



Conseil économique et social

Distr. générale
17 février 2014
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)

Douzième session
Genève, 31 janvier 2014

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

* Document diffusé en langue allemande par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote CCNR/ZKR/ADN/26.

GE.14-20757 (F) 030414 030414



* 1 4 2 0 7 5 7 *

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. Élection du Bureau pour 2014 (point 2 de l'ordre du jour).....	5	3
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).....	6	3
V. Questions relatives à la mise en œuvre de l'ADN (point 4 de l'ordre du jour).....	7–12	3
A. Agrément des sociétés de classification	7–8	3
B. Autorisations spéciales, dérogations et équivalences	9–10	4
C. Notifications diverses	11	4
D. Questions diverses	12	4
VI. Travaux du Comité de sécurité (point 5 de l'ordre du jour).....	13–16	4
VII. Programme de travail et calendrier des réunions (point 6 de l'ordre du jour).....	17	5
VIII. Questions diverses (point 7 de l'ordre du jour).....	18	5
IX. Adoption du rapport (point 8 de l'ordre du jour)	19	5
Annexes		
I. Décision du Comité d'administration de l'ADN au sujet du bateau-citerne <i>Chemgas 851</i>		6
II. Décision du Comité d'administration de l'ADN au sujet du bateau-citerne <i>Chemgas 852</i>		8
III. Décision du Comité d'administration de l'ADN au sujet du bateau pousseur à construire par les chantiers Kooiman Marine (n° 204)		10
IV. Décision du Comité d'administration de l'ADN au sujet du bateau-citerne <i>Damen River Tanker 1145 Eco liner 949</i>		12
V. Décision du Comité d'administration de l'ADN au sujet du bateau-citerne <i>Damen River Tanker 1145 Eco liner 951</i>		14

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 douzième session à Genève le 31 janvier 2014. 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, Slovaquie, 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/25 et Add.1.

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

III. Élection du Bureau pour 2014 (point 2 de l'ordre du jour)

5. Sur proposition du représentant des Pays-Bas, M. H. Rein (Allemagne) a été élu Président et M. B. Birkhüber (Autriche) a été élu Vice-Président pour les sessions de 2014.

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)

6. Le Comité d'administration a noté que le nombre des Parties contractantes à l'ADN s'était maintenu à 17, à savoir: 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. Questions relatives à la mise en œuvre de l'ADN (point 4 de l'ordre du jour)

A. Agrément des sociétés de classification

7. Le Comité a été informé qu'une réunion du Comité d'experts avait eu lieu à Mayence les 28 et 29 novembre 2013 pour examiner la demande présentée par Registro Italiano Navale (RINA) de devenir une société de classification recommandée, et qu'il avait été demandé à RINA de soumettre des documents supplémentaires avant qu'une décision définitive soit prise.

8. Le Comité a noté que, depuis sa dernière session, les Parties contractantes n'avaient donné l'agrément à aucune nouvelle société de classification. La liste des sociétés de classification agréées et recommandées pouvait être consultée sur le site Web du secrétariat, à l'adresse suivante: www.unece.org/trans/danger/publi/adn/adnnclassifications.html.

B. Autorisations spéciales, dérogations et équivalences

9. Le Comité d'administration a approuvé la recommandation du Comité de sécurité (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/50, par. 6, 7 et 9) autorisant l'autorité compétente des Pays-Bas à émettre, conformément au paragraphe 1.5.3.2, des dérogations temporaires pour les bateaux-citernes *Chemgas 851* et *Chemgas 852*, pour un bateau pousseur à construire par les chantiers Kooiman Marine, et pour les bateaux-citernes *Damen River Tanker 1145 Eco liners 949* et *951* les autorisant à titre expérimental à utiliser le GNL comme carburant pour le transport de marchandises dangereuses (voir annexes I à V).

10. 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 pouvaient être consultés sur le site Web du secrétariat à l'adresse suivante: <http://www.unece.org/trans/danger/danger.htm>.

C. Notifications diverses

11. Le Comité a invité les pays à vérifier les coordonnées de leur autorité compétente et, s'ils ne l'avaient pas déjà fait, à agréer les sociétés de classification de la liste recommandée, conformément au paragraphe 1.15.2.4 du Règlement annexé.

D. Questions diverses

12. Aucune question n'a été soulevée au titre de ce point.

VI. Travaux du Comité de sécurité (point 5 de l'ordre du jour)

13. Le Comité a pris note des travaux du Comité de sécurité tels que relatés dans le rapport sur sa vingt-quatrième session, tenue à Genève du 27 au 31 janvier 2014 (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/50). Le Comité de sécurité a examiné et vérifié tous les amendements au Règlement annexé à l'ADN qu'il avait proposés pour entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2015 à ses sessions de 2012 et de 2013, tels que récapitulés par le secrétariat dans le document ECE/ADN/2014/1, et en a modifié certains. Il a également proposé de nouveaux amendements ainsi que des corrections à l'ADN 2013. Le Comité a adopté tous ces amendements, qui sont énumérés à l'annexe I du rapport du Comité de sécurité, ainsi que les corrections énumérées aux annexes II et III.

