



# Conseil économique et social

Distr. générale  
4 août 2010

Original: français

---

## Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports par voie navigable

Cinquante-quatrième session

Genève, 13-15 octobre 2010

Point 6 a) de l'ordre du jour provisoire

**Unification des prescriptions techniques et sécurité en navigation intérieure**

### **Code européen des voies de navigation intérieure (Résolution No. 24)**

**Mise en œuvre du Code européen des voies de navigation intérieure**

**Additif**

**Note du secrétariat**

## **I. Introduction**

1. En complétant le document préliminaire sur la mise en œuvre du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) par les Gouvernements (ECE/TRANS/SC.3/2010/5), le tableau ci-dessous contient l'information sur l'application des dispositions du CEVNI par les commissions fluviales.

2. Le questionnaire est fondé sur les réponses reçues de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) et la Commission de la Moselle. L'information fournie par le secrétariat de la CCNR est soumise aux vérifications par les délégations nationales auprès de la CCNR et peut être modifiée sur la base des nouvelles données.

## **II. Renseignements sur les différences constatées par rapport aux articles des chapitres 1 à 8 du CEVNI, autres, le cas échéant, que celles énumérées au chapitre 9**

### **A. Commission centrale pour la navigation du Rhin**

3. Les différences constatées par rapports aux Chapitres 1–8 du CEVNI sont actuellement à l'étude au sein de la CCNR. Ces renseignements seront communiqués au secrétariat de la CEE-ONU dès qu'ils sont disponibles.

### **B. Commission de la Moselle**

4. L'étude comparative du Règlement de Police pour la Navigation de la Moselle (RPNM) et la quatrième édition révisée du CEVNI effectuée par le secrétariat de la Commission de la Moselle a identifié les différences suivantes dans le Chapitre 1 :

a) Article 1.01 : Dans le RPNM, les lettres t), u) et v) renvoient à une conformité des feux de signalisation avec les normes européennes et à l'ADNR et non pas à l'ADN ;

b) Article 1.02 : une prescription spécifique pour le conducteur en matière d'absorption d'alcool est fixée. Elle va également pour l'équipage des bateaux ;

c) Article 1.07, paragraphe 1 : des exigences relatives au chargement pour les péniches de canal sont fixées par le RPNM ;

d) Article 1.08, paragraphes 3 et 4: ici aussi que ailleurs dans le texte (article 2.04), Le RPNM renvoie au Règlement de Visite des Bateaux du Rhin ;

e) Article 1.10, paragraphe 1 : Le RPNM prescrit des documents supplémentaires qui devront être présents à bord des bâtiments naviguant sur la Moselle. Certains documents requis par le RPNM sont répertoriés dans le chapitre 9 du CEVNI ;

f) Article 1.12 : Le RPNM prévoit que les ancres ne doivent pas dépasser le fond ou la quille d'un bâtiment lorsqu'elles sont relevées ;

g) Article 1.15 : Dans le RPNM, il n'est pas fait mention de l'interdiction de jeter de verser ou de faire écouler dans la voie navigable des déchets pétroliers sous une forme quelconque ou des mélanges de ces déchets avec de l'eau ;

h) Article 1.16 : Dans le RPNM, lorsqu'un accident a eu lieu, chaque personne impliquée doit se tenir informée des conséquences de l'accident et fournir des renseignements permettant d'établir son identité, d'identifier son bâtiment et de connaître la nature de son implication. Est impliquée dans un accident, toute personne dont le comportement, dans des circonstances données, a pu occasionner un accident ;

i) Article 1.18 : Le CEVNI prévoit des exceptions pour les convois poussés. L'obligation d'enlever du lit du fleuve les bâtiments échoués ou coulés, les matériels flottants échoués ou les objets perdus, est réglée par les prescriptions nationales ;

j) Article 1.20 : L'habilitation des agents des autorités à pouvoir interdire la navigation d'un bâtiment pour des cas spécifiques n'est pas reprise au niveau du RPNM ;

k) Article 1.21: Dans le RPNM, les bateaux amphibies sont considérés comme des menues embarcations. Paragraphes 3 et 4 de cet articles portent sur les spécificités propres à la Moselle ;

l) Article 1.22: Le RPNM comporte des précisions quant aux prescriptions temporaires pouvant être délivrées ;

m) Le CEVNI ne fait pas état des articles suivant du RPNM : Article 1.24 «Application dans les ports, lieux de chargement et de déchargement», Article 1.25 «Chargement, déchargement et transbordement», Article 1.26 «Droits particuliers des bâtiments des autorités de contrôle» et Article 1.27 «Prescriptions, autorisations et approbations».

5. L'étude comparative du RPNM et du CEVNI effectuée par le secrétariat de la Commission de la Moselle a identifié les différences suivantes dans le Chapitre 2 :

a) Article 2.01 : Dans le RPNM, paragraphe 4 : Une dérogation est prévue pour les péniches de canal qui peuvent remplacer les marques d'identification mentionnées à l'article 2.01 par celles prescrites ou admises sur les canaux français ou la Sarre. Les paragraphes 4-5 de l'article 2.01 du CEVNI ne sont pas repris par le RPNM ;

b) Article 2.04 : Précision faite quant aux péniches de canal ;

c) Article 2.05 : Des précisions sont faites sur les marques d'identification des ancres. De plus, celles-ci ne s'appliquent pas aux bâtiments effectuant exceptionnellement un voyage sur la Moselle.

6. L'étude comparative du RPNM et du CEVNI effectuée par le secrétariat de la Commission de la Moselle a identifié les différences suivantes dans le Chapitre 3:

a) Article 3.01 : Dans le RPNM, paragraphes 3 et 5 portent sur les Spécificités pour les convois poussés et les formations à couple et les Prescriptions pour les bâtiments en attente d'éclusage. La définition du terme "hauteur" n'est pas reprise ;

b) Article 3.02 : Prescriptions concernant les fanaux utilisés pour la navigation sur la Moselle, en plus des feux de signalisation. Signalisation de nuit pour les bâtiments non motorisés ;

c) Article 3.06 : Le RPNM ne prévoit pas de feux de secours ;

d) Article 3.08 : Les bateaux rapides ne sont pas visés par le RPNM ;

e) Article 3.09 : Dans le RPNM, paragraphe 5 Le RPNM prévoit des dérogations pour le passage dans les rades (convois composés uniquement d'un bâtiment motorisé et d'une seule unité remorquée). Les ouvertures des ponts fixes ne sont pas visées par l'article du RPNM tout comme les bâtiments venant ou partant directement pour la mer ;

f) Article 3.10: Le RPNM prévoit qu'un convoi poussé par deux pousseurs placés côte à côte portent les feux de poupe visés au paragraphe 1, lettre c), paragraphe i) sur le pousseur placé à tribord ; l'autre pousseur doit porter le feu de poupe visé au paragraphe 1, lettre c), paragraphe ii). Dans le RPNM, paragraphe 4 : Lorsqu'un convoi poussé est remorqué de jour, le pousseur doit porter : un ballon jaune placé à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés. Le RPNM précise que les feux de poupe soient de couleur blanche. Le RPNM ne reprend pas les paragraphes 3-5 de l'article 3.10 du CEVNI ;

g) Article 3.11 : Le RPNM ne reprend pas les paragraphes 2 et 3 du CEVNI ;

h) Article 3.12 : Le RPNM ne reprend pas les paragraphes 2 et 3 du CEVNI ;

i) Article 3.13 : Le RPNM fixe des spécifications pour les menues embarcations à voile. Les paragraphes 2, 5 (dernière phrase) et 7 du CEVNI ne sont pas repris ;

j) Article 3.14 : Le RPNM précise que cette signalisation supplémentaire s'applique aux bâtiments faisant route effectuant certains transports de matières dangereuses. Le RPNM renvoie à l'ADNR et pas à l'ADN ;

k) Article 3.17 : LE RPNM fait état, dans cet article, de la signalisation des bâtiments faisant route jouissant d'une priorité de passage ;

l) Article 3.18 : Le RPNM précise que cette signalisation supplémentaire s'applique aux bâtiments faisant route incapables de manoeuvrer. Les prescriptions concernant la signalisation de jour sont différentes. Le RPNM ne reprend pas, pour la signalisation de nuit, la possibilité de porter deux feux rouges superposés ainsi que d'autres dispositions pour les petites embarcations en matière de signalisation de nuit ;

m) Article 3.20 : Le RPNM ne prévoit pas de signalisation de jour. Les convois ainsi que les petites embarcations ne sont pas visés par le RPNM. Les dérogations à l'obligation de signalisation prévue par cet article seront délivrées par les autorités compétentes ;

n) Article 3.26 : Une précision est faite au niveau du RPNM, cet article porte sur les ancres des bâtiments, des matériels flottants et des établissements flottants ;

o) Article 3.30 : Le RPNM ne prévoit pas les mêmes signaux de détresse que ceux visés au CEVNI. La liste des signaux acceptés par le CEVNI est plus large que celle prescrite dans le RPNM ;

p) Le RPNM ne fait pas état des articles 3.34 à 3.38 du CEVNI.

7. L'étude comparative du RPNM et du CEVNI effectuée par le secrétariat de la Commission de la Moselle a identifié les différences suivantes dans le Chapitre 4 :

a) Article 4.06 : Le RPNM renvoie au Règlement de visite des bateaux du Rhin ;

b) Le RPNM ne fait pas état de l'article 4.07 du CEVNI.

8. L'étude comparative du RPNM et du CEVNI effectuée par le secrétariat de la Commission de la Moselle a identifié les différences suivantes dans le Chapitre 5 :

a) Le RPNM ne fait pas état de l'article 5.03 du CEVNI ;

b) Le RPNM ne fait pas état des articles 6.01 et 6.01bis du CEVNI.

9. L'étude comparative du RPNM et du CEVNI effectuée par le secrétariat de la Commission de la Moselle a identifié les différences suivantes dans le Chapitre 6 :

a) Article 6.01 du RPNM prévoit des règles de route pour les bâtiments à voile sur la Moselle ;

b) Article 6.02bis du RPNM détermine les règles de route spécifiques aux petites embarcations<sup>1</sup> ;

c) Article 6.03 : Le RPNM ne prévoit pas qu'un conducteur qui constate un danger d'abordage émette une série de sons très brefs ;

d) Article 6.03bis : Le RPNM ne fait pas état de l'article 6.03bis du CEVNI ;

---

<sup>1</sup> Cette disposition est identique à celle du Règlement de police pour la navigation du Rhin reproduite dans l'annexe.

- e) Article 6.05 : Le RPNM ne reprend pas les paragraphes 1, 6 et 7 du CEVNI. Au paragraphe 1, le RPNM fixe une hauteur maximale chiffrée quant au nombre de passagers (300) ;
- f) Article 6.06 : Le RPNM ne fait pas état de l'article 6.06 du CEVNI ;
- g) Article 6.07 : Le RPNM ne fait pas état des prescriptions sur les rencontres sur les voies navigables pour lesquelles l'aval et l'amont ne sont pas définis) ;
- h) Article 6.10 : Le RPNM ne reprend pas les prérogatives en matière de dépassement pour les bâtiments à voiles et les menues embarcations (CEVNI paragraphes 6 et 7) et l'avertissement par des signaux sonores lors du dépassement (CEVNI, paragraphe 3) ;
- i) Article 6.13 : Le RPNM ne prévoit pas de prérogatives pour les menues embarcations ;
- j) Article 6.16 : Le RPNM ne fait pas état des paragraphes 2, 6 et 7 du CEVNI. La signalisation concernant une interdiction d'entrée dans un port est légèrement différente (flèche).
- k) Article 6.21 – Convois : Le RPNM prévoit qu'un convoi ou une formation à couple doit être composé de telle sorte qu'il puisse être éclusé en une seule fois ; en particulier, sa largeur totale ne doit pas dépasser 11,45 m (paragraphe 1). Le RPNM prévoit que tout convoi poussé ou toute formation à couple dont la longueur dépasse 86,00 m doit pouvoir s'arrêter cap à l'aval, en temps utile, tout en restant parfaitement manœuvrable pendant et après l'arrêt. La même prescription est applicable à tout bâtiment motorisé dépassant 86,00 m, sauf si sa quille a été posée avant le 1er avril 1960 (paragraphe 2). Le RPNM prévoit que le bâtiment motorisé qui assure la propulsion principale d'une formation à couple doit se trouver à tribord de cette formation (paragraphe 3). Le RPNM ne fait pas état de la prescription pour les barges de navire ;
- l) Article 6.21bis : Cet article est repris au niveau du RPNM sous l'article 8.05. Le RPNM prévoit que le déplacement des barges de poussage, en dehors d'un convoi poussé ne peut se faire que sur de courtes distances et conformément aux prescriptions édictées par l'autorité compétente ou avec l'autorisation de celle-ci ;
- m) Article 6.22 : Le RPNM prévoit des exceptions pour les menues embarcations non motorisées pour le signe A.1a et pour les bateaux n'utilisant pas leurs propres moyens mécaniques de propulsion. L'interdiction vise également les matériels flottants et les personnes pratiquant un sport nautique sans utiliser un bâtiment n'ont pas le droit d'utiliser à cette fin une section de voie d'eau située derrière un panneau de signalisation A.1. Les sections de voie d'eau désaffectées ou à usage restreint peuvent être balisées par une série de deux ou plus panneaux de signalisation A.1, A.1a ou A.12 ou par une série de deux ou plus flotteurs jaunes portant ces panneaux de signalisation comme voyants;
- n) Article 6.29: Le RPNM fixe des prescriptions particulières quant à l'ordre de passage aux écluses ;
- o) Article 6.31 : Les prescriptions concernant les volées de cloches sont un peu différentes. Le RPNM prévoit une exception pour les convois poussés et les formations à couple (paragraphe 3).
- p) Article 6.33 : Le RPNM ne fait pas état de prescription concernant les bacs ne naviguant pas au radar ;
- r) Le RPNM ne fait pas état des articles 6.34 à 6.37 du CEVNI.

