



Conseil économique et social

Distr. générale
7 octobre 2013
Français
Original: anglais et français

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)

Vingt-troisième session
Genève, 26-30 août 2013

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 vingt-troisième session*

Additif

Annexe I

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

* Diffusé en langue allemande par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote
CCNR/ZKR/ADN/WP.15/AC.2/48/Add.1.

Chapitre 1.1

1.1.3.1 c) Dans la première phrase, après «par emballage», insérer «, y compris les grands récipients pour vrac (GRV) et les grands emballages.».

1.1.4.2.1 Dans la première phrase, remplacer «et les conteneurs-citernes» par «, les conteneurs-citernes et les CGEM». Dans la première phrase de l'alinéa c), remplacer «et les conteneurs-citernes» par «, les conteneurs-citernes et les CGEM». Dans la deuxième phrase de l'alinéa c), remplacer «et les conteneurs-citernes» par «, les conteneurs-citernes et les CGEM».

1.1.5 Ajouter la phrase suivante: «Les prescriptions de la norme qui n'entrent pas en conflit avec l'ADN doivent être appliquées de la manière spécifiée, y compris les prescriptions de toute autre norme, ou partie de norme, citée en référence normative dans cette norme.».

Chapitre 1.2

1.2.1 Dans la définition de *Chaussures de protection*: Remplacer «EN 346:1997» par «EN ISO 20346:2004».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/130, annexe II)

1.2.1 Dans la définition de *Classe de température* remplacer «CEI, publication 79 et EN 50 014:1994» par «EN 13237:2011».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/18)

1.2.1 Dans la définition de *Contenance nominale du récipient*, supprimer «le volume nominal exprimé en litres de la matière dangereuse contenue dans le récipient.».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/130, annexe II)

1.2.1 A la fin de la définition de *Conteneur pour vrac*, ajouter un nouveau Nota pour lire comme suit:

«**NOTA:** Cette définition s'applique uniquement aux conteneurs pour vrac répondant aux prescriptions du chapitre 6.11 de l'ADR.».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/219, annexe I)

1.2.1 Dans la définition de *Coupe-flammes*: Remplacer «EN 12 874:1999» par «EN ISO 16852:2010».

1.2.1 Dans la définition de *Déflagration, Détonation, Explosion, et Atmosphère explosible*: Remplacer «EN 1127-1:1997» par «EN 13237:2011».

1.2.1 Dans la définition de *Fermeture*, avant «dispositif», insérer «un».

1.2.1 Dans la définition de *Feu continu*: Remplacer «EN 12 874:1999» par «EN ISO 16852:2010».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/130, annexe II)

1.2.1 Modifier la définition de *Groupe d'explosion* pour lire comme suit:

«*Groupe d'explosion*: classement des gaz et des vapeurs inflammables suivant leur interstice expérimental maximal de sécurité (largeur de l'interstice de sécurité déterminée dans des conditions spécifiées) et leur courant minimal d'inflammation, ainsi que des matériels électriques destinés à être utilisés dans les atmosphères explosives (voir EN CEI 60079-0:2012).»

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/18)

1.2.1 Dans la définition de *Gants de protection*: Remplacer «EN 374-1:1994, 374-2:1994 ou 374-3:1994» par «EN 374-1:2003, EN 374-2:2003 ou EN 374-3:2003 + AC:2006».

1.2.1 Dans la définition de *Habits de protection*: Remplacer «EN 340:1993» par «EN 340:2003».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/130, annexe II)

1.2.1 Dans la définition de *Matériel électrique protégé contre les jets d'eau* remplacer «publication 529» par «publication 60529».

1.2.1 Modifier la définition de *Soupape de dégagement à grande vitesse* pour lire comme suit:

«*Soupape de dégagement à grande vitesse*: une soupape de dégagement à grande vitesse conçue pour avoir des vitesses de débit nominal supérieures à la vitesse de propagation de flamme d'un mélange inflammable, empêchant ainsi le retour de flamme. Une telle installation doit être éprouvée selon la norme EN ISO 16852:2010.»

