



## Conseil économique et social

Distr. générale  
29 mai 2015  
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)

#### Vingt-septième session

Genève, 24-28 août 2015

Point 4 b) de l'ordre du jour provisoire

**Propositions d'amendements au Règlement annexé à l'ADN :**  
**Autres propositions**

### Dispositif d'arrêt de l'installation à terre

#### Communication du Gouvernement belge<sup>1</sup>

#### Introduction

1. Dans le Règlement annexé à l'ADN, le texte de l'alinéa a) du 9.3.x.21.5 est le suivant :

« a) Le déclencheur mentionné au 9.3.x.21.1 d) doit émettre des signaux d'alarme optiques et acoustiques et actionner simultanément un contact électrique, sous forme d'un signal binaire, susceptible d'interrompre la ligne électrique établie et alimentée par l'installation à terre et de permettre de prendre côté terre les mesures pour empêcher tout débordement.

Ce signal doit pouvoir être transmis à l'installation à terre au moyen d'une prise mâle étanche bipolaire d'un dispositif de couplage conforme à la norme EN 60309-2:1999 + A1:2007 + A2:2012, pour courant continu 40 à 50 V, couleur blanche, position du nez de détrompage 10 h.

La prise doit être fixée solidement au bateau, à proximité immédiate des raccords à terre des tuyauteries de chargement et de déchargement.

Le déclencheur doit également pouvoir arrêter la pompe de déchargement à bord.

---

<sup>1</sup> Document diffusé en langue allemande par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2015/22.



Le déclencheur doit être indépendant du dispositif avertisseur de niveau, mais peut être accouplé à l'indicateur de niveau. ».

2. Lorsque l'installation à terre est utilisée aux fins du chargement d'une cargaison dans un bateau-citerne, il existe deux façons de l'arrêter en cas d'incident. La première consiste à retirer la prise bipolaire du dispositif de couplage fixé à demeure, ce qui interrompt le signal électrique. La seconde consiste à actionner le bouton d'arrêt d'urgence qui se trouve toujours sur l'installation à terre, le plus souvent sur le bras de chargement, ce qui permet de mettre fin manuellement au chargement, indépendamment de la prise bipolaire.

3. Quand un incident a lieu sans qu'il y ait de fuite de produit, l'arrêt de l'installation s'effectue parfaitement de l'une ou l'autre façon. En cas de fuite d'un produit corrosif, si la fuite est due au dysfonctionnement du bras de chargement par exemple, il n'est pas facile d'actionner le bouton d'arrêt d'urgence placé sur le bras. En outre, la prise bipolaire montée sur le dispositif de couplage situé derrière le bras n'est pas accessible.

4. La Belgique considère qu'il serait utile de prévoir un dispositif supplémentaire dans la zone de cargaison, à trois emplacements distincts (à l'avant, au milieu et à l'arrière, par exemple), qui permettrait d'arrêter l'installation à terre indépendamment du signal électrique. La plupart des bateaux-citernes récemment construits sont équipés d'un tel dispositif. Celui-ci n'est toutefois pas prescrit au 9.3.x.21.5 a).

## Proposition

5. Il est proposé de modifier le 9.3.x.21.5 a) comme suit :

« a) Le déclencheur mentionné au 9.3.2.21.1 d) doit émettre des signaux d'alarme optiques et acoustiques et actionner simultanément un contact électrique, sous forme d'un signal binaire, susceptible d'interrompre la ligne électrique établie et alimentée par l'installation à terre et de permettre de prendre côté terre les mesures pour empêcher tout débordement.

Ce signal doit pouvoir être transmis à l'installation à terre au moyen d'une prise mâle étanche bipolaire d'un dispositif de couplage conforme à la norme EN 60309-2:1999 + A1:2007 + A2:2012, pour courant continu 40 à 50 V, couleur blanche, position du nez de détrompage 10 h.

**Le bateau doit être équipé, dans la zone de cargaison, d'un dispositif permanent permettant d'arrêter l'installation à terre indépendamment du signal électrique. Ce dispositif doit être installé à trois emplacements distincts sur le bateau. Son activation doit déclencher un signal d'avertissement visible et audible à bord du bateau.**

La prise doit être fixée solidement au bateau, à proximité immédiate des raccords à terre des tuyauteries de chargement et de déchargement.

Le déclencheur doit également pouvoir arrêter la pompe de déchargement à bord. Il doit être indépendant du dispositif avertisseur de niveau, mais peut être accouplé à l'indicateur de niveau. ».

## Avantages

6. L'alinéa a) du 9.3.x.21.5 concerne uniquement l'arrêt de la pompe à terre par l'intermédiaire du contact électrique du déclencheur décrit à l'alinéa d) du 9.3.x.21.1. Dans certaines situations, il est impossible d'arrêter l'installation à terre en actionnant

le dispositif d'urgence ou en retirant la prise bipolaire. L'ajout de la prescription d'installation sur le bateau, dans la zone de cargaison, de trois dispositifs permanents servant à arrêter l'installation à terre indépendamment du signal électrique (trois boutons d'urgence, par exemple) permettrait de s'assurer qu'il est possible à tout moment d'interrompre le chargement. Il permettrait en outre de renforcer la sécurité de l'équipage et de mieux protéger l'environnement.

---