10. L'étude comparative du RPNM et du CEVNI effectuée par le secrétariat de la Commission de la Moselle a identifié les différences suivantes dans le Chapitre 7 :

a) Article 7.01 : Le RPNM précise que là où, en raison des conditions du chenal, la navigation doit s'effectuer à moins de 40,00 m de la rive, il n'est permis aux bâtiments de stationner bord à bord que si le total de leur largeur ne dépasse pas 11,45 m ;

b) Article 7.02 : Le RPNM prévoit que dans les avant-ports amont et aval des écluses, le stationnement est interdit sauf pour les bâtiments en instance d'éclusage. Une autorisation peut toutefois être délivrée par le personnel aux écluses pour un stationnement de nuit ou par temps bouché dans les avant-ports aval à condition que cela ne gêne pas le passage des autres bâtiments ;

c) Article 7.06 : Le RPNM prévoit que les bâtiments se rangent bord à bord en quittant la rive ;

d) Article 7.08 : Le RPNM ne prévoit pas des prescriptions particulières pour les bâtiments se trouvant dans le chenal et les bateaux-citernes, pour le transport de matières dangereuses ainsi que pour les bateaux à passagers.

11. L'étude comparative du RPNM et du CEVNI effectuée par le secrétariat de la Commission de la Moselle a identifié les différences suivantes dans le Chapitre 8 :

a) Article 8.02 : Ces prescriptions sont reprises par le RPNM au niveau de l'article 9.05. Toutefois des éléments supplémentaires et particuliers sont visés par le RPNM.

#### **IV. Renseignements sur les dispositions additionnelles qui complètent les dispositions des chapitres 1 à 8 du CEVNI**

##### **A. Commission centrale pour la navigation du Rhin**

12. L'étude préliminaire effectuée par le secrétariat de la CCNR du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) et du CEVNI a identifié les dispositions additionnelles suivantes dans le Chapitre 1 :

a) Article 1.02 : Au paragraphe 1, le RPNR spécifie que le conducteur est réputé avoir l'aptitude requise lorsqu'il est titulaire d'une patente conformément au Règlement des patentes du Rhin. Au paragraphe 7, le RPNR interdit au conducteur d'assurer la conduite du bateau lorsque la concentration d'alcool dans le sang atteint 0,5 pour-mille ou plus ou lorsque la quantité d'alcool absorbée correspond à une telle concentration d'alcool dans le sang ou à une concentration d'alcool équivalente dans l'air expiré (la même interdiction vise les membres de l'équipage selon l'article 1.03 du RPNR) ;

b) Article 1.10: le RPNR prévoit des documents supplémentaires en plus de ceux qui sont énumérés aux articles 1.10 et 9.02 (6) du CEVNI, tels que le certificat d'appartenance à la navigation rhénane et les attestations par le règlement relatif au personnel de sécurité en navigation à passagers ;

c) Article 1.21 : Le RPNR prévoit, au paragraphe 2 ; que les véhicules amphibies sont considérés pour l'application du présent règlement comme des menues embarcations ;

d) Article 1.22 : Le RPNR comporte deux paragraphes additionnels sur les motivations possibles des prescriptions temporaires ;