1.2.1 Dans la définition de *Température d'auto-inflammation* remplacer «EN 1127-1:1997, No 331» par «EN 13237:2011».

[1.2.1 Modifier la définition de *Types de protection* pour lire comme suit:

«*Types de protection*:

EEx (d): enveloppe antidéflagrante (EN CEI 60079-1:2007);

EEx (e): sécurité augmentée (EN CEI 60079-7:2007);

EEx (ia) et EEx (ib): sécurité intrinsèque (EN 60079-11:2012);

EEx (m): encapsulage (EN 60079-18:2009);

EEx (p): surpression interne (EN 60079-2:2007);

EEx (q): protection par remplissage pulvérulent (EN 60079-5:2007);

(voir CEI 60079-0:2012).»]

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/18)

1.2.1 Ajouter les nouvelles définitions suivantes:

«*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.»

(Documents de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/42, annexe II et ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/28, tels que modifiés)

«*Boil-off*:

la vapeur produite au-dessus de la surface d'une cargaison en ébullition due à l'évaporation. Elle est provoquée par un apport de chaleur ou une chute de la pression.»

(Documents de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/27 et document informel INF.20, tels que modifiés)

«*Canot de service (c'est-à-dire le canot de bateau)*:

un canot embarqué destiné au transport, au sauvetage, au repêchage et au travail.»

«*Chemin de repli*:

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

«*Écran d'eau:*

barrière d'eau verticale d'au moins 3 mètres de haut au-dessus du pont et sur toute la largeur du bateau avec un dépassement d'au moins 1,5 mètre sur le côté de la coque. L'écran d'eau protège contre les dangers identifiés liés à la cargaison. Il doit pouvoir être mis en marche depuis la timonerie et depuis la zone de sécurité.».

«*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.»

(*Documents de référence:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/42, annexe II et ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/28, tels que modifiés)

«*Film d'eau:*

un noyage par l'eau pour éviter la rupture fragile.».

«*Gaz naturel liquéfié (GNL):*

un gaz naturel (à haute teneur en méthane, CH₄) mis sous forme liquide par réfrigération.».

(*Documents de référence:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/27 et document informel INF.20, tels que modifiés)

«*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, au vent, de gaz toxiques autour de la traverse de chargement ou collecteur de déchargement;
- Pour les matières dangereuses à bord des bateaux à cargaison sèche: dangers émanant des marchandises présentes dans les cales.»

«*Refuge:*

module (fixe ou flottant) facile d'accès, identifiable, désigné et capable de protéger toutes les personnes à bord contre les dangers identifiés liés à la cargaison pendant au moins soixante minutes au cours desquelles il est possible d'entrer en communication avec les services d'urgence et de secours. Un refuge peut être intégré à la timonerie ou aux logements. Il peut être évacué pendant un incident. La présence d'un refuge à bord n'est pas acceptable en cas de risque avéré d'incendie ou d'explosion. Un refuge à bord et un refuge flottant en dehors du bateau sont homologués par une société de classification agréée. À terre, un refuge est construit selon les lois locales.»

(*Documents de référence:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/42, annexe II et ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/28, tels que modifiés)

«Temps de retenue:

le temps qui s'écoulera entre l'établissement de la condition initiale de remplissage et celui où la pression du contenu aura atteint, du fait de l'apport de chaleur, la pression de tarage la plus basse des soupapes de sécurité.».

(Documents de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/27 et document informel INF.20, tels que modifiés)

«Zone de sécurité:

zone identifiable désignée en dehors de la zone de cargaison, qui est facile d'accès pour toutes les personnes à bord. La zone de sécurité assure une protection par un écran d'eau pendant au moins soixante minutes contre les dangers identifiés liés à la cargaison. Elle peut être évacuée pendant un incident. Elle n'est pas acceptable en cas de risque avéré d'incendie ou d'explosion.».

(Documents de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/42, annexe II et ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/28, tels que modifiés)

Chapitre 1.4

1.4.2.2.1 d) Modifier pour lire comme suit:

« 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.»

1.4.2.3.1 d) Remplacer par «(Supprimé)».

1.4.3.1.1 f) Modifier pour lire comme suit:

«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) Modifier pour lire comme suit:

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

(Documents de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/42, annexe II et ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/28, tels que modifiés)

1.4.3.3 x) Modifier pour lire comme suit:

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

Amendement de conséquence:

1.4.3.7.1 Insérer un nouveau g) pour lire comme suit:

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

L'actuel g) devient h).

