



---

**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-quatrième session**

Genève, 26-30 août 2024

Point 4 b) de l'ordre du jour provisoire

**Propositions d'amendements au Règlement annexé à l'ADN :****Autres propositions****Proposition d'amendements aux 1.4.3.3 et 1.4.3.7.1  
de l'ADN : obligations de sécurité des principaux  
intervenants****Communication de l'Union européenne de la navigation fluviale  
(UENF) et de l'Organisation européenne des bateliers (OEB)\*, \*\****Résumé*

**Documents connexes :** Document informel INF.23 de la trente et unième session  
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64 (par. 60)

Document informel INF.20 de la quarante et unième session  
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/84 (par. 49)

Document informel INF.20 de la quarante-deuxième session  
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/86 (par. 67 à 70)

Document informel INF.25 de la quarante-troisième session  
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/88 (par. 64)

---

\* Diffusé en allemand par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote  
CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2024/59.

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



## Introduction

1. L'UENF et l'OEB souhaitent sensibiliser l'opinion et rouvrir les discussions concernant un problème qui a déjà été abordé à la trente et unième session du Comité de sécurité de l'ADN en août 2017 (voir le document informel INF.23 de la trente et unième session), en janvier 2023 (voir le document informel INF.20 de la quarante et unième session), en août 2023 (voir le document informel INF.20 de la quarante-deuxième session) et en janvier 2024 (voir le document informel INF.25 de la quarante-troisième session).
2. Les membres d'équipage sont toujours confrontés au fait que les bras ou tuyaux de chargement ne sont pas (entièrement/efficacement) vidés et/ou se trouvent toujours sous pression avant et/ou après le chargement/déchargement, ce qui entraîne toujours une défaillance du confinement et, dans plusieurs cas, des déversements dans l'environnement ou l'exposition des membres de l'équipage. L'examen de cette question, qui préoccupe beaucoup le secteur du transport par barges, vise à améliorer la sécurité de cette partie intégrante du transport, en assurant la connexion/déconnexion physique avec les remplisseurs et les déchargeurs.
3. Aux quarante et unième et quarante-deuxième sessions du Comité de sécurité de l'ADN, l'UENF et l'OEB avaient présenté des statistiques sur les incidents, tirées de la base de données de la Platform Zero Incidents, concernant la question décrite au paragraphe 2 ci-dessus. Une description de la Platform Zero Incidents et une explication relative au nombre d'incidents et de quasi-accidents enregistrés figurent dans le document informel INF.20 de la quarante-deuxième session du Comité de sécurité de l'ADN.
4. Dans le présent document, l'UENF et l'OEB visent à communiquer au Comité de sécurité de l'ADN des informations actualisées sur les statistiques relatives aux incidents (voir les statistiques actualisées sur les incidents de 2015 à 2024 au paragraphe 6 ci-dessous). Au total, plus de 170 incidents ont été déclarés sur la Platform Zero Incidents depuis 2015.
5. L'UENF et l'OEB sont satisfaites de la manière dont le secteur s'occupe de cette question dans le contexte néerlandais, où l'autorité compétente est également associée. Il est admis que le problème est bien réel et une action conjointe visant à recenser les meilleures pratiques en vue de réduire le risque d'exposition des membres de l'équipage et de l'environnement est en cours. Néanmoins, l'UENF et l'OEB continuent de penser qu'il est nécessaire de modifier les dispositions de l'ADN pour protéger davantage les membres de l'équipage et l'environnement contre l'exposition aux marchandises dangereuses.
6. On trouvera de plus amples informations sur les incidents survenus de 2015 à 2023 et sur ceux enregistrés depuis le début de l'année 2024 dans les annexes I et II du présent document.

## Demandes de modifications

7. Respecter les principales mesures générales de sécurité énoncées au 1.4.1.1 de l'ADN :

« Les intervenants dans le transport de marchandises dangereuses doivent prendre les mesures appropriées selon la nature et l'ampleur des dangers prévisibles, afin d'éviter des dommages et, le cas échéant, d'en minimiser leurs effets. Ils doivent, en tout cas, respecter les prescriptions de l'ADN, en ce qui les concerne. ».

