

Distr.: Restricted
10 June 2010

French only

Working Party on Inland Water Transport

**Working Party on the Standardization of Technical
and Safety Requirements in Inland Navigation**

Thirty-seventh session

Geneva, 16–18 June 2010

Items 2 of the provisional agenda

European Code for Inland Waterways

**Replies to UNECE Questionnaire on implementation of
CEVNI**

Submitted by the Central Commission for the Navigation of the Rhine

Note by the secretariat

Presented below are preliminary results (in French only) of a comparison between the requirements of the Rhine Police Regulation and those of CEVNI, 4th revision, presenting the additional requirements existing on the Rhine, compiled as possible amendments to chapter 9 of CEVNI.

This information will be verified by the CCNR delegations in the coming months and transmitted to the UNECE secretariat with the reply to the questionnaire on CEVNI circulated earlier this year.

Article 9.0§2 – Chapitre 1 Dispositions générales

Article 1.02

1. Tout bâtiment ainsi que tout matériel flottant doit être placé sous l'autorité d'une personne ayant l'aptitude nécessaire à cet effet. Cette personne est appelée ci-après "conducteur". Le conducteur est réputé avoir l'aptitude requise lorsqu'il est titulaire

- d'une patente du Rhin pour le type et les dimensions du bâtiment qu'il conduit et pour le secteur qu'il parcourt,
- d'un autre certificat admis en vertu du Règlement des patentes du Rhin ou
- d'un certificat reconnu équivalent en vertu du Règlement des patentes du Rhin, pour le type et les dimensions du bâtiment qu'il conduit.

Pour les certificats reconnus équivalents, il doit en outre posséder sur certains secteurs l'attestation de connaissances de secteur exigée par le Règlement des patentes du Rhin.

7. Dernière phrase

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, il lui est interdit d'assurer la conduite du bâtiment.

Article 1.03

4. Dernière phrase

Lorsque la concentration d'alcool dans le sang atteint 0,5 ‰ 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, il est interdit aux personnes visées à la première phrase du présent chiffre de déterminer elles-mêmes la route et la vitesse du bâtiment.

Article 1.10

c) le livre de bord dûment complété, y compris l'attestation visée à l'annexe K du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin ou une copie de la page du livre de bord comportant les indications relatives aux temps de navigation et de repos observés sur le bateau à bord duquel le membre d'équipage a effectué le dernier voyage.

d) l'attestation relative à la délivrance des livres de bord,

e) le certificat d'appartenance à la navigation rhénane,

g) l'attestation relative au montage et au fonctionnement du tachygraphe ainsi que les enregistrements prescrits du tachygraphe,

h) la patente radar ou un autre certificat reconnu conformément au Règlement des patentes du Rhin; ces documents ne sont pas requis à bord si la carte-patente porte la mention "radar" ou si un autre certificat de conduite admis en vertu du Règlement des patentes du Rhin porte la mention correspondante ; lorsque la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin a reconnu comme équivalents le certificat de conduite et le certificat d'aptitude à la conduite au radar d'un Etat, le certificat d'aptitude à la conduite au radar n'est pas requis si le certificat de conduite porte la mention correspondante,

i) l'attestation relative à l'installation et au fonctionnement de l'appareil radar et de l'indicateur de vitesse de giration, nécessaire conformément à l'article 7.06, chiffre 1, du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin,

- k) un certificat d'opérateur radio pour la commande de stations de bateau conformément à l'appendice 5 de l'Arrangement régional relatif au service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure,
- l) le certificat relatif à l'assignation de fréquences,
- m) le Guide de radiotéléphonie pour la navigation intérieure, Partie Générale et Partie Régionale Rhin / Moselle,
- n) le carnet de contrôle des huiles usées, dûment rempli,
- o) les documents relatifs aux chaudières et aux autres réservoirs sous pression,
- p) l'attestation pour installations à gaz liquéfiés,
- q) les documents relatifs aux installations électriques,
- r) les attestations de contrôle des extincteurs portatifs et des installations d'extinction d'incendie fixées à demeure,
- s) les attestations de contrôle des grues,
- t) les documents requis par les 8.1.2.1, 8.1.2.2 et 8.1.2.3 de l'ADNR,
- u) en cas de transport de conteneurs, les documents relatifs à la stabilité du bâtiment vérifiés par une Commission de visite, y compris le plan ou le bordereau de chargement correspondant au cas de chargement et le résultat du calcul de stabilité relatif au cas de chargement ou à un cas comparable de chargement antérieur ou à un cas de chargement type du bâtiment,
- v) l'attestation relative à la durée et à la délimitation locale du chantier sur lequel le bâtiment peut être mis en service,
- w) Sur le secteur compris entre Bâle et Mannheim pour les bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m : la preuve prescrite à l'article 22bis.05, chiffre 2, lettre b), du Règlement de visite des bateaux du Rhin,
- x) les copies du certificat de réception par type et du recueil des paramètres du moteur de chaque moteur, requises conformément à l'article 8bis.02, chiffre 3, du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin,
- y) l'attestation relative aux câbles prescrits à l'article 10.02, chiffre 2, lettre a), du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin,
- z) l'attestation relative au montage et au fonctionnement de l'appareil AIS Intérieur,
- aa) les attestations prescrites aux articles 4.01, chiffre 2, 4.04, chiffre 2 et 4.04, chiffre 3, du Règlement relatif au personnel de sécurité en navigation à passagers.

