



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-quatrième session**

Genève, 26-30 août 2024

Point 4 b) de l'ordre du jour provisoire

**Propositions d'amendements au Règlement annexé à l'ADN :
autres propositions****Proposition visant à ajouter les mots « ou d'une société
de classification agréée » aux 8.1.2.2 et 8.1.2.3 de l'ADN****Communication de l'Union européenne de la navigation fluviale
(UENF) et de l'Organisation européenne des bateliers (OEB)*. ******I. Introduction**

1. Le 8.1.2.2 de l'ADN précise les documents qui doivent se trouver à bord des bateaux à marchandises sèches, outre ceux prescrits au 8.1.2.1. La dernière phrase de l'alinéa h) du 8.1.2.2 est libellée comme suit :

« Les documents énumérés aux alinéas e) à h) ci-dessus doivent porter le visa de l'autorité compétente ayant délivré le certificat d'agrément. ».

2. Le 8.1.2.3 de l'ADN précise les documents qui doivent se trouver à bord des bateaux-citernes, outre ceux prescrits au 8.1.2.1. La dernière phrase de l'alinéa v) du 8.1.2.3 est libellée comme suit :

« Les documents énumérés aux alinéas r) à v) ci-dessus doivent porter le visa de l'autorité compétente ayant délivré le certificat d'agrément. ».

II. Problème

3. Selon le 1.16.2.1 de l'ADN, le certificat d'agrément doit être délivré par le pays dans lequel le bateau est immatriculé. L'autorité compétente du pays où le bateau à cargaison

* Diffusée en allemand par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2024/46.

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



sèche ou le bateau-citerne est immatriculé devrait également apposer son visa sur les documents prescrits aux alinéas e) à h) du 8.1.2.2 et aux alinéas r) à v) du 8.1.2.3 de l'ADN.

4. Cependant, il arrive souvent qu'un bateau soit construit ou qu'un certificat d'agrément soit renouvelé dans un pays autre que le pays d'immatriculation.

5. En principe, l'autorité qui délivre le certificat d'agrément ne peut pas vérifier les documents, car elle ne se trouvait pas à bord lors de la livraison du navire nouvellement construit ou lorsque le certificat d'agrément a été renouvelé.

6. En outre, une fois qu'ils ont été établis, ces documents doivent être envoyés du pays où le navire a été livré (ou du pays où les documents ont été renouvelés) au pays où se trouve l'autorité compétente, afin que celle-ci y appose son visa.

7. Dans la pratique, il s'agit d'un fardeau inutile et, apparemment, purement administratif.

8. L'UENF et l'OEB proposent d'ajouter les mots « ou d'une société de classification agréée » aux phrases susmentionnées afin d'éviter des vérifications inutiles qui ne peuvent pas toujours être effectuées par l'autorité compétente qui délivre le certificat d'agrément. Cela offrirait une certaine souplesse aux propriétaires de bateaux sans pour autant compromettre la sécurité ni la qualité.

III. Proposition

9. Au 8.1.2.2 de l'ADN, modifier comme suit la dernière phrase de l'alinéa h) (les ajouts figurent en caractères **gras soulignés**) :

« Les documents énumérés aux alinéas e) à h) ci-dessus doivent porter le visa de l'autorité compétente ayant délivré le certificat d'agrément **ou le visa d'une société de classification agréée.** ».

10. Au 8.1.2.3 de l'ADN, modifier comme suit la dernière phrase de l'alinéa v) (les ajouts figurent en caractères **gras soulignés**) :

« Les documents énumérés aux alinéas r) à v) ci-dessus doivent porter le visa de l'autorité compétente ayant délivré le certificat d'agrément **ou le visa d'une société de classification agréée.** ».
