Comité d'administration, une liste des États qui ne lui avaient toujours pas transmis ces informations.

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

12. Le Comité d'administration a pris note du rapport du Comité de sécurité sur sa vingt et unième session (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/44) et a adopté:

a) Les amendements proposés qui visent à mettre le Règlement annexé à l'ADN en conformité avec les versions modifiées de l'ADR et du RID, qui devraient être applicables dès le 1<sup>er</sup> janvier 2013 (voir ECE/TRANS/WP.15/AC.2/44, par. 7). Il a été demandé au secrétariat de les publier sous la forme d'un additif au document ECE/ADN/18 (ECE/ADN/18/Add.1) et de les transmettre aux Parties contractantes au plus tard le 1<sup>er</sup> septembre 2012, conformément à la procédure énoncée au paragraphe 5 a) de l'article 20 de l'ADN, afin qu'elles puissent entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2013, à savoir un mois après leur acceptation par les Parties contractantes;

b) Toutes les corrections proposées concernant les amendements au Règlement annexé à l'ADN précédemment notifiés (ECE/ADN/18) (voir ECE/TRANS/WP.15/AC.2/44, par. 10 et 11). Étant donné que ces corrections dépendent de l'acceptation des amendements énumérés dans les documents ECE/ADN/18 et ECE/ADN/18/Corr.1, il a été demandé au secrétariat de les publier sous la forme d'un rectificatif au document ECE/ADN/18 (ECE/ADN/18/Corr.2) et de faire en sorte qu'elles soient transmises aux Parties contractantes le 1<sup>er</sup> octobre 2012 (date de l'acceptation des amendements) pour acceptation conformément à la procédure habituellement suivie pour les corrections, afin qu'elles entrent en vigueur au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2013;

c) Toutes les corrections proposées au Règlement annexé à l'ADN, telles qu'elles sont énumérées à l'annexe I du document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/44. Il a été demandé au secrétariat de faire en sorte qu'elles soient transmises aux Parties contractantes au plus tard le 1<sup>er</sup> octobre 2012 pour acceptation conformément à la procédure

habituellement suivie pour les corrections, afin qu'elles entrent en vigueur au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2013.

13. Le Comité d'administration a noté que le Comité de sécurité de l'ADN avait adopté des amendements au Règlement annexé à l'ADN pour entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2015 (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/44, annexe II). Étant donné que certains de ces amendements supposaient de plus amples travaux et que le Comité de sécurité devait en principe adopter des amendements supplémentaires lors de ses futures sessions pour entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2015, le Comité d'administration a décidé de les examiner ultérieurement.

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

14. Le Comité d'administration a noté qu'il était prévu que sa prochaine session ait lieu le 25 janvier 2013 après-midi et que la date limite de soumission des documents pour cette réunion était le 19 octobre 2012.

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

15. Le Comité d'administration a demandé au secrétariat de tenir compte de toutes les corrections et tous les amendements adoptés à la session dans la nouvelle édition récapitulative (2013) de l'ADN qui était en préparation.

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

16. Le Comité d'administration a adopté le rapport sur sa neuvième session en se fondant sur un projet qui avait été établi par le secrétariat et qui a été envoyé aux délégations pour approbation après la réunion, par courrier électronique.

## Annexe I

### **Décision du Comité d'administration de l'ADN au sujet du bateau-citerne *Damen River Tanker 1145 Eco Liner***

#### **Dérogação n° 2/2012 en date du 31 août 2012**

L'autorité compétente des Pays-Bas est autorisée à délivrer, à titre expérimental, un certificat d'agrément à l'automoteur-citerne de type C, *Damen River Tanker 1145 Eco Liner*, numéro d'identification 54314 et numéro de registre BV 20629A, 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 9/2012 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);

---

<sup>1</sup> «Assessment of hazard identification study chemical tanker design Ecoliner», en date du 23 avril 2012 (figure dans le document informel INF.13 soumis à la vingt et unième session du Comité de sécurité de l'ADN).

- d) Données relatives à la pression;
- 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 1401*

#### Dérogation n° 3/2012 en date du 31 août 2012

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 1401*, numéro d'identification 54309, 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 2/2012 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);

---

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



- d) Données relatives à la pression;
- 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 III

### Décision du Comité d'administration de l'ADN au sujet du bateau-citerne *I-Tanker 1402*

#### Dérogation n° 4/2012 en date du 31 août 2012

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 1402*, numéro d'identification 54310, 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 3/2012 de la CCNR;

2. Une étude HAZID effectuée par la société de classification agréée<sup>3</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 suivants:

- a) Défaillances du système;
- b) Fuites;
- c) Données relatives au soutage (GNL);

---

<sup>3</sup> Report N° ROT/11.M.0090 Issue 2, en date du 23 mai 2011 (figure dans le document informel INF.4 soumis à la vingtième session du Comité de sécurité de l'ADN).

- d) Données relatives à la pression;
  - 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.
-