

**Commission économique pour l'Europe**

27 juillet 2011

**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses**

**Réunion commune d'experts sur le 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)**

**Dix-neuvième session**

Genève, 22-25 août 2011

Point 4 de l'ordre du jour provisoire

**Propositions d'amendements au Règlement annexé à l'ADN***Original anglais**Traduction du russe faite par la Commission Danube  
(Version non-officielle)***Proposition du groupe de travail pour les questions relatives à l'évacuation et aux refuges en cas d'urgence organisé par le gouvernement des Pays-Bas en juin 2011 à Utrecht****Moyens d'évacuation****Transmis par le gouvernement des Pays-Bas****I. Introduction**

1. Se fondant sur le cahier de charges adopté par le Comité d'administration, un groupe de travail informel a tenu trois réunions de travail et une réunion de rédaction pour développer un cadre conforme à l'ADN visant à améliorer l'accès à des moyens d'évacuation en cas d'urgence et de préciser les responsabilités des parties concernées.
2. Y ont pris part des représentants de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Belgique, de la France, des Pays-Bas, de la Suisse, de l'EBU, de la FETSA, du CEFIC et de compagnies chimiques et pétrolières.
3. A titre général, les discussions au sein du groupe de travail informel ont abouti à une approche systématique dans laquelle le type de cargaison, le type de bateau, les circonstances existant au terminal ou lors du transbordement de la cargaison forment un réseau pour déterminer quel est le type de moyens d'évacuation à utiliser, ce qui entraîne un haut degré de flexibilité.
4. En ce qui concerne les responsabilités des parties concernées, des propositions ont été élaborées pour préciser les responsabilités à terre et à bord.
5. Les résultats des travaux du groupe de travail informel comprennent de propositions visant à amender
  - a) Les définitions visées dans la Partie 1, Chapitre 1.2.1
  - b) La Partie 1, Chapitre 1.4.3

- c) La partie 7, Chapitres 7.1.4 et 7.2.4
  - d) La Partie 8, Chapitre 8.6.3
6. Une fois décidée l'adoption des amendements proposés, il sera éventuellement nécessaire d'amender la Partie 9 en cas d'utilisation d'un abri à bord des bateaux.
  7. Un amendement ultérieur de la Partie 7 peut s'avérer nécessaire s'il est décidé d'inclure les moyens d'évacuation dans les cas du transbordement de la cargaison. Dans un tel cas, il est nécessaire d'amender la Partie 8, Chapitre 8.6.3 pour rendre la Liste de contrôle ADN applicable au transbordement de la cargaison.
  8. Le Comité est invité à prendre en considération ces propositions et de les transmettre au Comité d'administration en vue d'une décision finale.

## **II. Propositions d'amendements**

### **a) Partie 1 Chapitre 1.2.1**

Ajouter les définitions suivantes:

Moyens d'évacuation: tout moyen pouvant être utilisé pour acheminer des personnes d'une zone dangereuse à une zone sûre.

Chemin de repli: chemin sûr allant de la zone dangereuse à une zone sûre ou menant à un moyen d'évacuation.

Bateau de sauvetage: Bateau spécialement équipé destiné à surmonter tous les risques identifiés liés à la cargaison et à évacuer des personnes en danger.

Bateau d'évacuation: Bateau à équipement et équipage spécialisé appelé pour secourir des personnes en danger.

Canot de sauvetage: Canot se trouvant à bord, utilisé pour le transport, le secours, le sauvetage et des activités de travail.

Abri: Module (fixe ou flottant) devant être capable de protéger des personnes contre tout risque identifié lié à la cargaison pour une période déterminée.

Zone sûre: zone située en dehors de la zone de cargaison et protégée contre tout risque identifié lié à la cargaison par un rideau d'eau.

### **b) Partie 1 Chapitre 1.4.3.**

Remplacer le texte existant par le texte suivant:

#### 1.4.3.1 (f)

Il doit s'assurer que les installations côtières sont équipées d'un ou de deux moyens d'évacuation du bateau en cas d'urgence (voir 7.1.4.77 et 7.2.4.77). En cas de transbordement, il doit s'assurer que des moyens appropriés sont prévus pour

---

l'évacuation du bateau en cas d'urgence (voir 7.1.4.77 et 7.2.4.77).

1.4.3.3 (q)

Il doit s'assurer que les installations côtières sont équipées d'un ou de deux moyens d'évacuation du bateau en cas d'urgence (voir 7.1.4.77 et 7.2.4.77). En cas de transbordement, il doit s'assurer que des moyens appropriés sont prévus pour l'évacuation du bateau en cas d'urgence (voir 7.1.4.77 et 7.2.4.77).

1.4.3.7.1.

h) Il doit s'assurer que les installations côtières sont équipées d'un ou de deux moyens d'évacuation du bateau en cas d'urgence (voir 7.1.4.77 et 7.2.4.77). En cas de transbordement, il doit s'assurer que des moyens appropriés sont prévus pour l'évacuation du bateau en cas d'urgence (voir 7.1.4.77 et 7.2.4.77).

