



Conseil économique et social

Distr. générale
10 juin 2010
Français
Original: anglais

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)

Dix-septième session

Genève, 23-27 août 2010

Point 5 b) de l'ordre du jour provisoire

**Propositions d'amendements au Règlement annexé à l'ADN:
Amendements pour entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2013**

Propositions d'amendements aux sous-sections 9.3.x.40 et 7.2.4.40

Communication de l'Union européenne de la navigation fluviale (UENF)^{1,2}

Introduction

1. L'ADN contient diverses prescriptions relatives aux dispositifs d'extinction d'incendie à bord des bateaux de navigation intérieure. Pour les bateaux-citernes en particulier, le 7.2.4.40 précise que les installations de lutte contre les incendies doivent être prêtes à fonctionner dans la zone de cargaison pendant le chargement et le déchargement.

2. La présente proposition a déjà été présentée à la seizième session du Comité de sécurité (voir le document informel INF.13). Il avait toutefois été décidé que la proposition ne pouvait être examinée que sur la base d'un document officiel.

¹ Diffusé en langue allemande par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote CCNR/ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2010/15.

² Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2010-2014 (ECE/TRANS/2010/8, activité 02.7 b), et ECE/TRANS/208, par. 106).

3. Le 9.3.x.40.1 est actuellement libellé comme suit:

«9.3.x.40.1 Le bateau doit être muni d'une installation d'extinction d'incendie.

Cette installation doit être conforme aux prescriptions ci-après:

...

- Elle doit être équipée d'une conduite d'eau comportant aux moins trois bouches dans la zone de cargaison située au-dessus du pont. Trois tuyaux adéquats et suffisamment longs, munis de lances à pulvérisation d'un diamètre de 12 mm au moins, doivent être prévus. On doit pouvoir atteindre tout point du pont dans la zone de cargaison avec deux jets simultanés d'eau provenant de bouches différentes.

...».

Historique

4. Une enquête sur un accident réalisée aux Pays-Bas en 2007 a amené les organismes néerlandais de réglementation à donner du 7.2.4.40 une interprétation qui a conduit à dérouler des tuyaux d'incendie sur le pont des bateaux.

5. Le 7.2.4.40, intitulé «Dispositifs d'extinction d'incendie», est actuellement libellé comme suit:

«Pendant le chargement et le déchargement, les installations de lutte contre l'incendie, les tuyaux et les lances à jet pulvérisés doivent être prêts à fonctionner sur le pont dans la zone de cargaison.».

6. L'UENF estime que la question de la sécurité prévaut sur toute autre question. Toutefois, des investissements dans des moyens techniques nouveaux, tels que les mini-dispositifs de contrôle illustrés ci-dessous, sont impossibles parce que, dans la formulation actuelle du 9.3.x.40.1, il est précisé que des tuyaux suffisamment longs doivent être présents. Aucun investissement n'est fait dans ces moyens techniques parce que l'on considère que les tuyaux d'incendie doivent être déroulés pendant le chargement et le déchargement, même si ces nouveaux moyens techniques ont été installés à bord des bateaux.



Bouche équipée d'une lance à jet/pulvérisation, et d'un tuyau suffisamment long. Les tuyaux pourraient dans leur ensemble être remplacés par une conduite d'eau fixe. Mais dans la législation en vigueur il est indiqué qu'un tuyau doit être présent.

Proposition

7. Modifier comme suit le texte du 9.3.x.40.1:

«9.3.x.40.1 Le bateau doit être muni d'une installation d'extinction d'incendie.

Cette installation doit être conforme aux prescriptions ci-après:

- Elle doit être alimentée par deux pompes à incendie ou de ballastage indépendantes. L'une d'elles doit être prête à fonctionner à tout moment. Ces pompes ainsi que leurs propulsion et équipements électriques ne doivent pas être installés dans le même local;
- Elle doit être équipée d'une conduite d'eau comportant des pompes avec connexion permanente sous l'eau, un collecteur principal d'incendie équipé de bouches, et/ou des tuyaux d'incendie complets équipés de raccords et de lances à jet ou, de préférence, des lances à jet/pulvérisation d'un diamètre de 12 mm au moins dans la zone de cargaison au-dessus du pont. Un nombre suffisant de bouches doivent être prévues et être situées de manière que deux jets d'eau provenant de bouches différentes puissent atteindre simultanément toute partie du pont.

Par temps froid, pour éviter le gel des collecteurs principaux d'incendie et des bouches, il faut purger l'eau de manière continue et l'évacuer par-dessus bord par les bouches situées aux extrémités de chaque collecteur principal d'incendie. À défaut, il convient de garder secs tous les points bas du collecteur principal d'incendie.

- Un clapet antiretour à ressort doit empêcher que des gaz puissent s'échapper de la zone de cargaison et atteindre les logements et locaux de service en passant par l'installation d'extinction d'incendie;
- La capacité de l'installation doit être suffisante pour obtenir d'un point quelconque du bateau un jet d'une longueur au moins égale à la largeur du bateau si deux bouches sont utilisées en même temps.».

8. Modifier comme suit le texte du 7.2.4.40, intitulé «Dispositifs d'extinction d'incendie»:

«Pendant le chargement et le déchargement, les installations de lutte contre l'incendie, le collecteur principal d'incendie muni des bouches et les tuyaux et/ou les lances à jet/pulvérisation doivent être prêts à fonctionner sur le pont dans la zone de cargaison.».

Justification

9. Puisque le déroulement des tuyaux d'incendie et la fixation correcte des lances à pulvérisation prennent du temps, ces tuyaux sont souvent abandonnés sur le pont, même s'il n'y a aucune activité de chargement ou de déchargement. Pendant le chargement et le déchargement, ces tuyaux sont encombrants (et contraires aux règles de la sécurité et de la santé au travail) parce que l'on peut facilement trébucher sur eux. En outre, les tuyaux sont plus dangereux dans la zone à risque, ce qui accroît la probabilité qu'un accident se

produise en cas de situation d'urgence et réduit donc la capacité de lutte de l'équipage contre l'incendie.

10. Le texte proposé permettrait d'aligner l'ADN sur le texte employé dans l'International Safety Guide for Inland Tankers and Terminals (ISGINTT) et dans le Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac (Recueil IBC).
