



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)****Trente-sixième session**

Genève, 27-31 janvier 2020

Point 5 b) de l'ordre du jour provisoire

**Propositions d'amendements au Règlement annexé à l'ADN :
autres propositions****UN 3082 - Eau de fond de cale****Communication du Gouvernement de l'Allemagne^{*, **}**

Document connexe : Document informel INF.7 de la trente-cinquième session
(Compte-rendu de la onzième réunion du groupe de travail informel
« Matières ».)

Point G « Boues d'hydrocarbures et eau de fond de cale comme
matières dangereuses du point de vue de l'environnement sous
ONU 3082 ».

Introduction

1. Après examen du compte rendu de la onzième session du groupe de travail informel « Matières », le Comité de sécurité s'est prononcé en faveur de l'ajout, tel que proposé, d'une nouvelle entrée ONU 3082 (EAU DE FOND DE CALE, CONTIENT DES BOUES D'HYDROCARBURES) dans le tableau C. La délégation allemande avait toutefois demandé que la question soulevée par le groupe de travail au point 29, à savoir comment traiter le retour des gaz exigé au 7.2.4.25.5 de l'ADN, soit examinée avant cet ajout. En conséquence, le Comité de sécurité n'a pas pris de décision concernant ce point.

* Diffusé en langue allemande par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote CCNR/ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2020/7.

** Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2018-2019 (ECE/TRANS/2018/21/Add.1, (9.3)).

I. Demande

2. L'Allemagne reprend cette proposition du groupe de travail informel et soumet la demande ci-après :

- a) Dans la sous-section 3.2.3.2, tableau C, de l'ADN, dans l'entrée pour le ONU 3082 matière dangereuse du point de vue de l'environnement, liquide, n.s.a., (eau de fond de cale), dans la colonne (2), remplacer la désignation et la description comme suit « MATIÈRE DANGEREUSE DU POINT DE VUE DE L'ENVIRONNEMENT, LIQUIDE, N.S.A., (EAU DE FOND DE CALE, EXEMPTÉ DE BOUES D'HYDROCARBURES) » ;
- b) Dans la colonne (20) pour cette entrée, insérer l'observation « 45 » ;
- c) Dans la sous-section 3.2.3.2, tableau C de l'ADN, insérer la nouvelle ligne libellée comme suit :

(1)	(2)	(3a)	(3b)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)
3082	MATIÈRE DANGEREUSE DU POINT DE VUE DE L'ENVIRONNEMENT, LIQUIDE, N.S.A. (EAU DE FOND DE CALE, CONTIENT DES BOUES D'HYDROCARBURES)	9	M6	III	9+CMR+N1	N	2	3		10	97		3	oui			non	PP, EP TOX, A	0	45

d) À la fin de la section 3.2.3.1 de l'ADN, ajouter l'observation libellée comme suit :

« 45. Durant la réception à partir de navires de mer de cette matière en tant que déchets liés à l'exploitation du bateau, des mesures techniques et organisationnelles appropriées doivent être prises à bord des bateaux pour éviter ou réduire autant que possible l'exposition du personnel à bord aux mélanges gaz-air qui s'échappent des citernes à cargaison du bateau récepteur lors du chargement et pour assurer la protection du personnel à bord pendant ces activités. Un équipement de protection individuelle approprié doit être mis à la disposition des employés concernés et doit être porté pendant toute la durée de l'exposition accrue.

e) Au 7.2.4.25.5, insérer après le mot « gaz-air » les mots « qui s'échappent des citernes à cargaison du bateau récepteur lors du [chargement] [remplissage] par une installation à terre ».

Texte consolidé :

«7.2.4.25.5 Les mélanges gaz-air qui s'échappent des citernes à cargaison du bateau récepteur lors du [chargement] [remplissage] par une installation à terre doivent être renvoyés à terre au moyen d'une conduite de retour de gaz : »

f) Le 7.2.4.2.1 ADN est reformulé comme suit :

« 7.2.4.2.1 La réception à partir de bateaux de navigation intérieure de déchets liquides non emballés huileux et gras survenant lors de l'exploitation des bateaux doit être assurée par aspiration ; la réception à partir de navires de mer peut aussi être assurée par pressurisation. »

II. Motifs

3. En ce qui concerne l'ajout d'une nouvelle entrée dans le tableau C, nous renvoyons aux indications figurant dans le rapport du groupe de travail informel « Matières » soumis lors de la trente-cinquième session du Comité de sécurité de l'ADN (document informel INF.7.).

4. La distinction entre cette nouvelle entrée et la nouvelle entrée ONU 3082, MATIÈRE DANGEREUSE DU POINT DE VUE DE L'ENVIRONNEMENT, LIQUIDE, N.S.A. (BOUES D'HYDROCARBURES) peut être assurée comme suit :

Les **boues d'hydrocarbures** en tant que telles sont de consistance pâteuse et sont plus proches d'une matière solide, les **eaux de fond de cale** sont des eaux contaminées, par exemple par la condensation (eau de condensation), les eaux de nettoyage et les infiltrations d'eau. Aucune différenciation selon les proportions des mélanges intermédiaires qui sont théoriquement possibles n'est pratiquée dans le cadre des processus mis en œuvre pour l'exploitation quotidienne des bateaux, de sorte qu'il n'est pas nécessaire de préciser des pourcentages d'eau de fond de cale par rapport à ceux des boues d'hydrocarbures.