1.4.2.2.1

d) Il doit s'assurer qu'un deuxième moyen d'évacuation du bateau en cas d'urgence (voir 7.1.4.77 et 7.2.4.77) existe à bord [conformément à la Partie 9] lorsque l'installation côtière n'est pas équipée d'un deuxième moyen d'évacuation requis. En cas de transbordement, il doit s'assurer que des moyens appropriés sont prévus pour l'évacuation du bateau en cas d'urgence (voir 7.1.4.77 et 7.2.4.77).

**c) Partie 7 Chapitre 7.1.4 et Chapitre 7.2.4**

Ajouter le tableau ci-dessous à 7.1.4

**7.1.4.77 Eventuels moyens d'évacuation en cas d'urgence**

|   |  | <b>Marchandises sèches en vrac (bateau et barge)</b> |                   | <b><u>Conteneur (bateau et barge) et marchandises emballées</u></b> |
|---|--|--|-------------------|---|
|   |  | <b>Bateau-rive/bateau-bateau</b>                     |                   | <b>Bateau-rive/bateau-bateau</b>                                    |
|   |  | <b>Classe</b>  |                   | <b>Classe</b>   |
|   |  | 4.1, 4.2, 4.3  | 5.1, 6.1, 7, 8, 9 | Toutes les classes  |
| 1 | Deux chemins de repli à l'intérieur ou à l'extérieur de la zone de cargaison dans des directions opposées          | ●  | ●                 | ●   |
| 2 | Un chemin de repli à l'extérieur de la zone de cargaison et un abri à l'extérieur du bateau à l'extrémité opposée. | ●  | ●                 | ●   |

|    |   |   |   |   |
|----|---|---|---|---|
| 3  | Un chemin de repli à l'extérieur de la zone de cargaison et un abri à bord à l'extrémité opposée du bateau.                                 | ● | ● | ● |
| 4  | Un chemin de repli à l'extérieur de la zone de cargaison et un canot de sauvetage à l'extrémité opposée.                                    | ● | ● | ● |
| 5  | Un chemin de repli à l'extérieur de la zone de cargaison et un canot de sauvetage à l'extrémité opposée.                                    | ● | ● | ● |
| 6  | Un chemin de repli à l'intérieur de la zone de cargaison et un chemin de repli à l'extérieur de la zone de cargaison à l'extrémité opposée. | ● | ● | ● |
| 7  | Un chemin de repli à l'intérieur de la zone de cargaison et un abri à l'extérieur du bateau dans la direction opposée.                      | ● | ● | ● |
| 8  | Un chemin de repli à l'intérieur de la zone de cargaison et un abri à bord dans la direction opposée.                                       | ● | ● | ● |
| 9  | Un chemin de repli à l'intérieur de la zone de cargaison et un canot de sauvetage à l'extrémité opposée.                                    | ● | ● | ● |
| 10 | Un chemin de repli à l'intérieur de la zone de cargaison et un canot de sauvetage à l'extrémité opposée.                                    | ● | ● | ● |
| 11 | Un chemin de repli à l'intérieur ou à l'extérieur de la zone de cargaison et deux abris aux extrémités opposées.                            | ● | ● | ● |
| 12 | Un chemin de repli à l'intérieur ou à l'extérieur de la zone de cargaison et deux zones sûres aux extrémités opposées.                      | ● | ● | ● |
| 13 | Un chemin de repli à l'extérieur de la zone de cargaison  | ● | ● | ● |
| 14 | Un chemin de repli à l'extérieur de la zone de cargaison  | ● | ● | ● |
| 15 | Un abri à l'extérieur du bateau, y compris le chemin de repli y menant  | ● | ● | ● |
| 16 | Deux abris à l'extérieur du bateau, y compris les chemins de repli y menant   | ● | ● | ● |
| 17 | Un abri à bord  | ● | ● | ● |
| 18 | Deux abris à bord   | ● | ● | ● |



|    |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
|----|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2  | Un chemin de repli à l'extérieur de la zone de cargaison et un abri à l'extérieur du bateau à l'extrémité opposée     | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| 3  | Un chemin de repli à l'extérieur de la zone de cargaison et un abri à bord à l'extrémité opposée du bateau            | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| 4  | Un chemin de repli à l'extérieur de la zone de cargaison et un canot de sauvetage à l'extrémité opposée               |   | ● |   | ● | ● |   | ● |   | ● | ● |
| 5  | Un chemin de repli à l'extérieur de la zone de cargaison et un canot de sauvetage à l'extrémité opposée               | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| 6  | Un chemin de repli à l'intérieur de la zone de cargaison et un chemin de repli à l'extrémité opposée                  | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| 7  | Un chemin de repli à l'intérieur de la zone de cargaison et un abri à l'extérieur du bateau dans la direction opposée | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| 8  | Un chemin de repli à l'intérieur de la zone de cargaison et un abri à bord dans la direction opposée                  | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| 9  | Un chemin de repli à l'intérieur de la zone de cargaison et un canot de sauvetage à l'extrémité opposée               |   | ● |   | ● | ● |   | ● |   | ● | ● |
| 10 | Un chemin de repli à l'intérieur de la zone de cargaison et un canot de sauvetage à l'extrémité opposée               | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |



