



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)****Vingtième session**

Genève, 23-27 janvier 2012

Point 4 b) de l'ordre du jour provisoire

Propositions d'amendements au Règlement annexé à l'ADN: autres propositions**Moyens d'évacuation^{1, 2}****Communication du Gouvernement des Pays-Bas****I. Introduction**

1. Conformément au mandat adopté par le Comité d'administration, un groupe de travail informel a tenu trois séances de travail et une séance de rédaction pour élaborer un cadre conforme à l'ADN qui soit propre à améliorer les moyens d'évacuation en cas d'urgence et à préciser les responsabilités des divers intervenants.
2. Les participants étaient des représentants de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Belgique, de la France, des Pays-Bas, de la Suisse, de l'Union européenne de navigation fluviale (UENF), de la Federation of European Tank Storage Associations (FETSA), du Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC) ainsi que d'entreprises chimiques et de compagnies pétrolières.
3. D'une manière générale, les débats du groupe de travail informel ont débouché sur une approche systématique dans laquelle le type de cargaison, le type de bateau, les conditions qui prévalent au terminal ou celles dans lesquelles s'effectue le transfert de cargaison d'un bateau à l'autre sont autant d'éléments qui forment un cadre permettant de

¹ Diffusé en langue allemande par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote CCNR/ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2012/16.

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

déterminer quels moyens d'évacuation peuvent être prévus. Ce cadre laisse une importante marge de manœuvre.

4. En ce qui concerne les responsabilités des divers intervenants, il a été proposé de les préciser aussi bien à terre que sur le bateau.

5. Sur la base des résultats du groupe de travail informel, il est proposé de:

- Modifier les définitions du chapitre 1.2.1, dans la partie 1;
- Modifier le chapitre 1.4.3, dans la partie 1;
- Modifier les chapitres 7.1.4 et 7.2.4, dans la partie 7;
- Modifier le chapitre 8.6.3, dans la partie 8.

6. Ces propositions ont été débattues au sein du Comité de sécurité lors de la dix-neuvième session en août 2011. Le Comité a fait part de sa satisfaction quant au travail accompli et à la proposition formulée.

7. Plusieurs délégués ont toutefois émis des réserves quant à la faisabilité de refuges en cas d'incendie. Après réflexion, le groupe de travail informel est arrivé à la conclusion que dans de telles circonstances, en effet, un refuge ne constitue pas un moyen d'évacuation acceptable. C'est la raison pour laquelle la définition de refuge a été modifiée.

II. Propositions de changements

A. Partie 1, chapitre 1.2.1

8. Ajouter les définitions suivantes:

«*Moyen d'évacuation*: tout moyen permettant aux personnes de se mettre en sécurité en cas de danger. Les dangers à prendre en compte sont les suivants:

- Pour les matières de la classe 3 du groupe d'emballage III, relevant du numéro ONU 1202, deuxième et troisième rubriques ainsi que pour les classes 4.1, 8 et 9 à bord des bateaux-citernes: fuite au niveau du tuyau collecteur;
- Pour les autres matières de la classe 3 et de la classe 2 ainsi que pour les matières inflammables de la classe 8 à bord des bateaux-citernes: incendie dans la zone du tuyau collecteur sur le pont et liquide enflammé sur l'eau;
- Pour les matières de la classe 5.1 à bord des bateaux-citernes: la combinaison de matières comburantes et de liquides inflammables peut provoquer une explosion;
- Pour les matières de la classe 6.1 à bord des bateaux-citernes: présence de gaz toxiques autour du collecteur et dans la direction du vent;
- Pour les matières dangereuses à bord des bateaux à cargaison sèche: dangers émanant des marchandises présentes dans les cales.»

«*Chemin de repli*: voie permettant de se mettre à l'abri d'un danger ou de rejoindre un moyen d'évacuation.»

«*Embarcation de sauvetage*: embarcation spécialement équipée sur le bateau pour faire face à tous les dangers identifiés liés à la cargaison et pour évacuer les personnes en cas de nécessité.»

«*Bateau d'évacuation*: bateau spécialement équipé et dont l'équipage est entraîné pour venir sauver les personnes en danger.»

