



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****Contenance maximale des échantillons de cargaison autorisée
par récipient à bord des « bateaux avitailleurs ou d'autres
bateaux livrant des produits pour l'exploitation
des bateaux » (visés au 7.2.4.1.3 et au 7.2.4.1.4 de l'ADN)****Communication de l'Union européenne de la navigation fluviale
(UENF) et de l'Organisation européenne des bateliers (OEB)*, *****Résumé*

Documents connexes : Document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/40
de la quarante-deuxième session

Document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/86, par. 53
(rapport de la quarante-deuxième session)

Introduction

1. Dans les ports maritimes, de nombreux bateaux de type N 2.3 et de type C 2.2 relevant de l'ADN assurent la livraison de combustibles marines aux navires de mer. Le combustible marine fourni à ces navires doit satisfaire aux prescriptions juridiques applicables à l'échelle mondiale (dispositions de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la

* Diffusée en allemand par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2024/28.

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



pollution par les navires (MARPOL 1973), annexe VI, chap. 3, règles 14 et 18, concernant la teneur en oxydes de soufre et la qualité du fuel-oil). À cette fin, des échantillons représentatifs du combustible marine livré doivent être prélevés et conservés à bord des bateaux avitailleurs ou d'autres bateaux livrant des produits pour l'exploitation des bateaux (tels que visés au 7.2.4.1.3 et au 7.2.4.1.4 de l'ADN).

2. La procédure de prélèvement d'échantillons prévue par les règles susmentionnées est définie dans la norme ISO 13739:2020 – Procédures de transfert des soutes dans les navires. Les fournisseurs, les clients, les acheteurs et les inspecteurs ont mis en place ces procédures et transmettent, prélèvent et conservent des échantillons représentatifs du fuel-oil marine livré. Les autorités portuaires sont tenues de vérifier que ces procédures sont respectées et recourent pour ce faire au système de contrôle par l'État du port de l'Organisation maritime internationale.

3. Au 7.2.4.1.1 de l'ADN (« Limitation des quantités transportées »), la contenance maximale définie pour les échantillons de cargaison est de 500 ml par récipient. Toutefois, cette limite n'est pas conforme aux exigences actuelles, fondées sur la norme ISO 13739:2020 – Procédures de transfert des soutes dans les navires, pour les bateaux avitailleurs. Dans la pratique, la contenance totale des échantillons prélevés et laissés à bord des bateaux avitailleurs ou d'autres bateaux livrant des produits pour l'exploitation des bateaux dépasse ces 500 ml. Les fournisseurs, les clients, les acheteurs de combustibles de soute et les autorités portuaires se réfèrent à cette norme.

I. Problème

4. Si la prescription mentionnée, qui prévoit que des échantillons représentatifs de fuel-oil soient prélevés conformément à la norme ISO 13739:2020 (remplacée par la deuxième édition, 2020-02, à compter d'avril 2022), précise que des échantillons représentatifs de combustibles de soute doivent être prélevés, aucune contenance minimale n'y est spécifiée concernant ces échantillons et, dans la pratique, des échantillons d'un litre sont prélevés et conservés à bord des bateaux visés aux 7.2.4.1.3 et 7.2.4.1.4 de l'ADN. En cas de problèmes de qualité, après que les combustibles de soute sont transférés dans un bateau, les échantillons conservés sont utilisés à des fins de contrôle et pour prouver que le combustible marine livré est conforme à la législation.

5. Le 7.2.4.1.1 de l'ADN prévoit une contenance maximale de 500 ml par récipient et une limitation du nombre d'échantillons de cargaison à 30 récipients.

6. Le 7.2.4.1.4 de l'ADN dispose qu'à bord des bateaux avitailleurs ou d'autres bateaux livrant des produits pour l'exploitation des bateaux, le nombre d'échantillons de cargaison visé au 7.2.4.1.1 peut être porté de 30 à 500 au maximum.

II. Proposition

7. L'UENF et l'OEB proposent de modifier le 7.2.4.1.4 de l'ADN comme suit (les modifications qu'il est proposé d'apporter figurent en ***caractères gras, italiques et soulignés*** pour les ajouts) :

« 7.2.4.1.4 À bord des bateaux avitailleurs ou d'autres bateaux livrant des produits pour l'exploitation des bateaux, ***la contenance maximale des échantillons de cargaison visée au 7.2.4.1.1 peut être portée à 1 litre par récipient. La contenance totale des échantillons de cargaison à bord du bateau ne doit pas dépasser 250 litres.*** ».

III. Remarque

8. Cet amendement permettrait d'aligner la prescription de l'ADN sur les pratiques du secteur et les exigences des autorités portuaires.

9. Le deuxième tiret du 7.2.4.1.1 reste inchangé. Il dispose que les récipients doivent répondre aux prescriptions d'emballage visées à la partie 4 de l'ADR et être placés à bord, en un endroit déterminé dans la zone de cargaison de manière que, dans les conditions normales de transport, ils ne puissent se briser ou être transpercés et que leur contenu ne puisse se répandre dans l'espace de cale, les récipients fragiles devant être capitonnés de manière appropriée.

10. Les règles 14 et 18 du chapitre 3 de l'annexe VI de la MARPOL 1973 et la norme ISO 13739:2020 imposent une durée de conservation d'un an pour les échantillons représentatifs des combustibles marines livrés. Selon des représentants du secteur du soudage, la contenance totale des échantillons de cargaison ne dépassera pas 250 litres par an.

11. L'augmentation de la contenance par récipient jusqu'à un maximum de 250 litres ne compromettra pas la sécurité ni ne nuira à la stabilité de ces bateaux au point qu'ils ne satisfassent pas aux prescriptions minimales des réglementations en vigueur en la matière.
