

**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-cinquième session

Genève, 27-31 janvier 2025

Point 7 de l'ordre du jour provisoire

Rapports des groupes de travail informels**Rapport du groupe de travail informel des instructions de
chargement et de déchargement sur sa cinquième réunion****Communication du Gouvernement du Royaume des Pays-Bas* *****Résumé*

Documents connexes : Document informel INF.12 de la trente-quatrième session
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/70 (par. 16 et 17)
Document informel INF.9 de la trente-cinquième session
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/72 (par. 14 à 16)
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2020/37
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/76 (par. 71 et 72)
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/26
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/78 (par. 35 et 36)
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/14
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/80 (par. 66)
Document informel INF.13 de la quarantième session
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/82 (par. 68)
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/41

* Diffusée en allemand par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote
CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2025/10.

** A/79/6 (Sect. 20), tableau 20.6.



ECE/TRANS/WP.15/AC.2/86 (par. 74)
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2024/12
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/88 (par. 69)
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2024/52
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/90 (par. 72 et 73)

Introduction

1. Le groupe de travail informel des instructions de chargement et de déchargement a tenu sa cinquième réunion les 9 et 10 avril 2024 à La Haye et en ligne. Y ont participé des membres des délégations néerlandaise, allemande et luxembourgeoise et des représentants de l'European Chemical Industry Council (Cefic), de l'Union européenne de la navigation fluviale (UENF), de l'Organisation européenne des bateliers (OEB), de la Dutch Association of Tank Storage Companies (VOTOB), de Bureau Veritas et de Lloyds Register. Le groupe de travail informel a poursuivi l'examen des points prévus dans son mandat, adopté à la trente-neuvième session du Comité de sécurité de l'ADN, et a en particulier travaillé sur les propositions d'amendements à l'ADN.

2. Fixer des débits maximaux de chargement et de déchargement en sécurité permet de prévenir l'accumulation de charges électrostatiques et, en fin de compte, le risque d'explosion. En outre, cela permet d'éviter que la pression devienne excessive dans les citernes à cargaison ou insuffisante pendant le déchargement. Un seul document pratique indiquant les débits maximaux de chargement et de déchargement en sécurité devrait se trouver à bord des bateaux afin d'éviter qu'un débit potentiellement dangereux ne soit convenu avant le chargement et le déchargement. Ce document constitue les instructions relatives aux débits de chargement et de déchargement.

I. Travaux sur les propositions d'amendements

3. Le groupe a mis la dernière main à une première version de propositions d'amendements pour examen par le Comité de sécurité de l'ADN, que l'on trouvera en annexe du présent document. Il s'est efforcé de tenir compte des conclusions figurant dans les rapports de ses précédentes réunions. Il n'a pas pu terminer l'examen de toutes les questions, dont certaines sont restées en suspens. Ces questions sont mentionnées dans la section du présent rapport consacrée à l'examen (par. 10).

4. Le groupe a proposé d'ajouter une définition du terme « instructions relatives aux débits de chargement et de déchargement » et de modifier l'ADN en conséquence de sorte qu'il renvoie à ces instructions. La définition qu'il est proposé d'ajouter contient une description du document en question, ainsi que des précisions sur son élaboration.

5. Le groupe a proposé de modifier le chapitre 1.4 (Obligation de sécurité des intervenants) afin qu'il soit tenu compte du fait que les pompes des bateaux sont utilisées pour décharger la cargaison. Les modifications proposées visent à faire apparaître que c'est le transporteur, et non le déchargeur, qui doit s'assurer que les débits de déchargement sont conformes aux instructions.

6. Dans la partie 7 (Prescriptions relatives au chargement, au transport, au déchargement et à la manutention de la cargaison), le groupe a proposé d'apporter des modifications visant à préciser les modalités d'utilisation des instructions relatives aux débits de chargement et de déchargement. En outre, étant donné qu'il était précisé, dans la définition proposée, que le débit de début de chargement devait être tel qu'une charge électrostatique soit exclue au début du chargement, il a été proposé de supprimer le 7.2.4.16.15.

