



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)****Trentième session**

Genève, 23-27 janvier 2017

Point 6 de l'ordre du jour provisoire

Rapports des groupes de travail informels**Rapport du groupe de travail informel sur le gaz
naturel liquéfié****Communication des Gouvernements des Pays-Bas et de la Suisse** ******Introduction**

1. Les 21 et 22 septembre 2016, le groupe de travail informel sur le gaz naturel liquéfié (GNL) a tenu sa deuxième réunion au Ministère des infrastructures et de l'environnement, à La Haye (Pays-Bas). Ont assisté à la réunion des représentants de l'Allemagne, des Pays-Bas, de la Suisse, de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) et de Lloyds Register.

2. Le groupe de travail informel a été créé pendant la session de janvier 2016 du Comité de sécurité de l'ADN. Lors de cette session, le Comité de sécurité a noté que le représentant des Pays-Bas souhaitait organiser une réunion pour discuter de la question d'insérer dans le Règlement annexé à l'ADN des dispositions concernant l'utilisation du GNL pour la propulsion des bateaux de navigation intérieure transportant des marchandises dangereuses (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/58, par. 63 et 64).

* Distribuée en langue allemande par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2017/10.

** Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2016-2017 (ECE/TRANS/2016/28/Add.1 (9.3)).



3. Le Groupe de travail informel a tenu sa première réunion en mai 2016. Dans son rapport sur cette réunion (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2016/46), le groupe de travail demandait au Comité de sécurité de l'ADN d'étudier les différentes options proposées (voir par. 9 à 12 du rapport) qui permettraient de modifier le Règlement annexé à l'ADN afin d'autoriser l'utilisation du GNL, et de déterminer laquelle de ces options avait sa préférence. Le Comité de sécurité avait examiné le rapport du groupe de travail lors de sa réunion d'août 2016 et avait retenu l'option C pour la poursuite des travaux du groupe de travail, étant entendu que le chapitre 30 et l'annexe 8 de la norme ES-TRIN devraient être mis à disposition dans les langues de travail du Comité (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/60, par. 51).

Examen du résultat des délibérations du Comité de sécurité de l'ADN

4. Le groupe de travail informel a examiné les conclusions des délibérations du Comité de sécurité de l'ADN concernant le rapport du groupe de travail sur sa première réunion. Le groupe de travail souscrivait à ces conclusions, car l'option C respectait pleinement les prérogatives de tous les États contractants à l'ADN de prendre des décisions en toute connaissance de cause dans le domaine visé.

5. Bien que le rapport du Comité de sécurité de l'ADN n'en fit pas mention, le groupe de travail informel a discuté de l'accident qu'avait connu en avril 2016 sur la Moselle un bateau de navigation intérieure qui utilisait du GNL comme combustible pour la propulsion. Le représentant de Lloyds Register a donné un compte-rendu détaillé de cet accident (cause, conséquences et enseignements retenus concernant la conception du bateau et les procédures de déchargement). Le groupe de travail est arrivé à la conclusion que l'accident résultait d'une erreur nautique et n'avait rien à voir avec le GNL utilisé à bord du bateau.

6. Le représentant de la CCNR a informé le groupe de travail informel de l'adoption et de l'entrée en vigueur prévue de dispositions européennes concernant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure, qui se réfèrent à la norme ES-TRIN. Il a également informé le groupe de travail sur les prescriptions pour les émissions des engins mobiles non routiers. Le groupe de travail a débattu de ces questions ainsi que du lien et de l'interaction entre les règlements de l'ONU, de l'Union européenne et de la CCNR.

