



---

**Commission économique pour l'Europe**

Comité des transports intérieurs

**Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses**

Réunion commune d'experts sur le Règlement annexé  
à l'Accord européen relatif au transport international  
des marchandises dangereuses par voies de navigation  
intérieures (ADN) (Comité de sécurité de l'ADN)

Trente et unième session  
Genève, 28-31 août 2017

**Rapport de la Réunion commune d'experts  
sur les Règlements annexés à l'Accord européen relatif  
au transport international des marchandises dangereuses  
par voies de navigation intérieures (ADN) (Comité de  
sécurité de l'ADN) sur sa trente et unième session\***

---

\* Diffusé en langue allemande par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote  
CCNR/ZKR/ADN/WP.15/AC.2/64.



## Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation .....	1	4
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour) .....	2	4
III. Questions découlant des travaux d'organes des Nations Unies et d'autres organisations (point 2 de l'ordre du jour) .....	3-4	4
IV. Mise en œuvre de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) (point 3 de l'ordre du jour) .....	5-20	4
A. État de l'ADN .....	5-7	4
B. Autorisations spéciales, dérogations et équivalences.....	8	5
C. Interprétation du Règlement annexé à l'ADN .....	9-11	5
1. Bateaux en service (1.6.7.1.2 a)) .....	9	5
2. Vannes à fermeture rapide.....	10	5
3. Douche et installation de rinçage des yeux et du visage.....	11	5
D. Formation des experts .....	12-19	5
1. Travaux du groupe de travail informel sur la formation des experts .....	12-15	5
2. Statistiques d'examen.....	16	6
3. Manuel et catalogue de questions pour l'examen des conseillers à la sécurité .....	17-19	6
E. Questions relatives aux sociétés de classification .....	20	7
V. Propositions d'amendements au Règlement annexé à l'ADN (point 4 de l'ordre du jour) .....	21-62	7
A. Travaux de la Réunion communes d'experts du RID/ADR/ADN.....	21	7
B. Autres propositions .....	22-62	7
1. Correction à la liste de contrôle de la section 8.6.3 .....	22	7
2. Amendement au paragraphe 7.2.4.77 .....	21	7
3. Proposition relative à la mise en œuvre du concept modifié de protection contre les explosions à bord des bateaux de navigation intérieure .....	24-30	7
4. Sous-section 8.3.5 – Travaux à bord .....	31	8
5. Définition de « barge » et cohérence linguistique dans le Règlement annexé à l'ADN .....	32	8
6. Durée de validité du certificat provisoire .....	33	9
7. Dispositions concernant le retour des gaz aux paragraphes 1.4.3.3 s), 1.4.3.7.1 j) et à la section 8.6.3.....	34-35	9
8. Sous-section 7.2.4.9 de l'ADN – Transbordement .....	36	9
9. Paragraphes 7.1.5.4.1 et 7.2.5.4.1 – Stationnement.....	37-38	9
10. Paragraphes 1.1.3.6.2 et 7.1.4.4.2 – Utilisation de termes définis.....	39	9
11. Alinéa a) du paragraphe 9.3.2.22.5 de l'ADN – Conduite d'évacuation de gaz (à bord) .....	40-41	9
12. Protection contre l'incendie de la classe A-60 .....	42	9
13. Norme ISO 17020 – Proposition d'amendement au paragraphe 1.15.3.8 .....	43	10

14.	Alinéa d) du paragraphe 9.3.x.11.2 (Étuis).....	44	10
15.	Matériaux de construction .....	45	10
16.	Présence d'éventuelles ambiguïtés dans le tableau C.....	46	10
17.	Exceptions aux paragraphes 7.1.2.19 et 7.2.2.19 de l'ADN.....	47	10
18.	Systèmes de lutte contre l'incendie qui utilisent un agent extincteur sec formant un aérosol.....	48-49	10
19.	Installation d'air comprimé sur le pont (9.3.x.25.10 et 9.3.x.40.1) .....	50	11
20.	Mélange de cargaisons effectués à bord de bateaux-citernes .....	51-52	11
21.	Numéro ONU 2057 – Tripropylène (tableau C) .....	53-54	11
22.	Propositions d'amendements au paragraphe 7.2.4.25.5 .....	55	12
23.	Amendement au paragraphe 7.2.4.10.1 .....	56	12
24.	Questions diverses .....	57	12
25.	Utilisation des termes « residual cargo » et « cargo residues » .....	58	12
26.	Accord multilatéral M 017 .....	59	12
27.	Fuites provenant des bras de chargement .....	60	12
28.	Révision du paragraphe 7.1.4.1 .....	61	12
29.	Cuves à membrane .....	62	12
VI.	Rapports des groupes de travail informels (point 5 de l'ordre du jour).....	63-75	13
A.	Groupe de travail informel des matières .....	63-69	13
B.	Groupe de travail informel du dégazage des citernes à cargaison .....	70	13
C.	Groupe de travail informel de la protection contre les explosions à bord des bateaux-citernes.....	71-72	14
D.	Treizième réunion du groupe de travail informel des sociétés de classification recommandées ADN .....	73-75	14
1.	Compte rendu de la réunion .....	73	14
2.	Agrément et reconnaissance mutuelle par les autorités des équipements non électriques de protection contre les explosions .....	74-75	14
VII.	Programme de travail et calendrier des réunions (point 6 de l'ordre du jour).....	76-78	14
VIII.	Questions diverses (point 7 de l'ordre du jour) .....	79-82	15
A.	Hommage à M <sup>me</sup> E. Brandes (Allemagne).....	73	15
B.	Changements au sein du secrétariat de la CEE .....	80-82	15
IX.	Adoption du rapport (point 8 de l'ordre du jour).....	83	15
<b>Annexes</b>			
I.	Projets d'amendements au Règlement annexé à l'ADN pour entrée en vigueur au 1 <sup>er</sup> janvier 2019 <sup>1</sup> .....		16
II.	Propositions de corrections au Règlement annexé à l'ADN .....		17
III.	Corrections au document ECE/TRANS/258 (publication ADN 2017) .....		18

