

WP.15/AC.2/15/INF.2

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports
des 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 intérieure (ADN)

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

CHAPITRE 1.6 – MESURES TRANSITOIRES

Observations relatives au document WP.15/AC.2/14/INF8 (14ème session)

Transmis par la délégation belge

Observation préliminaire : dans le tableau du INF8 il y a beaucoup d'erreurs rédactionnelles (double numérotation, numéros ADNR incomplets; ...). Ces erreurs ne sont pas mentionnées dans les observations ci-dessous. On peut s'attendre à ce que la nouvelle version à venir du document aura été corrigée en conséquence.

Observation générale relative au tableau 3.3 bateaux à cargaison sèche : on part visiblement du fait que la moitié des bateaux à cargaison sèche munis d'un certificat d'agrément a été construite après 1995 (voir par ex. nos 1 et 10). Pour les bateaux à cargaison sèche belges munis d'un certificat d'agrément il s'avère que 90 % d'entre eux ont été construits avant 1995. Le pourcentage de bateaux concernés doit donc être revu à la hausse.

Observations relatives aux différents numéros :

1. Il faut tenir compte du fait que pour remplir cette prescription il faut aménager des gaines de ventilation dans la cale. Il en résulte une perte de capacité de cargaison. La date limite 2015 est jugée trop tôt.
5. Sur certains bateaux une modification est très difficile car le logement et la timonerie gênent. La date limite 2015 est jugée trop tôt.
9. Il y a un sérieux problème avec l'indépendance des deux pompes à incendie lorsque le bateau n'a qu'une seule salle des machines ou une seule génératrice.

Proposition : séparer le 40.1 et prévoir la date limite 2035 pour le premier tiret.

10. Il est absolument inconcevable de proposer ici une date limite 2015 alors que pour le même équipement des bateaux-citernes (n° 122) il y a la date limite 2035.
En outre, ce paragraphe ne s'applique pas non plus aux pousseurs neufs qui poussent des barges à cargaison sèche.
Proposition : date limite 2035.
19. Ne pose pas de problème pour les bateaux belges. Proposition : direct.
20. Prescription transitoire superflue vue que 7.2.2.19.1 est applicable. Proposition : direct.
30. Doit être combiné avec 65 et 66 (stabilité en cas d'avarie). Donc date limite 2035.
31. Doit être combiné avec 62 à 64. Donc date limite 2035.
32. Voir numéro 108. Doit être direct.
33. Des problèmes subsistent avec la prescription elle-même. La norme EN ne va que jusqu'à un diamètre de 50 mm
36. Ne pose pas de problème pour les bateaux belges. Proposition : direct.
54. Les petits bateaux jusqu'à 86 m ont un problème avec les dimensions.
Proposition : date limite 2035.
74. Ne pose pas de problème pour les bateaux belges. Proposition : direct.
82. et 83.
La prescription transitoire elle-même peut être supprimée en 2011.
- 90., 91. et 92.
Le remplacement des manomètres et thermomètres par des alarmes et contrôles des pompes est lié à de sérieux coûts économiques.
Proposition : date limite 2035.
94. L'expiration de cette prescription transitoire doit être parallèle à l'adaptation des hauteurs des seuils. Proposition : date limite 2015.
95. L'intervalle horizontal de la conduite de retour de gaz est difficile à modifier.
Proposition : date limite 2018.
106. L'intervalle horizontal des tuyauteries de chargement et de déchargement est encore plus difficile à modifier que celui de la conduite de retour de gaz.
Proposition : date limite 2035.

114. 9.3.x.31.4 est sur la liste des points à problèmes relatifs à la protection contre les explosions. Eventuellement laisser ouverte la date limite jusqu'à ce qu'on connaisse les amendements de la réglementation relative à la protection contre les explosions.
116. Voir aussi n° 6. Dans le Règlement de visite des bateaux du Rhin la date limite 2010 est prévue.
Proposition : direct.
121. Il y a un sérieux problème avec l'indépendance des deux pompes à incendie lorsque le bateau n'a qu'une seule salle des machines ou une seule génératrice.
Proposition : séparer le 40.1 et prévoir la date limite 2035 pour le premier tiret.
129. et 130.
Ne posent pas de problème pour les bateaux belges. Proposition : direct.
Eventuellement reprendre ces prescriptions transitoires dans la discussion à venir concernant la protection contre les explosions.
134. Très difficile à réaliser pour les bateaux ayant différents tableaux de distribution dans la salle des machines et dans la timonerie.
Proposition : date limite 2035.
137. Ne pose pas de problème pour les bateaux belges. Proposition : direct.