Interaction entre le GNL utilisé comme combustible pour la propulsion et les marchandises dangereuses transportées à bord des bateaux de navigation intérieure

7. Comme indiqué dans le rapport sur la première réunion, le groupe de travail informel souhaitait examiner la question de l'interaction possible entre le GNL (utilisé comme combustible) et les marchandises dangereuses transportées à bord des bateaux de navigation intérieure. Le représentant de Lloyds Register avait élaboré avant la réunion une courte note qui se référait aux travaux menés par les garde-côtes des États-Unis d'Amérique et publiés sous la forme du Chemical Data Guide for Bulk Shipment by Water (recueil de données sur les produits chimiques expédiés en vrac par mer). Le groupe de travail a constaté que ces travaux avaient montré qu'il n'y avait pas d'interaction possible entre le GNL et d'autres matières dangereuses.

8. Le groupe de travail informel a également examiné la question de la réaction des réservoirs à combustible GNL installés sur les bateaux de navigation intérieure à un

incendie à bord. Les représentants de la CCNR et de Lloyds Register ont informé le groupe de travail sur les prescriptions techniques des réservoirs à combustible GNL installés sur les bateaux de navigation intérieure. Ces prescriptions, qui concernaient la construction et la sécurité, figuraient à l'article 2.1 de l'annexe 8 de la norme ES-TRIN. Le chiffre 4 de cet article décrivait les normes spécifiques auxquelles devaient satisfaire les réservoirs à combustible. Le représentant de la CCNR a indiqué au groupe de travail que les réservoirs à combustible installés sur les bateaux de navigation intérieure offraient le même degré de sécurité, qu'il s'agisse de réservoirs à combustible GNL ou de réservoirs à combustible conventionnel. Il a également signalé la publication, dans le cadre du Plan stratégique GNL, de plusieurs directives et bonnes pratiques pour la prévention et la gestion des incendies à bord des bateaux de navigation intérieure utilisant le GNL comme combustible pour la propulsion.

9. Un certain nombre des articles de l'annexe 8 de la norme ES-TRIN, notamment l'article 1.3, chiffres 1 et 2, et l'article 2.1, chiffre 1, ont été examinés en détail. Il a été conclu que le zone de cargaison ne devrait pas être considérée comme faisant partie des zones présentant un risque élevé d'incendie visées à l'article 2.1, chiffre 1, de l'annexe 8 de la norme ES-TRIN. Le groupe de travail informel a également constaté avec satisfaction que l'article 1.3, chiffres 1 et 2, de l'annexe 8 prévoyait que tout concept nouveau en matière de GNL à bord des bateaux de navigation intérieure devait faire l'objet d'une évaluation approfondie des risques qui englobe, au minimum, la perte de fonction, les dommages aux composants, l'incendie, l'explosion, l'envahissement du local des réservoirs, le naufrage du bateau et la surtension électrique.

10. Compte tenu du degré de sécurité appliqué dans la norme ES-TRIN, des travaux menés par les garde-côtes des États-Unis d'Amérique et du souhait du groupe de travail informel d'harmoniser la réglementation en matière de navigation intérieure, le groupe de travail a fait sien l'option retenue par le Comité de sécurité de l'ADN d'insérer dans le Règlement annexé à l'ADN une référence dynamique à la norme ES-TRIN concernant l'utilisation du GNL comme combustible pour la propulsion. Le Groupe de travail continuerait de suivre avec grand intérêt la situation concernant cette norme et demandait au Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure de continuer d'élaborer des normes claires et dépourvues de toute ambiguïté.

Propositions d'amendements au Règlement annexé à l'ADN

11. Le groupe de travail informel a poursuivi ses travaux en élaborant des amendements aux parties 7 et 9 du Règlement annexé à l'ADN. Il a été décidé de profiter de l'occasion pour harmoniser les dispositions de ces parties qui avaient trait aux combustibles dont le point d'éclair était inférieur, supérieur ou égal à 55 °C. Le groupe de travail invitait le Comité de sécurité de l'ADN à examiner les amendements ci-après (~~les suppressions figurent en caractères biffés, les ajouts en caractères gras et soulignés~~) :

7.1.3.31

Il est interdit d'utiliser des moteurs fonctionnant avec un combustible dont le point d'éclair est ~~inférieur~~ **égal ou inférieur** à 55 °C (par exemple les moteurs à essence). Cette ~~prescription~~ **disposition** ne s'applique pas :

- Aux moteurs hors-bord des canots fonctionnant à l'essence ;
- **Aux systèmes de propulsion et systèmes auxiliaires qui satisfont aux prescriptions du chapitre 30 et de l'annexe 8 du Standard européen établissant**

les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN), telles que modifiées.

