



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)

Vingtième session

Genève, 26 janvier 2018

Point 5 de l'ordre du jour provisoire

Travaux du Comité de sécurité

Projet d'amendements au Règlement annexé à l'ADN pour entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2019

Note du secrétariat*

1. À sa dix-neuvième session, le Comité d'administration de l'ADN a prié le secrétariat de consolider dans un même document tous les projets d'amendements adoptés en 2016 et 2017 qui n'ont pas encore été entérinés par le Comité d'administration (voir ECE/ADN/42, par.18).
2. Le présent document est une consolidation des projets d'amendements au Règlement annexé à l'ADN adoptés par le Comité de sécurité pour entrée en vigueur le 1 janvier 2019 :
 - (a) à sa trente-et-unième session (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64, annexe I) ;
 - (b) à sa trentième session (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/62, annexe II) ;
 - (c) à sa vingt-neuvième session (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/60, annexe III) ;
3. Chaque proposition d'amendement est suivie par une référence au document d'où provient la proposition d'amendement.
4. Il est prévu que le Comité de sécurité vérifie à sa trente-deuxième session les projets d'amendements qui sont toujours entre crochets et qu'il transmettra ses conclusions au Comité d'administration qui sera donc invité à entériner tous les amendements proposés.
5. Ce document ne contient pas les projets d'amendements relatifs au nouveau concept de protection contre les explosions, adoptés par le Comité de Sécurité de l'ADN à sa trente-et-unième session, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/21, tel que modifié par les documents informels INF.14 annexe III, INF.29 et INF.33, étant donné que ces projets d'amendements feront encore l'objet d'une lecture finale par le Comité de Sécurité à sa trente-deuxième session, voir ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/11.

* Diffusé en langue allemande par la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin sous la cote CCNR/ZKR/ADN/2018/1.

Chapitre 1.1

1.1.3.6.2 d) et e) Modifier les alinéas pour lire comme suit:

- « - conteneurs fermés;
- véhicules couverts ou wagons couverts; ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

1.1.4.3 Modifier la note de bas de page 2 pour lire:

«² L'Organisation maritime internationale (OMI) a publié la circulaire CCC.1/Circ.3 (et ses rectificatifs), intitulée "Revised guidance on the continued use of existing IMO type portable tanks and road tank vehicles for the transport of dangerous goods" (Indications révisées concernant la poursuite de l'utilisation des citernes mobiles et des véhicules-citernes routiers de type OMI existants pour le transport des marchandises dangereuses). Le texte de cette directive est disponible en anglais sur le site Internet de l'OMI à l'adresse suivante: www.imo.org.».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/62)

Chapitre 1.2

1.2.1 Dans la définition de *Citerne à cargaison (dégazée)*, modifier la fin pour lire « de gaz ou de vapeurs dangereux ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

1.2.1 Modifier la définition de *Toximètre* pour lire comme suit:

« Toximètre: un appareil portable ou transportable permettant de mesurer toute concentration significative de gaz et de vapeurs toxiques. Le toximètre doit être conforme aux normes EN 45544-1:2015, EN 45544-2:2015, EN 45544-3:2015 et EN 45544-4:2016, ou à la norme ISO 17621:2015.

Si cet appareil est utilisé dans des zones de danger d'explosion, il faut aussi qu'il se prête à l'utilisation dans de telles zones et l'application des prescriptions pertinentes doit être prouvée (notamment la procédure d'évaluation de la conformité prévue dans la Directive 2014/34/UE¹, dans le document ECE/TRADE/391² ou dans un document au moins équivalent).

Cet appareil doit être conçu de manière à ce que les mesures puissent également être effectuées sans qu'il soit nécessaire de pénétrer dans les locaux à contrôler; ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

1.2.1 Ajouter les nouvelles définitions suivantes dans l'ordre alphabétique:

« *Dégazage*: opération ayant pour but de diminuer la concentration de gaz et de vapeurs dangereux dans une citerne à cargaison vide ou déchargée en les émettant dans l'atmosphère ou en les envoyant dans une station de réception; ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

« *LIE*: voir Limite inférieure d'explosivité; ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

« *Limite inférieure d'explosivité (LIE)*: concentration la plus faible de la plage d'explosivité à laquelle peut se produire une explosion; ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

« *LSE*: voir Limite supérieure d'explosivité; ».

¹ Journal officiel de l'Union européenne L 96/309, daté du 29 mars 2014.

² A common regulatory framework for equipment used in environments with an explosive atmosphere, Organisation des Nations Unies, 2011.

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

« Limite supérieure d'explosivité (LSE): concentration la plus forte de la plage d'explosivité à laquelle peut se produire une explosion; ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

« Plage d'explosivité: la plage de concentration dans l'air d'une matière ou d'un mélange de matières inflammables, à l'intérieur de laquelle peut se produire une explosion, ou la plage de concentration dans l'air ou dans un gaz inerte d'une matière ou d'un mélange de matières inflammables, à l'intérieur de laquelle peut se produire une explosion, cette plage étant définie dans des conditions d'essai précises; ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

« Station de réception: une installation destinée à recueillir les gaz et les vapeurs pendant le dégazage des citernes à cargaison vides ou déchargées et des tuyauteries de chargement et de déchargement; ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

Chapitre 1.4

1.4.2.2.1 Insérer un nouveau sous-paragraphe k) pour lire comme suit:

« k) Remplir sa partie de la liste de contrôle visée au 7.2.3.7.2.2 avant le dégazage d'une citerne vide ou déchargée et le raccordement des tuyauteries destinées au chargement et au déchargement des bateaux-citernes dans une station de réception. ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

1.4.3.3 s) Remplacer « au point de passage de la conduite de retour ou d'évacuation des gaz » par « au point de raccordement de la conduite d'évacuation de gaz et de la conduite de retour de gaz ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

1.4.3.7.1 j) Remplacer « au point de passage de la conduite de retour ou d'évacuation des gaz » par « au point de raccordement de la conduite d'évacuation de gaz et de la conduite de retour de gaz ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

1.4.3.7.2 Modifier pour lire comme suit:

« 1.4.3.7.2 Si le déchargeur fait appel aux services d'autres intervenants (nettoyeur, station de décontamination, etc.), ou utilise les pompes du bateau il doit prendre des mesures appropriées pour assurer que les prescriptions de l'ADN ont été respectées ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

1.4.3 Ajouter un nouveau paragraphe 1.1.3.8 pour lire comme suit:

« 1.4.3.8 **Exploitant de la station de réception**

1.4.3.8.1 Dans le cadre du 1.4.1, l'exploitant de la station de réception doit en particulier:

- a) Remplir sa partie de la liste de contrôle visée au 7.2.3.7.2.2 avant le dégazage de citernes vides ou déchargées et le raccordement des tuyauteries destinées au chargement et au déchargement des bateaux-citernes;
- b) S'assurer que, lorsque cette prescription est indiquée au 7.2.3.7.2.3, le conduit de la station de réception qui est relié au bateau en cours de dégazage soit muni d'un coupe-flammes afin de protéger le bateau contre les détonations et les passages de flammes provenant de la station de réception. ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

Chapitre 1.6

1.6.7.2.2.2 Ajouter une nouvelle disposition transitoire, comme suit:

9.3.1.60 9.3.2.60 9.3.3.60	Un clapet antiretour à ressort doit être installé. L'eau doit être de la qualité de l'eau potable disponible à bord.	N.R.T. Renouvellement du certificat d'agrément après le 31 décembre 2018
----------------------------------	---	---

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

9.3.3.11.2 d)	Étais entre la coque et les citernes à cargaison	N.R.T. à partir du 1 ^{er} janvier 2019 Renouvellement du certificat d'agrément après le 31 décembre 2044
---------------	--	--

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

Chapitre 1.8

1.8.3.1 À la fin, ajouter le nouveau Nota suivant: « **NOTA:** Cette obligation ne s'applique pas aux exploitants de stations de réception. ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

1.8.5.1 Après « déchargement de marchandises dangereuses, », insérer « ou pendant le dégazage d'un bateau-citerne, ». Remplacer « le chargeur, le remplisseur, le transporteur, ou le destinataire » par « le chargeur, le remplisseur, le transporteur, le destinataire ou l'exploitant de la station de réception ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

Chapitre 3.2, Tableau A

3.2.1 Pour le No ONU 0510, ajouter « PP » en colonne (9). Dans la colonne (11), insérer « LO01 » et « HA01, HA03 » et dans la colonne (12), insérer « 1 ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

3.2.1 Pour le No ONU 1148, ajouter « T » en colonne (8).

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

3.2.1 Pour les Nos ONU 3166, 3171, 3527 groupe d'emballage III, 3530, 3531, 3532, 3533 et 3534, dans la colonne (9) insérer « PP » et dans la colonne (12) insérer « 0 ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

3.2.1 Pour le No ONU 3527 groupe d'emballage II, dans la colonne (9) insérer « PP » et dans la colonne (12) insérer « 1 ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

3.2.1 Pour les Nos ONU 3528 et 3529, dans la colonne (9) insérer « PP, EX, A ». Dans la colonne (10) insérer « VE01 » et dans la colonne (12) insérer « 0 ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

Chapitre 3.2, Tableau C

3.2.3.1 Dans « Explications concernant le tableau C », deuxième paragraphe, modifier le dernier alinéa pour lire comme suit:

« - si une case contient un astérisque, “ * ”, les prescriptions applicables doivent être déterminées conformément au 3.2.3.3. Ce mode de détermination doit primer sur l'utilisation des rubriques de mélanges dans lesquelles on ne dispose pas de données suffisantes. ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

3.2.3.1 Dans la colonne (5) 'Dangers', modifier le quatrième paragraphe pour lire comme suit:

«Lorsqu'il s'agit d'une matière ou d'un mélange avec des caractéristiques CMR selon les critères des catégories 1A ou 1B des chapitres 3.5, 3.6 et 3.7 du SGH, ces indications sont complétées par le code 'CMR'.».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/62)

3.2.3.1, colonne (20), observation 12 Modifier l'alinéa e) pour lire comme suit:

« e) Avant chaque chargement de ces matières les citernes à cargaison doivent être visitées et inspectées afin de vérifier l'absence de contamination, de dépôts de rouille importants et de défauts de structure visibles.

Lorsque des citernes à cargaison sont installées dans des bateaux-citernes du type C, avec une conception de citerne à cargaison 1 et un type de citerne à cargaison 1, et qu'elles sont affectées en permanence au transport de ces matières, ces inspections doivent être effectuées au minimum tous les deux ans et demi.

