



Conseil économique et social

Distr. générale
1^{er} mai 2015
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
de marchandises dangereuses par voies de navigation
intérieures (ADN) (Comité de sécurité de l'ADN)

Vingt-septième session

Genève, 24-28 août 2015

Point 3 c) de l'ordre du jour provisoire

**Mise en œuvre de l'ADN: Interprétation
du Règlement annexé à l'ADN**

Interprétations nationales

Communication du Gouvernement des Pays-Bas¹

Introduction

1. À sa vingt-sixième session, le Comité de sécurité de l'ADN a examiné le document INF.17 (soumis par les Pays-Bas), relatif à la publication d'interprétations nationales des dispositions de l'ADN.
2. À l'issue de cet examen, le Comité de sécurité a chargé la délégation des Pays-Bas de présenter les interprétations nationales de l'administration des Pays-Bas afin qu'elles puissent être examinées lors de sa prochaine session (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/54, par. 17 à 20). On trouvera les trois interprétations nationales en annexe.

¹ Diffusée en langue allemande par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote CCNR/ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2015/18.



Examen de la question

3. L'ADN vise à réglementer le transport des marchandises dangereuses afin qu'il soit sûr et durable et à faciliter les opérations de transport et promouvoir le commerce des marchandises dangereuses sur les voies de navigation intérieures.
4. Pour parvenir à cet objectif, il faut disposer d'un ensemble de dispositions communes. De l'avis de la délégation des Pays-Bas, les objectifs de l'ADN supposent non seulement des dispositions communes mais aussi une interprétation commune desdites dispositions. Si tel n'est pas le cas, les États parties à l'ADN risquent de ne pas mettre en œuvre ces dispositions de la même façon. De telles divergences nuiraient à la réalisation des objectifs de l'ADN, fausseraient les règles du jeu et risqueraient d'entraîner des disparités législatives.
5. C'est la raison pour laquelle la délégation des Pays-Bas souhaite parvenir à des interprétations communes.

Propositions

6. La délégation des Pays-Bas propose d'examiner l'interprétation des paragraphes 7.2.4.25.5, 8.6.3 (question 10) et 1.2.1/7.2.3.22/7.2.4.16.9 pour savoir si ces interprétations seraient acceptables par le Comité de sécurité, ce dont la délégation des Pays-Bas se féliciterait. L'interprétation du deuxième paragraphe concerne une disposition qui se présente sous la forme d'une «norme ouverte», ce qui n'est le cas ni du premier ni du troisième paragraphe.
7. La délégation des Pays-Bas propose en outre d'examiner et d'adopter une procédure nationale d'harmonisation des interprétations. Elle souhaiterait proposer une procédure aux termes de laquelle les États membres soumettraient, avant la mise en œuvre, les interprétations nationales au Comité de sécurité. Ces propositions pourraient ensuite être examinées lors de la réunion suivante du Comité de sécurité qui les accepterait ou les rejetterait. Les interprétations nationales des dispositions sous forme de «norme ouverte» pourraient être exclues de cette procédure mais, même dans ces cas, des divergences plus ou moins importantes entre les interprétations nationales pourraient surgir car les bateaux risqueraient d'être équipés différemment.
8. Dans le cas où elles seraient acceptées, ces interprétations uniformes seraient publiées sur le site Web de la CEE-ONU et mises en œuvre dans tous les États parties à l'ADN.

Annexe

1. Conduite de retour de vapeur

Disposition	Texte de l'ADN	Interprétation
7.2.4.25.5	Les mélanges gaz-air survenant lors du chargement doivent être renvoyés à terre au moyen d'une conduite de retour de gaz pour autant qu'un bateau du type fermé est exigé à la colonne (7) du tableau C du chapitre 3.2.	<p>Les propriétés d'un mélange gaz-air relâché pendant les opérations de chargement déterminent s'il faut oui ou non utiliser une conduite de retour de vapeur pendant lesdites opérations.</p> <p>En conséquence, lors du chargement d'une cargaison du type ouvert, une conduite de retour de vapeur doit être utilisée pendant le chargement lorsque la <u>cargaison précédemment transportée dans le bateau</u> était du type fermé et nécessitait un bateau du même type.</p> <p>(...)</p> <p>Cette disposition ne s'applique pas à l'essence comme indiqué dans la Réglementation «Regeling Benzinevervoer in mobiele tanks 2006» (Réglementation du transport d'essence en citernes mobiles, 2006).</p>

Explication

Les installations à terre prennent uniquement en considération les propriétés de la cargaison à charger et ne font aucun cas des propriétés des vapeurs provenant de la cargaison précédemment contenue dans les citernes, lesquelles peuvent être inflammables, toxiques et/ou cancérigènes.

Lors du chargement d'une cargaison pour laquelle une conduite de retour de vapeur n'est pas obligatoire, les vapeurs provenant de la cargaison précédente sont relâchées dans l'atmosphère, de sorte que l'équipage y est exposé.

L'interprétation proposée ci-dessus permet d'éviter cette situation.

Conséquences

La présente interprétation signifie qu'avant le chargement d'un bateau-citerne, il faut tenir compte des caractéristiques de la cargaison précédemment contenue dans les citernes. Plusieurs installations à terre (notamment celles utilisées pour les matières ouvertes) ne sont pas équipées de conduites de retour de vapeur.

Dans ce cas, ces installations ne sont pas autorisées à effectuer des opérations de chargement dans des bateaux non nettoyés ayant précédemment contenu une cargaison du type «fermé»

2. *Surveillance*

Disposition	Texte de l'ADN	Interprétation
8.6.3, question 10 (voir aussi les paragraphes 1.4.3.3 u) et 1.4.3.7.1.1)	Une surveillance appropriée permanente est-elle assurée pendant toute la durée du chargement ou du déchargement?	Pendant les opérations de chargement et de déchargement, une surveillance appropriée doit être assurée sans interruption, c'est-à-dire de façon permanente.

