



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)****Trente et unième session**

Genève, 28-31 août 2017

Point 4 b) de l'ordre du jour provisoire

**Propositions d'amendements au Règlement annexé à l'ADN :
autres propositions****Projet d'amendement au Règlement annexé à l'ADN :
3.2.3.1, colonne 20, point 12 e) relatif au transport
des matières affectées au n° ONU 1280 Oxyde
de propylène et du n° ONU 2983 Oxyde d'éthylène
et oxyde de propylène en mélange****Communication de l'Union européenne de la navigation
fluviale (UENF) et l'Organisation européenne
des bateliers (OEB)*. ******Introduction**

1. L'observation 12 s'applique au tableau C du chapitre 3.2 pour le transport d'oxyde de propylène (n° ONU 1280) et du mélange d'oxyde d'éthylène et d'oxyde de propylène (n° ONU 2983). L'observation 12 prévoit l'obligation de procéder au moins tous les deux ans et demi à une inspection interne des citernes à cargaison réservées à ce transport. L'UENF et l'OEB ont examiné l'utilité de cette prescription et ont élaboré une proposition contenue dans le document informel INF.17 de la trentième session, qui a été présenté à la session de janvier 2017 du Comité de sécurité de l'ADN.

* Diffusée en langue allemande par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2017/43.

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



2. Cette proposition a été complétée par l'additif 1 audit document informel, qui contenait les données de référence relatives à l'inspection de deux barges par le Bureau Veritas, ainsi que deux rapports d'analyse de qualité des marchandises concernées.

3. L'UENF et l'OEB ont été invitées à soumettre une proposition officielle. Elles ont étudié les résultats ressortant des inspections effectuées sur la base d'un intervalle de deux ans et demi et ont conclu que cette prescription n'entraînait aucune amélioration de la sécurité. D'autres données complémentaires, contenues dans les documents informels INF.7 et Add.1 à 4, sont également mentionnées.

I. Résumé du document informel INF.17 présenté à la trentième session

Observation 12, colonne 20, tableau C

Selon l'observation 12 :

e) Avant chaque chargement de ces matières les citernes à cargaison doivent être visitées et inspectées afin de vérifier l'absence de contamination, de dépôts de rouille importants et de défauts de structure visibles.

Lorsque des citernes à cargaison sont affectées en permanence au transport de ces matières ces inspections doivent être effectuées au minimum tous les deux ans et demi.

Transport par barge

4. Selon l'ADN, l'oxyde de propylène (n° ONU 1280) et le mélange d'oxyde d'éthylène et d'oxyde de propylène (n° ONU 2983) doivent au minimum être transportés dans un bateau-citerne du type C 11. Au cours des dernières décennies, ces produits ont été transportés par des barges de transport dédié relevant du type G 11 en raison de l'absence de barges du type C 11 sur le marché. Les clients (expéditeurs), qui ont des exigences élevées en matière de transport et de qualité de ces produits, vérifient régulièrement les cargaisons.

Inspection superflue, aucune amélioration de la sécurité

5. Une inspection de la citerne tous les deux ans et demi n'est d'aucune utilité et ne permet pas d'accroître la sécurité pour les raisons suivantes :

- Étant donné que le transport s'effectue sous atmosphère inerte, il n'y a aucune présence d'oxygène et la rouille ne peut donc pas apparaître ;
- Les données relatives aux tests/inspections ont révélé des résultats négatifs concernant la présence de contamination, de dépôts de rouille importants et de défauts de structure visibles, confirmant l'expérience pratique en la matière. Ces données ont été observées de manière régulière (voir document informel INF.17 de la trentième session) ;
- La législation en matière de citernes à pression à terre contenant les mêmes produits prévoit un intervalle de six ans entre les inspections ;
- Les prescriptions relatives aux inspections semblent avoir été fondées sur les règlements de l'OMI (avant 1983), conçues pour s'appliquer aux citernes destinées au transport de produits chimiques liquides (construction plus légère) et aux citernes à cargaison isolées, plutôt qu'aux citernes à pression indépendantes, telles que celles relevant du type G 11 (non isolées).

