



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses****Réunion commune d'experts du 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-huitième session**

Genève, 23-27 août 2021

Point 5 de l'ordre du jour provisoire

**Rapports des groupes de travail informels****Rapport de la vingt et unième réunion du groupe de travail  
informel des sociétés de classification ADN recommandées****Communication du groupe de travail informel des sociétés  
de classification ADN recommandées\*\* \*\***

Date : le 18 mars 2021, de 9 h 30 à 16 h 30

Lieu : réunion en ligne sur Microsoft Teams

Participants :

- Bureau Veritas (BV) : MM. Guy Jacobs et Raffaele Cocito
- Registre de la navigation croate (CRS) : M. Ivan Bilić Prcić (Président)
- Det Norske Veritas (DNV) : M. Torsten Dosdahl
- Lloyd's Register (LR) : MM. Bas Joormann et Karel Vinke
- Registro Italiano Navale (RINA) : M. Patrizio Di Francesco
- Registre maritime russe (RS) : M. Sergey Legusha
- Registre fluvial russe (RRR) : M. Michael Kozin
- Registre ukrainien de la navigation (SRU) : M. Mykola Slozko

Comité de sécurité de l'ADN :

- M. Niels Remers (Pays-Bas, observateur)
- M. Henk Langenberg (Président du Comité de sécurité de l'ADN)

---

\* Diffusé en langue allemande par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2021/18.

\*\* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2021 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2021 (A/75/6 (Sect. 20), par. 20.51).



Absence notifiée :

- M. Pavlos Safralis (RINA).

## **I. Ouverture de la réunion**

1. Le Président a souhaité la bienvenue aux participants à la réunion en ligne et présenté deux nouveaux participants, M. Cocito (BV) et M. Remers (Représentation des Pays-Bas).

## **II. Rapport de la vingtième réunion, actions à mener – document 20 IG 10**

2. La liste des actions à mener a été examinée.

### **a) Oxyde de propylène (tous les participants /LR) – document 17 IG 02a**

3. Il a été décidé que LR approfondirait ce point et établirait un exemple de manuel pour examen à la réunion suivante (action : LR).

### **b) Groupe de travail du 9.3.4 - (par. 22 du rapport ECE/TRANS/WP.15/AC.2/74 ; documents INF.10 et INF.25 de la trente-sixième session du Comité de sécurité de l'ADN) (LR)**

4. LR a fait le point sur la question. L'Organisation néerlandaise de la recherche scientifique appliquée (TNO – <https://www.tno.nl/en/>) va s'atteler au projet d'actualisation du 9.3.4, en prenant notamment en compte la possibilité d'utiliser des citernes à cargaison plus volumineuses. Ce projet est financé par le secteur privé. La réunion de lancement s'est tenue le 1<sup>er</sup> avril 2021 en présence de toutes les parties intéressées. Il est prévu de mettre la dernière main au projet en novembre 2021 pour que la proposition puisse être transmise au Comité de sécurité de l'ADN en janvier 2022 (action : LR).

### **c) Soupapes de dégagement à grande vitesse pour les températures élevées (BV) – document 19 IG 02h**

5. Le BV a expliqué qu'il convenait de rechercher une équivalence. Selon les informations reçues de Protego, on ne peut pas réaliser d'épreuves à des températures élevées. LR a suggéré de chercher une solution dans le cadre d'une procédure applicable lors du transport de produits à ces températures. Le RINA demandera conseil à un deuxième fabricant et soumettra un projet de proposition au BV et à LR pour examen à la réunion suivante (action : BV + RINA).

### **d) Dispositif de prise d'échantillons à bord des bateaux-citernes du type N (LR) – document 17 IG 04j**

6. LR a proposé de supprimer ce point. En effet, l'Union européenne de la navigation fluviale (UENF) est déjà en train d'élaborer une proposition à ce sujet et LR participe à ces travaux (point supprimé).

### **e) Liste des équipements NON électriques et inspection de ces équipements (RINA) – document 17 IG 04l**

7. Le RINA a présenté le document. M. Remers a proposé d'autres éléments à ajouter à cette liste, dont la finalité restait toutefois incertaine s'agissant de son utilisation par les sociétés de classification (action : RINA).

### **f) Déflagration, détonation et feu continu (BV/tous les participants) – document 17 IG 04u, document 20 IG 02i, document INF.22 de la trente-cinquième session du Comité de sécurité de l'ADN**

8. Le BV a fait un exposé liminaire sur cette question. Il a expliqué qu'il existait une différence entre une déflagration et une détonation, la deuxième étant plus dévastatrice que la première. Cela était source d'incertitude. DNV a proposé d'actualiser le document

conformément à l'édition 2021 de l'ADN. M. Remers a aussi proposé que plusieurs améliorations soient apportées au document. Le BV va se pencher sur la question et le document révisé, dans lequel il sera question de la différence entre déflagration et détonation, sera soumis au Comité de sécurité de l'ADN une fois le groupe parvenu à un accord par courriel (action : BV).

**g) Interprétations et questions relatives à l'édition 2019 de l'ADN – point 4 du document 18 IG 04c – élaboration par LR d'une proposition pour la réunion suivante (LR)**

9. Étant donné que les prescriptions de sécurité de l'édition 2019 de l'ADN relatives aux risques d'explosion ont été améliorées et que ces modifications figurent dans la nouvelle édition (2021) du Règlement, il n'est plus nécessaire d'examiner les interprétations qui concernent l'édition 2019 (point supprimé).

**h) Conformité avec la norme EN ISO/CEI 17020:2012 – document 19 IG 03b (distribué à la dix-neuvième réunion) ; points 24 et 25 du rapport de la trente-sixième session du Comité de sécurité de l'ADN (tous les participants)**

10. Les attentes actuelles n'étant pas claires, il a été décidé que M. Langenberg informerait le groupe après la réunion du groupe d'experts du transport de marchandises dangereuses de l'Union européenne. Une réaction à la session du Comité de sécurité de l'ADN sera suffisante.

**i) Pompes de fond dans les citernes à cargaison des transporteurs de gaz, attestation concernant la zone 0 (action : tous les participants) – aucun document**

11. Aucune information nouvelle n'ayant été présentée, le groupe a décidé d'attendre que le Comité de sécurité de l'ADN ait examiné le document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2020/29 communiqué par l'Allemagne. Ce point reste inscrit à l'ordre du jour (action : tous les participants) – note issue du document 20 IG 10.

12. Pour les bateaux-citernes pour produits chimiques, il existe des pompes, pour lesquelles des certificats peuvent être obtenus. Étant donné que l'on ne sait pas vraiment si les pompes pouvant équiper des transporteurs de gaz sont conformes aux prescriptions relatives à la zone 0, cette question doit être étudiée. En outre, il pourrait être envisagé de modifier l'ADN afin que les pompes conformes au Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac (Recueil IGC) soient admises (action : RINA et LR).

### **III. Points de la dernière session du Comité de sécurité de l'ADN (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/76)**

**a) Classement en zones conformément au 1.2.1 de l'ADN ; rapport du Comité de sécurité de l'ADN – ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2020/29 (Allemagne) et ECE/TRANS/WP.15/AC.2/76**

13. Il a été établi que la question posée par M. Weiner pendant la session du Comité de sécurité de l'ADN concernant l'examen du document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2020/29 sur le classement des zones faisait écho à la déclaration faite par M. Vinke, selon laquelle une disposition transitoire s'applique aux équipements et installations non électriques et mécaniques jusqu'en 2034.

14. M. Weiner estimait que cette déclaration était incorrecte dans la mesure où, au 1.6.7.2.2.2 de l'ADN, la disposition transitoire qui concerne le 9.3.x.53.1 ne visait que le « type et [l']emplacement des installations et équipements électriques ».

15. Aucune disposition transitoire n'est prévue pour les installations et équipements non électriques et le problème soulevé dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2020/29 reste entier. Il faudra se pencher à nouveau, au mois d'août, sur l'absence d'une disposition transitoire et le fait qu'il sera probablement nécessaire de modifier immédiatement les installations embarquées.

16. M. Vinke a dit que l'interprétation précédente avait cours depuis de nombreuses années et que les équipements non électriques n'avaient jamais été pris en considération dans le passé. Le reste du groupe s'est rangé à cet avis, et il a été noté que le groupe n'était pas en accord avec le point de vue de M. Weiner. Aucune autre action n'a été jugée nécessaire (point supprimé).

**b) Interprétation du 9.3.3.12.2 – document 20 IG 02m et point 3 a. de l'ordre du jour de la dix-huitième réunion du groupe de travail informel des sociétés de classification ADN recommandées**

17. En ce qui concerne le document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/10, les sociétés de classification ADN recommandées ont été invitées à élaborer si nécessaire une proposition d'amendements pour examen par le Comité de sécurité à une session ultérieure.

18. Les sociétés de classification, qui se sont déjà penchées sur ces interprétations à la dix-huitième réunion du groupe, ont émis des réserves concernant la deuxième interprétation du Comité de sécurité de l'ADN, selon laquelle « ... *Les panneaux d'écouille peuvent effectivement constituer un "système de ventilation" approprié* », car :

- Selon les règles de classification, un conduit de ventilation doit être prévu pour les espaces vides ;
- Un panneau d'écouille ouvert est une ouverture indéfinie (situation) s'agissant du calcul de la stabilité.

19. La précédente interprétation des sociétés de classification étant toujours valable, aucune autre action n'a été jugée nécessaire (point supprimé).

**c) Dérogation pour la construction d'un bateau avitailleur en GNL avec des citernes de plus de 1 000 m<sup>3</sup> – document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/76 et documents INF.17 et Add.1 de la trente-septième session du Comité de sécurité de l'ADN(Belgique)**

20. Le Comité de sécurité a jugé prématurée la demande de création d'un groupe de travail informel. Il a proposé de demander aux sociétés de classification ADN recommandées d'étudier les aspects techniques liés à ce type de bateaux de plus grande taille en tenant compte également des prescriptions de l'ES-TRIN<sup>1</sup> et des normes arrêtées par le CESNI<sup>2</sup>.

