



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2009/33
10 juin 2009

Original: FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

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)

Quinzième session
Genève, 24-28 août 2009
Point 4 c) de l'ordre du jour provisoire

PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT ANNEXÉ À L'ADN

Chambre des pompes sous pont

Communication du Gouvernement de l'Allemagne^{1, 2}

1. Lors de la 14^{ème} session de la 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) a été discuté le document présenté par l'Allemagne relatif aux chambres des pompes sous pont (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2009/1). Les constatations suivantes avaient été faites en conclusion:

¹ Diffusée en langue allemande par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote CCNR/ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2009/33.

² Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2006-2010 (ECE/TRANS/166/Add.1, programme d'activité 02.7 b)).

- a) La formulation actuelle dans les prescriptions relatives au transport par bateaux de navigation intérieure est interprétée actuellement dans ce sens que pour toutes les matières de la classe 2, c'est à dire également celles avec «T» dans le code de classification, la chambre des pompes est autorisée sous le pont.
- b) Dans les prescriptions relatives au transport de marchandises dangereuses par navires de mer, les chambres des pompes sont interdites sous le pont de manière générale.
- c) L'argumentation technique de sécurité de l'Allemagne conduisant à favoriser une interdiction de la chambre des pompes sous pont pour les matières de la classe 2 a été soutenue par quelques délégations.
- d) Des réserves ont été présentées par la profession pour le cas où l'interdiction des chambres des pompes sous pont concerne également les installations de réfrigération.

2. Une nouvelle consultation de la profession concernée a conduit au résultat qu'on peut suivre le point de vue de l'Allemagne visant à inclure toutes les matières de la classe 2 dans l'interdiction.

Proposition

3. Il est proposé d'interdire les chambres des pompes sous pont pour toutes les matières de la classe 2. Cette proposition entraîne les amendements suivants:

- a) Modification des critères selon lesquels il est décidé si une chambre des pompes est autorisée sous le pont ou non (Chapitre 3.2, tableau C):

Colonne 14: Détermination si la chambre de pompes est admise sous le pont:

Non - Toutes les matières avec T dans la colonne 3(b) ~~à l'exception des~~
et toutes les matières de la classe 2

Oui - Toutes les autres matières

- b) Dans le tableau C du chapitre 3.2, insérer «non» dans la colonne 14 pour les Nos ONU ou les Nos d'identification suivants: 1005, 1010 (3 fois), 1011, 1012, 1020, 1030, 1033, 1055, 1063, 1077, 1083, 1086, 1912, 1965 (9 fois) 1969, 1978 et 9000.
- c) Pour les bateaux en service, fixer un délai transitoire: «Renouvellement du certificat d'agrément à partir du 01.01.2045».

Motifs

4. Les membres de l'équipage du bateau doivent être protégés contre les dangers, notamment les dangers d'intoxication et d'explosion. De tels dangers apparaissent rapidement en cas de fuite de gaz dans une chambre des pompes située sous le pont. Le temps s'écoulant entre l'alarme du détecteur de gaz inflammables à 20% de la limite inférieure d'explosivité et l'atteinte de la plage d'explosivité est nettement plus court que dans le cas des liquides dont une pression de vapeur est plus faible.

5. En outre, dans la plupart des cas les détecteurs de gaz inflammables fonctionnent par détecteurs à combustion par catalyse. Ces détecteurs réagissent avec un certain retard en cas de grandes concentrations de gaz ou vapeurs.

6. Un autre problème provient du fait qu'en cas de forte augmentation de la concentration comme ce peut être le cas avec les gaz, le détecteur à combustion par catalyse est carrément sursaturé et ne livre plus de signal interprétable.