1.4.3.7.1 Supprimer les h) et n) actuels et réordonner les alinéas en conséquence.

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/20, tel que modifié)

Chapitre 1.6

1.6.1 Insérer la nouvelle mesure transitoire suivante:

«1.6.1.28 À titre d'exception aux dispositions du 1.6.1.1, l'application de la norme EN ISO/IEC 17020:2004 aux fins des 1.15.3.8 et 1.16.4.1 ne sera pas reconnue après le 28 février 2015.».

1.6.7.2.2.2 Dans le tableau, rubrique 1.2.1, remplacer «EN 12 874:1999» par «EN ISO 16852:2010» (deux fois).

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/130, annexe II)

1.6.7.2.2.2 Supprimer les dispositions transitoires relatives au 7.2.3.20 «Utilisation des cofferdams pour le ballastage».

1.6.7.2.2.2 Modifier les dispositions transitoires relatives au 7.2.3.20.1 pour lire comme suit:

7.2.3.20.1 Phrase 1	Eau de ballastage Interdiction de remplir d'eau les cofferdams	N.R.T., Renouvellement du certificat d'agrément après le 31 décembre 2038 Jusqu'à cette échéance, les prescriptions suivantes sont applicables à bord des bateaux en service: Les cofferdams peuvent être remplis d'eau lors du déchargement pour donner de l'assiette et pour permettre un assèchement si possible exempt de restes. Pendant que le bateau fait route, les cofferdams ne peuvent être remplis d'eau de ballastage que lorsque les citernes à cargaison sont vides.
7.2.3.20.1 Phrase 2	Preuve de la stabilité en cas de voie d'eau en liaison avec l'eau de ballastage	N.R.T., Renouvellement du certificat d'agrément après le 31 décembre 2044 pour les bateaux du type G et ceux du type N
7.2.3.20.1 Phrase 4	Installation de jauges de niveau pour citernes et compartiments de ballastage	N.R.T., Renouvellement du certificat d'agrément après le 31 décembre 2012 pour les bateaux-citernes du type C et ceux du type G et les bateaux-citernes du type N à double coque»

[1.6.7.2.2.2 Modifier les dispositions transitoires relatives au 9.3.1.13 pour lire comme suit:

«9.3.1.13.1 9.3.3.13.1 9.3.1.13.2 9.3.3.13.2	Stabilité (généralités)	Pour la preuve de la stabilité en cas d'avarie: N.R.T., Renouvellement du certificat d'agrément après le 31 décembre 2044 Pour la preuve de la stabilité à l'état intact: N.R.T., Renouvellement du certificat d'agrément après le 31 décembre 2017
---	-------------------------	--

1.6.7.2.2.2 Supprimer les dispositions transitoires relatives au 9.3.3.13.3 «Stabilité (généralités)».]

1.6.7.2.2.4 Remplacer par «(Supprimé)».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/15 tel que modifié)

1.6.7.4.2 Dans le tableau 3., pour le No ONU 1202, deuxième rubrique, en colonne (2), remplacer «EN 590:2004» par «EN 590:2009 + A1:2010».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/130, annexe II)

Chapitre 1.8

1.8.1.2.1 Modifier pour lire comme suit :

« Pour effectuer les contrôles prévus au paragraphe 3 de l'article 4 de l'ADN, les Parties contractantes doivent utiliser la liste de contrôle élaborée par le Comité d'administration.* Un exemplaire de cette liste doit être remis au conducteur. Les autorités compétentes d'autres Parties contractantes peuvent décider de simplifier d'autres contrôles ultérieurs ou de les éviter si un exemplaire de cette liste leur est présenté. Le présent paragraphe ne préjuge pas du droit des Parties contractantes d'effectuer des actions spécifiques ou des contrôles plus poussés.

*Note du secrétariat: Les modèles de la liste de contrôle peuvent être consultés sur le site web de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (<http://www.unece.org/trans/danger/danger.html>).».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/13 tel que modifié)

Chapitre 1.15

1.15.3.8 Remplacer «EN 29001:1997» par «EN ISO 9001:2008 + AC:2009» et «EN ISO/IEC 17020:2004» par «EN ISO/IEC 17020:2012 (sauf clause 8.1.3)».