Lorsque des citernes à cargaison sont installées dans des bateaux-citernes de type G, avec une conception de citerne à cargaison 1 et un type de citerne à cargaison 1, et qu'elles sont affectées en permanence au transport de ces matières, ces inspections doivent être effectuées lors de la visite périodique pour le renouvellement du certificat d'agrément, selon la procédure du 1.16.10. ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

3.2.3.1 Dans « Explications concernant le tableau C », note explicative concernant la colonne (20) « Exigences supplémentaires/Observations », ajouter une nouvelle observation ainsi libellée:

« 44. Une matière ne pourra être rangée dans cette rubrique que s'il existe des données de mesure ou des informations vérifiées en conformité avec la norme CEI 60079-20-1 ou une norme équivalente permettant une affectation au sous-groupe II B3 du groupe d'explosion II B. ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

3.2.3.2 Pour le No ONU 1206, dans la colonne (12) remplacer « 0,68 » par « 0,67 – 0,70 ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

3.2.3.2 Pour le No ONU 1208, première ligne, dans la colonne (12) remplacer « 0,66 » par « 0,65 – 0,70 ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

3.2.3.2 Pour le No ONU 1262, dans la colonne (12) remplacer « 0,7 » par « 0,69 – 0,71 ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

3.2.3.2 Pour le No ONU 1664, dans la colonne (20) supprimer le code « 17 ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

3.2.3.2 Pour le No ONU 1764, dans la colonne (20) ajouter « 6:+13 °C » avant « 17 ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

3.2.3.2 Pour le No ONU 2057, groupe d'emballage II:

- | | |
|----------------------|-------------------------------------|
| Dans la colonne (5) | Remplacer « 3 +N3 » par « 3 + N1 ». |
| Dans la colonne (6) | Remplacer « N » par « C ». |
| Dans la colonne (8) | Ajouter « 2 ». |
| Dans la colonne (13) | Ajouter « 2 ». |

3.2.3.2 Pour le No ONU 2057, groupe d'emballage III:

Dans la colonne (5)	Remplacer « 3 +N3 » par « 3 + N1 ».
Dans la colonne (6)	Remplacer « N » par « C ».
Dans la colonne (8)	Remplacer « 3 » par « 2 ».
Dans la colonne (13)	Ajouter « 2 ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

3.2.3.2 Pour les Nos ONU 2448, 3256 (toutes les rubriques) et 3257 (toutes les rubriques), ajouter dans la colonne (20) «; 17 » après « 7 ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

3.2.3.2 Dans les rubriques suivantes, modifier la colonne (16) pour lire « II A »:

1120	BUTANOLS (ALCOOL BUTYLIQUE secondaire)
1191	ALDÉHYDES OCTYLIQUES (n-OCTALDÉHYDE)
1229	OXYDE DE MÉSITYLE
1783	HEXAMÉTHYLÈNEDIAMINE EN SOLUTION (groupe d'emballage II)
1783	HEXAMÉTHYLÈNEDIAMINE EN SOLUTION (groupe d'emballage III)
2048	DICYCLOPENTADIÈNE
2053	ALCOOL MÉTHYLAMYLIQUE
2057	TRIPROPYLÈNE (groupe d'emballage II)
2057	TRIPROPYLÈNE (groupe d'emballage III)
2357	CYCLOHEXYLAMINE
2485	ISOCYANATE DE n-BUTYLE
2486	ISOCYANATE D'ISOBUTYLE
2531	ACIDE MÉTHACRYLIQUE STABILISÉ
2381	DISULFURE DE DIMÉTHYLE
2618	VINYLTOLUÈNES STABILISÉS

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

3.2.3.2 Dans les rubriques suivantes, modifier la colonne (16) pour lire « II B (II B1) »:

1163	DIMÉTHYLHYDRAZINE ASYMÉTRIQUE
1274	n-PROPANOL ou ALCOOL PROPYLIQUE NORMAL (groupe d'emballage II)
1274	n-PROPANOL ou ALCOOL PROPYLIQUE NORMAL (groupe d'emballage III)
3475	ÉTHANOL ET ESSENCE, EN MÉLANGE ou ÉTHANOL ET ESSENCE POUR MOTEURS D'AUTOMOBILES, EN MÉLANGE, contenant plus de 90 % d'éthanol

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

3.2.3.2 Dans les rubriques suivantes, modifier la colonne (16) pour lire « II B (II B2) »:

1188	ÉTHER MONOMÉTHYLIQUE DE L'ÉTHYLÈNEGLYCOL
1275	ALDÉHYDE PROPIONIQUE

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

3.2.3.2 Dans les rubriques suivantes, modifier la colonne (16) pour lire « II B (II B3) »:

1280	OXYDE DE PROPYLÈNE
1991	CHLOROPRÈNE STABILISÉ
2309	OCTADIÈNES (1,7-OCTADIÈNE)
2983	OXYDE D'ÉTHYLÈNE ET OXYDE DE PROPYLÈNE EN MÉLANGE, contenant au plus 30 % d'oxyde d'éthylène

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

3.2.3.2 Dans les rubriques suivantes, modifier la colonne (16) pour lire « II B (II B3¹⁴) »:

1578	CHLORONITROBENZÈNES, SOLIDES, FONDUS
1663	NITROPHÉNOLS
2078	DIISOCYANATE DE TOLUÈNE (et mélanges isomères) (DIISOCYANATE DE TOLUÈNE-2,4)
2205	ADIPONITRILE
2259	TRIÉTHYLÈNETÉTRAMINE
2280	HEXAMÉTHYLÈNEDIAMINE, SOLIDE, FONDUE
3446	NITROTOLUÈNES, SOLIDES, FONDUS

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

3.2.3.2 Ajouter les rubriques suivantes:

(1)	(2)	(3a)	(3b)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)
1148	DIACÉTONE-ALCOOL	3	F1	III	3	N	3	2			97	0,93	3	oui	T1	II A	oui	PP, EX, A	0	
1203	ESSENCE POUR MOTEURS D'AUTOMOBILES CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE	3	F1	II	3+N2+CMR+F	C	*	*	*	*	*		*	oui	T 3	II A	oui	*	1	*voir 3.2.3.3
1224	CÉTONES LIQUIDES, N.S.A.	3	F1	II	3+(N1, N2, N3, CMR, F ou S)	*	*	*	*	*	*		*	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	*	1	14; 27; 29; 44 *voir 3.2.3.3
1224	CÉTONES LIQUIDES, N.S.A.	3	F1	III	3+(N1, N2, N3, CMR, F ou S)	*	*	*	*	*	*		*	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	*	0	14; 27; 44 *voir 3.2.3.3
1267	PÉTROLE BRUT	3	F1	I	3+(N1, N2, N3, CMR, F)	*	*	*	*	*	*		*	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	*	1	14; 44 *voir 3.2.3.3
1267	PÉTROLE BRUT	3	F1	II	3+(N1, N2, N3, CMR, F)	*	*	*	*	*	*		*	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	*	1	14; 44 *voir 3.2.3.3
1267	PÉTROLE BRUT	3	F1	III	3+(N1, N2, N3, CMR, F)	*	*	*	*	*	*		*	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	*	0	14; 44 *voir 3.2.3.3
1267	PÉTROLE BRUT CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE	3	F1	I	3+CMR+F+(N1, N2, N3)	C	*	*	*	*	*		*	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾	oui	*	1	*voir 3.2.3.3
1267	PÉTROLE BRUT CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE	3	F1	I	3+CMR+F+(N1, N2, N3)	C	*	*	*	*	*		*	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	*	1	44 *voir 3.2.3.3
1267	PÉTROLE BRUT CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE	3	F1	II	3+CMR+F+(N1, N2, N3)	C	*	*	*	*	*		*	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾	oui	*	1	*voir 3.2.3.3
1267	PÉTROLE BRUT CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE	3	F1	II	3+CMR+F+(N1, N2, N3)	C	*	*	*	*	*		*	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	*	1	44 *voir 3.2.3.3

(1)	(2)	(3a)	(3b)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)
1267	PÉTROLE BRUT CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE	3	F1	III	3+CMR+ F+(N1, N2, N3)	C	*	*	*	*	*		*	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾	oui	*	0	*voir 3.2.3.3
1267	PÉTROLE BRUT CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE	3	F1	III	3+CMR+ F+(N1, N2, N3)	C	*	*	*	*	*		*	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	*	0	44 *voir 3.2.3.3
1267	PÉTROLE BRUT CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE POINT D'ÉBULLITION INITIAL ≤ 60 °C	3	F1	I	3+CMR+ F+ (N1, N2, N3)	C	1	1			95		1	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	PP, EP, EX, TOX, A	1	29; 43; 44
1267	PÉTROLE BRUT CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE POINT D'ÉBULLITION INITIAL ≤ 60 °C	3	F1	II	3+CMR+ F+ (N1, N2, N3)	C	1	1			95		1	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	PP, EP, EX, TOX, A	1	29; 44
1267	PÉTROLE BRUT CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE POINT D'ÉBULLITION INITIAL ≤ 60 °C	3	F1	III	3+CMR+ F+ (N1, N2, N3)	C	1	1			95		1	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	PP, EP, EX, TOX, A	0	29; 44
1267	PÉTROLE BRUT CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE 60 °C < POINT D'ÉBULLITION INITIAL ≤ 85 °C	3	F1	II	3+CMR+ F+ (N1, N2, N3)	C	2	2	3	50	95		2	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	PP, EP, EX, TOX, A	1	23; 29; 38; 44
1267	PÉTROLE BRUT CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE 60 °C < POINT D'ÉBULLITION INITIAL ≤ 85 °C	3	F1	III	3+CMR+ F+(N1, N2, N3)	C	2	2	3	50	95		2	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	PP, EP, EX, TOX, A	1	23; 29; 38; 44

(1)	(2)	(3a)	(3b)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)
1267	PÉTROLE BRUT CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE 85 °C < POINT D'ÉBULLITION INITIAL ≤ 115 °C	3	F1	II	3+CMR+ F+(N1, N2, N3)	C	2	2		50	95		2	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	PP, EP, EX, TOX, A	1	29; 44
1267	PÉTROLE BRUT CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE 85 °C < POINT D'ÉBULLITION INITIAL ≤ 115 °C	3	F1	III	3+CMR+ F+(N1, N2, N3)	C	2	2		50	95		2	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	PP, EP, EX, TOX, A	0	29; 44
1267	PÉTROLE BRUT CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE POINT D'ÉBULLITION INITIAL > 115 °C	3	F1	II	3+CMR+ F+(N1, N2, N3)	C	2	2		35	95		2	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	PP, EP, EX, TOX, A	1	29; 44
1267	PÉTROLE BRUT CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE POINT D'ÉBULLITION INITIAL > 115 °C	3	F1	III	3+CMR+ F+(N1, N2, N3)	C	2	2		35	95		2	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	PP, EP, EX, TOX, A	0	29; 44
1268	DISTILLATS DE PÉTROLE, N.S.A. ou PRODUITS PÉTROLIERS, N.S.A.	3	F1	I	3+(N1, N2, N3, CMR, F)	*	*	*	*	*	*		*	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	*	1	14; 27; 44 *voir 3.2.3.3
1268	DISTILLATS DE PÉTROLE, N.S.A. ou PRODUITS PÉTROLIERS, N.S.A.	3	F1	II	3+(N1, N2, N3, CMR, F)	*	*	*	*	*	*		*	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	*	1	14; 27; 44 *voir 3.2.3.3
1268	DISTILLATS DE PÉTROLE, N.S.A. ou PRODUITS PÉTROLIERS, N.S.A.	3	F1	III	3+(N1, N2, N3, CMR, F)	*	*	*	*	*	*		*	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	*	0	14; 27; 44 *voir 3.2.3.3

(1)	(2)	(3a)	(3b)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)
1268	DISTILLATS DE PÉTROLE, N.S.A. ou PRODUITS PÉTROLIERS, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE	3	F1	I	3+CMR+F+(N1, N2, N3)	C	*	*	*	*	*		*	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾	oui	*	1	27 *voir 3.2.3.3
1268	DISTILLATS DE PÉTROLE, N.S.A. ou PRODUITS PÉTROLIERS, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE	3	F1	I	3+CMR+F+(N1, N2, N3)	C	*	*	*	*	*		*	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	*	1	27; 44 *voir 3.2.3.3
1268	DISTILLATS DE PÉTROLE, N.S.A. ou PRODUITS PÉTROLIERS, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE	3	F1	II	3+CMR+F+(N1, N2, N3)	C	*	*	*	*	*		*	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾	oui	*	1	27 *voir 3.2.3.3
1268	DISTILLATS DE PÉTROLE, N.S.A. ou PRODUITS PÉTROLIERS, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE	3	F1	II	3+CMR+F+(N1, N2, N3)	C	*	*	*	*	*		*	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	*	1	27; 44 *voir 3.2.3.3
1268	DISTILLATS DE PÉTROLE, N.S.A. ou PRODUITS PÉTROLIERS, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE	3	F1	III	3+CMR+F+(N1, N2, N3)	C	*	*	*	*	*		*	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾	oui	*	0	27 *voir 3.2.3.3
1268	DISTILLATS DE PÉTROLE, N.S.A. ou PRODUITS PÉTROLIERS, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE	3	F1	III	3+CMR+F+(N1, N2, N3)	C	*	*	*	*	*		*	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	*	0	27; 44 *voir 3.2.3.3

