CCNR

COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

RÈGLEMENT DE POLICE POUR LA NAVIGATION DU RHIN (RPNR)

ÉTAT
1er DÉCEMBRE 2018

CCNR
COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

REGLEMENT DE POLICE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

(RPNR)

1995

ETAT 1ER DECEMBRE 2018

Règlement de police pour la navigation du Rhin
(RPNR)

Sommaire

1ère partie

Dispositions applicables à tout le Rhin

Chapitre 1
Dispositions générales

Articles		Page
1.01	Définitions	1
1.02	Conducteur	3
1.03	Devoirs de l'équipage et des autres personnes se trouvant à bord	3 : 1
1.04	Devoir général de vigilance	4
1.05	Conduite en cas de circonstances particulières	4
1.06	Utilisation de la voie navigable	4
1.07	Exigences relatives au chargement et à la visibilité ; nombre maximal de passagers	4
1.08	Construction, gréement et équipages des bâtiments	5
1.09	Tenue de la barre	6
1.10	Documents de bord et autres papiers	7
1.11	Présence du Règlement de police pour la navigation du Rhin à bord	9
1.12	Dangers résultant d'objets se trouvant à bord ; pertes d'objets, obstacles	9
1.13	Protection des signaux de la voie navigable	9
1.14	Dommages causés aux ouvrages d'art	10
1.15	Interdiction des rejets dans la voie d'eau	10
1.16	Sauvetage et assistance	10
1.17	Bâtiments échoués ou coulés ; déclaration des accidents	10
1.18	Obligation de dégager le chenal	11
1.19	Ordres particuliers	11
1.20	Contrôle	11
1.21	Transports spéciaux, véhicules amphibies	11
1.22	Prescriptions de caractère temporaire	12
1.23	Autorisation de manifestation	12
1.24	Application dans les ports, lieux de chargement et de déchargement	12
1.25	Prescriptions, autorisations et approbations	12

Chapitre 2
Marques et échelles des bâtiments ; jaugeage

2.01	Marques d'identification des bâtiments, à l'exception des menues embarcations et des navires de mer	13
2.02	Marques d'identification des menues embarcations	14
2.03	Jaugeage	14
2.04	Marques d'enfoncement et échelles de tirant d'eau	14
2.05	Marques d'identification des ancres	14
2.06[1]	Marque d'identification des bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible	14 : 1

[1] L'indication relative à l'article 2.06 a été adoptée définitivement (Résolution 2018-I-9).

Chapitre 3

Signalisation des bâtiments

Section I : Généralités

Articles Page

3.01 Définitions et application 15
3.02 Feux et fanaux 15
3.03 Pavillons, panneaux et flammes 16
3.04 Cylindres, ballons et cônes 16
3.05 Feux et signaux interdits ou facultatifs 16
3.06 (sans objet) 17
3.07 Interdiction d'utiliser des lumières, projecteurs, pavillons, panneaux et flammes, etc. 17

Section II : Signalisation de nuit et de jour
A : Signalisation en cours de route

3.08 Signalisation des bâtiments motorisés isolés faisant route 17
3.09 Signalisation des convois remorqués faisant route 18
3.10 Signalisation des convois poussés faisant route 19
3.11 Signalisation des formations à couple faisant route 20
3.12 Signalisation des bâtiments à voile faisant route 21
3.13 Signalisation des menues embarcations faisant route 21
3.14 Signalisation supplémentaire des bâtiments faisant route effectuant certains transports de matières dangereuses 22
3.15 Signalisation des bâtiments faisant route autorisés au transport de plus de 12 passagers et dont la longueur maximale de la coque est inférieure à 20 m 23
3.16 Signalisation des bacs faisant route 24
3.17 Signalisation supplémentaire des bâtiments faisant route jouissant d'une priorité de passage 24
3.18 Signalisation supplémentaire des bâtiments faisant route incapables de manœuvrer 24
3.19 Signalisation des matériels flottants et des établissements flottants faisant route 25

B : Signalisation en stationnement

3.20 Signalisation des bâtiments en stationnement 26
3.21 Signalisation supplémentaire des bâtiments en stationnement et effectuant certains transports de matières dangereuses 26
3.22 Signalisation des bacs en stationnement à leur débarcadère 26
3.23 Signalisation des matériels flottants et des établissements flottants en stationnement..... 27
3.24 Signalisation de certains bateaux de pêche en stationnement, des filets ou des perches 27
3.25 Signalisation des engins flottants au travail et des bâtiments échoués ou coulés 27
3.26 Signalisation supplémentaire des bâtiments, matériels flottants et établissements flottants dont les ancres peuvent présenter un danger pour la navigation et signalisation des ancres 29

Section III : Autre signalisation

Articles Page

3.27 Signalisation des bâtiments des autorités de contrôle 30
3.28 Signalisation supplémentaire des bâtiments faisant route effectuant des travaux dans la voie navigable 30
3.29 Protection contre les remous 30
3.30 Signaux de détresse 31
3.31 Signalisation de l'interdiction d'accès à bord 31
3.32 Interdiction de fumer, d'utiliser une lumière ou du feu non protégés 31
3.33 Signalisation d'interdiction de stationnement latéral 32
3.34[1] Signalisation supplémentaire des bateaux utilisés pour la pratique de la plongée subaquatique 32

Chapitre 4

Signaux sonores des bâtiments ; radiotéléphonie ; appareils d'information et de navigation[2]

Section I : Signaux sonores

4.01 Généralités 33
4.02 Usage des signaux sonores 33
4.03 Signaux sonores interdits 34
4.04 Signaux de détresse 34

Section II : Radiotéléphonie

4.05 Radiotéléphonie 34

Section III : Appareils d'information et de navigation[2]

4.06 Radar 35
4.07[2] AIS Intérieur et ECDIS Intérieur 35

Chapitre 5

Signalisation et balisage de la voie navigable

5.01 Signalisation 37
5.02 Balisage 37

Chapitre 6

Règles de route

Section I : Généralités

6.01 Bateaux rapides 39
6.02 Comportement mutuel des menues embarcations et des autres bâtiments 39
6.02bis Règles de route spécifiques aux menues embarcations 39

---

1 L'indication relative à l'article 3.34 a été adoptée définitivement (Résolution 2012-II-14).

2 Le titre du chapitre 4, le titre de la partie III et le titre de l'article 4.07 ont été adoptés définitivement (Résolution 2013-II-16).

Section II : Croisement et dépassement

Articles		Page
6.03	Principes généraux	40
6.04	Croisement : Règles normales	40
6.05	Croisement : Dérogations aux règles normales	41
6.06	Croisement de bateaux rapides et d'autres bâtiments et de bateaux rapides entre eux	42
6.07	Passages étroits	42
6.08	Croisement interdit par les signaux de la voie navigable	42
6.09	Dépassement : Dispositions générales	42
6.10	Dépassement : Conduite et signaux des bâtiments	43
6.11	Dépassement interdit par les signaux de la voie navigable	43

Section III : Autres règles de route

6.12	Navigation sur les secteurs où la route à suivre est prescrite	44
6.13	Virage	44
6.14	Conduite au départ	44
6.15	Interdiction de s'engager dans les intervalles entre les éléments d'un convoi remorqué	44
6.16	Entrée et sortie des ports et des voies affluentes	45
6.17	Navigation à la même hauteur, interdiction de s'approcher d'un bâtiment	45
6.18	Interdiction de faire traîner les ancres, câbles ou chaînes	46
6.19	Navigation à la dérive	46
6.20	Prévention des remous	46
6.21	Composition des convois	47
6.22	Interruption de la navigation et sections désaffectées	47
6.22bis	Navigation au droit des engins flottants au travail et des bâtiments échoués ou coulés (Annexe 3, croquis 50a, 50b, 52)	47

Section IV : Bacs

6.23	Règles applicables aux bacs	48

Section V : Passage des ponts, barrages et écluses

6.24	Passage des ponts et des barrages : généralités	48
6.25	Passage des ponts fixes	48
6.26	Passage des ponts de bateaux	49
6.27	Passage des barrages	49
6.28	Passage aux écluses	49
6.28bis	Entrée et sortie des écluses	51
6.29	Priorité de passage aux écluses	51

Section VI : Temps bouché ; utilisation du radar

6.30	Tout bâtiment faisant route par temps bouché	52
6.31	Bâtiments en stationnement	52
6.32	Bâtiments naviguant au radar	53
6.33	Bâtiments ne naviguant pas au radar	54

Chapitre 7
Règles de stationnement

Articles Page

7.01 Principes généraux pour le stationnement 55
7.02 Stationnement interdit 55
7.03[1] Ancrage et utilisation de poteaux d'ancrage 56
7.04 Amarrage 56
7.05 Aires de stationnement 57
7.06 Aires de stationnement particulières 57
7.07 Distances minimales de stationnement lors du transport de certaines matières dangereuses 57
7.08 Garde et surveillance 58

Chapitre 8
Dispositions supplémentaires

8.01 Remorquage d'un convoi poussé ou par un convoi poussé 59
8.02 Convois poussés comprenant des bâtiments autres que des barges de poussage 59
8.03 Convois poussés comprenant des barges de navire 59
8.04 Déplacement de barges de poussage en dehors d'un convoi poussé 60
8.05 Accouplements des convois poussés 60
8.06 Liaison phonique à bord des convois 60
8.07 Circulation de personnes à bord des convois poussés 61
8.08 Formation des convois remorqués 61
8.09 Signal "n'approchez pas" 61
8.10 Sécurité à bord des bâtiments autorisés au transport de plus de 12 passagers 62
8.11[2] Sécurité à bord des bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible 63

Deuxième partie : Dispositions particulières à certains secteurs
Chapitre 9
Règles particulières de route et de stationnement

9.01 Restrictions de navigation à Bâle 65
9.02 Grand Canal d'Alsace et Rhin canalisé 65
9.03 Passage au bac de Seltz - Plittersdorf 66
9.04 Croisement réglementé 66
9.05 Navigation des bâtiments et des convois à la même hauteur 67
9.06 Navigation sur les vieux bras du Rhin entre Mannheim et Mayence 67
9.07 Restrictions de navigation 68
9.08 Navigation de nuit sur le secteur Bingen - St. Goar 69
9.09 Restriction de navigation entre Bad Salzig (p.k. 564,30) et Gorinchem (p.k. 952,50) 69
9.10 Signalisation et règles de route des bâtiments polyvalents de l'armée française et allemande 70
9.11 Navigation par temps bouché à l'aval du bac de Spijk 70
9.12 Boven-Rijn et Waal ..... 70 : 1
9.13 Pannerdensch Kanaal, Neder-Rijn et Lek ..... 70 : 1

[1] L'indication relative à l'article 7.03 a été adoptée définitivement (Résolution 2015-I-14).

[2] L'indication relative à l'article 8.11 a été adoptée définitivement (Résolution 2018-I-9).

Chapitre 10

Restriction de la navigation par hautes eaux et par basses eaux

Articles Page

10.01 Restriction de la navigation par hautes eaux à l'amont du bac de Spijk 71
10.02 Restriction de la navigation par basses eaux entre Bingen et St. Goar 74

Chapitre 11[1]

Dimensions maximales des bâtiments, des convois poussés et des autres assemblages de bâtiments

11.01 Dimensions maximales des bâtiments 75
11.02 Dimensions maximales des convois poussés et des formations à couple 76

Chapitre 12

Secteurs du fleuve avec obligation d'annonce et secteurs où la navigation est réglée par des avertisseurs

12.01 Obligation d'annonce 79
12.02[2] Fonctionnement des avertisseurs lumineux sur le secteur Oberwesel - St. Goar ... 81
12.03[2] Règles particulières pour la navigation sur le secteur réglé par avertisseurs 82

Chapitre 13

Règles particulières relatives à la navigation des péniches de canal sur le secteur Bâle - Ecluses d'Iffezheim

13.01 Champ d'application 83
13.02 Marques d'identification des bâtiments 83
13.03 Marques d'enfoncement 83
13.04 Echelles de tirant d'eau 83
13.05 Marques d'identification des ancres 83
13.06 Composition des convois 83

[1] L'indication relative au chapitre 11 a été adoptée définitivement (Résolution 2015-I-15).

[2] L'indication relative aux articles 12.02 et 12.03 a été adoptée définitivement (Résolution 2015-II-17).

Chapitre 14
Prescriptions concernant les rades du Rhin

Articles		Page
14.01	Dispositions générales	85
14.02	Bâle	85
14.03	Mannheim-Ludwigshafen	86
14.04	Mayence	87
14.05	Bingen	87
14.06	Bad Salzig	88
14.07	Coblence	88
14.08	Andernach	88
14.09	Wesseling	89
14.10	Duisburg-Ruhrort	89
14.11	Ports de stationnement nocturne Boven-Rijn et Waal	92

Troisième Partie
Dispositions relatives à l'environnement
Chapitre 15
Protection des eaux et élimination des déchets survenant à bord des bâtiments

15.01	Définitions et application	97
15.02	Devoir général de vigilance	97
15.03	Interdiction de déversement et de rejet	97
15.04	Collecte et traitement à bord des déchets	98
15.05	Carnet de contrôle des huiles usées, dépôt aux stations de réception	98
15.06	Obligation de vigilance lors de l'avitaillement	99
15.07[1]	Obligation de vigilance lors de l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL)	99
15.08[2]	Collecte, dépôt et réception des déchets liés à la cargaison	101
15.09[2]	Peinture et nettoyage externe des bateaux	101

Annexes

Annexe 1 :	Lettre ou groupe de lettres distinctif du pays du port d'attache ou du lieu d'immatriculation des bâtiments
Annexe 2 :	(sans objet)
Annexe 3 :	Signalisation des bâtiments
Annexe 4 :	(sans objet)
Annexe 5 :	(sans objet)
Annexe 6 :	Signaux sonores
Annexe 7 :	Signaux de la voie navigable
Annexe 8 :	Balisage de la voie navigable
Annexe 9[3] :	Avertisseurs lumineux sur le secteur Oberwesel - St. Goar p.k. 548,50 - 555,43
Annexe 10 :	Modèle de carnet de contrôle des huiles usées
Annexe 11[4] :	Données à saisir dans l'appareil AIS Intérieur : indications concernant le statut navigationnel et le « point d'acquisition de l'information relative à la position à bord du bâtiment »
Annexe 12[5] :	Liste des catégories de bâtiments et de convois