8. L'UENF et l'OEB demandent au Comité de sécurité de l'ADN d'envisager d'ajouter une obligation au 1.4.3.3 de l'ADN :

« 1.4.3.3 **Remplisseur**

Dans le cadre du 1.4.1, le remplisseur a notamment les obligations suivantes:

...

*Obligations relatives au remplissage des citernes à cargaison : ».*

**Proposition 1****1.4.3.3, ajouter ce qui suit :**

- « 1) Il doit s'assurer que le(s) raccord(s) entre le bateau et la terre, qu'il a fourni(s), est (sont) suffisamment (**convenablement**) vidé(s) de tout liquide et, le cas échéant, que toute surpression est (**a été**) relâchée. Ces mesures doivent être prises avant la connexion/déconnexion afin d'en garantir la sécurité ; ».

À noter : l'alinéa (1) était déjà réservé dans l'ADN 2023.

9. L'UENF et l'OEB demandent également au Comité de sécurité de l'ADN d'envisager d'ajouter une obligation au 1.4.3.7.1 de l'ADN :

« 1.4.3.7 **Déchargeur**

1.4.3.7.1 Dans le cadre du 1.4.1, le déchargeur doit notamment:

...

*Obligations additionnelles relatives au **déchargement des citernes à cargaison** ».*

**Proposition 2****Au 1.4.3.7.1, ajouter ce qui suit :**

- « n) S'assurer que le(s) raccord(s) entre le bateau et la terre, qu'il a fourni(s), est (sont) suffisamment (**convenablement**) vidé(s) de tout liquide et, le cas échéant, que toute surpression est (**a été**) relâchée. Ces mesures doivent être prises avant la connexion/déconnexion afin d'en garantir la sécurité ; ».

10. Enfin, l'UENF et l'OEB invitent le Comité de sécurité de l'ADN à prendre en compte ces obligations dans la liste de contrôle ADN du 8.6.3, où la case correspondante ne doit être cochée que par le remplisseur/déchargeur.

**Proposition 3****Au 8.6.3, ajouter :**

Dans la section 6 « Liaison bateau-terre », une nouvelle question libellée comme suit pourrait être ajoutée :

- « Est-il garanti que, avant le branchement/débranchement, les bras articulés et les tuyauteries flexibles de chargement sont suffisamment (**convenablement**) vidés de tout liquide et que toute surpression est (**a été**) relâchée ? ».

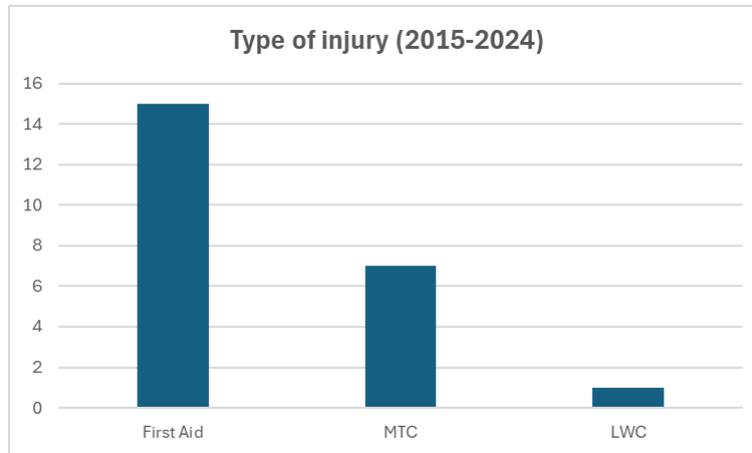
**Objectifs de développement durable**

11. La présente proposition s'inscrit dans le cadre des objectifs de développement durable relatifs à la *santé et au bien-être des travailleurs* (objectif 3) et au *travail décent* (objectif 8). Elle vise notamment à éviter les déversements dans l'environnement, qui ont une incidence sur la propreté de l'eau (objectif 6) et sur la vie aquatique (objectif 14).

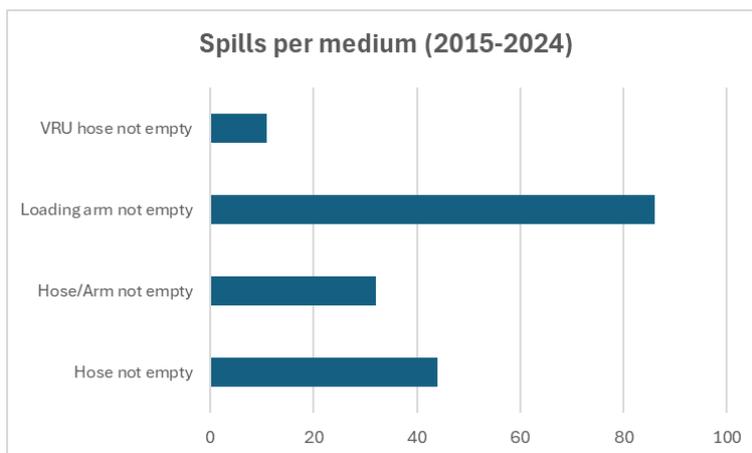
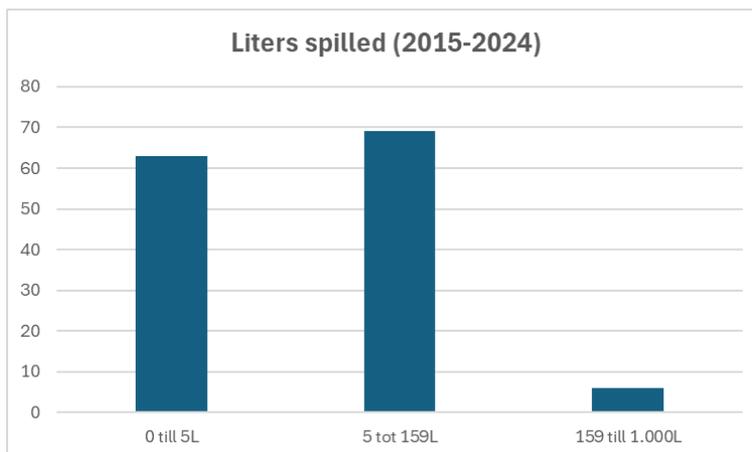
# Annexe I

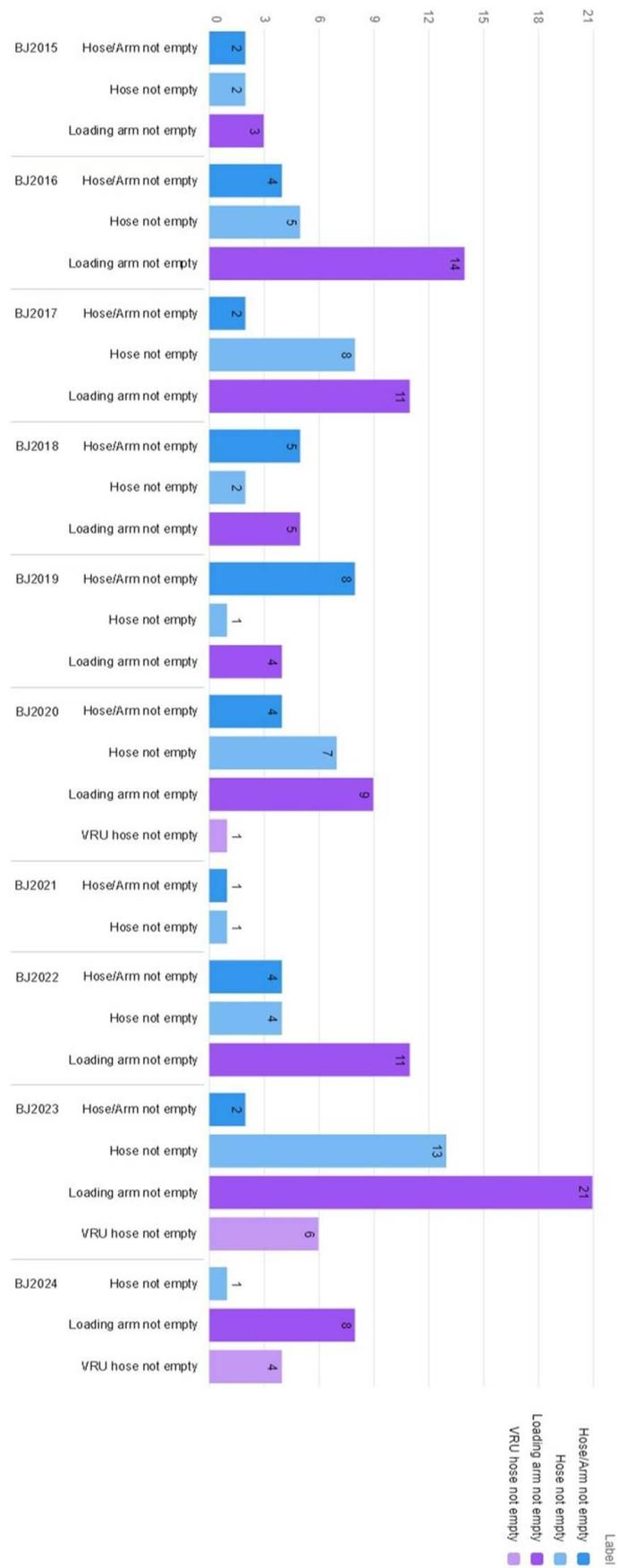
[Anglais seulement]

