



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2008/17
8 avril 2008

Original: FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail du transport des 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)¹
(Comité de sécurité de l'ADN)²

Treizième session

Genève, 17-18 juin 2008

Point 4 de l'ordre du jour provisoire

PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS AU REGLEMENT ANNEXE A L'ADN

Chapitre 5.4, Section 5.4.3 et autres sections concernées

Consignes écrites

Communication des Gouvernements de la Belgique et de la Suisse^{3,4}

¹ Cette réunion est organisée conjointement par la Commission économique pour l'Europe et la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR).

² La Réunion commune d'experts a été établie conjointement par la Commission économique pour l'Europe et la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) suite à l'invitation faite par la Conférence diplomatique en vue de l'adoption d'un accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) dans sa résolution adoptée le 25 mai 2000. Ladite résolution prévoit que la Réunion commune d'experts tiende lieu du Comité de sécurité mentionné à l'article 18 après l'entrée en vigueur de l'Accord. Comme l'Accord est entré en vigueur le 29 février 2008, la Réunion commune d'experts tiendra désormais lieu de Comité de sécurité.

³ Diffusée en langue allemande par la CCNR sous la cote CCNR/ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2008/17.

⁴ Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2006-2010 (ECE/TRANS/166/Add.1, programme d'activité 02.7 b)).

RÉSUMÉ

Résumé analytique : L'harmonisation des prescriptions pour la navigation intérieure à la section 5.4.3 avec celles relatives au transport routier ne doit pas se faire au détriment de la sécurité lors du transport de matières dangereuses en masse par bateaux.

Mesure à prendre: Modifier le 5.4.3 de telle manière que le grand nombre de consignes écrites très souvent nécessaire en cas de transport combiné puisse être réduit également en navigation intérieure sans pour autant diminuer la sécurité en cas de transport de grandes masses.

Introduction

1. A la 12ème session de la Réunion commune d'experts, le Gouvernement de l'Allemagne avait introduit un document informel relatif au thème « Développement des prescriptions relatives aux consignes écrites (document informel INF.8). Par la suite l'Allemagne a proposé dans le cadre des travaux de la CCNR d'aligner le plus possible les prescriptions relatives aux consignes écrites en navigation intérieure sur les nouvelles prescriptions relatives à la route (ADR 2009). Cette proposition n'a pas pu être suivie entièrement par tous les Etats membres de la CCNR. Il a été observé qu'avec une reprise des prescriptions routières la sécurité serait diminuée lors du transport de matières dangereuses en masse en vrac par des bateaux à cargaison sèche et du transport de liquides par des bateaux-citernes. Les équipages des bateaux n'auraient plus à leur disposition en quantité nécessaire les informations, le cas échéant vitales, relatives à la conduite à tenir en cas de danger.

2. Il est proposé que les prescriptions actuelles relatives au transport de matières dangereuses en masse restent inchangées. Il faut toutefois créer la possibilité de réduire le grand nombre de consignes écrites nécessaires en cas de transports combinés.

3. Les textes actuels relatifs aux consignes écrites figurent au 5.4.3 et 1.1.4, 1.4.2, 1.4.3, 8.1.2 et 8.1.5 du Règlement annexé à l'ADN.

Proposition (Base ADN 2007 et proposition allemande ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2008/16)

4. Il est proposé de modifier les textes comme indiqué en annexe. Le texte est basé sur la proposition de l'Allemagne, les autres textes sont originaires de ADN 2007. Pour une meilleure compréhension les textes inchangés sont également mentionnés.

Motif

5. Cette proposition vise à harmoniser le plus possible les prescriptions avec celles pour la route mais cependant à prendre en considération de manière appropriée les particularités et la sécurité de la navigation intérieure. En ce qui concerne les consignes écrites, il convient, pour des raisons techniques de sécurité, de distinguer entre consignes pour les matières dangereuses emballées (conteneurs, transport combiné) et consignes pour le transport de masse en bateaux à marchandises sèches ou en bateaux-citernes.

