



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-quatrième session

Genève, 27-31 janvier 2014

Point 5 b) de l'ordre du jour provisoire

Propositions d'amendements au Règlement annexé à l'ADN:**Autres propositions****Moyens d'évacuation****Transmis par l'Union européenne de la navigation fluviale (UENF)^{1,2}****Observations préliminaires**

1. L'UENF demande un réexamen des textes existants relatifs à cette question et qui sont prévus d'être repris dans l'ADN 2015. On a l'impression que les versions allemande et anglaise du moins du rapport distribué sous la cote ECE/TRANS/WP.15/AC.2/42 ne concordent pas en tous points (voir définitions bateau de fuite, bateau d'évacuation).
2. Pour diverses raisons la question « moyens d'évacuation » revêt pour la profession de la navigation intérieure une immense importance. C'est pourquoi l'UENF estime qu'il est sensé de faire participer d'autres experts de la navigation intérieure à la 24^{ème} réunion. Afin de pouvoir préparer cela, l'UENF demande que la discussion de cette question soit fixée au mercredi 29 janvier 2014 et d'en décider ainsi lors de l'examen de l'ordre du jour le 27 janvier 2014.

¹ Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2012-2016 (ECE/TRANS/224, par. 94 et ECE/TRANS/2012/12, activité 02.7, (A1b)).

² Diffusé en langue allemande par la CCNR sous la cote CCNR/ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2014/25.

Introduction

3. Lors de la 20^{ème} réunion du Comité de sécurité de l'ADN du 23 au 27 janvier 2012 le texte suivant a été adopté :

"1.4.2.2.1 d)

[Le transporteur doit] s'assurer qu'un second moyen d'évacuation en cas d'urgence est prévu le long du bateau lorsque les installations à terre ne sont pas équipées du second moyen d'évacuation nécessaire."

Ce texte doit entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2015.

4. Lorsque cette décision a été prise, l'UENF partait encore du principe que la réalisation d'une zone de sécurité au moyen d'un écran d'eau constituait un moyen d'évacuation. Ce point de vue s'est avéré erroné lors de la 23^{ème} réunion du Comité de sécurité en août 2013 lorsqu'il a été décidé qu'aussi bien la zone de sécurité formée par un écran d'eau que le lieu de repli ne sont pas admis comme moyens d'évacuation contre les dangers résultants d'incendies et d'explosions.

5. Pour diverses raisons l'UENF est hautement concernée par cette situation.

a) En tant que transporteur la navigation intérieure se voit infligée une obligation qui dépend de la question de savoir si d'autres intervenants dans la chaîne de transport remplissent ou non leur obligation prescrite, à savoir de mettre à disposition deux moyens d'évacuation. Le transporteur n'a pas la moindre influence sur cette question mais il est néanmoins soumis à une obligation.

b) Avec la suppression du lieu de repli et de la zone de sécurité derrière un écran d'eau pour les cargaisons de matières des classes 2 et 3 ainsi que 4.1, 4.2 et 4.3 des éléments de solution pour la réalisation d'un second moyen d'évacuation ont été rejetés alors que de l'avis de la navigation intérieure ils auraient offert une protection suffisante dans le cas de beaucoup de scénarios d'accidents.

c) Jusqu'à présent on a trop peu réfléchi à la question de savoir de quoi pouvait avoir l'air un second moyen d'évacuation que le transporteur doit mettre à disposition : Les bateaux de fuite sont connus en navigation maritime, ils ne sont pas dimensionnés pour la navigation intérieure et ne sont pas utilisables sur les canaux en raison de leur grandeur. Des concepts de mise en service de bateaux d'évacuation ne sont pas connus en navigation intérieure. Les lieux de repli à terre ne sont accessibles que via une liaison avec la terre mais qui n'existe pas dans ce cas. Des lieux de repli constitués par des modules flottants devraient d'abord encore être développés.

d) La profession de la navigation intérieure citerne se trouve justement actuellement dans une situation économique extrêmement difficile en raison du passage de bateaux à coque simple aux bateaux à double coque. Les bateaux à coque simple ne peuvent être utilisés pour le transport d'essence (et analogues) que jusqu'au 31.12.2015 et pour le transport de diesel et huile de chauffage (et analogues) que jusqu'au 31.12.2018. Imposer encore à ces bateaux, avant leur disparition du marché, des obligations de mise à disposition de moyens d'évacuation semble inapproprié.