«*Canot de service*: un canot embarqué destiné au transport, au sauvetage, au repêchage et au travail.»

«*Refuge*: un module (fixe ou flottant) qui doit être capable de protéger les personnes contre tous les dangers identifiés liés à la cargaison pendant une durée déterminée. À terre, un refuge doit être construit selon les lois locales. À bord, un tel refuge doit être homologué par une société de classification reconnue. La présence d'un refuge à bord n'est pas acceptable en cas de risque avéré d'incendie ou d'explosion.»

«*Zone de sécurité*: une zone située en dehors de la zone de cargaison et protégée par un écran d'eau contre tous les dangers identifiés liés à la cargaison.»

B. Partie 1, chapitre 1.4.3

9. Modifier les paragraphes suivants comme suit:

«1.4.3.1 f)

Il doit s'assurer que les installations à terre sont équipées d'un ou deux moyens d'évacuation du bateau en cas d'urgence (voir 7.1.4.77 et 7.2.4.77). S'il s'agit d'effectuer un transbordement d'un bateau à un autre, il doit s'assurer que des moyens d'évacuation sont prévus en cas d'urgence (voir 7.1.4.77 et 7.2.4.77).»

«1.4.3.3 q)

Il doit s'assurer que les installations à terre sont équipées d'un ou deux moyens d'évacuation du bateau en cas d'urgence (voir 7.1.4.77 et 7.2.4.77). S'il s'agit d'effectuer un transbordement d'un bateau à un autre, il doit s'assurer que des moyens d'évacuation sont prévus en cas d'urgence (voir 7.1.4.77 et 7.2.4.77).»

«1.4.3.7.1 h)

Il doit s'assurer que les installations à terre sont équipées d'un ou deux moyens d'évacuation du bateau en cas d'urgence (voir 7.1.4.77 et 7.2.4.77). S'il s'agit d'effectuer un transbordement d'un bateau à un autre, il doit s'assurer que des moyens d'évacuation sont prévus en cas d'urgence (voir 7.1.4.77 et 7.2.4.77).»

«1.4.2.2.1 d)

Il doit s'assurer qu'un second moyen d'évacuation en cas d'urgence (voir 7.1.4.77 et 7.2.4.77) est prévu le long du bateau [conformément à la partie 9] lorsque les installations à terre ne sont pas équipées du second moyen d'évacuation prescrit. S'il s'agit d'effectuer un transbordement d'un bateau à un autre, il doit s'assurer que des moyens d'évacuation sont prévus en cas d'urgence (voir 7.1.4.77 et 7.2.4.77).»

C. Partie 7, chapitre 7.1.4 et chapitre 7.2.4

10. Ajouter le tableau suivant au chapitre 7.1.4

7.1.4.77 Moyens d'évacuation possibles en cas d'urgence

		<i>Cargaison sèche en vrac (bateau et chaland)</i>		<i>Conteneur (bateau et chaland) et marchandises en colis</i>
		<i>Bateau-terre/bateau-bateau</i>		<i>Bateau-terre/ bateau-bateau</i>
		<i>Classe</i>		<i>Classe</i>
		<i>4.1, 4.2, 4.3</i>	<i>5.1, 6.1, 7, 8, 9</i>	<i>Toutes les classes</i>
1	Deux chemins de repli à l'intérieur ou à l'extérieur de la zone de cargaison dans des directions opposées		•	•
2	Un chemin de repli à l'extérieur de la zone de cargaison et un refuge à l'extérieur du bateau avec le chemin de repli qui y conduit à l'extrémité opposée	•	•	•
3	Un chemin de repli à l'extérieur de la zone de cargaison et un refuge à bord du bateau à l'extrémité opposée	•	•	•
4	Un chemin de repli à l'extérieur de la zone de cargaison et un canot de service à l'extrémité opposée	•	•	•
5	Un chemin de repli à l'extérieur de la zone de cargaison et une embarcation de sauvetage à l'extrémité opposée	•	•	•
6	Un chemin de repli à l'intérieur de la zone de cargaison et un chemin de repli à l'extérieur de la zone de cargaison à l'extrémité opposée	•	•	•
7	Un chemin de repli à l'intérieur de la zone de cargaison et un refuge à l'extérieur du bateau dans la direction opposée	•	•	•
8	Un chemin de repli à l'intérieur de la zone de cargaison et un refuge à bord du bateau dans la direction opposée	•	•	•
9	Un chemin de repli à l'intérieur de la zone de cargaison et un canot de service à l'extrémité opposée	•	•	•
10	Un chemin de repli à l'intérieur de la zone de cargaison et une embarcation de sauvetage à l'extrémité opposée	•	•	•
11	Un chemin de repli à l'intérieur ou à l'extérieur de la zone de cargaison et deux refuges à bord du bateau aux extrémités opposées	•	•	•
12	Un chemin de repli à l'intérieur ou à l'extérieur de la zone de cargaison et deux zones de sécurité à bord du bateau aux extrémités opposées	•	•	•
13	Un chemin de repli à l'extérieur de la zone de cargaison	•	•	•
14	Un chemin de repli à l'intérieur de la zone de cargaison	•	•	•
15	Un ou plusieurs refuge(s) à l'extérieur du bateau, avec le chemin de repli qui y conduit	•	•	•
16	Un ou plusieurs refuge(s) à bord du bateau	•	•	•
17	Une ou plusieurs embarcation(s) de sauvetage	•	•	•

		Cargaison sèche en vrac (bateau et chaland)			Conteneur (bateau et chaland) et marchandises en colis		
		Bateau-terre/bateau-bateau			Bateau-terre/ bateau-bateau		
		Classe			Classe		
		4.1, 4.2, 4.3	5.1, 6.1, 7, 8, 9		Toutes les classes		
18	Une embarcation de sauvetage et un bateau d'évacuation	•	•	•			
19	Un ou plusieurs bateau(x) d'évacuation			•			•

• = Option possible.

11. Ajouter le tableau suivant au chapitre 7.2.4

7.2.4.77 Moyens d'évacuation possibles en cas d'urgence

		Bateau-citerne/chaland-citerne								
		Bateau-terre					Bateau-bateau, étant donné que le bateau abordé n'est pas sûr en lui-même: ne s'applique qu'aux bateaux de navigation intérieure			
		Classe					Classe			
		2, 3 groupe d'emballage I, II et le reste du groupe III	3 groupe d'emballage III (ONU 1202 deux rubriques: deuxième et troisième), 4.1	5.1, 6.1	8	9	2, 3 groupe d'emballage I, II et le reste du groupe III	3 groupe d'emballage III (ONU 1202 deux rubriques: deuxième et troisième), 4.1	5.1, 6.1	8
1	Deux chemins de repli à l'intérieur ou à l'extérieur de la zone de cargaison dans des directions opposées au tuyau collecteur en activité	•	•	•	•	•	•	•	•	•
2	Un chemin de repli à l'extérieur de la zone de cargaison et un refuge à l'extérieur du bateau avec le chemin de repli qui y conduit depuis l'extrémité opposée	•	•	•	•	•	•	•	•	•
3	Un chemin de repli à l'extérieur de la zone de cargaison et un refuge à l'extrémité opposée	•	•	•	•	•	•	•	•	•
4	Un chemin de repli à l'extérieur de la zone de cargaison et un canot de service à l'extrémité opposée		•			•	•		•	•