13. L'étude préliminaire n'a identifié aucune disposition additionnelle dans le Chapitre 2.
14. L'étude préliminaire a identifié les dispositions additionnelles suivantes dans le Chapitre 3 :
- a) Article 3.01: Selon le paragraphe 3b) du RPNR les formations à couple dont la longueur dépasse 140 m sont considérées comme convois poussés de même longueur.
15. L'étude préliminaire n'a identifié aucune disposition additionnelle dans le Chapitre 4.
16. L'étude préliminaire n'a identifié aucune disposition additionnelle dans le Chapitre 5.
17. L'étude préliminaire a identifié les dispositions additionnelles suivantes dans le Chapitre 6 :
- a) Article 6.02: Le paragraphe 2 du RPNR précise que les dispositions des articles 6.04, 6.05, 6.07, 6.08, paragraphe 1, 6.10, 6.11 et 6.12 à l'exception du panneau B.1, ne s'appliquent pas aux menues embarcations, convois remorqués et formations à couple visés au paragraphe 1 ci-dessus ou à leur égard. Les bâtiments qui ne sont pas des menus embarcations ne sont pas tenus d'appliquer les dispositions des articles 6.09, paragraphe 2, 6.13, 6.14 et 6.16 à l'égard des menues embarcations, convois remorqués et formations à couple visés au paragraphe 1 ci-dessus ;
  - b) Article 6.02bis du RPNR détermine les règles de route spécifiques aux menues embarcations<sup>2</sup> ;
  - c) Article 6.32: l'article 6.32 du RPNR est structuré différemment du CEVNI<sup>3</sup> .
18. L'étude préliminaire a identifié les dispositions additionnelles suivantes dans le Chapitre 7 :
- a) Article 7.01: Le paragraphe 2 de l'Article 7.01 du RPNR prévoit que là où, en raison des conditions du chenal, la navigation doit s'effectuer à moins de 40 m de la rive, il n'est permis qu'à une seule rangée de bâtiments de stationner le long de celle-ci.
19. L'étude préliminaire a identifié que les articles suivants du RPNR ne sont pas repris par le CEVNI Le texte de cet article est reproduit dans l'annexe<sup>4</sup> :
- a) Article 8.01: Remorquage d'un convoi poussé ou par un convoi poussé;
  - b) Article 8.02 : Convois poussés comprenant des bâtiments autres que des barges de poussage ;
  - c) Article 8.03 : Convois poussés comprenant des barges de navire ;
  - d) Article 8.04 : Déplacement de barges de poussage en dehors d'un convoi poussé ;
  - e) Article 8.05 : Accouplements des convois poussés ;
  - f) Article 8.06 : Liaison phonique à bord des convois ;
  - g) Article 8.07 : Circulation de personnes à bord des convois poussés ;
  - h) Article 8.08 : Formation des convois remorqués ;

<sup>2</sup> Le texte de cet article est reproduit dans l'annexe.

<sup>3</sup> Le texte de cet article est reproduit dans l'annexe.

<sup>4</sup> Le texte de cet article est reproduit dans l'annexe.

i) Article 8.10 : Sécurité à bord des bâtiments autorisés au transport de plus de 12 passagers.

**B. Commission de la Moselle**

20. L'étude préliminaire effectuée par le secrétariat de la Commission de la Moselle a identifié les dispositions additionnelles suivantes :

a) Chapitre 8 – Dispositions supplémentaires

Article 8.01 – Dimensions maxima des bâtiments et des convois

Article 8.01bis – Vitesse de marche

Article 8.02 – Remorquage d'un convoi poussé ou par un convoi poussé

Article 8.03 – Convois poussés comprenant des bâtiments autres que des barges de poussage

Article 8.04 – Convois poussés comprenant des barges de navire

Article 8.06 – Accouplement des convois poussés

Article 8.07 – Liaison phonique à bord des convois et des bâtiments dont la longueur dépasse 110 mètres

Article 8.08 – Circulation de personnes à bord des convois poussés

Article 8.11 – Sécurité à bord des passagers

Article 8.12 – Utilisation des embarcadères pour les bateaux à passagers

b) Chapitre 9 – Règles particulières de route et de stationnement

Article 9.01 – Restrictions de navigation

Article 9.02 – Passage hors horaire de navigation à l'écluse de Metz

Article 9.03 – Circulation dans le chenal d'accès aux écluses de Coblenze

Article 9.04 – Navigation des convois poussés à l'embouchure de la Moselle

c) Chapitre 10 – Restriction de la navigation en temps de crue

Article 10.01 – Marques de crue

Article 10.02 – Conduite à tenir lorsque les marques de crue sont atteintes ou dépassées

d) Chapitre 11 – Protection des eaux et élimination des déchets survenus à bord des bâtiments

Article 11.06 – Obligation de vigilance lors de l'avitaillement

Les articles 11.01 à 11.09 (sauf l'article 11.06) sont repris dans le chapitre 10 du CEVNI.