<sup>1</sup> Pour des raisons pratiques, les annexes I, II et III ont été publiées dans un additif sous la cote ECE/TRANS/WP.15/AC.2/58/Add.1.

## **I. Participation**

1. La Réunion commune d'experts sur le Règlement annexé à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) (Comité de sécurité de l'ADN) a tenu sa trente et unième session à Genève du 28 au 31 août 2017. Des représentants des pays suivants ont pris part aux travaux de cette session : Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Fédération de Russie, France, Luxembourg, Pays-Bas, Roumanie, Serbie, Slovaquie et Suisse. Étaient représentées les organisations intergouvernementales suivantes : Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), Commission du Danube (CD) et Union européenne. Étaient également représentées les organisations non gouvernementales suivantes : Comité international de prévention des accidents du travail de la navigation intérieure (CIPA), Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC), European Bulk Oil Traders' Association (EBOTA), European River-Sea Transport Union (ERSTU), Fuels Europe, Federation of European Tank Storage Associations (FETSA), Organisation européenne des bateliers (OEB), les sociétés de classification recommandées ADN et l'Union européenne de navigation fluviale (UENF).

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

*Document* : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/63 et Add.1

*Document informel* : INF.1 (secrétariat).

2. Le Comité de sécurité a adopté l'ordre du jour établi par le secrétariat, tel que modifié par le document informel INF.1 pour tenir compte des documents informels INF.1 à INF.37.

## **III. Questions découlant des travaux d'organes des Nations Unies et d'autres organisations (point 2 de l'ordre du jour)**

*Documents informels* : INF.11 et INF.12 (secrétariat).

3. Le Comité de sécurité a noté que la liste des décisions principales prises par le Comité des transports intérieurs à sa soixante-dix-neuvième session, telles qu'énumérées dans le document informel INF.11, étaient disponibles sur le site Web de la CEE, et que le rapport n'était pour l'instant disponible qu'en anglais sous les cotes ECE/TRANS/270 et Add.1.

4. Le Comité de sécurité a pris note des discussions en cours sur la stratégie future du Comité des transports intérieurs (documents informels INF.11 et INF.12) et les délégations intéressées ont été priées de transmettre leurs observations éventuelles au chef de leur délégation auprès du Comité ou directement à la Division des transports durables.

## **IV. Mise en œuvre de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) (point 3 de l'ordre du jour)**

### **A. État de l'ADN**

5. Le Comité de sécurité a noté que l'Accord ne comptait pas de nouvelles Parties contractantes, dont le nombre continuait donc de s'élever à 18.

6. Les corrections à l'ADN 2015 figurant à l'annexe III du document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/58 et à l'annexe IV du document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/60 étaient réputées acceptées (notifications dépositaires C.N.823.2016.TREATIES-XI.D.6 et C.N.53.2017.TREATIES-XI.D.6).

7. Les corrections à l'ADN 2017 figurant à l'annexe I du document ECE/TRANS/AC.2/62 étaient également réputées acceptées (notifications dépositaires C.N.112.2017.TREATIES-XI.D.6 et C.N.296.TREATIES-XI.D.6).

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

8. Comme aucun document n'avait été soumis au titre de ce point de l'ordre du jour, il n'a pas été discuté.

## **C. Interprétation du Règlement annexé à l'ADN**

### **1. Bateaux en service (1.6.7.1.2 a))**

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/29 (Allemagne).

9. Le Comité de sécurité a estimé que la question soulevée devait être traitée au moyen d'une proposition d'amendement, que le représentant de l'Allemagne a accepté de soumettre à la session suivante.

### **2. Vannes à fermeture rapide**

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/35  
(sociétés de classification recommandées ADN).

10. Le Comité de sécurité a reconnu le manque de cohérence terminologique relatif à ces dispositifs et a adopté les propositions de modification des paragraphes 3.2.3.1, 7.2.2.21, 9.3.1.21.9, 9.3.1.25.2 et 9.3.2.21.9, étant entendu que pour les solutions de rechange proposées, le terme à utiliser en français serait « vanne à fermeture rapide » et en anglais « *quick closing valve* ». Les sociétés de classification recommandées ADN ont été priées de vérifier si des modifications semblables devaient être effectuées dans d'autres paragraphes.

### **3. Douche et installation de rinçage des yeux et du visage**

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/36  
(sociétés de classification recommandées ADN)

*Document informel :* INF.31 (ERSTU, OEB et UENF).