---

1 L'indication relative à l'article 15.07 a été adoptée définitivement (Résolution 2018-I-9).

2 L'indication relative aux articles 15.08 et 15.09 a été adoptée définitivement (Résolution 2018-I-9).

3 L'indication relative à l'annexe 9 a été adoptée définitivement (Résolution 2015-II-17).

4 L'indication relative à l'annexe 11 a été adoptée définitivement (Résolution 2014-II-14).

5 L'indication relative à l'annexe 12 a été adoptée définitivement (Résolution 2017-I-11).

Liste des prescriptions de caractère temporaire en vigueur
(Art. 1.22 RPNR)

Art.	Chiffre	Contenu	en vigueur		Résolution
			du	au	
1.08	5, exceptée la phrase intro-ductive, 6, exceptée la phrase intro-ductive	Réduction des cas de noyade	1.12.2017	30.11.2020	2017-I-9
1.08	5, phrase intro-ductive et 6, phrase intro-ductive	Réduction des cas de noyade	7.10.2018	30.11.2020	2017-II-19, annexe 3
4.07	3, 2ème phrase	AIS Intérieur et ECDIS Intérieur	1.12.2017	30.11.2020	2017-I-9
7.01	5	Réduction des cas de noyade	7.10.2018	30.11.2020	2017-II-19, annexe 3

PREMIERE PARTIE :

DISPOSITIONS APPLICABLES A TOUT LE RHIN

CHAPITRE 1

DISPOSITIONS GENERALES

Article 1.01

Définitions

Dans le présent règlement on appelle

a) "bâtiment" un bateau de navigation intérieure, y compris les menues embarcations et les bacs, un engin flottant ou un navire de mer ;

b) "bâtiment motorisé" un bâtiment utilisant ses propres moyens mécaniques de propulsion à l'exception des bâtiments dont le moteur n'est employé que pour effectuer de petits déplacements (par exemple dans les ports ou aux lieux de chargement et de déchargement) ou pour augmenter leur manœuvrabilité lorsqu'ils sont remorqués ou poussés ;

c) "convoi" un convoi remorqué, un convoi poussé ou une formation à couple ;

d) "convoi remorqué" un assemblage composé d'un ou plusieurs bâtiments, établissements flottants ou matériels flottants et remorqué par un ou plusieurs bâtiments motorisés ; ces derniers font partie du convoi ;

e) "convoi poussé" un assemblage rigide composé de bâtiments dont un au moins est placé devant le ou les deux bâtiments motorisés qui assurent la propulsion du convoi et qui sont appelés "pousseurs" ; en font également partie les convois composés d'un bâtiment pousseur et d'un bâtiment poussé accouplés de manière à permettre une articulation guidée ;

f) "barge de poussage" un bâtiment construit ou spécialement aménagé pour être poussé ;

g) "barge de navire" une barge de poussage construite pour être transportée à bord d'un navire de mer et pour naviguer sur les voies de navigation intérieure ;

h) "formation à couple" un assemblage composé de bâtiments accouplés bord à bord dont aucun n'est placé devant le bâtiment motorisé qui assure la propulsion de la formation ;

i) "engin flottant" une construction flottante portant des installations mécaniques et destinée à travailler sur les voies navigables ou dans les ports (drague, élévateur, bigue, grue, etc.) ;

j) "établissement flottant" une installation flottante qui n'est pas normalement destinée à être déplacée, telle qu'établissement de bains, dock, embarcadère, hangar pour bateaux ;

k) "matériel flottant" un radeau ainsi que toute construction, assemblage ou objet apte à naviguer, autre qu'un bâtiment ou établissement flottant ;

l) "bac" un bâtiment qui assure un service de traversée de la voie navigable et qui est classé comme bac par l'autorité compétente ;

m) "menue embarcation" un bâtiment dont la longueur maximale de la coque, gouvernail et beaupré non compris, est inférieure à 20 m, sauf s'il s'agit
- d'un bâtiment autorisé à remorquer, pousser ou mener à couple des bâtiments qui ne sont pas des menues embarcations,
- d'un bâtiment autorisé au transport de plus de 12 passagers,
- d'un bac, ou
- d'une barge de poussage ;

n) "bâtiment à voile" un bâtiment naviguant à la voile seulement ; un bâtiment naviguant à la voile et utilisant en même temps ses propres moyens mécaniques de propulsion est un bâtiment motorisé ;

o) "en stationnement" un bâtiment, un matériel flottant et un établissement flottant lorsqu'ils sont directement ou indirectement à l'ancre ou amarrés à la rive ;

p) "font route" ou "en cours de route" un bâtiment, un matériel flottant et un établissement flottant lorsqu'ils ne sont directement ou indirectement ni à l'ancre, ni amarrés à la rive et qu'ils ne sont pas échoués ;

q) "navigation au radar" une navigation par temps bouché avec utilisation du radar ;

r) "nuit" la période comprise entre le coucher et le lever du soleil ;

s) "jour" la période comprise entre le lever et le coucher du soleil ;

t)[1] "feu blanc"
"feu rouge"
"feu vert"
"feu jaune" et
"feu bleu"
un feu dont la couleur est conforme aux exigences du tableau 2 de la norme européenne EN 14744 : 2005 ;

u) "feu puissant"
"feu clair" et
"feu ordinaire"
un feu dont l'intensité est conforme aux exigences du tableau 1 de la norme européenne EN 14744 : 2005 ;

v) "feu scintillant", "feu scintillant rapide" :
un feu dont le nombre de périodes de lumière est conforme en tant que feu scintillant aux exigences de la ligne 1 et en tant que feu scintillant rapide aux exigences de la ligne 2 ou de la ligne 3 du tableau 3 de la norme européenne EN 14744 : 2005 ;

w) "son bref" un son d'une durée d'environ 1 seconde,
"son prolongé" un son d'une durée d'environ 4 secondes ;
l'intervalle entre deux sons consécutifs est d'environ 1 seconde ;

x) "série de sons très brefs" une série d'au moins six sons d'une durée de 1/4 seconde environ chacun, séparés par des pauses d'une durée de 1/4 seconde environ ;

y) "rive droite" et "rive gauche" les côtés de la voie navigable dans la direction de la source vers l'embouchure ;

z) "vers l'amont" la direction vers les sources du Rhin, également sur les secteurs où le courant change de sens avec les marées ;

aa) "ADN" le Règlement annexé à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), dans la version en vigueur ;

---

[1] Les lettres t), u) et v) ont été adoptées définitivement (Résolution 2012-II-14).

ab) "bateau rapide" : un bateau motorisé, à l'exception des menues embarcations, capable de naviguer à une vitesse supérieure à 40 km/h par rapport à l'eau (par exemple un bateau à ailes portantes, un aéroglisseur ou un bâtiment à coques multiples) lorsque ceci figure dans son certificat de visite ;

ac) "appareil AIS Intérieur" : un appareil qui est installé à bord d'un bâtiment et qui est utilisé au sens du standard "Suivi et repérage en navigation intérieure" (Résolution 2006-I-21) ;

ad)[1] "système de GNL" ensemble des éléments du bâtiment qui peuvent contenir du gaz naturel liquéfié (GNL) ou du gaz naturel, telles que les moteurs, les réservoirs à combustible et les tuyauteries d'avitaillement ;

ae)[1] "zone d'avitaillement" la zone située dans un rayon de 20 m autour de la prise de raccordement pour l'avitaillement ;

af)[1] "gaz naturel liquéfié (GNL)" un gaz naturel qui a été liquéfié en le refroidissant à une température de - 161 °C ;

ag)[2] "citerne fixe" une citerne liée au bateau, les parois de la citerne pouvant être constituées soit par la coque elle-même, soit par une enveloppe indépendante de la coque ;

ah)[3] "ES-TRIN" standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure, dans son édition 2017/1 adoptée par le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI). Pour l'application de l'ES-TRIN, un État membre doit être compris comme l'un des États riverains du Rhin ou la Belgique.

Article 1.02

Conducteur

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 de conduite admis en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin ou
   - d'un certificat de conduite reconnu équivalent en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le 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 en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin.

   [4]Si plusieurs conducteurs sont prescrits pour un bâtiment conformément au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, seul le conducteur sous l'autorité duquel le bâtiment est placé doit posséder l'attestation de connaissances de secteur pour le secteur concerné.

2. Tout convoi doit être également placé sous l'autorité d'un conducteur ayant l'aptitude nécessaire à cet effet.

   Le conducteur du bâtiment motorisé qui assure la propulsion principale est le conducteur du convoi.

---

1 Les lettres ad) à af) ont été adoptées définitivement (Résolution 2018-I-9).

2 La lettre ag) a été adoptée définitivement (Résolution 2017-I-11).

3 La lettre ah) a été adoptée définitivement (Résolution 2017-II-19, annexe 1).

4 Cette phrase a été adoptée définitivement (Résolution 2017-II-16).

Si plus d'un bâtiment assure la propulsion principale, le conducteur du convoi doit être désigné en temps utile.

Dans un convoi poussé propulsé par deux pousseurs côte à côte, le conducteur du pousseur à tribord est le conducteur du convoi.

3. Dans un convoi poussé, les bâtiments autres que le pousseur ne sont pas tenus d'avoir de conducteur, mais sont placés sous l'autorité du conducteur du pousseur.

   Si dans une formation à couple se trouve une barge de poussage, le conducteur de cette formation peut exercer en même temps la fonction de conducteur de la barge.

4. En cours de route le conducteur doit être à bord ; en outre, le conducteur d'un engin flottant doit être à bord également pendant que l'engin est au travail.

5. Le conducteur est responsable de l'observation des dispositions du présent règlement, sans préjudice de la responsabilité de tierces personnes. Les conducteurs des convois sont responsables de l'observation des dispositions s'appliquant aux convois.

   Dans un convoi remorqué, les conducteurs des bâtiments remorqués doivent se conformer aux ordres du conducteur du convoi ; toutefois, même sans de tels ordres, ils doivent prendre les mesures nécessitées par les circonstances pour la bonne conduite de leurs bâtiments ; les mêmes prescriptions s'appliquent aux conducteurs de bâtiments d'une formation à couple qui ne sont pas conducteur du convoi.

6. Si pour un bâtiment ou un matériel flottant en stationnement une personne est chargée de la garde ou de la surveillance en vertu de l'article 7.08, cette personne tient lieu de conducteur.

7. Les facultés du conducteur ne doivent pas être entravées par une fatigue excessive, les effets de l'alcool, de médicaments, de drogues ni pour un autre motif.

   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 lui est interdit d'assurer la conduite du bâtiment.

Article 1.03

Devoirs de l'équipage et des autres personnes se trouvant à bord

1. Les membres de l'équipage doivent exécuter les ordres qui leur sont donnés par le conducteur dans le cadre de sa responsabilité. Ils doivent contribuer à l'observation des prescriptions du présent règlement.

2. Toute autre personne se trouvant à bord est tenue de se conformer aux ordres qui lui sont donnés par le conducteur dans l'intérêt de la sécurité de la navigation ou de l'ordre à bord.

3. Les membres de l'équipage et les autres personnes se trouvant à bord qui déterminent temporairement eux-mêmes la route et la vitesse du bâtiment sont également responsables dans cette mesure de l'observation des prescriptions du présent règlement.

4. Les facultés des membres en service de l’équipage minimum prescrit par le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin ainsi que des autres personnes à bord qui déterminent temporairement elles-mêmes la route et la vitesse du bâtiment ne doivent pas être entravées par une fatigue excessive, les effets de l’alcool, de médicaments, de drogues ni pour un autre motif.

   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 1.04
Devoir général de vigilance

Même en l'absence de prescriptions spéciales du présent règlement, le conducteur doit prendre toutes les mesures de précaution que commandent le devoir général de vigilance et la bonne pratique de la navigation, en vue d'éviter notamment

a) de mettre en danger la vie des personnes,
b) de causer des dommages aux autres bâtiments et autres matériels flottants, aux rives ou aux ouvrages et installations de toute nature se trouvant dans la voie navigable ou à ses abords,
c) de créer des entraves à la navigation,
d) de porter atteinte de façon excessive à l'environnement.

Article 1.05
Conduite en cas de circonstances particulières

En cas de danger imminent, les conducteurs doivent prendre toutes les dispositions que commandent les circonstances, mêmes s'ils sont amenés de ce fait à s'écarter des prescriptions du présent règlement.

Article 1.06[1]
Utilisation de la voie navigable

Sans préjudice des dispositions des articles 8.08, 9.02, chiffre 10, 10.01, 10.02, 11.01 et 11.02, du présent règlement, la longueur, la largeur, le tirant d'air, le tirant d'eau et la vitesse des bâtiments et des convois doivent être compatibles avec les caractéristiques de la voie navigable et des ouvrages d'art.

Article 1.07
Exigences relatives au chargement et à la visibilité ; nombre maximal de passagers

1. Les bâtiments ne doivent pas être chargés au-delà de l'enfoncement qui correspond à la limite inférieure des marques d'enfoncement.

2.[2] La vue dégagée ne doit pas être restreinte par le chargement ou par l'assiette du bâtiment à plus de 350 m vers l'avant.

   Si la visibilité directe vers l'arrière est restreinte en cours de voyage, il est possible de compenser ce défaut de visibilité par un moyen optique donnant sur un champ suffisant une image claire et sans déformation.

   Lorsque la visibilité directe vers l'avant est insuffisante en raison de la cargaison pour permettre le passage sous des ponts ou dans les écluses, il est possible durant le passage de compenser ce défaut de visibilité par l'utilisation de périscopes à réflecteurs plats, d'appareils radar ou d'une vigie en contact permanent avec la timonerie.

---

[1] L'article 1.06 a été adopté définitivement (Résolution 2015-I-15).

[2] Le chiffre 2 a été adopté définitivement (Résolution 2018-I-9).

3.[1] Par dérogation à la première phrase du chiffre 2, la vue dégagée peut être restreinte jusqu'à 500 m à l'avant de la proue en cas d'utilisation simultanée du radar et d'installations vidéo si :
   a) ces moyens auxiliaires assurent une vue de 350 m à 500 m à l'avant de la proue,
   b) les exigences de l'article 6.32, chiffre 1, sont respectées,
   c) les antennes radar et les caméras sont installées à la proue des bateaux,
   d) ces moyens auxiliaires sont reconnus comme appropriés conformément à l'article 7.02 de l'ES-TRIN.

4.[1] Le chargement ne doit pas compromettre la stabilité du bâtiment ni la résistance de la coque.

5.[1] La stabilité des bâtiments transportant des conteneurs doit être assurée à tout moment. Le conducteur doit prouver qu'un contrôle de la stabilité a été effectué avant le début du chargement et du déchargement ainsi qu'avant le début du voyage.

   Le contrôle de la stabilité peut être effectué manuellement ou au moyen d'un instrument de chargement. Le résultat du contrôle de la stabilité et le plan de chargement actuel doivent être conservés à bord et doivent pouvoir être rendus lisibles à tout moment.

