

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses**

Réunion commune d'experts du 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)

**Quarante-troisième session**

Genève, 22-26 janvier 2024

Point 4 b) de l'ordre du jour provisoire

Mise en œuvre de l'Accord européen relatif au transport international  
des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) :  
autorisations spéciales, dérogations et équivalences

**Demande de recommandation concernant l'utilisation  
de méthanol comme combustible pour la propulsion  
du bateau-citerne « Stolt Ijssel »****Communication du Gouvernement néerlandais\* \*\****Résumé*

**Documents connexes :** ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/35  
Document informel INF.6 de la quarante-deuxième session  
Document informel INF.7 de la quarante-deuxième session  
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/86 (par. 14)

**Introduction**

1. En raison de la transition vers des combustibles plus propres, plusieurs bateaux utilisant des carburants de remplacement pour leur propulsion sont en cours de construction. L'un d'entre eux, le Stolt Ijssel, sera équipé d'un générateur hybride méthanol/gazole. Le méthanol sera stocké dans un réservoir échangeable de 30 m<sup>3</sup> situé sur le pont, dans la zone de cargaison.

\* Diffusé en allemand par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2024/34.

\*\* A/78/6 (Sect. 20), tableau 20.5.



2. Le Stolt Ijssel est un bateau-citerne motorisé de type C.
3. Il a reçu de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) une dérogation, laquelle a été communiquée au Comité de sécurité de l'ADN dans le document informel INF.6 de la quarante-deuxième session. En outre, la CCNR s'emploie à élargir le champ d'application du chapitre 30 et de l'annexe 8 du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN) en y introduisant des dispositions sur les systèmes d'alimentation au méthanol, afin que ceux-ci puissent être utilisés à titre permanent pour la propulsion.
4. Étant donné que l'utilisation du méthanol comme carburant n'est actuellement pas autorisée conformément aux 7.1.3.31 et 9.1.0.31.1 de l'ADN, les Pays-Bas souhaitent demander au Comité d'administration de l'ADN de recommander l'octroi d'une dérogation pour ce bateau.
5. Les documents suivants (mis à jour) sont fournis à l'appui de la demande de dérogation, laquelle fera également référence à ces documents :
  - a) Un document de conception du système de propulsion du Stolt Ijssel ;
  - b) Un rapport d'identification des dangers (HAZID) établi par Lloyds Register ;
  - c) Un plan d'agencement général, y compris un plan actualisé des zones dangereuses ;
  - d) La fiche de données de sécurité concernant le méthanol ;
  - e) Un document relatif à la procédure de soudage ;
  - f) La liste des matières transportables par le Stolt Ijssel ;
  - g) Le tableau de compatibilité USCG (Service des garde-côtes des États-Unis) de 2012 ;
  - h) Un document relatif à la formation des équipages.

## Questions reçues

6. Le système d'alimentation en méthanol du Stolt Ijssel a été présenté à la quarante-deuxième session du Comité de sécurité de l'ADN. La présentation et la documentation fournie ont suscité des questions supplémentaires, qui ont été adressées à la délégation néerlandaise. Sur la base des questions posées, la demande de recommandation a été mise à jour afin d'y intégrer l'obligation de faire rapport au Comité de sécurité de l'ADN sur le projet, ainsi qu'une référence à la documentation mise à jour incluse dans le document informel INF.8.
7. En outre, il a été demandé si le fait que la citerne soit construite sur le pont plat du bateau devait être mentionnée dans la recommandation. Cependant, en ce qui concerne l'emplacement, la citerne est considérée comme un réservoir à carburant et, par conséquent, aucune dérogation à l'article 9.3.2.11.2 a) n'est nécessaire. En ce qui concerne les cas de collision, le rapport HAZID mentionne les éléments suivants :
  - Que se passe-t-il si le bateau subit une collision ?
  - Ce bateau sera équipé d'un système d'alerte en cas de collision permettant d'identifier et d'avertir les autres bateaux en route.
  - Des butées seront installées sur le réservoir de stockage de manière à empêcher tout mouvement du réservoir de méthanol en cas de collision.
  - La distance entre le bordé du bateau et le réservoir de méthanol est d'environ 3 mètres, avec de l'espace entre les deux. Le réservoir sera soudé aux poutrelles du bateau.
8. Par ailleurs, des comparaisons ont été faites avec les réservoirs de GNL qui sont également situés sur le pont.