11. Le Comité de sécurité a adopté la proposition de modification des paragraphes 9.3.x.60 et 7.2.4.60 en précisant que l'eau utilisée pour la douche et le rinçage des yeux et du visage devait être de qualité comparable à celle exigée pour l'eau potable à bord. Il a également adopté une mesure transitoire sur la base de la proposition du document informel INF.31 avec obligation de mise en conformité lors du renouvellement du certificat d'agrément après le 31 décembre 2018.

## **D. Formation des experts**

### **1. Travaux du groupe de travail informel sur la formation des experts**

*Documents :* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/30  
(compte rendu de la dix-septième réunion du groupe de travail informel sur la formation des experts) (CCNR)

ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/31 et Corr. 1 et 2  
(section 8.2.1 et sous-section 8.2.2.8, formation des experts et attestation relative aux connaissances particulières de l'ADN)  
(Allemagne)

ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/32  
 (directive du Comité d'administration pour l'utilisation du catalogue de questions pour l'examen d'expert ADN (chapitre 8.2 de l'ADN)) (CCNR).

12. Le Comité de sécurité a pris note avec satisfaction du rapport du groupe de travail informel. Il ne s'est pas prononcé sur plusieurs questions posées par le groupe, par exemple au paragraphe 18 sur la proposition d'introduire un délai minimum de quatorze jours entre les épreuves des cours de recyclage. Le groupe de travail informel a donc été invité à débattre plus avant de ces questions en suspens.

13. Le Comité de sécurité a repris à son compte la demande du groupe de travail informel de rappeler aux Parties contractantes de bien vouloir communiquer au secrétariat de la CEE les coordonnées des autorités compétentes en vue de leur publication sur le site Internet de la CEE.

14. En ce qui concerne les propositions d'amendements à la section 8.2.1 et à la sous-section 8.2.2.8 du document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/31, l'Allemagne présenterait une nouvelle proposition car les modifications proposées dans les rectificatifs 1 et 2 prêtaient à confusion.

15. Le Comité de sécurité a invité le Comité d'administration à approuver la proposition de mise à jour de la directive relative à l'utilisation du catalogue de questions (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/32).

## 2. Statistiques d'examen

*Documents informels* : INF.2 (Suisse)  
 INF.3 (Belgique)  
 INF.4 (Slovaquie)  
 INF.16 (Allemagne).

16. Le Comité de sécurité a remercié les délégations qui avaient fourni ces statistiques, qu'il a estimées très utiles. Il a été suggéré que les statistiques soient compilées par le secrétariat dans un document unique pour toutes les Parties contractantes. Le Comité de sécurité a invité le groupe de travail sur la formation des experts à proposer un format normalisé pour cette synthèse et une procédure pour la collecte périodique des informations.

## 3. Manuel et catalogue de questions pour l'examen des conseillers à la sécurité

*Documents* : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/14  
 (Commission du Danube)  
 ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/62, par. 38 à 41  
 (Rapport du Comité de sécurité sur sa trentième session).

17. Le Comité de sécurité a noté que, depuis sa session précédente, la Commission du Danube avait collecté des questions et réponses utilisées par les autorités compétentes de l'Autriche, de la Bulgarie, de la Roumanie, de la Slovaquie et de l'Ukraine pour l'examen des conseillers à la sécurité. Les questions avaient été transmises confidentiellement aux autorités compétentes de toutes les Parties contractantes par le secrétariat de la CEE.

18. Le représentant de la Commission du Danube a exprimé ses regrets de ne pas avoir reçu de contributions de pays autres que riverains du Danube. À cet égard, plusieurs délégations ont indiqué qu'elles étaient disposées à fournir des informations si cela pouvait être utile à des pays Parties contractantes ayant besoin d'assistance. Toutefois, elles ont fait remarquer que les examens des conseillers à la sécurité comportaient en général des questions relatives aux trois modes de transport intérieur, des questions relatives à chaque mode particulier et des questions relatives au contexte national. Elles voyaient donc difficilement comment établir un catalogue de questions pour l'ADN en particulier et sans tenir compte du contexte national, chaque pays ayant ses propres procédures de mise en œuvre de la réglementation internationale. Elles n'étaient par ailleurs pas disposées à accepter un catalogue à caractère contraignant, comme proposé au paragraphe 4 de la proposition de la Commission du Danube, qui les obligerait à revoir les catalogues de

questions et procédures déjà applicables aux examens de conseiller à la sécurité pour trois modes de transport.

19. Le représentant de la Commission du Danube a indiqué que l'intention était d'utiliser ce catalogue à titre de référence mais pas d'en imposer l'utilisation. Il a déclaré que la Commission du Danube créerait un groupe de travail qui élaborerait des directives que les gouvernements seraient libres d'utiliser. Ces directives seraient publiées sur le site Web de la Commission du Danube et le Comité de sécurité pourrait alors se prononcer sur l'utilité d'y faire référence dans une note de bas de page à la section 1.8.3.

