

**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)**

**Trente-quatrième session**

Genève, 21-25 janvier 2019

Point 5 b) de l'ordre du jour provisoire

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

**Avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL)****Communication du Gouvernement des Pays-Bas\*, \*\****Résumé*

<b>Résumé analytique :</b>	Puisque le gaz naturel liquéfié (GNL) est de plus en plus utilisé comme carburant pour les navires de haute mer et les bateaux de navigation intérieure, la délégation néerlandaise a estimé souhaitable d'examiner quelles conditions fixées dans l'ADN devaient s'appliquer à l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL). Le présent document contient quatre amendements au Règlement annexé à l'ADN portant sur l'avitaillement en GNL.
<b>Mesure à prendre :</b>	Le Comité de sécurité de l'ADN est invité au paragraphe 8 à adopter les quatre amendements proposés.
<b>Document de référence :</b>	Aucun

\* Diffusé en langue allemande par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote CCNR/ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2019/15.

\*\* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2018-2019 (ECE/TRANS/2018/21/Add.1 (9.3)).



## Introduction

1. Le règlement annexé à l'ADN contient quelques prescriptions spécifiques applicables à l'avitaillement. La section 1.2.1 donne une définition précise de ce qu'est un bateau avitailleur et le chapitre 7.2 prévoit certaines dérogations pour les bateaux avitailleurs ainsi parfois que pour d'autres bateaux livrant des produits pour l'exploitation des bateaux. Les bateaux avitailleurs sont définis comme étant des bateaux-citernes du type N ouvert d'un port en lourd jusqu'à 300 tonnes. Les autres bateaux livrant des produits pour l'exploitation des bateaux ne transportaient jusqu'à récemment que du gazole ou de l'huile de chauffe destinés à d'autres bateaux de navigation intérieure ou navires maritimes.

2. En raison des ambitions et réglementations du secteur de la navigation tant maritime qu'intérieure, pour notamment réduire les émissions par les carburants de substances nocives telles que le soufre, le GNL est devenu un carburant alternatif possible. Il en résulte naturellement une demande croissante d'installations et de bateaux d'avitaillement en GNL. Les bateaux de navigation intérieure chargés de l'avitaillement devraient être considérés comme des « autres bateaux livrant des produits pour l'exploitation des bateaux » tels qu'ils sont décrits dans le Règlement annexé à l'ADN.

3. Tenant compte de ces évolutions sur le marché du GNL, la délégation néerlandaise a estimé souhaitable de vérifier quelles prescriptions s'appliquent déjà, devraient s'appliquer ou ne devraient plus s'appliquer aux bateaux avitailleurs en GNL en tant qu'« autres bateaux livrant des produits pour l'exploitation des bateaux ». Le but de cet exercice est de maintenir le niveau actuel de sécurité au cours des opérations d'avitaillement sur les voies navigables européennes et dans les ports. Le résultat de cette recherche est présenté dans les paragraphes suivants.

## Autres bateaux livrant des produits pour l'exploitation des bateaux – amendements

4. Le paragraphe 7.2.4.7.2 prescrit que « la remise de produits pour l'exploitation de bateaux dans les réservoirs à carburant ou les conteneurs d'autres bateaux ne sont pas considérés comme un chargement ou un déchargement au sens du paragraphe 7.2.4.7.1 », ce qui pourrait laisser croire que l'avitaillement en GNL peut se faire en des lieux qui ne sont pas désignés ou agréés à cette fin par l'autorité compétente. Compte tenu de la dangerosité du GNL, la délégation néerlandaise a jugé préférable qu'une telle activité ne se déroule qu'en des lieux désignés ou agréés par l'autorité compétente. Elle propose donc d'apporter la modification ci-après au règlement annexé à l'ADN (le texte ajouté est en caractères gras soulignés) :

« 7.2.4.7.2 La réception à partir d'autres bateaux de déchets liquides non emballés huileux et graisseux résultant de l'exploitation de bateaux et la remise de produits **autres que le gaz naturel liquéfié (GNL)** pour l'exploitation de bateaux dans les réservoirs à carburant ou les conteneurs d'autres bateaux ne sont pas considérés comme un chargement ou un déchargement au sens du paragraphe 7.2.4.7.1 ci-dessus ni comme un transbordement au sens de la sous-section 7.2.4.9. »

