



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****Proposition d'amendement aux 9.3.2.21.7 et 9.3.3.21.7
concernant l'alarme de surpression sur les bateaux
de type C et de type N****Communication de l'Union européenne de la navigation fluviale
(UENF) et de l'Organisation européenne des bateliers (OEB)*, ******Introduction**

1. L'UENF et l'OEB proposent un amendement relatif au réglage et à l'utilisation de l'alarme de surpression sur les bateaux de type C et de type N, visant à améliorer la sécurité de l'équipage lors du transport de matières toxiques.
2. Cette proposition vise à faire en sorte que l'équipage soit averti avant que la pression dans la citerne à cargaison n'atteigne le point de déclenchement de la soupape de dégagement à grande vitesse et à éviter que les membres de l'équipage soient exposés à des vapeurs de matières toxiques au moment où la soupape de dégagement s'ouvre et laisse s'échapper les gaz. Cela permettrait d'améliorer considérablement la sécurité.

I. Problème

3. Le libellé actuel du 9.3.2.21.7 de l'ADN signifie dans la pratique que, si la pression dans la citerne à cargaison atteint le niveau déclenchant l'ouverture de la soupape de

* Diffusé en allemand par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2024/27.

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



dégagement à grande vitesse, l'excès de pression est d'abord évacué et l'équipage risque d'être exposé à des vapeurs toxiques avant que l'alarme de surpression ne soit déclenchée.

4. Il existe déjà des mesures de sécurité visant à prévenir l'excès de pression dans les citernes à cargaison et à éviter que ces citernes soient endommagées, mais aucune de ces mesures ne vise à empêcher l'ouverture de la soupape de surpression en cas d'excès de pression dans la citerne à cargaison. Du point de vue de la sécurité, l'ouverture de la soupape de dégagement à grande vitesse est une situation à éviter, en particulier pour ce qui concerne les produits de la classe 6.1.

II. Proposition

5. L'UENF et l'OEB proposent de modifier comme suit les 9.3.2.21.7 et 9.3.3.21.7 de l'ADN (les ajouts figurent en caractères gras, italiques et soulignés) :

« Lorsque la pression ou la température dépasse une valeur donnée, les instruments de mesure de la dépression ou de la surpression de la phase gazeuse dans la citerne à cargaison, ou de la température de la cargaison, doivent déclencher un signal d'alarme optique et acoustique dans la timonerie et sur le pont. L'alarme doit être automatiquement relayée vers les logements dans le cas où elle n'a pas été arrêtée.

Lorsque pendant le chargement et le déchargement la pression dépasse une valeur donnée, l'instrument de mesure de la pression doit déclencher immédiatement un contact électrique qui, au moyen de la prise décrite au 9.3.2.21.5/9.3.3.21.5 ci-dessus, permet de mettre en œuvre les mesures d'interruption de l'opération de chargement ou de déchargement. Si la pompe de déchargement du bateau est utilisée, elle doit être coupée automatiquement. L'instrument de mesure de la surpression et dépression doit déclencher l'alarme au plus tard lorsque sont atteints :

a) 1,15 fois la pression d'ouverture des soupapes de surpression/soupapes de dégagement à grande vitesse ; ~~ou~~

b) Une surpression de 80 % de la valeur de la pression d'ouverture de la soupape de dégagement à grande vitesse en cas de transport de matières de la classe 6.1 ou d'autres classes avec la lettre T figurant dans la colonne (3b) du tableau C du chapitre 3.2 ; ou

~~b)c)~~ Le seuil inférieur de la pression de conception des soupapes de dépression, sans toutefois dépasser une dépression de 5 kPa (0,05 bar).

(...) ».

6. Au 1.6.7.2.2.2, dans le tableau des dispositions transitoires générales applicables aux bateaux-citernes, il est proposé d'ajouter la disposition transitoire suivante :

<p><u>9.3.2.21.7</u> <u>9.3.3.21.7</u></p>	<p><u>Une surpression de 80 % de la valeur de la pression d'ouverture de la soupape de dégagement à grande vitesse en cas de transport de matières de la classe 6.1 ou d'autres classes avec la lettre T dans la colonne (3b) du tableau C du chapitre 3.2</u></p>	<p><u>N.R.T. à partir du 1^{er} janvier 2025</u> <u>Renouvellement du certificat d'agrément après le 31 décembre 2034</u></p>
--	---	---

III. Justification

7. Les systèmes d'alarme à bord existants, initialement destinés à protéger les citernes à cargaison contre les dommages causés par une pression trop élevée, peuvent également être utilisés comme des systèmes d'alarme supplémentaires destinés à protéger la sécurité et la santé de l'équipage ainsi que l'environnement.

8. La présence de l'équipage du bateau constitue actuellement le seul obstacle au rejet incontrôlé de vapeurs toxiques. Il est proposé de modifier les conditions dans lesquelles l'alarme de surpression doit émettre des signaux d'alarme optique et acoustique et actionner

simultanément un contact électrique susceptible, sous forme d'un signal binaire, d'interrompre la ligne électrique établie et alimentée par l'installation à terre et de permettre de prendre côté terre les mesures pour empêcher tout débordement au cours des opérations de chargement et de déchargement. Le chargement ou le déchargement s'arrête alors automatiquement.

IV. Objectifs de développement durable

9. Si la proposition d'amendement ci-dessus est adoptée, cela permettra d'atteindre l'objectif de développement durable suivant :

Objectif 3 – Bonne santé et bien-être ; réduire les risques pour la santé liés aux matières dangereuses.