## **E. Questions relatives aux sociétés de classification**

### **Conformité avec les normes EN ISO/IEC 17020:2012 et ISO 9001:2015 – Registre fluvial russe**

20. Le Comité de sécurité a noté que le Registre fluvial russe avait obtenu un certificat de conformité avec la norme ISO 9001:2015 dans le cadre des prescriptions énoncées au paragraphe 1.15.3.8 du Règlement annexé à l'ADN, et que la procédure d'accréditation selon la norme ISO 17020:2012 était en cours. Le représentant de la Fédération de Russie a été prié de fournir le certificat de conformité avec cette norme dès qu'il aurait été délivré.

## **V. Propositions d'amendements au Règlement annexé à l'ADN (point 4 de l'ordre du jour)**

### **A. Travaux de la Réunion communes d'experts du RID/ADR/ADN**

*Documents :* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/142/Add.2, annexe IV  
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/144, annexe II  
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/146, annexe II  
ECE/TRANS/WP.15/235, annexe I  
ECE/TRANS/WP.15/237, annexes I, II et III.

21. Il a été demandé au secrétariat de regrouper en un seul document tous les amendements adoptés en 2016 et 2017 par la Réunion commune et par le WP.15, qui devraient également figurer dans le Règlement annexé à l'ADN et non encore adoptés, pour examen à la session suivante.

### **B. Autres propositions**

#### **1. Correction à la liste de contrôle de la section 8.6.3**

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/18 (Autriche).

22. Le Comité de sécurité a adopté la proposition d'amendement moyennant une modification (voir annexe I).

#### **2. Amendement au paragraphe 7.2.4.77**

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/20 (secrétariat de la CEE).

23. Le Comité de sécurité a adopté les propositions visant à rectifier et préciser le tableau du paragraphe 7.2.4.77, sous réserve d'une modification d'ordre rédactionnel du texte allemand (voir annexe I).

#### **3. Proposition relative à la mise en œuvre du concept modifié de protection contre les explosions à bord des bateaux de navigation intérieure**

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/21 (CCNR)

*Documents informels* : INF.14 (CCNR)  
 INF.22 (ERSTU, OEB et UENF)  
 INF.29 (CCNR).

24. Le Comité de sécurité a adopté les propositions figurant dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/21, le document informel INF.29 et l'annexe 3 du document informel INF.14, avec quelques modifications (voir annexe I).

25. Le représentant des Pays-Bas a indiqué que la version anglaise de ces propositions était parue très tardivement, et il a donc émis une réserve de principe car il n'avait pas disposé de suffisamment de temps pour vérifier l'ensemble des propositions. Il a été prié de soumettre ses commentaires éventuels dans une proposition officielle pour la session suivante au cas où il le jugerait nécessaire.

26. Au cours des débats, la proposition 31 figurant à l'annexe 3 du document informel INF.14 a été retirée. De même, les dispositions de l'ADN 2017 concernant la disponibilité des documents à bord des bateaux, telles que modifiées conformément au document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/21, devaient être maintenues en l'état pour l'instant. Il a été demandé au secrétariat de la CCNR d'établir une proposition pour régler la question dans son ensemble à la session suivante.

27. Il a été demandé aux secrétariats de la CCNR et de la CEE d'établir un nouveau document synthétisant l'ensemble des changements concernant le concept modifié de protection contre les explosions, tels qu'adoptés à la session en cours, pour lecture finale à la session suivante.

28. Dans le document informel INF.22 était posée la question de la possibilité d'utiliser à l'avance des versions plus récentes de normes référencées dans l'ADN, par exemple dans le cas des pare-flammes. Il a été noté que cette possibilité existait déjà dans le RID et l'ADR par rapport aux normes référencées dans les chapitres 6.2 et 6.8, mais que l'autorisation d'utiliser la version la plus récente n'était pas systématique. Il fallait au moins qu'une décision ait été prise prévoyant le référencement de la norme mise à jour dans une future édition du RID/ADR.

29. Le représentant de l'Union européenne a fait remarquer que la notion d'adoption pour future référence n'était pas très claire du point de vue juridique et devrait être précisée, tant dans le cadre du débat en cours que dans celui du référencement des normes au sein de la Réunion commune RID/ADR/ADN. Le Président a indiqué que, s'agissant de l'ADN, une adoption par le Comité d'administration serait nécessaire.

30. L'ERSTU, l'OBE et l'UENF ont été invités à établir une proposition officielle pour la session suivante en tenant compte des observations formulées en ce qui concernait les références aux normes.

#### **4. Sous-section 8.3.5 – Travaux à bord**

*Document* : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/27 (Allemagne).

31. L'ajout d'un *NOTA* à la sous-section 8.3.5 a été adopté avec une modification (voir annexe I).

#### **5. Définition de « barge » et cohérence linguistique dans le Règlement annexé à l'ADN**

*Document* : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/22 (CCNR)

*Document informel* : INF.17 (Autriche).

32. Il a été noté que le débat au sujet de la norme européenne établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN) se poursuivait au sein du groupe de travail des prescriptions techniques applicables aux bateaux du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI/PT). Il a donc été décidé de différer l'examen de ces propositions jusqu'à ce que le CESNI ait terminé ses travaux. Par ailleurs, s'agissant des propositions concernant la section 9.3.4, il convenait de s'assurer que les barges de formes spécifiques soient comprises dans la définition.

## 6. Durée de validité du certificat provisoire

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/23 (Belgique).

