



Conseil économique et social

Distr. générale
15 octobre 2015
Français
Original: anglais et français

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses

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

Vingt-septième session
Genève, 24-28 août 2015

Rapport de la Réunion commune d'experts sur le Règlement annexé à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) (Comité de sécurité de l'ADN) sur sa vingt-septième session¹

¹ Diffusé en langue allemande par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote CCNR/ZKR/ADN/WP.15/AC.2/56.

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1	5
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	2-3	5
III. Questions découlant des travaux d'organes des Nations Unies et d'autres organisations (point 2 de l'ordre du jour)	4-5	6
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)	6-37	6
A. Statut de l'ADN	6	6
B. Autorisations spéciales, dérogations et équivalences	7-12	6
1. Accords multilatéraux	7	6
2. Utilisation de GNL comme carburant pour le bateau-citerne «Argos-GL»	8	6
3. Utilisation de citernes à membranes pour le transport de GNL sur le bateau-citerne «Argos-GL»	9-12	7
C. Interprétations du Règlement annexé à l'ADN	13-23	7
1. Obligations du remplisseur et du déchargeur 1.4.3.3 s) et 1.4.3.7.1 j) ...	13-14	7
2. Exigences techniques applicables aux détecteurs de gaz inflammables et toximètres, 1.2.1	15	7
3. Interprétations nationales aux Pays-Bas	16-19	8
4. Cofferdams aménagés dans les bateaux-citernes de type G	20	8
5. Interprétation du paragraphe 1.6.7.4.1	21	8
6. Logiciels de calcul de stabilité	22-23	8
D. Formation des experts	24-31	9
1. Compte rendu de la quatorzième réunion du groupe de travail informel sur la formation des experts	24-28	9
2. Programme de travail du Groupe de travail informel sur la formation...	29-30	9
3. Statistiques relatives aux examens	31	9
E. Questions relatives aux sociétés de classification	32-37	10
1. Rapport sur la neuvième réunion des Sociétés de classification recommandées ADN	32	10
2. Certification selon la norme EN ISO/IEC 17020:2012	33-36	10
3. Registro Italiano Navale (RINA)	37	10
V. Propositions d'amendements au Règlement annexé à l'ADN (point 4 de l'ordre du jour)	38-69	11
A. Travaux de la Réunion commune RID/ADR/ADN	38	11

B.	Autres propositions	39-69	11
1.	Prescriptions relatives aux réservoirs sous pression, armatures et tuyauteries pressurisées dans les installations d'extinction d'incendie....	39	11
2.	Tableau 7.2.4.77 – Moyens d'évacuation possibles en cas d'urgence.....	40	11
3.	Prescription transitoire ad 9.3.X.51.3 (classe de température et groupe d'explosion)	41-42	11
4.	Exemple de types de certificat de formation	43	11
5.	Corrections au texte allemand des 9.3.2.22.4 et 9.3.3.22.4	44-45	12
6.	Indications concernant l'installation d'inertisation aux 8.6.1.3 et 8.6.1.4	46	12
7.	Définition de gaz naturel liquéfié (GNL) (version allemande).....	47	12
8.	Dérogation à la prescription du 7.2.4.25.5 selon laquelle les mélanges gaz-air survenant lors du chargement d'huiles de chauffe lourdes doivent être renvoyées à terre.....	48-51	12
9.	Signal avertisseur au 9.1.0.40.2.3.....	52	12
10.	Dispositif d'arrêt de l'installation à terre	53	13
11.	Stabilité à l'état intact des bateaux-citernes de type N équipés de compartiments en double coque pour le ballastage	54	13
12.	Stade intermédiaire d'envahissement (9.3.x.13.3)	55	13
13.	Installation à air comprimé sur le pont	56	13
14.	Dispositions transitoires concernant la modification d'un bateau-citerne au 1.6.7.5.1 c)	57	13
15.	Certificat technique	58	13
16.	Matériaux de construction	59	14
17.	Prise d'échantillons	60-61	14
18.	Procédure de visite, délivrance de certificats d'agrément, classification des bateaux	62-69	14
VI.	Rapports des groupes de travail informels (point 5 de l'ordre du jour)	70-80	15
A.	Groupe de travail informel sur le dégazage des citernes.....	70-74	15
B.	Groupe de travail informel sur la protection contre les explosions à bord des bateaux-citernes	75-76	16
C.	Groupe de travail informel sur les moyens d'évacuation	77-79	16
D.	Groupe de travail informel sur les matières	80-82	17
VII.	Programme de travail et calendrier des réunions (point 6 de l'ordre du jour)	83-84	17
VIII.	Questions diverses (point 7 de l'ordre du jour).....	85-87	17
A.	Systèmes d'amarrage par dispositifs magnétiques (Dock Lock System)	85	17
B.	Demande de statut consultatif de l'European Bulk Oil Traders' Association (EBOTA)	86	18
C.	Hommage à M. Christopher Smith	87	18
IX.	Adoption du rapport (point 8 de l'ordre du jour)	88	18

Annexes

I.	Projets d'amendements au Règlement annexé à l'ADN pour entrée en vigueur le 1er janvier 2017	19
II.	Corrections au Règlement annexé à l'ADN – version allemande seulement	21

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 vingt-septième session à Genève du 24 au 28 août 2015 sous la présidence de M. H. Rein (Allemagne) et la vice-présidence de M. B. Birkhuber (Autriche). Des représentants des pays suivants ont pris part aux travaux de cette session: Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Croatie, France, Fédération de Russie, Pays-Bas, Roumanie, Slovaquie et Suisse. Étaient représentées les organisations intergouvernementales suivantes: la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), la Commission du Danube (CD) et l'Union européenne. Les organisations non gouvernementales suivantes étaient également représentées: le Comité International de Prévention des Accidents du Travail de la Navigation Intérieure (CIPA), le Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC), la European Bulk Oil Traders' Association (EBOTA), la European River-Sea-Transport Union (ERSTU), la Federation of European Tank Storage Associations (FETSA), FuelsEurope, l'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)

Documents: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/55 et Add.1

Document informel: INF.1/Rev.2 (Secrétariat)

2. Le Comité de sécurité a adopté l'ordre du jour qui avait été établi par le secrétariat, tel que modifié par le document informel INF.1/Rev.2 pour tenir compte des documents informels INF.1 à INF.21.

