

**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)**

Quarante-troisième session

Genève, 22-26 janvier 2024

Point 5 b) de l'ordre du jour provisoire

**Propositions d'amendements au Règlement annexé à l'ADN :
autres propositions**

**7.2.4.22 (ouverture d'orifices et ajout d'additifs
supplémentaires)****Communication de FuelsEurope*, *****Résumé*

Documents connexes : Document informel INF.19 de la quarante et unième session ECE/TRANS/WP.15/AC.2/84, par. 37 (rapport sur la quarante et unième session)
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/47
Document informel INF.32 de la quarante-deuxième session ECE/TRANS/WP.15/AC.2/86, par. 24 (rapport sur la quarante-deuxième session)

Résumé analytique : Le présent document contient un ensemble de propositions visant à répondre aux besoins des professionnels du secteur pour ce qui est d'autoriser l'ajout d'additifs supplémentaires à bord de bateaux-citernes de navigation intérieure selon des modalités et conditions bien définies. Un tel ajout peut être nécessaire dans le cas où la concentration d'additifs dans le produit transporté à bord s'avère trop faible. Les propositions de révision intégrale du 7.2.4.22 ne prévoient cette possibilité que pour les stabilisateurs, alors que le secteur est contraint de respecter un dosage suffisant d'autres additifs dans les cargaisons pour satisfaire aux prescriptions découlant d'autres réglementations.

* Diffusée en allemand par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2024/20.

** A/78/6 (Sect. 20), tableau 20.5.



Autoriser l'ajout d'additifs supplémentaires permettrait de limiter au mieux les risques liés aux opérations de déchargement, de chargement et de transport qui devraient autrement être réalisées, puisque la cargaison devrait être renvoyée à l'installation de chargement pour que la quantité d'additifs soit corrigée à terre.

Mesures à prendre : Prévoir la possibilité d'ajouter des additifs supplémentaires à bord des bateaux dans des circonstances clairement définies sur la base des propositions existantes et permettre de continuer à utiliser en toute sécurité les installations de dosage mobiles à bord des bateaux.

Introduction

1. À la session du Comité de sécurité de l'ADN tenue en août 2023, le représentant de l'Allemagne a proposé de faire le point sur les observations complémentaires reçues au sujet de l'ouverture d'orifices, en vue des discussions qui auraient lieu à la session de janvier 2024. Une liste des paragraphes concernés figure dans le rapport publié sous la cote ECE/TRANS/WP.15/AC.2/86.

2. FuelsEurope salue les propositions figurant dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/47. Cependant, le secteur a fait remarquer qu'elles ne tenaient pas pleinement compte des besoins des remplisseurs dans le déroulement opérationnel d'un transport de marchandises dangereuses liquides.

3. Les besoins susmentionnés concernent l'ajout d'additifs supplémentaires à bord des bateaux-citernes de navigation intérieure. FuelsEurope soumet dans le présent document des propositions s'appuyant sur celles formulées dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/47, afin de faciliter les débats et la comparaison des dispositions.

4. À l'instar de l'ajout de stabilisateur supplémentaire décrit dans la proposition de l'Allemagne, l'ajout d'autres additifs à bord peut également être effectué sans danger.

5. Les propositions sont en parfait accord avec les principes de l'ADN, repris ci-dessous, tels que convenus entre les Parties contractantes, à savoir :

**« ACCORD EUROPÉEN RELATIF AU TRANSPORT INTERNATIONAL
DES MARCHANDISES DANGEREUSES PAR VOIES
DE NAVIGATION INTÉRIEURES (ADN)**

LES PARTIES CONTRACTANTES,

DÉSIREUSES d'établir d'un commun accord des principes et des règles uniformes aux fins :

a) d'accroître la sécurité des transports internationaux des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures ;

b) de contribuer de manière efficace à la protection de l'environnement, par la prévention de la pollution qui pourrait résulter d'accidents et d'incidents au cours de ces transports ; et

c) de faciliter les opérations de transport et de promouvoir le commerce international. ».

I. Propositions visant à permettre l'ajout d'additifs supplémentaires

6. FuelsEurope propose de modifier le 7.2.4.22.1. Cette modification ayant une incidence sur d'autres dispositions, il est également tenu compte de ces dernières. Il est donc

proposé d'apporter des modifications au 7.2.4.22 (les modifications figurent en caractères **gras et soulignés** pour les ajouts et ~~biffés~~ pour les suppressions).

7. Modifier le 7.2.4.22 (« Ouverture d'orifices des citernes à cargaison (généralités) ») comme suit :

- 7.2.4.22.1, ajouter un nouveau tiret libellé comme suit :

« **pour l'ajout d'autres additifs dans des cas exceptionnels, après le chargement mais avant le début du voyage, ou après la fin du voyage mais avant le déchargement.** ».

- 7.2.4.22.6, lire : « Si la conduite d'évacuation de gaz est équipée d'un coupe-flammes au point de raccordement à la citerne à cargaison, conformément au 9.3.2.22.4 b)/9.3.3.22.4 d), le carter de ce coupe-flammes peut être ouvert à des fins de prise d'échantillons, d'inspection visuelle, de détermination du niveau de remplissage de la citerne ou d'ajout de stabilisateurs **ou d'autres additifs** après le chargement. ».
- 7.2.4.22.11, lire : « En cas d'opération d'inspection visuelle, de détermination du niveau de remplissage, de mesure de gaz ou d'ajout de stabilisateurs **ou d'autres additifs** après le chargement, les dispositions du 7.2.4.16.8 s'appliquent. ».

8. Modifier le 7.2.4.23 comme suit :

- 7.2.4.23.1.1, lire : « Les citernes à cargaison déchargées ne peuvent être ouvertes à des fins d'inspection visuelle que pour vérifier qu'elles sont vides et/ou propres et uniquement lorsque le bateau n'est pas relié à l'installation à terre **ou si les dispositifs de vannage du bateau et de l'installation à terre sont fermés.** ».
- 7.2.4.23.2, lire : « Prise d'échantillons, détermination du niveau de remplissage, ajout de stabilisateurs **ou d'autres additifs** et mesures de gaz »
- 7.2.4.23.2.4, lire : « Une citerne à cargaison ne peut être ouverte à des fins de prise d'échantillons que lorsque le bateau n'est pas relié à l'installation à terre **ou si les dispositifs de vannage du bateau et de l'installation à terre sont fermés.** Pendant le chargement, les échantillons au premier pied peuvent également être prélevés lorsque le bateau est relié à l'installation à terre à condition que les dispositifs de vannage dont sont équipés le bateau et l'installation à terre soient fermés. ».
- Le 7.2.4.23.2.6 devient le 7.2.4.23.2.6.1. Ajouter les nouveaux 7.2.4.23.2.6 et 7.2.4.23.2.6.2, libellés comme suit :

« **7.2.4.23.2.6 Ajout de stabilisateurs ou d'autres additifs dans des cas exceptionnels**

7.2.4.23.2.6.1 Si une prolongation imprévue de la durée de navigation nécessite d'ajouter du stabilisateur supplémentaire dans une ou plusieurs citernes à cargaison pendant le transport, cela n'est autorisé qu'à travers l'orifice de prise d'échantillons. Toute charge électrostatique doit être évitée.

7.2.4.23.2.6.2 Si les données de mesure indiquent un dosage dans la cargaison inférieur à celui légalement prescrit et qu'il est donc nécessaire d'ajouter un additif supplémentaire dans une ou plusieurs citernes à cargaison pendant le transport, cela n'est autorisé qu'à travers l'orifice de prise d'échantillons. Toute charge électrostatique doit être évitée. ».

9. La modification qu'il est proposé d'apporter au 7.2.4.22.11 entraîne une modification du deuxième paragraphe du 7.2.4.16.8, qui doit se lire comme suit :

« 7.2.4.16.8 [...] »

Les personnes qui connectent ou déconnectent les tuyauteries de chargement et de déchargement ou les conduites d'évacuation de gaz ou effectuent une détente des citernes à cargaison, une prise d'échantillons, **un ajout d'additifs (voir 7.2.4.22)** ou un jaugeage ou nettoient ou remplacent l'élément coupe-flammes (voir 7.2.4.22) [...]. ».

10. Étant donné que l'ajout d'additifs supplémentaires à bord nécessite que des colis entrent dans la zone de cargaison pendant une courte durée, il est proposé d'ajouter un nouveau 7.2.4.1.5 précisant les conditions à remplir, libellé comme suit :

« 7.2.4.1.5 La présence de colis contenant des additifs est autorisée dans la zone de cargaison à bord du bateau aux seules fins de l'ajout d'additifs (voir 7.2.4.22) et uniquement pour la durée nécessaire à cet ajout. Cette opération doit avoir lieu après la fin du chargement et avant que le bateau ne commence son voyage, ou après qu'il a terminé son voyage et avant le début du déchargement. Il doit être tenu compte des dispositions du 7.2.4.22. Le nombre de colis ne doit pas dépasser ... et leur poids total ne doit pas dépasser ... kg. Le poids d'un colis est limité à ... kg. ».