(1)	(2)	(3a)	(3b)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)
1268	DISTILLATS DE PÉTROLE, N.S.A. ou PRODUITS PÉTROLIERS, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE POINT D'ÉBULLITION INITIAL ≤ 60 °C	3	F1	I	3+CMR+ F+(N1, N2, N3)	C	1	1			95		1	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	PP, EP, EX, TOX, A	1	27; 29; 43; 44
1268	DISTILLATS DE PÉTROLE, N.S.A. ou PRODUITS PÉTROLIERS, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE POINT D'ÉBULLITION INITIAL ≤ 60 °C	3	F1	II	3+CMR+ F+(N1, N2, N3)	C	1	1			95		1	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	PP, EP, EX, TOX, A	1	27; 29; 44
1268	DISTILLATS DE PÉTROLE, N.S.A. ou PRODUITS PÉTROLIERS, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE 60 °C < POINT D'ÉBULLITION INITIAL ≤ 85 °C	3	F1	II	3+CMR+ F+(N1, N2, N3)	C	2	2	3	50	95		2	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	PP, EP, EX, TOX, A	1	23; 27; 29; 38; 44
1268	DISTILLATS DE PÉTROLE, N.S.A. ou PRODUITS PÉTROLIERS, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE 85 °C < POINT D'ÉBULLITION INITIAL ≤ 115 °C	3	F1	II	3+CMR+ F+(N1, N2, N3)	C	2	2		50	95		2	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	PP, EP, EX, TOX, A	1	27; 29; 44

(1)	(2)	(3a)	(3b)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)
1268	DISTILLATS DE PÉTROLE, N.S.A. ou PRODUITS PÉTROLIERS, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE POINT D'ÉBULLITION INITIAL > 115 °C	3	F1	II	3+CMR+F+(N1, N2, N3)	C	2	2		35	95		2	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	PP, EP, EX, TOX, A	1	27; 29; 44
1863	CARBURÉACTEUR	3	F1	I	3+(N1, N2, N3, CMR, F)	*	*	*	*	*	*		*	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	*	1	14; 44 *voir 3.2.3.3
1863	CARBURÉACTEUR	3	F1	II	3+(N1, N2, N3, CMR, F)	*	*	*	*	*	*		*	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	*	1	14; 44 *voir 3.2.3.3
1863	CARBURÉACTEUR	3	F1	III	3+(N1, N2, N3, CMR, F)	*	*	*	*	*	*		*	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	*	0	14; 44 *voir 3.2.3.3
1863	CARBURÉACTEUR CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE	3	F1	I	3+CMR+F+(N1, N2, N3)	C	*	*	*	*	*		*	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾	oui	*	1	*voir 3.2.3.3
1863	CARBURÉACTEUR CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE	3	F1	I	3+CMR+F+(N1, N2, N3)	C	*	*	*	*	*		*	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	*	1	44 *voir 3.2.3.3
1863	CARBURÉACTEUR CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE	3	F1	II	3+CMR+F+(N1, N2, N3)	C	*	*	*	*	*		*	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾	oui	*	1	*voir 3.2.3.3
1863	CARBURÉACTEUR CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE	3	F1	II	3+CMR+F+(N1, N2, N3)	C	*	*	*	*	*		*	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	*	1	44 *voir 3.2.3.3
1863	CARBURÉACTEUR CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE	3	F1	III	3+CMR+F+(N1, N2, N3)	C	*	*	*	*	*		*	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾	oui	*	0	*voir 3.2.3.3
1863	CARBURÉACTEUR CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE	3	F1	III	3+CMR+F+(N1, N2, N3)	C	*	*	*	*	*		*	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	*	0	44 *voir 3.2.3.3

(1)	(2)	(3a)	(3b)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)
1863	CARBURÉACTEUR CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE POINT D'ÉBULLITION INITIAL ≤ 60 °C	3	F1	I	3+CMR+ F+(N1, N2, N3)	C	1	1			95		1	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	PP, EP, EX, TOX, A	1	29; 43; 44
1863	CARBURÉACTEUR CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE POINT D'ÉBULLITION INITIAL ≤ 60 °C	3	F1	II	3+CMR+ F+(N1, N2, N3)	C	1	1			95		1	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	PP, EP, EX, TOX, A	1	29; 44
1863	CARBURÉACTEUR CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE 60 °C < POINT D'ÉBULLITION INITIAL ≤ 85 °C	3	F1	III	3+CMR+ F+(N1, N2, N3)	C	2	2	3	50	95		2	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	PP, EP, EX, TOX, A	0	23; 29; 38; 44
1863	CARBURÉACTEUR CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE 85 °C < POINT D'ÉBULLITION INITIAL ≤ 115 °C	3	F1	III	3+CMR+ F+(N1, N2, N3)	C	2	2		50	95		2	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	PP, EP, EX, TOX, A	0	29; 44
1863	CARBURÉACTEUR CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE POINT D'ÉBULLITION INITIAL > 115 °C	3	F1	III	3+CMR+ F+(N1, N2, N3)	C	2	2		35	95		2	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	PP, EP, EX, TOX, A	0	29; 44
1986	ALCOOLS INFLAMMABLES, TOXIQUES, N.S.A.	3	FT1	I	3+6.1+(N 1, N2, N3, CMR, F ou S)	C	1	1	*	*	95		1	non	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	PP, EP, EX, TOX, A	2	27; 29; 44 *voir 3.2.3.3
1986	ALCOOLS INFLAMMABLES, TOXIQUES, N.S.A.	3	FT1	I	3+6.1+(N 1, N2, N3, CMR, F ou S)	C	2	2	*	*	95		1	non	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	PP, EP, EX, TOX, A	2	27; 29; 44 *voir 3.2.3.3

(1)	(2)	(3a)	(3b)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)
1986	ALCOOLS INFLAMMABLES, TOXIQUES, N.S.A.	3	FT1	II	3+6.1+(N 1, N2, N3, CMR, F ou S)	C	2	2	*	*	95		2	non	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	PP, EP, EX, TOX, A	2	27; 29; 44 *voir 3.2.3.3
1986	ALCOOLS INFLAMMABLES, TOXIQUES, N.S.A.	3	FT1	III	3+6.1+(N 1, N2, N3, CMR, F ou S)	C	2	2	*	*	95		2	non	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	PP, EP, EX, TOX, A	0	27; 29; 44 *voir 3.2.3.3
1987	ALCOOLS, N.S.A.	3	F1	II	3+(N1, N2, N3, CMR, F ou S)	*	*	*	*	*	*		*	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	*	1	14; 27; 29; 44 *voir 3.2.3.3
1987	ALCOOLS, N.S.A.	3	F1	III	3+(N1, N2, N3, CMR, F ou S)	*	*	*	*	*	*		*	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	*	0	14; 27; 44 *voir 3.2.3.3
1989	ALDÉHYDES, N.S.A.	3	F1	II	3+(N1, N2, N3, CMR, F ou S)	*	*	*	*	*	*		*	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	*	1	14; 27; 29; 44 *voir 3.2.3.3
1989	ALDÉHYDES, N.S.A.	3	F1	III	3+(N1, N2, N3, CMR, F ou S)	*	*	*	*	*	*		*	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	*	0	14; 27; 44 *voir 3.2.3.3
1992	LIQUIDE INFLAMMABLE, TOXIQUE, N.S.A.	3	FT1	I	3+6.1+(N 1, N2, N3, CMR, F ou S)	C	1	1	*	*	95		1	non	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	PP, EP, EX, TOX, A	2	27; 29; 44 *voir 3.2.3.3
1992	LIQUIDE INFLAMMABLE, TOXIQUE, N.S.A.	3	FT1	I	3+6.1+(N 1, N2, N3, CMR, F ou S)	C	2	2	*	*	95		1	non	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	PP, EP, EX, TOX, A	2	27; 29; 44 *voir 3.2.3.3

(1)	(2)	(3a)	(3b)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)
1992	LIQUIDE INFLAMMABLE, TOXIQUE, N.S.A.	3	FT1	II	3+6.1+(N 1, N2, N3, CMR, F ou S)	C	2	2	*	*	95		2	non	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	PP, EP, EX, TOX, A	2	27; 29; 44 *voir 3.2.3.3
1992	LIQUIDE INFLAMMABLE, TOXIQUE, N.S.A.	3	FT1	III	3+6.1+(N 1, N2, N3, CMR, F ou S)	C	2	2	*	*	95		2	non	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	PP, EP, EX, TOX, A	0	27; 29; 44 *voir 3.2.3.3
1993	LIQUIDE INFLAMMABLE, N.S.A.	3	F1	I	3+(N1, N2, N3, CMR, F)	*	*	*	*	*	*		*	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	*	1	14; 44 *voir 3.2.3.3
1993	LIQUIDE INFLAMMABLE, N.S.A.	3	F1	II	3+(N1, N2, N3, CMR, F)	*	*	*	*	*	*		*	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	*	1	14; 44 *voir 3.2.3.3
1993	LIQUIDE INFLAMMABLE, N.S.A.	3	F1	III	3+(N1, N2, N3, CMR, F)	*	*	*	*	*	*		*	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	*	0	14; 44 *voir 3.2.3.3
1993	LIQUIDE INFLAMMABLE, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE	3	F1	I	3+(N1, N2, N3, CMR, F)	C	*	*	*	*	*		*	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾	oui	*	1	*voir 3.2.3.3
1993	LIQUIDE INFLAMMABLE, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE	3	F1	I	3+(N1, N2, N3, CMR, F)	C	*	*	*	*	*		*	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	*	1	44 *voir 3.2.3.3
1993	LIQUIDE INFLAMMABLE, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE	3	F1	II	3+(N1, N2, N3, CMR, F)	C	*	*	*	*	*		*	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾	oui	*	1	*voir 3.2.3.3
1993	LIQUIDE INFLAMMABLE, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE	3	F1	II	3+(N1, N2, N3, CMR, F)	C	*	*	*	*	*		*	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	*	1	44 *voir 3.2.3.3

(1)	(2)	(3a)	(3b)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)
1993	LIQUIDE INFLAMMABLE, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE	3	F1	III	3+(N1, N2, N3, CMR, F)	C	*	*	*	*	*		*	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾	oui	*	0	*voir 3.2.3.3
1993	LIQUIDE INFLAMMABLE, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE	3	F1	III	3+(N1, N2, N3, CMR, F)	C	*	*	*	*	*		*	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	*	0	44 *voir 3.2.3.3
1993	LIQUIDE INFLAMMABLE, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE POINT D'ÉBULLITION INITIAL ≤ 60 °C	3	F1	I	3+(N1, N2, N3, CMR, F)	C	1	1				95	1	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	PP, EP, EX, TOX, A	1	29; 44
1993	LIQUIDE INFLAMMABLE, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE POINT D'ÉBULLITION INITIAL ≤ 60 °C	3	F1	II	3+(N1, N2, N3, CMR, F)	C	1	1				95	1	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	PP, EP, EX, TOX, A	1	29; 44
1993	LIQUIDE INFLAMMABLE, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE POINT D'ÉBULLITION INITIAL ≤ 60 °C	3	F1	III	3+(N1, N2, N3, CMR, F)	C	1	1				95	1	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	PP, EP, EX, TOX, A	0	29; 44
1993	LIQUIDE INFLAMMABLE, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE 60 °C < POINT D'ÉBULLITION INITIAL ≤ 85 °C	3	F1	II	3+(N1, N2, N3, CMR, F)	C	2	2	3	50	95		2	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	PP, EP, EX, TOX, A	1	23; 29; 38; 44

