



Conseil économique et social

Distr. générale
7 juin 2013
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-troisième session

Genève, 26-30 août 2013

Point 4 b) de l'ordre du jour provisoire

Propositions d'amendements au Règlement annexé à l'ADN:

Autres propositions

Rapport du Groupe de travail informel sur les moyens d'évacuation

Communication du Gouvernement des Pays-Bas¹

1. Le Comité de sécurité se souviendra sans doute qu'à sa vingtième session des amendements concernant les moyens d'évacuation ont été adoptés en vue de leur entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2015 (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/42, annexe II).
2. Le Comité se souviendra peut-être aussi que le groupe de travail informel sur les moyens d'évacuation a été invité à préparer des dispositions plus détaillées pour les définitions de «refuge», «zone de sécurité» et «écran d'eau», et à proposer une règle qui indiquerait clairement que les autorités locales ont le droit de formuler des règles plus rigides.
3. Le groupe de travail informel, qui s'est réuni le 3 avril 2013, est arrivé à la conclusion que les modifications ci-après des amendements déjà adoptés devaient être proposées au Comité.

¹ Diffusé en langue allemande par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote CCNR/ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2013/18.

4. Modifications des définitions:
- a) Remplacer la définition de la «zone de sécurité» par le texte suivant:
- «Zone de sécurité: Zone identifiable désignée en dehors de la zone de cargaison, qui est facile d'accès pour toutes les personnes à bord. La zone de sécurité assure une protection par un écran d'eau pendant au moins soixante minutes contre les dangers identifiés liés à la cargaison. Elle peut être évacuée pendant un incident. Elle n'est pas acceptable en cas de risque avéré d'incendie ou d'explosion.».*
- b) Insérer la définition ci-après de l'écran d'eau:
- «Écran d'eau: Barrière d'eau verticale d'au moins 3 mètres de haut au-dessus du pont et sur toute la largeur du bateau avec un dépassement d'au moins 1,5 mètre sur le côté de la coque. L'écran d'eau protège contre les dangers identifiés liés à la cargaison. Il doit pouvoir être mis en marche depuis la timonerie et depuis la zone de sécurité.».*
- c) Remplacer la définition de «refuge» par le texte suivant:
- «Refuge: Module (fixe ou flottant) facile d'accès, identifiable, désigné et capable de protéger toutes les personnes à bord contre les dangers identifiés liés à la cargaison pendant au moins soixante minutes au cours desquelles il est possible d'entrer en communication avec les services d'urgence et de secours. Un refuge peut être intégré à la timonerie ou aux logements. Il peut être évacué pendant un incident. La présence d'un refuge à bord n'est pas acceptable en cas de risque avéré d'incendie ou d'explosion. Un refuge à bord et un refuge flottant en dehors du bateau sont homologués par une société de classification agréée. À terre, un refuge est construit selon les lois locales.».*
- d) Ajouter la phrase ci-après au point 7.1.4.77:
- «Selon les circonstances locales, les autorités portuaires peuvent imposer des prescriptions supplémentaires concernant la disponibilité de moyens d'évacuation conformément aux lois locales.».*
- e) Ajouter la phrase ci-après au point 7.2.4.77:
- «Selon les circonstances locales, les autorités portuaires peuvent imposer des prescriptions supplémentaires concernant la disponibilité de moyens d'évacuation conformément aux lois locales.».*
5. Du fait que la présence d'une zone de sécurité et d'un refuge ont été qualifiés d'inacceptables en cas de risque avéré d'incendie ou d'explosion, le Comité est invité à accepter les amendements corollaires ci-après à apporter aux tableaux 7.1.4.77 et 7.2.4.77:

Tableau 7.1.4.77

- a) Ligne n° 3, colonne 4.1, 4.2, 4.3: supprimer le point.
- b) Ligne n° 8, colonne 4.1, 4.2, 4.3: supprimer le point.
- c) Ligne n° 11, colonne 4.1, 4.2, 4.3: supprimer le point.
- d) Ligne n° 12, colonne 4.1, 4.2, 4.3: supprimer le point.
- e) Ligne n° 16, colonne 4.1, 4.2, 4.3: supprimer le point.

Tableau 7.2.4.77

- a) Ligne n° 3, colonne 2, 3 groupe d'emballage I, II et le reste du groupe III: supprimer le point.
 - b) Ligne n° 8, colonne 2, 3 groupe d'emballage I, II et le reste du groupe III: supprimer le point.
 - c) Ligne n° 11, colonne 2, 3 groupe d'emballage I, II et le reste du groupe III: supprimer le point.
 - d) Ligne n° 12, colonne 2, 3 groupe d'emballage I, II et le reste du groupe III: supprimer le point.
 - e) Ligne n° 3, colonne 5.1, 6.1: ajouter **.
 - f) Ligne n° 8, colonne 5.1, 6.1: ajouter **.
 - g) Ligne n° 11, colonne 5.1, 6.1: ajouter **.
 - h) Ligne n° 12, colonne 5.1, 6.1: ajouter **.
 - i) Ajouter au tableau la note suivante: «** Pas accepté s'il existe un danger que les substances oxydantes combinées avec des liquides inflammables risquent de provoquer une explosion.».
6. Le Comité notera peut-être qu'il existe dans le texte une différence entre les versions anglaise et allemande de la définition de «bateau d'évacuation». Le Comité est invité à établir une concordance avec les versions anglaise et française.
-