

---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs**

15 janvier 2013

**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)****Vingt-deuxième session**

Genève, 21-25 janvier 2013

Point 4 c) de l'ordre du jour provisoire

**Interprétation du règlement annexé à l'ADN**

---

**Utilisation d'appareils AIS Intérieur durant le chargement, le déchargement et le dégazage de bateaux-citernes soumis à l'ADN****Soumis par le Secrétariat de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR)**

1. L'AIS Intérieur (Automatic Identification System) est un système issu de la navigation maritime qui envoie automatiquement à d'autres bateaux la position du bateau porteur et d'autres informations utiles pour la sécurité. L'ECDIS Intérieur (Electronic Chart Display and Information System) est un système qui affiche au moyen d'une carte électronique de navigation intérieure des informations utiles pour la navigation. Si tous les bâtiments présents sur une voie navigable sont équipés de l'AIS Intérieur et de l'ECDIS Intérieur, chaque conducteur reçoit sur sa carte électronique de navigation intérieure une représentation graphique de tous les bâtiments, complétée par les principales informations de sécurité concernant ces bateaux. Des enquêtes ont fait apparaître que plus de 90 % des bateaux de la navigation intérieure sont équipés de l'AIS Intérieur sur le Rhin.

2. Les informations transmises par les appareils AIS Intérieur doivent être exhaustives et fiables, afin que les conducteurs puissent les utiliser lors de la conduite de leurs bâtiments. Des informations incomplètes ou erronées peuvent donner lieu à des interprétations erronées de la situation du trafic et conduire ainsi à des décisions inappropriées de la part des conducteurs. Il convient par conséquent de s'assurer qu'à l'exception de rares menues embarcations, tous les bâtiments et convois soient systématiquement équipés d'appareils AIS Intérieur. Il convient en outre de s'assurer que l'AIS Intérieur sera utilisé, que l'appareil fonctionne en permanence et que les informations transmises par l'appareil soient exactes. La CCNR examine actuellement l'introduction de l'obligation de posséder l'AIS Intérieur, cette obligation étant susceptible d'entrer en vigueur fin 2013.

3. Les appareils AIS Intérieur sont constitués d'un module de positionnement (récepteur GPS) et d'un émetteur/récepteur de données. Les modules de transmission de données AIS Intérieur fonctionnent avec deux niveaux de puissance : 12,5 Watt (W) ou niveau inférieur (1 ou 2 W selon les appareils). Ces niveaux ont une incidence sur la portée de transmission des appareils. La commutation entre le niveau de puissance de 12,5 W et un niveau de puissance inférieur étant une

procédure complexe, il est recommandé d'éteindre les appareils AIS Intérieur ou de les faire fonctionner à 12,5 W.

4. Conformément aux prescriptions de l'Accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), les installations électriques en fonctionnement dans la timonerie de bateaux-citernes durant le chargement, le déchargement et le dégazage doivent être au minimum de type "à risque limité d'explosion" ; voir section 9.3.x de l'ADN. Cela signifie que ne peuvent être utilisées que des installations électriques pour lesquelles le fonctionnement normal ne produit pas d'étincelles et ne conduit pas à des températures de surface excédant la classe de température exigée (200 C°). Des exceptions s'appliquent pour les installations de radiotéléphonie, les installations de téléphonie fixes et mobiles et les locaux en surpression. Les appareils AIS ne sont pas explicitement mentionnés dans l'ADN. De telles restrictions concernant les appareils électriques en fonctionnement dans la timonerie n'existent pas pour d'autres types de bâtiments.

5. Toutefois, selon le 7.1.3.70.2, aucune partie d'antennes de radiotéléphones ne doit se trouver à moins de 2 m de matières et d'objets de la classe 1. A cet égard sont pertinentes les prescriptions du 1.6.7.2.2.2 en liaison avec les 9.3.1.52.1 e) et 9.3.3.52.1 e) ainsi que les 9.3.1, 9.3.2 et 9.3.3. En outre sont pertinentes les prescriptions relatives à la construction de bateaux-citernes de type G, C et N, notamment les 9.3.1.52.3, 9.3.2.52.3 et 9.3.3.52.3. Les installations de radiotéléphonie dont l'utilisation dans la timonerie est admise conformément au 9.3.x.52.3 durant le chargement, le déchargement et le dégazage présentent une puissance jusqu'à 25 W conformément à l'Arrangement Régional relatif au service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure.

6. D'un point de vue nautique, il convient de distinguer :

- a) chargement et déchargement
  - i) dans le port : l'arrêt des appareils AIS ne pose pas de problèmes ;
  - ii) aux murs de quais / sur des plans d'eau voisins du chenal navigable : l'arrêt des appareils AIS peut éventuellement poser des problèmes ;
- b) dégazage en cours de route : l'arrêt des appareils AIS pose d'importants problèmes.

7. Selon les dispositions du CEVNI (Code européen des voies de navigation intérieure) et du Règlement de police pour la navigation du Rhin, les bâtiments faisant route sont tenus de donner par radiotéléphonie les informations nécessaires pour la sécurité de la navigation. Cette obligation s'applique aussi lors du dégazage en cours de route.

8. L'ISGOTT (International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals) fixe aux paragraphes 4.8.1, 4.8.2.2 et 4.8.4 que les appareils électriques doivent être éteints, à l'exception des appareils de radiocommunication d'une puissance inférieure à 1 Watt.

9. L'introduction de l'obligation de posséder l'AIS Intérieur assortie de l'obligation de les maintenir en fonctionnement en permanence, c'est-à-dire aussi lors du chargement, du déchargement et du dégazage, pourrait donner lieu à un conflit avec l'ADN.

10. La CCNR invite le Comité de sécurité ADN à apporter des réponses aux questions suivantes :

- a) Le Comité de sécurité ADN peut-il approuver le fait que les appareils AIS Intérieur soient traités comme les appareils de radiotéléphonie et puissent être

en fonctionnement aussi durant le chargement, le déchargement et le dégazage de bateaux transportant des marchandises dangereuses ?

b) Quelles sont les conditions techniques applicables aux appareils AIS Intérieur afin que ceux-ci puissent être laissés en fonctionnement en permanence ? Existe-t-il une description détaillée concernant l'exigence de protection contre les explosions ?

11. Une réponse d'ici mi-février 2013 serait utile, afin que ce thème puisse être abordé au cours de la réunion du groupe de travail de la CCNR chargé des services d'information fluviale (RIS/G) qui aura lieu le 5 mars 2013.

\*\*\*