Explication

La surveillance des opérations de chargement et de déchargement, aussi bien à bord qu'à terre, peut être effectuée de façon à empêcher tout risque d'incident à proximité des conduites reliant le bateau et les installations à terre.

Si la surveillance fait appel à des moyens techniques supplémentaires, les installations à terre et le bateau doivent s'entendre sur les modalités de cette surveillance.

L'efficacité de la surveillance doit être assurée, ce qui suppose que tant à bord qu'à terre tout risque d'incident doit être empêché, en toutes circonstances.

La surveillance à terre doit être effectuée par la société de chargement ou de déchargement, dans la zone comprise entre le raccord conduite de ventilation (à bord)/conduite de retour des vapeurs (à terre) et le raccord conduite de ventilation (à bord)/collecteur, en laissant un rayon de sécurité d'au moins 3 mètres autour du collecteur.

Justification

La surveillance des opérations de chargement et de déchargement d'une cargaison liquide tout au long des opérations est essentielle. Tout risque de perte de cargaison devrait être détecté immédiatement et les mesures appropriées prises.

La surveillance doit être assurée à la fois par l'équipage à bord du bateau et le personnel des installations à terre chargé du chargement ou du déchargement.

La surveillance devrait donc être effectuée en permanence tout au long des opérations de chargement et de déchargement.

3. *Souppes de dépression et de surpression*

Disposition	Texte de l'ADN	Interprétation
1.2.1	<p>On entend par soupage de dépression, un dispositif à ressort sensible à la pression fonctionnant automatiquement, pour protéger la citerne à cargaison contre une dépression intérieure inadmissible;</p> <p>On entend par soupage de surpression, un dispositif à ressort sensible à la pression fonctionnant automatiquement, pour protéger la citerne à cargaison contre une surpression intérieure inadmissible.</p>	<p>Les soupapes de dépression et les soupapes de surpression sont des dispositifs servant à protéger la citerne à cargaison contre toute dépression ou surpression interne inadmissible, de façon automatique.</p>
7.2.3.22 (voir aussi les paragraphes 7.2.4.16.9, 9.3.2.22.4a) et 9.3.3.22.4a))	<p>Entrées des espaces de cale, des chambres des pompes à cargaison sous pont et des cofferdams; ouvertures des citernes à cargaison et des citernes à restes de cargaison; dispositifs de fermeture.</p> <p>Les citernes à cargaison, les citernes à restes de cargaison et les accès aux chambres des pompes à cargaison sous pont, aux cofferdams et aux espaces de cale doivent rester fermés. Cette prescription ne s'applique pas aux chambres des pompes à bord des bateaux déshuileurs et des bateaux avitailleurs et aux autres exceptions admises dans la présente partie.</p>	<p>Les citernes à cargaison devraient toujours rester fermées, à l'exception des cas prévus dans la partie 7</p>

3. *Soupapes de dépression et de surpression*

Disposition	Texte de l'ADN	Interprétation
	Pendant le chargement ou le déchargement de matières dans un bateau-citerne fermé, pour lesquelles aux colonnes (6) et (7) du tableau C du chapitre 3.2 un type N ouvert avec coupe-flammes suffit, les citernes à cargaison peuvent être ouvertes au moyen du dispositif permettant de décompresser sans danger, visé au 9.3.2.22.4a) ou au 9.3.3.22.4a).	Lors du chargement ou du déchargement de matières «ouvertes», dans un bateau-citerne fermé de type C ou N, les citernes à cargaison peuvent être ouvertes uniquement à l'aide du dispositif permettant de décompresser sans danger («pressure relief device/Entspanvorrichtung»).

Explication

Les dispositifs de sécurité censée empêcher toute dépression ou surpression inadmissible protègent les citernes à cargaison et les conduites sous pression courantes contre toute dépression ou surpression interne inadmissible.

Toute manipulation des soupapes à dépression ou à surpression est interdite. Ces dispositifs de sécurité ne peuvent pas être activés pendant le transport, pas plus que pendant les opérations de chargement ou de déchargement. La pression d'ouverture de ces dispositifs ne doit pas être dépassée.

Lors du transport de marchandises nécessitant l'utilisation d'un bateau de type N ouvert, muni ou non d'un coupe-flammes, les citernes à cargaison peuvent uniquement être ouvertes à l'aide d'une soupape normale de dépression de petit diamètre pour faire diminuer la pression interne («pressure relief device/Entspanvorrichtung»).

Note ne faisant pas partie de l'interprétation officielle: lors de la vingt et unième session du Comité de sécurité, le document INF.26 soumis par l'UENF a été examiné et adopté (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/44).

Ce document concernait l'équilibrage de la pression lors du chargement de matières «ouvertes» dans un bateau fermé. Le document INF.26 indique clairement que l'utilisation de «pressure relief device/Entspanvorrichtung» ne convient pas à la dépressurisation dans de bonnes conditions en raison du diamètre réduit.

Le document du Comité de sécurité a décidé d'autoriser, pour que la dépressurisation se fasse dans de bonnes conditions aussi bien pendant le chargement que pendant le déchargement, l'utilisation d'un coude, équipé d'un coupe-flammes, qui serait fixé sur le collecteur lorsqu'il n'est pas utilisé. L'ouverture du coude devrait être tournée vers le bas afin d'éviter l'entrée d'eau. Il a été admis que les paragraphes 7.2.4.16.9 et 9.3.x.22.4 soient interprétés en conséquence.