Proposition 1

6. Les conditions des installations à terre de transbordement sont aussi diverses que les moyens d'évacuation prévus aux 7.1.4.77 et 7.2.4.77. Si selon le 1.4.2.2.1 d) le transporteur seul doit mettre à disposition le second moyen d'évacuation, on lui en demande de trop. Le bateau ne peut par exemple guère estimer la disponibilité de bateaux d'évacuation. C'est

pourquoi chaque fois que l'installation à terre n'est pas équipée du second moyen d'évacuation prescrit, elle devrait être impliquée dans la planification du second moyen d'évacuation.

7. Pour ces motifs, l'UENF propose de compléter le texte adopté lors de la 20^{ème} réunion du Comité de sécurité de l'ADN comme suit :

"1.4.2.2.1 d)

[Le transporteur doit] en concertation avec l'exploitant de l'installation à terre s'assurer qu'un second moyen d'évacuation en cas d'urgence est prévu le long du bateau lorsque les installations à terre ne sont pas équipées du second moyen d'évacuation nécessaire."

Proposition 2

8. Les définitions pour *zone de sécurité et refuge* ont été complétées par la phrase suivante sur décision du Comité de sécurité de l'ADN lors de la 23^{ème} réunion:

"[Une zone de sécurité (ou un refuge à bord)] n'est pas acceptable en cas de risque avéré d'incendie ou d'explosion."

9. L'UENF demande que cette phrase soit complètement supprimée.

Motif

10. Dans beaucoup de scénarios d'accidents *une zone de sécurité et un refuge* peuvent offrir une sécurité suffisante. Il est cependant important de les concevoir de sorte qu'elles remplissent un objectif de protection bien défini. L'UENF estime qu'avec sa proposition, avec les réflexions menées jusqu'à présent et les discussions encore à venir, cet objectif sera atteint.

Proposition 3

11. L'UENF demande qu'outre les moyens d'évacuation existants, pour les cargaisons de matières des classes 2 et 3 ainsi que 4.1, 4.2 et 4.3 également une zone de sécurité réalisée par une installation de diffusion d'eau dimensionnée de manière appropriée (10 litres/m² et minute) soit considérée comme une option pour la protection contre tous les risques prévisibles.

Motif

12. Dans les concepts de protection contre les incendies à bord et à terre l'aspersion avec de l'eau des objets à protéger joue un rôle important. En cas de sinistre, lorsque les superstructures du pont de bateaux-citernes sont refroidies en permanence cela refroidit la température de la surface et protège contre l'extension du feu. La présence dans des locaux ainsi protégés offre aux personnes une protection contre les effets d'une explosion.

13. Contrairement à un écran vertical d'eau, une installation d'aspersion d'eau protégerait également contre les effets de liquides enflammés qui entoureraient le bateau.

14. Les propositions de l'UENF figurent dans l'annexe ci-jointe. Cette option offrirait à la navigation intérieure une possibilité de s'adapter par ses propres moyens de manière

flexible à diverses exigences dans divers secteurs de navigation (canaux et secteurs canalisés / Rhin à courant libre).

15. Avec une puissance de 10 litres par m² et par minute l'installation d'aspersion est dimensionnée de la même manière que celle qui est utilisée par les bateaux de lutte contre les incendies pour leur propre protection contre la chaleur et que celle qui est utilisée pour la protection des constructions à terre.

Proposition 4

16. L'UENF demande qu'outre les moyens d'évacuation existants, pour les cargaisons de matières des classes 2 et 3 ainsi que 4.1, 4.2 et 4.3 soit admis également comme option supplémentaire un refuge comme protection contre tous les risques prévisibles.

Motif

17. Grâce à l'utilisation de matériaux appropriés pour la construction et l'isolation on peut créer des locaux à bord qui protègent contre la chaleur ainsi que contre les effets d'une explosion. Par définition les lieux de repli à bord doivent être agréés par la société de classification.

