



REUNION COMMUNE D'EXPERTS SUR LE REGLEMENT ANNEXE
A L'ACCORD EUROPEEN RELATIF AU TRANSPORT
INTERNATIONAL DE MARCHANDISES DANGEREUSES PAR
VOIES DE NAVIGATION INTERIEURES (ADN)
(COMITE DE SECURITE)
(23ème réunion, Genève, 26 - 30 août 2013)
Point 3b de l'ordre du jour provisoire

Recommandation sur le Type I-Tanker 1403

Communication de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR)

Le Secrétariat a l'honneur de distribuer en annexe pour information une recommandation formulée par le groupe de travail du règlement de visite de la CCNR conformément à l'article 2.19 du Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR).

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN
RECOMMANDATIONS AUX COMMISSIONS DE VISITE
RELATIVE AU RÈGLEMENT DE VISITE DES BATEAUX DU RHIN

RECOMMANDATION N° 1/2013
du 29 mars 2013

TYPE I-TANKER 1403

Le bateau-citerne « Type I-Tanker » (n° de chantier 1403 de Peters Shipyard à Kampen, numéro européen unique d'identification des bateaux sera distribué ultérieurement), bateau-citerne de type C au sens de l'ADN, est autorisé par la présente à utiliser du gaz naturel liquéfié (GNL) en tant que combustible pour son installation de propulsion.

Conformément à l'article 2.19, chiffre 3, le bâtiment est autorisé à déroger aux dispositions des articles 8.01, chiffre 3 et 8.05, chiffres 1, 6, 9, 11 et 12 jusqu'au 30.6.2017. L'utilisation du GNL est réputée suffisamment sûre sous réserve que les conditions ci-après soient respectées à tout moment:

1. Le bâtiment doit être construit et classé conformément aux règles et sous le contrôle d'une société de classification agréée ayant établi des règles spécifiques pour les installations fonctionnant au GNL. La classe doit être maintenue.
2. Le système de propulsion au GNL doit être inspecté annuellement par la société de classification qui a classé le bateau.
3. Une étude HAZID exhaustive doit avoir été réalisée par la société de classification qui a classé le bateau (voir **annexe 1**).
4. Le système de propulsion au GNL doit être conforme au code IGF (Résolution MSC.285(86) du 1^{er} juin 2009) à l'exception des points mentionnés en **annexe 2**.
5. Le système de propulsion au gaz naturel liquéfié est conçu de manière à limiter autant que possible les émissions de méthane.
6. Les deux réservoirs de stockage de GNL doivent être conformes aux exigences de la norme européenne EN 13458-2 : 2002. Les réservoirs doivent être fixés à bord du bateau de manière à garantir qu'ils y demeurent fixés en toutes circonstances. Les réservoirs portent un marquage indiquant clairement qu'il s'agit de réservoirs de gaz naturel liquéfié.
7. L'avitaillement au GNL doit être réalisé conformément aux procédures figurant à l'**annexe 3**.
8. L'entretien du système de propulsion au GNL doit être assuré conformément aux instructions du fabricant. Ces instructions doivent être conservées à bord. Préalablement à toute remise en service à la suite d'une réparation ou d'une modification substantielles, le système de propulsion au GNL doit être examiné par la société de classification qui a classé le bateau.
9. Tous les membres d'équipage doivent avoir suivi une formation sur les dangers, l'utilisation, l'entretien et l'inspection du système de propulsion au GNL conformément aux procédures figurant en **annexe 4**.
10. Un dossier de sécurité doit être prévu à bord du bâtiment. Le dossier de sécurité doit décrire les tâches de l'équipage et doit comporter un plan de sécurité.

11. Toutes les données relatives à l'utilisation du système de propulsion au GNL doivent être conservées par le transporteur durant au moins cinq ans. Ces données doivent être communiquées à l'autorité compétente sur demande.
12. Un rapport annuel d'évaluation comportant l'ensemble des données collectées doit être adressé au Secrétariat de la CCNR pour distribution aux Etats membres. Ce rapport d'évaluation doit comporter au minimum les informations suivantes :
 - a) panne du système ;
 - b) fuites ;
 - c) données relatives à l'avitaillement (GNL) ;
 - d) données relatives à la pression ;
 - e) réparations et modifications subies par le système GNL, réservoir compris ;
 - f) données de fonctionnement ;
 - g) données relatives aux émissions, y compris les émissions de méthane ;
 - h) rapport d'inspection de la société de classification qui a classé le bateau.

Annexes :

Annexe 1 : Rapport N° ROT/11.M.0090 Version 2, en date du 23 mai 2011 (en anglais)

Annexe 2 : Synthèse des dérogations au Code IGF (IMO-Résolution MSC.285(86), 1^{er} juin 2009)

Annexe 3 : Procédure pour l'avitaillement de gaz naturel liquéfié

Annexe 4 : Description de la formation des équipages à bord de bateaux de la navigation intérieure dont la propulsion est assurée par du GNL

Annexe 5 : Information générale sur le système GNL à bord du bateau-citerne « I-Tanker 1403 »

(Le bateau est identique au bateau I-Tanker 1401, pour lequel a été délivrée la recommandation n° 2/2012.)

(Les annexes figurent au document RV/G (12) 68.)