9. Étant donné que l'ADN contient une description de l'équipement de protection individuelle (EPI), il est proposé d'inclure dans la recommandation une disposition prévoyant l'obligation de porter un EPI lors du soutage du méthanol, de l'entretien et de l'entrée dans la salle des machines après le déclenchement des alarmes de cette salle.

10. Une question concernant les conséquences des incidents et des accidents a également été posée. Les incendies ou les explosions à proximité ont été pris en considération dans l'étude HAZID. Comme il s'agit d'un bateau-citerne de type C pour lequel le méthanol (MeOH) figure sur la liste des marchandises transportables, il n'existe aucune restriction quant au transport simultané d'autres marchandises. Le transport de méthanol dans le réservoir à carburant est considéré comme semblable au fait de transporter du méthanol dans une citerne à cargaison et d'autres marchandises dangereuses dans d'autres citernes à cargaison. Par conséquent, les conséquences liées à la présence de méthanol dans le réservoir à carburant ne sont pas considérées comme différentes de celles qui sont liées à la présence de méthanol dans les citernes à cargaison.

## **Justification et objectifs de développement durable**

11. L'utilisation de carburants de remplacement pour la propulsion des bateaux de navigation intérieure est l'une des mesures qui s'inscrivent dans le cadre de la transition générale vers l'utilisation d'énergies durables. La CCNR prévoit d'élargir les dispositions du chapitre 30 et de l'annexe 8 de l'ES-TRIN de façon à permettre l'utilisation du méthanol comme carburant. Le Comité de sécurité de l'ADN pourrait décider d'étendre aux autres systèmes qui seront inclus dans l'ES-TRIN l'exception actuelle concernant l'utilisation du gaz naturel liquéfié (GNL). La dérogation demandée permet au Comité de disposer d'informations supplémentaires qui pourront l'aider à prendre une telle décision à l'avenir.

12. La publication de la recommandation est une étape vers la réglementation des systèmes visés dans le cadre de l'ADN, et la proposition se rattache aux objectifs de développement durable 7 (Accroître nettement la part de l'énergie renouvelable dans le bouquet énergétique mondial), et 13 (Mesures relatives à la lutte contre les changements climatiques).

## **Mesures à prendre**

13. Le Comité de sécurité de l'ADN est prié d'examiner la proposition et de recommander son adoption au Comité d'administration de l'ADN s'il le juge approprié.

## Annexe

### **Décision du Comité d'administration de l'ADN concernant l'utilisation d'un système d'alimentation en méthanol sur le bateau-citerne Stolt IJssel (numéro ENI 02339855)**

#### **Dérogation n° X/2024 du XX janvier 2024**

1. Conformément aux dispositions du 1.5.3.2 du Règlement annexé à l'ADN, le bateau susmentionné peut déroger aux prescriptions suivantes jusqu'au 31 décembre 2028 :
    - Les prescriptions du 7.1.3.31, le point d'éclair étant inférieur à 55 °C ;
    - Les prescriptions du 9.1.0.31.1, pour les mêmes raisons.
  2. Le Comité d'administration décide que l'utilisation de ce système est réputée suffisamment sûre si les conditions posées par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) sont respectées en toute circonstance.
  3. Les conditions supplémentaires ci-après s'appliquent également :
    - Les membres de l'équipage doivent porter un équipement de protection EPI approprié pendant le soutage, l'entretien et lorsqu'ils entrent dans la salle des machines après le déclenchement des alarmes de cette salle.
  4. Toutes les informations relatives à l'utilisation du système d'alimentation en méthanol doivent être collectées par le propriétaire du bateau et conservées pendant au moins cinq ans. Elles seront envoyées, sur demande, à l'autorité compétente.
  5. Le propriétaire du bateau devra soumettre un rapport d'évaluation à l'autorité compétente [\[et au secrétariat de la CEE afin qu'il tienne le Comité d'administration de l'ADN informé\]](#) aux échéances suivantes :
    - 6 mois après la mise en service du bateau ;
    - 30 mois après la publication de la présente recommandation ;
    - 5 ans après la publication de la présente recommandation.
  6. Le rapport d'évaluation doit au moins contenir les informations suivantes :
    - Les éventuelles défaillances du système d'alimentation en méthanol et les dommages subis ;
    - Les éventuelles fuites ;
    - Les données relatives aux soutages ;
    - Les éventuelles réparations ou modifications apportées au système d'alimentation en méthanol ;
    - Les données d'exploitation ;
    - Les éventuelles avaries.
-