Chapitre 1.16

1.16.4.1 Remplacer «EN ISO/IEC 17020:2004» par «EN ISO/IEC 17020:2012 (sauf clause 8.1.3)».

Chapitre 2.1

2.1.3.10 Supprimer la dernière colonne du tableau.

Chapitre 3.2

3.2.1, Tableau A Pour le No ONU 1202, deuxième rubrique, dans la colonne (2), remplacer «EN 590:2004» par «EN 590:2009 + A1:2010».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/130, annexe II)

Amendement de conséquence :

3.2.1, Tableau A, No ONU 1972 Insérer «T» dans la colonne (8).

(Documents de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/27 et document informel INF.20, tels que modifiés)

[3.2.1, Tableau A Pour les Nos ONU 3256, 3257 et 3258, supprimer la disposition spéciale 580 dans la colonne (6).]

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/130, annexe II)

3.2.3.1 Note explicative pour la colonne (20), 40 Remplacer par «(Supprimé)».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/23)

3.2.3.1, Notes explicatives pour le Tableau C, colonne 20 Insérer la nouvelle note suivante à la fin:

«42. Le chargement des gaz liquéfiés réfrigérés doit être exécuté de manière qu'il ne puisse se produire aucune augmentation de température inappropriée dans une citerne à cargaison, une tuyauterie ou un autre équipement accessoire quels qu'ils soient. Lors du calcul du temps de retenue (comme indiqué au 7.2.4.16.17), il faut s'assurer que le degré de remplissage n'est pas supérieur à 98 % afin d'empêcher l'ouverture des vannes de sécurité lorsque la citerne est remplie de liquide. Lorsqu'un des systèmes visés au 9.3.1.24.1 b) ou c) est utilisé lors du transport de gaz réfrigérés liquéfiés, un système de réfrigération n'est pas exigé.»

3.2.3.2, Tableau C, No. ONU 3082, HUILE DE CHAUFFE LOURDE, colonne (20)
Supprimer «40».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/23)

3.2.3.2, Tableau C, Insérer la nouvelle rubrique suivante pour le No ONU 1972 :

3.2.3.2, Tableau C Dans les Notes relatives à la liste des matières 1, 2 et 3 remplacer «CEI 79-4,» par «une procédure de mesure normalisée;».

3.2.3.2, Tableau C Dans les Notes relatives à la liste des matières 4, 5 et 7 supprimer «selon CEI 79-4,» et remplacer «mesuré,» par «mesuré selon une procédure normalisée;».

[Dans le Note relative à la liste des matières 8, supprimer «selon CEI 79-4,» et remplacer «mesuré,» par «mesuré selon une procédure normalisée» et «EN 50014» par «EN 60079-0:2012».]

[3.2.3.3, colonne 16, deuxième phrase Modifier pour lire comme suit: «La détermination de l'interstice expérimental maximal s'effectue selon CEI 60079-20-1.»]

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/18)

3.2.3.3, colonne 20, observation 40 Remplacer par «(Supprimé)».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/23)

[3.2.4.2, rubrique 3.1 Modifier pour lire comme suit: «Température d'auto-inflammation selon CEI 60079-20-1, EN 14522, DIN 51 794; le cas échéant indiquer la classe de température selon CEI 60079-20-1.»]

3.2.4.2, rubrique 3.2 Modifier pour lire comme suit:

«Point d'éclair

Pour les points d'éclair jusqu'à 175 °C

Méthodes d'essai en creuset fermé – procédure de non-équilibre

Méthode ABEL: EN ISO 13736: 2008

Méthode ABEL-PENSKY: DIN 51755-1:1974 ou NF M T60-103:1968

Méthode PENSKY-MARTENS: EN ISO 2719:2012

Appareil LUCHAIRE norme française NF T60-103:1968

Méthode TAG: ASTM D56-05(2010)

Méthodes d'essai en creuset fermé – procédure d'équilibre

Procédure rapide d'équilibre: EN ISO 3679:2004; ASTM D3278-96 (2011)

Procédure d'équilibre en creuset fermé: EN ISO 1523:2002+AC1:2006; ASTM D3941-90 (2007)

Pour les points d'éclair supérieurs à 175 °C

Outre les méthodes susmentionnées, la méthode d'essai suivante en creuset ouvert est applicable:

Méthode CLEVELAND: EN ISO 2592:2002; ASTM D92-12.»