3. En ce qui concerne certaines questions en suspens depuis la dernière session, telles que mentionnées dans les paragraphes ci-après du rapport ECE/TRANS/WP.15/AC.2/54, le Comité de sécurité a noté ce qui suit:

Paragraphe 7: Une réunion d'un groupe de travail informel sur l'utilisation de GNL comme carburant pour la propulsion des bateaux devrait être organisée par les Pays-Bas dès que les propositions législatives finales de la CCNR seront disponibles. Le rapport final devrait être soumis à la prochaine session;

Paragraphe 8: Le représentant des Pays-Bas devrait vérifier s'il convenait de maintenir les autorisations spéciales relatives aux numéros ONU 2187 et 3298;

Paragraphes 12 et 13: Il paraît nécessaire d'approfondir la question de la certification des qualifications de personnes chargées d'effectuer certaines tâches selon l'ADN. L'Allemagne, l'OEB et l'UENF reviendront sur la question en janvier 2016 en vue d'amendements éventuels pour l'ADN 2019;

Paragraphes 15 et 16: L'Allemagne devrait revenir sur la question des opérations de transbordement à la prochaine session;

Paragraphe 23: Le document relatif au transport de charbon devrait être soumis par les Pays-Bas à la prochaine session;

Paragraphes 40 et 41: La question soulevée au paragraphe 41 pourrait être discutée à la prochaine session;

Paragraphe 45: Les travaux relatifs à la délivrance d'une nouvelle liste de matières après renouvellement du certificat d'agrément vont se poursuivre.

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

4. Le Comité de sécurité a noté que le Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU avait encouragé ses États membres à fournir des données pour étayer le projet pilote de base de données d'accidents mis au point dans le cadre des travaux de la Réunion commune RID/ADR/ADN en relation avec les déclarations d'évènements impliquant des marchandises dangereuses selon le 1.8.5 du Règlement annexé à l'ADN (voir ECE/TRANS/248, par. 116).

5. Le Comité de sécurité a noté que le secrétariat de la CEE-ONU procédait actuellement à une évaluation des impacts globaux et régionaux des règlements de la CEE-ONU et des recommandations de l'ONU concernant le transport de marchandises dangereuses. Un questionnaire avait été transmis à cet effet à tous les participants aux travaux du Comité de sécurité qui ont été priés de le remplir au plus vite afin que les réponses puissent être analysées par un consultant courant du mois de septembre 2015.

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. Statut de l'ADN

6. Le Comité de sécurité a noté qu'aucun nouvel instrument d'adhésion n'avait été déposé et qu'en conséquence le nombre de Parties Contractantes restait dix-huit.

B. Autorisations spéciales, dérogations et équivalences

1. Accords multilatéraux

7. Le Comité de sécurité a noté que trois accords multilatéraux (M013, M014 et M015) étaient entrés en vigueur depuis la dernière session. Certaines délégations ont demandé si la Belgique avait l'intention de signer les accords M014 et M015 relatifs à la preuve de stabilité suffisante à l'état intact qui leur paraissaient importants pour la flotte rhénane. Le représentant de la Belgique a indiqué que la compétence en matière d'ADN avait récemment été déléguée aux trois régions de Belgique. La procédure interne de la signature des accords multilatéraux par les trois régions au nom de la Belgique est actuellement en cours. Il est prévu que ladite signature ait lieu en septembre 2015. Il a été rappelé qu'en vertu du 1.8.4 du Règlement annexé à l'ADN, chaque Partie contractante doit communiquer au secrétariat de la CEE-ONU la liste des autorités et organismes désignés pour elle, qui sont compétents selon le droit national pour l'application de l'ADN.

2. Utilisation de GNL comme carburant pour le bateau-citerne «Argos-GL»

Document informel: INF.4 (Pays-Bas)

8. Le Comité de sécurité a recommandé au Comité d'administration d'adopter une décision de dérogation pour le bateau «Argos-GL» telle que présentée en annexe 1 du document informel INF.4.

3. Utilisation de citernes à membranes pour le transport de GNL sur le bateau-citerne «Argos-GL»

Documents informels: INF.6 et INF.6/Rev.1 (Pays-Bas)

9. Cette demande de dérogation a fait l'objet de longs débats. Certaines délégations estimaient que la demande n'était pas complète d'une part parce qu'elle ne précisait pas clairement s'il s'agissait d'une demande de dérogation par rapport à des bateaux de type G ou par rapport aux bateaux de type C, d'autre part parce qu'elle ne mentionnait pas les mesures qui assurent l'équivalence en matière de sécurité. D'autres délégations appuyaient cette demande sans réserve, la technique des cuves à membrane ayant déjà fait ses preuves en matière de sécurité depuis de longues années en transport maritime, et ce pour des quantités transportées bien plus importantes.

