



Conseil économique et social

Distr. générale
26 mai 2014
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-cinquième session

Genève, 25-29 août 2014

Point 4 b) de l'ordre du jour provisoire

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

Autres propositions

Nouvelle rubrique à ajouter au tableau C pour le No ONU 3257

Communication de l'European Chemical Industry Council (CEFIC)^{1, 2}

Résumé

Résumé analytique: La réduction des fractions volatiles à faible point d'ébullition dans les substances augmente souvent la viscosité du produit. Cela peut être compensé par une augmentation de la température de transport. Or, dans l'ADN 2013, la limitation actuelle à 225 °C pour le No ONU 3257 empêche toute amélioration du produit. Il est donc proposé d'ajouter une nouvelle rubrique autorisant une température de transport plus élevée.

Mesures à prendre: Ajouter une nouvelle rubrique pour le No ONU 3257 indiquant «20: + 250 °C» dans la colonne 20.

Documents de référence: ADN 2013.

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

² Diffusé en langue allemande par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote CCNR/ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2014/38.



I. Exposé du problème

1. L'objectif des industriels est de réduire la volatilité des substances grâce à des techniques de distillation plus efficaces. Il en résulte souvent une augmentation de la viscosité du produit, ce qui entraîne des problèmes de pompage pour les résidus de distillation bitumineux. La température de transport typique se situe aujourd'hui entre 200 °C et 225 °C. Selon leur point d'éclair, ces produits sont transportés par bateau sous le No ONU 3256 (première rubrique pour le No ONU 3256 dans l'ADN 2013), le No ONU 3257 (deuxième rubrique pour le No ONU 3257) ou le No ONU 9001. Une température de transport comprise entre 225 °C et 250 °C – à condition que l'aptitude du bateau à ce type de transport soit garantie – n'est possible que pour les No ONU 3256 et 9001. Le No ONU 3257 s'applique lorsque le produit est transporté à une température très inférieure au point d'éclair. Pour des raisons historiques, cette rubrique s'accompagne malheureusement d'une limitation à 225 °C dans la colonne 20.

2. Il en résulte que les produits les moins inflammables doivent être transférés du bateau sur un engin de transport routier, lequel n'est pas soumis à cette limitation.

II. Proposition

3. Ajouter la nouvelle rubrique suivante dans le tableau C:

Numéro ONU ou numéro d'identification de la matière	1	3257
Nom et description	2	Liquide transporté à chaud, NSA, à une température égale ou supérieure à 100 °C et inférieure à son point d'éclair (y compris métal fondu, sel fondu, etc.)
Classe	3 a)	9
Code de classification	3 b)	M9
Groupe d'emballage	4	III
Dangers	5	9+(N1, N2, N3, CMR, F ou S)
Type de bateau-citerne	6	*
État de la citerne à cargaison	7	*
Type de citerne à cargaison	8	*
Équipement de la citerne à cargaison	9	*
Pression d'ouverture de la soupape de dégagement à grande vitesse en KPa	10	*
Degré maximal de remplissage en %	11	95
Densité relative à 20 °C	12	
Type de prise d'échantillon	13	*
Chambre de pompes sous pont admise	14	Oui

Classe de température	15	
Groupe d'explosion	16	
Protection contre les explosions exigées	17	Non
Équipement exigé	18	*
Nombre de cônes/feux bleus	19	0
Exigences supplémentaires/Observations	20	7; 20: + 250 °C; 22; 24; 27 *voir 3.2 3.3

III. Observations

4. Le même résultat pourrait être obtenu si l'on supprimait simplement «20:+225 °C» dans la colonne 20 en regard du No ONU 3257 ce qui alignerait cette rubrique sur le No ONU 3256 et le No ONU 9001. L'inconvénient serait alors que les bateaux qui ne sont pas concernés par la rubrique révisée devraient être reclassifiés. En utilisant la rubrique proposée, seuls les bateaux qui l'utilisent auraient à prendre des mesures.

5. La température de 250 °C a été choisie car c'est la température utilisée aujourd'hui pour le transport routier.