		<i>Bateau-citerne/chaland-citerne</i>									
		<i>Bateau-terre</i>					<i>Bateau-bateau, étant donné que le bateau abordé n'est pas sûr en lui-même: ne s'applique qu'aux bateaux de navigation intérieure</i>				
		<i>Classe</i>					<i>Classe</i>				
		<i>3 groupe d'emballage III (ONU 1202 deux rubrique: deuxième et troisième), 4.1</i>					<i>3 groupe d'emballage III (ONU 1202 deux rubriques: deuxième et troisième), 4.1</i>				
		<i>2, 3 groupe d'emballage I, II et le reste du groupe III</i>	<i>5.1, 6.1</i>	<i>8</i>	<i>9</i>	<i>2, 3 groupe d'emballage I, II et le reste du groupe III</i>	<i>5.1, 6.1</i>	<i>8</i>	<i>9</i>		
5	Un chemin de repli à l'extérieur de la zone de cargaison et une embarcation de sauvetage à l'extrémité opposée	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
6	Un chemin de repli à l'intérieur de la zone de cargaison et un chemin de repli à l'extérieur de la zone de cargaison à l'extrémité opposée	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
7	Un chemin de repli à l'intérieur de la zone de cargaison et un refuge à l'extérieur du bateau dans la direction opposée	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
8	Un chemin de repli à l'intérieur de la zone de cargaison et un refuge dans la direction opposée	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
9	Un chemin de repli à l'intérieur de la zone de cargaison et un canot de service à l'extrémité opposée		•		•	•	•		•	•	
10	Un chemin de repli à l'intérieur de la zone de cargaison et une embarcation de sauvetage à l'extrémité opposée	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
11	Un chemin de repli à l'intérieur ou à l'extérieur de la zone de cargaison et deux refuges à bord du bateau aux extrémités opposées	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
12	Un chemin de repli à l'intérieur ou à l'extérieur de la zone de cargaison et deux zones de sécurité à bord du bateau aux extrémités opposées	•	•	•	•	•	•	•	•	•	

		<i>Bateau-citerne/chaland-citerne</i>											
		<i>Bateau-terre</i>					<i>Bateau-bateau, étant donné que le bateau abordé n'est pas sûr en lui-même: ne s'applique qu'aux bateaux de navigation intérieure</i>						
		<i>Classe</i>					<i>Classe</i>						
		<i>3 groupe d'emballage III (ONU 1202 deux rubrique: deuxième et troisième), 4.1</i>					<i>3 groupe d'emballage III (ONU 1202 deux rubriques: deuxième et troisième), 4.1</i>						
		<i>2, 3 groupe d'emballage I, II et le reste du groupe III</i>	<i>5.1, 6.1</i>	<i>8</i>	<i>9</i>	<i>2, 3 groupe d'emballage I, II et le reste du groupe III</i>	<i>5.1, 6.1</i>	<i>8</i>	<i>9</i>	<i>8</i>	<i>9</i>		
13	Un chemin de repli à l'extérieur de la zone de cargaison	•				*	•			•	*	•	
14	Un chemin de repli à l'intérieur de la zone de cargaison	•				*	•			•	*	•	
15	Un ou plusieurs refuge(s) à l'extérieur du bateau, avec les chemins de repli qui y conduisent	•	•	•		*	•	•		•	•	*	•
16	Un refuge à bord du bateau									•		•	•
17	Deux refuges à bord du bateau								•	•		•	•
18	Une embarcation de sauvetage									•		•	•
19	Deux embarcations de sauvetage								•	•	•	•	•
20	Une embarcation de sauvetage et un bateau d'évacuation									•		•	•
21	Un ou plusieurs bateau(x) d'évacuation											•	•

• = Option possible.

* Pas acceptable lorsque les codes de classification sont TFC, CF ou CFT.

D. Partie 8, chapitre 8.6.3

Page 1, liste de contrôle ADN

12. Remplacer «(poste de chargement ou de déchargement)» par «(poste de chargement ou de déchargement ou nom du bateau qui est chargé ou déchargé)».

Page 3, liste de contrôle ADN

13. Remplacer «du poste de chargement ou de déchargement» par «du poste de chargement ou de déchargement ou du bateau».

Question 1

14. Remplacer «Le bateau est-il admis au transport de la cargaison?» par «Le bateau à charger est-il admis au transport de la cargaison?».

Question 3

15. Remplacer «Le bateau est-il bien amarré compte tenu des circonstances?» par «Le bateau est-il bien amarré compte tenu des circonstances?/Le bateau est-il bien raccordé compte tenu des circonstances?».

Question 4

16. Remplacer «à l'avant et à l'arrière du bateau» par «conformément aux dispositions des paragraphes 7.1.4.77 et 7.2.4.77».

Explication de la question 4

17. Remplacer «(par exemple un canot placé à l'eau)» par «si nécessaire conformément aux dispositions des paragraphes 7.1.4.77 et 7.2.4.77».