(1)	(2)	(3a)	(3b)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)
1993	LIQUIDE INFLAMMABLE, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE 60 °C < POINT D'ÉBULLITION INITIAL ≤ 85 °C	3	F1	III	3+(N1, N2, N3, CMR, F)	C	2	2	3	50	95		2	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	PP, EP, EX, TOX, A	0	23; 29; 38; 44
1993	LIQUIDE INFLAMMABLE, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE 85 °C < POINT D'ÉBULLITION INITIAL ≤ 115 °C	3	F1	II	3+(N1, N2, N3, CMR, F)	C	2	2		50	95		2	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	PP, EP, EX, TOX, A	1	29; 44
1993	LIQUIDE INFLAMMABLE, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE 85 °C < POINT D'ÉBULLITION INITIAL ≤ 115 °C	3	F1	III	3+(N1, N2, N3, CMR, F)	C	2	2		50	95		2	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	PP, EP, EX, TOX, A	0	29; 44
1993	LIQUIDE INFLAMMABLE, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE POINT D'ÉBULLITION INITIAL > 115 °C	3	F1	II	3+(N1, N2, N3, CMR, F)	C	2	2		35	95		2	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	PP, EP, EX, TOX, A	1	29; 44
1993	LIQUIDE INFLAMMABLE, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE POINT D'ÉBULLITION INITIAL > 115 °C	3	F1	III	3+(N1, N2, N3, CMR, F)	C	2	2		35	95		2	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	PP, EP, EX, TOX, A	0	29; 44

(1)	(2)	(3a)	(3b)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)
2920	LIQUIDE CORROSIF, INFLAMMABLE, N.S.A. (SOLUTION AQUEUSE DE CHLORURE D'HEXADÉCYLTRIMÉTHYLAMINE (50 %) ET D'ÉTHANOL (35 %))	8	CF1	II	8+3+F	N	2	3		10	95	0,9	3	oui	T 2	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	PP, EP, EX, A	1	6: +7 °C; 17; 34; 44
2924	LIQUIDE INFLAMMABLE, CORROSIF, N.S.A.	3	FC	I	3+8+(N1, N2, N3, CMR, F ou S)	C	1	1	*	*	95		1	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	*	1	27; 29; 44 *voir 3.2.3.3
2924	LIQUIDE INFLAMMABLE, CORROSIF, N.S.A.	3	FC	I	3+8+(N1, N2, N3, CMR, F ou S)	C	2	2	*	*	95		1	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	*	1	27; 29; 44 *voir 3.2.3.3
2924	LIQUIDE INFLAMMABLE, CORROSIF, N.S.A.	3	FC	II	3+8+(N1, N2, N3, CMR, F ou S)	C	2	2	*	*	95		2	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	*	1	27; 29; 44 *voir 3.2.3.3
2924	LIQUIDE INFLAMMABLE, CORROSIF, N.S.A.	3	FC	III	3+8+(N1, N2, N3, CMR, F ou S)	*	*	*	*	*	*		*	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	*	0	27; 34 *voir 3.2.3.3
2929	LIQUIDE ORGANIQUE TOXIQUE, INFLAMMABLE, N.S.A.	6.1	TF1	I	6.1+3+(N1, N2, N3, CMR, F ou S)	C	2	2	*	*	95		1	non	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	PP, EP, EX, TOX, A	2	27; 29; 44 *voir 3.2.3.3
2929	LIQUIDE ORGANIQUE TOXIQUE, INFLAMMABLE, N.S.A.	6.1	TF1	II	6.1+3+(N1, N2, N3, CMR, F ou S)	C	2	2	*	*	95		2	non	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	PP, EP, EX, TOX, A	2	27; 29; 44 *voir 3.2.3.3

(1)	(2)	(3a)	(3b)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)
3256	LIQUIDE TRANSPORTÉ À CHAUD, INFLAMMABLE, N.S.A., ayant un point d'éclair supérieur à 60 °C, à une température égale ou supérieure à son point d'éclair	3	F 2	III	3+(N1, N2, N3, CMR, F ou S)	*	*	*	*	*	95		*	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	*	0	7; 27; 44 *voir 3.2.3.3
3271	ÉTHERS, N.S.A.	3	F1	II	3+(N1, N2, N3, CMR, F ou S)	*	*	*	*	*	*		*	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	*	1	14; 27; 29; 44 *voir 3.2.3.3
3271	ÉTHERS, N.S.A.	3	F1	III	3+(N1, N2, N3, CMR, F ou S)	*	*	*	*	*	*		*	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	*	0	14; 27; 44 *voir 3.2.3.3
3272	ÉTHERS, N.S.A.	3	F1	II	3+(N1, N2, N3, CMR, F ou S)	*	*	*	*	*	*		*	oui	T 2	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	*	1	14; 27; 29; 44 *voir 3.2.3.3
3272	ÉTHERS, N.S.A.	3	F1	III	3+(N1, N2, N3, CMR, F ou S)	*	*	*	*	*	*		*	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	*	0	14; 27; 44 *voir 3.2.3.3
3286	LIQUIDE INFLAMMABLE, TOXIQUE, CORROSIF, N.S.A.	3	FTC	I	3+6.1+8+ (N1, N2, N3, CMR, F ou S)	C	1	1	*	*	95		1	non	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	PP, EP, EX, TOX, A	2	27; 29; 44 *voir 3.2.3.3
3286	LIQUIDE INFLAMMABLE, TOXIQUE, CORROSIF, N.S.A.	3	FTC	I	3+6.1+8+ (N1, N2, N3, CMR, F ou S)	C	2	2	*	*	95		1	non	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	PP, EP, EX, TOX, A	2	27; 29; 44 *voir 3.2.3.3

(1)	(2)	(3a)	(3b)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)
3286	LIQUIDE INFLAMMABLE, TOXIQUE, CORROSIF, N.S.A.	3	FTC	II	3+6.1+8+ (N1, N2, N3, CMR, F ou S)	C	2	2	*	*	95		2	non	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	PP, EP, EX, TOX, A	2	27; 29; 44 *voir 3.2.3.3
3295	HYDROCARBURES LIQUIDES, N.S.A.	3	F1	I	3+(N1, N2, N3, CMR, F)	*	*	*	*	*	*		*	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	*	1	14; 44 *voir 3.2.3.3
3295	HYDROCARBURES LIQUIDES, N.S.A.	3	F1	II	3+(N1, N2, N3, CMR, F)	*	*	*	*	*	*		*	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	*	1	14; 44 *voir 3.2.3.3
3295	HYDROCARBURES LIQUIDES, N.S.A.	3	F1	III	3+(N1, N2, N3, CMR, F)	*	*	*	*	*	*		*	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	*	0	14; 44 *voir 3.2.3.3
3295	HYDROCARBURES LIQUIDES, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % de BENZÈNE	3	F1	I	3+CMR+ (N1, N2, N3)	C	*	*	*	*	*		*	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾	oui	*	1	*voir 3.2.3.3
3295	HYDROCARBURES LIQUIDES, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE	3	F1	I	3+CMR+ (N1, N2, N3)	C	*	*	*	*	*		*	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	*	1	44 *voir 3.2.3.3
3295	HYDROCARBURES LIQUIDES, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % de BENZÈNE	3	F1	II	3+CMR+ (N1, N2, N3)	C	*	*	*	*	*		*	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾	oui	*	1	*voir 3.2.3.3
3295	HYDROCARBURES LIQUIDES, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE	3	F1	II	3+CMR+ (N1, N2, N3)	C	*	*	*	*	*		*	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	*	1	44 *voir 3.2.3.3
3295	HYDROCARBURES LIQUIDES, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % de BENZÈNE	3	F1	III	3+CMR+ (N1, N2, N3)	C	*	*	*	*	*		*	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾	oui	*	0	*voir 3.2.3.3

(1)	(2)	(3a)	(3b)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)
3295	HYDROCARBURES LIQUIDES, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE	3	F1	III	3+CMR+ (N1, N2, N3)	C	*	*	*	*	*		*	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	*	0	44* voir 3.2.3.3
3295	HYDROCARBURES LIQUIDES, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE POINT D'ÉBULLITION INITIAL ≤ 60 °C	3	F1	I	3+CMR+ (N1, N2, N3)	C	1	1			95		1	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	PP, EP, EX, TOX, A	1	29; 44
3295	HYDROCARBURES LIQUIDES, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE POINT D'ÉBULLITION INITIAL ≤ 60 °C	3	F1	II	3+CMR+ (N1, N2, N3)	C	1	1			95		1	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	PP, EP, EX, TOX, A	1	29; 44
3295	HYDROCARBURES LIQUIDES, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE POINT D'ÉBULLITION INITIAL ≤ 60 °C	3	F1	III	3+CMR+ (N1, N2, N3)	C	1	1			95		1	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	PP, EP, EX, TOX, A	0	29; 44
3295	HYDROCARBURES LIQUIDES, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE 60 °C < POINT D'ÉBULLITION INITIAL ≤ 85 °C	3	F1	II	3+CMR+ (N1, N2, N3)	C	2	2	3	50	95		2	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	PP, EP, EX, TOX, A	1	23; 29; 38; 44
3295	HYDROCARBURES LIQUIDES, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE 60 °C < POINT D'ÉBULLITION INITIAL ≤ 85 °C	3	F1	III	3+CMR+ (N1, N2, N3)	C	2	2	3	50	95		2	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	PP, EP, EX, TOX, A	0	23; 29; 38; 44

(1)	(2)	(3a)	(3b)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)
3295	HYDROCARBURES LIQUIDES, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE 85 °C < POINT D'ÉBULLITION INITIAL ≤ 115 °C	3	F1	II	3+CMR+ (N1, N2, N3)	C	2	2		50	95		2	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	PP, EP, EX, TOX, A	1	29; 44
3295	HYDROCARBURES LIQUIDES, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE 85 °C < POINT D'ÉBULLITION INITIAL ≤ 115 °C	3	F1	III	3+CMR+ (N1, N2, N3)	C	2	2		50	95		2	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	PP, EP, EX, TOX, A	0	29; 44
3295	HYDROCARBURES LIQUIDES, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE POINT D'ÉBULLITION INITIAL > 115 °C	3	F1	II	3+CMR+ (N1, N2, N3)	C	2	2		35	95		2	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	PP, EP, EX, TOX, A	1	29; 44
3295	HYDROCARBURES LIQUIDES, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE POINT D'ÉBULLITION INITIAL > 115 °C	3	F1	III	3+CMR+ (N1, N2, N3)	C	2	2		35	95		2	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	PP, EP, EX, TOX, A	0	29; 44
3295	HYDROCARBURES LIQUIDES, N.S.A. CONTENANT DE L'ISOPRÈNE ET DU PENTADIÈNE, STABILISÉ	3	F1	I	3+inst.+ N2+CMR	C	2	2	3	50	95	0,678	1	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	PP, EX, A	1	3; 27; 44
3494	PÉTROLE BRUT, ACIDE, INFLAMMABLE, TOXIQUE	3	FT1	I	3+6.1+(N1, N2, N3, CMR, F)	C	*	*	*	*	95		1	non	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	PP, EP, EX, TOX, A	2	14; 27; 44*voir 3.2.3.3

(1)	(2)	(3a)	(3b)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)
3494	PÉTROLE BRUT, ACIDE, INFLAMMABLE, TOXIQUE	3	FT1	II	3+6.1+(N1, N2, N3, CMR, F)	C	*	*	*	*	95		2	non	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	PP, EP, EX, TOX, A	2	14; 27; 44 *voir 3.2.3.3
3494	PÉTROLE BRUT, ACIDE, INFLAMMABLE, TOXIQUE	3	FT1	III	3+6.1+(N1, N2, N3, CMR, F)	C	*	*	*	*	95		2	non	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	PP, EP, EX, TOX, A	0	14; 27; 44 *voir 3.2.3.3
9001	MATIÈRES AYANT UN POINT D'ÉCLAIR SUPÉRIEUR À 60 °C remises au transport ou transportées à une TEMPÉRATURE SITUÉE DANS LA PLAGE DE 15 K SOUS LE POINT D'ÉCLAIR ou MATIÈRES DONT Pe > 60 °C, CHAUFFÉES PLUS PRÈS QUE 15 K DU Pe	3	F4		3+(N1, N2, N3, CMR, F ou S)	*	*	*	*	*	*		*	oui	T4 ³⁾	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	*	0	27; 44 *voir 3.2.3.3
9002	MATIÈRES AYANT UNE TEMPÉRATURE D'AUTO-INFLAMMATION ≤ 200 °C, N.S.A.	3	F5		3+(N1, N2, N3, CMR, F ou S)	C	1	1	*	*	95		1	oui	T 4	II B ⁴⁾ (II B3)	oui	*	0	44 *voir 3.2.3.3