33. Certaines délégations étaient d'avis que les dispositions de l'ADN 2017 étaient suffisantes pour traiter les cas où la délivrance d'un certificat provisoire était nécessaire. D'autres craignaient que, si les amendements proposés étaient adoptés, certains bateaux non conformes puissent naviguer pendant neuf mois avec un certificat provisoire. À la suite de ces débats, le représentant de la Belgique a retiré sa proposition.

## 7. Dispositions concernant le retour des gaz aux paragraphes 1.4.3.3 s), 1.4.3.7.1 j) et à la section 8.6.3

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/19 (Autriche)

*Document informel :* INF.32 (Autriche).

34. Les trois propositions d'amendements ont été adoptées telles que modifiées dans le document informel INF.32 (voir annexe I).

35. Le Gouvernement néerlandais établirait un nouveau document sur l'utilisation des conduites de retour de gaz pour le déchargement.

## 8. Sous-section 7.2.4.9 de l'ADN – Transbordement

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/24 (Allemagne).

36. Les propositions figurant aux paragraphes 4 et 5 ont été adoptées avec des modifications (voir annexe I). La définition du terme « transport » au paragraphe 6 devait être soumise à la Réunion commune RID/ADR/ADN.

## 9. Paragraphes 7.1.5.4.1 et 7.2.5.4.1 – Stationnement

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/25 (Allemagne).

37. S'agissant de la proposition du paragraphe 6, il a été décidé d'harmoniser le texte du paragraphe 7.1.5.4.1 avec le texte actuel du paragraphe 7.2.5.4.1.

38. Le représentant de l'Allemagne a été prié de vérifier les paragraphes mentionnés aux paragraphes 7 et 8 du document et de soumettre une proposition à la session suivante.

## 10. Paragraphes 1.1.3.6.2 et 7.1.4.4.2 – Utilisation de termes définis

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/26 (Autriche).

39. Les propositions d'amendement aux paragraphes 7.1.4.4.2, 7.1.4.3.4, 7.1.4.14.4 et 1.1.3.6.2 ont été adoptées (voir annexe I).

## 11. Alinéa a) du paragraphe 9.3.2.22.5 de l'ADN – Conduite d'évacuation de gaz (à bord)

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/28 (Allemagne).

40. Il a été fait remarquer que le libellé actuel de l'alinéa a) du paragraphe 9.3.2.22.5 découlait d'un amendement entré en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2015, et que l'on ne pouvait donc pas établir un rectificatif avec effet rétroactif pour revenir à la version antérieure.

41. Il a cependant été noté que les amendements établis dans le contexte de la mise en œuvre de nouvelles dispositions relatives à la protection contre l'explosion et devant entrer en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2019 rétabliraient la situation, et que la proposition de l'Allemagne avait donc déjà été prise en compte.

## 12. Protection contre l'incendie de la classe A-60

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/33  
(sociétés de classification recommandées ADN).

42. Les propositions ont été adoptées moyennant des modifications d'ordre rédactionnel de la version allemande (voir annexe I).

**13. Norme ISO 17020 – Proposition d'amendement au paragraphe 1.15.3.8**

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/34  
(sociétés de classification recommandées ADN).

43. Plusieurs délégations ont exprimé la crainte que cette proposition de modification du paragraphe 1.15.3.8 abaisse le niveau de sécurité. Le représentant des sociétés de classification recommandées ADN a déclaré que celles-ci débattraient de la question à leur session d'octobre pour décider de la suite à donner.

**14. Alinéa d) du paragraphe 9.3.x.11.2 (Étuis)**

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/37  
(sociétés de classification recommandées ADN).

44. Les propositions d'amendement aux paragraphes 9.3.3.11.2 et 1.6.7.2.2 ont été adoptées (voir annexe I).

**15. Matériaux de construction**

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/40 (ERSTU, OEB et UENF).

45. Le Comité de sécurité a décidé que les tableaux proposés au paragraphe 9.3.X.0.3 pour les matériaux de construction autorisés devaient comporter une ligne pour tous les types d'équipements mobiles. L'ERSTU, l'OEB et l'UENF établiraient une nouvelle proposition basée sur ce principe. La proposition tendant à insérer un nouveau paragraphe 7.1.2.3 a été retirée et celle tendant à insérer un nouveau paragraphe 7.2.2.3 n'a pas été retenue.

**16. Présence d'éventuelles ambiguïtés dans le tableau C**

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/41 (Belgique).

46. Le Comité de sécurité a décidé de renvoyer au groupe de travail informel des matières les questions posées dans ce domaine. Il a cependant noté qu'il n'était pas certain que le groupe puisse se réunir et fournir un rapport et des propositions concrètes avant la date limite de soumission du 27 octobre 2017 pour la session de janvier 2018 et donc pour les amendements de 2019.

**17. Exceptions aux paragraphes 7.1.2.19 et 7.2.2.19 de l'ADN**

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/42 (Belgique).

47. Le Comité de sécurité a estimé que les opérations de soutage et de collecte de déchets n'étaient pas soumises aux prescriptions du paragraphe 7.1.2.19.1. Le représentant de la Belgique a été prié de proposer un *NOTA* qui le ferait ressortir clairement et qui indiquerait en outre ce qu'il est entendu par « formation à couple » compte tenu des définitions du CEVNI et de la norme ES-TRIN.

