



---

**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-troisième session**

Genève, 27-31 août 2018

Point 4 b) de l'ordre du jour provisoire

**Propositions d'amendements au Règlement annexé à l'ADN :  
autres propositions****Proposition d'améliorations d'ordre rédactionnel pour une  
plus grande lisibilité et utilité de l'ADN : conteneurs-citernes  
et conteneurs****Transmise par l'Union européenne de la navigation fluviale (UENF)  
et l'Organisation européenne des bateliers (OEB)\*. \*\***

Documents connexes :	ECE/TRANS/WP.15/AC.2/66 Document informel INF.20 de la trente-deuxième session (sous-section C)
----------------------	---

**Introduction**

1. L'UENF et l'OEB ont reçu de leurs membres participant à leurs réunions sur les marchandises dangereuses, ainsi que des formateurs ADN ayant rejoint le groupe de travail informel de la formation des experts (AIG Sachkundigenausbildung), plusieurs propositions d'amélioration, principalement d'ordre rédactionnel, en vue du renforcement de la lisibilité et de l'utilité de l'ADN, qui témoignaient d'une volonté de clarification en général et visaient en particulier les équipages des barges, en tant qu'utilisateurs pratiques et experts de l'ADN à bord des barges.

---

\* Diffusée en langue allemande par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2018/48.

\*\* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2018-2019 (ECE/TRANS/2018/21/Add.1, module 9.3).



2. À la trente-deuxième session du Comité de sécurité de l'ADN, la présente proposition a été présentée au nom de l'UENF et de l'OEB. Le Comité a invité les représentants de ces deux organisations à tenir compte des observations formulées et à soumettre une proposition révisée, sous une cote officielle, à la trente-troisième session. La proposition figurant dans le présent document répond à cette demande.

3. L'UENF et l'OEB invitent le Comité de sécurité à envisager de modifier l'ADN afin d'éviter toute confusion entre les fonctions respectives du conteneur-citerne et du conteneur.

### **Proposition : modifier les paragraphes 7.1.0.5.0.2 et 7.1.6.12 de l'ADN**

4. Exposé du problème : Il a été fait part d'un problème rencontré lors de la formation des experts à propos des conteneurs-citernes, s'agissant des paragraphes 7.1.5.0.2 (Signalisation) et 7.1.6.12 (Ventilation). La façon dont les textes sont rédigés peut donner à penser qu'un conteneur-citerne est un type de conteneur, ce qui n'est pas le cas.

5. Le paragraphe du « VE02 » concernant l'exemption de la signalisation au moyen de cônes bleus et de l'obligation de ventilation n'est donc pas tout à fait clair, et il est mal interprété par les équipages des barges voire par les autorités.

6. Dans la définition du terme « conteneur » donnée au chapitre 1.2, seul un nota précise que les conteneurs-citernes sont exclus du champ d'application de la définition du terme « conteneur ».

7. Il serait utile d'ajouter un nota au 7.1.0.5.0.2 et au 7.1.6.12 afin de clarifier ces paragraphes et d'éviter les malentendus inutiles.

8. Parfois, les cônes bleus ne sont pas utilisés alors qu'ils sont obligatoires, par exemple pendant le transport d'un conteneur-citerne unique contenant 20 tonnes de matières de la classe 3, groupe d'emballage II. Dans ce cas, les circonstances décrites au 7.1.5.0.2 ne sont pas applicables, ce qui n'est pas toujours clair.

9. Concernant le 7.1.6.12 : dans ce contexte de ventilation également, un conteneur-citerne n'est pas un conteneur. Mais pendant le transport des conteneurs-citernes, si l'on soupçonne que les cales ne sont pas exemptes de gaz, elles doivent être ventilées (non seulement lors du transport de conteneurs, mais aussi pour celui de conteneurs-citernes).

10. Proposition de clarification : ajouter une nouvelle phrase à la fin du 7.1.5.0.2 (le texte nouveau est en caractères gras) :

« **7.1.5.0.2** Les bateaux transportant des marchandises dangereuses énumérées au tableau A du chapitre 3.2 en colis placés exclusivement dans des conteneurs doivent montrer les cônes bleus ou feux bleus en nombre indiqué dans la colonne (12) du tableau A du chapitre 3.2 pour autant que :

- trois cônes bleus ou trois feux bleus sont exigés ; ou
- deux cônes bleus ou deux feux bleus sont exigés, il s'agit d'une matière de la classe 2 ou le groupe d'emballage I est indiqué dans la colonne (4) du tableau A du chapitre 3.2 et la masse brute totale de ces marchandises dangereuses est supérieure à 30 000 kg ; ou
- un cône bleu ou un feu bleu est exigé, il s'agit d'une matière de la classe 2 ou le groupe d'emballage I est indiqué dans la colonne (4) du tableau A du chapitre 3.2 et la masse brute totale de ces marchandises dangereuses est supérieure à 130 000 kg.

**Les dispositions du présent paragraphe ne s'appliquent pas au transport des conteneurs-citernes. ».**

Ajouter « ou dans des conteneurs-citernes » au paragraphe 7.1.6.12 comme indiqué ci-dessous (le texte nouveau est en caractère gras).

« **7.1.6.12 Ventilation**

Les prescriptions supplémentaires suivantes doivent être remplies lorsqu'elles sont indiquées à la colonne (10) du tableau A du chapitre 3.2 :

...

VE02 : Les cales contenant ces matières doivent être ventilées, l'équipement de ventilation fonctionnant à plein rendement, lorsque l'on constate après une mesure que les cales ne sont pas exemptes de gaz provenant de la cargaison. Ces mesures doivent être effectuées immédiatement après le chargement. Une mesure de contrôle doit être répétée une heure plus tard. Les résultats des mesures doivent être consignés par écrit.

Alternativement, à bord des bateaux qui ne transportent ces marchandises que dans des conteneurs *ou des conteneurs-citernes* dans des cales ouvertes, les cales contenant ces conteneurs peuvent n'être ventilées, l'équipement de ventilations fonctionnant à plein rendement, que si l'on soupçonne que les cales ne sont pas exemptes de gaz provenant de la cargaison.

Avant le déchargement, le déchargeur doit être informé de ces soupçons. ».

## **Incidences sur la sécurité**

11. Pour l'essentiel, cette proposition ne change rien à l'objet des paragraphes concernés. Ces paragraphes devraient normalement être mieux compris par le personnel de bord, ce qui améliorera la sécurité en ce qui concerne les cônes bleus et la ventilation à bord de barges à cargaison sèche lors du transport de conteneurs-citernes.

---