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

3.2.3.2 Ajouter aux notes relatives à la liste des matières figurant à la fin du Tableau C une nouvelle note ainsi libellée:

« 14) L'interstice expérimental maximal de sécurité n'ayant pas été mesuré selon une procédure de mesure normalisée, la matière est provisoirement rangée dans le groupe d'explosion II B3, jugé sûr. ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

3.2.3.3 Dans le troisième cadre du « Diagramme de décision pour la classification des liquides des classes 3, 6.1, 8 et 9 en navigation-citerne intérieure », après le point « Matières corrosives réagissant dangereusement avec l'eau », insérer un nouveau point libellé « Matières corrosives renfermant des gaz en solution ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

3.2.3.3 Dans Schéma B, « Critères pour l'équipement des bateaux du type N avec des citernes à cargaison fermées », modifier le libellé de la troisième ligne du tableau correspondant à la colonne « Matières corrosives » comme suit: « Groupe d'emballage I ou II avec $P_{d50} > 12,5$ kPa ou réagissant dangereusement avec l'eau ou avec des gaz en solution ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

3.2.3.3 et 3.2.4.3 I Modifier la colonne (17) pour lire comme suit:

« Colonne (17): Détermination si une protection contre les risques d'explosion est exigée pour les machines et les installations électriques

- Oui - Matières à point d'éclair ≤ 60 °C.
- Matières pour lesquelles un chauffage est exigé, en cours de transport, à une température de moins de 15 K en dessous du point d'éclair.
 - Matières pour lesquelles un chauffage est exigé, en cours de transport, à une température inférieure de 15 K ou plus au point d'éclair, et pour lesquelles figure, dans la colonne (9) (« Équipement de la citerne à cargaison »), le code 2 (« Possibilité de chauffage de la cargaison »), mais pas le code 4 (« Installation de chauffage de la cargaison à bord »).
 - Gaz inflammables.
- Non - Toutes les autres matières. ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

3.2.3.3 et 3.2.4.3, colonne (20) Modifier l'observation 17 pour lire comme suit: « L'observation 17 doit être mentionnée dans la colonne (20) lorsque l'observation 4, l'observation 6 ou l'observation 7 est mentionnée. ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

3.2.4.3, point 9. Modifier la note de bas de page * de sorte qu'elle se lise comme suit :

«* Étant donné qu'il n'existe pas encore de liste internationale officielle des matières CMR des catégories 1A et 1B, en attendant qu'une telle liste soit disponible, la liste des matières CMR des catégories 1A et 1B selon le Règlement (CE) n° 1272/2008 du Parlement européen et du Conseil, tel que modifié, est applicable.».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/62)

Chapitre 7.1

7.1.3.1 Modifier les paragraphes 7.1.3.1.3 à 7.1.3.1.7 pour lire comme suit:

« 7.1.3.1.3 S'il faut mesurer la concentration des gaz et des vapeurs émis par la cargaison ou la teneur de l'air en oxygène dans les cales, espaces de double coque et doubles fonds avant d'y entrer, les résultats de ces mesures doivent être consignés par écrit. Les mesures ne peuvent être effectuées que par

l'expert visé au 8.2.1.2, équipé d'un appareil de protection respiratoire approprié pour la matière transportée.

Il n'est pas autorisé d'entrer dans les locaux à contrôler pour effectuer ces mesures.

7.1.3.1.4 Transport de marchandises en vrac ou sans emballages

Si un bateau transporte dans ses cales des marchandises dangereuses en vrac ou sans emballages pour lesquelles la mention EX et/ou TOX figure à la colonne (9) du tableau A du chapitre 3.2, la concentration de gaz et de vapeurs inflammables et/ou toxiques émis par la cargaison dans ces cales et dans les cales contiguës doit être mesurée avant que quiconque n'y pénètre.

7.1.3.1.5 En cas de transport de marchandises dangereuses en vrac ou sans emballage, l'entrée dans les cales ainsi que l'entrée dans les espaces de double coque et les doubles fonds est seulement autorisée si:

- La concentration de gaz et de vapeurs inflammables émis par la cargaison dans les cales, les espaces de double coque et les doubles fonds est inférieure à 10 % de la limite inférieure d'explosivité, la concentration des gaz et vapeurs toxiques émis par la cargaison est inférieure au degré d'exposition acceptable selon le droit national en vigueur et la teneur en oxygène est de 20 à 23,5 % en volume;

ou

- La concentration des gaz et vapeurs inflammables émis par la cargaison est inférieure à 10 % de la limite inférieure d'explosivité, et si la personne qui y pénètre porte un appareil respiratoire autonome et les autres équipements de protection et de secours nécessaires et si elle est assurée par une corde. L'entrée dans ces locaux n'est autorisée que si cette opération est surveillée par une deuxième personne ayant à sa disposition immédiate le même équipement. Deux autres personnes capables de prêter assistance en cas d'urgence doivent être sur le bateau à portée de voix.

Contrairement à ce que dispose le 1.1.4.6, les dispositions plus contraignantes de la législation nationale relatives à l'accès aux cales l'emportent sur l'ADN.

7.1.3.1.6 Transport en colis

Avant que quiconque ne pénètre dans des cales contenant des marchandises dangereuses des classes 2, 3, 4.3, 5.2, 6.1 et 8 pour lesquelles la mention EX et/ou TOX figure à la colonne (9) du tableau A du chapitre 3.2, la concentration de gaz et de vapeurs inflammables et/ou toxiques émis par la cargaison doit être mesurée dans ces cales si l'on soupçonne que des colis ont été endommagés.

7.1.3.1.7 En cas de transport de marchandises dangereuses des classes 2, 3, 4.3, 5.2, 6.1 et 8 et si l'on soupçonne que des colis ont été endommagés, l'entrée dans les cales ainsi que dans les espaces de double coque et les doubles fonds est seulement autorisée si:

- La concentration de gaz et de vapeurs inflammables émis par la cargaison dans les cales, les espaces de double coque et les doubles fonds est inférieure à 10 % de la limite inférieure d'explosivité, la concentration des gaz et vapeurs toxiques émis par la cargaison est inférieure au degré d'exposition acceptable au niveau national et la teneur en oxygène est de 20 à 23,5 % en volume;

ou

- La concentration de gaz et de vapeurs inflammables émis par la cargaison dans les cales est inférieure à 10 % de la limite inférieure d'explosivité et si la personne qui y pénètre porte un appareil

respiratoire autonome et les autres équipements de protection et de secours nécessaires et si elle est assurée par une corde. L'entrée dans ces locaux n'est autorisée que si cette opération est surveillée par une deuxième personne ayant à sa disposition immédiate le même équipement. Deux autres personnes capables de prêter assistance en cas d'urgence doivent être sur le bateau à portée de voix.

Contrairement à ce que dispose le 1.1.4.6, les dispositions plus contraignantes de la législation nationale relatives à l'accès aux cales l'emportent sur l'ADN. ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

7.1.3 Ajouter un nouveau paragraphe 7.1.3.16 pour lire comme suit:

« 7.1.3.16 Toutes les mesures réalisées à bord du bateau doivent l'être par un expert visé au 8.2.1.2, sauf s'il en est disposé autrement dans le Règlement annexé à l'ADN. Les résultats des mesures doivent être consignés par écrit dans le carnet de contrôle visé au paragraphe 8.1.2.1 g. ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

7.1.3 Remplacer « 7.1.3.16 à 7.1.3.19 (Réservés) » par « 7.1.3.17 à 7.1.3.19 (Réservés) ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

7.1.3.31 Modifier pour lire comme suit:

«7.1.3.31 Machines

Il est interdit d'utiliser des moteurs fonctionnant avec un combustible dont le point d'éclair est inférieur ou égal à 55 °C (par exemple les moteurs à essence). Cette disposition ne s'applique pas:

- Aux moteurs hors-bord à essence des bateaux de sauvetage;
- Aux systèmes de propulsion et aux systèmes auxiliaires qui satisfont aux prescriptions du chapitre 30 et de la section 1 de l'annexe 8 du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES–TRIN), dans sa version modifiée*».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/62)

7.1.4.3.4 Modifier comme suit la note 1 du tableau:

«¹ Les colis contenant des objets du groupe de compatibilité B ou des matières ou objets du groupe de compatibilité D peuvent être chargés en commun dans une même cale à condition qu'ils soient transportés dans des conteneurs fermés, véhicules couverts ou wagons couverts. ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

7.1.4.4.2 Modifier le premier tiret pour lire comme suit: «- conteneurs fermés;».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/62)

7.1.4.4.2 — Remplacer « conteneurs » par « conteneurs fermés. ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

* Tel qu'il figure sur le site Web du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI), à l'adresse suivante: <https://www.cesni.eu/documents/es-trin/> ~~— on pourra également se reporter aux dispositions équivalentes qui figurent dans les Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure de la CEE (résolution n° 61 du Comité des transports intérieurs — Groupe de travail des transports par voie navigable, telle que révisée et modifiée, à consulter à l'adresse suivante: <http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc3res.html>).~~

7.1.4.4.2 Au deuxième tiret, supprimer « et à parois métalliques pleines ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

7.1.4.12.2 Modifier la dernière phrase pour lire: « Si l'on soupçonne des dégâts aux conteneurs, ou si l'on soupçonne que le contenu s'est répandu à l'extérieur des conteneurs, les cales doivent être ventilées afin de réduire la concentration des gaz et vapeurs inflammables émis par la cargaison à moins de 10 % de la LIE ou, en cas de gaz et vapeurs toxiques, en dessous du degré d'exposition acceptable selon le droit national en vigueur. ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

7.1.4.14.4 Modifier le texte au premier tiret comme suit: « - des conteneurs fermés; ». Modifier le texte au troisième tiret comme suit: « - des véhicules couverts ou des wagons couverts; ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

7.1.5.4.1 Modifier comme suit:

« La distance des bateaux en stationnement chargés de matières dangereuses par rapport à d'autres bateaux ne doit pas être inférieure à celle prescrite par les Règlements visés au 1.1.4.6. ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

7.1.6.12, VE01 Dans la première phrase, modifier la fin pour lire comme suit: « ...mesure que la concentration de gaz et de vapeurs inflammables provenant de la cargaison est supérieure à 10 % de la LIE. ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

7.1.6.12, VE02 Dans la première phrase, remplacer « gaz » par « gaz ou de vapeurs toxiques ». Dans la deuxième phrase, remplacer « mesure » par « mesure de contrôle » et dans l'avant-dernière phrase, remplacer « gaz » par « gaz ou de vapeurs toxiques ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

7.1.6.12, VE03 Dans la troisième phrase, remplacer « gaz » par « gaz ou de vapeurs inflammables ou toxiques provenant de la cargaison ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

7.1.6.16, IN01 Modifier pour lire comme suit:

« IN01: Après chargement ou déchargement de ces matières en vrac ou sans emballage et avant de quitter le lieu de transbordement, la concentration des gaz ou vapeurs inflammables émis par la cargaison dans les logements, les salles des machines et les cales contiguës doit être mesurée par le chargeur, le déchargeur ou un expert visé au paragraphe 8.2.1.2 au moyen d'un détecteur de gaz. Les résultats des mesures doivent être consignés par écrit.

Avant que quiconque entre dans une cale et avant le déchargement, la concentration des gaz ou vapeurs inflammables émis par la cargaison doit être mesurée par le déchargeur de la cargaison ou par un expert visé au paragraphe 8.2.1.2. Les résultats des mesures doivent être consignés par écrit.

Il est interdit d'entrer dans la cale ou de commencer à décharger tant que la concentration des gaz ou vapeurs inflammables émis par la cargaison dans l'espace libre au-dessus de la cargaison n'est pas inférieure à 50 % de la LIE.