Proposition 5

18. L'UENF demande une réglementation transitoire jusqu'au 31.12.2018 pour pouvoir se préparer d'ici à cette date aux cas où la navigation intérieure, en tant que transporteur, doit veiller à la mise à disposition d'un second moyen d'évacuation.

Motif

19. Il faut encore laisser aux impliqués la possibilité de se préparer à d'éventuelles mesures d'adaptations techniques à bord et aux installations à terre.

Annexe

Propositions de modifications des décisions relatives aux moyens d'évacuation

1. L'UENF propose de rédiger les définitions de "zone de sécurité", "écran d'eau" et "refuge" comme suit :

a) La définition de "zone de sécurité" est modifiée comme suit:

"Zone de sécurité : zone identifiable désignée en dehors de la zone de cargaison, qui est facile d'accès pour toutes les personnes à bord. La zone de sécurité assure une protection par ~~un écran d'eau~~ une installation d'aspersion d'eau pendant au moins soixante minutes contre les dangers identifiés liés à la cargaison. Elle peut être évacuée pendant un incident. ~~Elle n'est pas acceptable en cas de risque avéré d'incendie ou d'explosion.~~"

b) L'idée d'un écran d'eau vertical est abandonnée. À la place de l'écran d'eau est introduite une installation d'aspersion définie comme suit :

"Installation d'aspersion : une installation à bord, qui, par une distribution uniforme d'eau, protège toutes les surfaces verticales extérieures de la coque avant et arrière du bateau, toutes les surfaces verticales de superstructures et de surfaces de ponts ainsi que les surfaces sur le pont au-dessus de superstructures, salles des machines et locaux dans lesquels sont stockées des matières inflammables. La puissance de l'installation d'aspersion pour les surfaces à protéger doit être de 10 litres par m² et par minute. L'installation d'aspersion doit pouvoir être mise en service depuis la timonerie et le refuge.

Une installation d'aspersion se trouvant à terre et ayant au moins la même puissance peut remplacer l'installation d'aspersion de bord."

c) La définition de "refuge" est modifiée comme suit :

"Refuge: module (fixe ou flottant) facile d'accès, identifiable, désigné et capable de protéger toutes les personnes à bord contre les dangers identifiés liés à la cargaison pendant au moins soixante minutes au cours desquelles il est possible d'entrer en communication avec les services d'urgence et de secours. Un refuge peut être intégré à la timonerie ou aux logements. Il peut être évacué pendant un incident. ~~La présence d'un refuge à bord n'est pas acceptable en cas de risque avéré d'incendie ou d'explosion.~~ Un refuge à bord et un refuge flottant en dehors du bateau sont homologués par une société de classification agréée. À terre, un refuge est construit selon les lois locales."

2. L'UENF justifie ses propositions comme suit :

a) "Zone de sécurité":

L'UENF a compris que l'écran d'eau prévu à l'origine était considéré comme une protection insuffisante contre des liquides en flammes nageant sur l'eau. Pour pouvoir contrer ce danger toutes les superstructures et le pont dans la zone de protection doivent, en cas de besoin, être placés sous aspersion d'eau. Une telle couverture d'eau protège tout l'avant ou tout l'arrière du bateau contre le feu et la chaleur. À l'intérieur des superstructures la protection contre les explosions est suffisante.

b) "Ecran d'eau" :

Sur les bateaux de lutte contre les incendies des équipements similaires sont installés pour leur propre protection. Ce qui est jugé sensé sur les bateaux de lutte contre les incendies devrait également offrir une protection suffisante à bord des bateaux de navigation intérieure. Les propositions de textes présentées ici sont basés sur des réglementations de protection contre les incendies et d'installations d'extinction d'incendie pour l'obtention du sigle supplémentaire FF1/2 ou FF1/3 d'une société de classification agréée (FF= Fire Fighter).

c) "Refuge" :

A bord du bateau un local construit avec des matériaux appropriés (acier, matériel isolant) offre une protection suffisante contre tous les risques prévisibles provenant de la cargaison.

3. Si les propositions sont acceptées le Comité de sécurité est prié d'effectuer tous les amendements de conséquence (par ex. 7.1.4.77 et 7.2.4.77).