II. Justification

11. Les additifs sont généralement très onéreux et leur dosage doit être conforme à diverses réglementations, par exemple en matière de fiscalité et de normes militaires. Il existe souvent un dosage minimal et un dosage maximal, qui varient selon les produits.

12. Parfois, la dose d'additifs ajoutée à la cargaison peut s'avérer trop faible. Les présentes propositions visent à remédier à cette situation, toujours dans le respect des règles de sécurité.

13. On trouvera ci-après quelques exemples de cas dans lesquels il existe des prescriptions de dosage découlant de la réglementation en matière de sécurité des transports ou d'autres règles et réglementations.

- Fiscalité :
 - Marqueurs prévus par la législation fiscale, qui exonèrent les produits contenant ces marqueurs des droits d'accise et de douane ;
- Sécurité d'utilisation des produits :
 - Additifs destinés à améliorer la conductivité du produit, conformément à la législation (dans le cas d'un carburéacteur alimentant les moteurs à réaction, qui constitue un accumulateur de charges statiques et peut être dangereux dans un réservoir) ;
 - Additifs de performance pour les carburants, conformément aux exigences du domaine militaire, et stabilisateurs (dans le cas d'un carburéacteur alimentant des avions de chasse) ;
- Sécurité du transport des produits :
 - Additifs destinés à empêcher l'hydrogène sulfuré (H₂S) présent dans les produits à l'état liquide de se changer en vapeur, ce qui pourrait entraîner des risques pour la santé des travailleurs.

14. Il existe aujourd'hui sur le marché des systèmes mobiles dont l'utilisation à bord des bateaux-citernes de navigation intérieure est sans danger. Le personnel expérimenté des prestataires de services, tels que les inspecteurs ou les fournisseurs d'additifs, les utilise en toute sécurité.

15. Il convient de distinguer l'ajout d'additifs du mélange de cargaison effectué à bord ou du cochargement, compte tenu des volumes d'additifs relativement faibles par rapport à la taille de la cargaison. De manière analogue, le chargement d'un produit relevant du No ONU X dans une citerne à cargaison vide et non nettoyée qui contenait une cargaison relevant du No ONU Y est autorisé à condition que ces produits ne réagissent pas dangereusement entre eux. Les additifs sont toujours compatibles avec la cargaison et ne modifient pas le classement du produit auquel ils sont ajoutés.

16. Si aucun système de mélange en continu ou de dosage n'est disponible, des additifs doivent pouvoir être ajoutés à la cargaison sans danger, c'est-à-dire au moyen d'un système de dosage mobile connecté à la traverse de chargement ou au collecteur de déchargement du

bateau. Le recours à ces systèmes de dosage est considéré comme une option plus sûre que l'ouverture d'orifices des citernes à cargaison. Il en va de même pour l'ajout de stabilisateurs.

III. Conclusion

17. Les modifications qu'il est proposé d'apporter permettraient de corriger sans danger le dosage d'additifs de la cargaison à bord du bateau. FuelsEurope fournit des précisions en ce qui concerne le mélange de cargaison effectué à bord (par. 15), la présence de colis dans la zone de cargaison (par. 10) et l'utilisation de systèmes mobiles en toute sécurité (par. 14 et 16).

18. Les solutions décrites rendraient inutile une opération de transport supplémentaire et complète (retour à l'installation, déchargement de toute la cargaison, nouvel ajout d'additif, chargement de toute la cargaison, nouveau trajet jusqu'à l'installation de déchargement). La proposition s'appuie sur l'idée qu'un nombre restreint de manipulations réduit les risques.

IV. Lien avec les objectifs de développement durable

19. On peut considérer que les nouvelles connaissances en matière de manutention des matières (dangereuses) et leur prise en compte aux fins de la sécurité de la manutention, du stockage et du transport de ces matières s'inscrivent dans le cadre de l'objectif de développement durable n° 3 (Bonne santé et bien-être – Réduction des risques sanitaires liés aux matières dangereuses).

20. Étant donné que cette question relève en outre du transport durable, un lien peut également être établi avec l'objectif de développement durable n° 11.

V. Mesures à prendre

21. FuelsEurope invite donc le Comité de sécurité à examiner les propositions figurant aux paragraphes 7, 8, 9 et 10, en tenant compte de la justification fournie, et à prendre les mesures qui lui semblent appropriées, pour entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2025.

22. Le Comité de sécurité est également invité à formuler un avis et à se prononcer sur les déclarations faites aux paragraphes 14, 15 et 16.
