



---

**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)****Quarantième session**

Genève, 22-26 août 2022

Point 4 b) de l'ordre du jour provisoire

**Propositions d'amendements au Règlement annexé à l'ADN :  
autres propositions****Dégazage des bateaux-citernes de navigation intérieure  
dans une station de réception – Soupape basse pression  
à ressort****Communication des Gouvernements allemand et néerlandais\* \*\****Résumé*

**Documents de référence :** ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2020/36 (Pays-Bas)  
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/3 (Allemagne)  
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/76 (rapport de la  
trente-septième session), par. 67 à 70.

**Introduction**

1. Sur la base des documents ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2020/36 et ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/3, le Comité de sécurité avait examiné, à sa trente-septième session, certaines propositions d'amendements visant à améliorer les dispositions relatives au dégazage des bateaux destinés au transport de marchandises dans les stations de dégazage. En ce qui concerne les propositions visant à ajouter une soupape au niveau de l'orifice d'aspiration d'air ambiant dans une citerne à cargaison pour le dégazage, le Comité de

---

\* Diffusé en allemand par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2022/40.

\*\* A/76/6 (Sect. 20), par. 20.76.



sécurité avait demandé qu'on lui soumette un document supplémentaire avant de se prononcer.

2. Il était parvenu aux conclusions suivantes :

« 69. Le Comité de sécurité a estimé que l'installation de soupapes à basse pression ou de soupapes à vide supplémentaires n'était pas une obligation. Le représentant de l'Allemagne a insisté sur la nécessité de clarifier les dispositions relatives au dégazage des bateaux dans les stations de réception.

70. Le Comité de sécurité a convenu de procéder à un examen final des propositions à sa prochaine session. ».

3. Dans le cadre de discussions bilatérales, auxquelles ont participé des représentants de l'Union européenne de la navigation fluviale (UENF) et de l'Organisation européenne des bateliers (OEB), l'Allemagne et les Pays-Bas ont réexaminé les documents soumis précédemment et demandent au Comité de sécurité d'étudier l'approche modifiée, dont on trouvera les détails ci-après. Les principales justifications énoncées aux paragraphes 4 et 5 du document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/3 (Allemagne) restent d'actualité.

## Propositions d'amendements

(les modifications qu'il est proposé d'apporter figurent en caractères gras soulignés pour les ajouts, et biffés pour les suppressions)

4. Modifier l'alinéa i) du paragraphe 1.4.2.2.1, comme suit :

« s'assurer que pendant le chargement, le transport, le déchargement, **le dégazage** et toute autre manutention de marchandises dangereuses dans les cales ou dans les citernes à cargaison, les prescriptions particulières sont observées ; ».

5. Modifier l'alinéa b) du paragraphe 1.4.3.8.1, comme suit :

« s'assurer que, lorsque cette prescription est indiquée au 7.2.3.7.2.3, **tous les conduits** de la station de réception qui **sont reliés** au bateau en cours de dégazage **soient munis** d'un coupe-flammes afin de protéger le bateau contre les détonations et les passages de flammes provenant de la station de réception. ».

6. Modifier le paragraphe 7.2.3.7.2.3 comme suit :

« Le dégazage dans une station de réception peut être effectué à l'aide de la tuyauterie de chargement et de déchargement ou de la conduite d'évacuation de gaz, pour évacuer les gaz et les vapeurs des citernes à cargaison, l'autre tuyauterie servant à prévenir tout dépassement de la surpression ou dépression maximale admissible des citernes.