6. Il convient notamment de prendre en considération les aspects suivants:
- a) Le niveau de sécurité ne doit pas être abaissé pour des raisons d'harmonisation ou d'intérêt économique ;
 - b) Les règles en vigueur jusqu'à présent en navigation intérieure et tout particulièrement pour le transport de matières en masse n'ont pas soulevé de problème de la part de la profession concernée ;
 - c) Pour la conduite à tenir en cas de danger l'équipage des bateaux doit disposer d'informations répondant à la pratique et d'importance vitale ;
 - d) Les consignes écrites contiennent des données relatives aux matériaux et équipements spécifiques nécessaires pour certaines matières dangereuses données ; ces matériaux et équipements sont à fournir par l'expéditeur et doivent être remis au transporteur ;
 - e) La Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI) doit être observée en ce qui concerne les consignes écrites. L'article 7, chiffre 1, stipule:

«Art.7 Marchandises dangereuses ou polluantes

1. Si des marchandises dangereuses ou polluantes doivent être transportées, l'expéditeur doit, avant la remise des marchandises, et en plus des indications prévues à l'article 6 paragraphe 2, préciser par écrit au transporteur le danger et les risques de pollution inhérents aux marchandises ainsi que les précautions à prendre. »
- f) Les consignes écrites sont prescrites depuis quelques années et les possibilités de se les procurer sans difficulté existent.

ADNR / ADN 2009

Proposition d'amendement de la Belgique et de la Suisse

5.4.3 Consignes écrites

5.4.3.1 En prévision de tout accident ou incident pouvant survenir au cours du transport des consignes écrites doivent être disponibles dans la timonerie en un endroit facilement accessible.

En cas de transport de marchandises dangereuses en colis les consignes écrites et leur utilisation doivent répondre aux prescriptions du 5.4.3.9 ou aux prescriptions suivantes jusqu'au 5.4.3.8 inclus.

En cas de transport de marchandises dangereuses en vrac ou en bateaux-citernes il doit être remis au conducteur ... (reste inchangé).

5.4.3.2 inchangé

5.4.3.3 inchangé

5.4.3.4 A bord des bateaux déshuileurs il n'est pas nécessaire que les consignes soient gardées à portée de main dans la timonerie

(Alternative : A bord des bateaux déshuileurs il n'est pas nécessaire d'avoir des consignes écrites)

5.4.3.5 inchangé

5.4.3.6 inchangé

5.4.3.7 inchangé

5.4.3.8 inchangé

5.4.3.9.1 Pour le transport en colis à bord de bateaux des consignes écrites doivent être fournies par le transporteur au plus tard lorsque les marchandises sont chargées sur le bateau. Ces consignes doivent être rédigées dans une langue (les langues) que chaque membre de l'équipage peut lire et comprendre. Le conducteur doit veiller à ce que chaque membre de l'équipage comprenne les consignes et soit en mesure de les appliquer correctement.

Avant le départ du bateau les membres de l'équipage doivent s'informer sur les marchandises dangereuses chargées à bord et consulter les consignes écrites en vues des mesures à prendre en cas d'accident ou d'incident.

Les consignes écrites doivent, en ce qui concerne leur forme et leur contenu, être conformes au modèle de quatre pages reproduit ci-après :

CONSIGNES ÉCRITES

Mesures à prendre en cas d'urgence ou d'accident

En cas d'urgence ou d'accident pouvant survenir au cours du transport, les membres de l'équipage ~~du véhicule~~ doivent prendre les mesures suivantes si possible et sans prendre de risque:

- ~~— Déclencher le système de freinage, couper le moteur et déconnecter la batterie en actionnant le coupe-circuit, s'il existe;~~
- Informer toutes les autres personnes à bord de la situation d'urgence et les sortir autant que possible de la zone de danger. Alerter les autres bateaux dans le voisinage ;
- Informer les services d'urgence appropriés dans le cadre de l'obligation d'annonce, en leur fournissant autant de renseignements que possible sur l'incident ou l'accident, ~~et~~ sur les matières en présence et sur le lieu;
- S'éloigner de la zone de danger immédiate et suivre les instructions de la station d'annonce ou des services de secours ;
- Éviter les sources d'inflammation, en particulier ne pas fumer ni allumer un quelconque équipement électrique pour autant qu'il ne s'agit pas d'un équipement du type « certifié de sécurité » et qu'il ne sert pas dans le cadre des mesures de secours;
- ~~— Informer les services d'urgence appropriés, en leur fournissant autant de renseignements que possible sur l'incident ou l'accident et sur les matières en présence;~~
- ~~— Revêtir le boudin fluorescent et mettre en place comme il convient les signaux d'avertissement autoporteurs;~~
- Tenir les documents de transport et le plan de chargement à disposition pour l'arrivée des secours;
- Ne pas marcher dans les substances répandues au sol ni les toucher et éviter d'inhaler les émanations, les fumées, les poussières et les vapeurs en restant au vent;
- Là où il est possible de le faire sans danger, ~~utiliser~~ les extincteurs peuvent être utilisés pour ~~neutraliser~~ combattre des petits feux ou débuts d'incendie ~~tout début d'incendie~~ sur les pneus, les freins ou dans le compartiment moteur;
- Là où il est possible de le faire sans danger ~~Les~~ membres de l'équipage ~~du véhicule~~ ne doivent pas tenter de neutraliser ~~peuvent combattre~~ les incendies qui se déclarent dans ~~les compartiments de chargement~~ la zone protégée;
- Là où il est possible de le faire sans danger, et sans mettre en danger l'ensemble du bateau, utiliser un équipement de bord pour empêcher les fuites de matières dans