**18. Systèmes de lutte contre l'incendie qui utilisent un agent extincteur sec formant un aérosol**

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/45  
(Belgique, Pays-Bas et Suisse)

*Document informel :* INF.19 (CCNR).

48. Le Comité de sécurité a adopté le principe de la proposition, et plusieurs délégations ont fait des observations sur la formulation proposée.

49. Le représentant de la Suisse a dit qu'il établirait une nouvelle proposition pour la session suivante et a indiqué que des travaux parallèles seraient menés sur la norme ES-TRIN afin de garantir sa cohérence avec l'ADN au 1<sup>er</sup> janvier 2019.

**19. Installation d'air comprimé sur le pont (9.3.x.25.10 et 9.3.x.40.1)**

*Document* : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/46  
(sociétés de classification recommandées ADN).

50. Le Comité de sécurité a adopté les modifications proposées aux différentes versions linguistiques étant donné que le texte des amendements entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2017 comportait des erreurs d'ordre rédactionnel.

**20. Mélange de cargaisons effectués à bord de bateaux-citernes**

*Document* : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/44  
(FETSA, avec l'appui de Fuels Europe, OEB et UENF)

*Document informel* : INF.6 (FETSA, avec l'appui de Fuels Europe, OEB et UENF).

51. Les avis étaient partagés sur la proposition d'établir un groupe de travail informel sur cette question. Certaines délégations estimaient que ces opérations de mélange ne relevaient pas du domaine de l'ADN car il ne s'agissait pas de transport ; qu'il pouvait y avoir des interactions avec la réglementation du transport maritime ou la réglementation portuaire, ainsi qu'avec la législation relative à la sécurité sur les lieux de travail ou à la protection de l'environnement ; ou que ces pratiques n'étaient pas autorisées au cours d'un transport soumis à l'ADN. D'autres estimaient que, étant donné que de telles opérations étaient effectuées en pratique, il était préférable de les réglementer plutôt que de les laisser dans un vide juridique.

52. Le Comité de sécurité a finalement décidé que ces questions seraient débattues par un groupe de travail informel dont les réunions seront organisées par les auteurs de la proposition, avec le mandat suivant :

- Préciser la question, notamment concernant les pratiques actuelles, indépendamment du droit applicable ;
- Définir les mesures nécessaires à prendre ;
- Déterminer si les pratiques actuelles représentaient une infraction à l'ADN ;
- Déterminer quelles opérations pouvaient être autorisées et dans quelles conditions.

**21. Numéro ONU 2057 – Tripropylène (tableau C)**

*Document* : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/38 (CEFIC)

*Document informel* : INF.34 (CEFIC).

53. Le Comité de sécurité a adopté la proposition d'amendements énoncée dans le document informel INF.34 pour les deux rubriques (groupes d'emballage II et III) relatives au numéro ONU 2057 dans le tableau C.

54. S'agissant de l'accord multilatéral M 021, fruit d'une initiative de l'Allemagne, mais non encore applicable dans la mesure où il n'avait été signé par aucune autre Partie contractante, il a été rappelé que :

- L'ADN 2017 permettait aux professionnels d'utiliser des bateaux-citernes répondant à des normes de construction plus strictes que celles indiquées dans le tableau C sans qu'il soit nécessaire de mettre en place un accord multilatéral ;
- Les accords multilatéraux avaient pour objet d'autoriser des dérogations à l'application des dispositions de l'ADN, et non de se substituer à ces dispositions ;
- Dans le cas considéré, la seule justification d'un accord multilatéral semblait être en rapport avec les mentions figurant dans le document de transport, sachant que, selon l'ADN, ces mentions devaient correspondre à celles du tableau C, alors que les professionnels s'estimaient tenus d'indiquer d'autres renseignements sur la base d'autres textes sans lien avec les transports.

**22. Propositions d'amendements au paragraphe 7.2.4.25.5**

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/48  
(France, Pays-Bas et CEFIC)

*Document informel :* INF.36 (Allemagne, France, Pays-Bas et CEFIC).

55. Les propositions d'amendements au paragraphe 7.2.4.25.5 énoncées dans le document informel INF.36 ont été adoptées moyennant la suppression des crochets (voir l'annexe I).

**23. Amendement au paragraphe 7.2.4.10.1**

*Document informel :* INF.5 (ERSTU, OEB et UENF).

56. La proposition d'amendement au paragraphe 7.2.4.10.1 a été adoptée (voir l'annexe I).

**24. Questions diverses**

*Document informel :* INF.18 (France).

57. La rectification s'appliquant à la version française du texte du paragraphe 7.1.4.3.2 a été adoptée (voir annexe II). La proposition d'amendement au paragraphe 7.1.4.3 devait être soumise dans une proposition officielle tenant compte de l'incompatibilité avec le paragraphe 7.1.4.1.5 ainsi que des implications sur les quantités transportées.

**25. Utilisation des termes « residual cargo » et « cargo residues »**

*Document informel :* INF. 20 (CCNR).

58. Le Comité de sécurité a noté et convenu en principe qu'une plus grande cohérence était nécessaire, mais a estimé qu'une proposition officielle était indispensable.