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/18)

3.2.4.2, rubrique 3.3 Remplacer «EN 1839:2004» par «EN 1839:2012».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/130, annexe II)

3.2.4.2, 3.4 Remplacer «CEI 60079-1:2003.....» par « CEI 60079-20-1:2010 en mm.»

[3.2.4.3, colonne 16, deuxième phrase Modifier pour lire comme suit: «La détermination de l'interstice expérimental maximal s'effectue selon CEI 60079-20-1.»]

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/18)

3.2.4.3, colonne 20, observation 40 Remplacer par «(Supprimé)».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/23)

Chapitre 3.3

[3.3 Modifier la disposition spéciale 580 pour lire comme suit:

«580 (Supprimé).».]

Chapitre 5.1

5.1.2.1 Modifier le paragraphe b) pour lire comme suit:

«b) Les flèches d'orientation illustrées au 5.2.1.9 doivent être apposées sur deux côtés opposés des suremballages contenant des colis qui doivent être marqués conformément au 5.2.1.9.1, à moins que les marques demeurent visibles.»

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/130, annexe II)

Chapitre 5.3

5.3.2.2.1 Modifier le deuxième paragraphe pour lire comme suit:

«Si la taille et la construction du véhicule sont telles que la surface disponible est insuffisante pour fixer ces panneaux orange, leurs dimensions peuvent être ramenées à un minimum de 300 mm pour la base, 120 mm pour la hauteur et 10 mm pour le liseré noir. Dans ce cas les deux panneaux orange décrits au 5.3.2.1.1 peuvent avoir des dimensions différentes dans les limites prescrites.

Lorsque des panneaux orange de dimensions réduites sont utilisées pour une matière radioactive emballée transportée sous utilisation exclusive, seul le numéro ONU est nécessaire et la taille des chiffres prévue au 5.3.2.2.2 peut être réduite à 65 mm de haut et 10 mm d'épaisseur.».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/219, annexe I)

[5.3.3 Remplacer «pour lesquels une marque pour les matières transportées à chaud est exigée conformément à la disposition spéciale 580 lorsqu'elle est indiquée dans la colonne (6) du tableau A du chapitre 3.2» par «contenant une matière qui est transportée ou présentée au transport à l'état liquide à une température égale ou supérieure à 100 °C ou à l'état solide à une température égale ou supérieure à 240 °C».]

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/130, annexe II)

Chapitre 5.5

5.5.3.1 Ajouter le nouveau paragraphe suivant:

«5.5.3.1.4 Les sous-sections 5.5.3.6 et 5.5.3.7 ne sont applicables que s'il y a un risque effectif d'asphyxie dans le wagon/véhicule ou grand conteneur. Les intervenants concernés sont tenus d'évaluer ce risque en tenant compte des dangers provenant des matières utilisées à des fins de réfrigération ou de conditionnement, de la quantité des matières à transporter, de la durée du transport et du type de rétention à utiliser. En règle générale, il faut supposer que les colis contenant de la neige carbonique (No ONU 1845) ne présentent aucun risque de cette nature.».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/130, annexe II)

Chapitre 7.1

7.1.4.77 Remplacer par le texte suivant et le tableau:

«Selon les circonstances locales, les autorités compétentes peuvent imposer des prescriptions supplémentaires concernant la disponibilité de moyens d'évacuation.

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.

7.1.4.78-7.1.4.99 (Réservés)».

(Documents de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/42, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/28, tels que modifiés)

annexe II et

Amendement de conséquence:

7.1.6.1.14, HA03, dernier paragraphe Supprimer «locale».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/11)

Chapitre 7.2

7.2.4.10.1 Modifier pour lire comme suit:

«Le chargement ou le déchargement ne doivent commencer qu'une fois une liste de contrôle conformément à la section 8.6.3 de l'ADN pour la cargaison en question a été remplie et que les questions 1 à 19 de la liste de contrôle ont été marquées d'une croix «X» pour confirmation. Les questions non pertinentes sont à rayer. La liste doit être remplie après le raccordement des tuyauteries prévues pour la manutention et avant le début de la manutention en deux exemplaires et signée par le conducteur ou par une personne mandatée par celui-ci et par la personne responsable de la manutention aux installations à terre. Si toutes les questions ne peuvent recevoir de réponse positive le chargement ou le déchargement n'est autorisé qu'avec l'assentiment préalable de l'autorité compétente.»