14. Le Comité a demandé au secrétariat d'établir une liste récapitulative de toutes les propositions d'amendement qu'il avait adoptées pour entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2015, afin qu'elles puissent faire l'objet d'une proposition officielle de modification de l'ADN, conformément à la procédure visée à l'article 20. La notification faisant mention de la date prévue d'entrée en vigueur du 1^{er} janvier 2015 devra être diffusée au plus tard le 1^{er} juillet 2014.

15. Le Comité d'administration a aussi demandé au secrétariat d'établir le texte de synthèse de l'ADN tel que modifié au 1^{er} janvier 2015 en tant que publication des Nations Unies et de le mettre à disposition avant le 1^{er} janvier 2015 afin que les pays puissent s'organiser pour appliquer les nouvelles dispositions.

16. Le Comité a adopté une révision des modèles de listes de contrôle pour les bateaux à cale sèche et pour les bateaux-citernes telle que proposée par le Comité de la sécurité et a invité le secrétariat à effectuer la correction sur le site (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/50, par. 66 et annexe V).

VII. Programme de travail et calendrier des réunions (point 6 de l'ordre du jour)

17. Le Comité a décidé de tenir sa prochaine session le 29 août 2014, à midi.

VIII. Questions diverses (point 7 de l'ordre du jour)

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

IX. Adoption du rapport (point 8 de l'ordre du jour)

19. Le Comité d'administration a adopté le rapport sur sa douzième session en s'appuyant sur un projet établi 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 *Chemgas 851*

Dérogation n° 1/2014 en date du 31 janvier 2014

L'autorité compétente des Pays-Bas est autorisée à délivrer, à titre expérimental, un certificat d'agrément à l'automoteur-citerne de type G *Chemgas 851* (numéro d'identification 55679 et numéro de registre BV 24521F), 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 22/2013 de la CCNR;
2. Une étude HAZID effectuée par la société de classification agréée* 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 annuel 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;

* Rapport n° 2013 R11 557 soumis par TNO, en date du 17 octobre 2013 (figure dans le document INF.20 soumis à la vingt-quatrième 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 *Chemgas 852*

Dérogation n° 2/2014 en date du 31 janvier 2014

L'autorité compétente des Pays-Bas est autorisée à délivrer, à titre expérimental, un certificat d'agrément à l'automoteur-citerne de type G *Chemgas 852* (numéro d'identification 55678 et numéro de registre BV 25106R), 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 23/2013 de la CCNR;
2. Une étude HAZID effectuée par la société de classification agréée* 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 annuel 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;

* Rapport n° 2013 R11 557 soumis par TNO, en date du 17 octobre 2013 (figure dans le document INF.20 soumis à la vingt-quatrième 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 III

Décision du Comité d'administration de l'ADN au sujet du bateau pousseur à construire par les chantiers Kooiman Marine (n° 204)

Dérogation n° 3/2014 en date du 31 janvier 2014

L'autorité compétente des Pays-Bas est autorisée à délivrer, à titre expérimental, un certificat d'agrément au bateau pousseur à construire par les chantiers Kooiman Marine B. V. (numéro de chantier 204, numéro d'identification non disponible), 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 24/2013 de la CCNR;
2. Une étude HAZID effectuée par la société de classification agréée* 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 annuel 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;

* Mémoire soumis par TNO, en date du 19 novembre 2013 (figure dans le document INF.25 soumis à la vingt-quatrième 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 IV

Décision du Comité d'administration de l'ADN au sujet du bateau-citerne *Damen River Tanker 1145 Eco liner 949*

Dérogation n° 4/2014 en date du 31 janvier 2014

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 de chantier 949, numéro d'identification 55519), 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 3/2013 de la CCNR;
2. Une étude HAZID effectuée par la société de classification agréée* 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 annuel 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;

* Rapport soumis par TNO, en date du 7 novembre 2011 (figure dans le document INF.31 soumis à la vingt-quatrième 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 V

Décision du Comité d'administration de l'ADN au sujet du bateau-citerne *Damen River Tanker 1145 Eco liner 951*

Dérogation n° 5/2014 en date du 31 janvier 2014

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 de chantier 951, numéro d'identification 55520), 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 4/2013 de la CCNR;
2. Une étude HAZID effectuée par la société de classification agréée* 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 annuel 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;

* Rapport soumis par TNO, en date du 7 novembre 2011 (figure dans le document INF.31 soumis à la vingt-quatrième 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.
-