**26. Accord multilatéral M 017**

*Document informel :* INF.21 (ERSTU, OEB et UENF).

59. Les Parties contractantes n'ont pas appuyé la prorogation de la validité de l'accord multilatéral M 017 au-delà du 31 décembre 2017.

**27. Fuites provenant des bras de chargement**

*Document informel :* INF.23 (ERSTU, OEB et UENF).

60. Le Comité de sécurité a noté qu'il existait des problèmes de fuites de marchandises dangereuses provenant des bras de chargement ainsi que de déversement de ces fuites sur les quais, mais a demandé au CEFIC et à Fuels Europe de fournir davantage d'éléments pour étayer la question.

**28. Révision du paragraphe 7.1.4.1**

*Document informel :* INF.25 (ERSTU, OEB et UENF).

61. Le Comité de sécurité a accepté la création d'un groupe de correspondance, mais a exprimé sa réticence à la suppression des limites maximales.

**29. Cuves à membrane**

*Document informel :* INF.26 (Belgique, France et Pays-Bas).

62. Le Comité de sécurité a convenu que la question des cuves à membrane pourrait être examinée par un groupe de travail informel qui se réunirait au printemps 2018 en vue de recenser les questions à traiter et présenterait un rapport officiel, à traduire dans toutes les langues de travail, pour la session du mois d'août 2018.

## VI. Rapports des groupes de travail informels (point 5 de l'ordre du jour)

### A. Groupe de travail informel des matières

*Document* : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/39 (Allemagne)

*Documents informels* : INF.8 (Allemagne)  
INF.24 (ERSTU, OEB et UENF).

63. Le Comité de sécurité a pris note avec satisfaction du rapport du groupe de travail informel. Il a décidé d'adopter toutes les propositions figurant aux paragraphes 5, 6, 12, 13, 20 à 26, 30, 31, 42 (tel que modifié), 43, 44, 48, 49, 54 (tel que modifié), 57, 60 et 61.

64. S'agissant du paragraphe 15 du rapport, portant sur le transport du numéro ONU 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 (Low QI Pitch) » en citerne à cargaison fermée, plutôt qu'en bateau-citerne du type N ouvert avec coupe-flammes, en raison des propriétés cancérigènes, mutagènes ou toxiques pour la reproduction (CMR), il a été convenu que les professionnels avaient besoin de plus de temps pour étudier la question et que la décision devait être reportée à la session suivante.

65. S'agissant du paragraphe 40, le représentant des Pays-Bas a dit que son gouvernement prendrait l'initiative d'un accord multilatéral visant à appliquer plus tôt les propositions adoptées aux paragraphes 42, 43 et 44.

66. S'agissant du paragraphe 41, le débat sur la question de savoir pourquoi il existait différentes façons de déterminer la pression d'ouverture de la soupape de dégagement à grande vitesse pour les bateaux-citernes du type C et les bateaux-citernes du type N, et sur la question de l'harmonisation de ces méthodes, a été reporté à la session suivante (voir l'annexe III).

67. Il a été noté que les modifications concernant les versions anglaise et russe de l'ADN proposées au paragraphe 49 pouvaient faire l'objet d'un rectificatif dans la mesure où seule la version française du Règlement, qui était correcte, était considérée comme le texte faisant foi.

68. S'agissant de l'insertion dans le tableau C d'une nouvelle rubrique pour l'huile de schiste, le Comité de sécurité a noté que le représentant des Pays-Bas n'avait encore reçu de l'expéditeur aucun renseignement sur le produit à transporter et a décidé que le débat sur la question (sect. H, par. 50 à 52 du rapport) devait être reporté à la session suivante dans l'attente de la fourniture des renseignements pertinents.

69. S'agissant des questions posées dans le document informel INF.24, le Comité de sécurité a estimé que :

a) Pour le paragraphe 2.1, il n'était pas nécessaire de mettre en place un nouvel accord multilatéral puisque la question était prise en compte de façon satisfaisante dans l'accord multilatéral M 018 ;

b) Pour le paragraphe 2.2, aucune mesure n'était nécessaire.

### B. Groupe de travail informel du dégazage des citernes à cargaison

*Document* : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/47 (Pays-Bas)

*Document informel* : INF.37 (Pays-Bas).

70. Le Comité de sécurité a adopté les propositions du groupe de travail moyennant quelques modifications (voir annexe I).

## **C. Groupe de travail informel de la protection contre les explosions à bord des bateaux-citernes**

*Document informel* : INF.14 (CCNR).

71. Certaines parties du rapport visé (par. 2 b), c) et d)) avaient déjà été examinées au titre du point 4 b) de l'ordre du jour (voir par. 24 à 30).

72. Le Comité de sécurité a accepté dans le principe les conclusions du groupe de travail concernant l'utilisation du réseau électrique terrestre par les bateaux de navigation intérieure transportant des marchandises dangereuses, comme décrit au paragraphe 2 a) du rapport. Toutefois, étant donné que les amendements correspondant aux prescriptions concernant le raccordement et les câbles de raccordement entre le bateau et la terre, tels qu'énumérés à l'annexe 1, n'étaient disponibles qu'en allemand, le Comité a décidé qu'il convenait de les soumettre dans un document officiel pour examen à sa session suivante.