Article 1.21

2. Les véhicules amphibies sont considérés pour l'application du présent règlement comme des menues embarcations.

Article 1.22

2. Ces prescriptions peuvent notamment être motivées par des travaux exécutés sur la voie navigable, des exercices militaires, des manifestations publiques dans le sens de l'article 1.23 ou par les conditions de la voie d'eau ; elles peuvent, sur des sections déterminées où des précautions particulières sont nécessaires et qui sont signalées par des bouées, balises ou autres signaux ou par des avertisseurs, interdire la navigation de nuit ou le passage de bâtiments d'un trop grand tirant d'eau.

3. Les dispositions du chiffre 1 ci-dessus concernent également les prescriptions qui pourront être édictées, lorsqu'il apparaîtra nécessaire de prendre des mesures de police de la navigation en attendant une modification du présent règlement ou à titre d'essai. Ces prescriptions auront une durée de validité de trois ans au maximum. Elles seront mises en vigueur dans tous les Etats riverains en même temps et abrogées dans les mêmes conditions.

Article 9.03 – Chapitre 2 Marques et échelles des bâtiments ; jaugeage

Pas de remarque

Article 9.04 – Chapitre 3 Signalisation des bâtiments

Article 3.01

3b) les formations à couple dont la longueur dépasse 140 m sont considérées comme convois poussés de même longueur.

Article 9.05 – Chapitre 4 Signaux sonores des bâtiments ; Radiotéléphonie ; Appareils de navigation

Pas de remarque

Article 9.06 – Chapitre 5 Signalisation et balisage de la voie navigable

Pas de remarque

Article 9.07 – Chapitre 6 Règles de route

Article 6.02

2. Les dispositions des articles 6.04, 6.05, 6.07, 6.08, chiffre 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 chiffre 1 ci-dessus ou à leur égard. Les bâtiments qui ne sont pas des menues embarcations ne sont pas tenus d'appliquer les dispositions des articles 6.09, chiffre 2, 6.13, 6.14 et 6.16 à l'égard des menues embarcations, convois remorqués et formations à couple visés au chiffre 1 ci-dessus.

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 6.32

Bâtiments naviguant au radar

1. Les bâtiments ne peuvent naviguer au radar que pour autant que se trouve en permanence dans la timonerie une personne titulaire de la patente du Rhin ou d'un autre certificat d'aptitude admis en vertu du Règlement des patentes du Rhin exigé pour la section à parcourir et pour la catégorie du bâtiment et en outre d'une patente radar délivrée en vertu du Règlement des patentes du Rhin, ainsi qu'une seconde personne suffisamment au courant de l'utilisation du radar.

Toutefois, pour les bâtiments dont le certificat de visite mentionne qu'ils sont agréés pour la conduite au radar par une seule personne, la seconde personne n'est pas tenue de se trouver en permanence dans la timonerie.

2. Lors du croisement et du passage près d'un bâtiment, les dispositions suivantes sont applicables:

a) aussitôt qu'un bâtiment montant naviguant au radar perçoit sur l'écran radar des bâtiments venant en sens inverse ou lorsqu'il s'approche d'un secteur où pourraient se trouver des bâtiments non encore visibles sur l'écran radar, il doit indiquer par radiotéléphonie aux bâtiments venant en sens inverse sa catégorie, son nom, son sens de circulation ainsi que sa position et convenir avec ces bâtiments d'une procédure de croisement ;

b) tout avalant naviguant au radar, aussitôt qu'il perçoit sur l'écran radar un bâtiment dont la position ou le cap pourraient présenter un danger et qui n'a pas pris contact par radiotéléphonie, doit avertir par radiotéléphonie ledit bâtiment de cette situation dangereuse et convenir avec lui d'une procédure de croisement ;

c) tous les bâtiments naviguant au radar qui sont appelés par radiotéléphonie doivent répondre par radiotéléphonie en indiquant leurs catégorie, nom, sens de circulation et position. Ils doivent alors convenir d'une procédure de croisement avec les bâtiments venant en sens inverse, toutefois les menues embarcations doivent indiquer uniquement vers quel côté elles s'écartent ;

d) lorsque le contact radiotéléphonique ne peut être établi avec les bâtiments venant en sens inverse, le bâtiment naviguant au radar doit

- émettre "un son prolongé" et répéter ce signal sonore autant que nécessaire,
- réduire sa vitesse et s'arrêter si nécessaire.

Cette disposition s'applique également pour tous les bâtiments qui naviguent au radar par rapport aux bâtiments stationnés à proximité du chenal navigable et avec lesquels aucun contact radiotéléphonique ne peut être établi.

3. Dans les convois et dans les formations à couple, les prescriptions des chiffres 1 et 2 ci-dessus ne s'appliquent qu'au bâtiment à bord duquel se trouve le conducteur du convoi ou de la formation.

Article 9.08 – Chapitre 7 Règles de stationnement

Article 7.01

2. 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.

Article 9.09 - Chapitre 8 Signalisation et obligation de notification

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 chiffre 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.