## Annexe

### Les articles du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) qui ne sont pas repris dans le CEVNI

#### Article 6.02bis : Règles de route spécifiques aux menues embarcations

1. Les menues embarcations motorisées doivent s'écarter de la route des menues embarcations non motorisées.
2. Les menues embarcations qui ne sont ni motorisées ni à voile doivent s'écarter de la route des menues embarcations à voile.
3. Deux menues embarcations motorisées dont les routes se croisent de manière qu'il puisse y avoir danger d'abordage doivent s'éviter de la manière suivante :
  - a) lorsqu'elles suivent des routes directement opposées ou à peu près opposées, chacune d'elles doit venir sur tribord pour passer à bâbord de l'autre ;
  - b) lorsqu'elles suivent des routes différentes qui se croisent, la menue embarcation qui voit l'autre par tribord doit s'écarter de la route de cette dernière ; la présente disposition ne fait pas obstacle à l'application des articles 6.13. 6.14 et 6.16.
4. Deux menues embarcations à voile dont les routes se croisent de manière qu'il puisse y avoir danger d'abordage doivent s'éviter de la manière suivante :
  - a) quand chacune des embarcations reçoit le vent d'un bord différent, celle qui reçoit le vent de bâbord doit s'écarter de la route de l'autre ;
  - b) quand les deux embarcations reçoivent le vent du même bord, celle qui est au vent doit s'écarter de la route de celle qui est sous le vent ;
  - c) si une embarcation qui reçoit le vent de bâbord voit une autre embarcation au vent et ne peut pas déterminer avec certitude si cette autre embarcation reçoit le vent de bâbord ou de tribord, la première doit s'écarter de la route de l'autre.

Les menues embarcations à voile dépassent au vent les autres menues embarcations à voile. Le côté d'où vient le vent doit être considéré comme étant celui du bord opposé au bord de brassage de la grand-voile.
5. Une menue embarcation à voile qui tire des bordées ne doit pas manœuvrer de manière à obliger une menue embarcation, qui suit la rive située sur son tribord, à s'écarter.

#### Article 8.01: Remorquage d'un convoi poussé ou par un convoi poussé

1. Le remorquage d'un convoi poussé est interdit.
 

Toutefois, les convois poussés peuvent être remorqués en cas de circonstances locales exceptionnelles et lorsque cela ne gêne pas la navigation.
2. Le remorquage par un convoi poussé est interdit. Toutefois, un convoi poussé peut effectuer des opérations de remorquage :
  - à la remonte, si ses dimensions maximales sont inférieures à 110 x 12 m,
  - à la descente, si ses dimensions maximales sont inférieures à 86 x 12 m,
  - et si, en outre, mention en est faite dans le certificat de visite du pousseur.

Le groupement formé par un convoi poussé effectuant des opérations de remorquage est un convoi remorqué au sens de l'article 1.01, lettre d), et le convoi poussé est assimilé à un bâtiment motorisé en tête d'un convoi remorqué.

**Article 8.02 : Convois poussés comprenant des bâtiments autres que des barges de poussage**

Un convoi poussé peut comprendre des bâtiments autres que des barges de poussage lorsque le certificat de visite du pousseur et celui du bâtiment poussé l'admet tout expressément.

**Article 8.03 : Convois poussés comprenant des barges de navire**

1. Les convois poussés ne peuvent avoir des barges de navire en tête que lorsque :
  - a) la barge de navire est munie d'un avant-bec ou
  - b) la barge de navire est construite en avant formé ou
  - c) la barge de navire est placée à côté de la barge normale et que le point le plus bas au-dessous duquel la barge de navire n'est plus considérée comme étanche se trouve à 1 m au moins au-dessus du plan d'eau.
2. Dans le cas du paragraphe 1 ci-dessus la tête du convoi poussé doit être munie des ancres conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin.
3. L'autorité compétente peut accorder des dérogations sur de courts trajets sur le Rhin canalisé ainsi que sur le Grand Canal d'Alsace, dans des convois comprenant deux barges de navire au plus et dont la longueur ne dépasse pas 86 m.