## **D. Treizième réunion du groupe de travail informel des sociétés de classification recommandées ADN**

### **1. Compte rendu de la réunion**

*Document informel* : INF.10 (sociétés de classification recommandées ADN).

73. Le Comité de sécurité a pris note du rapport établi par le groupe de travail informel et des explications fournies aux questions posées oralement.

### **2. Agrément et reconnaissance mutuelle par les autorités des équipements non électriques de protection contre les explosions**

*Document informel* : INF.13 (sociétés de classification recommandées ADN).

74. S'agissant de la question a) au paragraphe 2, le secrétariat a indiqué que tous les renseignements relatifs aux autorités compétentes transmis par les Parties contractantes avaient été affichés sur le site Web de la CEE. Le Comité de sécurité a invité toutes les Parties contractantes à communiquer les renseignements sur les autorités compétentes aux fins de l'agrément des pare-flammes.

75. Il a été répondu négativement aux questions b), c) et d). S'agissant des questions e) et f), il a été indiqué que les soupapes devaient répondre aux prescriptions du Règlement. Dans le cas où la prescription imposait la conformité à une norme donnée, la procédure à suivre était la procédure d'évaluation de la conformité aux normes.

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

76. La prochaine session se tiendrait à Genève du 22 au 26 janvier 2018 et, à cette occasion, le Comité mettrait la dernière main aux projets d'amendements qui entreraient en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2019, et en particulier : les propositions d'amendements de la Réunion commune d'experts du RID/ADR/ADN concernant l'harmonisation multimodale ; l'examen final des propositions d'amendements concernant la protection contre l'explosion ; les questions en suspens mentionnées dans le présent rapport ; et une vérification de la liste récapitulative des amendements adoptés jusqu'à présent pour entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2019. La date limite de soumission des documents a été fixée au 27 octobre 2017.

77. Les documents informels INF.27 (CCNR), INF.28 (ERSTU, OEB et UENF) et INF.30 (CEFIC) n'ayant pas pu être examinés lors de la session en cours, les délégations ont été invitées à communiquer leurs observations à leurs auteurs, qui établiraient des propositions officielles pour la session suivante.

78. La session suivante se tiendrait à Genève du 27 au 31 août 2018 (date limite de soumission des documents : 1<sup>er</sup> juin 2018).

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

### **A. Hommage à M<sup>me</sup> E. Brandes (Allemagne)**

79. Le Comité de sécurité, ayant été informé du départ prochain à la retraite de M<sup>me</sup> E. Brandes, l'a chaleureusement remerciée pour sa longue contribution aux travaux des divers organes traitant du transport des marchandises dangereuses, et notamment pour avoir mené à bien les difficiles travaux sur les nouvelles dispositions relatives à la protection contre l'explosion sur les bateaux. Il lui a souhaité une longue et heureuse retraite.

### **B. Changements au sein du secrétariat de la CEE**

80. Le Comité de sécurité a noté que, le 1<sup>er</sup> juin 2017, M<sup>me</sup> Olga Algayerova (Slovaquie) avait remplacé M. Christian Friis Bach (Danemark) au poste de Secrétaire général adjoint de l'ONU et Secrétaire exécutif de la CEE. La Directrice de la Division des transports durables, M<sup>me</sup> Eva Molnar, était partie à la retraite le 30 juin 2017 et son poste restait vacant en attendant la fin du processus de recrutement

81. Tous les délégués au Comité de sécurité avaient par ailleurs été informés avant la session que M. Olivier Kervella, qui fournissait au Comité les services de secrétariat au titre de la CEE, aurait atteint l'âge obligatoire de la retraite en novembre 2017, et qu'un avis de vacance de poste avait été diffusé début août 2017 en vue de son remplacement, avec possibilité de candidature jusqu'au 16 septembre 2017.

82. Le Président a rappelé la longue carrière de M. Kervella au service de divers organes du système des Nations Unies chargés de réglementer le transport des marchandises dangereuses et a souligné combien son expérience et sa compétence étaient appréciées de tous. Il s'est toutefois refusé à déjà lui souhaiter une bonne retraite, en espérant que l'Organisation lui permettrait de bénéficier de la possibilité de travailler jusqu'à l'âge de 65 ans conformément à l'esprit de récentes décisions de l'Assemblée générale de l'ONU relatives aux fonctionnaires dans la même situation, de manière qu'il puisse mener à bonne fin les travaux en cours sur les amendements à la réglementation RID/ADR/ADN dont l'entrée en vigueur était prévue au 1<sup>er</sup> janvier 2019.

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

83. Le Comité de sécurité a adopté le rapport sur sa vingt-septième session et ses annexes sur la base d'un projet établi par le secrétariat.

## **Annexe I**

### **Projets d'amendements au Règlement annexé à l'ADN pour entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2019**

*(voir le document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)*

## **Annexe II**

### **Propositions de corrections au Règlement annexé à l'ADN**

(sous réserve d'acceptation par les Parties contractantes)

*(voir le document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)*

## **Annexe III**

### **Corrections au document ECE/TRANS/258 (publication ADN 2017)**

(Corrections ne nécessitant pas l'acceptation par les Parties contractantes)

*(voir le document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1)*

---