10. Finalement, le représentant des Pays-Bas a rédigé une nouvelle demande de dérogation (INF.6/Rev.1) pour tenir compte des remarques, qui a été acceptée par consensus avec quelques corrections éditoriales. Le Comité de sécurité recommande au Comité d'administration d'accepter cette dérogation.

11. Il a été souligné que l'annexe 2 du document INF.6 fait partie intégrante de la dérogation, mais qu'une erreur à l'étape 13 de la page 26/27 du rapport «Damen» doit être corrigée (Remplacer «760 m³» par «935 m³»).

12. Le représentant des Pays-Bas a indiqué que les conditions prévoient que le bateau ne se déplace que dans la zone Amsterdam-Rotterdam-Anvers mais qu'il demandera éventuellement plus tard d'élargir la zone de navigation.

C. Interprétations du Règlement annexé à l'ADN

1. Obligations du remplisseur et du déchargeur 1.4.3.3 s) et 1.4.3.7.1 j)

Document: ECE/TRANSWP.15/AC.2/2015/11 (Allemagne)

Document informel: INF.10 (Allemagne)

13. Le Comité de sécurité a reconnu que les sections contenant des dispositions sur les obligations du remplisseur et du déchargeur d'un bateau-citerne contiennent plusieurs incohérences qu'il faudrait traiter dans un document officiel à la prochaine session.

14. L'Allemagne préparerait une proposition d'amendement sur la base du document informel INF.10 y inclus des modifications de conséquences.

2. Exigences techniques applicables aux détecteurs de gaz inflammables et toximètres, 1.2.1

Document: ECE/TRANSWP.15/AC.2/2015/13 (Allemagne)

15. Le Comité de sécurité était d'avis qu'il convenait d'utiliser les normes disponibles, même celles utilisées pour le transport maritime, auxquelles des références pourraient être introduites. La question de savoir si l'utilisation de ces normes devraient être rendue obligatoire pour les appareils portatifs pourrait être discutée ultérieurement. Le groupe de travail informel sur la protection contre les explosions à bord des bateaux-citernes a été prié d'étudier la question, d'identifier des normes applicables et d'évaluer l'impact des références à ces normes.

3. Interprétations nationales aux Pays-Bas

Documents: ECE/TRANSWP.15/AC.2/2015/18 (Pays-Bas)
ECE/TRANSWP.15/AC.2/2015/32 (Allemagne)

16. Le Comité de sécurité a accepté l'interprétation des Pays-Bas concernant le 7.2.4.25.5 (Conduites de retour de vapeur). Il a été également mentionné que le processus de dégazage devrait concerner à la fois les tuyauteries et les installations à terre. L'interprétation n'est pas applicable dans le cas des bateaux qui disposent d'un certificat de dégazage ou des bateaux ouverts.

17. Le Comité de sécurité a estimé que les interprétations devraient en principe être reflétées dans le texte du Règlement par le biais d'amendements, et les représentants de la France et des Pays-Bas soumettront une proposition à cet effet dans ce cas précis.

18. L'interprétation relative à la surveillance des opérations de chargement et de déchargement (8.6.3, question 10) a également été adoptée, mais dans ce cas le Comité de sécurité a estimé qu'il n'y avait pas lieu de modifier le texte du Règlement. La modification du 1.4.3.3 proposé par l'Allemagne en rapport avec la surveillance, a été adoptée (voir annexe I).

19. Les interprétations des Pays-Bas relatives aux soupapes de dépression et de surpression n'ont pas été entérinées par le Comité de sécurité. Les Pays-Bas retireront ces interprétations nationales et soumettront une proposition d'amendement aux textes actuels concernés à la prochaine session.

4. Cofferdams aménagés dans les bateaux-citernes de type G

Document: ECE/TRANSWP.15/AC.2/2015/27 (Sociétés de classification recommandées ADN)

20. Le Comité de sécurité était d'avis que les interprétations ignorant la prescription de cloison de la classe A-60 sur les bateaux de type G n'étaient pas acceptables. Comme les cofferdams constituent une protection contre le feu, les Sociétés de classification recommandées ADN ont été invitées à soumettre éventuellement une proposition d'amendements qui établirait une équivalence entre cofferdams et cloisons de classe A-60 sur les bateaux de type G.

5. Interprétation du paragraphe 1.6.7.4.1

Document: ECE/TRANSWP.15/AC.2/2015/30 (Pays-Bas)

21. Certaines délégations étaient opposées à l'interprétation proposée par les Pays-Bas. Elles ne partageaient pas notamment l'argumentation du paragraphe 5 selon laquelle les huiles de chauffe lourdes n'étaient pas soumises à l'ADN avant le 1^{er} janvier 2013. En effet, même si les huiles de chauffe lourdes n'étaient pas nommément citées au tableau C, le numéro ONU 3082 y figurait en tant qu'entrée générique et il convenait donc, avant le 1^{er} janvier 2013, d'appliquer le diagramme de décision du 3.2.3.3 pour le classement des huiles de chauffe lourdes.

6. Logiciels de calcul de stabilité

Documents informels: INF.18 et INF.18/Rev.1 (Sociétés de classification recommandées ADN)

22. Le Comité de sécurité a validé l'interprétation proposée au paragraphe 9 pour les cols de cygne à diamètre limité.

23. Le Comité de sécurité a également validé l'interprétation proposée au paragraphe 22 pour les dispositifs de fermeture automatiques à boule flottante sous réserve toutefois que ces dispositifs soient soumis à une inspection périodique tous les deux ans et demi par la société de classification concernée. Il a également modifié le paragraphe 25 conformément au document informel INF.18/Rev.1.