   Les bâtiments doivent en outre conserver à bord les documents relatifs à la stabilité visés à l'article 27.01 de l'ES-TRIN.

   Un contrôle de la stabilité n'est pas nécessaire pour les bâtiments transportant des conteneurs, si le bâtiment peut être chargé dans sa largeur :
   a) de trois rangées de conteneurs au maximum et s'il n'est chargé que d'une couche de conteneurs à partir du plancher de la cale ; ou
   b) de quatre rangées de conteneurs ou plus et s'il est chargé exclusivement de conteneurs en deux couches au maximum à partir du plancher de la cale.

6.[1] Les bâtiments destinés au transport de passagers ne doivent pas avoir à bord un nombre de passagers supérieur à celui autorisé par les autorités compétentes.

   Sans préjudice de la prescription ci-dessus, le nombre de personnes à bord de bateaux rapides en route ne doit pas être supérieur au nombre de sièges disponibles.

Article 1.08
Construction, gréement et équipages des bâtiments

1. Les bâtiments doivent être construits et gréés de manière à assurer la sécurité des personnes se trouvant à bord et celle de la navigation et de manière à pouvoir satisfaire aux obligations du présent règlement.
2. Tous les bâtiments doivent avoir un équipage suffisamment nombreux et qualifié pour assurer la sécurité des personnes se trouvant à bord et celle de la navigation.
3. Ces conditions sont considérées comme satisfaites lorsque, en vertu du Règlement de visite des bateaux du Rhin, le bâtiment est muni d'un certificat de visite ou d'un certificat reconnu équivalent et que sa construction et son gréement répondent aux énonciations de ce certificat, et que son équipage et son mode d'exploitation sont conformes aux prescriptions du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin.

4.[2] Sans préjudice du chiffre 3, les moyens de sauvetage individuels inscrits au n° 44 du certificat de visite doivent être disponibles dans une proportion correspondant au nombre d'adultes et d'enfants parmi les passagers. Pour les enfants d'un poids corporel inférieur ou égal à 30 kg ou d'un âge inférieur à six ans, seuls des gilets de sauvetage en matière solide conformes aux normes mentionnées à l'article 13.08, chiffre 2, de l'ES-TRIN sont admis.

---

[1] Les chiffres 3 à 6 ont été adoptés définitivement (Résolution 2018-I-9).

[2] Le chiffre 4 a été adopté définitivement (Résolution 2017-II-19, annexe 1).

5.[1] [2] Si les garde-corps exigés à l'article 14.02, chiffre 4, de l'ES-TRIN sont escamotables ou peuvent être retirés, ils ne peuvent être escamotés ou retirés partiellement que lorsque le bâtiment est en stationnement et uniquement dans les situations d'exploitation suivantes :

a) pour embarquer et débarquer aux points prévus à cet effet,

b) lors de l'utilisation du mât de charge dans son rayon d'action,

c) lors de l'amarrage et du largage des amarres dans la zone des bollards,

d) lorsque les bâtiments sont stationnés contre des berges verticales, du côté de la berge, s'il n'existe aucun danger de chute,

e) lorsque les bâtiments sont stationnés bord à bord, aux points de contact entre les deux bâtiments, s'il n'existe aucun danger de chute, ou

f) lorsque les opérations de chargement et de déchargement ou la construction sont entravées de manière excessive.

Lorsque les situations d'exploitation visées à la 1ère phrase ne sont plus présentes, les garde-corps doivent immédiatement être refermés ou remis en place.

6.[1] [2] Les membres de l'équipage et les autres personnes à bord doivent porter les gilets de sauvetage visés à l'article 13.08, chiffre 2, de l'ES-TRIN

a) pour embarquer et débarquer, dès lors qu'il existe un risque de chute dans l'eau,

b) lors du séjour dans le canot de service,

c) lors de travaux hors bord, ou

d) lors du séjour et du travail sur le pont et le plat-bord, si les bastingages n'atteignent pas une hauteur d'au moins 90 cm ou si les garde-corps visés au chiffre 5 ne sont pas en place d'une extrémité à l'autre.

Les travaux hors bord doivent uniquement être effectués lorsque les bateaux sont en stationnement et uniquement si le trafic environnant n'est pas susceptible de constituer un danger.

Article 1.09

Tenue de la barre

1. A bord de tout bâtiment faisant route, la barre doit être tenue par au moins une personne qualifiée ayant atteint 16 ans.

2. La condition d'âge ne s'applique pas dans le cas des menues embarcations non munies de moyens mécaniques de propulsion.

3. Afin d'assurer la bonne conduite du bâtiment, l'homme de barre doit être en mesure de recevoir et de donner toutes les informations et tous les ordres qui arrivent à la timonerie ou partent de celle-ci. En particulier, il doit être en mesure d'entendre les signaux sonores et avoir une vue suffisamment dégagée dans toutes les directions.

4. Lorsque des circonstances particulières l'exigent, une vigie ou un poste d'écoute doit être placé pour renseigner l'homme de barre.

5. A bord de tout bateau rapide faisant route, la barre doit être tenue par une personne titulaire d'une patente du Rhin ou d'un certificat de conduite admis ou reconnu équivalent en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour le secteur à parcourir, ainsi que d'un certificat d'aptitude à la conduite au radar délivré ou reconnu équivalent en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin.

---

[1] Les chiffres 5, exceptée la phrase introductive et 6, exceptée la phrase introductive, sont en vigueur du 1.12.2017 au 30.11.2020 (Résolution 2017-I-9).

[2] Les chiffres 5, phrase introductive et 6, phrase introductive sont en vigueur du 7.10.2018 au 30.11.2020 (Résolution 2017-II-19, annexe 3).

Une seconde personne, également titulaire des deux certificats susmentionnés, doit se trouver dans la timonerie sauf pendant l'accostage et l'appareillage ainsi que dans les écluses et leurs avant-ports.

Article 1.10

Documents de bord et autres papiers

1. Les certificats et autres documents ci-après doivent se trouver à bord lorsqu'ils sont prescrits par des dispositions particulières :
   a) le certificat de visite ou le document en tenant lieu, ou un certificat reconnu équivalent en vertu du Règlement de visite des bateaux du Rhin,
   b) une patente du Rhin ou un autre certificat de conduite admis ou reconnu équivalent en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour le secteur à parcourir et, pour les autres membres de l'équipage, le livret de service dûment rempli ou une grande patente ou un certificat de conduite reconnu équivalent en vertu dudit Règlement; pour les certificats de conduite reconnus équivalents, le conducteur doit en outre posséder sur certains secteurs l'attestation de connaissances de secteur exigée en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin,
   c) le livre de bord dûment complété, y compris l'attestation visée à l'annexe A4 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le 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) l'attestation d'appartenance à la navigation rhénane,
   f) le certificat de jaugeage du bâtiment,
   g) l'attestation relative au montage et au fonctionnement du tachygraphe ainsi que les enregistrements prescrits du tachygraphe,
   h) un certificat d'aptitude à la conduite au radar délivré ou reconnu équivalent en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin ; ce document n'est pas requis à bord si la carte-patente porte la mention "radar" ou si un autre certificat de conduite admis en vertu dudit Règlement 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)[1] 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, de l'ES-TRIN,
   k)[2] un certificat d'opérateur du service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure conformément à l'annexe 5 de l'Arrangement régional relatif au service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure,
   l)[3] le ou les "certificat(s) relatif(s) à l'assignation de fréquences" ou la "licence de station de navire",
   m)[4] le Guide de radiocommunication 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,

---

1 La lettre i) a été adoptée définitivement (Résolution 2017-II-19, annexe 1).

2 La lettre k) a été adoptée définitivement (Résolution 2017-I-12).

3 La lettre l) a été adoptée définitivement (Résolution 2013-II-16).

4 La lettre m) a été adoptée définitivement (Résolution 2017-I-12).

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'ADN,

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)[1] sur le secteur compris entre Bâle et Mannheim pour les bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m la preuve prescrite à l'article 28.04, chiffre 2, lettre c), de l'ES-TRIN,

x)[1] 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)[1] l'attestation relative aux câbles prescrits à l'article 13.02, chiffre 3, lettre a), de l'ES-TRIN,

z) l'attestation relative au montage et au fonctionnement de l'appareil AIS Intérieur,

aa) les attestations prescrites en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour le personnel de sécurité à bord des bateaux à passagers,

ab) justificatif d'approvisionnement en gazole conformément à l'annexe 2, Partie A, article 3.04, paragraphe 1, de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI), y compris les reçus des transactions de rétribution du SPE-CDNI sur une période de 12 mois au minimum. Si le dernier approvisionnement en gazole a été effectué il y a plus de 12 mois, au moins le dernier justificatif d'approvisionnement doit se trouver à bord,

ac)[2] l'attestation de déchargement conformément à l'article 15.08, chiffre 2,

ad)[2] pour les bâtiments arborant la marque d'identification visée à l'article 2.06, le manuel d'exploitation prescrit à l'annexe 8, chiffre 1.4.9, de l'ES-TRIN, et le dossier de sécurité prescrit à l'article 30.03, chiffre 1, de l'ES-TRIN,

ae)[2] pour les bâtiments arborant la marque d'identification, visée à l'article 2.06, les attestations du conducteur et des membres d'équipage qui interviennent dans la procédure d'avitaillement, prescrites à l'article 4bis.02 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin.

2. Les papiers visés au chiffre 1, lettres a), e) et f), ci-dessus ne doivent pas être obligatoirement à bord de barges à bord desquelles est apposée une plaque métallique selon le modèle ci-dessous :

NUMERO EUROPEEN UNIQUE D'IDENTIFICATION DES BATEAUX : ..... - R

CERTIFICAT DE VISITE

- NUMERO : .....
- COMMISSION DE VISITE : .....
- VALABLE JUSQU'AU : .....

la mention relative à l'attestation d'appartenance à la navigation rhénane étant constituée par la lettre R en caractère majuscule placée à la suite du numéro européen unique d'identification des bateaux.

---

1 Les lettres w), x) et y) ont été adoptées définitivement (Résolution 2017-II-19, annexe 1).

2 Les lettres ac) à ae) ont été adoptées définitivement (Résolution 2018-I-9).

Si une barge de poussage possède un numéro officiel, cette expression doit figurer sur la plaque métallique et le numéro officiel de la barge de poussage doit être indiqué.

Les indications demandées doivent être gravées ou poinçonnées en caractères bien lisibles d'au moins 6 mm de hauteur.

La plaque métallique doit avoir au moins 60 mm de hauteur et 120 mm de longueur ; elle doit être fixée à demeure à un endroit bien lisible, vers l'arrière de la barge, côté tribord.

La concordance entre les indications portées sur la plaque, à l'exception de la lettre R, et celles du certificat de visite de la barge doit être confirmée par une Commission de visite dont le poinçon sera appliqué sur la plaque.

Les documents visés au chiffre 1, lettres a), e) et f), ci-dessus doivent être conservés par le propriétaire de la barge.

La présence à bord des papiers visés au chiffre 1, lettre x, n'est pas nécessaire lorsque le numéro de l'agrément de type au sens de l'annexe J, partie I, chiffre 1.1.3, du Règlement de visite des bateaux du Rhin est apposé sur la plaque métallique.

3.[1] Les bâtiments de chantier visés à l'article 1.01, chiffre 1.24 de l'ES-TRIN, non munis de timonerie ni de logement ne sont pas tenus d'avoir à bord les papiers visés au chiffre 1, lettres a), e) et f) ci-dessus ; ces papiers doivent toutefois être tenus à disposition en permanence dans le secteur du chantier. Les bâtiments de chantier doivent avoir à bord une attestation de l'autorité compétente relative à la durée et à la délimitation locale du chantier sur lequel le bâtiment peut être mis en service.

4. Les attestations et autres documents visés au chiffre 1 ci-dessus doivent être présentés à toute réquisition des agents des autorités compétentes.

Article 1.11

Présence du Règlement de police pour la navigation du Rhin à bord

Un exemplaire mis à jour du présent règlement, y compris les prescriptions édictées en vertu de l'article 1.22, chiffre 3, doit se trouver à bord de tout bâtiment, à l'exception des menues embarcations et des barges de poussage. Un exemplaire consultable à tout moment au moyen d'un support électronique est également admis.

Article 1.12

Dangers résultant d'objets se trouvant à bord ; pertes d'objets, obstacles

1. Il est interdit de laisser déborder des bâtiments, des matériels flottants ou des établissements flottants, des objets qui pourraient entraîner l'un des inconvénients visés à l'article 1.04.
2. Lorsque les ancres sont relevées, elles ne doivent pas dépasser le fond ou la quille du bâtiment.
3. Lorsqu'un bâtiment ou matériel flottant perd un objet et qu'il peut en résulter une entrave ou un danger pour la navigation, le conducteur doit aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches, en indiquant aussi exactement que possible l'endroit où l'objet a été perdu. Il doit, en outre, dans la mesure du possible, marquer cet endroit d'un repère.
4. Lorsqu'un bâtiment rencontre un obstacle encombrant la voie navigable, le conducteur doit en aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches en indiquant aussi exactement que possible l'endroit où l'obstacle a été rencontré.

Article 1.13

Protection des signaux de la voie navigable

1. Il est interdit de se servir des signaux de la voie navigable (bouées, flotteurs, balises, radeaux avertisseurs avec signaux de la voie navigable etc.) pour s'amarrer ou se déhaler, d'endommager ces signaux ou de les rendre impropres à leur destination.

2. Lorsqu'un bâtiment ou matériel flottant a déplacé un matériel ou endommagé une installation faisant partie de la signalisation de la voie navigable, le conducteur doit aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches.

---

[1] Le chiffre 3 a été adopté définitivement (Résolution 2017-II-19, annexe 1).

3. D'une manière générale, tout conducteur a le devoir d'aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches des incidents ou accidents constatés aux installations de signalisation (extinction d'un feu, déplacement d'une bouée, destruction d'un signal etc.).

Article 1.14

Dommages causés aux ouvrages d'art

Lorsqu'un bâtiment ou matériel flottant a endommagé un ouvrage d'art (écluse, pont, épi, etc.), le conducteur doit en aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches.

Article 1.15

Interdiction des rejets dans la voie d'eau

1. Il est interdit de jeter ou de verser dans la voie navigable des objets solides ou des liquides susceptibles de faire naître une entrave ou un danger pour la navigation ou pour les autres usagers de la voie d'eau.

2. En cas de déversement accidentel de cette nature ou de menace d'un tel déversement, le conducteur doit aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches, en indiquant aussi exactement que possible la nature et l'endroit du déversement.

