



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 9.3.2.21.7 et 9.3.3.21.7
de l'ADN 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)*. *****Résumé***Documents connexes :** ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2024/7
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/88 (par. 59)**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

* Diffusée en allemand par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2024/60.

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



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.x.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 dégagement à grande vitesse, l'excès de pression sera 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 le surremplissage des 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 lorsque la pression est trop élevée 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 toxiques ou ayant des caractéristiques CMR¹.

5. Au 7.2.4.28.2 de l'ADN, il est prescrit qu'un signal optique et acoustique doit se déclencher dans la timonerie lorsque la pression dans une citerne à cargaison dépasse 40 kPa (0,4 bar), mais l'alarme qui déclenche ce signal ne doit être activée que pendant le voyage. Cette obligation n'est pas requise lors des opérations de chargement (voir le 9.3.x.21.7 de l'ADN).

6. Toutefois, il s'agit d'une prescription technique énoncée dans la liste des matières transportables par le bateau, et non d'une prescription de service à traiter au chapitre 7 de l'ADN.

II. Proposition

7. L'UENF et l'OEB proposent de modifier les 9.3.2.21.7 et 9.3.3.21.7 de l'ADN comme suit :

Ajouter un nouvel alinéa b, libellé comme suit :

« b) Une surpression de 0,80 fois la pression d'ouverture des soupapes de surpression/soupapes de dégagement à grande vitesse en cas de transport de matières de la classe 6.1 ou d'autres classes pour lesquelles la lettre T figure dans la colonne (3b) du tableau C du chapitre 3.2 ou de matières pour lesquelles des caractéristiques CMR sont mentionnées dans la colonne (5) du tableau C du chapitre 3.2 ; ».

L'alinéa b) devient l'alinéa c).

8. Au 1.6.7.2.2.2, dans le tableau des dispositions transitoires générales applicables aux bateaux-citernes, ajouter la nouvelle disposition transitoire suivante :

9.3.2.21.7 9.3.3.21.7	Une surpression de 0,80 fois 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 pour lesquelles la lettre T figure dans la colonne (3b) du tableau C du chapitre 3.2 ou de matières pour lesquelles des caractéristiques CMR sont mentionnées dans la colonne (5) du tableau C du chapitre 3.2.	N.R.T. à partir du 1 ^{er} janvier 2027 Renouvellement du certificat d'agrément après le 31 décembre 2029
--------------------------	--	---

III. Justification

9. 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

¹ Les produits ayant des caractéristiques CMR sont des matières classées comme cancérogènes, mutagènes ou toxiques pour la reproduction.

utilisés comme des systèmes d'alarme supplémentaires destinés à protéger la sécurité et la santé de l'équipage ainsi que l'environnement.

10. 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 devant permettre, sous forme d'un signal binaire, d'interrompre la ligne électrique établie et alimentée par l'installation à terre et 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.

11. Actuellement, pour un grand nombre de bateaux équipés de ces instruments de mesure, il est assez simple de modifier manuellement ce réglage (sur le pont). Pour un plus petit groupe de bateaux, on peut ajuster ce réglage dans le module de commande, qui est (généralement) installé dans la timonerie et qui peut être modifié au moyen d'un logiciel. Ces systèmes sont parfois, mais pas toujours, protégés par des mots de passe et nécessitent l'usage d'un manuel d'utilisation pour effectuer ces ajustements. Ce manuel est généralement disponible à bord des bateaux. Pour un très petit groupe de bateaux, l'équipage ne peut pas modifier ces paramètres. Dans ces cas, un spécialiste doit le faire.

12. S'agissant des dispositions transitoires, la présente proposition concerne un groupe de produits car, outre les matières concernées pour lesquelles la lettre T figure dans la colonne (3b) du tableau C du chapitre 3.2, cette mesure est également demandée pour les matières CMR, et l'on s'attend à ce qu'à l'avenir, beaucoup plus de matières soient classées comme ayant des caractéristiques CMR. Cette proposition constituera un changement important pour l'ensemble du secteur et, nous souhaitons que les équipages bénéficient de la meilleure protection possible le plus rapidement possible, mais nous sommes également conscients que, pour certains bateaux, il sera nécessaire de procéder à une adaptation matérielle des instruments de mesure, voire de remplacer ces instruments. C'est pourquoi nous demandons une période de transition aussi courte que possible, mais réaliste.

13. Pour les installations à terre, cette mesure n'a pas d'incidence différente de celle du signal émis en cas de surremplissage (arrêt d'urgence). Ces mesures fonctionnent très bien dans la pratique partout, et l'UENF et l'OEB ne prévoient pas de problèmes particuliers à cet égard.

IV. Objectifs de développement durable

14. 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.