D. Formation des experts

1. Compte rendu de la quatorzième réunion du groupe de travail informel sur la formation des experts

Document: ECE/TRANSWP.15/AC.2/2015/31 (CCNR)

24. Le Comité de sécurité a pris note avec satisfaction du rapport du groupe de travail informel et de l'état d'avancement de ses travaux.

25. Le Comité de sécurité a invité les diverses délégations à continuer à échanger des informations sur leurs critères de reconnaissance de formations.

26. Les discussions sur la forme de l'attestation devraient se poursuivre. Il n'y avait pas d'opposition à l'introduction d'un format carte de crédit, mais certaines délégations estimaient que les risques de falsification étaient moindres dans le cadre de la navigation intérieure que dans celui du transport routier, et certaines délégations souhaitaient continuer à permettre la délivrance de certificats dans la forme actuelle.

27. Le Comité de sécurité a entériné la conclusion du paragraphe 31, à savoir que les formations dispensées dans un État partie contractante à l'ADN autre que celui d'examen devraient être reconnues par l'État où se tient l'examen.

28. Les autres points mentionnés dans le rapport feront éventuellement et si besoin est l'objet de nouvelles discussions au sein du groupe.

2. Programme de travail du Groupe de travail informel sur la formation

Document: ECE/TRANSWP.15/AC.2/2015/9 (CCNR)

29. Le Comité de sécurité a adopté le programme de travail du groupe de travail informel sur la formation.

30. Le Comité de sécurité a noté que la prochaine session du groupe devrait avoir lieu à Strasbourg les 14 et 15 mars 2016.

3. Statistiques relatives aux examens

Documents informels: INF.2 (Bulgarie)
INF.5 (Pays-Bas)
INF.15 (Belgique)
INF.16 (France)

31. Le Comité de sécurité a pris note avec intérêt des informations fournies et a prié les délégations de continuer à fournir des informations sur les statistiques de résultats aux examens.

E. Questions relatives aux sociétés de classification

1. Rapport sur la neuvième réunion des Sociétés de classification recommandées ADN

Document informel: INF.3 (Sociétés de classification recommandées ADN)

32. Le Comité de sécurité a pris note du rapport et a invité les sociétés de classification à finir leur travail en ce qui concerne le numéro 2. (1) et 2. (2) du rapport dès que possible. Les questions nécessitant une décision du Comité ont été présentées dans des documents séparés.

2. Certification selon la norme EN ISO/IEC 17020:2012

Documents informels: INF.7 (Sociétés de classification recommandées ADN)
INF.21 (Russian Maritime Register of Shipping)

33. Le Comité de sécurité a examiné les documents fournis par Bureau Veritas, Lloyd's Register of Shipping, Russian Maritime Register of Shipping et le Shipping Register of Ukraine pour attester de leur certification selon la norme EN ISO/IEC 17020: 2012.

34. Ces documents ont fait l'objet de longues discussions, par exemple: pour savoir si des certifications faisant référence au système de qualité de l'IACS pour des navires maritimes pouvant être acceptées, la certification du Lloyd's Register of Shipping ne précise pas quelle version de la norme EN ISO/IEC 17020 a été prise en compte, et il ne ressort pas clairement de la certification si elle concerne la Société de classification dans son ensemble, y compris ses filiales étrangères travaillant dans le domaine de l'ADN; la certification relative au Bureau Veritas ne concerne que sa filiale belge. Dans ce contexte, il a également été rappelé qu'une société de classification doit avoir des experts dans au moins deux pays parties contractantes.

35. En conclusion, le Comité de sécurité a demandé aux sociétés de classification concernées de soumettre de nouveaux certificats d'accréditation ou renseignements complémentaires pour la prochaine session comme suit:

- Bureau Veritas: Certificat valide pour l'ensemble de la société de classification, et pas seulement pour sa filiale belge;
- Lloyds Register of Shipping: Certificat précisant la version de la norme ISO/IEC 17020 prise en compte et confirmant que la certification couvre les activités dans le domaine de la navigation intérieure, pas seulement maritime;
- Russian Maritime Register of Shipping: Certificat précisant que les activités dans le domaine de la navigation intérieure sont couvertes; preuve que l'organisme SAI Global est un institut d'accréditation reconnu par le Gouvernement de la Fédération de Russie.

36. Les sociétés de classification recommandées ADN qui n'ont pas encore fourni de certificat sont priées de le faire avant la prochaine session.

3. Registro Italiano Navale (RINA)

Document informel: INF.3 (Allemagne) de la 15^{ème} session du Comité d'administration

37. Le Comité de sécurité a noté que l'Allemagne avait agréé la branche allemande du RINA en vertu du 1.15.2.4 du Règlement annexe à l'ADN.

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

A. Travaux de la Réunion commune RID/ADR/ADN

Documents: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/138 (Rapport de la Réunion commune RID/ADR/ADN sur sa session de printemps 2015)
ECE/TRANS/WP.15/228 (Rapport du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses sur sa quatre-vingt-dix-huitième session)

38. Le secrétariat a été prié de consolider dans un seul document tous les amendements adoptés par la Réunion commune et par le Groupe WP.15 en 2014 et 2015 qui devraient être également reflétés dans le Règlement annexé à l'ADN et qui n'ont pas déjà été adoptés, pour examen à la prochaine session.