l'environnement aquatique ~~ou dans le système d'égout~~ et pour contenir les déversements;

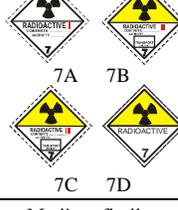
~~Quitter les abords de l'accident ou de la situation d'urgence, inciter les autres personnes sur place à quitter les lieux et suivre les conseils des services d'urgence;~~

Là où cela est nécessaire et possible de le faire sans danger, sécuriser le bateau contre toute dérive ;

– Ôter tout vêtement contaminé et tout équipement de protection contaminé après usage et le mettre au rebut de manière sûre, nettoyer le corps avec des moyens appropriés.

[Suivre les instructions figurant au tableau ci-dessous en fonction des numéros de danger des matières concernées. Dans le cas de transport en colis les numéros de danger correspondent aux numéros des modèles d'étiquettes de danger.]

Indications supplémentaires à l'intention des membres des équipages de véhicules sur les caractéristiques de danger des marchandises dangereuses par classe et sur les mesures à prendre en fonction des circonstances prédominantes		
Étiquettes et panneaux de danger	Caractéristiques de danger	Indications supplémentaires
(1)	(2)	(3)
Matières et objets explosifs  1 1.5 1.6	Présentent un large éventail de propriétés et d'effets tels que détonation massive, projection de fragments, incendie/flux de chaleur intense, formation de lumière aveuglante, bruit fort ou fumée. Sensible aux chocs et/ou aux impacts et/ou à la chaleur.	<u>Amener le bateau vers le large.</u> Se mettre à l'abri en se tenant à l'écart des fenêtres.
Matières et objets explosifs  1.4	Léger risque d'explosion et d'incendie.	Se mettre à l'abri.
Gaz inflammables  2.1	Risque d'incendie. Risque d'explosion. Peut être sous pression. Risque d'asphyxie. Peut causer des brûlures et/ou des engelures. Les dispositifs de confinement peuvent exploser sous l'effet de la chaleur.	Se mettre à l'abri. Se tenir à l'écart des zones basses. <u>Fermer les orifices tournés vers les cales.</u>
Gaz non inflammables, non toxiques  2.2	Risque d'asphyxie. Peut être sous pression. Peut causer des engelures. Les dispositifs de confinement peuvent exploser sous l'effet de la chaleur.	Se mettre à l'abri. Se tenir à l'écart des zones basses. <u>Fermer les orifices tournés vers les cales.</u>
Gaz toxiques  2.3	Risque d'intoxication. Peut être sous pression. Peut causer des brûlures et/ou des engelures. Les dispositifs de confinement peuvent exploser sous l'effet de la chaleur.	Utiliser <u>le masque d'évacuation</u> <u>l'appareil de sauvetage d'urgence.</u> Se mettre à l'abri. Se tenir à l'écart des zones basses. <u>Fermer les orifices tournés vers les cales.</u>
Liquides inflammables  3	Risque d'incendie. Risque d'explosion. Les dispositifs de confinement peuvent exploser sous l'effet de la chaleur.	Se mettre à l'abri. Se tenir à l'écart des zones basses. Empêcher les fuites de matières de s'écouler dans les eaux environnantes, <u>ou le système d'égout pour autant que cela n'engendre pas de danger pour des personnes ou le bateau.</u>
Matières solides inflammables, matières autoréactives et explosifs désensibilisés  4.1	Risque d'incendie. Les matières inflammables ou combustibles peuvent prendre feu en cas de chaleur, d'étincelles ou de flammes. Peut contenir des matières autoréactives risquant une décomposition exothermique sous l'effet de la chaleur, lors de contact avec d'autres substances (acides, composés de métaux lourds ou amines), de frictions ou de choc. Cela peut entraîner des émanations de gaz ou de vapeurs nocifs et inflammables. Les dispositifs de confinement peuvent exploser sous l'effet de la chaleur.	Empêcher les fuites de matières de s'écouler dans les eaux environnantes, <u>pour autant que cela n'engendre pas de danger pour des personnes ou le bateau.</u> <u>ou le système d'égout.</u>
Matières sujettes à combustion spontanée  4.2	Risque de combustion spontanée si les emballages sont endommagés ou le contenu répandu. Peut présenter une forte réaction à l'eau.	
Matières émettant des gaz inflammables au contact de l'eau  4.3	Risque d'incendie et d'explosion en cas de contact avec l'eau	Les matières renversées doivent être recouvertes de manière à être tenues à l'écart de l'eau.