Les tuyauteries doivent faire partie d'un système fermé, ou, si elles sont utilisées pour prévenir tout dépassement de la dépression maximale admissible dans les citernes à cargaison, être équipées d'une soupape ~~basse pression à ressort~~ **de dépression supplémentaire** fixe ou mobile, **conformément au 9.3.2.62 ou au 9.3.3.62**, munie d'un coupe-flammes (groupe/sous-groupe d'explosion conformément à la colonne (16) du tableau C du chapitre 3.2) si la protection contre les explosions est exigée (colonne (17) du tableau C du chapitre 3.2). ~~Cette soupape basse pression doit être montée de manière que, dans des conditions normales d'exploitation, la soupape de dépression ne soit pas activée.~~ Une soupape fixe ou l'orifice auquel est raccordée une soupape mobile doit rester obturé(e) par une bride borgne lorsque le bateau n'est pas en cours de dégazage dans une station de réception.

Toutes les tuyauteries entre le bateau dégazant et la station de réception doivent être équipées de coupe-flammes appropriés si la protection contre les explosions est exigée à la colonne (17) du tableau C du chapitre 3.2. Les prescriptions pour les tuyauteries à bord sont les suivantes : groupe d'explosion/sous-groupe selon la colonne (16) du tableau C du chapitre 3.2. ».

7. Modifier le 8.6.4, question 6.2, et ajouter la note de bas de page \*\*\*, comme suit :

<p><b>6.2 a)</b> L'orifice d'aspiration d'air <b><u>destiné à équilibrer la pression dans une citerne à cargaison</u></b> fait-il partie d'un système fermé ou est-il muni d'une soupape <del>basse pression à ressort</del> <b><u>de dépression supplémentaire à bord du bateau ?</u></b></p>	<p><b>O**</b></p>	
<p><b>6.2 b)</b> <b><u>L'orifice d'aspiration d'air destiné à équilibrer la pression dans une citerne à cargaison fait-il partie d'un système fermé ou est-il muni d'une soupape de dépression supplémentaire à terre ?</u></b></p>		<p><b>O**, ***</b></p>

\* Ne s'applique pas si le vide sert à générer des flux d'air.

\*\* Ne s'applique que si le vide sert à générer des flux d'air.

\*\*\* Ne s'applique que si l'orifice d'aspiration d'air se trouve dans une tuyauterie de la station de réception à terre.

8. Supprimer le 9.3.1.62.
9. Remplacer les textes des 9.3.2.62 et 9.3.3.62 par ce qui suit (pour « x », comprendre « 2 ou 3 ») :

**« 9.3.x.62 Soupape de dépression supplémentaire pour le dégazage dans une station de réception**

**L'orifice de la tuyauterie de chargement et de déchargement ou de la conduite d'évacuation, utilisé dans les stations de réception pour assurer une arrivée d'air ambiant afin de prévenir tout dépassement de la dépression maximale admissible (voir 7.2.3.7.2.3), doit être muni d'une soupape de dépression supplémentaire fixe ou mobile. Lorsque l'arrivée d'air ambiant est assurée au moyen d'un tuyau dont une extrémité se trouve à terre, l'extrémité ouverte du tuyau doit être équipée de ce même type de soupape.**

**La pression de déclenchement de la soupape de dépression supplémentaire doit être réglée de manière que, dans des conditions normales d'exploitation, la soupape de dépression prévue au 9.3.x.22.4 ne soit pas activée pendant le dégazage.**

**Si la liste des matières du bateau selon le 1.16.1.2.5 contient des matières pour lesquelles la protection contre les explosions est exigée à la colonne (17) du tableau C du chapitre 3.2, la soupape doit être munie d'un coupe-flammes résistant aux déflagrations. Lorsque le bateau n'est pas en cours de dégazage dans une station de réception, la soupape fixe ou l'orifice auquel est raccordée une soupape mobile doit être obturé(e) par une bride borgne.**

**NOTA : Le 7.2.4.22.1 s'applique à l'ouverture de cet orifice.** ».

## Justification

10. Les amendements ci-dessus sont proposés afin de ne plus prescrire dans l'ADN que la soupape de dépression supplémentaire soit « à ressort », car il n'est pas possible dans la pratique d'installer une soupape basse pression à ressort de manière à empêcher l'ouverture de la soupape de dépression dans des conditions normales d'exploitation. En outre, ils visent à préciser que la soupape de dépression supplémentaire doit être utilisée dans les cas où aucun flux d'air ne provient d'une installation à terre pendant le dégazage au niveau de l'orifice qui sert à assurer une arrivée d'air ambiant afin d'éviter une dépression intérieure intempestive dans la citerne à cargaison. Les amendements proposés aux paragraphes 6, 7 et 9 ci-dessus tiennent compte de ce point.

