



Conseil économique et social

Distr. générale
8 juin 2016

Original: français

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-neuvième session

Genève, 22-25 août 2016

Point 4 b) de l'ordre du jour provisoire

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

Plan directeur Systèmes de protection autonomes

**Transmis conjointement par l'Union européenne de la navigation
fluviale (UENF), par la European River Sea Transport Union (ERSTU)
et par l'Organisation européenne des bateliers (OEB)^{1, 2}**

Systèmes de protection autonomes sans marquage

Introduction

1. Les activités de la police fluviale dans un État membre ont permis de constater que de nombreux bateaux-citernes sont équipés de systèmes de protection autonomes sur lesquels rien n'indique à quels sous-groupes (des groupes) d'explosion ils correspondent.
2. Ce constat permet de conclure à un dysfonctionnement du système.

Selon les principes de l'ADN, pour dresser la liste des matières du bateau conformément au 1.16.1.2.5, les sociétés de classification devraient procéder à une comparaison de l'équipement présent à bord et des exigences concernant les cargaisons.

¹ Diffusé en langue allemande par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote CCNR/ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2016/38.

² Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2016-2017 (ECE/TRANS/2016/28/Add.1 (9.3.)).

Alors qu'une telle association existe dans le 9.3.x.51.3 pour le matériel électrique, avec une mention correspondante dans le modèle du certificat d'agrément (8.6.1.4 ADN, ch. 9) et un délai transitoire, une exigence claire applicable aux systèmes de protection autonomes fait défaut.

Il en résulte une incertitude concernant les critères retenus par les sociétés de classification lors de l'élaboration des listes de marchandises des bateaux et la délivrance de certificats d'agrément.

3. La profession de la navigation intérieure estime que dans ce domaine aussi, il conviendrait de créer dans l'ADN une base juridique claire, comprenant des prescriptions relatives à la construction, y compris une prescription transitoire et une mention dans le certificat d'agrément.

4. Les résultats présentés par le groupe de travail informel «Protection contre les explosions» couvrent globalement les aspects susmentionnés, mais pas intégralement. La profession souhaite que, outre les décisions qui seront prises pour la mise en œuvre du concept de la protection contre l'explosion, soient prises aussi les mesures complémentaires qui sont nécessaires :

Proposition 1

5. Les associations de la navigation intérieure invitent tous les États contractants à l'ADN à accorder aux entreprises concernées, par le biais d'un arrangement multilatéral, un délai s'étendant jusqu'au prochain renouvellement du certificat d'agrément après le 1er janvier 2017 pour équiper leurs bateaux de systèmes de protection autonomes avec marquage.

Pour les systèmes de protection autonomes dont le montage a été effectué avant le 1er janvier 2001, il est suffisant de conserver à bord l'attestation de contrôle correspondante de l'autorité compétente (par ex. PTB). (voir la prescription transitoire ad 1.2.1).

Systèmes de protection autonomes avec marquage

Introduction

6. Une carence du système peut être constatée aussi en ce qui concerne les systèmes de protection autonomes avec marquage.

Manifestement, les sociétés de classification étaient non seulement confrontées à certaines incertitudes générales lors de la délivrance des listes des matières des bateaux conformément au 1.16.1.2.5, elles ont aussi placé délibérément à un même niveau le niveau de protection IIB3 et le niveau IIB qui est exigé dans la colonne 16 du tableau C pour les équipements électriques.

Les raisons qui ont justifié cela pourraient être que

- en navigation maritime, le niveau de protection IIB3 et
- en navigation intérieure le niveau de protection IIB3 (selon le volume de cargaison transporté),

est jugé suffisant pour 97 % de toutes les marchandises.

7. Un état des lieux en navigation-citerne a permis de constater qu'une large majorité des systèmes de protection autonomes actuellement installés - lorsque ceux-ci portent un marquage - correspond au niveau de protection IIB3. Environ 900 bateaux seraient concernés

s'il fallait entièrement remplacer l'équipement pour passer à IIB. Le niveau de protection IIB existe actuellement pour des utilisations moins importantes (par exemple pour les cofferdams).