5. Les navires de mer ne sont pas équipés de systèmes de retour des gaz pour le dépôt de déchets survenant lors de l'exploitation des bateaux ou pour le transbordement de cargaison de leurs citernes à cargaison vers des bateaux-citernes de navigation intérieure. L'introduction dans l'ADN d'une telle prescription relative à la conception entraînerait une contradiction par rapport à la réglementation applicable à la navigation maritime.

6. Nous n'avons pas connaissance, à bord de bateaux de navigation intérieure, de systèmes permettant l'épuration ou la collecte du mélange gaz-air s'échappant des citernes à cargaison desdits bateaux de navigation intérieure. De l'avis de la délégation allemande, la conception et la mise à disposition de tels systèmes nécessiterait plusieurs années, avec une viabilité économique incertaine.

7. La réception de déchets survenant lors de l'exploitation des bateaux uniquement dans des citernes à cargaison dégazées ou exemptes de gaz serait certes possible sur le plan technique, mais les exploitants des bateaux-citernes récepteurs seraient confrontés à des difficultés logistiques considérables et cela nécessiterait des investissements importants pour l'équipement des bateaux.

8. Il semble par conséquent disproportionné d'appliquer le 7.2.4.25.5 de l'ADN pour la réception à bord de bateaux-citernes de navigation intérieure des déchets survenant lors de l'exploitation de navires de mer.

9. La rédaction du 7.2.4.25.5 de l'ADN permet déjà une interprétation selon laquelle il n'est pas applicable pour le chargement des citernes d'un bateau de navigation intérieure avec des marchandises provenant d'un navire (de mer) :

« Les mélanges gaz-air survenant lors du chargement doivent être renvoyés **à terre** au moyen d'une conduite de retour de gaz : »

Cette exigence n'est pas pertinente lorsqu'il ne s'agit pas d'un chargement depuis la terre.

10. Par souci de clarification, le 7.2.4.25.5 devrait être modifié tel que proposé. La proposition comprend aussi une clarification concernant l'endroit où surviennent les mélanges gaz-air concernés.

11. Cela signifie toutefois que, bien qu'aient été identifiées les caractéristiques cancérigènes, mutagènes ou toxiques pour la reproduction (CMR) des déchets survenant lors de l'exploitation du bateau, qu'il s'agisse de « MATIÈRE DANGEREUSE DU POINT DE VUE DE L'ENVIRONNEMENT, LIQUIDE, N.S.A., (EAU DE FOND DE CALE, EXEMPTÉ DE BOUES D'HYDROCARBURES) » ou de « MATIÈRE DANGEREUSE DU POINT DE VUE DE L'ENVIRONNEMENT, LIQUIDE, N.S.A., (EAU DE FOND DE CALE, CONTIENT DES BOUES D'HYDROCARBURES) », des mélanges gaz-air seraient libérés dans l'air ambiant et le personnel présent à bord serait exposé à des matières CMR.

12. ONU 3082 ne fait pas partie des cargaisons pour lesquelles l'amendement à la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI) adopté en 2017 interdit le dégazage. De même, ONU 3082 n'est pas une matière pour laquelle seraient pertinentes la directive européenne sur les COV et ses interdictions de rejet. Le 7.2.3.7 de l'ADN ne porte pas sur la libération de

mélanges gaz-air survenant en liaison avec le chargement, mais seulement sur les mesures de dégazage actives et indépendantes.

13. Dans les ports maritimes sont susceptibles d'être applicables des prescriptions locales ou nationales interdisant le rejet du mélange gaz-air dans l'atmosphère, indépendamment de la réglementation relative aux marchandises dangereuses. La délégation allemande estime que dans ce cas il incombe aux autorités portuaires nationales de prescrire des installations de collecte et de nettoyage en vertu de réglementations autres que l'ADN.

14. La protection du personnel qui intervient lors de la réception des déchets survenant lors de l'exploitation du bateau peut être assurée par une exposition aussi brève que nécessaire et possible des personnes à bord au mélange gaz-air qui est libéré et en exigeant le port d'un équipement de protection individuelle. En outre, le mélange gaz-air survenant dans les citernes à cargaison réceptrices du bateau de navigation intérieure pourrait être évacué par une tuyauterie d'évacuation de l'air de telle sorte que les personnes à bord des bateaux concernés ne soient pas exposées au mélange gaz-air. Le texte proposé est inspiré de la réglementation nationale allemande sur la santé et la sécurité au travail, elle-même basée sur la réglementation de l'Union européenne. La teneur de ces réglementations devrait par conséquent être identique pour toutes les Parties contractantes à l'ADN qui sont également membres de l'Union européenne.

15. Pour la réception par des bateaux de navigation intérieure de déchets survenant lors de l'exploitation des bateaux, il convient en outre de tenir compte du 7.2.4.2.1 ADN. Il est prescrit que la réception à partir de bateaux de navigation intérieure de déchets liquides non emballés huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation des bateaux doit être assurée par aspiration. Or, selon les informations dont dispose la délégation allemande, la réception de déchets survenant lors de l'exploitation des bateaux à partir de navire de mer est toujours assurée par pressurisation à bord du navire de mer et pompage vers le bâtiment qui assure la collecte. Compte tenu du nombre élevé des opérations effectuées dans un port maritime, il ne semble pas réaliste d'exiger à chaque fois une dérogation de l'autorité compétente conformément au 7.2.4.2.4 ADN.

16. L'Allemagne invite le Comité de sécurité à examiner les considérations ci-avant et à prendre les mesures appropriées.
