



Commission économique pour l'Europe**Comité d'administration de l'Accord européen
relatif au transport international des marchandises
dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN)****Trente-deuxième session**

Genève, 30 août 2024

Point 3 b) de l'ordre du jour provisoire

**Questions relatives à la mise en œuvre de l'ADN :
autorisations spéciales, dérogations et équivalences****Demande de recommandation concernant l'utilisation
du méthanol comme combustible pour la propulsion
du bateau-citerne « Chicago »****Communication du Gouvernement néerlandais*****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 ou de réfection. L'un d'entre eux, le Chicago, sera équipé d'un générateur hybride méthanol/gazole. Le méthanol sera stocké dans une partie d'un réservoir existant situé dans la zone de cargaison.
2. Le Chicago est un bateau-citerne motorisé de type C.
3. Il est prévu que ce bateau fasse l'objet d'une recommandation de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) en juillet 2024. Cette recommandation sera communiquée dans un document informel. En outre, le groupe de travail des prescriptions techniques du CESNI (CESNI/PT) 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 ce type de systèmes de propulsion puisse être utilisé à titre permanent.
4. Étant donné que l'utilisation du méthanol comme carburant n'est actuellement pas autorisée conformément aux 7.2.3.31 et 9.3.2.31.1 de l'ADN, le Royaume des Pays-Bas souhaite demander au Comité d'administration de l'ADN de recommander l'octroi d'une dérogation pour ce bateau conformément au 1.5.3.2 de l'ADN.
5. Pour compléter cette demande de recommandation, les informations pertinentes ont été soumises au Comité d'administration de l'ADN dans le document informel INF.3.

* Diffusée en allemand par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote CCNR-ZKR/ADN/2024/4.



6. Ce projet a été présenté par les propriétaires du bateau à la quarante-troisième session du Comité de sécurité de l'ADN. À l'issue de la discussion sur les quatre autres demandes, il a été demandé aux propriétaires de fournir un document similaire contenant les informations nécessaires pour examen par le Comité de sécurité de l'ADN. Le projet faisant l'objet du présent document est semblable à l'autre projet relatif à l'utilisation du méthanol comme combustible.

Justification et objectifs de développement durable

7. 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. Pour les marchandises non dangereuses, des travaux sont en cours en vue d'élargir le champ d'application du chapitre 30 et de l'annexe 8 de l'ES-TRIN aux systèmes d'alimentation en méthanol. Lorsque les prescriptions relatives à l'utilisation des systèmes d'alimentation en méthanol pour le transport des marchandises non dangereuses auront été ajoutées dans l'ES-TRIN, le Comité de sécurité pourrait décider d'évaluer la possibilité de réglementer le recours à ces systèmes pour le transport des marchandises dangereuses dans le cadre de l'ADN. La dérogation demandée permet au Comité de disposer d'informations supplémentaires qui pourront l'aider à prendre une telle décision à l'avenir.

8. La publication de la recommandation est une étape vers la réglementation des systèmes fonctionnant aux carburants de remplacement dans le cadre de l'ADN, et la proposition se rattache aux objectifs de développement durable 7 (Garantir l'accès de tous à des services énergétiques fiables, durables et modernes, à un coût abordable, afin d'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

9. 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 Chicago (numéro ENI 02332788)

Dérogation n° X/2024 du XX août 2024

1. L'autorité compétente des Pays-Bas est autorisée à délivrer un complément au certificat d'agrément (à titre d'essai) du bateau-citerne motorisé Chicago (numéro ENI 02332788) concernant l'utilisation d'un système d'alimentation en méthanol.

2. Conformément aux dispositions du 1.5.3.2 du Règlement annexé à l'ADN, le bateau susmentionné peut, à titre d'essai, déroger aux prescriptions suivantes jusqu'au 31 décembre 2028 :

- 7.2.3.31, utiliser le méthanol comme combustible dont le point d'éclair est inférieur à 55 °C ;
- 9.3.2.31.1, utiliser le méthanol comme combustible dont le point d'éclair est inférieur à 55 °C.

3. Le Comité d'administration décide que l'utilisation de ce système d'alimentation en méthanol est réputée suffisamment sûre si les conditions suivantes sont respectées en toute circonstance :

- Les conditions définies dans la recommandation X/2024 de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) ;
- 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 navire doit soumettre un rapport d'évaluation à l'autorité compétente aux échéances suivantes :

- 6 mois après la mise en service du bateau ;
- 2 ans après la publication de la présente recommandation ;
- 5 ans après la publication de la présente recommandation.

L'autorité compétente communiquera ces rapports d'évaluation au secrétariat de la CEE afin qu'il tienne le Comité d'administration de l'ADN informé.

6. Chaque 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 au soutage ;
- Les éventuelles réparations ou modifications apportées au système d'alimentation en méthanol ;
- Les données d'exploitation ;
- Les éventuels incidents, y compris les interactions avérées ou possibles avec des marchandises dangereuses.