B. Autres propositions

1. Prescriptions relatives aux réservoirs sous pression, armatures et tuyauteries pressurisées dans les installations d'extinction d'incendie

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/8 (Allemagne)

39. Les propositions d'amendements ont été adoptées avec quelques modifications (voir annexe I).

2. Tableau 7.2.4.77 – Moyens d'évacuation possibles en cas d'urgence

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/10 (Allemagne)

40. La proposition d'amendement au tableau a été adoptée (voir annexe I).

3. Prescription transitoire ad 9.3.X.51.3 (classe de température et groupe d'explosion)

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/12 (Allemagne)

41. Plusieurs délégations ont estimé qu'avancer la fin de période transitoire au 31 décembre 2018 au lieu du 31 décembre 2034 aurait des répercussions économiques bien plus importantes que celle indiquées dans la proposition sachant que cela concernait tous les types de bateaux y compris les petits bateaux avitailleurs de type N.

42. Comme il semblait par ailleurs difficile d'évaluer la situation du point de vue technique puisque les bateaux concernés avaient été construits suivant des prescriptions applicables avant 1996, le Président a suggéré que la profession et les sociétés de classification fournissent des informations à ce sujet avant qu'une décision ne soit prise.

4. Exemple de types de certificat de formation

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/14 (Allemagne)

43. Le Comité de sécurité a adopté la proposition visant à demander aux Parties contractantes de communiquer des exemplaires des certificats délivrés afin qu'ils soient publiés sur le site web de la CEE-ONU à l'instar de ce qui est fait pour les certificats ADR (voir annexe I).

5. Corrections au texte allemand des 9.3.2.22.4 et 9.3.3.22.4

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/15 (Allemagne)

44. Le Comité de sécurité a noté que des erreurs avaient été introduites dans la version allemande 2015 de l'ADN et a demandé au secrétariat de la CCNR de les rectifier immédiatement afin d'assurer la concordance avec les autres versions linguistiques (voir annexe II).

45. Suite à une intervention de l'UENF, le Président a indiqué que si la profession souhaite utiliser des arrête-flammes plus simples que ceux actuellement exigée, elle devrait soumettre une proposition officielle avec les justifications nécessaires.

6. Indications concernant l'installation d'inertisation aux 8.6.1.3 et 8.6.1.4

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/16 (Allemagne)

46. La proposition de modification aux certificats d'agrément a été adoptée (voir annexe I).

7. Définition de gaz naturel liquéfié (GNL) (version allemande)

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/17 (Allemagne)

47. La proposition de modification à la version allemande a été adoptée (voir annexe II).

8. Dérogation à la prescription du 7.2.4.25.5 selon laquelle les mélanges gaz-air survenant lors du chargement d'huiles de chauffe lourdes doivent être renvoyées à terre

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/20 (FuelsEurope)

Document informel: INF.20 (FuelsEurope)

48. Le représentant des Pays-Bas a indiqué que ses experts techniques n'avaient pas été en mesure de vérifier le rapport de CONCAWE transmis par FuelsEurope dans le document informel INF.20 et qu'il n'était donc pas en mesure d'accepter la proposition.

49. Le Président a regretté cette situation car suite aux débats de la dernière session, toutes les délégations intéressées avaient eu la possibilité de consulter FuelsEurope sur les questions techniques et de fournir des commentaires sur la première mouture du rapport.

50. Il a été relevé que si la dérogation proposée n'était pas acceptée en janvier prochain, il faudrait au moins un an pour équiper les ports d'installations de renvoi à terre des mélanges gaz-air émis par les huiles de chauffe lourdes lors du chargement.

51. Il a finalement été décidé:

a) de demander à toutes les délégations qui auraient des doutes quant à la validité technique du rapport de CONCAWE sur l'analyse de risque de consulter FuelsEurope pour vérifier les informations leur causant problème;

b) de demander à FuelsEurope de soumettre une proposition finale à la prochaine session.

9. Signal avertisseur au 9.1.0.40.2.3

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/21 (Belgique)

52. Le Comité de sécurité a estimé qu'avant de prendre une décision, il conviendrait de vérifier les dispositions en matière d'avertissement en cas d'incendie applicables de manière plus générale à tous les bateaux avec d'autres organes compétents en matière de

prescriptions techniques dans le domaine de la navigation intérieure. La terminologie (l'utilisation des termes «audible» et «visible») devrait être également vérifiée.

10. Dispositif d'arrêt de l'installation à terre

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/22 (Belgique)

53. La Belgique soumettra une nouvelle proposition pour tenir compte des commentaires émis.

11. Stabilité à l'état intact des bateaux-citernes de type N équipés de compartiments en double coque pour le ballastage

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/23 (Sociétés de classification recommandées ADN)

54. Il a été relevé que l'argumentation pour les bateaux-citernes de type N serait également valable pour ceux de type C, et qu'il conviendrait de prévoir des mesures transitoires. Une nouvelle proposition sera donc soumise à la prochaine session.

12. Stade intermédiaire d'envahissement (9.3.x.13.3)

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/24 (Sociétés de classification recommandées ADN)

55. Le Comité de sécurité a noté que lors de la révision des prescriptions en matière de stabilité des bateaux-citernes en 2012, notamment celles relatives à l'état intact au 9.3.x.13.3, celles du 9.3.x.13.3 relatives à la preuve de flottabilité après avarie avaient disparu probablement par mégarde. Le Comité est donc convenu de rajouter un paragraphe 9.3.x.13.4 tel que proposé (voir annexe I). Sur demande du représentant de l'EBO, les Sociétés de classification recommandées ADN ont confirmé le tirant d'eau du bateau ne serait pas affecté.