Article 1.16

Sauvetage et assistance

1. En cas d'accident mettant en péril des personnes se trouvant à bord, le conducteur doit user de tous les moyens à sa disposition pour sauver ces personnes.

2. Tout conducteur se trouvant à proximité d'un bâtiment ou matériel flottant victime d'un accident mettant en péril des personnes ou menaçant de créer une obstruction du chenal, est tenu, dans la mesure compatible avec la sécurité de son propre bâtiment, de prêter une assistance immédiate.

Article 1.17

Bâtiments échoués ou coulés ; déclaration des accidents

1. Le conducteur d'un bâtiment ou matériel flottant échoué ou coulé doit faire aviser, dans le plus bref délai possible, les autorités compétentes les plus proches. Le conducteur ou un autre membre de l'équipage doit rester à bord ou à proximité du lieu de l'accident tant que l'autorité compétente n'a pas autorisé son départ.

2. Sauf si cela n'est manifestement pas nécessaire et sans préjudice des dispositions de l'article 3.25, le conducteur doit, dans le plus bref délai, faire avertir les bâtiments ou matériels flottants approchants et ce, en des points appropriés et à une distance suffisante du lieu de l'accident, pour que ces bâtiments ou matériels flottants puissent prendre en temps utile les dispositions nécessaires.

3. En cas d'accident survenu dans un garage d'écluse ou dans une écluse, le conducteur doit faire aviser immédiatement le chef de service de l'écluse en cause.

Article 1.18

Obligation de dégager le chenal

1. Lorsqu'un bâtiment ou matériel flottant échoué ou coulé ou un objet perdu par un bâtiment ou matériel flottant crée ou menace de créer une obstruction totale ou partielle du chenal, le conducteur doit s'employer à ce que le chenal soit dégagé dans le plus court délai.

2. La même obligation incombe au conducteur dont le bâtiment ou matériel flottant menace de couler ou devient incapable de manœuvrer.

3. 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.

4. Les autorités compétentes peuvent procéder sans délai à l'enlèvement, si elles estiment que l'opération ne peut être différée.

Article 1.19

Ordres particuliers

Les conducteurs doivent se conformer aux ordres particuliers qui leur sont donnés par les agents des autorités compétentes en vue de la sécurité ou du bon ordre de la navigation. Ceci s'applique également en cas de poursuite transfrontalière.

Article 1.20

Contrôle

Les conducteurs doivent donner aux agents des autorités compétentes les facilités nécessaires pour leur permettre de s'assurer de l'observation des prescriptions du présent règlement et notamment leur faciliter l'embarquement immédiat à leur bord.

Article 1.21

Transports spéciaux, véhicules amphibies

1. Sont considéré comme transports spéciaux tous les déplacements sur la voie navigable :
   a) de bâtiments et de convois qui ne répondent pas aux prescriptions des articles 1.06 et 1.08, chiffre 1,
   b) d'établissements flottants et
   c) de matériels flottants sauf si de leur déplacement il ne peut manifestement résulter aucune entrave ou aucun danger pour la navigation ni aucun dommage pour les ouvrages d'art.

   Ces transports ne sont admis que moyennant une autorisation spéciale délivrée par les autorités compétentes des secteurs à parcourir. Ils sont soumis aux conditions que ces autorités détermineront dans chaque cas.

   Un conducteur doit être désigné pour chaque transport en tenant compte des dispositions de l'article 1.02.

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

Article 1.22

Prescriptions de caractère temporaire

1. Les conducteurs doivent se conformer aux prescriptions de caractère temporaire, édictées par l'autorité compétente dans des cas spéciaux en vue de la sécurité et du bon ordre de la navigation et publiées par voie d'avis.

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 1.23

Autorisation de manifestation

Les manifestations sportives, fêtes nautiques et autres manifestations qui peuvent porter atteinte à la sécurité et au bon ordre de la navigation sont subordonnées à la permission des autorités compétentes.

Article 1.24

Application dans les ports, lieux de chargement et de déchargement

Le présent règlement s'applique également aux surfaces d'eau faisant partie des ports et des lieux de chargement et de déchargement, sans préjudice des dispositions particulières de police de la navigation édictées pour ces ports et lieux de chargement et de déchargement et nécessitées par les circonstances locales et les opérations de chargement et de déchargement.

Article 1.25

Prescriptions, autorisations et approbations

Les prescriptions, autorisations et approbations peuvent être assorties de restrictions et de conditions par l'autorité compétente.

CHAPITRE 2

MARQUES ET ECHELLES DES BATIMENTS ; JAUGEAGE

Article 2.01

Marques d'identification des bâtiments, à l'exception des menues embarcations et des navires de mer

1. Tout bâtiment, à l'exception des menues embarcations et des navires de mer, doit porter sur sa coque ou sur des planches ou des plaques fixées à demeure les marques d'identification suivantes :
   a) son nom qui peut être également une devise.
   Le nom sera porté des deux côtés du bâtiment et, sauf pour les barges de poussage, il devra, en outre, être apposé de façon à être visible de l'arrière. Si, dans une formation à couple ou un convoi poussé, une ou plusieurs inscriptions du nom du bâtiment propulseur sont masquées, le nom doit être répété sur des panneaux placés de façon à être bien visibles dans les directions où les inscriptions sont masquées ;
   A défaut de nom pour le bâtiment, on indiquera soit le nom de l'organisation à laquelle le bâtiment appartient (ou son abréviation habituelle), suivi, le cas échéant, d'un numéro,
   soit le numéro d'immatriculation suivi, pour indiquer le pays où se trouve le port d'attache ou le lieu d'immatriculation, de la lettre ou du groupe de lettres prévu pour ce pays à l'annexe 1 du présent règlement ;
   b) son port d'attache ou son lieu d'immatriculation.
   Le nom du port d'attache ou du lieu d'immatriculation sera porté soit sur les deux côtés du bâtiment soit sur son arrière et sera suivi de la lettre ou du groupe de lettres indiquant le pays où se trouve ce port d'attache ou ce lieu d'immatriculation ;
   c) son numéro européen unique d'identification des bateaux, qui se compose de huit chiffres arabes. Les trois premiers chiffres servent à identifier le pays et le bureau où ce numéro européen unique d'identification des bateaux a été attribué. Cette marque d'identification n'est obligatoire que pour les bâtiments auxquels a été attribué un numéro européen unique d'identification des bateaux ;
   d) son numéro officiel, qui se compose de sept chiffres arabes, éventuellement suivi d'une lettre en caractère minuscule. Les deux premiers chiffres servent à identifier le pays et le bureau où ce numéro officiel a été attribué. Cette marque d'identification n'est obligatoire que pour les bâtiments auxquels a été attribué un numéro officiel qui n'a pas encore été converti en numéro européen unique d'identification des bateaux.

   Le numéro européen unique d'identification des bateaux et le numéro officiel seront apposés dans les conditions prescrites à la lettre a) ci-dessus.

2. En outre, à l'exception des menues embarcations et des navires de mer,
   a) tout bâtiment destiné au transport des marchandises doit porter l'indication, en tonnes, de son port en lourd ;
   cette indication doit être apposée des deux côtés du bâtiment, sur la coque ou sur des planches ou des plaques fixées à demeure ;
   b) tout bâtiment destiné au transport de passagers doit porter l'indication du nombre maximal de passagers autorisé, affichée à bord en un endroit bien apparent.

3. Les marques d'identification mentionnées aux chiffres 1 et 2 seront apposées en caractères latins, bien lisibles et indélébiles. La hauteur des caractères sera d'au moins 20 cm pour le nom et le numéro européen unique d'identification des bateaux et d'au moins 15 cm pour les autres marques.

   La largeur des caractères et l'épaisseur des traits seront proportionnelles à la hauteur. Les caractères seront de couleur claire sur fond sombre ou de couleur sombre sur fond clair.

Article 2.02

Marques d'identification des menues embarcations

1. Les menues embarcations doivent porter une marque officielle d'identification : cette marque doit avoir au moins 10 cm de hauteur et être apposée à l'avant sur les deux côtés, en couleur claire sur fond sombre ou en couleur sombre sur fond clair.
2. Les menues embarcations peuvent être dispensées du marquage visé au chiffre 1, par des prescriptions spéciales de l'autorité compétente. Dans ce cas les marques suivantes sont à porter sur ces menues embarcations :
   a) leur nom ou leur devise.
      Le nom sera porté sur l'extérieur de l'embarcation en caractères latins, bien lisibles et indélébiles. A défaut de nom ou de devise pour l'embarcation on indiquera le nom de l'organisation à laquelle l'embarcation appartient ou son abréviation habituelle, suivi, le cas échéant, d'un numéro. Les caractères seront de couleur claire sur fond sombre ou de couleur sombre sur fond clair.
   b) le nom et le domicile du propriétaire.
      Le nom et le domicile du propriétaire seront portés en un endroit apparent à l'intérieur ou à l'extérieur de l'embarcation.
3. Toutefois, les canots de service d'un bâtiment porteront seulement, à l'intérieur ou à l'extérieur, une marque qui permette d'identifier le propriétaire.

Article 2.03

Jaugeage

Tout bateau de navigation intérieure, à l'exception des menues embarcations, destiné au transport de marchandises doit être jaugé.

Article 2.04[1]

Marques d'enfoncement et échelles de tirant d'eau

1. Tout bâtiment, à l'exception des menues embarcations, doit porter des marques indiquant le plan du plus grand enfoncement. Pour les navires de mer, la ligne d'eau douce d'été tient lieu de marques d'enfoncement. Les modalités de détermination du plus grand enfoncement et les conditions d'apposition des marques d'enfoncement sont fixées aux articles 4.04, 4.05 et 22.09 de l'ES-TRIN.
2. Tout bâtiment dont le tirant d'eau peut atteindre 1 m, à l'exception des menues embarcations, doit porter des échelles de tirant d'eau. Les conditions d'apposition de ces échelles sont fixées aux articles 4.06 et 22.09 de l'ES-TRIN.

Article 2.05

Marques d'identification des ancres

1. Les ancres des bâtiments doivent porter, en caractères indélébiles des marques d'identification. Celles-ci doivent comprendre au moins, soit le numéro d'ordre du certificat de visite du bâtiment et les lettres distinctives de la Commission de visite, soit les nom et domicile du propriétaire du bâtiment.

   Lorsqu'une ancre est utilisée sur un autre bâtiment du même propriétaire, ces marques primitives peuvent être conservées.
2. La disposition du chiffre 1 ci-dessus ne s'applique pas aux ancres des navires de mer, des menues embarcations et des bâtiments n'effectuant qu'exceptionnellement des voyages sur le Rhin.

---

[1] L'article 2.04 a été adopté définitivement (Résolution 2017-II-19, annexe 1).

Article 2.06[1]

Marque d'identification des bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible (Annexe 3 : croquis 66)

1. Les bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible doivent porter une marque d'identification.

2. Cette marque d'identification a une forme rectangulaire et doit porter en caractères blancs sur fond rouge, bordée d'une bande blanche d'au moins 5 cm de largeur, la mention « LNG ».

   La dimension du plus grand côté du rectangle doit être d'au moins 60 cm. La hauteur des caractères est d'au moins 20 cm. La largeur des caractères et l'épaisseur des traits doivent être proportionnelles à la hauteur.

3. La marque d'identification doit être fixée à un endroit approprié et bien visible.

4. La marque d'identification doit être éclairée, en tant que de besoin, pour être parfaitement visible de nuit.

[1] L'article 2.06 a été adopté définitivement (Résolution 2018-I-9).

CHAPITRE 3

SIGNALISATION DES BATIMENTS

Section I. Généralités

Article 3.01

Définitions et application
(Annexe 3: croquis 1)

1. Dans le présent chapitre on appelle
   a) "feu de mât" un feu puissant blanc visible sur un arc d'horizon de 225°, soit depuis l'avant jusqu'à 22° 30' sur l'arrière du travers de chaque bord, et visible uniquement sur cet arc,
   b) "feux de côtés" des feux constitués à tribord par un feu clair vert et à bâbord par un feu clair rouge, visibles chacun sur un arc d'horizon de 112° 30' (c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 22° 30' sur l'arrière du travers) et visibles uniquement sur cet arc,
   c) "feu de poupe" un feu ordinaire blanc ou un feu clair blanc, visible sur un arc d'horizon de 135°, soit 67° 30' sur chaque bord à partir de l'arrière, et uniquement sur cet arc,
   d) "feu visible de tous les côtés" un feu visible sur un arc d'horizon de 360°.

2. Lorsque les conditions de visibilité l'exigent, les feux prescrits pour la nuit doivent, en outre, être arborés de jour.

3. Pour l'application du présent chapitre
   a) les convois poussés dont la longueur ne dépasse pas 110 m et dont la largeur ne dépasse pas 12 m sont considérés comme bâtiments motorisés isolés de même longueur,
   b) les formations à couple dont la longueur dépasse 140 m sont considérées comme convois poussés de même longueur.

4. Les croquis des signalisations prescrites au présent chapitre figurent à l'annexe 3 du présent règlement.

Article 3.02

Feux et fanaux

1. Sauf prescriptions contraires, les feux prescrits au présent règlement doivent éclairer de tous les côtés et montrer une lumière continue et uniforme.
2. Ne peuvent être utilisés que des fanaux de signalisation
   a) dont les corps et les accessoires portent la marque d'agrément exigée par la directive 96/98/CE du Conseil, du 20 décembre 1996, relative aux équipements marins modifiée par la directive 2008/67/CE de la Commission du 30 juin 2008 et
   b) dont les feux répondent aux prescriptions susmentionnées quant à la diffusion horizontale, à la couleur et à l'intensité.

   Les fanaux de signalisation dont les corps, accessoires et sources lumineuses sont conformes aux exigences du Règlement de Police pour la Navigation du Rhin dans la teneur en vigueur au 30 novembre 2009 ou de la directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 établissant les prescriptions techniques pour les bateaux de la navigation intérieure et abrogeant la directive 82/714/CEE du Conseil. peuvent continuer à être utilisés.

3. La signalisation de nuit des bâtiments non motorisés en stationnement ne doit pas nécessairement répondre aux prescriptions visées au chiffre 2 ci-dessus ; toutefois par bonne visibilité et devant un fond sombre sa portée doit être de 1000 m environ.

Article 3.03

Pavillons, panneaux et flammes

1. Sauf prescriptions contraires, les pavillons, panneaux et flammes prescrits au présent règlement doivent être rectangulaires.

2. Les couleurs des pavillons, panneaux et flammes ne doivent être ni passées ni salies.

3. Leurs dimensions doivent être suffisantes pour en assurer la bonne visibilité ; cette condition sera considérée comme remplie en tout cas si
   - la longueur et la largeur des pavillons et panneaux sont chacune d'au moins 1 m,
   - la longueur des flammes est d'au moins 1 m et leur largeur sur un côté d'au moins 0,50 m.

