

---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs**

9 janvier 2019

**Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses**

Français

**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)****Trente-quatrième session**

Genève, 21-25 janvier 2019

Point 5 b) de l'ordre du jour provisoire

**Propositions d'amendements au Règlement annexé à l'ADN :  
autres propositions**

---

**Propositions pour l'adaptation des renvois au CEVNI  
figurant dans l'ADN****Communication de la Commission centrale pour la navigation du Rhin  
(CCNR)****I. Introduction**

1. Le Secrétariat de la CCNR souhaite attirer l'attention du Comité de sécurité de l'ADN sur les disparités constatées dans les renvois au CEVNI figurant dans l'ADN et propose de procéder à leur harmonisation en tenant dûment compte du statut juridique du CEVNI.

**II. Contexte**

2. Des renvois au CEVNI sont présents dans neuf dispositions de l'ADN (voir l'annexe 1). Le Secrétariat de la CCNR estime qu'il conviendrait de procéder à examen individuel de chacun de ces renvois et d'en modifier la rédaction s'il y a lieu, afin d'éviter des contradictions entre le CEVNI et les prescriptions de police.

3. Le Secrétariat de la CCNR a effectué ces vérifications en prenant en considération le fait que le CEVNI n'est ni un accord international ni un règlement résultant d'un accord international. Le CEVNI constitue un texte de référence non contraignant proposé aux États membres par une résolution de la CEE-ONU, lequel est destiné à tenir lieu de modèle pour les prescriptions de police. Ainsi, le CEVNI ne peut être considéré comme faisant partie des « prescriptions locales, régionales ou internationales applicables, de façon générale, aux transports de marchandises par voies de navigation intérieures ». (Voir la sous-section 1.1.4.6 ADN).

4. Le statut juridique, à savoir un texte destiné à tenir lieu de modèle, doit par conséquent être pris en compte dans les renvois figurant dans l'ADN. À titre d'exemple, la rédaction retenue au 7.1.5.0.1 n'est pas correcte sur le plan juridique, les obligations ne découlant pas du CEVNI en tant que tel mais des règlements de police.

«7.1.5.0.1 : Les bateaux transportant des marchandises dangereuses énumérées au tableau A du chapitre 3.2 doivent, conformément au chapitre 3 du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI), être signalés selon les prescriptions de la colonne 12 de ce tableau. ».

5. Afin d'éviter les contradictions entre les prescriptions locales, régionales ou internationales, telles que les règlements de police par exemple, et le CEVNI, il conviendrait de renvoyer en premier lieu aux prescriptions locales régionales ou internationales en vigueur. En l'absence de telles prescriptions locales, régionales ou internationales, il sera possible de renvoyer aux dispositions correspondantes du CEVNI.

### **III. Propositions**

6. Le Secrétariat de la CCNR propose par conséquent d'apporter les modifications ci-après (voir l'annexe 1).

7. Le Comité de sécurité de l'ADN est invité à examiner ces propositions au cours de sa prochaine réunion.

## Annexe 1

### Occurrences dans l'ADN et propositions d'amendement

#### Chapitre 1.2 Définitions

*CEVNI* : Code Européen des Voies de Navigation Intérieure;

*Conducteur* : une personne répondant à la définition de l'article 1.02 du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) ;

#### Chapitre 7.1

##### 7.1.5.0.1

Les bateaux transportant des marchandises dangereuses énumérées au tableau A du chapitre 3.2 doivent être signalisés selon les prescriptions de la colonne (12) de ce tableau conformément aux prescriptions de police locales, régionales ou internationales ou, si de telles prescriptions ne sont pas applicables, conformément au chapitre 3 du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI).; être signalisés selon les prescriptions de la colonne 12 de ce tableau.

##### 7.1.5.0.5

En dérogation au 7.1.5.0.1 ci-dessus, conformément aux prescriptions de police locales, régionales ou internationales ou, si de telles prescriptions ne sont pas applicables, conformément aux notes de bas de page relatives à l'article 3.14 du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI), l'autorité compétente d'une Partie contractante peut autoriser, pour les navires de mer, lorsqu'ils sont utilisés à titre temporaire seulement dans les zones de navigation intérieure sur le territoire de cette Partie contractante, l'utilisation des signaux de nuit et de jour prescrits dans les Recommandations relatives à la sécurité du transport des cargaisons dangereuses et des activités apparentées dans les zones portuaires adoptées par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale (de nuit, un feu rouge fixe omnidirectionnel, et de jour, le pavillon "B" du Code international de signaux) à la place des signaux prescrits au 7.1.5.0.1. La Partie contractante qui a pris l'initiative de la dérogation temporaire ainsi accordée informera de cette dérogation le Secrétaire exécutif de la CEE-ONU qui la portera à la connaissance du Comité d'administration.