7. Il a été proposé d'ajouter la mention « Réserve » au point 11 du certificat d'agrément, devenu superflu en raison de la proposition du groupe tendant à rendre les instructions relatives aux débits de chargement et de déchargement obligatoires pour tous les bateaux.

8. Enfin, il a été proposé de supprimer le 9.3.x.25.9, les nouveaux facteurs à prendre en compte pour le calcul des débits maximaux de chargement en sécurité étant précisés dans la définition ajoutée au 1.2.1.

II. Examen

9. Les questions ci-après ont été examinées au cours de l'élaboration des amendements proposés :

- Certains membres du groupe se sont demandé si les instructions relatives aux débits de chargement et de déchargement devaient porter sur les **débits de déchargement**, le risque de charge électrostatique étant moins important à bord pendant le déchargement. Le groupe a conclu qu'il devait être proposé que le débit maximal de déchargement en sécurité figure dans le document, puisque cette proposition visait à protéger l'équipement présent à bord contre l'usure.
- Le groupe a débattu de l'**élaboration des instructions** relatives aux débits de chargement et de déchargement et en particulier de la nécessité de prévoir de manière plus détaillée la collecte et la vérification des données relatives aux bateaux. Il a réfléchi à la nature des données relatives aux bateaux et à la nécessité d'ajouter une définition du terme. Il a finalement conclu qu'une telle définition n'était pas nécessaire et que le document contenant les données relatives aux bateaux devait être considéré comme faisant partie du dossier du bateau conformément au 9.3.x.1.
- Le groupe s'est interrogé sur l'approche à privilégier pour la **vérification**. Les représentants des sociétés de classification présents étaient d'avis qu'il était préférable qu'elle ait lieu à bord. Le groupe est convenu de demander aux sociétés de classification si cet élément devait figurer dans la définition. Il a donc proposé d'ajouter, entre crochets, l'expression « à bord » à la deuxième phrase de la définition.
- Le groupe a proposé d'ajouter des **débits maximaux de chargement en sécurité** (exprimés en m^3/h) reposant sur des vitesses de chargement (exprimées en m/s). Il a proposé de limiter le débit maximal pour la phase initiale de chargement à une vitesse de chargement de 1 m/s et, pour la phase intermédiaire de chargement, à une vitesse de 7 m/s . Ces valeurs sont tirées du chapitre 11.1.7 de la deuxième édition (2023) du Guide international de sécurité pour les bateaux-citernes de la navigation intérieure et les terminaux (ISGINTT). Le groupe a considéré que ces vitesses de chargement (et ces débits) ne risquaient pas d'entraîner de charge électrostatique ni de pression excessive.
- Au cours des débats, le groupe a constaté que, dans l'ADN, il était parfois fait référence au « remplisseur » ou au « déchargeur », mais parfois aussi au « **personnel des installations à terre** ». Les participants sont convenus qu'il serait préférable de faire référence aux intervenants décrits au chapitre 1.4, mais le groupe a décidé de ne pas proposer d'amendements, étant donné que plusieurs passages de l'ADN étaient concernés et qu'une analyse plus approfondie serait nécessaire avant de pouvoir proposer des amendements. La présidence a conclu que cette analyse n'était pas du ressort du groupe.

10. Le groupe n'a pas pu traiter tous les sujets à sa cinquième réunion :

- Des représentants des sociétés de classification ont fait remarquer qu'aucun transporteur n'est (officiellement) présent pendant la construction navale. On ne peut donc pas s'attendre à ce que le transporteur recense les données relatives aux bateaux en vue de leur vérification par les sociétés de classification. D'autres membres du groupe ont avancé que, bien que la procédure de construction navale ne soit pas officiellement prescrite par l'ADN, les prescriptions de celui-ci devaient néanmoins être prises en compte pendant la construction, de sorte qu'elles puissent toutes être

respectées pendant le transport. Il a donc été demandé aux représentants de l'UENF et de l'OEB de vérifier si le fait que le transporteur soit tenu de recenser les données relatives aux bateaux entraînerait des problèmes dans la pratique.

- Certains membres ont fait observer que les listes des matières transportables par les bateaux du type N ouvert ne contenaient pas de matières présentant un risque de charge électrostatique et ont fait valoir que le débit pour la phase initiale de chargement de ces bateaux pouvait être plus élevé qu'un débit de chargement fondé sur une vitesse de 1 m/s. Cependant, puisque l'ADN ne contenait pas d'informations concernant les propriétés électrostatiques des marchandises, il était très difficile de déterminer quels étaient les débits pour la phase initiale de chargement qui ne présentaient pas de danger. Le groupe n'a pas décidé s'il souhaitait s'atteler à cette tâche pour les bateaux du type N ouvert.
- Il a en outre été noté qu'il fallait aussi examiner et approuver des débits de chargement et de déchargement en sécurité pour les bateaux du type G. Toutefois, les principes qui sous-tendent la détermination de ces débits ne sont pas nécessairement les mêmes que pour les bateaux du type C et du type N. Dans la présente proposition, les instructions relatives aux débits de chargement et de déchargement sont aussi obligatoires pour les bateaux du type G. Le groupe n'a pas eu le temps de réfléchir à la distinction entre les bateaux du type G et les bateaux du type C ou N. Par conséquent, il n'a pas encore retenu une autre approche pour les bateaux du type G dans les amendements proposés.

11. Le représentant de FuelsEurope n'a pas pu assister à la réunion, mais il avait préalablement envoyé ses observations par écrit à la présidence. Faute de temps, la discussion sur ces observations a été reportée à une prochaine réunion du groupe de travail informel.

12. Le groupe a brièvement examiné la nécessité de prévoir des dispositions transitoires pour ces propositions. Il pourrait débattre du calendrier approprié de ces dispositions transitoires à sa prochaine réunion.

III. Prochaine réunion

13. La prochaine réunion du groupe de travail informel aura lieu les 1^{er} et 2 avril 2025 à Utrecht. Toutes les parties intéressées sont invitées.

IV. Mesures à prendre

14. Le Comité de sécurité de l'ADN est invité à prendre connaissance du rapport du groupe de travail informel, en particulier du premier projet de propositions d'amendements figurant à l'annexe du présent document, et à lui donner la suite qu'il jugera appropriée.

Annexe

Propositions d'amendements

1. Au 1.2.1, dans la liste de définitions classées par ordre alphabétique, ajouter la définition du terme « Instructions relatives au débit de chargement et de déchargement » :

« Instructions relatives au débit de chargement et de déchargement » : un document dans lequel sont indiqués les débits maximaux autorisés pour la phase initiale et la phase intermédiaire de chargement (en m³/h), le volume maximal qui peut être chargé pendant la phase initiale et le débit maximal autorisé pour le déchargement. Ce document est établi par le transporteur à partir des données relatives aux bateaux recensées par lui et vérifiées [à bord] par la société de classification agréée. Les données relatives aux bateaux sont les suivantes :

1. La configuration des tuyauteries de chargement et de déchargement, y compris la longueur et le diamètre des conduites ;
2. La configuration de la conduite d'évacuation de gaz, y compris la longueur et le diamètre de la conduite ;
3. La distance entre l'ouverture des tuyauteries de chargement et le fond de la citerne à cargaison ;
4. L'orientation de l'ouverture des tuyauteries de chargement (verticale ou horizontale) ;
5. Des informations sur les équipements connectés aux tuyauteries et aux citernes à cargaison, y compris en ce qui concerne les coupe-flammes et la configuration des soupapes de surpression (systèmes de protection autonomes).

Les débits de chargement et de déchargement concernant chaque citerne à cargaison ou chaque groupe de citernes à cargaison sont précisés dans les instructions relatives aux débits de chargement et de déchargement pour les phases initiale et intermédiaire de chargement et pour le déchargement.

Le débit maximal pour la phase initiale de chargement doit être établi de manière à ce qu'une charge électrostatique soit exclue au début du chargement. Le débit maximal pour la phase initiale de chargement doit être fondé sur une vitesse ne dépassant pas 1 m/s. Le débit maximal pour la phase intermédiaire de chargement doit être fondé sur une vitesse ne dépassant pas 7 m/s. Le débit maximal pour le déchargement doit être fondé sur une vitesse ne dépassant pas 7 m/s. ».

2. Au 1.4.2.2.1, ajouter une responsabilité du transporteur, libellée comme suit :

« m) S'assurer que le débit de déchargement est conforme aux instructions relatives aux débits de chargement et de déchargement définies au 1.2.1. ».

3. Modifier le 1.4.3.3 comme suit (les modifications figurent en caractères gras et soulignés pour les ajouts et biffés pour les suppressions) :

« s) Il doit s'assurer que les débits de chargement sont conformes aux instructions relatives aux débits de chargement et de déchargement ~~visées au 9.3.2.25.9 ou 9.3.3.25.9~~ **définies au 1.2.1** et que la pression au point de raccordement de la conduite d'évacuation de gaz et de la conduite de retour de gaz n'est pas supérieure à la pression d'ouverture de la soupape de surpression/soupape de dégagement à grande vitesse ; ».

4. Modifier le 1.4.3.7.1 j) comme suit (les modifications figurent en caractères gras et soulignés pour les ajouts et biffés pour les suppressions) :

« j) S'assurer ~~que les débits de déchargement sont conformes aux instructions relatives aux débits de chargement et de déchargement visées au 9.3.2.25.9 ou 9.3.3.25.9~~ et que la pression au point de raccordement de la conduite d'évacuation de

gaz et de la conduite de retour de gaz n'est pas supérieure à la pression d'ouverture de la soupape de surpression/soupape de dégagement à grande vitesse ; ».

5. Modifier le 7.2.4.16.1 comme suit (les modifications figurent en caractères gras et soulignés pour les ajouts et biffés pour les suppressions) :

« 7.2.4.16.1 Les débits de chargement et la pression ~~maximale~~ de fonctionnement des pompes ~~à cargaison~~ **ne doivent pas dépasser les débits maximaux de chargement précisés dans les instructions relatives aux débits de chargement et de déchargement et** doivent être déterminés en accord avec le personnel des installations à terre. **Les débits de chargement convenus doivent être indiqués dans la liste de contrôle visée au 7.2.4.10.**

Le débit de déchargement et la pression maximale de fonctionnement des pompes à cargaison ne doivent pas dépasser le débit maximal de chargement précisé dans les instructions relatives aux débits de chargement et de déchargement et doivent être déterminés en accord avec le personnel des installations à terre. Le débit de déchargement convenu doit être indiqué dans la liste de contrôle visée au 7.2.4.10. ».

6. Supprimer le 7.2.4.16.15 et insérer la mention « 7.2.4.16.15 (*Réservé*) ».
7. Modifier le 8.1.2.3 i) comme suit (les modifications figurent en caractères gras et soulignés pour les ajouts et biffés pour les suppressions) :
- « i) Les instructions relatives aux débits de chargement et de déchargement ~~prescrites aux 9.3.2.25.9 ou 9.3.3.25.9~~ **définies au 1.2.1** ; ».
8. Supprimer le point 11 du 8.6.1.3 et ajouter la mention « 11. (*Réservé*) ».
9. Supprimer le point 11 du 8.6.1.4 et ajouter la mention « 11. (*Réservé*) ».
10. Supprimer le 9.3.2.25.9 et ajouter la mention « 9.3.2.25.9 (*Réservé*) ».
11. Supprimer le 9.3.3.25.9 et ajouter la mention « 9.3.3.25.9 (*Réservé*) ».

Note du secrétariat : Dans ces cas, la mention « (*Supprimé*) » pourrait être utilisée à la place de la mention « (*Réservé*) ».