



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 3 c) de l'ordre du jour provisoire

**Mise en œuvre de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) :
Interprétation du Règlement annexé à l'ADN**

Surveillance du chargement et du déchargement, surveillance depuis la terre**Communication du Gouvernement néerlandais*.*****Résumé*

Résumé analytique :	Aucun
Mesure à prendre :	Aucune
Documents connexes :	ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/18 (Pays-Bas) ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/32 (Allemagne) ECE/TRANS/WP.15/AC.2/56, par. 16 à 19 – Rapport sur les travaux de la vingt-septième session

Introduction

1. À sa vingt-septième session, le Comité de sécurité de l'ADN avait examiné trois interprétations nationales présentées par les Pays-Bas. L'une des interprétations adoptées par le Comité de sécurité de l'ADN portait sur la surveillance des opérations de chargement et de déchargement (8.6.3, question 10) (sous 7.2.4.25.5 sur le site Web de la CEE).

* Diffusé en allemand par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2022/49.

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



2. Cette interprétation concerne la surveillance des opérations de chargement et de déchargement à bord et à terre. La surveillance à terre peut être effectuée grâce à des moyens techniques (auxiliaires) et doit être exécutée par le remplisseur/déchargeur. Selon cette interprétation, la surveillance à terre doit porter sur un rayon d'au moins 3 mètres autour du collecteur utilisé pour le chargement ou le déchargement. Dans la pratique, cela signifie que, dans de nombreux cas, la surveillance à terre est limitée à la zone d'un rayon de 3 mètres autour du collecteur.

3. L'organe néerlandais chargé des inspections a constaté que tous les incidents survenant lors du chargement et du déchargement ne se produisaient pas dans la zone d'un rayon de 3 mètres autour du collecteur utilisé pour le chargement ou le déchargement. Lorsqu'un incident se produit au-delà de cette zone d'un rayon de 3 mètres, les personnes chargées de la surveillance à terre ne le voient pas. Les interventions risquent alors d'être retardées, ce qui peut entraîner des déversements de plus grande ampleur. De plus, l'incident est alors constaté par la personne à bord du bateau, qui est susceptible d'être plus directement exposée à la substance déversée et qui pourrait donc réagir en paniquant, faire un malaise et/ou se blesser (en glissant sur le produit déversé).

4. La délégation néerlandaise souhaiterait déterminer, avec les États membres du Comité de sécurité de l'ADN, si la zone de surveillance à terre doit être élargie afin de permettre de détecter également les déversements au-delà du rayon de 3 mètres autour du collecteur. Grâce à cette modification, le temps de réaction pourrait être raccourci, ce qui permettrait de limiter les déversements. Plus important encore, les incidents seraient plus susceptibles d'être remarqués par des personnes plus éloignées de l'endroit où ils se produisent, ce qui réduirait les risques d'exposition et les réactions de panique, et permettrait de prendre des décisions de manière plus sereine en cas d'incident.

5. L'interprétation concernée figure à l'annexe de la présente proposition (8.6.3 de l'ADN).

6. Si le Comité de sécurité de l'ADN souscrit à l'avis de la délégation néerlandaise selon lequel la surveillance à terre doit être étendue au-delà de la zone entourant directement le collecteur, l'interprétation actuelle doit être modifiée. Toutefois, il pourrait également être nécessaire de modifier la question 10 du 8.6.3 de l'ADN et l'explication y afférente. La délégation néerlandaise est disposée à élaborer un document dans lequel figureraient des propositions pertinentes concernant la modification de l'interprétation et/ou de l'ADN.

Annexe

Surveillance

<i>Disposition</i>	<i>Texte de l'ADN</i>	<i>Interprétation</i>
8.6.3, question 10 (voir aussi 1.4.3.3 u) et 1.4.3.7.1 l))	Une surveillance appropriée permanente est-elle assurée pour toute la durée du chargement ou du déchargement ?	Pendant les opérations de chargement et de déchargement, une surveillance appropriée doit être assurée sans interruption, c'est-à-dire de façon permanente.

Explication

1. Le chargement ou le déchargement doit être surveillé aussi bien à bord qu'à terre de manière à empêcher tout risque d'incident dans la zone des tuyauteries à cargaison reliant le bateau et l'installations à terre.
2. Lorsque la surveillance est effectuée grâce à des moyens techniques (auxiliaires), il doit être convenu entre l'installation à terre et le bateau de quelle manière la surveillance est assurée.
3. L'efficacité de la surveillance doit être assurée, ce qui suppose que la surveillance tant à bord qu'à terre doit permettre de remarquer immédiatement tout incident et ce, en toutes circonstances.
4. La surveillance à terre doit être effectuée par le remplisseur/déchargeur des citernes à cargaison et porter sur la zone comprise entre le raccordement des conduites d'évacuation de gaz (à bord) aux conduites de retour de gaz (à terre) et le raccordement des conduites d'évacuation de gaz (à bord) au collecteur utilisé, y compris sur la zone d'un rayon d'au moins 3 mètres autour du collecteur.

Justification

5. Pour les cargaisons liquides, il est essentiel de surveiller l'ensemble des opérations de chargement et de déchargement. Tout risque de perte imminente de cargaison devrait être détecté immédiatement et entraîner des mesures appropriées.
6. La responsabilité de cette surveillance incombe à la fois à l'équipage à bord du bateau et au personnel de l'installation à terre chargé du chargement ou du déchargement.
7. La surveillance devrait donc être assurée en permanence tout au long des opérations de chargement et de déchargement.