13. Installation à air comprimé sur le pont

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/25 (Sociétés de classification recommandées ADN)

56. La proposition a été appuyée sur le principe mais les Sociétés de classification recommandées ADN ont été priées d'en soumettre une nouvelle pour tenir compte des commentaires émis.

14. Dispositions transitoires concernant la modification d'un bateau-citerne au 1.6.7.5.1 c)

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/26 (Sociétés de classification recommandées ADN)

57. Le représentant des Sociétés de classification recommandées ADN a retiré sa proposition de suppression du 1.6.7.5.1 c) car les dispositions en matière de détection d'incendie de ce paragraphe ont pour but de compenser la disposition du 1.6.7.5.1 b) permettant d'utiliser des matériaux non difficilement inflammables dans les logements et la timonerie.

15. Certificat technique

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/28 (Belgique)

58. Le Comité de sécurité a partagé l'avis de la Belgique que le terme «certificat de bateau» utilisé au 1.16.5 n'était pas nécessairement le terme le plus approprié puisque par

exemple dans la législation de l'Union européenne on utilise le terme «certificat technique», mais il a été relevé que d'autres termes existent compte tenu par exemple du paragraphe 1.1.4.6.1. Le représentant de la Belgique a donc été prié de soumettre une nouvelle proposition pour tenir compte de la terminologie éventuellement utilisées dans des pays autres que ceux de l'Union européenne.

16. Matériaux de construction

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/19 et Corr.1 (UENF, OEB, ERSTU)

59. Plusieurs délégations ont appuyé la proposition de prévoir des dispositions pour tenir compte de l'utilisation croissante de matériaux modernes sur les bateaux, mais souhaitaient une présentation plus conviviale des dispositions proposées par exemple sous forme de tableau. Une nouvelle proposition sera soumise à la prochaine session.

17. Prise d'échantillons

Documents informels: INF.9 (UENF, OEB, ERSTU)
INF.13 (CEFIC)

60. Le Comité de sécurité a noté les difficultés mentionnées pour la prise d'échantillon à bord des bateaux-citernes notamment pour assurer une bonne qualité des échantillons prélevés, les dispositifs de prise d'échantillonnage se trouvant souvent souillés par des restes de la cargaison précédente. Le Comité de sécurité a estimé cependant qu'il s'agissait essentiellement d'un problème pratique où les intérêts des différentes parties (industrie chimique ou pétrolière d'une part, opérateurs de bateaux d'autre part) sont opposés, et il ne lui paraissait pas évident que ces problèmes puissent être réglés par le biais de la législation, celle-ci étant relativement claire.

61. Le représentant du CEFIC a dit qu'il organiserait une réunion d'un groupe de travail informel où les différentes parties pourront discuter de ces problèmes. Le groupe est invité à soumettre le cas échéant des propositions d'amendements au Règlement annexé à l'ADN s'il considère que des dispositions plus détaillées sur la façon de procéder pourraient être incluses dans le Règlement pour résoudre ces problèmes.

18. Procédure de visite, délivrance de certificats d'agrément, classification des bateaux

Document informel: INF.17 (France au nom du groupe informel de travail par correspondance)

62. Le document contenait diverses propositions d'amendements formulées par un groupe de correspondance dirigé par la France suite aux décisions prises à une précédente session (voir ECE/TRANS/WP.15/AC.2/52, paragraphe 44 et 45). Le Comité de sécurité a examiné ces propositions et les a adoptées, sous réserve de quelques points qui devront être discutés plus avant par le groupe de correspondance et de la soumission d'une proposition officielle à la prochaine session. Les points nécessitant un suivi sont résumés ci-après. Les autres modifications adoptées seront reflétées dans la proposition officielle.

63. Il a été décidé notamment d'utiliser systématiquement, partout où c'est pertinent, le terme «société de classification agréée» au lieu de «société de classification» ou «société de classification recommandée». L'ensemble du Règlement devrait être vérifié en conséquence.

64. Le mot «ship» en anglais a été remplacé par «vessel». Dans ce contexte la question s'est posée de savoir s'il convenait de mentionner les barges aux 1.2.1 et 1.6.7.2.2.5, étant donné qu'à priori le mot «bateau» inclut les barges, question que le groupe de correspondance a été prié de vérifier.

65. Le terme «certificat de classification» a été remplacé par «certificat de classe» dans la version anglaise et il conviendra de vérifier l'ensemble du Règlement pour assurer l'usage cohérent de ce terme.
66. Des mesures transitoires devraient être prévues au 1.6.7.2.1.4 pour tenir compte des bateaux à cargaison sèche.
67. La formulation du 1.16.13.4 devrait être revue pour préciser à la fin qu'il s'agit de l'autorité compétente pour laquelle la société de classification agit.
68. Le représentant de l'Allemagne a souhaité revoir la formulation du 8.1.8 proposé. Dans ce contexte, compte tenu de la note de bas de page 11 du document, il a été précisé que la période est de douze mois et non six. Le secrétariat a attiré l'attention sur le fait que le Comité de sécurité avait déjà décidé de supprimer les 8.1.8 et 8.1.9 pour la version 2017 de l'ADN (voir ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/45 et ECE/TRANS/WP.15/AC.2/52, paragraphe 46 et annexe III).
69. Le représentant de la France au nom du groupe informel de travail par correspondance préparera un nouveau document compte tenu des décisions prises à la présente session et des délibérations prochaines du groupe de correspondance.

