

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

25 August 2018

Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses**French**

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**

7.2.3.29.1 – Canot**Communication du Gouvernement de l'Allemagne**

<i>Résumé</i>	
Résumé analytique :	La deuxième phrase du 7.2.3.29.1 de l'ADN précise les conditions dans lesquelles le canot de service peut être placé dans la zone de cargaison. Le « moyen de sauvetage collectif » requis à cet effet n'est pas défini dans l'ADN. Le renvoi aux «règlements visés à la sous-section 1.1.4.6» n'est pas clair, dans la mesure où des moyens de sauvetage collectifs n'y sont prévus que pour les bateaux à passagers.
Mesure à prendre :	Il conviendrait de compléter les exigences auxquelles doit satisfaire le moyen de sauvetage collectif destiné à remplacer un canot de service dans la zone des logements.
Documents connexes :	Néant

I. Introduction

1. Lors de contrôles effectués à bord de bateaux sur les voies de navigation intérieure allemandes, il a été constaté que, en vertu de la possibilité offerte par le 7.2.3.29.1, deuxième phrase de l'ADN de ne disposer que d'un seul «moyen de sauvetage collectif» dans la zone des logements, sont utilisés des moyens de sauvetage qui, de par leurs dimensions et leur conception, ne peuvent en aucun cas remplacer un canot de service.



2. Les prescriptions auxquelles fait référence la sous-section 1.1.4.6 de l'ADN, c'est à dire d'une part le Règlement de visite des bateaux du Rhin de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin pour les Parties contractantes qui sont des États riverains du Rhin et, d'autre part, la directive 2006/87/CE du 12 décembre 2006 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure pour les États membres de l'UE, ne

prévoient pas de «moyens de sauvetage collectifs» pour les bateaux à marchandises. Ceux-ci n'y sont décrits que pour une utilisation à bord de bateaux à passagers.

II. Demande

3. La deuxième phrase du 7.2.3.29.1 de l'ADN est modifiée pour lire comme suit :

« Il peut néanmoins être placé dans la zone de cargaison s'il y a un ~~moyen de sauvetage collectif conforme aux règlements visés au 1.1.4.6~~ radeau de sauvetage facilement accessible près des logements, satisfaisant aux exigences de ~~l'appendice H, partie 15, article 15.09, paragraphe 5~~ l'article 19.09, chiffre 5, du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN), dans sa version en vigueur*. »

* Disponible sur le site Internet du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure, <https://www.cesni.eu/documents> ».

III. Motif

4. L'ADN ne comporte pas de définition des « moyens de sauvetage collectifs ». Dans les prescriptions auxquelles renvoie le 1.1.4.6, des « moyens de sauvetage collectifs » ne sont prévus que pour les bateaux à passagers, pas pour les bateaux à marchandises. Par conséquent, ce renvoi est inopérant pour les bateaux à marchandises. Il n'est pas précisé s'il y a lieu de recourir aux moyens de sauvetage collectifs prévus pour les bateaux à passagers.

5. La modification proposée vise à décrire clairement quels moyens de sauvetage collectifs sont considérés comme suffisants pour remplacer un canot pneumatique dans la zone du logement.

6. Dans la prescription citée à présent sont mentionnés comme moyens de sauvetage collectifs les canots de service et les radeaux de sauvetage. L'emplacement du canot de service devant être modifié au 7.2.3.29.1 de l'ADN, il ne peut être remplacé que par un radeau de sauvetage. Cela est décrit de manière détaillée dans la prescription mentionnée. L'ajout de «(ou équivalente)» permet de tenir compte du fait que certaines parties contractantes à l'ADN ne sont pas des États riverains du Rhin ou membres de l'Union européenne.

7. Le moyen de sauvetage présenté au paragraphe 1. peut seulement satisfaire aux exigences applicables à un «autre moyen de sauvetage collectif», tel que décrit à l'article 15.09, paragraphe 6, de la directive européenne, à savoir un matériel d'équipement qui est à même de supporter plusieurs personnes se trouvant dans l'eau.

8. Or, cette fonction n'est pas équivalente aux possibilités offertes par un canot de service, lequel permet de s'éloigner du bateau de façon proactive en cas d'urgence. Par conséquent, un matériel d'équipement seulement destiné à supporter plusieurs personnes se trouvant dans l'eau n'est pas considéré comme étant équivalent.

* Disponible sur le site Internet du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure, <https://www.cesni.eu/documents> ».

IV. Sécurité

9. La référence claire et l'utilisation effective de radeaux de sauvetage qui en découle permettent d'améliorer la sécurité des personnes se trouvant dans la zone des logements au moment d'un d'accident ou d'un d'incident à bord. Elles peuvent s'éloigner plus rapidement de la zone de danger.

V. Mise en œuvre

10. L'espace disponible dans la zone des logements sera suffisant aussi pour de tels radeaux de sauvetage. Le coût d'un radeau de sauvetage est estimé à environ 1000 €, ce qui est raisonnable. Les radeaux de sauvetage sont disponibles sur le marché et peuvent être achetés à court terme, de sorte qu'il n'est pas nécessaire de prévoir un délai transitoire.
