



## Conseil économique et social

Distr. générale  
31 mai 2012  
Français  
Original: anglais

---

### 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 et unième session

Genève, 27-31 août 2012

Point 5 b) de l'ordre du jour provisoire

**Propositions d'amendements au Règlement annexé à l'ADN:**

**Amendements pour entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2015**

### Chargement d'huile de chauffe lourde sur des barges<sup>1, 2</sup>

#### Communication de la Federation of European Tank Storage Associations (FETSA)

#### I. Rappel des faits

1. Au cours de la dernière réunion du Comité de sécurité, par suite de l'adoption de critères plus stricts pour le classement de l'huile de chauffe lourde, il a été décidé que ce produit devrait être transporté dans des bateaux du type fermé C ou N.

#### II. Problème

2. Le 7.2.4.25.5 prescrit, lors du chargement de produits qui doivent être transportés sur des bateaux du type fermé, le raccordement à une conduite d'équilibrage de gaz. Or, d'après ce que sait la FETSA, ces dispositifs n'existent pas dans les États contractants à l'ADN (sauf peut-être dans un petit nombre d'entre eux) et ne sont pas exigés par les

---

<sup>1</sup> Diffusé en langue allemande par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote CCNR/ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2012/18.

<sup>2</sup> Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2010-2014 (ECE/TRANS/208, par. 106; ECE/TRANS/2010/8, activité 02.7 b)).

réglementations nationales sur l'environnement relatives au stockage, au chargement et au déchargement de l'huile de chauffe lourde.

3. L'installation de systèmes d'équilibrage de gaz représente une tâche très difficile du point de vue technique en raison des caractéristiques particulières de l'huile de chauffe lourde et exigerait un investissement important, notamment en raison du fait que dans la plupart des cas, les citernes utilisées pour l'huile de chauffe lourde ne conviennent probablement pas aux conditions qui règnent à l'intérieur d'un système fermé.

4. L'installation de tels systèmes n'est donc pas une option économiquement viable, sans compter que la planification, l'obtention d'une autorisation et la construction exigeraient au moins deux ans.

5. Si ce problème n'est pas résolu, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2013, le chargement d'huile de chauffe lourde sur des barges ne sera plus autorisé dans la grande majorité des terminaux et des raffineries. La sécurité d'approvisionnement des utilisateurs finals de l'industrie et des entreprises de chargement des soutes sera gravement compromise. Rien qu'en Allemagne, par exemple, une vingtaine de points de chargement dans les raffineries et les terminaux qui participent à l'approvisionnement des grands utilisateurs finals (entreprises industrielles/centrales) ainsi qu'au chargement des bateaux d'avitaillement seraient affectés.

### **III. Solution**

6. Pour résoudre ce problème, la FETSA propose d'exempter l'huile de chauffe lourde et le combustible de soute des dispositions du 7.2.4.25.5 en ajoutant la phrase: «Cette prescription ne s'applique pas au chargement de l'huile de chauffe lourde et du combustible de soute.».

7. La ventilation des vapeurs de manière à satisfaire aux prescriptions relatives aux conditions de travail ne devrait pas être assurée par une soupape de dégagement à grande vitesse mais par une soupape de sécurité en position basse, fixée au centre, comme c'est le cas pour les opérations comparables de chargement des soutes.

8. Des études faites en 2005-2006 ont montré que le dégagement de condensats lourds contenant des vapeurs à faible vitesse de flux directement au-dessus du pont entraîne une ventilation rapide sans que les limites imposées en matière de conditions de travail soient dépassées.

### **IV. Justification**

9. À l'origine, le 7.2.4.25.5 n'était pas destiné à s'appliquer au chargement d'huile de chauffe lourde. C'est seulement après la modification de la prescription relative au type de bateau que l'obligation d'une conduite d'équilibrage du gaz a été introduite (sans que les propriétés du produit aient changé).

10. Il n'existe pas de prescriptions analogues pour les autres modes de transport (transport routier et transport ferroviaire des citernes). De plus, pendant les opérations comparables de chargement des soutes, il n'est pas exigé de système d'équilibrage de gaz.

11. Enfin et surtout le changement de classement de l'huile de chauffe lourde a été provoqué par les nouvelles dispositions relatives à la toxicité aquatique et non par les prescriptions relatives à la réduction des émissions ou aux conditions de travail.

12. La FETSA prie instamment le Comité de sécurité d'approuver sa proposition, faute de quoi l'approvisionnement de l'huile de chauffe lourde sera gravement affecté.