8. En principe, l'aspect de la disponibilité sur le marché de systèmes de protection autonomes convenant pour tous les usages et correspondant au niveau IIB ne devrait pas constituer un problème à moyen terme. Toutefois, nous ignorons actuellement quel délai sera nécessaire pour la conception de tels systèmes et pour la procédure d'agrément, tout comme nous ignorons combien de temps sera nécessaire pour la fabrication et le montage des systèmes. A cela s'ajoute la question de savoir si les sections des câbles sont suffisantes ou si des transformations plus importantes seront nécessaires à bord du bateau.

9. Une coopération entre la navigation intérieure et l'installation à terre est nécessaire de toute urgence. Le taux de chargement / déchargement doit être vérifié et adapté en cas de modification de l'interstice maximal de sécurité. A ce jour, il ne semble pas que les installations à terre soient disposées à entamer une telle coopération.

10. Dans deux États, la profession de la navigation intérieure a tenté d'obtenir des informations concernant l'équipement des installations à terre. Lors de ces recherches il a été constaté qu'aucune installation à terre ne possède un équipement IIB, cela bien qu'y soient évidemment manutentionnés aussi des produits pour lesquels un équipement IIB est exigé dans la colonne 16 du tableau C. Nous ignorons quel délai sera nécessaire pour clarifier ces points.

11. Pour un grand nombre de mélanges, environ 140 entrées dans l'ADN, le niveau de protection IIB est exigé pour des raisons de sécurité, faute de données. Des tests et vérifications par des instituts de contrôle sont certes possibles, mais cela nécessite du temps. Pour les mélanges dont la composition peut varier fréquemment, il est impossible dans la pratique de prévoir à chaque fois une nouvelle procédure de contrôle.

12. La profession de la navigation intérieure traitera la question de la limitation des listes des matières des bateaux. Étant donné qu'une limitation des listes des matières des bateaux peut se traduire par une perte de flexibilité et compte tenu du grand nombre d'aspects encore à préciser, la profession demande que soit accordé un délai approprié et qu'une adaptation des listes des marchandises des bateaux ne soit envisagée qu'en dernier ressort.

Proposition 2

13. Les associations de la navigation intérieure proposent de reprendre pour l'équipement de bateaux-citernes avec des systèmes de protection autonomes conformément aux exigences de la colonne 16 du tableau C, le délai transitoire applicable pour le niveau de protection concernant les équipements électriques.

N.R.T. à partir du 1er janvier 2017
Renouvellement du certificat d'agrément après le 31 décembre 2014

3.2.3.1 Tableau C: Colonne (16)	<u>Groupe d'explosion/Sous-groupe</u> <u>pour les systèmes de protection</u> <u>autonomes à bord des bateaux et à</u> <u>terre</u>	<u>N.R.T. à partir du 1er</u> <u>janvier 2017</u> <u>Renouvellement du</u> <u>certificat d'agrément après</u> <u>le 31 décembre 2014</u>
--	---	--

Motif

14. La situation actuellement très confuse ne peut être remplacée par une situation conforme au droit que par le biais d'une action concertée de toutes les parties prenantes. Le fardeau que constituent les mesures à prendre ne peut reposer exclusivement sur la navigation intérieure, qui n'est guère responsable de la situation actuelle. Il est nécessaire que les installations de manutention examinent également ce thème et développent conjointement avec la navigation des concepts et stratégies afin de faire face à cette situation.

Étant donné qu'un délai est accordé jusqu'en 2024 pour les équipements électriques devant être conformes au niveau de protection IIB, ce même délai devrait être accordé aussi pour les systèmes de protection autonomes, si le niveau IIB est exigé pour ces systèmes.