II. Données supplémentaires

6. L'UENF et l'OEB jugent utile de fournir des données complémentaires permettant de démontrer le caractère superflu de l'intervalle d'inspection de deux ans et demi. De plus amples informations sont disponibles dans le document informel INF.7 et les additifs 1 à 4.

a) Rapport sur l'intervalle d'inspection des citernes destinées au transport d'oxyde de propylène – Tank Assist (INF.7/Add.1)

Ce rapport a été établi par un expert indépendant du transport de marchandises pour le compte de la société Chemgas Shipping.

Il donne des explications précises sur les points suivants :

- i) Les raisons pour lesquelles l'oxyde de propylène n'endommage pas les citernes à cargaison ;
- ii) Les règlements de l'OMI concernant les inspections INTERNES des citernes ont été établis parce que les citernes à cargaison des navires de mer étaient souvent isolées, ce qui rendait l'inspection externe impossible. Les citernes à cargaison non isolées présentes à bord de barges du type G 11 peuvent aisément faire l'objet d'une inspection externe, dans la cale de chargement ;
- iii) La législation pour les navires de mer, qui concerne les citernes atmosphériques non pressurisées (pour les liquides), a été intégrée à l'ADN(R) mais en vue de l'appliquer aux citernes à pression.

b) Rapport d'inspection et essais sur les citernes à cargaison de l'ex-Chemgas 17 – constructeur Siemerink (INF.7/Add.2)

Le rapport indique, au moyen de données de mesure, que, même après quarante ans de service, les citernes à cargaison du type G 11 ne présentent aucune diminution de l'épaisseur des parois et sont, de manière générale, « à l'état neuf ».

c) Rapport d'inspection du MTS Chubasco aux fins du renouvellement de classe, comprenant les données relatives à l'inspection de la citerne à cargaison (INF.7/Add.3)

Ce rapport, publié par le groupe MME pour le compte de la société de classification Bureau Veritas, constate l'état des citernes à cargaison de la barge MTS Chubasco, construite en 2001, au moment de son renouvellement de classe en 2017 (des photographies de l'inspection interne de la citerne sont consultables aux pages 4, 5 et 6). Pendant seize ans, la barge a transporté différents types de gaz, dont, durant plusieurs années, de l'oxyde de propylène. Ce rapport tend lui aussi à prouver que les produits transportés n'ont aucun effet sur les citernes à cargaison.

d) Déclaration de Bureau Veritas : règles de classification et qualité du matériel (INF.7/Add.4)

Le Bureau Veritas a été prié d'examiner la question et a fait une déclaration au sujet des règles de classification, à la lumière des inspections internes effectuées sur les citernes de la barge MTS Rene 19 relevant du type G 11 de l'ADN et des résultats confirmant l'absence presque totale de diminution de l'épaisseur des parois. Cette barge, qui a transporté de l'oxyde de propylène pendant plus de dix ans, a été sélectionnée pour servir de référence.

Conclusion

7. Compte tenu de ce qui précède, on peut conclure que le maintien de l'obligation de procéder à une inspection interne des citernes tous les deux ans et demi ne contribue pas à renforcer le niveau de sécurité et, partant, que la périodicité de contrôle peut être portée à cinq ans, conformément au cycle de renouvellement de classe habituel, sans que cela porte atteinte à la sécurité.

Proposition

8. L'UENF et l'OEB proposent de supprimer le deuxième paragraphe de l'alinéa e) de l'observation 12 et d'insérer ce qui suit :

« Lorsque des citernes à cargaison sont affectées en permanence au transport de ces matières, aucune inspection interne répétitive n'est exigée en plus de l'inspection interne initiale effectuée au moment du premier chargement. Une inspection interne supplémentaire de la citerne doit être réalisée lors des visites périodiques spéciales ».

L'alinéa e) de l'observation du chapitre 3.2.3.1 serait donc libellé comme suit :

e) Avant chaque chargement de ces matières, les citernes à cargaison doivent être visitées et inspectées afin de vérifier l'absence de contamination, de dépôts de rouille importants et de défauts de structure visibles.

~~*Lorsque des citernes à cargaison sont affectées en permanence au transport de ces matières, ces inspections doivent être effectuées au minimum tous les deux ans et demi.*~~

Lorsque des citernes à cargaison sont affectées en permanence au transport de ces matières, aucune inspection interne répétitive n'est exigée en plus de l'inspection interne initiale effectuée au moment du premier chargement. Une inspection interne supplémentaire de la citerne doit être réalisée lors des visites périodiques spéciales.