Article 3.04

Cylindres, ballons et cônes

1. Les cylindres, ballons et cônes prescrits au présent règlement peuvent être remplacés par des dispositifs présentant, à distance, la même apparence.

2. Leurs couleurs ne doivent être ni passées ni salies.

3. Leurs dimensions doivent être d'au moins :
   a) pour les cylindres, 0,80 m en hauteur et 0,50 m en diamètre ;
   b) pour les ballons, 0,60 m en diamètre ;
   c) pour les cônes, 0,60 m en hauteur et 0,60 m en diamètre ;
   d) pour les bicônes, 0,80 m en hauteur et 0,50 m en diamètre.

4. Par dérogation aux prescriptions du chiffre 3 ci-dessus, pour les menues embarcations les corps de signalisation peuvent avoir des dimensions inférieures qui soient en proportion des dimensions de la menue embarcation**.** Ils doivent toutefois être suffisamment grands pour être bien visibles.

Article 3.05

Feux et signaux interdits ou facultatifs

1. Il est interdit de faire usage de feux ou de signaux autres que ceux mentionnés au présent règlement ou de faire usage des feux ou des signaux mentionnés dans des conditions autres que celles prescrites ou admises par le règlement.

2. Toutefois, pour la communication entre bâtiments ou entre un bâtiment et la terre, l'usage d'autres feux ou signaux est admis à condition qu'ils ne prêtent pas à confusion avec les feux ou signaux mentionnés au présent règlement.

Article 3.06

(Sans objet)

Article 3.07

Interdiction d'utiliser des lumières, projecteurs, pavillons, panneaux, flammes, etc.

1. Il est interdit de faire usage de lumières ou projecteurs, ainsi que de pavillons, panneaux, flammes ou autres objets, de telle façon qu'ils puissent être confondus avec les signalisations visées au présent règlement ou puissent nuire à leur visibilité ou compliquer leur identification.

2. Il est interdit de faire usage de lumières ou de projecteurs de telle façon qu'ils produisent un éblouissement constituant un danger ou une gêne pour la navigation ou pour la circulation à terre.

Section II. Signalisation de nuit et de jour

II. A. Signalisation en cours de route

Article 3.08

Signalisation des bâtiments motorisés isolés faisant route (Annexe 3 : croquis 2, 3, 64)

1. Les bâtiments motorisés isolés faisant route doivent porter de nuit :

   a) un feu de mât placé dans la partie avant du bâtiment à une hauteur de 5 m au moins au-dessus du plan des marques d'enfoncement ; cette hauteur peut être réduite à 4 m si la longueur du bâtiment ne dépasse pas 40 m ;

   b) les feux de côtés, qui doivent se trouver à la même hauteur et sur la même perpendiculaire à l'axe du bâtiment ; ils doivent être placés à 1 m au moins plus bas que le feu de mât et à 1 m au moins en arrière de celui-ci, et être masqués vers l'intérieur du bâtiment de telle sorte que le feu vert ne puisse être aperçu de bâbord ni le feu rouge de tribord ;

   c) un feu de poupe placé à l'arrière du bâtiment.

2. Dans le cas où un bâtiment motorisé isolé faisant route a plus de 110 m de longueur, il doit porter de nuit, en outre, un deuxième feu de mât placé à l'arrière à une hauteur supérieure à celle à laquelle est placé le feu avant.

3. Outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent règlement, les bateaux rapides faisant route doivent porter de jour et de nuit :

   deux feux scintillants jaunes, puissants et rapides.

   Ces feux scintillants doivent être placés à environ 1 m l'un au-dessus de l'autre, à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés.

4. Les chiffres 1 et 2 ci-dessus ne s'appliquent pas aux menues embarcations ni aux bacs. Les règles applicables aux menues embarcations sont énoncées à l'article 3.13 et celles applicables aux bacs à l'article 3.16.

Article 3.09

Signalisation des convois remorqués faisant route
(Annexe 3 : croquis 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10)

1. Le bâtiment motorisé en tête d'un convoi remorqué faisant route doit porter
   - de nuit :
     a) outre le feu de mât et les feux de cotés prescrits au chiffre 1, lettres a) et b) de l'article 3.08, un second feu de mât, placé à 1 m environ au-dessous du premier feu de mât et, autant que possible, à 1 m au moins plus haut que les feux de côté ;
     b) au lieu du feu de poupe visé au chiffre 1, lettre c) de l'article 3.08, un feu de poupe jaune placé à un endroit approprié et à une hauteur suffisante pour être visible par l'unité remorquée qui suit le bâtiment.
   - de jour :

     un cylindre jaune bordé en haut comme en bas, de deux bandes noire et blanche, les bandes blanches étant aux extrémités du cylindre. Ce cylindre doit être placé verticalement à l'avant, à une hauteur suffisante pour être visible de tous les côtés.
2. Dans le cas où un convoi remorqué faisant route comporte en tête plusieurs bâtiments motorisés naviguant l'un à côté de l'autre, accouplés ou non, chacun de ces bâtiments doit porter
   - de nuit :

     un troisième feu de mât placé à environ 2 m au-dessous du premier feu de mât, mais autant que possible à 1 m au moins plus haut que les feux de côtés.

- de jour :

  le cylindre visé au chiffre 1 ci-dessus.

Il en est de même pour chacun des bâtiments motorisés manœuvrant ensemble un bâtiment, un matériel flottant ou un établissement flottant.

3. Chacun des bâtiments remorqués d'un convoi remorqué faisant route doit porter
   - de nuit :

     un feu clair blanc, visible de tous les côtés, placé à au moins 5 m au-dessus du plan des marques d'enfoncement. Cette hauteur peut être réduite à 4 m pour les bâtiments dont la longueur ne dépasse pas 40 m.
   - de jour :

     un ballon jaune placé à une endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés.

   Toutefois,

   a) si une longueur du convoi dépasse 110 m, elle doit porter de nuit deux feux conformes à la première phrase ci-dessus dont un sur sa partie avant et un sur sa partie arrière,
   b) si une longueur du convoi comprend une rangée de plus de deux bâtiments accouplés, les feux ou ballons visés à la première phrase ci-dessus doivent être portés seulement par les deux bâtiments extérieurs de la rangée.

   Les feux et ballons de tous les bâtiments remorqués d'un convoi doivent, autant que possible, être portés à une même hauteur au-dessus du plan d'eau.

4. Le ou les bâtiments formant la dernière longueur d'un convoi remorqué doivent porter de nuit :

   a) le feu prescrit au chiffre 3 ci-dessus ou le feu de mât prescrit au chiffre 1, lettre a), de l'article 3.08 ;
   b) le feu de poupe prescrit au chiffre 1, lettre c), de l'article 3.08. Si le convoi se termine par une rangée de plus de deux bâtiments accouplés, seuls les deux bâtiments extérieurs de la rangée doivent porter ce feu de poupe.

5. Dans les rades, les convois composés uniquement d'un bâtiment motorisé et d'une seule unité remorquée ne sont pas tenus de porter la signalisation de jour prescrite au présent article.
6. Les dispositions du présent article ne sont applicables ni aux menues embarcations ne remorquant que des menues embarcations ni aux menues embarcations remorquées ; les règles applicables à de telles menues embarcations sont énoncées aux chiffres 2 et 3 de l'article 3.13.

Article 3.10

Signalisation des convois poussés faisant route
(Annexe 3 : croquis 11, 12, 13, 14)

1. Les convois poussés faisant route doivent porter de nuit :

   a) des feux de mât

      i. trois feux de mât à l'avant du bâtiment en tête du convoi ou, dans le cas de plusieurs bâtiments en tête du convoi, du bâtiment bâbord.

Ces feux de mât doivent être disposés selon un triangle équilatéral à base horizontale dans un plan perpendiculaire à l'axe longitudinal du convoi.

Le feu de mât supérieur doit être placé à une hauteur d'au moins 5 m au-dessus du plan des marques d'enfoncement. Les deux feux de mât inférieurs doivent être placés à 1,25 m environ de distance l'un de l'autre et à 1,10 m environ au-dessous du feu de mât supérieur ;

ii. un feu de mât à l'avant de tout autre bâtiment dont la largeur totale est visible de front. Ce feu de mât doit être placé autant que possible à 3 m plus bas que le feu de mât supérieur visé au chiffre i ci-dessus.

Les mâts portant ces feux de mât doivent être placés dans l'axe longitudinal du bâtiment sur lequel ils se trouvent ;

b) des feux de côtés
placés sur la partie la plus large du convoi, le plus près possible du pousseur, à 1 m au plus des bords du convoi et à 2 m au moins au-dessus du plan d'eau ;

c) des feux de poupe

i. trois feux de poupe blancs sur l'arrière du pousseur, placés selon une ligne horizontale perpendiculaire à l'axe longitudinal, à un écartement de 1,25 m environ et à une hauteur suffisante pour ne pas pouvoir être masqués par un des autres bâtiments du convoi ;

ii. un feu de poupe blanc sur l'arrière de chaque autre bâtiment dont la largeur totale est visible de l'arrière. Toutefois, lorsque plus de deux bâtiments autres que le pousseur sont visibles de l'arrière, ce feu de poupe doit être porté seulement par les deux bâtiments qui se trouvent à l'extérieur du convoi.

2. Les convois poussés propulsés par deux pousseurs placés côte à côte doivent porter de nuit les feux de poupe visés au chiffre 1, lettre c), chiffre i, ci-dessus sur le pousseur placé à tribord ; l'autre pousseur doit porter le feu de poupe visé au chiffre 1, lettre c), chiffre ii, ci-dessus.

3. Les dispositions du chiffre 1 ci-dessus s'appliquent également aux convois poussés lorsqu'ils sont remorqués de nuit ; toutefois, les trois feux de poupe conformes au chiffre 1, lettre c), chiffre i, ci-dessus doivent être jaunes.

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.

Article 3.11

Signalisation des formations à couple faisant route
(Annexe 3 : croquis 15, 16)

1. Les formations à couple faisant route doivent porter de nuit :

a) sur chaque bâtiment le feu de mât prescrit au chiffre 1, lettre a), de l'article 3.08 ; toutefois sur les bâtiments non motorisés, ce feu de mât peut être remplacé par le feu prescrit au chiffre 3 de l'article 3.09, placé à un endroit approprié, pas plus haut que le feu de mât du ou des bâtiments motorisés ;

b) les feux de côtés prescrits au chiffre 1, lettre b), de l'article 3.08 ; ces feux doivent être placés à l'extérieur de la formation, autant que possible à la même hauteur, à 1 m au moins au-dessous du feu de mât le plus bas ;

c) sur chaque bâtiment un feu de poupe placé à l'arrière.

2. Les dispositions du présent article ne sont applicables ni aux menues embarcations ne menant à couple que de menues embarcations, ni aux menues embarcations menées à couple ; les règles applicables à de telles menues embarcations figurent aux chiffres 2 et 3 de l'article 3.13.

Article 3.12

Signalisation des bâtiments à voile faisant route
(Annexe 3 : croquis 17)

1. Les bâtiments à voile faisant route doivent porter de nuit :

a) les feux de côtés prescrits au chiffre 1, lettre b), de l'article 3.08 : toutefois, ce feux peuvent être des feux ordinaires ;

b) le feu de poupe placé à l'arrière du bâtiment.

2. Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux menues embarcations ; les règles applicables aux menues embarcations sont énoncées aux chiffres 1, 4 et 6 de l'article 3.13.

Article 3.13

Signalisation des menues embarcations faisant route
(Annexe 3 : croquis 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26)

1. Les menues embarcations motorisées isolées faisant route doivent porter de nuit :

soit

a) un feu de mât, clair au lieu de puissant, placé à la même hauteur que les feux de côtés et à 1 m au moins en avant de ceux-ci ;

b) des feux de côtés qui peuvent être des feux ordinaires. Ils doivent se trouver à la même hauteur et sur la même perpendiculaire à l'axe du bâtiment et être masqués vers l'intérieur de celui-ci de telle sorte que le feu vert ne puisse être aperçu de bâbord ni le feu rouge de tribord ;

c) un feu de poupe ;

ou

d) le feu de mât prescrit à la lettre a) ci-dessus ; toutefois, ce feu doit être placé au moins 1 m plus haut que les feux de côtés ;

e) les feux de côtés prescrits à la lettre b) ci-dessus ; toutefois, ces feux peuvent être placés l'un à côté de l'autre ou dans une même lanterne dans l'axe du bâtiment, à la proue ou près de la proue ;

f) un feu de poupe ; toutefois, ce feu peut être supprimé à condition que le feu de mât visé à la lettre d) ci-dessus soit un feu clair blanc visible de tous les côtés.

2. Lorsqu'une menue embarcation ne remorque ou ne mène à couple que des menues embarcations, elle doit porter les feux prescrits au chiffre 1 ci-dessus.

3. Les menues embarcations remorquées ou menées à couple doivent porter de nuit un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés. Les prescriptions du présent chiffre ne s'appliquent pas aux canots de service des bâtiments.

4. Les menues embarcations à voile isolées faisant route doivent porter de nuit :

   soit

   les feux de côtés prescrits au chiffre 1, lettre b) ou e) ci-dessus et un feu de poupe.

   soit

   les mêmes feux de côtés et le feu de poupe placés dans une même lanterne en haut du mât,

   soit

   un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés et, en outre, à l'approche d'autres bâtiments, montrer un second feu ordinaire blanc.

5. Les menues embarcations isolées faisant route qui ne sont ni motorisées ni à voile doivent porter de nuit un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés. Toutefois, les canots de service des bâtiments dans les mêmes conditions ne doivent montrer ce feu qu'à l'approche d'autres bâtiments.

6. Une menue embarcation naviguant à la voile et faisant en même temps usage d'un moteur doit porter de jour :

   un cône noir dont la pointe est dirigée vers le bas. Ce cône doit être placé le plus haut possible et à l'endroit où il sera le plus apparent.

Article 3.14

Signalisation supplémentaire des bâtiments faisant route effectuant certains transports de matières dangereuses
(Annexe 3 : croquis 27a, 27b, 28a, 28b, 29, 30, 31, 32)

1. Les bâtiments faisant route effectuant des transports de certaines matières inflammables visées à l'ADN doivent porter, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent règlement, la signalisation suivante visée au 7.1.5.0 ou 7.2.5.0 de l'ADN :
   - de nuit :
     un feu bleu,
   - de jour :
     un cône bleu, pointe en bas.

   Ce signal doit être placé à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés, le cône bleu peut être remplacé par un cône bleu à l'avant et un cône bleu à l'arrière du bâtiment, à une hauteur de 3 m au moins au-dessus du plan des marques d'enfoncement.

2. Les bâtiments faisant route effectuant des transports de certaines matières présentant un danger pour la santé visées à l'ADN doivent porter, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent règlement, la signalisation suivante visée au 7.1.5.0 ou 7.2.5.0 de l'ADN :
   - de nuit :
     deux feux bleus ;
   - de jour :
     deux cônes bleus, pointes en bas.

Ces signaux doivent être placés à environ 1 m l'un au-dessus de l'autre, à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés ; les deux cônes bleus peuvent être remplacés par deux cônes bleus à l'avant et deux cônes bleus à l'arrière du bâtiment, le cône inférieur étant placé à une hauteur de 3 m au moins au-dessus du plan des marques d'enfoncement.

3. Les bâtiments faisant route effectuant des transports de certaines matières explosives visées à l'ADN doivent porter, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent règlement, la signalisation suivante visée au 7.1.5.0 ou 7.2.5.0 de l'ADN :
   - de nuit :
     trois feux bleus ;
   - de jour :
     trois cônes bleus, pointes en bas.

   Ces signaux doivent être placés à environ 1 m l'un au-dessus de l'autre, à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés.

4. Lorsqu'un convoi poussé ou une formation à couple faisant route comprend un ou plusieurs bâtiments visés au chiffre 1, 2 ou 3 ci-dessus, c'est le bâtiment assurant la propulsion du convoi ou de la formation qui doit porter la signalisation visée au chiffre 1, 2 ou 3 ci-dessus.

5. Les convois poussés propulsés par deux pousseurs placés côte à côte doivent porter la signalisation visée au chiffre 4 ci-dessus sur le pousseur placé à tribord.

6. Les bâtiments, convois poussés ou formations à couple qui transportent ensemble plusieurs matières dangereuses différentes visées au chiffre 1, 2 ou 3 ci-dessus doivent porter la signalisation relative à la matière dangereuse exigeant le plus grand nombre de feux bleus ou de cônes bleus.

7.[1] Les bâtiments non astreints à porter la signalisation visée au chiffre 1, 2 ou 3 ci-dessus mais qui sont munis d'un certificat d'agrément en vertu du 1.16.1 de l'ADN et qui respectent les dispositions de sécurité applicables aux bâtiments visés au chiffre 1 ci-dessus peuvent, à l'approche des écluses, porter la signalisation visée au chiffre 1 ci-dessus lorsqu'ils veulent être éclusés en commun avec un bâtiment astreint à porter la signalisation visée au chiffre 1 ci-dessus.

8. L'intensité des feux bleus prescrits au présent article doit correspondre au minimum à celle des feux ordinaires bleus.

Article 3.15

Signalisation des bâtiments faisant route, autorisés au transport de plus de 12 passagers et dont la longueur maximale de la coque est inférieure à 20 m (Annexe 3 : croquis 33)

Les bâtiments autorisés au transport de plus de 12 passagers et dont la longueur maximale de la coque est inférieure à 20 m doivent porter de jour lorsqu'ils font route :

un bicône jaune placé à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés.

[1] Le chiffre 7 a été adopté définitivement (Résolutions 2018-I-10 et 2018-II-23, point 4).

Article 3.16

Signalisation des bacs faisant route
(Annexe 3 : croquis 34, 35, 36)

1. Les bacs ne naviguant pas librement qui font route doivent porter de nuit :
   a) un feu clair blanc visible de tous les côtés et placé à 5 m au moins au-dessus du plan des marques d'enfoncement ; toutefois, cette hauteur peut être réduite si la longueur du bac ne dépasse pas 15 m ;
   b) un feu clair vert visible de tous les côtés et placé à 1 m environ au-dessus du feu visé à la lettre a) ci-dessus.

2. Le canot ou flotteur de tête d'un bac à câble longitudinal qui fait route doit être muni de nuit d'un feu clair blanc placé à 3 m au moins au-dessus du plan d'eau.

3. Les bacs naviguant librement qui font route doivent porter de nuit :
   a) les feux prescrits au chiffre 1 du présent article ;
   b) les feux prescrits au chiffre 1, lettres b) et c), de l'article 3.08.

Article 3.17

Signalisation supplémentaire des bâtiments faisant route
jouissant d'une priorité de passage
(Annexe 3 : croquis 37)

Les bâtiments auxquels l'autorité compétente a délivré une priorité de passage aux endroits où l'ordre de passage est réglé par elle doivent porter lorsqu'ils font route, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent règlement,

une flamme rouge hissée à l'avant à une hauteur suffisante pour être bien visible.

Article 3.18

Signalisation supplémentaire des bâtiments faisant route incapables de manœuvrer
(Annexe 3 : croquis 38)

En cas de besoin, un bâtiment faisant route incapable de manœuvrer doit porter, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent règlement,

- de nuit :
  un feu rouge balancé ;

- de jour :
  un pavillon rouge balancé

ou

émettre le signal sonore,

ou

procéder à la fois à ces deux opérations.

Le pavillon peut être remplacé par un panneau de même couleur.

Article 3.19

Signalisation des matériels flottants et des établissements flottants faisant route
(Annexe 3 : croquis 39)

Sans préjudice des conditions particulières qui pourront être imposées en vertu de l'article 1.21, les matériels flottants et les établissements flottants doivent porter de nuit lorsqu'ils font route :

des feux clairs blancs visibles de tous les côtés en nombre suffisant pour indiquer leur contour.

II. B. Signalisation en stationnement

Article 3.20

Signalisation des bâtiments en stationnement
(Annexe 3 : croquis 40, 41)

1. Les bâtiments, autres que les menues embarcations et ceux mentionnés aux articles 3.22 et 3.25, doivent porter en stationnement de nuit :

   un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés, placé du côté du chenal et à 3 m au moins au-dessus du plan des marques d'enfoncement. Ce feu peut être remplacé par un feu ordinaire blanc à l'avant et un feu ordinaire blanc à l'arrière du bâtiment, visibles de tous les côtés, placés du côté du chenal à une même hauteur.

2. Les menues embarcations en stationnement, à l'exception des canots de service des bâtiments, doivent porter de nuit :

   un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés, placé du côté du chenal.

3. Le feu prescrit au chiffre 1 ou 2 ci-dessus n'est pas obligatoire

   a) lorsque le bâtiment fait partie d'un ensemble de bâtiments non susceptible d'être dissocié avant la fin de la nuit et que les bâtiments de cet ensemble, du côté du chenal navigable, portent le feu prévu au chiffre 1 ci-dessus ;

   b) lorsque le bâtiment se trouve entièrement sur une surface d'eau comprise entre des épis non submergés ou stationne derrière une digue longitudinale émergeant de l'eau ;

   c) lorsque le bâtiment stationne le long de la rive et est suffisamment éclairé de cette rive.

4. Dans des cas spéciaux, certains bâtiments réunis à un endroit spécialement affecté à leur stationnement, peuvent être exemptés par l'autorité compétente de l'obligation de porter le feu prescrit au chiffre 1 ou 2 ci-dessus.

Article 3.21

Signalisation supplémentaire des bâtiments en stationnement et effectuant certains transports de matières dangereuses
(Annexe 3 : croquis 42, 43, 44)

Les prescriptions de l'article 3.14 s'appliquent également aux bâtiments, convois poussés et formations à couple visés audit article lorsqu'ils sont en stationnement.

Article 3.22

Signalisation des bacs en stationnement à leur débarcadère
(Annexe 3 : croquis 45, 46)

1. Les bacs ne naviguant pas librement doivent porter en stationnement de nuit les feux prescrits au chiffre 1 de l'article 3.16.

   En outre, le canot ou flotteur de tête d'un bac à câble longitudinal doit porter de nuit le feu prescrit au chiffre 2 de l'article 3.16.

2. Les bacs naviguant librement en service doivent porter en stationnement de nuit les feux prescrits au chiffre 1 de l'article 3.16 ; ils peuvent conserver en outre les feux prescrits au chiffre 1, lettres b) et c), de l'article 3.08.

   Ils doivent éteindre le feu vert visé au chiffre 1, lettre b), de l'article 3.16 ainsi que les feux prescrits au chiffre 1, lettres b) et c), de l'article 3.08 aussitôt qu'ils ne sont plus en service.

Article 3.23

Signalisation des matériels flottants et des établissements flottants en stationnement
(Annexe 3 : croquis 47)

Sans préjudice des conditions particulières qui pourront être imposées en vertu de l'article 1.21, les matériels flottants et les établissements flottants doivent porter en stationnement de nuit :

des feux ordinaires blancs, visibles de tous les côtés, en nombre suffisant pour indiquer leur contour du côté du chenal navigable.

Les feux prescrits à la première phrase ne sont pas exigés lorsque sont observées les conditions fixées à l'article 3.20, chiffre 3, lettres b) ou c).

Article 3.24

Signalisation de certains bateaux de pêche en stationnement, des filets ou des perches
(Annexe 3 : croquis 48)

Les bateaux de pêche, menues embarcations incluses, ayant des filets ou des perches qui s'étendent dans le chenal ou à proximité de celui-ci, doivent porter en stationnement de nuit :

le feu prescrit à l'article 3.20, chiffre 1.

En outre, leurs filets ou perches doivent être signalés par :

- de nuit :
  des feux ordinaires blancs, visibles de tous les côtés, en nombre suffisant pour en indiquer la position ;
- de jour :
  des flotteurs jaunes en nombre suffisant pour indiquer leur position.

Article 3.25

Signalisation des engins flottants au travail et des bâtiments échoués ou coulés
(Annexe 3 : croquis 49a, 49b, 50a, 50b, 51, 52)

1. Les engins flottants au travail et les bâtiments effectuant dans le fleuve des travaux ou des opérations de sondage ou de mesurage doivent porter en stationnement :
   a) du ou des côtés où le passage est libre,
      - de nuit :
        deux feux ordinaires verts
        ou deux feux clairs verts,

- de jour :
  le panneau E.1 (Annexe 7)

  ou

  deux bicônes verts superposés,

placés à 1 m environ l'un au-dessus de l'autre, et, le cas échéant,

b) du côté où le passage n'est pas libre,

- de nuit :
  un feu ordinaire rouge ou
  un feu clair rouge,

  placé à la même hauteur que le plus élevé des deux feux verts prescrits à la lettre a) ci-dessus et de même intensité que ceux-ci,

- de jour :
  le panneau A1 (Annexe 7) placé à la même hauteur que le panneau visé à la lettre a) ci-dessus,

  ou

  un ballon rouge placé à la même hauteur que le plus élevé des bicônes prescrits à la lettre a) ci-dessus

ou dans le cas où ces bâtiments ont à être protégés contre les remous,

c) du ou des côtés où le passage est libre,

- de nuit :
  un feu ordinaire rouge et un feu ordinaire blanc ou
  un feu clair rouge et un feu clair blanc,

  le feu rouge étant placé à 1 m environ au-dessus du feu blanc,

- de jour :
  un pavillon dont la moitié supérieure est rouge et la moitié inférieure blanche, ou deux pavillons
  placés l'un au-dessus de l'autre et dont le supérieur est rouge et l'inférieur blanc ;

  et, le cas échéant,

d) du côté où le passage n'est pas libre,

- de nuit :
  un feu rouge,

  placé à la même hauteur que le feu rouge prescrit à la lettre c) ci-dessus et de même intensité que celui-ci,

- de jour :
  un pavillon rouge placé à la même hauteur que le pavillon rouge et blanc ou que le pavillon rouge porté de l'autre côté.

Ces signalisations doivent être placées à une hauteur telle qu'elles soient visibles de tous les côtés. Les pavillons peuvent être remplacés par des panneaux de même couleur.

2. Les bâtiments échoués ou coulés doivent porter la signalisation prescrite au chiffre 1, lettres c et d. Si la position d'un bâtiment coulé empêche de placer les signaux sur le bâtiment, ceux-ci doivent être placés sur des canots, des bouées ou de quelque autre manière appropriée.

3. L'autorité compétente peut dispenser de porter les feux prescrits au chiffre 1, lettres a) et b) ci-dessus.

Article 3.26

Signalisation supplémentaire des bâtiments, matériels flottants et établissements flottants dont les ancres peuvent présenter un danger pour la navigation et signalisation des ancres (Annexe 3 : croquis 53, 54, 55)

1. Les bâtiments en stationnement, dont les ancres sont mouillées de telle manière que les ancres, les câbles d'ancres ou les chaînes d'ancres peuvent présenter un danger pour la navigation, doivent porter de nuit, outre les feux prescrits par les autres dispositions du présent règlement,

   un feu ordinaire blanc supplémentaire, visible de tous les côtés, placé à 1 m environ au-dessous du feu prescrit au chiffre 1 de l'article 3.20 ou, lorsque deux feux de stationnement sont montrés, au-dessous du feu le plus proche de l'ancre.

2. Lorsque, dans les cas visés à l'article 3.23, les ancres sont mouillées de telle manière qu'elles peuvent présenter un danger pour la navigation, le feu de stationnement se trouvant le plus près de ces ancres doit être remplacé par

   deux feux ordinaires blancs, visibles de tous les côtés, superposés à 1 m environ de distance l'un de l'autre.

3. Dans les cas visés aux chiffres 1 et 2 ci-dessus, chacune de ces ancres doit être signalée de nuit et de jour par un flotteur jaune à réflecteur radar.

4. Lorsque les ancres, les câbles ou chaînes d'ancres des engins flottants peuvent présenter un danger pour la navigation, ils doivent être signalés
   - de nuit :
     par un flotteur à réflecteur radar portant
     un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés.
   - de jour
     par un flotteur jaune à réflecteur radar.

Section III. Autre signalisation

Article 3.27

Signalisation des bâtiments des autorités de contrôle
(Annexe 3 : croquis 56)

Les bâtiments des autorités de contrôle peuvent, pour se faire connaître, montrer, de nuit comme de jour, un feu bleu scintillant. Il en est de même pour les bâtiments des services d'incendie, quand ils vont porter secours, et pour les bâtiments de sauvetage intervenant avec l'autorisation de l'autorité compétente.

Article 3.28

Signalisation supplémentaire des bâtiments faisant route effectuant des travaux dans la voie navigable
(Annexe 3 : croquis 57)

Les bâtiments faisant route qui effectuent des travaux, des sondages ou des mesures dans la voie navigable peuvent montrer, avec l'autorisation des autorités compétentes, de nuit et de jour, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent règlement,

un feu ordinaire jaune scintillant visible de tous les côtés ou un feu clair jaune scintillant visible de tous les côtés.