21. Étant donné que cette question sera traitée dans le cadre du projet d'actualisation du 9.3.4 de l'ADN et que le propriétaire du bateau en question participait également au projet, il n'a pas été jugé nécessaire de poursuivre les débats sur ce point (point supprimé).

**d) Autorité compétente (action : CRS) – document 19 IG 2f rev.1 et annexe du document informel INF.6 de la trente-septième session du Comité de sécurité de l'ADN**

22. La question posée par M. Weiner pendant la session du Comité de sécurité de l'ADN concernant la dernière phrase des points 5 à 8 (8-11) a été examinée plus avant :

« Dans les autres cas, ils doivent être d'un type agréé par l'autorité compétente pour l'usage prévu. » – Dans certains cas, les éléments concernés ont été remplacés ou modifiés pour la dernière fois avant 2001. Le groupe s'est demandé si des équipements ou installations d'origine ayant plus de vingt ans étaient encore en service.

23. Le CRS a présenté la question. Aucune autre action n'a été jugée nécessaire (point supprimé).

<sup>1</sup> Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (www.cesni.eu/types/requis-techniques/).

<sup>2</sup> Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (www.cesni.eu/).

- e) **Installations de propulsion électrique et stockage d'énergie : proposition d'évaluation de la nécessité de dispositions supplémentaires de l'ADN pour le transport de marchandises dangereuses en toute sécurité avec des bateaux utilisant des installations de propulsion électrique – document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/6 (CCNR)**

24. Le Comité de sécurité a invité les sociétés de classification ADN recommandées à se pencher, à leur réunion de mars, sur les conclusions formulées aux paragraphes 24 à 29 du document et à rendre compte de leurs débats à la prochaine session. Il a été noté que le CESNI menait actuellement des travaux dont il faudrait tenir compte afin d'éviter les chevauchements.

*Nota* : En fonction de l'issue de ces activités, le Comité de sécurité envisagera la possibilité de créer un groupe de travail sur la base d'un projet de mandat.

25. Dans la mesure où cette question a déjà été traitée par le CESNI, ce qui a donné lieu à l'ajout de prescriptions techniques dans l'ES-TRIN, il n'a pas été jugé nécessaire pour le moment d'ajouter de nouvelles prescriptions dans l'ADN, lesquelles risqueraient de faire double emploi. À l'occasion de débats plus approfondis dans le cadre du groupe de travail des prescriptions techniques du CESNI (CESNI/PT), le rôle éventuel de l'ADN sera pris en considération, lorsque cela sera jugé nécessaire (point supprimé).

#### IV. Questions techniques

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

#### V. Questions diverses

- a) **No ONU 3082 – ... (EAU DE FOND DE CALE, CONTIENT DES BOUES D'HYDROCARBURES)**

27. À sa réunion précédente, le groupe de travail informel des sociétés de classification ADN recommandées a décidé de demander aux autorités compétentes des Parties contractantes à l'ADN concernées leur interprétation au sujet du transport de cette matière.

28. LR a signalé que cette question avait été débattue avec les services néerlandais d'inspection de la navigation et que les bateaux qui étaient autorisés, avant le 1<sup>er</sup> janvier 2009, à transporter de l'eau de fond de cale sous le No ONU 3082 étaient autorisés, jusqu'au 31 décembre 2038, à transporter des matières relevant de l'une quelconque des trois rubriques du No ONU 3082 dans lesquelles sont mentionnées les boues d'hydrocarbures.

29. DNV a consulté les autorités allemandes sur cette question et appris que s'il pouvait être prouvé qu'un bateau particulier avait transporté régulièrement, avant le 31 décembre 2008, des matières relevant des Nos ONU 3082 MATIÈRE DANGEREUSE DU POINT DE VUE DE L'ENVIRONNEMENT, LIQUIDE, N.S.A. ou 3257 LIQUIDE TRANSPORTÉ À CHAUD, N.S.A., ou 9001, alors les matières relevant de l'une quelconque des rubriques du No ONU 3082 dont le titre mentionne les boues d'hydrocarbures pouvaient être ajoutées à la liste des produits transportés par ce bateau. On ne dispose actuellement d'aucun document concernant cette approche.

30. Il a été fait observer que le groupe avait certaines préoccupations au sujet de cette approche différente.

- b) **Question de LR sur l'accord multilatéral 18**

31. Il a été décidé que les autorités néerlandaises examineraient cette question et y répondraient dans les semaines suivantes.

## **VI. Date et lieu de la prochaine réunion**

32. La prochaine réunion devrait se tenir le 20 octobre 2021 à Zagreb.

## **VII. Clôture de la réunion**

33. La vingt et unième réunion a été déclarée close

---