5. La sous-section 7.2.4.17 prescrit les conditions dans lesquelles les entrées ou les ouvertures de certains espaces doivent rester fermées. Le paragraphe 7.2.4.17.3 prévoit cependant une dérogation en ce qui concerne la remise de produits pour l'exploitation des bateaux. La délégation néerlandaise est d'avis que ce n'est pas souhaitable non plus compte tenu de la dangerosité du GNL et qu'il convient de modifier le règlement annexé à l'ADN (le texte ajouté est en caractères soulignés) :

« 7.2.4.17.3 Les dispositions des paragraphes 7.2.4.17.1 et 7.2.4.17.2 ci-dessus ne s'appliquent pas à la réception de déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation des bateaux ni à la remise de produits **autres que le gaz naturel liquéfié (GNL)** pour l'exploitation des bateaux. »

6. Dans la sous-section 7.2.4.29, s'agissant du transport de gaz liquéfiés réfrigérés, la présence d'une gatte sous le raccordement à terre est exigée durant le chargement et le déchargement. Puisqu'il n'y a pas de raccordement lors du transbordement d'un bateau à l'autre, la délégation néerlandaise propose de supprimer le mot « à terre » dans la sous-section 7.2.4.29, ce qui rend la gatte obligatoire sous tous les raccordements des tuyauteries de chargement et de déchargement (texte supprimé est biffé).

« 7.2.4.29 Pendant le chargement ou le déchargement, la gatte mentionnée au paragraphe 9.3.1.21.11 doit être placée sous le raccordement ~~à terre~~ des tuyauteries de chargement et déchargement en service, et un film d'eau tel que mentionné au paragraphe 9.3.1.21.11 doit être déclenché. »

7. Au cours de l'élaboration du présent document, la délégation française a attiré l'attention de la délégation néerlandaise sur la norme ISO 20519:2017 qui établit une spécification pour le soutage des navires fonctionnant au gaz naturel liquéfié. Cette norme a été intégrée dans la législation de l'Union européenne via l'article 3 (en cours de révision) du Règlement (UE) 2018/674. Afin d'harmoniser les législations applicables au processus d'avitaillement en GNL en Europe (normes internationales, Règlement annexé à l'ADN, législation européenne), la délégation néerlandaise propose de faire référence à cette norme dans la sous-section 8.1.6.2 du Règlement annexé à l'ADN (le texte ajouté est en caractères gras soulignés).

« 8.1.6.2 Les tuyauteries flexibles utilisées pour le chargement et le déchargement ou la remise de produits pour l'exploitation du bateau et de restes de cargaison doivent correspondre à la norme européenne EN 12115:2011-04 (Tuyaux et tuyauteries flexibles en caoutchouc ou en matière synthétique) ou EN 13765:2010-08 (Tuyaux et tuyauteries flexibles en thermoplastique multicouches non vulcanisé) ou EN ISO 10380:2003-10 (Tuyaux et tuyauteries métalliques flexibles onduleux). Ils doivent être vérifiés et inspectés conformément au tableau A.1 de la norme EN 12115:2011-04 ou au tableau K.1 de la norme EN 13765:2010-08 ou au paragraphe 7 de la norme EN ISO 10380:2003-10 au moins une fois par an, conformément aux instructions du fabricant, par des personnes agréées à cette fin par l'autorité compétente. Une attestation relative à cette inspection doit se trouver à bord. **Les tuyauteries flexibles utilisées pour le chargement et le déchargement ou la remise de gaz naturel liquéfié pour l'exploitation du bateau doivent être conformes aux parties 5.3 à 5.7 de la norme EN ISO 20519:2017 (Navires et technologie maritime – Spécification pour le soutage des navires fonctionnant au gaz naturel liquéfié) et doivent être vérifiées et inspectées conformément aux dispositions de la partie 5.8 de la norme EN ISO 20519:2017.** »

## Mesures à prendre

8. La délégation néerlandaise prie le Comité de sécurité de l'ADN d'examiner les amendements proposés aux paragraphes 4 à 7 et de prendre les mesures qu'il jugera appropriées.