11. Les amendements au paragraphe 4 ci-dessus tendent à préciser la responsabilité du transporteur, dans la mesure où il n'est pas évident que le dégazage puisse être considéré comme faisant partie de « toute autre manutention de la cargaison ».

12. L'amendement au paragraphe 5 ci-dessus tient compte de la possibilité que plus d'une tuyauterie de la station de réception puisse être raccordée au bateau pendant une opération de dégazage.

14. Le premier amendement au 7.2.3.7.2.3 se justifie par le changement de désignation de la « soupape basse pression à ressort », qui devient « soupape de dépression supplémentaire ». Deuxièmement, il est proposé de déplacer dans le chapitre 9 les prescriptions relatives à la pression de déclenchement et à l'obturation de la soupape de dépression supplémentaire fixe ou mobile par une bride borgne.

15. Les modifications proposées au 8.6.4 tendent à apporter une précision et à reformuler en conséquence le point 9.3.x.62.

16. Le nouveau libellé des paragraphes 9.3.2.62 et 9.3.3.62 comprend les modifications suivantes :

- En anglais, « aperture » est remplacé par « opening », terme habituellement utilisé dans l'ADN ;
- Le texte est clarifié car l'orifice à bord du bateau sert à assurer l'arrivée d'air ambiant et non l'extraction de gaz ou de vapeurs de la citerne à cargaison ;
- L'Allemagne et les Pays-Bas sont informés que les stations de réception fournissent parfois deux tuyaux à raccorder à la citerne à cargaison. L'un d'eux est destiné à l'extraction des gaz ou de vapeurs de la citerne à cargaison, tandis que l'autre est relié côté terre, où il sert à assurer l'admission d'air ambiant. Dans la mesure où cette procédure comporte les mêmes risques et dangers, il est proposé de protéger de la même manière l'extrémité du tuyau côté terre.

17. Les bateaux du type G ne sont pas dégazés au moyen d'une soupape de dépression supplémentaire pour assurer une arrivée d'air ambiant et ainsi prévenir tout dépassement de la dépression maximale admissible. Par conséquent, il n'est pas nécessaire d'intégrer dans le chapitre 9.3.1 les prescriptions relatives à la soupape de dépression supplémentaire.

## **Faisabilité**

18. La présente proposition vise à rectifier la dénomination de la soupape qui doit être utilisée lors du dégazage au niveau de l'orifice de la tuyauterie utilisée pour éviter une dépression intempestive. Cette soupape ne peut pas être à ressort et empêcher dans le même temps l'actionnement de la soupape de dépression ; l'absence de ressort (qui suppose d'utiliser d'autres méthodes reposant, par exemple, sur le poids/la gravité) permet une ouverture plus précoce que sur les soupapes à dépression classiques. La présente proposition permet donc de renforcer l'applicabilité de l'ADN. Toutes les autres propositions sont des amendements de conséquence ou des précisions.

## **Applicabilité**

19. Si la soupape n'est plus qualifiée de « soupape à ressort » dans l'ADN, l'applicabilité de cet instrument est renforcée puisque le cas impossible d'une soupape basse pression à ressort qui empêcherait l'actionnement de la soupape de dépression est supprimé de l'ADN.

## **Mesure à prendre**

20. Le Comité de sécurité est invité à prendre connaissance des propositions d'amendements figurant dans les paragraphes 4 à 9 ci-dessus et à y donner la suite qu'il jugera appropriée.