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/11)

7.2.4.16.9 Modifier pour lire comme suit:

«Pour les cargaisons devant être transportées à bord de bateaux de type N ouvert avec coupe-flammes:

a) Pendant le chargement ou le déchargement de matières dans un bateau-citerne fermé, pour lesquelles aux colonnes (6) et (7) du tableau C du chapitre 3.2 un type N ouvert avec coupe-flammes suffit, les citernes à cargaison peuvent être ouvertes au moyen du dispositif permettant de décompresser sans danger, visé au 9.3.2.22.4 a) ou au 9.3.3.22.4 a).

Pour les cargaisons pouvant être transportées à bord de bateaux de type N ouvert:

b) Pendant le chargement ou le déchargement de matières dans un bateau-citerne fermé, pour lesquelles aux colonnes (6) et (7) du tableau C du chapitre 3.2 un type N ouvert suffit, les citernes à cargaison peuvent être ouvertes au moyen du dispositif permettant de décompresser sans danger, visé au 9.3.2.22.4 a) ou au 9.3.3.22.4 a) ou par une autre ouverture appropriée du collecteur de gaz si des dispositions sont prises pour empêcher toute accumulation d'eau et sa pénétration dans la citerne à cargaison et que l'ouverture est refermée comme il convient après le chargement ou le déchargement.»

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/22, tel que modifié)

7.2.4.16 Insérer le texte suivant à la fin:

«7.2.4.16.16 Mesures à prendre avant le chargement de gaz liquéfiés réfrigérés

À moins que la température de la cargaison ne soit contrôlée conformément au 9.3.1.24.1 a) ou au 9.3.1.24.1 c) garantissant l'utilisation du boil-off maximal quelles que soient les conditions de service, le temps de retenue doit être déterminé par le conducteur, ou une autre personne en son nom, avant le chargement et validé par le conducteur, ou une autre personne en son nom, pendant le chargement puis consigné dans des documents conservés à bord.

7.2.4.16.17 Détermination du temps de retenue

Un tableau, approuvé par la société de classification qui a classé le bateau, indiquant la relation entre le temps de retenue et les conditions de remplissage et sur lequel figurent les paramètres ci-dessous, sera conservé à bord.

Le temps de retenue de la cargaison doit être déterminé en fonction des paramètres ci-après:

- Le coefficient de transmission thermique tel qu'il est défini au 9.3.1.27.9;

- La pression de tarage des soupapes de sécurité;
- Les conditions de remplissage initiales (température de la cargaison pendant le chargement et degré de remplissage);
- La température ambiante telle qu'elle est donnée au 9.3.1.24.2;
- Lorsqu'on utilise la phase vapeur, on peut tenir compte de l'utilisation minimale garantie de ces vapeurs (c'est-à-dire la quantité de vapeur provenant du boil-off qui est utilisé quelles que soient les conditions de service).

Marge de sécurité appropriée

Pour laisser une marge de sécurité suffisante, le temps de retenue est d'au moins trois fois la durée prévue du voyage du bateau, y compris:

- Pour les voyages courts dont la durée (prévue) ne dépasse pas cinq jours, le temps de retenue minimal quel que soit le bateau transportant des gaz liquéfiés réfrigérés est de quinze jours;
- Pour les longs voyages dont la durée (prévue) est supérieure à dix jours, le temps de retenue minimal doit être de trente jours, auxquels on ajoute deux jours supplémentaires pour chaque journée de voyage au-delà de dix jours.

Dès qu'il apparaît clairement que la cargaison ne sera pas déchargée dans le délai voulu, le conducteur doit en informer les services d'intervention d'urgence les plus proches conformément au 1.4.1.2.».

7.2.4.29 Remplacer par le texte suivant:

«7.2.4.29 Transport de gaz liquéfiés réfrigérés

Pendant le chargement ou le déchargement, la gatte mentionné au 9.3.1.21.11 doit être placé sous le raccordement à terre des tuyauteries de chargement et déchargement en service, et un film d'eau tel que mentionné au 9.3.1.21.11 doit être déclenché.

7.2.4.30-7.2.4.39 (*Réservés*) ».

