
Commission économique pour l'Europe

23 août 2012

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-et-unième session**

Genève, 27-31 août 2012

Point 8 de l'ordre du jour provisoire

Autorisations spéciales, dérogations et équivalences

Recommandation sur le Type I-Tanker 1402**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 conformément à l'article 2.19 du RVBR.

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

RECOMMANDATION N° 3/2012
du 24 février 2012

TYPE I-TANKER 1402

Le bateau-citerne « Type I-Tanker » (n° de chantier 1402 de Peters Shipyard à Kampen, numéro européen unique d'identification des bateaux encore non attribué), 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 classifié 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. 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.
6. L'avitaillement au GNL doit être réalisé conformément aux procédures figurant à l'**annexe 3**.
7. 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.
8. 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**.
9. 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.

10. 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.
11. 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) rapport d'inspection de la société de classification qui a classé le bateau.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV/G (11) 69 rev. 3)

Annexes (dans un seul document):

- 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 1402 »

Annexes are located on website under
and RV 2012 FR rv12_18fr_2
RVG 2012 FR rvg12_39fr_2
JWG 2012 FR jwg12_37fr_2

Les annexes sont enregistrées sur le site sous
et RV 2012 FR rv12_18fr_2
RVG 2012 FR rvg12_39fr_2
JWG 2012 FR jwg12_37fr_2

Die Anlagen stehen auf der Website unter
und RV 2012 FR rv12_18fr_2
RVG 2012 FR rvg12_39fr_2
JWG 2012 FR jwg12_37fr_2

De bijlagen staan op de website onder
en RV 2012 FR rv12_18fr_2
RVG 2012 FR rvg12_39fr_2
JWG 2012 FR jwg12_37fr_2
