



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  
Autorisations spéciales, dérogations et équivalences

**Recommandation sur le Damen River Tanker 1145  
Eco Liner** ((Numéro de chantier naval 949, numéro officiel  
d'identification 55519 et numéro de registre xxx)

**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**  
**RELATIVES AU RÈGLEMENT DE VISITE DES BATEAUX DU RHIN**

**RECOMMANDATION N° 3/2013**  
**du 11 juin 2013**

DAMEN RIVER TANKER 1145 ECO LINER

Le bateau-citerne « Damen River Tanker 1145 Eco Liner » ((Numéro de chantier naval 949, numéro officiel d'identification 55519 et numéro de registre xxx) bateau-citerne de type C selon la classification de l'accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par voie navigable intérieure (ADN), est par la présente autorisé 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 bateau 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. L'automoteur citerne doit être construit et classé sous le contrôle et conformément aux règles applicables 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 OMI MSC.285(86) du 1<sup>er</sup> 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 13530. 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 bateau. 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 ainsi collectées, sera envoyé au Secrétariat de la CCNR pour distribution aux Etat 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) anomalies, 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.

(Les documents techniques sur la base desquels a été formulée la recommandation figurent au document RV (12) 37).

\*\*\*