Article 3.29

Protection contre les remous
(Annexe 3 : croquis 58)

1. Les bâtiments, matériels flottants et établissements flottants faisant route ou en stationnement qui veulent être protégés contre les remous causés par le passage des autres bâtiments ou matériels flottants peuvent montrer, sans préjudice de la signalisation qui leur est applicable en vertu des dispositions des autres articles du présent chapitre,

   - de nuit :

     un feu ordinaire rouge et un feu ordinaire blanc, ou un feu clair rouge et un feu clair blanc, placés à 1 m environ l'un au-dessus de l'autre, le feu rouge au-dessus, en un endroit tel que ces feux soient bien visibles et ne puissent être confondus avec d'autres feux,

   - de jour :

     un pavillon dont la moitié supérieure est rouge et la moitié inférieure blanche, placé en un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés. Ce pavillon peut être remplacé par deux pavillons superposés dont le supérieur est rouge et l'inférieur blanc.

   Les pavillons peuvent être remplacés par des panneaux de même couleur.

2. Seuls ont le droit de faire usage de la signalisation visée au chiffre 1 ci-dessus

   a) les bâtiments, matériels flottants et établissements flottants gravement avariés ou participant à une opération de sauvetage, ainsi que les bâtiments incapables de manœuvrer ;

   b) les bâtiments, matériels flottants et établissements flottants munis d'une autorisation écrite des autorités compétentes.

   Les dispositions de l'article 3.25 restent applicables.

Article 3.30

Signaux de détresse
(Annexe 3 : croquis 59)

1. Lorsqu'un bâtiment en détresse veut demander du secours au moyen de signaux visuels, il peut montrer
   - de nuit :
     un feu agité circulairement ;
   - de jour:
     un pavillon rouge ou tout autre objet approprié agité circulairement.

2. Ces signaux remplacent ou complètent les signaux sonores visés à l'article 4.04.

Article 3.31

Signalisation de l'interdiction d'accès à bord
(Annexe 3 : croquis 60)

1. Si d'autres dispositions réglementaires interdisent l'accès à bord des personnes n'appartenant pas au service, cette interdiction doit être signalée par

   des symboles ayant la forme d'un disque, blanc, bordé de rouge, avec diagonale rouge et portant, en noir, l'image d'une main refoulante.

   Ces symboles doivent être placés, selon les besoins, à bord ou à la planche de bord.

   Leur diamètre doit être de 0,60 m environ.

2. Ces symboles doivent être éclairés, en tant que de besoin, pour être parfaitement visibles de nuit.

3. Les symboles qui étaient prescrits par la version du Règlement de police pour la navigation du Rhin en vigueur au 30 novembre 2011 peuvent être utilisés jusqu'au 30 novembre 2015.

Article 3.32

Signalisation d'interdiction
de fumer, d'utiliser une lumière ou du feu non protégés
(Annexe 3 : croquis 61)

1. Si d'autres dispositions réglementaires interdisent
   a) de fumer,
   b) d'utiliser une lumière ou du feu non protégés,

   à bord cette interdiction doit être signalée par

   des symboles ayant la forme d'un disque, blanc, bordé de rouge, avec diagonale rouge et portant l'image d'une allumette qui brûle.

   Ces symboles doivent être placés, selon les besoins, à bord ou à la planche de bord.

Leur diamètre doit être de 0,60 m environ.

2. Ces symboles doivent être éclairés, en tant que de besoin, pour être parfaitement visibles de nuit.

3. Les symboles qui étaient prescrits par la version du Règlement de police pour la navigation du Rhin en vigueur au 30 novembre 2011 peuvent être utilisés jusqu'au 30 novembre 2015.

Article 3.33

Signal d'interdiction de stationnement latéral
(Annexe 3 : croquis 62)

1. Si d'autres dispositions réglementaires ou des prescriptions spéciales des autorités compétentes interdisent de stationner latéralement à proximité d'un bâtiment, par exemple à cause de la nature de la cargaison, ce bâtiment doit porter sur le pont, dans l'axe longitudinal,

   un panneau carré muni en bas d'un triangle.

   Ce panneau carré doit, des deux côtés, être blanc bordé de rouge et porter une diagonale rouge de gauche en haut à droite en bas et le caractère "P" en noir au milieu.

   Le triangle doit, des deux côtés, être blanc et porter, en chiffres noirs, la distance en mètres sur laquelle le stationnement est interdit.

2. De nuit, les panneaux doivent être éclairés de façon à être parfaitement visibles des deux côtés du bâtiment.

3. Le présent article ne s'applique pas aux bâtiments, convois poussés et formations à couple visés à l'article 3.21.

Article 3.34[1]

Signalisation supplémentaire des bateaux utilisés
pour la pratique de la plongée subaquatique
(Annexe 3 : croquis 65)

Tout bateau utilisé pour la pratique de la plongée subaquatique doit, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du règlement, porter :

une reproduction rigide, d'au moins 1 m de hauteur, du pavillon "A" du Code international de signaux, placée à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'elle soit visible, de nuit comme de jour, de tous les côtés.

[1] L'article 3.34 a été adopté définitivement (Résolution 2012-II-14).

CHAPITRE 4

SIGNAUX SONORES DES BATIMENTS ; RADIOTELEPHONIE ; APPAREILS D'INFORMATION ET DE NAVIGATION[1]

Section I. Signaux sonores (Annexe 6)

Article 4.01

Généralités

1. Lorsque des signaux sonores autres que des coups ou volées de cloche sont prévus par les prescriptions du présent règlement, ces signaux sonores doivent être émis
   a) à bord des bâtiments motorisés, à l'exception des menues embarcations au moyen d'avertisseurs sonores actionnés mécaniquement placés suffisamment haut, dégagés vers l'avant et autant que possible vers l'arrière ;
   b) à bord des bâtiments non motorisés et des menues embarcations au moyen d'un avertisseur sonore, d'une trompe ou d'une corne appropriés.

2. Les signaux sonores des bâtiments motorisés doivent être accompagnés de signaux lumineux synchronisés avec eux ; ces signaux lumineux seront jaunes, clairs et visibles de tous les côtés. Cette disposition ne s'applique pas aux menues embarcations ni aux coups ou volées de cloche.

3. Lorsque des bâtiments font route en convoi, les signaux sonores prescrits n'ont à être donnés que par le bâtiment à bord duquel se trouve le conducteur du convoi, dans le cas d'un convoi remorqué par le bâtiment motorisé en tête du convoi.

4. Une volée de cloche doit avoir une durée d'environ quatre secondes. Elle peut être remplacée par une série de coups de métal sur métal de même durée.

Article 4.02

Usage des signaux sonores

1. Sans préjudice des autres dispositions du présent règlement, tout bâtiment, à l'exception des menues embarcations, doit faire usage, en cas de besoin, des signaux figurant à l'annexe 6 du présent règlement.
2. Les menues embarcations peuvent, en cas de besoin, émettre les signaux généraux figurant à la section A de l'annexe 6 du présent règlement.

Article 4.03

Signaux sonores interdits

1. Il est interdit de faire usage de signaux sonores autres que ceux mentionnés au présent règlement ou de faire usage des signaux mentionnés dans des conditions autres que celles prescrites ou admises par le présent règlement.

---

[1] Le titre a été adopté définitivement (Résolution 2013-II-16).

2. Toutefois, pour la communication entre bâtiments ou entre un bâtiment et la terre, l'usage d'autres signaux sonores est admis à condition qu'ils ne prêtent pas à confusion avec les signaux mentionnés au présent règlement.

Article 4.04

Signaux de détresse

1. Lorsqu'un bâtiment veut demander du secours (bâtiment en détresse, homme tombé à l'eau, etc.) au moyen de signaux sonores, il peut émettre des volées de cloche ou des sons prolongés répétés.
2. Ces signaux remplacent ou complètent les signaux visuels visés à l'article 3.30.

Section II. Radiotéléphonie

Article 4.05[1]

Radiotéléphonie

1. Toute station de bateau se trouvant à bord d'un bâtiment ou d'un établissement flottant doit être équipée et utilisée conformément aux dispositions du Guide de radiocommunication pour la navigation intérieure.
2. La langue du pays dans lequel se trouve la station de bateau qui commence la conversation radiotéléphonique doit être utilisée pour les communications radiotéléphoniques entre les stations de bateau.

   Pour les communications radiotéléphoniques entre les stations de bateau et les stations terrestres, la langue du pays dans lequel se trouve la station terrestre doit être utilisée.

   En cas de difficultés de compréhension lors d'une communication entre stations de bateau ou entre stations de bateau et stations terrestres, il convient d'utiliser la langue allemande.
3. Les voies des réseaux de correspondance publique, bateau-bateau, informations nautiques et bateau-autorité portuaire ne peuvent être utilisées que pour des informations prescrites ou permises par le présent règlement ou autorisées en vertu du Guide de radiocommunication pour la navigation intérieure.
4. Les bâtiments motorisés, à l'exception des menues embarcations, ne peuvent naviguer que lorsqu'ils sont équipés d'une installation de radiotéléphonie pour les réseaux bateau-bateau, informations nautiques et bateau-autorité portuaire et lorsque celle-ci est en bon état de fonctionnement.

   L'installation de radiotéléphonie doit assurer la veille simultanée de 2 de ces réseaux.
5. Les bâtiments motorisés faisant route, à l'exception des menues embarcations, doivent avoir l'installation de radiotéléphonie branchée sur écoute sur la voie allotie au réseau bateau-bateau et, uniquement dans des circonstances particulières motivées, sur la voie allotie à un autre réseau et doivent donner, sur les voies alloties aux réseaux bateau-bateau et informations nautiques les informations nécessaires à la sécurité de la navigation.

   L'installation de radiotéléphonie doit être branchée sur écoute simultanément sur les réseaux bateau-bateau et informations nautiques.
6. Le panneau B.11 (Annexe 7) indique l'obligation instituée par l'autorité compétente d'utiliser la radiotéléphonie.

---

[1] L'article 4.05 a été adopté définitivement (Résolution 2017-I-12).

Section III. Appareils d'information et de navigation[1]

Article 4.06

Radar

1. Les bâtiments ne peuvent utiliser le radar que pour autant :
   a) [2]qu'ils sont équipés d'un appareil de radar et d'un dispositif indiquant la vitesse de giration du bâtiment conformément à l'article 7.06, chiffre 1, de l'ES-TRIN. Ceci s'applique aussi aux appareils ECDIS Intérieur dont le système peut être utilisé pour la conduite du bâtiment avec superposition de l'image radar (mode navigation). Ces appareils doivent être en bon état de fonctionnement et d'un type agréé pour le Rhin par les autorités compétentes d'un des Etats riverains ou de la Belgique. Toutefois, les bacs ne naviguant pas librement ne sont pas tenus d'être équipés d'un indicateur de vitesse de giration ;
   b) que se trouve à bord une personne titulaire d'un certificat d'aptitude à la conduite au radar délivré ou reconnu équivalent en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin; le radar peut toutefois être utilisé à des fins d'exercice, par bonne visibilité, même en l'absence d'une telle personne à bord.

   Les menues embarcations doivent en outre être équipées d'une installation de radiotéléphonie en bon état de fonctionnement pour le réseau bateau--bateau.
2. Dans les convois poussés et dans les formations à couple, les prescriptions du chiffre 1 ci-dessus ne s'appliquent qu'au bâtiment à bord duquel se trouve le conducteur du convoi ou de la formation.
3. Les bateaux rapides faisant route doivent utiliser le radar.

Article 4.07[1]

AIS Intérieur et ECDIS Intérieur

1.[3] [4]Les bâtiments doivent être équipés d'un appareil AIS Intérieur conforme à l'article 7.06, chiffre 3, de l'ES-TRIN. L'appareil AIS Intérieur doit être en bon état de fonctionnement.

   La première phrase ci-dessus ne s'applique pas aux bâtiments suivants :
   a) bâtiments de convois poussés et de formations à couple, à l'exception du bâtiment qui assure la propulsion principale,
   b) menues embarcations, à l'exception :
      - des bâtiments de police équipés d'un appareil radar, et
      - des bâtiments possédant un certificat de visite conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin ou un certificat réputé équivalent conformément à ce règlement,
   c) barges de poussage sans système de propulsion propre,
   d) engins flottants sans système de propulsion propre.

2.[5] L'appareil AIS Intérieur doit satisfaire aux conditions suivantes :
   a) l'appareil AIS Intérieur doit fonctionner en permanence ;
   b)[6]l'appareil AIS Intérieur doit émettre à sa puissance maximale ; cela ne s'applique pas aux bateaux-citernes dont le statut navigationnel est réglé sur « amarré » ;
   c) à tout instant, pour un bâtiment ou un convoi, un seul appareil AIS intérieur doit émettre des données ;
   d) les données saisies dans l'appareil AIS Intérieur qui émet doivent correspondre à tout moment aux données effectives du bâtiment ou du convoi.

---

1 Le titre de la partie III et l'article 4.07, exceptés les chiffres 2, 2a), 3, alinéa 2, le chiffre 4, lettres c) et m), et le chiffre 5, lettre c), ont été adoptés définitivement (Résolution 2013-II-16).

2 La lettre a), première phrase, a été adoptée définitivement (Résolution 2017-II-19, annexe 1).

3 Le chiffre 1, exceptée la première phrase, a été modifié définitivement (Résolution 2014-I-13).

4 Le chiffre 1, première phrase, a été adopté définitivement (Résolution 2017-II-19, annexe 1).

5 Le chiffre 2 a été adopté définitivement (Résolution 2018-I-11).

6 La lettre b) a été adoptée définitivement (Résolution 2018-II-17).

2a.[1] Le chiffre 2, lettre a), ci-dessus ne s'applique pas :

a) si les bâtiments se trouvent dans un port de stationnement nocturne visé à l'article 14.11, chiffre 1 ;
b) si l'autorité compétente a accordé une dérogation pour les plans d'eau séparés du chenal navigable par une infrastructure ;
c) aux bâtiments de police, si la transmission de données AIS est susceptible de compromettre la réalisation de tâches de police.