(*Documents de référence:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/27 et document informel INF.20, tels que modifiés)

7.2.4.77 Remplacer par le texte suivant et le tableau:

«Selon les circonstances locales, les autorités compétentes peuvent imposer des prescriptions supplémentaires concernant la disponibilité de moyens d'évacuation.

7.2.4.77 Moyens d'évacuation possibles en cas d'urgence

		Bateau-citerne/barge-citerne						
		Classe	Classe					
		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.

** = Pas accepté s'il existe un risque que les substances oxydantes combinées avec des liquides inflammables peuvent provoquer une explosion.

7.2.4.78-7.2.4.99 (Réservés)».

(Documents de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/42, annexe II et ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/28, tels que modifiés)

Chapitre 8.1

8.1.2.1 j) Remplacer par « (Supprimé) ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/13)

«8.1.2.3 Insérer à la fin:

«q) En cas de transport de gaz liquéfiés réfrigérés et lorsque la température n'est pas contrôlée conformément à 9.3.1.24.1 a) et 9.3.1.24.1 c), la détermination du temps de retenue (7.2.4.16.16, 7.2.4.16.17). Le coefficient de transmission thermique doit être consigné sur un document conservé à bord.»

Chapitre 8.2

8.2.2.3.3.1, «Pratique» Insérer le texte suivant à la fin:

«- Manutention de gaz liquéfiés réfrigérés.»

(Documents de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/27 et document informel INF.20, tels que modifiés)

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».

(Documents de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/42, annexe II et ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/28, tels que modifiés)

Question 12.2 Insérer à la fin «(pression au point de raccordement en __ kPa)»,

Questions 15.1 and 15.2 Insérer à la fin «(pression convenue __ kPa)»,

Question 17, premier tiret Remplacer «(uniquement en cas de chargement du bateau)» par « en cas de chargement en cas de déchargement».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/19)

Ajouter la nouvelle question et la note de bas de page suivantes à la fin:

«19. En cas de transport de gaz liquéfiés réfrigérés, le temps de retenue a-t-il été déterminé, et est-il connu et documenté à bord?*

* Seulement pendant le chargement.»

(Documents de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/27 et document informel INF.20, tels que modifiés)

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.2/42, annexe II et ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/28, tels que modifiés)

Dans les Explications, insérer «Question 17 : Afin d'éviter un reflux depuis la terre, l'activation du dispositif de sécurité contre le surremplissage à bord du bateau est aussi nécessaire dans certains cas lors du déchargement. Ceci est obligatoire durant le chargement et optionnel durant le déchargement. Rayer la question si ceci n'est pas nécessaire durant le chargement.»

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/19)

Chapitre 9.3

9.3.1.11.2 a), premier tiret, deuxième paragraphe Insérer le texte suivant après «réfrigérées»: «et les citernes à cargaison utilisées pour le transport de gaz liquéfiés réfrigérés».

9.3.1.11.2 Insérer le texte suivant à la fin:

«e) Les citernes à cargaison destinées à contenir des produits à une température inférieure à -10 °C doivent être suffisamment isolées pour que la température de la structure du bateau ne tombe pas au-dessous de la température nominale minimale admissible du matériau. Le matériau isolant doit être résistant à la propagation des flammes.».

9.3.1.11 Insérer le texte suivant à la fin:

«9.3.1.11.9 Si les citernes à cargaison sont isolées, les espaces de cales ne doivent contenir que de l'air sec pour protéger de l'humidité l'isolant de ces citernes.».

(Documents de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/27 et document informel INF.20, tels que modifiés)

9.3.1.21.5 a) et b), 9.3.2.21.5 a) et b) et 9.3.3.21.5 a) et d) Remplacer «EN 60309-2:1999» par «EN 60309-2:1999 + A1:2007 + A2:2012».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/130, annexe II)

9.3.1.21 Insérer le texte suivant à la fin:

«9.3.1.21.11 Sur les bateaux homologués pour transporter des gaz liquéfiés réfrigérés, les mesures de protection suivantes doivent être prises dans la zone de cargaison:

- Des gattes doivent être installées sous les raccordements à terre des tuyauteries de chargement et de déchargement à travers lesquels s'effectue le chargement ou le déchargement. Elles doivent être fabriquées dans des matériaux capables de résister à la température de la cargaison et être isolées du pont. Les gattes doivent avoir une contenance suffisante et un trop-plein;
- Une installation de pulvérisation d'eau afin de couvrir:
 - 1) Les dômes des citernes à cargaison et autres parties exposées des citernes à cargaison;
 - 2) Les réservoirs exposés de stockage sur le pont de produits inflammables ou de produits toxiques;
 - 3) Les parties de la zone de cargaison au-dessus du pont ou des fuites peuvent se produire.

La contenance du dispositif de pulvérisation d'eau doit être telle que, lorsque tous les jets fonctionnent, le débit soit de 300 litres/heure par mètre carré de superficie du pont. Le dispositif doit pouvoir être mis en marche depuis la timonerie et depuis le pont;
- Un film d'eau autour du raccordement à terre des tuyauteries de chargement et déchargement en service pour protéger le pont et le long du bord du côté du raccordement à terre des tuyauteries de chargement et déchargement en service pendant la connexion et la déconnexion du bras ou du tuyau de chargement. Le film d'eau doit avoir un débit suffisant. Le dispositif doit pouvoir être mis en marche de la timonerie et du pont.

9.3.1.21.12 Les bateaux transportant des gaz liquéfiés réfrigérés doivent avoir à bord, afin d'empêcher que les citernes de cargaison soient endommagées pendant le chargement et que les tuyauteries de chargement et de déchargement soient endommagées pendant le chargement et le déchargement, une instruction écrite pour pré-refroidissement.

Cette instruction doit être appliquée avant que le bateau ne soit mis en service et après la maintenance longue durée.»

(Documents de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/27 et document informel INF.20, tels que modifiés)

9.3.1.24.1 Insérer un nouveau alinéa c) pour lire comme suit:

«c) Pour le No ONU 1972 seulement et lorsque le GNL est autorisé comme combustible au titre de 1.5.3.2, un dispositif de réglage de la pression de la citerne à cargaison, grâce auquel les vapeurs provenant du boil-off sont utilisées comme combustible;».

L'actuel c) devient d).

9.3.1.25.2 Insérer le texte qui suit à la fin:

«Pour le transport des gaz liquéfiés réfrigérés

h) Les tuyauteries de chargement et de déchargement et les citernes à cargaison doivent être protégées des contraintes excessives dues à l'agitation thermique et aux déplacements de la citerne de la structure et de la coque.

i) Si nécessaire, les tuyauteries de chargement et de déchargement doivent être isolés thermiquement de la structure de la coque adjacente, afin d'empêcher la température de la coque de tomber au-dessous de la température nominale du matériau qui la constitue.

j) Toutes les tuyauteries de chargement et de déchargement, lorsqu'elles contiennent du liquide (restes) et peuvent être fermées à chaque extrémité, doivent être munies de soupapes de sécurité. Ces soupapes se déverseront dans les citernes à cargaison et seront protégées pour éviter une fermeture accidentelle.».

9.3.1.27.9 Remplacer par le texte suivant:

«Pour toutes les installations recevant la cargaison, le coefficient de transmission thermique utilisé pour calculer le temps de retenue (7.2.4.16.16 et 7.2.4.16.17) doit être déterminé par calcul. Lorsque le bateau est achevé, l'exactitude du calcul doit être vérifiée au moyen d'un essai d'équilibrage thermique. Le calcul et l'essai doivent être exécutés sous le contrôle de la société de classification agréée qui a classé le bateau.

Le coefficient de transmission thermique doit être consigné sur un document conservé à bord. Il doit être vérifié à chaque renouvellement du certificat d'agrément.»

9.3.1.52.3 b) iv) 2) Modifier pour lire comme suit:

«directement sous l'arête supérieure des seuils des portes d'entrée dans les logements et dans les locaux de service quand la cargaison en phase gazeuse est plus lourde que l'air; sinon des capteurs seront installés près du plafond.».

(Documents de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/27 et document informel INF.20, tels que modifiés)

9.3.2.21.5 c) Remplacer «EN 12827:1996» par «EN 12827:1999».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/130, annexe II)

9.3.2.22.5 a) iii) Remplacer «un coupe-flammes à élément fixe» par «un coupe-flammes à élément fixe ou à ressort».

9.3.3.22.5 a) iii) Remplacer «un coupe-flammes à élément fixe» par «un coupe-flammes à élément fixe ou à ressort».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/12)