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

A. Groupe de travail informel sur le dégazage des citernes

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/29 (Pays-Bas) (Rapport du groupe de travail informel sur sa troisième session)

70. Le Président a invité les participants à exprimer leurs commentaires sur les propositions du groupe, étant entendu que le groupe devrait poursuivre ses travaux et présenter une nouvelle proposition à la prochaine session.
71. Il a été mentionné que le dégazage devrait concerner tous les gaz contenus dans les citernes y compris les gaz et vapeurs asphyxiants, comburants ou corrosifs, et pas seulement les gaz et vapeurs inflammables ou toxiques.
72. La question de la certification d'absence de gaz par une personne agréée par l'autorité compétente au 1.1.2.5 devrait également être approfondie, notamment pour clarifier de quelle autorité compétente il s'agit dans le contexte d'un transport international et éventuellement quelle peut être la durée de validité d'un certificat.
73. Pour la question du dégazage des citernes à cargaison vides dans l'atmosphère (7.2.3.7), il conviendrait d'étudier les procédures notamment pour tenir compte des réglementations éventuelles sur la prévention de la pollution de l'air (filtration éventuelle des gaz rejetés).
74. Enfin, il a été rappelé que certains résidus sont considérés comme des déchets dangereux, et il conviendrait de tenir compte des derniers développements en la matière par exemple dans le cadre de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI).

B. Groupe de travail informel sur la protection contre les explosions à bord des bateaux-citernes

Document informel: INF.8 (CCNR) (Rapport du groupe sur sa huitième session)

75. Le Comité de sécurité a passé en revue toutes les propositions du groupe. Le groupe préparera une version révisée de ces propositions pour tenir compte des commentaires et décisions. Certaines décisions de principe devraient également être prises en compte:

- Faire référence en priorité aux normes internationales ISO et IEC plutôt qu'aux normes EN qui peuvent cependant être également citées en supplément lorsqu'elles correspondent aux normes ISO et IEC;
- Clarifier les normes ISO/IEC applicables aux procédures d'évaluation de la conformité (voir par exemple le document ECE/TRADE/391);
- Vérifier les produits utilisables pour la calibration des systèmes de détection de gaz;
- Consulter le groupe de travail informel sur le dégazage pour les questions relatives aux prises d'échantillons;
- Lister dans un document séparé les propositions qui ne sont pas directement liées à la protection contre les explosions;
- Vérifier que les mentions d'ordre prescriptif dans certaines définitions ne font pas double emploi avec les prescriptions d'autres chapitres;
- Justifier les limites de capacité introduites dans les définitions pour certains récipients/citernes pour résidus etc.
- Étudier la question de la protection pendant le montage/démontage des éléments de coupe-flammes;
- Transférer éventuellement les dispositions du 9.1.0.50 concernant les documents dans la Partie 8;
- Prévoir des mesures transitoires.

76. Le Groupe de travail informel a également été prié d'examiner les propositions de l'UENF et l'OEB relatives aux exigences applicables aux équipements électriques dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/33.

C. Groupe de travail informel sur les moyens d'évacuation

Document informel: INF.11 (Pays-Bas)

77. Le Comité de sécurité a pris note du rapport du groupe de travail informel et a noté qu'il restait des questions à résoudre. Les Sociétés de classification recommandées ADN devraient préparer des propositions qui seront discutées à une deuxième session du groupe informel avant d'être soumises officiellement au Comité de sécurité à sa prochaine session.

78. En ce qui concerne le point 7a du rapport, le représentant de l'Autriche a souligné qu'un nombre de personnes bien plus important que celui des membres de l'équipage peut se trouver à bord d'un bateau et que par conséquent les refuges devraient être conçus en conséquence. Il a suggéré que si cela n'était pas possible, il conviendrait de limiter le nombre de personnes autorisées à bord à un instant donné en fonction de la capacité d'accueil du refuge.

79. Le Comité de sécurité a invité le Groupe de travail informel à étudier toutes les questions soulevées et le cas échéant à proposer plusieurs solutions alternatives pour que

des décisions puissent être prises à la prochaine session. Il a souhaité que des experts techniques des sociétés de classification participent à la session du Groupe de travail informel.

D. Groupe de travail informel sur les matières

Document informel: INF.12 (CCNR)

80. Le rapport du Groupe de travail n'étant disponible qu'en allemand, il n'a pas été possible de prendre de décision sur les textes proposés qui devront être soumis de manière officielle à la prochaine session. Le Comité de sécurité s'est donc contenté de prendre note des résultats des travaux. Il a néanmoins entériné l'interprétation de la section I (paragraphe 37 et 38) selon laquelle les informations du tableau C concernant l'ammoniac (Nos. ONU 1005 et 2672) sont correctes.

81. Pour la section K traitant de la classification des déchets, il a été rappelé que les bateaux génèrent deux types de déchets, ceux liés aux restes de cargaison et eaux de lavage des citernes à cargaison, et ceux liés au fonctionnement du bateau (fonctionnement des moteurs etc.). Il convenait de garder à l'esprit les dispositions de la CDNI et de son évolution future. Le représentant de l'OEB a été invité à fournir au groupe informel des informations sur les différents produits concernés, leur statut de déchet au sens de la CDNI, la terminologie, les compositions etc.

82. Le Comité de sécurité a entériné l'interprétation du Groupe de travail informel sur les matières (section L) qu'il n'y avait pas besoin d'exigences de ventilation supplémentaires pour les conteneurs BK3.

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

83. La prochaine session se tiendra à Genève du 25 au 29 janvier 2016 et le Comité de sécurité devra finaliser à cette occasion le projet d'amendements qui devraient entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2017, avec notamment les propositions d'amendement provenant de la Réunion commune RID/ADR/ADN pour l'harmonisation multimodale. La date limite de communication des documents est le 30 octobre 2015.