Si la concentration de gaz ou vapeurs inflammables émis par la cargaison n'est pas inférieure à 50 % de la LIE, des mesures de sécurité appropriées doivent être prises immédiatement par le chargeur, le déchargeur ou le conducteur responsable. ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

7.1.6.16, IN02 Remplacer « gaz » par « gaz ou de vapeurs toxiques émis par la cargaison ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

Chapitre 7.2

7.2.3.1.4 Dans le premier paragraphe, remplacer « gaz » par « gaz ou de vapeurs inflammables ou toxiques provenant de la cargaison ». Dans le deuxième paragraphe, remplacer « des personnes équipées » par « un expert visé au paragraphe 8.2.1.2 équipé ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

7.2.3.1.5 Modifier pour lire comme suit:

« 7.2.3.1.5 Avant que quiconque ne pénètre dans une citerne à cargaison, une citerne à restes de cargaison, une chambre des pompes à cargaison sous pont, un cofferdam, un espace de double coque, un double fond, un espace de cale ou un autre espace confiné:

- a) Lorsque des matières dangereuses des classes 2, 3, 4.1, 6.1, 8 ou 9, pour lesquelles la colonne (18) du tableau C du chapitre 3.2 exige un détecteur de gaz, sont transportées sur le bateau, on doit s'assurer, au moyen de cet instrument, que la concentration de gaz ou de vapeurs inflammables émis par la cargaison dans la citerne à cargaison, la citerne à restes de cargaison, la chambre des pompes à cargaison sous pont, le cofferdam, l'espace de double coque, le double fond ou l'espace de cale n'est pas supérieure à 50 % de la LIE. Pour la chambre des pompes à cargaison sous pont, on peut le faire au moyen de l'installation permanente de détection de gaz;
- b) Lorsque des matières dangereuses des classes 2, 3, 4.1, 6.1, 8 ou 9, pour lesquelles la colonne (18) du tableau C du chapitre 3.2 exige un toximètre, sont transportées sur le bateau, on doit s'assurer, au moyen de cet instrument, que la citerne à cargaison, la citerne à restes de cargaison, la chambre des pompes à cargaison sous pont, le cofferdam, l'espace de double coque, le double fond ou l'espace de cale ne contiennent pas une concentration de gaz et de vapeurs toxiques émis par la cargaison qui soit supérieure au degré d'exposition acceptable selon le droit national en vigueur.

Contrairement à ce que dispose le 1.1.4.6, les dispositions plus contraignantes de la législation nationale relatives à l'accès aux cales l'emportent sur l'ADN.

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

7.2.3.1.6 Modifier pour lire comme suit:

« 7.2.3.1.6 On ne doit pénétrer dans une citerne à cargaison, une citerne à restes de cargaison, une chambre des pompes à cargaison sous pont, un cofferdam, un espace de double coque, un double fond, un espace de cale ou un autre espace confiné:

- Que si la concentration de gaz et de vapeurs inflammables provenant de la cargaison dans les citernes à cargaison, les citernes à restes de cargaison, les chambres à pompes à cargaison sous pont, les cofferdams, les espaces de double coque, les doubles fonds, les espaces de cale ou tout autre espace confiné est inférieure à 10 % de la LIE, la concentration de gaz et de vapeurs toxiques provenant de la cargaison est inférieure aux niveaux d'exposition nationaux admis et la teneur en oxygène est comprise entre 20 et 23,5 % en volume;

ou

- Si la concentration de gaz et de vapeurs inflammables provenant de la cargaison dans les citernes à cargaison, les citernes à restes de cargaison, les chambres à pompes à cargaison sous pont, les cofferdams, les espaces de double coque, les doubles fonds, les espaces de cale ou tout autre espace confiné est inférieure à 10 % de la LIE, et si la personne qui y pénètre porte un appareil respiratoire autonome et les autres équipements de protection et de secours nécessaires et si elle est assurée par une corde. L'entrée dans ces espaces n'est autorisée que si cette opération est surveillée par une deuxième personne ayant à sa disposition le même équipement de protection. Deux autres personnes capables de prêter assistance en cas d'urgence doivent être sur le bateau à portée de voix. Il suffira cependant d'une seule autre personne si un treuil de sauvetage est installé;

En cas d'urgence ou d'incident mécanique, l'entrée dans une citerne est autorisée si la concentration de gaz provenant de la cargaison est comprise entre 10 et 50 % de la LIE. L'appareil respiratoire (autonome) utilisé doit être conçu pour éviter la production d'étincelles.

Par dérogation au 1.1.4.6, les dispositions nationales plus strictes concernant l'accès aux citernes à cargaison l'emportent sur l'ADN. ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

7.2.3.7 Modifier 7.2.3.7 (titre) et 7.2.3.7.0 à 7.2.3.7.2 pour lire comme suit:

« **7.2.3.7 Dégazage des citernes à cargaison vides ou déchargées et des tuyauteries de chargement et de déchargement**

7.2.3.7.0 Le dégazage de citernes à cargaison vides ou déchargées et des tuyauteries de chargement et de déchargement dans l'atmosphère ou dans des stations de réception est autorisé sous les conditions ci-dessous, mais uniquement s'il n'est pas interdit sur la base d'autres prescriptions légales.

7.2.3.7.1 Dégazage des citernes à cargaison vides ou déchargées et des tuyauteries de chargement et de déchargement dans l'atmosphère

7.2.3.7.1.1 Les citernes à cargaison vides ou déchargées ayant contenu précédemment des matières dangereuses:

- De la classe 2 ou de la classe 3, avec le code de classification comprenant la lettre « T » à la colonne (3 b) du tableau C du chapitre 3.2;
- De la classe 6.1; ou
- Du groupe d'emballage I de la classe 8;

ne peuvent être dégazées que par un expert conformément à l'alinéa 8.2.1.2. Le dégazage ne peut être effectué qu'en des emplacements agréés par l'autorité compétente.

7.2.3.7.1.2 Si le dégazage de citernes à cargaison ayant contenu précédemment des matières dangereuses énumérées au 7.2.3.7.1.1 ci-dessus n'est pas possible aux endroits agréés par l'autorité compétente, il peut être effectué pendant que le bateau fait route, à condition:

- Que les prescriptions du premier paragraphe du 7.2.3.7.1.3 soient respectées; la concentration de gaz et de vapeurs inflammables provenant de la cargaison dans le mélange à l'orifice de sortie ne doit toutefois pas dépasser 10 % de la LIE;
- Que l'équipage ne soit pas exposé à une concentration de gaz et de vapeurs supérieure aux niveaux d'exposition nationaux admis;

7.2.3.7.1.3 Le dégazage des citernes à cargaison vides ou déchargées ayant contenu des matières dangereuses autres que celles indiquées au 7.2.3.7.1.1, lorsque la concentration de gaz provenant de la cargaison est supérieure ou égale à 10 % de la LIE, peut être effectué en cours de route, ou durant un stationnement en des emplacements agréés par l'autorité compétente, au moyen de dispositifs de ventilation appropriés, les couvercles des citernes à cargaison étant fermés et la sortie du mélange de gaz et d'air se faisant par des coupe-flammes résistant à un feu continu (groupe sous-groupe d'explosion conformément à la colonne (16) du tableau C du chapitre 3.2). La concentration de gaz dans le mélange à l'orifice de sortie doit être inférieure à 50 % de la LIE. Les dispositifs de ventilation appropriés ne peuvent être utilisés pour le dégazage par aspiration qu'avec un coupe-flammes monté immédiatement devant le ventilateur, du côté de l'aspiration (groupe/sous-groupe d'explosion conformément à la colonne (16) du tableau C du chapitre 3.2). La concentration de gaz doit être mesurée chaque heure pendant les deux premières heures après le début du dégazage, le dispositif de ventilation par refoulement ou par aspiration étant en marche, par un expert visé au 8.2.1.2. Les résultats des mesures doivent être consignés par écrit.

Le dégazage est toutefois interdit dans les zones d'écluses, y compris leurs garages, sous les ponts ou dans des zones à forte densité de population.

Le dégazage de citernes à cargaison vides ou déchargées ayant contenu des matières dangereuses autres que celles visées au 7.2.3.7.1.1 et présentant une concentration de gaz et de vapeurs provenant de la cargaison inférieure à 10 % de la LIE est autorisé, et l'ouverture d'autres orifices de la citerne à cargaison est autorisée pour autant que l'équipage ne soit pas exposé à une concentration de gaz et de vapeurs supérieure aux niveaux d'exposition nationaux admis. En outre, l'utilisation d'un coupe-flammes n'est pas obligatoire.

Le dégazage est toutefois interdit dans les zones d'écluses, y compris leurs garages, sous les ponts ou dans des zones à forte densité de population.

7.2.3.7.1.4 Les opérations de dégazage doivent être interrompues en cas d'orage ou lorsque, à cause de vents défavorables, des concentrations dangereuses de gaz et de vapeurs inflammables ou toxiques sont à craindre en dehors de la zone de cargaison devant les logements, la timonerie ou les locaux de service. L'état critique est atteint dès que, par des mesures au moyen de dispositifs de mesure portables, des concentrations de gaz et de vapeurs inflammables provenant de la cargaison supérieures à 20 % de la LIE ou des concentrations de gaz et de vapeurs toxiques supérieures aux niveaux d'exposition nationaux admis ont été constatées dans ces zones.

7.2.3.7.1.5 La signalisation prescrite au 7.2.5.0.1 peut être retirée sur ordre du conducteur lorsque, après dégazage des citernes à cargaison, il a été constaté au moyen des appareils visés à la colonne (18) du tableau C du chapitre 3.2 que les citernes à cargaison ne contiennent plus de gaz et de vapeurs inflammables à une concentration supérieure à 20 % de la LIE ni une concentration de gaz et de vapeurs toxiques supérieure aux niveaux d'exposition nationaux admis. Les résultats des mesures doivent être consignés par écrit.

7.2.3.7.1.6 Avant de prendre les mesures qui pourraient entraîner les dangers décrits dans la section 8.3.5, il convient de dégazer toutes les citernes à cargaison et les tuyauteries de la zone de cargaison. Cette opération doit être consignée dans un certificat attestant l'absence de gaz, en cours de validité le jour où les travaux commencent. La condition d'absence de gaz ne peut être déclarée et certifiée que par une personne agréée par l'autorité compétente.