**Article 8.04 : Déplacement de barges de poussage en dehors d'un convoi poussé**

Le déplacement d'une barge de poussage en dehors d'un convoi poussé ne peut se faire que :

- a) à couple ou à la remorque d'un bâtiment motorisé si le certificat de visite des deux bâtiments porte la mention correspondante ;
- b) sur de courtes distances en vue de la formation ou à la suite de la dislocation d'un convoi poussé conformément aux prescriptions édictées par l'autorité compétente ou avec l'autorisation de celle-ci.

**Article 8.05 : Accouplements des convois poussés**

1. Les accouplements d'un convoi poussé doivent assurer sa rigidité.
2. Les accouplements doivent pouvoir se faire et se défaire de façon simple et facile.
3. Les accouplements doivent être maintenus uniformément tendus par des dispositifs appropriés, de préférence par des treuils spéciaux.
4. Pour les convois poussés d'une largeur inférieure ou égale à 12 m, composés d'un bâtiment poussant et d'un bâtiment poussé, la liaison rigide entre les deux bâtiments peut être remplacée par un système d'accouplement agréé par une Commission de visite qui permet une articulation contrôlée du convoi.

**Article 8.06 : Liaison phonique à bord des convois**

1. Lorsque la longueur d'un convoi poussé dépasse 110 m, il doit y avoir une liaison phonique dans les deux sens entre la timonerie du pousseur et l'avant du convoi.

2. Dans le cas de convois poussés propulsés par deux pousseurs placés côte à côte, une liaison phonique doit être réalisée dans les deux sens entre les postes de gouverne des deux pousseurs.
3. Dans le cas de formations à couple composées de bâtiments motorisés, une liaison phonique doit être réalisée dans les deux sens entre les postes de gouverne des deux bâtiments.
4. Dans le cas de convois remorqués, une liaison phonique doit être réalisée dans les deux sens entre les postes de gouverne de tous les bâtiments.
5. Le réseau bateau--bateau ne doit pas être utilisé pour réaliser la liaison phonique.

**Article 8.07 : Circulation de personnes à bord des convois poussés**

La circulation des personnes sur un convoi poussé doit être facile et sans danger. En outre, les ouvertures qui pourraient se présenter entre les unités du convoi doivent être munies de dispositifs de protection appropriés.

**Article 8.08 : Formation des convois remorqués**

1. L'intervalle entre le bâtiment motorisé en tête du convoi et la première unité remorquée ne doit pas excéder 120 m. Toutefois, dans un convoi montant ne comprenant qu'un seul bâtiment remorqué dont le port en lourd est supérieur à 600 t, cet intervalle peut être augmenté sans excéder 200 m.
2. L'intervalle entre deux unités remorquées ne doit pas excéder 100 m.
3. L'intervalle entre deux bâtiments motorisés en tête d'un convoi remorqué ne doit pas excéder 120 m.

**Article 8.10 : Sécurité à bord des bâtiments autorisés au transport de plus de 12 passagers**

Les dispositions suivantes s'appliquent aux bâtiments autorisés au transport de plus de 12 passagers et aménagés pour leur séjour à bord pendant la nuit :

a) A bord doit se trouver un plan de sécurité précisant les tâches de l'équipage et du personnel en cas d'urgence. Des instructions pour les passagers en cas de voie d'eau, en cas d'incendie et en cas d'évacuation du bâtiment doivent également se trouver à bord.

Ce plan de sécurité et ces instructions doivent être affichés à différents endroits appropriés.

b) L'équipage et le personnel doivent être au courant du plan de sécurité mentionné à la lettre a) ci-dessus et doivent être instruits périodiquement de leurs tâches.

c) Pendant le séjour de passagers à bord, les voies d'évacuation doivent être complètement libres d'obstacles. Les portes et les issues de secours se trouvant sur ces voies doivent pouvoir être facilement ouvertes des deux côtés.

d) Au début de chaque voyage de plus d'un jour des instructions de sécurité doivent être données aux passagers.

e) Pendant la nuit, aussi longtemps qu'il y a des passagers à bord, une ronde de sécurité doit être faite toutes les heures. L'accomplissement de cette ronde doit pouvoir être vérifié d'une manière appropriée.