84. La session suivante aura lieu à Genève du 22 au 26 août 2016 (date limite pour la soumission des documents: 27 mai 2016).

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

A. Systèmes d'amarrage par dispositifs magnétiques (Dock Lock System)

Document informel: INF.14 (Pays-Bas)

85. Le Comité de sécurité a estimé qu'avant de prévoir des dispositions dans l'ADN pour ces systèmes déjà présentés à la 23^{ème} session (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/48, paras 15-17), il conviendrait que ces systèmes soient présentés aux organes compétents pour la navigation intérieure en général car ils peuvent être utilisés pour toutes sortes de bateaux. Il conviendrait ensuite de vérifier si leur utilisation à bord de bateaux pour le transport de marchandises dangereuses nécessite des aménagements dans le Règlement annexé à l'ADN.

B. Demande de statut consultatif de l'European Bulk Oil Traders' Association (EBOTA)

Document informel: INF.19 (EBOTA)

86. Le Comité de sécurité a noté que l'EBOTA représentait un groupe de sociétés pétrolières qui étaient intéressées par l'ADN à titre d'expéditeur de quantités importantes de produits pétroliers en bateaux-citernes. Comme la demande avait été formulée tardivement, le représentant d'EBOTA a été prié de fournir la documentation normalement requise afin qu'il puisse être vérifié que cette organisation répond aux critères habituellement exigés pour la participation en tant qu'organisation non-gouvernementale. La demande sera donc examinée à la prochaine session une fois les vérifications d'usage faites.

C. Hommage à M. Christopher Smith

87. Le Comité de sécurité a été informé que cette session était la dernière à laquelle M. Smith participait en tant que membre du secrétariat, puisqu'il prenait sa retraite fin novembre 2015. M. Smith a effectué toute sa carrière en tant que fonctionnaire de l'ONU depuis 1985. Il a joint la Division des transports de la CEE-ONU en 1997 où il s'est plus particulièrement occupé de sécurité routière, avant d'intégrer la Section des marchandises dangereuses et cargaisons spéciales en 2007 où il a rempli la fonction de secrétaire du Groupe de travail des transports de denrées périssables et de secrétaire adjoint pour les activités relatives à l'ADN. Le Comité de sécurité l'a remercié chaleureusement pour sa contribution fort appréciée aux travaux du Groupe et lui a souhaité une longue et heureuse retraite.

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

88. 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 le 1er janvier 2017

1.4.3.3 u) Modifier pour lire comme suit:

« u) Il doit s'assurer que pour toute la durée du chargement une surveillance permanente et appropriée est assurée. ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/32)

9.1.0.40.2.7 a) Ajouter «ou, s'il n'y a pas de telles prescriptions, ils doivent être conformes aux prescriptions d'une société de classification agréée» à la fin.

9.3.1.40.2.7 a) Ajouter «ou, s'il n'y a pas de telles prescriptions, ils doivent être conformes aux prescriptions d'une société de classification agréée» à la fin.

9.3.2.40.2.7 a) Ajouter «ou, s'il n'y a pas de telles prescriptions, ils doivent être conformes aux prescriptions d'une société de classification agréée» à la fin.

9.3.3.40.2.7 a) Ajouter «ou, s'il n'y a pas de telles prescriptions, ils doivent être conformes aux prescriptions d'une société de classification agréée» à la fin.

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/8)

7.2.4.77 Modifier comme suit le titre de la quatrième colonne du tableau:

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

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/10)

8.2.2.8 Après le titre, le texte devient 8.2.2.8.1.

Ajouter un nouveau paragraphe 8.2.2.8.2 comme suit:

«8.2.2.8.2 Les Parties contractantes doivent fournir au secrétariat de la CEE-ONU un exemple type de chaque certificat qu'elles entendent délivrer au niveau national, en application de la présente section, ainsi que des exemples types des certificats qui sont toujours en vigueur. Une Partie contractante peut en outre fournir des notes explicatives. Le secrétariat de la CEE-ONU met les informations qu'il a reçues à la disposition de toutes les Parties contractantes.»

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/14)

8.6.1.3 et 8.6.1.4 Sur le page 3 du modèle, insérer une nouvelle rubrique «installation d'inertisation» après «installation de réfrigération».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/16)

9.3.x.13 Ajouter un nouveau paragraphe pour lire comme suit:

«9.3.x.13.4 La preuve de la flottabilité du bateau après avarie doit être apportée dans les stades de chargement les moins favorables. À cette fin, la preuve d'une stabilité suffisante doit être établie au moyen de calculs pour les stades intermédiaires critiques d'envahissement et pour le stade final d'envahissement.».

9.3.x.15.2 Ajouter un nouveau première paragraphe pour lire comme suit:

«Pour le stade intermédiaire d’envahissement, les critères suivants doivent être respectés :

$$GZ \geq 0,03 \text{ m}$$

Portée des valeurs positives de GZ : 5°.»

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/24)

Annexe II

Corrections au Règlement annexé à l'ADN – version allemande seulement

9.3.2.22.4 a), troisième alinéa et 9.3.3.22.4 b), troisième alinéa *Au lieu de*
Flammensperre *lire* Flammendurchschlagsicherung

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/15)

1.2.1 Modifier la définition de «Gaz naturel liquéfié (GNL)» comme suit:

«Flüssigerdgas (LNG) **: Erdgas (überwiegend Methan, CH₄), das unter Abkühlung verflüssigt wurde.

** Die Buchstaben «LNG» sind die Abkürzung des englischen Ausdrucks «Liquefied Natural Gas».»

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/17)
