



---

**Commission économique pour l'Europe**

Comité des transports intérieurs

**Groupe de travail des transports  
de marchandises dangereuses****Réunion commune d'experts du 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-neuvième session**

Genève, 24-28 janvier 2021

Point 5 b) de l'ordre du jour provisoire

**Propositions d'amendements au Règlement annexé à l'ADN :****Autres propositions****Dispositions relatives aux cofferdams****Communication de l'Union européenne de la navigation fluviale  
(UENF) et de l'Organisation européenne des bateliers (OEB)\* \*\***

<b>Documents connexes :</b>	Document informel INF.21 de la trente-septième session du Comité de sécurité de l'ADN, fourni par l'UENF et l'OEB ; ECE/TRANS/WP.15/AC.2/76, Rapport sur la trente-septième session (par. 49) ; ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/25 (UENF et OEB) ; ECE/TRANS/WP.15/AC.2/78, Rapport sur la trente-huitième session (par. 33 et 34).
-----------------------------	--

**Introduction**

1. Le présent document, qui fait référence au document informel INF.21 de la trente-septième session et au document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/25, s'inscrit dans la perspective de l'examen de la question des « cofferdams ». Aux trente-septième et trente-huitième sessions, il a été question de la sécurité de l'utilisation des cofferdams.
2. Les observations suivantes ont été formulées :
  - a) Pour des raisons de sécurité nautique, le secteur du transport par voies de navigation intérieures souhaite fortement pouvoir utiliser les cofferdams dans certaines

---

\* Diffusé en allemand par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2022/16.

\*\* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2021 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2021 (A/75/6 (Sect.20), par. 20.51).



situations, notamment lorsqu'une barge est vide. Dans la proposition précédente (voir ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/25), les prescriptions relatives aux conditions et au calcul de la stabilité à l'état intact et après avarie sont prises en considération ;

b) Les recherches approfondies de l'UENF et de l'OEB et l'examen de la question par le Comité de sécurité de l'ADN n'ont pas permis d'établir de manière claire pourquoi les barges-citernes construites avant 2000 étaient autorisées à utiliser les cofferdams pour le ballastage (sur la base de dispositions transitoires applicables jusqu'en 2038) alors que les barges plus récentes, construites après 2000, ne l'étaient pas ;

c) Ces dispositions remontent à l'époque des barges à simple coque, qui pouvaient être construites par soudage de plaques et de cadres en acier ou assemblées avec des rivets (clous). Aujourd'hui, toutes les barges-citernes en service sont construites par soudage. Cela a été confirmé par les sociétés de classification recommandées dans le cadre de l'ADN. L'obligation d'une inspection quotidienne est considérée comme inutile ;

d) De toute façon, les cofferdams doivent pouvoir être remplis en cas d'incendie de la salle des machines (9.3.x.20.2 de l'ADN) ;

e) Les cofferdams sont tout à fait comparables aux citernes-ballasts en forme de U entourant les citernes à cargaison des barges à double coque : ces deux types d'espace se déploient entre une paroi qui forme la coque extérieure de la barge et une paroi mitoyenne avec les citernes à cargaison. Les conditions de conservation de ces deux types d'espace sont semblables ;

f) Certaines barges ont à la fois des cofferdams et des citernes-ballasts à l'avant ou à l'arrière de la zone de cargaison ;

g) L'épaisseur des cloisons des cofferdams est soumise au même programme de mesure mis en œuvre par les sociétés de classification dans le cadre du programme de supervision que les autres espaces de la barge. En outre, dans le cadre de la supervision effectuée par les sociétés de classification, les cofferdams doivent être mis à l'épreuve en ce qui concerne la pressurisation tous les 11 ans au moins (voir le 9.3.2.23 et le 9.3.3.23 de l'ADN) ;

h) Si la proposition ci-dessous était adoptée, les dispositions transitoires actuelles pourraient être supprimées.

## Proposition

3. Afin de renforcer la sécurité et pour éviter qu'il y ait dans l'ADN des dispositions obsolètes concernant l'utilisation des cofferdams, qui ne contribuent pas à la sécurité, l'UENF et l'OEB proposent ce qui suit :

a) *Modifier le libellé du 7.2.3.1.1 de l'ADN :*

« **7.2.3.1** *Accès aux citernes à cargaison, citernes à restes de cargaison, chambres des pompes à cargaison sous pont, cofferdams, espaces de double coque, doubles fonds et espaces de cales ; contrôles*

7.2.3.1.1 Les cofferdams doivent être vides *lorsque les citernes à cargaison sont remplies*. Ils doivent être examinés *fréquemment, au moins une fois par mois, une fois par jour* pour vérifier qu'ils sont secs (eau de condensation exceptée). ».

b) *7.2.3.20 de l'ADN : supprimer la première phrase et ajouter « Les cofferdams qui ne sont pas aménagés en locaux de service » dans la deuxième phrase :*

« **7.2.3.20** **Ballastage à l'eau**

7.2.3.20.1 ~~Les cofferdams et~~ Les espaces de cales contenant des citernes à cargaison isolées ne doivent pas être remplis d'eau.

**Les cofferdams qui ne sont pas aménagés en locaux de service**, les espaces de double coque, les doubles fonds et les espaces de cales qui ne contiennent pas de citernes à cargaison isolées peuvent être lestés avec de l'eau de ballastage à condition :

- Que les citernes à cargaison soient vides ;
- Qu'il ait été tenu compte de cette situation particulière dans les calculs de stabilité à l'état intact et en cas d'avarie ;
- Que cela ne soit pas interdit à la colonne (20) du tableau C du chapitre 3.2. ».

c) Ajouter le segment « *Les cofferdams qui ne sont pas aménagés en locaux de service* » au 9.3.2.11.5 et au 9.3.3.11.5 :

« 9.3.2/3.11.5 Les espaces de double coque, **les cofferdams qui ne sont pas aménagés en locaux de service** et les doubles fonds dans la zone de cargaison doivent être aménagés pour être remplis d'eau de ballastage uniquement. Les doubles fonds peuvent toutefois servir de réservoirs à carburant à condition d'être conformes aux prescriptions du 9.3.2/3.32. ».

4. En conséquence, la disposition transitoire 1.6.7.2.2.2 devrait être supprimée :

1.6.7.2.2.2 Tableau des dispositions transitoires générales – Bateaux-citernes		
Paragraphes	Objet	Délai et observations
7.2.3.20.1	Eaux de ballastage Interdiction de remplir d'eau les cofferdams	N.R.T. Renouvellement du certificat d'agrément après le 31 décembre 2038 Jusqu'à cette échéance les prescriptions suivantes sont applicables à bord des bateaux en service : Les cofferdams peuvent être remplis d'eau lors du déchargement pour donner de l'assiette et pour permettre un assèchement si possible exempt de restes. <u>Pendant que le bateau fait route, les cofferdams ne peuvent être remplis d'eau de ballastage que lorsque les citernes à cargaison sont vides.</u>

5. L' UENF et l'OEB invitent le Comité de sécurité de l'ADN à examiner la présente proposition.