



---

**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)****Seizième session**

Genève, 25-29 janvier 2010

Point 4 b) de l'ordre du jour provisoire

**Propositions d'amendements au Règlement annexé à l'ADN:  
autres propositions d'amendements****Chapitre 1.4 – Évacuation en cas d'urgence****Communication du Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC)<sup>1,2</sup>****Introduction**

1. Conformément au chapitre 1.4 du Règlement annexé à l'ADN, le destinataire, le chargeur et le remplisseur ont l'obligation de s'assurer que des moyens appropriés sont prévus pour l'évacuation du bateau en cas d'urgence.
2. Il est indispensable que des possibilités d'évacuation soient prévues «dans les parties avant et arrière» du bateau. Du fait de la non-définition de ces termes dans l'ADN, ceux-ci sont souvent interprétés comme désignant les parties situées en dehors de la «zone de cargaison» définie au chapitre 1.2. Cette interprétation est déterminante, dans la mesure où la réalisation des possibilités d'évacuation appropriées en dehors de la zone de cargaison est souvent impossible pour des raisons techniques et inutile aux fins de la sécurité en cas d'urgence.

---

<sup>1</sup> Diffusée en langue allemande par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) sous la cote CCNR/ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2010/4.

<sup>2</sup> Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2006-2010 (ECE/TRANS/166/Add.1, activité 02.7 b)).

3. Parmi les raisons techniques importantes, on retiendra les tailles différentes de bateaux, dont la longueur varie de 50 à plus de 100 m. À terre également règnent des conditions différentes, selon l'emplacement (port fluvial ou bassin portuaire). Dans certaines conditions, avec un niveau d'eau stable, il est facile d'installer des moyens d'évacuation flexibles, mais dans des conditions où le niveau d'eau est variable ou dans les rivières à courant rapide, seuls les moyens d'évacuation fixes conviennent.
4. Le type d'installation disponible à terre, qui prévoit souvent des tuyauteries spéciales pour chaque produit, impose généralement une position spécifique pour le chargement et le déchargement. En outre, l'installation à bord de distributeurs à différentes positions selon les bateaux entraîne différentes positions des bateaux au niveau du site de chargement/déchargement. Dans ces conditions, il n'est pas possible de prévoir des moyens d'évacuation appropriés à installation fixe pour toutes les positions correspondant aux différents bateaux «en dehors de la zone de cargaison».
5. Par ailleurs, la réalisation des possibilités d'évacuation en dehors de la zone de cargaison est souvent impossible en raison de la forme radiale du bateau (incurvation du corps du bateau au niveau de la proue et de la poupe) et des installations et équipements destinés au fonctionnement du navire.
6. Souvent la seule possibilité de prévoir une deuxième voie d'évacuation «en dehors de la zone de cargaison» est le bateau de sauvetage. Cette solution peut s'avérer appropriée, mais en principe, des moyens d'évacuation fixes, même s'ils sont situés dans une partie sûre de la zone de cargaison, sont préférables.
7. La prescription «dans les parties avant et arrière» vise probablement à garantir la disponibilité permanente d'une possibilité d'évacuation. Ici, il faut considérer que les bateaux à quai présentent un potentiel de risque accru par rapport aux navires naviguant du fait des opérations de chargement/déchargement. Par conséquent, les dangers surviendront principalement dans la zone de chargement/déchargement à proximité du raccord de chargement/déchargement et des pompes à cargaison. L'existence de deux possibilités d'évacuation situées à une distance appropriée de la liaison navire-terre devrait garantir au moins le même niveau de sécurité que les dispositions actuelles. «Distance appropriée» pourrait s'entendre d'une distance de 10 m, comme stipulé dans certaines directives portuaires.
8. En plus de l'évacuation, il convient d'envisager l'accès aux bateaux à des fins de sauvetage de l'équipage ou d'aide technique.

## **Conclusion**

9. Les prescriptions actuelles concernant les possibilités d'évacuation ne sont pas claires et peuvent souvent être difficiles à réaliser si on les interprète comme décrit ci-dessus. Elles peuvent parfois ne pas conduire à la solution la plus appropriée. Par conséquent, elles devraient être modifiées compte tenu des conditions techniques et du potentiel de risque existant.

## Proposition

10. Modifier la section 1.4.2.3.1 d) relative aux obligations du destinataire, comme suit:
  - «d) s'assurer que  ~~dans les parties avant et arrière du bateau~~  des moyens appropriés sont prévus à une distance appropriée des raccords avant et arrière de chargement/déchargement pour l'évacuation du bateau et l'accès à bord en cas d'urgence. Ces moyens appropriés doivent être mis en œuvre compte tenu des conditions locales et techniques en vigueur. Un canot de sauvetage pourrait également constituer un second chemin de repli;».
11. Il convient de procéder aux mêmes modifications concernant les obligations du chargeur (1.4.3.1.1 f)) et du remplisseur (1.4.3.3 q) et x)).
12. La question n° 4 de la liste de contrôle figurant au 8.6.3 devrait être modifiée comme suit:
  - «4. Y a-t-il des moyens appropriés  ~~à l'avant et à l'arrière~~  à une distance appropriée des raccords avant et arrière de chargement/déchargement du bateau permettant d'accéder à bord ou de quitter le bateau également en cas d'urgence?».

## Annexe

### **Dispositions relatives aux moyens permettant d'accéder à bord ou de quitter le bateau en cas d'urgence (Extraits de l'ADN 2009)**

#### **1.4.2.3      *Destinataire***

1.4.2.3.1      Le destinataire a l'obligation de ne pas différer sans motif impératif l'acceptation de la marchandise, et de vérifier avant, pendant ou après le déchargement, que les prescriptions le concernant de l'AND sont respectées.

Dans le cadre du 1.4.1, il doit notamment:

- d)      S'assurer que dans les parties avant et arrière du bateau des moyens appropriés sont prévus pour l'évacuation du bateau en cas d'urgence;

...

#### **1.4.3.1      *Loader***

1.4.3.1.1      Dans le cadre du 1.4.1, le chargeur a notamment les obligations suivantes:

...

- f)      Il doit s'assurer que dans les parties avant et arrière du bateau des moyens appropriés sont prévus pour l'évacuation du bateau en cas d'urgence;

#### **1.4.3.3      *Remplisseur***

Dans le cadre du 1.4.1, le remplisseur a notamment les obligations suivantes:

*Obligations relatives au remplissage des citernes à cargaison:*

- q)      Il doit s'assurer que dans les parties avant et arrière du bateau des moyens appropriés sont prévus pour l'évacuation du bateau en cas d'urgence;

*Obligations relatives au chargement de marchandises dangereuses solides en vrac dans les bateaux:*

- x)      Il doit s'assurer que dans les parties avant et arrière du bateau des moyens appropriés sont prévus pour l'évacuation du bateau en cas d'urgence.

#### **8.6.3      *Liste de contrôle ADN***

«4.      Y a-t-il des moyens appropriés à l'avant et à l'arrière du bateau permettant d'accéder à bord ou de quitter le bateau également en cas d'urgence?»

---