Question 6

18. Ajouter une nouvelle catégorie «En cas de liaison bateau-bateau»:

6.1 Les tuyauteries flexibles de chargement ou de déchargement entre les bateaux sont-elles en bon état?

Sont-elles bien raccordées?

6.2 Toutes les brides de raccordement sont-elles munies de joints appropriés?

6.3 Tous les boulons de raccordement sont-ils posés et serrés?

Explication de la question 6

19. Remplacer «Les tuyauteries de transbordement entre le bateau et la terre doivent être placées de manière à ne pas être endommagées par des fluctuations du niveau d'eau, le passage de bateaux et le déroulement du chargement/déchargement» par «Les tuyauteries de transbordement entre le bateau et la terre – ou entre les deux bateaux – doivent être placées de manière à ne pas être endommagées par des fluctuations du niveau d'eau, le passage de bateaux et le déroulement du chargement/déchargement.».

Explication de la question 10

20. Remplacer «Le chargement ou déchargement doit être surveillé à bord et à terre de manière que des dangers susceptibles de se produire dans la zone des tuyaux de liaison puissent être immédiatement reconnus. Lorsque la surveillance est effectuée grâce à des moyens techniques auxiliaires, il doit être convenu entre l'installation à terre et le bateau de quelle manière la surveillance doit être assurée.» par «Le chargement ou déchargement doit être surveillé à bord (des deux bateaux) et à terre de manière que des dangers susceptibles de se produire dans la zone des tuyaux de liaison puissent être immédiatement reconnus. Lorsque la surveillance est effectuée grâce à des moyens techniques auxiliaires, il doit être convenu entre l'installation à terre et le bateau/les deux bateaux de quelle manière la surveillance doit être assurée.».

Question 11

21. Remplacer «La communication entre le bateau et la terre est-elle assurée?» par «La communication entre le(s) bateau(x) et la terre est-elle assurée?».

Explication de la question 11

22. Remplacer «Une bonne communication entre le bateau et la terre est nécessaire au déroulement sûr des opérations de chargement/déchargement. À cet effet les appareils téléphoniques et radiophoniques ne peuvent être utilisés que s'ils sont d'un type protégé contre les explosions et installés à portée de la personne chargée de la surveillance.» par «Une bonne communication entre le bateau et la terre/entre les deux bateaux est nécessaire au déroulement sûr des opérations de chargement/déchargement. À cet effet les appareils téléphoniques et radiophoniques ne peuvent être utilisés que s'ils sont d'un type protégé contre les explosions et installés à portée de la personne chargée de la surveillance.».

Question 12.2

23. Remplacer «Est-il assuré par l'installation à terre que la pression au point de raccordement ne dépasse pas la pression d'ouverture de la soupape de dégagement à grande vitesse?» par «Est-il assuré par l'installation à terre (si elle est présente) que la pression au point de raccordement ne dépasse pas la pression d'ouverture de la soupape de dégagement à grande vitesse?».

Question 12.3

24. Remplacer «Lorsque la protection contre les explosions est prescrite à la colonne (17) du tableau C du chapitre 3.2, l'installation à terre assure-t-elle que sa conduite de retour de gaz ou sa conduite d'équilibrage de pression est telle que le bateau est protégé contre les détonations et les passages de flamme provenant de la terre?» par «Lorsque la protection contre les explosions est prescrite à la colonne (17) du tableau C du chapitre 3.2, l'installation à terre (si elle est présente) assure-t-elle que sa conduite de retour de gaz ou sa conduite d'équilibrage de pression est telle que le bateau est protégé contre les détonations et les passages de flamme provenant de la terre?».

Explication de la question 13

25. Remplacer «Avant le début des opérations de chargement/déchargement, les représentants de l'installation à terre et le conducteur ou la personne qu'il a mandatée doivent s'entendre sur les procédures à suivre.» par «Avant le début des opérations de chargement/déchargement, les représentants de l'installation à terre et le conducteur ou la personne qu'il a mandatée – ou, en cas de transbordement, les conducteurs des deux bateaux – doivent s'entendre sur les procédures à suivre.».

Champ signature

26. Remplacer «Pour l'installation de chargement ou de déchargement» par «Pour l'installation de chargement ou de déchargement ou le bateau».