- 7.2.3.7.2 Dégazage des citernes à cargaison vides ou déchargées et des tuyauteries de chargement et de déchargement dans des stations de réception
- 7.2.3.7.2.1 Les citernes à cargaison vides ou déchargées ne peuvent être dégazées que par un expert conformément au 8.2.1.2. Si la législation internationale ou nationale l'exige, le dégazage sera effectué seulement aux emplacements agréés par l'autorité compétente. Le dégazage dans une station de réception mobile pendant que le bateau fait route est interdit. Le dégazage dans une station de réception mobile est interdit pendant qu'un autre bateau dégaze dans la même station. Le dégazage dans une station de réception mobile montée à bord est interdit.
- 7.2.3.7.2.2 Avant d'être dégazé, le bateau doit être mis à la masse. Le conducteur du bateau dégazant, ou l'expert au sens du 8.2.1.2 qu'il a mandaté, et l'exploitant de la station de réception doivent avoir rempli et signé une liste de contrôle conformément à la section 8.6.4 de l'ADN.
- La liste de contrôle doit être imprimée au moins dans des langues comprises par le conducteur, ou l'expert, et l'exploitant de la station de réception.
- Si toutes les questions ne peuvent recevoir de réponse positive, le dégazage dans une station de réception n'est autorisé qu'avec l'aval de l'autorité compétente.
- 7.2.3.7.2.3 Le dégazage dans une station de réception peut être effectué à l'aide de la tuyauterie de chargement et de déchargement ou de la conduite d'évacuation de gaz, pour évacuer les gaz et les vapeurs des citernes à cargaison, l'autre tuyauterie servant à prévenir tout dépassement de la surpression ou dépression maximale admissible des citernes.
- Les tuyauteries doivent faire partie d'un système fermé, ou, si elles sont utilisées pour prévenir tout dépassement de la dépression maximale admissible dans les citernes à cargaison, être équipées d'une soupape basse pression à ressort fixe ou mobile munie d'un coupe-flammes (groupe / sous-groupe d'explosion conformément à la colonne (16) du tableau C du chapitre 3.2) si la protection contre les explosions est exigée (colonne (17) du tableau C du chapitre 3.2). Cette soupape basse pression doit être montée de manière que, dans des conditions normales d'exploitation, la soupape de dépression ne soit pas activée. Une soupape fixe ou l'orifice auquel est raccordé une soupape mobile doit rester obturé(e) par une bride borgne lorsque le bateau n'est pas en cours de dégazage dans une station de réception.
- Toutes les tuyauteries entre le bateau dégazant et la station de réception doivent être équipées de coupe-flammes appropriés (groupe/sous-groupe d'explosion conformément à la colonne (16) du tableau C du chapitre 3.2) si la protection contre les explosions est exigée (colonne (17) du tableau C du chapitre 3.2).
- 7.2.3.7.2.4 Il doit être possible d'interrompre les opérations de dégazage en actionnant des interrupteurs électriques situés en deux points sur le bateau (à l'avant et à l'arrière) et en deux points de la station de réception (respectivement sur l'appontement et à l'endroit depuis lequel la station de réception est commandée). L'interruption du dégazage doit se faire au moyen d'une vanne à fermeture rapide montée directement sur la conduite entre le bateau dégazant et la station de réception. Le système de coupure doit être conçu selon le principe du circuit fermé et peut être incorporé au système d'arrêt d'urgence des pompes à cargaison et des dispositifs permettant d'éviter un surremplissage, visé au 9.3.1.21.5, 9.3.2.21.5 et 9.3.3.21.5.
- Les opérations de dégazage doivent être interrompues en cas d'orage.
- 7.2.3.7.2.5 La signalisation prescrite à la colonne (19) du tableau C du chapitre 3.2 peut être retirée sur ordre du conducteur lorsque, après dégazage des citernes à

cargaison, il a été constaté, au moyen des appareils visés à la colonne (18) du tableau C du chapitre 3.2, que les citernes à cargaison ne contiennent plus de gaz et de vapeurs inflammables à une concentration supérieure à 20 % de la LIE, ni une concentration de gaz et de vapeurs toxiques supérieure aux niveaux d'exposition nationaux admis. Les résultats des mesures doivent être consignés par écrit.

- 7.2.3.7.2.6 Avant de prendre les mesures qui pourraient entraîner les dangers décrits dans la section 8.3.5, il convient de dégazer toutes les citernes à cargaison et les tuyauteries de la zone de cargaison. Cette opération doit être consignée dans un certificat attestant l'absence de gaz, en cours de validité le jour où les travaux commencent. La condition d'absence de gaz ne peut être déclarée et certifiée que par une personne agréée par l'autorité compétente. ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

- 7.2.3.12.2 Modification sans objet en français.

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

- 7.2.3 Ajouter un nouveau paragraphe 7.2.3.16 pour lire comme suit:

« 7.2.3.16 Toutes les mesures réalisées à bord du bateau doivent l'être par un expert visé au 8.2.1.2, sauf s'il en est disposé autrement dans le Règlement annexé à l'ADN. Les résultats des mesures doivent être consignés par écrit dans le carnet de contrôle visé au paragraphe 8.1.2.1 g. ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

- 7.2.3 Remplacer « 7.2.3.16 à 7.2.3.19 (Réservés) » par « 7.2.3.17 à 7.2.3.19 (Réservés) ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

- 7.2.3.31.1 Modifier pour lire comme suit:

«Il est interdit d'utiliser des moteurs fonctionnant avec un combustible dont le point d'éclair est inférieur ou égal à 55 °C (par exemple les moteurs à essence). Cette disposition ne s'applique pas :

- Aux moteurs hors-bord à essence des bateaux de sauvetage;
- Aux systèmes de propulsion et aux systèmes auxiliaires qui satisfont aux prescriptions du chapitre 30 et de la section 1 de l'annexe 8 du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN), dans sa version modifiée*.».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/62)

- 7.2.4.2.2 et 7.2.4.2.3 Modifications sans objet en français.

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

- 7.2.4.7.1 Remplacer « chargement, le déchargement et le dégazage » par « chargement ou le déchargement »

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

* Tel qu'il figure sur le site Web du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI), à l'adresse suivante: <https://www.cesni.eu/documents/es-trin/> ~~[on pourra également se reporter aux dispositions équivalentes qui figurent dans les Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure de la CEE (résolution n° 61 du Comité des transports intérieurs — Groupe de travail des transports par voie navigable, telle que révisée et modifiée, à consulter à l'adresse suivante: <http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc3res.html>)]~~.

7.2.4.7.2 Modifier comme suit:

« 7.2.4.7.2 La réception à partir d'autres bateaux de déchets liquides non emballés huileux et graisseux résultant de l'exploitation de bateaux et la remise de produits pour l'exploitation de bateaux dans les soutes d'autres bateaux ne sont pas considérés comme un chargement ou un déchargement au sens du 7.2.4.7.1 ci-dessus ni comme un transbordement au sens du 7.2.4.9. ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

7.2.4.9 Le NOTA existant devient le NOTA 1. Ajouter un nouveau NOTA 2 libellé comme suit :

« **NOTA 2:** Cette interdiction s'applique également au transbordement entre bateaux avitailleurs. ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

7.2.4.10.1 Supprimer le dernier paragraphe.

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

7.2.4.12, 7.2.4.15.3, 7.2.4.16.3 Modifications sans objet en français.

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

7.2.4.16.6 Remplacer « au point de raccordement » par « au point de raccordement de la conduite d'évacuation de gaz et de la conduite de retour de gaz ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

7.2.4.16.7, 7.2.4.17.1 et 7.2.4.17.2 Modifications sans objet en français.

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

7.2.4.25.3 Supprimer et insérer « (Réservé) ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

7.2.4.25.5 Modifier pour lire comme suit:

« 7.2.4.25.5 Les mélanges gaz-air survenant lors du chargement doivent être renvoyés à terre au moyen d'une conduite de retour de gaz:

- Quand une citerne à cargaison fermée est exigée à la colonne (7) du tableau C du chapitre 3.2; ou
- Quand une citerne à cargaison fermée était exigée pour la cargaison précédente dans la colonne (7) du tableau C du chapitre 3.2 et quand, avant le chargement, la concentration de gaz inflammables de la cargaison précédente y est supérieure à 10 % de la LIE ou qu'elle contient des gaz toxiques ou corrosifs (groupe d'emballage I ou II) ou des gaz ayant des caractéristiques CMR (catégories 1A ou 1B) à une concentration dépassant les niveaux d'expositions acceptés à l'échelon national.

Pour les matières nécessitant une protection contre les explosions en vertu de la colonne (17) du tableau C du chapitre 3.2, la conduite de retour de gaz doit être conçue de telle manière que le bateau soit protégé contre les détonations et les passages de flammes provenant de terre. La protection contre les détonations et les passages de flammes doit au moins correspondre au groupe d'explosion/sous-groupe figurant dans la colonne (16) du tableau C du chapitre 3.2. La protection du bateau contre les détonations et les passages de flammes provenant de terre n'est pas exigée lorsque les citernes à cargaisons sont inertisées conformément au 7.2.4.18. ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

7.2.4.60 Modifier le début du paragraphe comme suit: « La douche et l'installation pour le rinçage des yeux et du visage prescrits dans les règles... ». Le reste du texte demeure inchangé.

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

Tableau 7.2.4.77 Modifier comme suit les titres des première et deuxième colonnes sous « Classe »:

« 2, 3 (sauf les deuxième et troisième rubriques relatives au No. ONU 1202, groupe d'emballage III, dans le tableau C) ».

« 3 (uniquement les deuxième et troisième rubriques relatives au No. ONU 1202, groupe d'emballage III, dans le tableau C), 4.1 ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

7.2.5.0.1 Modifier la deuxième phrase pour lire comme suit: « Lorsqu'en raison de la cargaison transportée aucune signalisation avec des cônes ou des feux bleus n'est prescrite, mais que la concentration de gaz et de vapeurs inflammables ou toxiques dans les citernes à cargaison, provenant de la dernière cargaison pour laquelle une telle signalisation était exigée, est supérieure à 20 % de la LIE ou aux niveaux d'exposition nationaux admis, le nombre de cônes bleus ou de feux bleus à porter est déterminé par la dernière cargaison pour laquelle une telle signalisation était exigée. ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

Chapitre 8.1

8.1.5.1 Modifier la rubrique « TOX » pour lire comme suit: « TOX: un toximètre adapté à la cargaison actuelle et précédente, avec ses accessoires et sa notice d'utilisation; ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

8.1.6.4 Remplacer « l'utilisateur » par « l'expert ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

Chapitre 8.3

8.2.2.3.1.3 Dans « Traitement des citernes à cargaison et des locaux contigus », modifier le premier tiret pour lire comme suit:

« - Dégazage dans l'atmosphère et dans des stations de réception, nettoyage, maintenance; ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

8.2.2.3.3.1 Dans « Pratique », modifier le septième tiret pour lire comme suit:

« - Attestations d'absence de gaz et travaux admis; ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

8.2.2.3.3.2 Dans « Pratique », premier tiret, ajouter « dégaze » après « par exemple ». Modifier le huitième tiret pour lire comme suit:

« - Attestations d'absence de gaz et travaux admis; ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

8.3.5 Ajouter la note suivante à la fin du texte: « **NOTA:** En outre, tous les autres règlements applicables à la sécurité du lieu de travail et à la sécurité des opérations doivent être suivis. ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

Chapitre 8.6

8.6.3, Liste de contrôle ADN, question 4: Corriger la première phrase comme suit: « Il doit être possible à tout moment de quitter le bateau en toute sécurité. ». Dans la dernière phrase, supprimer « 7.1.4.77 et ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

8.6.3, Liste de contrôle ADN, question 12.2 Remplacer « au point de raccordement » par « au point de raccordement de la conduite d'évacuation de gaz et de la conduite de retour de gaz ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

8.6.4 Modifier pour lire comme suit:

« **8.6.4 Liste de contrôle pour le dégazage dans une station de réception**

1				
Liste de contrôle ADN				
concernant l'observation des prescriptions de sécurité et la mise en œuvre des mesures nécessaires pour le dégazage dans une station de réception				
– Informations relatives au bateau				
..... (nom du bateau)		N° (numéro officiel)		
..... (type de bateau)				
– Informations relatives à la station de réception				
..... (station de réception)	 (lieu)		
..... (date)	 (heure)		
Station de réception agréée conformément aux dispositions de la CDNI?		<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non		
– Informations relatives à la cargaison à dégazer telles qu'indiquées dans le document de transport				
Quantité m ³	Désignation officielle de transport**	No ONU ou numéro d'identification de la matière	Dangers*	Groupe d'emballage
.....
.....
.....

* Les dangers pertinents indiqués dans la colonne (5) du tableau C le cas échéant (tels que repris dans le document de transport conformément au 5.4.1.1.2 c)).

** La désignation officielle de transport fixée à la colonne (2) du tableau C du chapitre 3.2 complétée, le cas échéant, avec le nom technique entre parenthèses.

2

Débit de dégazage		Débit de dégazage convenu	
Désignation officielle de transport**	Citerne à cargaison n°	Débit m ³ /h	
.....
.....
.....

Questions au conducteur ou à la personne qu'il a mandatée et à la personne responsable à la station de réception

Le dégazage ne pourra commencer que lorsque toutes les questions de la liste de contrôle auront été marquées par «X», c'est-à-dire qu'elles auront reçu une réponse positive et que la liste aura été signée par les deux personnes.

Les questions sans objet doivent être rayées.