## Statistics Platform Zero Incidents 2015 to 2024



First Aid = First Aid injury, MTC = Medical Treatment Case, LWC = Lost Workday Case





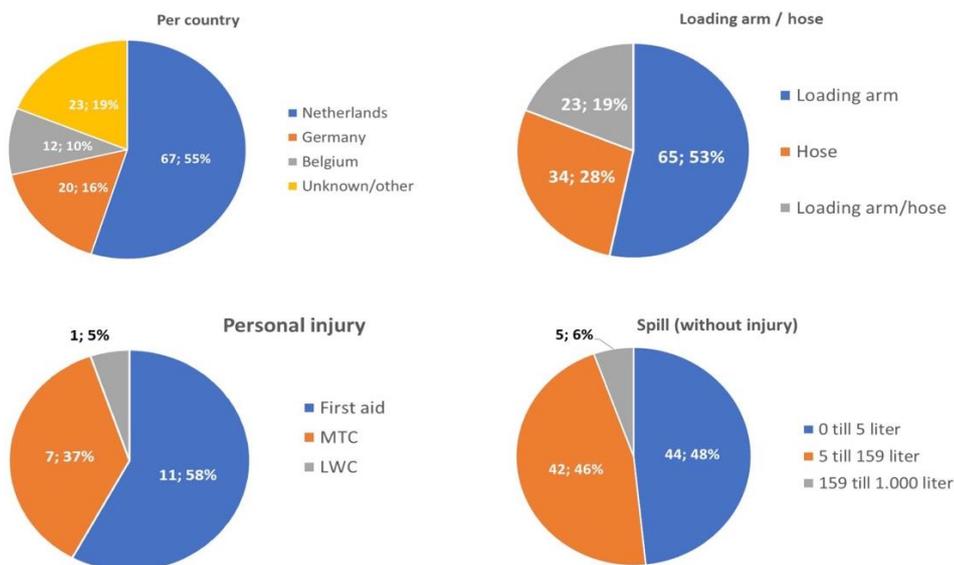
## Annexe II

[Anglais seulement]

### Explanatory text on incident statistics from informal document INF.20 of the forty-second session

1. The Platform Zero Incidents (PZI) started its activities in 2015. PZI strives to reduce the number of incidents by learning from near misses and incidents reported by its members. Between 2015 and 2023, more than 90 per cent of the inland tanker shipping sector has joined the initiative.

2. The incident statistics presented are derived from the PZI database.



Explanation Personal Injury: First aid = First Aid Cases | MTC = Medical Treatment Cases | LWC = Lost Work Cases

3. It should be emphasized that this concerns the incidents reported to PZI and therefore not the actual number of incidents in the period 2015-2023, this number is higher for the following reasons:

- At the start of PZI, approximately 30 per cent of the industry joined. Over time, this has increased to over 90 per cent of the industry. The number of reported incidents has therefore increased over the period.
- Willingness to report ships to operators due to different reasons, amongst others, risk normalisation. The issue described is a known and recognized problem in the industry. Over time it has become part of the process. As a result, there may be risk normalization, so that these types of incidents are no longer identified as incidents on both the shore and the ship side. Consequently, the incidents are not reported.
- Operators' willingness to report to the Platform Zero Incidents. There are differences between the various PZI members in terms of willingness to report.

4. The actual number of incidents is therefore probably several factors higher.