#### Chapitre 7.2

##### 7.2.5.0.1

Les bateaux transportant les matières énumérées au tableau C du chapitre 3.2 doivent montrer les cônes bleus ou feux bleus en nombre indiqué dans la colonne (19) dudit tableau et conformément aux prescriptions de police locales, régionales ou internationales ou, si de telles prescriptions ne sont pas applicables, conformément au CEVNI. Lorsqu'en raison de la cargaison transportée aucune signalisation avec des cônes ou des feux bleus n'est prescrite, mais que la concentration de gaz et de vapeurs inflammables ou toxiques dans les citernes à cargaison, provenant de la dernière cargaison pour laquelle une telle signalisation était exigée, est supérieure à 20 % de la LIE ou aux niveaux d'exposition nationaux admis, le nombre de cônes bleus ou de feux bleus à porter est déterminé par la dernière cargaison pour laquelle une telle signalisation était exigée.

### 7.2.5.0.3

En dérogation au 7.2.5.0.1 ci-dessus, conformément aux prescriptions de police locales, régionales ou internationales ou, si de telles prescriptions ne sont pas applicables, conformément notes de bas de page relatives à l'article 3.14 du CEVNI, l'autorité compétente d'une Partie contractante peut autoriser, pour les navires de mer, lorsqu'ils sont utilisés à titre temporaire seulement dans les zones de navigation intérieure sur le territoire de cette Partie contractante, l'utilisation des signaux de nuit et de jour prescrits dans les Recommandations relatives à la sécurité du transport des cargaisons dangereuses et des activités apparentées dans les zones portuaires adoptées par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale (de nuit, un feu rouge fixe omnidirectionnel, et de jour, le pavillon "B" du Code international de signaux) à la place des signaux prescrits au 7.2.5.0.1. La Partie Contractante qui a pris l'initiative de la dérogation temporaire ainsi accordée informera de cette dérogation le Secrétaire exécutif de la CEE-ONU qui la portera à la connaissance du Comité d'administration.

## **Chapitre 8.1**

### 8.1.2.6

La présence à bord du certificat d'agrément n'est pas requise dans le cas des barges de poussage qui ne transportent pas de marchandises dangereuses, à condition que les détails supplémentaires suivants soient indiqués, en lettres identiques, sur la plaque prévue par un modèle de prescriptions de police locales, régionales ou internationales ou, si de telles prescriptions ne sont pas applicables, de l'article 1.10, paragraphe 5, du CEVNI:

Numéro du certificat d'agrément: ...

délivré par: ...

valable jusqu'au: ...

Le certificat d'agrément et l'annexe visée au 1.16.1.4 sont alors conservés chez le propriétaire de la barge.

La concordance entre les indications portées sur la plaque et celles du certificat d'agrément doit être constatée par une autorité compétente, qui doit apposer son poinçon sur la plaque.

### 8.1.2.7

La présence à bord du certificat d'agrément n'est pas requise dans le cas de barges à marchandises sèche ou de barges-citernes transportant des marchandises dangereuses à condition que la plaque prévue par un modèle de prescriptions de police locales, régionales ou internationales ou, si de telles prescriptions ne sont pas applicables, de l'article 1.10, paragraphe 5, du CEVNI soit complétée par une deuxième plaque métallique ou en matière synthétique reproduisant par un procédé photooptique la copie de la totalité du certificat d'agrément. Une copie photo-optique de l'annexe visée au 1.16.1.4 n'est pas requise.

Le certificat d'agrément et l'annexe visée au 1.16.1.4 sont alors conservés chez le propriétaire de la barge.

La concordance entre la copie sur la plaque et le certificat d'agrément doit être constatée par une autorité compétente qui doit apposer son poinçon sur la plaque.

## **Chapitre 8.2**

### **8.2.2.7.1.6**

L'autorité compétente ou un organisme examinateur désigné par elle doit surveiller tous les examens. Toute possibilité de manipulation ou de fraude doit être exclue autant que possible. L'authentification du candidat doit être assurée.

L'utilisation pour l'épreuve écrite de documents autres que des textes des règlements relatifs aux marchandises dangereuses, du CEVNI ou de règlements de police correspondants, est interdite. L'utilisation de calculatrices de poche non programmables est autorisée pendant les cours de spécialisation; elles doivent être fournies par l'autorité compétente ou par l'organisme examinateur désigné par elle.

Les documents d'examen (questions et réponses) doivent être enregistrés et conservés sous forme imprimée ou dans un fichier électronique.

## **Chapitre 8.6**

8.6.2 Attestation relative aux connaissances particulières de l'ADN selon 8.2.1.2, 8.2.1.5 ou 8.2.1.7.

\*\* Le signe distinctif utilisé en navigation internationale (CEVNI – Annexe I).

---