



---

**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-cinquième session**

Genève, 25-29 août 2014

Point 4 b) de l'ordre du jour provisoire

**Propositions d'amendements au Règlement annexé à l'ADN:****Autres propositions****Commentaires concernant le document  
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2014/50 transmis par l'Allemagne****Communication du gouvernement de la France****Introduction**

1. Tout en déplorant les incidents graves liés au transport de charbon en vrac, évoqués au paragraphe 4 du document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2014/50, la France remercie la délégation allemande pour sa proposition, sensiblement plus rigoureuse que les termes initiaux de la Disposition Spéciale 803 telle qu'elle était initialement prévue.
2. Par ailleurs, la France rappelle que, lors de la 22<sup>ème</sup> session du Comité de sécurité de janvier 2013, elle avait été la seule délégation à voter contre l'adoption de la Disposition Spéciale 803, et qu'elle n'a pas non plus signé l'Accord Multilatéral ADN/M007 qui en constituait une application anticipée.
3. Les raisons de cette attitude tiennent essentiellement dans le fait que, pour les durées de transport de charbon considérées, qui pouvaient atteindre voire dépasser les 20 jours dans la proposition initiale de DS 803, les conditions devenaient très comparables à celles rencontrées dans le transport maritime, notamment pour ce qui est de la macération du charbon dans un milieu humide.
4. Le transport du charbon en vrac par voie maritime bénéficie d'un retour d'expérience assez ancien, qui se traduit aujourd'hui dans les prescriptions du Code IMSBC

(obligatoire depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2011), qui font suite aux recommandations du Code BC qui l'a précédé.

5. Ces prescriptions sont intégrées au Code IMSBC (résolution MSC.268(85)), qui contient notamment des précautions spéciales applicables aux charbons susceptibles de s'échauffer spontanément, et que l'on peut résumer succinctement ci-dessous :

- température de chargement limitée à 55°C ;
- fermeture des écoutilles de chaque espace à cargaison dès la fin du chargement, et si nécessaire fermeture hermétique avec un ruban étanche ;
- possibilité de mesure de la concentration en monoxyde de carbone, en méthane et en oxygène, etc.

6. Malgré les améliorations apportées à la Disposition Spéciale 803 par la proposition de l'Allemagne, la comparaison des mesures de précaution et/ou de sécurité par voies de navigation intérieures et par voie maritime est assez déséquilibrée.

### Proposition

7. C'est la raison pour laquelle la France estime que la proposition de l'Allemagne, même si elle constitue un progrès, n'est pas suffisante, et qu'il conviendrait au minimum d'imposer un transport dans des cales fermées, tout en prévoyant à bord les moyens nécessaires de mesure des gaz dont la production ou la raréfaction dans les cales peuvent constituer un danger.

8. Il est proposé de modifier le paragraphe 6 du document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2014/50 de la manière suivante :

En français :

**a) Il faut fermer les écoutilles de chaque espace à cargaison dès la fin du chargement ;**

**Les alinéas a) à c) sont re-numérotés b) à d).**

**e) Lorsque la teneur en monoxyde de carbone dans un espace à cargaison atteint 50 ppm ou qu'une augmentation régulière s'est produite pendant trois jours consécutifs, il doit être procédé, dans les espaces à cargaison en cause, à un relevé des concentrations en monoxyde de carbone, en méthane et en oxygène ;**

**f) Le conducteur reçoit, au moment du chargement et sous forme traçable, des instructions sur la manière de procéder en cas d'échauffement significatif de la cargaison, ou en cas de concentration anormalement élevée en monoxyde de carbone dans les cales à cargaison.**

In English:

**a) The cargo spaces shall be closed immediately after completion of loading in each cargo space;**

**Indents a) to c) re-numbered b) to d).**

**e) When the carbon monoxide level in any cargo space reaches 50 ppm or exhibits a steady rise over three consecutive days, monitoring results covering carbon monoxide, methane and oxygen concentrations are to be carried out in the cargo spaces involved;**

**f) The master is given, at the time of loading and in a traceable form, instructions on how to proceed if there is a significant heating of the cargo or where the carbon dioxide concentration in the cargo spaces is abnormally high.**

9. Le Comité de sécurité est invité à examiner les propositions figurant aux paragraphes 7 et 8, et à leur donner les suites qu'il jugera appropriées.

---