



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

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)

Quarantième session

Genève, 22-26 août 2022

Point 4 b) de l'ordre du jour provisoire

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

Proposition d'amendement : Mélange des rôles au 5.4.1.1.6.5 du Règlement annexé à l'ADN

Communication du Gouvernement belge.***

Introduction

1. La délégation belge a été informée par le secteur de la navigation intérieure de préoccupations concernant la confusion des rôles, en particulier au 5.4.1.1.6.5 de l'ADN. Conformément à d'autres règlements, le rôle du conducteur pourrait être élargi à celui d'expéditeur, ce qui ne peut pas être l'intention.
2. Selon l'article 1 de la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI), « expéditeur » désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport a été conclu avec un transporteur. Le terme « transporteur » désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport a été conclu avec un expéditeur. Dans l'ADN, « shipper » et « consignor » désignent l'expéditeur et le transporteur est le même. Seuls l'expéditeur et le transporteur sont parties au contrat de transport (contrat de transport tel que défini dans la CMNI) et le conducteur n'est pas partie au contrat, à moins qu'il ne soit le transporteur.
3. Le 5.4.1.1.6.5 de l'ADN commence par la phrase suivante :
« Dans le cas de bateaux-citernes dont les citernes à cargaison sont vides ou viennent d'être déchargées, le conducteur est réputé être l'expéditeur aux fins des documents de transport exigés. ».

* Nouveau tirage pour raisons techniques (16 juin 2022).

** Diffusé en allemand par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2022/48.

*** A/76/6 (Sect. 20), par. 20.76.



4. Un mélange des rôles dans les prescriptions peut conduire à ce que les obligations de l'expéditeur soient attribuées au conducteur. Les obligations de l'expéditeur sont mentionnées à l'article 6 de la CMNI :

« 1. L'expéditeur est tenu au paiement des sommes dues en vertu du contrat de transport.

2. L'expéditeur doit fournir au transporteur, avant la remise des marchandises et par écrit, les indications suivantes relatives aux marchandises à transporter :

- a) dimensions, nombre ou poids et coefficient d'arrimage des marchandises ;
- b) marques qui sont nécessaires à l'identification des marchandises ;
- c) nature, caractéristiques et propriétés des marchandises ;
- d) instructions relatives au traitement douanier ou administratif des marchandises ;
- e) autres indications nécessaires devant figurer dans le document de transport.

L'expéditeur doit en outre remettre au transporteur, lors de la remise des marchandises, tous les documents d'accompagnement prescrits.

3. L'expéditeur doit, si la nature des marchandises l'exige, compte tenu du transport convenu, emballer les marchandises de sorte à prévenir leur perte ou avarie depuis la prise en charge jusqu'à la livraison par le transporteur et de sorte qu'elles ne puissent causer de dommages au bateau ou aux autres marchandises. L'expéditeur doit, en outre, compte tenu du transport convenu, prévoir un marquage approprié conforme à la réglementation internationale ou nationale applicable ou, en l'absence de telles réglementations, suivant les règles et usages généralement reconnus en navigation intérieure.

4. Sous réserve des obligations incombant au transporteur, l'expéditeur doit charger les marchandises, les arrimer et les caler conformément aux usages de la navigation intérieure à moins que le contrat de transport n'en dispose autrement. ».

5. De plus, d'autres règlements en vertu desquels l'expéditeur a des obligations peuvent s'appliquer. Ces obligations ne peuvent être attribuées à d'autres parties ou personnes comme le suggère l'ADN. La suggestion selon laquelle le conducteur est réputé être l'expéditeur n'apporte aucune valeur ajoutée au texte puisque la prescription est claire quant à l'obligation du conducteur. De plus, dans le cas où il est désigné comme expéditeur, le conducteur devrait inclure des renseignements supplémentaires dans le document de transport.

Proposition

6. La délégation belge propose de modifier le 5.4.1.1.6.5 comme suit (les ajouts figurent en caractères soulignés et en gras) :

« Dans le cas de bateaux-citernes dont les citernes à cargaison sont vides ou viennent d'être déchargées, le conducteur **doit fournir les documents de transport dans lesquels doivent figurer les renseignements relatifs aux marchandises dangereuses spécifiés aux alinéas a) à d) du 5.4.1.1.2 pour chaque citerne à cargaison vide ou déchargée.** ».

7. Cette modification est également conforme aux modifications déjà apportées à d'autres règlements en matière de transport : le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), l'Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et le Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG).