



---

**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****Projet de HGK et Seafar relatif à l'application  
des technologies de commande à distance aux bateaux  
de navigation intérieure transportant des marchandises  
relevant du champ d'application de l'ADN – Phase 3b****Communication de l'Union européenne de la navigation fluviale  
(UENF) et de l'Organisation européenne des bateliers (OEB)\*. \*\*****Introduction**

1. Plusieurs acteurs du marché effectuent des essais avec des bateaux de navigation intérieure commandés à distance. Ces projets sont actuellement menés sur le Rhin et sur d'autres voies navigables dans plusieurs pays d'Europe.
2. La Commission centrale pour la navigation du Rhin et diverses autorités nationales ont déjà accordé des autorisations individuelles à des bateaux pour la navigation commandée à distance.
3. Aujourd'hui, les technologies de commande à distance sont aussi employées pour des bateaux-citernes transportant des marchandises relevant du champ d'application de l'ADN.
4. Le Comité de sécurité de l'ADN a déjà examiné la question de la commande à distance des bateaux de navigation intérieure à plusieurs reprises (voir le document informel INF.3 de la quarantième session), dernièrement en janvier 2024 (voir le document informel INF.19 de la quarante-troisième session).

---

\* Diffusé en allemand par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2024/47.

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



5. D'après les débats, en particulier ceux de la session de janvier 2024, il est nécessaire d'adapter l'ADN pour la phase 3b (pendant laquelle le conducteur responsable ne sera plus à bord).
6. Les dispositions peuvent être adaptées de la même manière que ce qui a été fait pour le chargement, le déchargement et le ballastage des bateaux-citernes.
7. En plus du principal conducteur responsable, qui commande le bateau depuis un centre de commande à distance, un expert doit toujours être présent à bord.

## Proposition

8. L'UENF et l'OEB proposent d'ajouter une nouvelle définition au 1.2.1 :  
« Bateau-citerne commandé à distance : un bateau-citerne dont la route et la vitesse sont déterminées par un conducteur ne se trouvant pas à bord du bateau ; ».
9. L'UENF et l'OEB proposent en outre de modifier le libellé du paragraphe 7.x.3.15 de l'ADN (les modifications apparaissent en caractères **gras et soulignés**).

« Expert à bord du bateau

Lors du transport de marchandises dangereuses, le conducteur responsable doit être en même temps un expert visé au paragraphe 8.2.1.2. Ce doit être en outre :

- Un expert visé au paragraphe 8.2.1.5 lorsqu'il s'agit de transporter des matières dangereuses pour lesquelles un bateau-citerne de type G est prescrit à la colonne (6) du tableau C du chapitre 3.2 ; et
- Un expert visé au paragraphe 8.2.1.7 lorsqu'il s'agit de transporter des matières dangereuses pour lesquelles un bateau-citerne de type C est prescrit à la colonne (6) du tableau C du chapitre 3.2.

**Dans le cas du transport de marchandises dangereuses par bateau-citerne commandé à distance, s'il n'y a pas de conducteur à bord du bateau, au moins un membre de l'équipage à bord doit être un expert visé au paragraphe 8.2.1.2, qui remplit les fonctions du conducteur à bord conformément au présent Règlement.**

*NOTA : Il appartient au transporteur de décider quel conducteur de l'équipage sera le conducteur responsable et de documenter ce choix à bord. En l'absence d'une telle décision, la prescription s'applique à tous les conducteurs.*

*Par dérogation, lors du chargement de marchandises dangereuses dans des barges-citernes ou des bateaux-citernes commandés à distance ou de leur déchargement, il suffit que la personne responsable du chargement et du déchargement ainsi que du ballastage de la barge-citerne ou du bateau-citerne commandé à distance ait les compétences requises par le paragraphe 8.2.1.2.*

Lors du transport de matières pour lesquelles un bateau-citerne du type C est prescrit à la colonne (6) du tableau C du chapitre 3.2 et un type de citerne à cargaison 1 à la colonne (8), il suffit d'un expert visé au 8.2.1.5 en cas de transport en type G. ».