7.2.3.31.1

L'utilisation de moteurs fonctionnant avec un carburant dont le point d'éclair est ~~inférieur~~ **égal ou inférieur** à 55 °C (par exemple les moteurs à essence) est interdite. Cette ~~prescription~~ **disposition** ne s'applique pas :

- Aux moteurs hors-bord des canots **fonctionnant à l'essence** ;
- **Aux systèmes de propulsion et systèmes auxiliaires qui satisfont aux prescriptions du chapitre 30 et de l'annexe 8 du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN), telles que modifiées.**

9.1.0.31.1

Seuls les moteurs à combustion interne utilisant un carburant à point d'éclair supérieur à 55 °C sont admis. **Cette disposition ne s'applique pas aux moteurs à combustion interne faisant partie de systèmes de propulsion et de systèmes auxiliaires qui satisfont aux prescriptions du chapitre 30 et de l'annexe 8 du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN), telles que modifiées.**

9.3.1.31.1

Seuls les moteurs à combustion interne utilisant un carburant qui a un point d'éclair supérieur à 55 °C sont admis. **Cette disposition ne s'applique pas aux moteurs à combustion interne faisant partie de systèmes de propulsion et de systèmes auxiliaires qui satisfont aux prescriptions du chapitre 30 et de l'annexe 8 du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN), telles que modifiées.**

9.3.2.31.1

Seuls les moteurs à combustion interne utilisant un carburant à **qui a un** point d'éclair supérieur à 55 °C sont admis. **Cette disposition ne s'applique pas aux moteurs à combustion interne faisant partie de systèmes de propulsion et de systèmes auxiliaires qui satisfont aux prescriptions du chapitre 30 et de l'annexe 8 du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN), telles que modifiées.**

9.3.3.31.1

Seuls les moteurs à combustion interne utilisant un carburant à **qui a un** point d'éclair supérieur à 55 °C sont admis. **Cette disposition ne s'applique pas aux moteurs à combustion interne faisant partie de systèmes de propulsion et de systèmes auxiliaires qui satisfont aux prescriptions du chapitre 30 et de l'annexe 8 du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN), telles que modifiées.**

Traduction du chapitre 30 et de l'annexe 8 de la norme ES-TRIN dans les langues de travail

12. Le groupe de travail informel appuyait sans aucune réserve la demande du Comité de sécurité de l'ADN de mettre à disposition le chapitre 30 et l'annexe 8 de la norme ES-TRIN dans les langues de travail du Comité. Après un échange de vues avec le secrétariat et le Comité, le groupe de travail a été informé que la traduction des parties concernées de la norme serait effectuée par le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) dans le cadre de ses travaux relatifs à la résolution n° 61 concernant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure.

Conclusions

13. Le Comité de sécurité de l'ADN est invité à examiner les propositions d'amendements formulées au paragraphe 11 et à leur donner la suite qu'il jugera appropriée. De l'avis des participants, le groupe de travail informel s'était acquitté de sa mission et avait achevé sa tâche au regard de l'objectif initial et du mandat qui avaient été définis. Le groupe de travail recommandait vivement aux États contractants à l'ADN d'adopter les propositions d'amendements, puis d'élaborer et de signer un accord multilatéral sur cette question, ce qui permettrait une mise en œuvre rapide des nouvelles dispositions de l'ADN. Cela permettrait également de garantir la conformité à la réglementation des bateaux de navigation intérieure transportant des marchandises dangereuses qui utilisaient le GNL comme combustible pour la propulsion, sachant que pour la plupart de ces bateaux, la dérogation accordée expirait le 30 juin 2017.
