



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)****Dix-neuvième session**

Genève, 22-25 août 2011

Point 4 de l'ordre du jour provisoire

Propositions d'amendements au Règlement annexé à l'ADN**Huile de chauffe lourde****Communication du Gouvernement allemand^{1 2}****Introduction**

1. Lors de la dix-huitième session du Comité de sécurité, des questions portant sur le transport de l'huile de chauffe lourde ont été discutées sur la base du document informel INF.11 présenté par l'Allemagne. Le Comité de sécurité a demandé de présenter pour la dix-neuvième session une proposition pour une rubrique au tableau C qui autorisera le transport de l'huile de chauffe lourde dans des bateaux-citernes du type N à double coque (voir ECE/TRANS/WP.15/AC.2/38, par. 25-28).

2. Le groupe de travail informel sur les matières a étudié la question lors d'une réunion les 18 et 19 mai 2011. Il s'est avéré qu'en marge du sujet spécifique de classification de l'huile de chauffe lourde, il conviendrait de trouver au préalable un accord sur des questions fondamentales de classification en rapport avec l'affectation aux numéros spécifiques de la série 9000 de l'ADN.

¹ Diffusé en langue allemande par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote CCNR/ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2011/39.

² Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2010-2014 (ECE/TRANS/2010/8, programme d'activités 02.7 (b)).

Résultats

3. Les résultats de la discussion des questions fondamentales de classification sont résumés ci-après:

a) Les participants arrivent à la conclusion unanime, qu'une affectation aux numéros de la série 9000 spécifiques à l'ADN ne doit être effectuée que lorsque les critères pour une affectation aux numéros ONU réguliers ne sont pas remplis. Il a été constaté que ce principe ne se reflète pas de manière univoque dans les textes actuels du Règlement annexé à l'ADN.

b) D'après les participants, il y aurait lieu, lors de l'affectation aux numéros de la série 9000, de se référer aux principes fondamentaux figurant au tableau de prépondérance de danger sous 2.1.3.10. Il a également été constaté que ce principe ne figure pas dans les textes actuels du Règlement annexé.

4. Quant au problème des réglementations pour le transport de l'huile de chauffe lourde, le groupe de travail informel a discuté diverses solutions. Il s'est avéré que la décision entre les différentes possibilités a en partie un caractère politique. Pour cette raison, le groupe de travail informel a présenté son point de vue quant aux solutions possibles dans le présent document et recommande au Comité de sécurité de reprendre les consultations relatives à cette question.

5. Les variantes suivantes ont été évoquées:

a) On ne procède pas à une modification du Règlement. L'huile de chauffe lourde devrait alors être transportée dans des bateaux-citernes du type C. Il a été relevé que dans certains cas, sur la base de données sur la dégradation, une affectation du danger pour l'environnement "N 2" ou "N 3" peut avoir lieu. Il en résulte qu'un transport dans des bateaux-citernes du type N à double coque ou N à simple coque serait possible.

b) L'huile de chauffe lourde est réglementée sous une autre dénomination de manière particulière par rapport aux critères existants.

c) Les numéros ONU auxquels on pourrait affecter, d'après les dernières connaissances, l'huile de chauffe lourde (3082, 9001 et 9003) sont réglementés de manière particulière. Cela aurait comme conséquence qu'outre l'huile de chauffe lourde toutes les autres matières affectées à ces codes seraient également assujetties à ces réglementations particulières.

d) On procède à une différenciation supplémentaire au "Diagramme de décision pour la classification des liquides des classes 3, 6.1, 8 et 9 en navigation citerne intérieure" (chapitre 3.2, à la suite du tableau C).

Le diagramme de décision se trouverait modifié en deux endroits:

- i) Dans la deuxième case, le huitième alinéa, "Matières présentant un caractère de toxicité aquatique aiguë ou chronique 1 (N1: critères selon 2.2.9.1.10.2)" serait complété par "et avec pression de vapeur à 50 °C \geq 110 kPa";
- ii) Dans la cinquième case, le quatrième alinéa, "Matières présentant un caractère de toxicité aquatique chronique 2 ou 3 (N2: critères selon 2.2.9.1.10.2)" se trouverait modifié en "Matières présentant un caractère de toxicité aquatique aiguë 1 et toxicité aquatique chronique 1, 2 ou 3 (N1 et N2: critères selon 2.2.9.1.10.2)".

Cela signifierait que les matières qui se trouvent affectées au danger pour l'environnement aquatique "N1" et présentant en même temps une pression de vapeur élevée devraient être transportées dans un bateau-citerne de type C.

Les matières qui sont à affecter au danger pour l'environnement aquatique "N1" et présentant une faible pression de vapeur (comme l'huile de chauffe lourde) seraient transportées dans des bateaux-citernes de type N à double coque.

e) On procède à une modification au "Diagramme de décision pour la classification des liquides des classes 3, 6.1, 8 et 9 en navigation-citerne intérieure".

Le diagramme de décision se trouverait modifié en deux endroits:

- i) Dans la deuxième case, le huitième alinéa "Matières présentant un caractère de toxicité aquatique aiguë ou chronique 1 (N1: critères selon 2.2.9.1.10.2) serait biffé;
- ii) Dans la cinquième case, le quatrième alinéa "Matières présentant un caractère de toxicité aquatique chronique 2 ou 3 (N2: critères selon 2.2.9.1.10.2)" se trouverait modifié en "Matières présentant un caractère de toxicité aquatique aiguë 1 et toxicité aquatique chronique 1, 2 ou 3 (N1 et N2: critères selon 2.2.9.1.10.2)".

Cela signifierait que toutes les matières qu'il faut affecter au danger pour l'environnement aquatique "N1" ne pourraient plus être transportées en bateau-citerne de type C, mais devraient l'être en bateau-citerne de type N à double coque.