Lorsque les questions ne peuvent pas toutes recevoir une réponse positive, le dégazage ne peut commencer qu'avec l'autorisation de l'autorité compétente.

** La désignation officielle de transport fixée à la colonne (2) du tableau C du chapitre 3.2 complétée, le cas échéant, avec le nom technique entre parenthèses.

3

	Bateau	Station de réception
1. Le bateau est-il bien amarré compte tenu des circonstances locales?	O	–
2. La tuyauterie de dégazage entre le bateau et la station de réception est-elle en bon état? Est-elle bien raccordée et munie de coupe-flammes appropriés?	– O	O O
3. Tous les raccords non utilisés des tuyauteries de chargement et de déchargement et de la conduite d'évacuation des gaz sont-ils correctement obturés par des flasques?	O	O
4. Une surveillance appropriée permanente est-elle assurée pour toute la durée du dégazage?	O	O
5. La communication entre le bateau et la station de réception est-elle assurée?	O	O
6.1 Est-il assuré par la station de réception que la pression au point de raccordement ne dépasse pas la pression d'ouverture de la soupape de dégagement à grande vitesse (pression au point de raccordement: _ kPa)?	–	O*
6.2 L'orifice d'aspiration d'air fait-il partie d'un système fermé ou est-il muni d'une soupape basse pression à ressort?	–	O**
6.3 Lorsque la protection contre les explosions est exigée à la colonne (17) du tableau C du chapitre 3.2, la station de réception assure-t-elle que sa tuyauterie est telle que le bateau est protégé contre les détonations et les passages de flammes provenant de la station?	–	O
7. Les mesures concernant l'arrêt d'urgence et l'alarme sont-elles connues?	O	O

* Ne s'applique pas si le vide sert à générer des flux d'air.

** Ne s'applique que si le vide sert à générer des flux d'air.

		Bateau	4
			Station de réception
8.	<p>Contrôle des prescriptions de service les plus importantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les installations et appareils d’extinction d’incendie sont-ils prêts au fonctionnement? • Les vannes et les soupapes sont-elles toutes en position correcte? • L’interdiction générale de fumer a-t-elle été ordonnée? • Les appareils de chauffage à flamme installés à bord sont-ils éteints? • Les installations de radar sont-elles hors tension? • Les installations électriques pourvues d’une marque rouge sont-elles toutes coupées? • Les portes et les fenêtres sont-elles toutes fermées? 	<p>O</p> <p>O</p> <p>O</p> <p>O</p> <p>O</p> <p>O</p> <p>O</p>	<p>O</p> <p>O</p> <p>O</p> <p>–</p> <p>–</p> <p>–</p> <p>–</p>
9.1	La pression de déclenchement des tuyauteries du bateau est-elle réglée sur la pression de service admissible de la station de réception (pression convenue: _ kPa)?	O	–
9.2	La pression de déclenchement des tuyauteries de la station de réception est-elle réglée sur la pression de service admissible de l’installation à bord (pression convenue: _ kPa)?	–	O
10.	Les écoutilles et les orifices d’inspection, de jaugeage et de prise d’échantillons des citernes à cargaison sont-ils fermés ou protégés par des coupe-flammes en bon état?	O	–
<p>Contrôlée, remplie et signée</p> <p>pour le bateau:</p> <p>.....</p> <p>(nom en majuscules)</p> <p>.....</p> <p>(signature)</p>		<p>pour la station de réception:</p> <p>.....</p> <p>(nom en majuscules)</p> <p>.....</p> <p>(signature)</p>	

Explications

Question 1

Par « bien amarré », on entend que le bateau est fixé au débarcadère ou à la station de réception de telle manière que, sans intervention de tiers, il ne puisse bouger dans aucun sens pouvant entraver le dégazage. Il faut tenir compte des fluctuations locales données ou prévisibles du niveau d'eau et des particularités.

Question 2

Une attestation de contrôle valable doit être présente à bord pour les tuyauteries flexibles. Le matériau des tuyauteries doit résister au débit prévu et convenir pour le dégazage. La tuyauterie entre le bateau et la station de réception doit être placée de manière à ne pas être endommagée par les mouvements habituels du bateau au cours du dégazage, ni par des fluctuations du niveau d'eau.

Question 4

Le dégazage doit être surveillé à bord et à la station de réception de manière que les dangers susceptibles de se produire à proximité de la tuyauterie entre le bateau et la station de réception puissent être décelés immédiatement. Lorsque la surveillance est effectuée grâce à des moyens techniques auxiliaires, il doit être convenu entre la station de réception et le bateau de la manière dont elle est assurée.

Question 5

Une bonne communication entre le bateau et la terre est nécessaire au déroulement sûr du dégazage. À cet effet, les appareils téléphoniques et radiophoniques ne peuvent être utilisés que s'ils sont d'un type protégé contre les explosions et installés à portée de la personne chargée de la surveillance.

Question 7

Avant le début du dégazage, le représentant de la station de réception et le conducteur ou la personne qu'il a mandatée doivent s'entendre sur les procédures à suivre. Il faut tenir compte des propriétés particulières des matières à dégazer. ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

Chapitre 9.1

9.1.0.31.1 Ajouter une dernière phrase, libellée comme suit:

« Cette disposition ne s'applique pas aux moteurs à combustion interne qui font partie d'un système de propulsion ou d'un système auxiliaire. Ces systèmes devant satisfaire aux prescriptions du chapitre 30 et de la section 1 de l'annexe 8 du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN), dans sa version modifiée* ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/62)

9.1.0.40.2.7 Modifier le titre de sorte qu'il se lise comme suit: « Réservoirs sous pression, tuyauteries pressurisées et leurs accessoires ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

* Tel qu'il figure sur le site Web du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI), à l'adresse suivante: <https://www.cesni.eu/documents/es-trin/> ~~[on pourra également se reporter aux dispositions équivalentes qui figurent dans les Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure de la CEE (résolution n° 61 du Comité des transports intérieurs — Groupe de travail des transports par voie navigable, telle que révisée et modifiée, à consulter à l'adresse suivante: <http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc3res.html>)]~~.

Chapitre 9.3

9.3.1.11.3 a) Modifier la première phrase comme suit: « Les espaces de cales doivent être séparés des logements, des salles de machines et des locaux de service en dehors de la zone de cargaison au-dessous du pont par des cloisons de la classe A-60 telle que définie dans la Convention SOLAS 74, chapitre II-2, règle 3. ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

9.3.x.11.3 c) Modifier la deuxième phrase pour lire comme suit: « Il doit être possible de vérifier qu'ils ne contiennent pas de gaz. ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

9.3.x.25.10 Dans le premier paragraphe, supprimer « ou de la timonerie » et ajouter «, timonerie» après «les logements ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

9.3.1.31.1, 9.3.2.31.1 et 9.3.3.31.1 Modifier pour lire comme suit:

«Seuls les moteurs à combustion interne utilisant un combustible qui a un point d'éclair supérieur à 55 °C sont admis. Cette disposition ne s'applique pas aux moteurs à combustion interne qui font partie d'un système de propulsion ou d'un système auxiliaire. Ces systèmes devant satisfaire aux prescriptions du chapitre 30 et de la section 1 de l'annexe 8 du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN), dans sa version modifiée*.».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/62)

9.3.1.35.1, 9.3.2.35.1 et 9.3.3.35.1 Modifier la fin du deuxième tiret pour lire comme suit: «... et que l'assèchement a lieu au moyen d'éjecteurs installés dans la zone de cargaison.».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/60)

9.3.1.40.1 et 9.3.3.40.1 Au deuxième tiret, dernier paragraphe, supprimer « ou de la timonerie » et ajouter «, timonerie » après « les logements ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

9.3.x.40.2.7 Modifier le titre de sorte qu'il se lise comme suit: « Réservoirs sous pression, tuyauteries pressurisées et leurs accessoires ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

9.3.x.60 Ajouter le texte suivant à la fin:

« L'eau doit être de la qualité de l'eau potable disponible à bord.

NOTA: Des produits supplémentaires de décontamination pour éviter la corrosion des yeux et de la peau sont autorisés.

Le raccordement de cet équipement spécial à une zone située hors de la zone de cargaison est admis.

L'équipement spécial doit être muni d'un clapet antiretour à ressort de sorte qu'aucun gaz ne puisse s'échapper hors de la zone de cargaison par la douche ou l'installation pour le rinçage des yeux et du visage. ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

* Tel qu'il figure sur le site Web du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI), à l'adresse suivante: <https://www.cesni.eu/documents/es-trin/> ~~on pourra également se reporter aux dispositions équivalentes qui figurent dans les Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure de la CEE (résolution n° 61 du Comité des transports intérieurs – Groupe de travail des transports par voie navigable, telle que révisée et modifiée, à consulter à l'adresse suivante: <http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc3res.html>).~~

9.3.1 et 9.3.2 Insérer « 9.3.X.61 (*Réservé*); ».

9.3.1, 9.3.2 et 9.3.3 Ajouter un nouveau paragraphe 9.3.x.62 pour lire comme suit:

« 9.3.x.62 *Soupape pour le dégazage dans une station de réception*

Une soupape basse pression à ressort fixe ou mobile utilisée lors du dégazage dans une station de réception doit être raccordée à la tuyauterie d'aspiration d'air. Si la liste des matières du bateau selon le 1.16.1.2.5 contient des matières pour lesquelles la protection contre les explosions est exigée à la colonne (17) du tableau C du chapitre 3.2, la soupape doit être munie d'un coupe-flammes résistant aux déflagrations. Lorsque le bateau n'est pas en cours de dégazage dans une station de réception, la soupape doit être obturée par une bride borgne. La soupape basse pression doit être montée de manière que, dans des conditions normales d'exploitation, la soupape de dépression ne soit pas activée.

NOTA: Le dégazage fait partie des conditions normales d'exploitation. ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

9.3.1, 9.3.2 et 9.3.3 Remplacer « 9.3.x.61 a 9.3.x.70 (*Réservé*) » par « 9.3.x.63 to 9.3.x.70 (*Réservé*) ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

9.3.2.11.3 a) et 9.3.3.11.3 a) Modifier l'avant-dernière phrase comme suit: « Dans ce cas, une cloison d'extrémité de l'espace de cale de la classe A-60, telle que définie dans la Convention SOLAS 74, chapitre II-2, règle 3, est considérée comme équivalente au cofferdam. ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

9.3.2.17.5 d) Modifier la dernière phrase comme suit: « Les passages à travers une cloison de la classe A-60, telle que définie dans la Convention SOLAS 74, chapitre II-2, règle 3, doivent avoir une protection contre le feu équivalente. ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

9.3.2.17.6 Modifier le texte au premier tiret comme suit:

- « • la chambre des pompes à cargaison est séparée de la salle des machines et des locaux de service en dehors de la zone de cargaison par un cofferdam ou une cloison de la classe A-60 telle que définie dans la Convention SOLAS 74, chapitre II-2, règle 3, ou par un local de service ou une cale; ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

9.3.2.40.1 (Première modification sans objet dans la version française.) Au deuxième paragraphe, supprimer « ou de la timonerie » et ajouter « , timonerie » après « les logements. ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

9.3.2.42.4 et 9.3.3.42.4 Dans la première phrase, remplacer « dégazage » par « dégaze » avec une concentration provenant de la cargaison supérieure ou égale à 10 % de la LIE. ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

9.3.3.11.2 Ajouter deux nouveaux alinéas c) et d) libellés comme suit:

« c) (*Réservé*);

d) Sont interdits les étais reliant ou soutenant des parties portantes des parois latérales du bateau avec des parties portantes de la cloison longitudinale des citernes à cargaison et les étais reliant des parties portantes du fond du bateau avec le fond des citernes. ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)

- 9.3 Ajouter le nouveau paragraphe 9.3.3.61, libellé comme suit:
- « 9.3.3.61 Le 9.3.3.60 ci-dessus ne s'applique pas aux bateaux déshuileurs et aux bateaux avitailleurs. ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)