Indications supplémentaires à l'intention des membres des équipages de véhicules sur les caractéristiques de danger des marchandises dangereuses par classe et sur les mesures à prendre en fonction des circonstances prédominantes		
Étiquettes et panneaux de danger	Caractéristiques de danger	Indications supplémentaires
(1)	(2)	(3)
Matières oxydables  5.1	Risque d'inflammation et d'explosion. Risque de forte réaction en cas de contact avec des matières inflammables.	Éviter le mélange avec des matières inflammables ou facilement inflammables (par exemple, sciure).
Peroxydes organiques  5.2	Risque de décomposition exothermique en cas de fortes températures, de contact avec d'autres matières (acides, composés de métaux lourds ou amines), de frictions ou de choc. Cela peut entraîner des émanations de gaz ou de vapeurs nocifs et inflammables.	Éviter le mélange avec des matières inflammables ou facilement inflammables (par exemple, sciure).
Matières toxiques  6.1	Risque d'intoxication. Risque pour l'environnement aquatique et les systèmes d'évacuation des eaux usées.	<u>Utiliser l'appareil de sauvetage.</u> <u>Se mettre à l'abri.</u> <u>Se tenir à l'écart des zones basses.</u> <u>Fermer les orifices tournés vers les cales</u> <u>Utiliser le masque d'évacuation d'urgence.</u>
Matières infectieuses  6.2	Risque d'infection. Risque pour l'environnement aquatique et les systèmes d'évacuation des eaux usées.	
Matières radioactives  7A 7B 7C 7D	Risque d'absorption et de radiation externe.	Limiter le temps d'exposition.
Matières fissiles  7E	Risque de réaction nucléaire en chaîne.	
Matières corrosives  8	Risque de brûlures. Peuvent réagir fortement entre elles, avec de l'eau ou avec d'autres substances. Risque pour l'environnement aquatique et les systèmes d'évacuation des eaux usées.	Empêcher les fuites de matières de s'écouler dans les eaux environnantes, ou le système d'égout pour autant que cela n'engendre pas de danger pour des personnes ou le bateau.
Matières et objets dangereux divers  9	Risque de brûlures. Risque d'incendie. Risque d'explosion. Risque pour l'environnement aquatique et les systèmes d'évacuation des eaux usées.	Empêcher les fuites de matières de s'écouler dans les eaux environnantes ou le système d'égout.

NOTA 1: Pour les marchandises dangereuses à risques multiples et pour les chargements en commun, on observera les prescriptions applicables à chaque rubrique.

2: Les indications supplémentaires données ci-dessus peuvent être adaptées pour y faire figurer les classes de marchandises dangereuses et les moyens utilisés pour les transporter.

3. Voir aussi les indications dans le document de transport.

Équipements de protection générale et individuelle à porter lors de mesures d'urgence générales ou comportant des risques particuliers à détenir à bord du bateau conformément à la section 8.1.5 de l'ADN

Pour tous les dangers mentionnés dans les documents de transport, les équipements exigés en vertu de la colonne 9 du tableau A du chapitre 3.2 doivent se trouver à bord du bateau.

Amendements dans d'autres sections:

1.1.4.2.2 Supprimer «routier, ferroviaire ou aérien» dans la première ligne.

1.4.2.1.1 inchangé

1.4.2.2.1 inchangé

1.4.3.1.1 au par. g), après «consignes écrites», ajouter «[ou fiches de sécurité]»

1.4.3.3 Remplisseur

Aux par. l) et v), réinsérer le mot «supplémentaires» après «équipements»

8.1.2.4 Après le mot « chargement », ajouter les mots «ou remplissage» (2 fois)

8.1.2.5 Après «Les consignes écrites», insérer «pour autant qu'elles ne sont pas conformes au 5.4.3.9»

8.1.5.1 inchangé

8.1.5.2 Après «consignes écrites», ajouter «[ou fiches de sécurité]»