3.[2] Les bâtiments qui doivent être équipés d'un appareil AIS Intérieur, à l'exception des bacs, doivent en outre être équipés d'un appareil ECDIS Intérieur en mode information ou d'un appareil comparable pour la visualisation de cartes, qui doit être relié à l'appareil AIS Intérieur, et ils doivent l'utiliser conjointement avec une carte électronique de navigation intérieure à jour. L'appareil ECDIS en mode information, l'appareil comparable pour la visualisation de cartes et la carte électronique de navigation intérieure doivent être conformes aux Exigences minimales pour les appareils ECDIS en mode information et les appareils comparables pour la visualisation de cartes pour l'utilisation de données AIS Intérieur à bord des bâtiments (Résolution 2014-I-12).[3]

4. Au moins les données suivantes doivent être transmises conformément au chapitre 2 du Standard suivi et repérage des bateaux en navigation intérieure :

a) Identifiant utilisateur (Maritime Mobile Service Identity, MMSI) ;
b) Nom du bateau ;
c)[4] Type de bâtiment ou de convoi conformément au Standard pour le suivi et le repérage des bateaux en navigation intérieure ;
d) Numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI) ou, pour les navires de mer auxquels n'a pas été attribué d'ENI, le numéro OMI ;
e) Longueur hors tout du bâtiment ou du convoi avec une précision de 0,1 m ;
f) Largeur hors tout du bâtiment ou du convoi avec une précision de 0,1 m ;
g) Position (WGS 84) ;
h) Vitesse sur route ;
i) Route ;
j) Heure de l'appareil électronique de localisation ;
k) Statut navigationnel conformément à l'annexe 11 ;
l) Point d'acquisition de l'information relative à la position à bord du bâtiment avec une précision de 1 m, conformément à l'annexe 11 ;
m)[5] Indicatif d'appel.

5. Le conducteur doit immédiatement actualiser les données suivantes après tout changement :

a) Longueur hors tout avec une précision de 0,1 m, conformément à l'annexe 11 ;
b) Largeur hors tout avec une précision de 0,1 m, conformément à l'annexe 11 ;
c)[3] Type de bâtiment ou de convoi conformément au Standard pour le suivi et le repérage des bateaux en navigation intérieure ;
d) Statut navigationnel, conformément à l'annexe 11 ;
e) Point d'acquisition de l'information relative à la position à bord du bâtiment avec une précision de 1 m, conformément à l'annexe 11.

---

1 Le chiffre 2a a été adopté définitivement (Résolution 2018-I-11).
2 Le chiffre 3, 1ère phrase, a été modifié définitivement (Résolution 2014-I-11).
3 Le chiffre 3, 2ème phrase, est en vigueur du 1.12.2017 au 30.11.2020 (Résolution 2017-I-9).
4 Le chiffre 4, lettre c) et le chiffre 5, lettre c), ont été adoptés définitivement (Résolution 2017-I-11).
5 La lettre m) a été adoptée définitivement (Résolution 2018-I-11).

6.[1] Les menues embarcations qui utilisent l'AIS ne peuvent utiliser qu'un appareil AIS Intérieur conforme à l'article 7.06, chiffre 3, de l'ES-TRIN, un appareil AIS de classe A possédant une réception par type conformément aux prescriptions de l'OMI, ou un appareil AIS de classe B. Les appareils AIS de classe B doivent être conformes aux exigences correspondantes de la Recommandation UIT-R.M 1371, de la directive 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relative à l'harmonisation des législations des États membres concernant la mise à disposition sur le marché d'équipements radioélectriques et abrogeant la directive 1999/5/CE, et de la norme internationale CEI 62287-1 ou 2 (y compris la gestion des canaux DSC). L'appareil AIS doit être en bon état de fonctionnement et les données saisies dans l'appareil AIS doivent correspondre en permanence aux données effectives du bateau ou du convoi.

7. Les menues embarcations auxquelles n'a pas été attribué un numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI) ne sont pas tenues de transmettre les données visées au chiffre 4, lettre d) ci-dessus.

8. Les menues embarcations qui utilisent l'AIS doivent en outre posséder une installation de radiotéléphonie en bon état de fonctionnement et commutée sur écoute pour le réseau bateau-bateau.

[1] Le chiffre 6 a été adopté définitivement (Résolution 2017-II-19, annexe 1).

CHAPITRE 5

SIGNALISATION ET BALISAGE DE LA VOIE NAVIGABLE

Article 5.01

Signalisation

1. L'annexe 7 du présent règlement définit les signaux d'interdiction, d'obligation, de restriction, de recommandation et d'indication placés par l'autorité compétente dans l'intérêt de la sécurité et du bon ordre de la navigation. Elle définit en même temps la signification de ces signaux.

2. Sans préjudice des autres dispositions du présent règlement, les conducteurs doivent obéir aux prescriptions et tenir compte des recommandations ou indications qui sont portées à leur connaissance par les signaux visés au chiffre 1 ci-dessus qui sont placés sur la voie navigable ou sur ses rives.

Article 5.02

Balisage

1. L'annexe 8 du présent règlement définit le balisage qui peut être mis en place pour faciliter la navigation. Elle précise également dans quelles conditions les différentes marques de balisage sont utilisées.

2. L'annexe 8 du présent règlement définit également les signaux utilisés pour la signalisation des hauts-fonds et obstacles temporaires.

CHAPITRE 6

REGLES DE ROUTE

Section I. Généralités

Article 6.01

Bateaux rapides

Les bateaux rapides doivent éviter tous les autres bâtiments.

Article 6.02

Comportement mutuel des menues embarcations et des autres bâtiments

1. Les menues embarcations naviguant isolément et les convois remorqués ou formations à couple composés uniquement de menues embarcations sont tenus de laisser à tous les autres bâtiments, y compris aux bateaux rapides, l'espace nécessaire pour poursuivre leur route et pour manœuvrer.
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.

Section II. Croisement et dépassement

Article 6.03

Principes généraux

1. Le croisement ou le dépassement n'est permis que lorsque le chenal présente une largeur suffisante pour le passage simultané, compte tenu de toutes les circonstances locales et des mouvements des autres bâtiments.
2. Lorsque les bâtiments naviguent en convoi, les signaux prescrits par les articles 3.17, 6.04 et 6.10 ne doivent être montrés ou émis que par le bâtiment à bord duquel se trouve le conducteur du convoi ou de la formation à couple, dans le cas d'un convoi remorqué par le bâtiment motorisé en tête du convoi.
3. En cas de croisement ou de dépassement, les bâtiments qui suivent des routes excluant tout danger d'abordage ne doivent modifier ni leur route ni leur vitesse d'une manière qui puisse faire surgir un danger d'abordage.

Article 6.04

Croisement : Règles normales
(Annexe 3 : croquis 63)

1. En cas de croisement, les montants doivent, compte tenu des circonstances locales et des mouvements des autres bâtiments, réserver aux avalants une route appropriée.

2. Les montants qui laissent la route des avalants à bâbord ne donnent aucun signal.

3. Les montants qui laissent la route des avalants à tribord doivent, en temps utile, montrer à tribord

   a) de nuit :
   un feu clair blanc scintillant qui peut être asservi à un panneau bleu clair,

   b) de jour :
   un panneau bleu clair asservi à un feu clair blanc scintillant.

Le panneau bleu doit être bordé d'une bande blanche d'au moins 5 cm de largeur ; le châssis et la tringlerie ainsi que le fanal du feu scintillant doivent être de teinte sombre.

Ces signaux doivent être visibles de l'avant et de l'arrière et être montrés jusqu'à ce que le passage soit effectué. Il est interdit de les maintenir au-delà à moins de vouloir manifester l'intention de continuer à laisser passer des avalants à tribord.

4. Dès qu'il est à craindre que les intentions des montants n'aient pas été comprises par les avalants, les montants doivent émettre

   "un son bref" lorsque le croisement doit s'effectuer sur bâbord
   ou
   "deux sons brefs" lorsque le croisement doit s'effectuer sur tribord.

5. Sans préjudice des dispositions de l'article 6.05, les avalants doivent suivre la route indiquée par les montants conformément aux dispositions ci-dessus ; ils doivent répéter les signaux visuels visés au chiffre 3 ci-dessus et les signaux sonores visés au chiffre 4 ci-dessus qui sont montrés ou émis par les montants à leur intention.

Article 6.05

Croisement : Dérogations aux règles normales

1. Par dérogation aux dispositions de l'article 6.04 les catégories suivantes de bâtiments :

   a) les bâtiments à passagers avalants effectuant un service régulier, et dont le maximum autorisé de passagers n'est pas inférieur à 300 personnes, lorsqu'ils veulent accoster un débarcadère situé sur la rive longée par les bâtiments montants,

   b) les convois remorqués avalants qui, pour virer vers l'amont, veulent longer une rive déterminée ;

   ont le droit de demander que les montants modifient la route qu'ils leur réservent, suivant l'article 6.04, si cette route ne leur convient pas. Toutefois, ils ne peuvent l'exiger qu'à condition de s'être assurés qu'il est possible sans danger de leur donner satisfaction.

2. Dans ce cas, les avalants doivent faire usage en temps utile des signaux suivants :

   s'ils veulent que le croisement s'effectue à bâbord, ils doivent émettre "un son bref", et,

   s'ils veulent que le croisement s'effectue à tribord, ils doivent émettre "deux sons brefs", et, en outre, montrer les signaux visuels visés au chiffre 3 de l'article 6.04.

3. Les montants doivent alors satisfaire à la demande des avalants et en donner confirmation de la façon suivante :

   si le croisement doit s'effectuer à bâbord, ils doivent émettre "un son bref" et, en outre, supprimer les signaux visuels visés au chiffre 3 de l'article 6.04, et,

   si le croisement doit s'effectuer à tribord, ils doivent émettre "deux sons brefs" et, en outre, montrer les signaux visuels visés au chiffre 3 de l'article 6.04.

4. Dès qu'il est à craindre que les intentions des avalants n'aient pas été comprises par les montants, les avalants doivent répéter les signaux sonores prévus au chiffre 2 ci-dessus.

Article 6.06

Croisement de bateaux rapides et d'autres bâtiments et de bateaux rapides entre eux

Les articles 6.04 et 6.05 ne s'appliquent pas lorsque se croisent des bateaux rapides et d'autres bâtiments ou des bateaux rapides entre eux. Les bateaux rapides doivent toutefois se concerter par radiotéléphonie sur le croisement entre eux.

Article 6.07

Passages étroits

1. Pour éviter. dans la mesure du possible, un croisement dans les secteurs ou aux endroits où le chenal ne présente pas une largeur suffisante pour un tel croisement (passages étroits), les règles suivantes sont applicables :
   a) tous les bâtiments doivent franchir les passages étroits dans le plus court délai possible, étant entendu toutefois, que le dépassement est interdit ;
   b) dans le cas où la portée de vue est restreinte, les bâtiments doivent, avant de s'engager dans un passage étroit, émettre "un son prolongé" ; en cas de besoin, notamment lorsque le passage étroit est long, ils doivent répéter ce signal lors du passage ;
   c) les montants doivent, lorsqu'ils constatent qu'un avalant est sur le point de s'engager dans un passage étroit, s'arrêter à l'aval de ce passage jusqu'à ce que les bâtiments avalants l'aient franchi :
   d) lorsqu'un convoi montant est déjà engagé dans un passage étroit, les avalants doivent, pour autant qu'il est possible, s'arrêter à l'amont de ce passage jusqu'à ce que les montants l'aient franchi ; la même obligation incombe aux bâtiments isolés avalants à l'égard d'un bâtiment isolé montant.
2. Dans le cas où le croisement dans un passage étroit est devenu inévitable, les bâtiments doivent prendre toutes les mesures possibles pour que le croisement ait lieu en un endroit et dans des conditions présentant un danger minimum.

Article 6.08

Croisement interdit par les signaux de la voie navigable

1. Sur les secteurs délimités par le panneau A.4 (annexe 7), le croisement et le dépassement sont interdits. L'interdiction visée à la phrase 1 ci-avant peut être limitée à des bâtiments et convois à partir d'une certaine longueur ou largeur ; dans ce cas, la longueur ou la largeur est indiquée sur un panneau rectangulaire blanc fixé sous le panneau A4. En outre, les dispositions de l'article 6.07, chiffre 1, lettres a) à d) s'appliquent par analogie.
2. Si, pour éviter tout croisement dans un secteur déterminé, les autorités compétentes imposent le passage à sens unique alterné :
   a) l'interdiction de passage est indiquée par un signal général A.1 (annexe 7),
   b) l'autorisation de passage est indiquée par un signal général E.1 (annexe 7).

   Selon les circonstances locales, le signal d'interdiction de passage peut être annoncé par le panneau B.8 (annexe 7) employé comme signal avancé.

Article 6.09

Dépassement : Dispositions générales

1. Le dépassement n'est autorisé que si le rattrapant s'est assuré que cette manœuvre peut avoir lieu sans danger.

2. Le rattrapé doit faciliter le dépassement autant qu'il est nécessaire et possible. Il doit diminuer sa vitesse lorsque cela est nécessaire pour que le dépassement s'effectue sans danger et que sa durée soit suffisamment courte pour que le mouvement d'autres bâtiments ne soit pas gêné.

Article 6.10

Dépassement : Conduite et signaux des bâtiments

1. Le rattrapant peut dépasser à bâbord ou à tribord du rattrapé. Si le dépassement est possible sans que le rattrapé doive changer de route, le rattrapant ne donne aucun signal sonore à l'intention du rattrapé.

2. Lorsque le dépassement ne peut avoir lieu sans que le rattrapé ne s'écarte de sa route ou lorsqu'il est à craindre que le rattrapé n'ait pas perçu l'intention du rattrapant de dépasser et qu'il puisse en résulter un danger d'abordage, le rattrapant doit émettre

   a) "deux sons prolongés suivis de deux sons brefs", s'il veut dépasser par bâbord du rattrapé,

   b) "deux sons prolongés suivis d'un son bref", s'il veut dépasser par tribord du rattrapé.

3. Lorsque le rattrapé peut donner suite à cette demande du rattrapant, il doit laisser l'espace voulu du côté demandé, en s'écartant au besoin vers le côté opposé.

4. Lorsque le dépassement n'est pas possible du côté demandé par le rattrapant, mais peut se faire du côté opposé, le rattrapé doit émettre

   a) "un son bref", lorsque le dépassement est possible par son bâbord,

   b) "deux sons brefs", lorsque le dépassement est possible par son tribord.

   Le rattrapant qui, dans ces conditions, veut encore dépasser doit émettre

   c) "deux sons brefs" dans le cas a),

   d) "un son bref" dans le cas b)

   Le rattrapé doit alors laisser l'espace voulu du côté où le dépassement doit avoir lieu, en s'écartant au besoin du côté opposé.

5. Lorsque le dépassement est impossible sans danger, le rattrapé doit émettre "cinq sons brefs".

Article 6.11

Dépassement interdit par les signaux de la voie navigable

Sans préjudice des dispositions de l'article 6.08, chiffre 1, le dépassement est interdit

a) d'une manière générale sur les secteurs délimités par le panneau A.2 (annexe 7) :

b) entre convois, sur les secteurs délimités par le panneau A.3 (annexe 7). Toutefois, cette interdiction ne s'applique pas lorsque l'un au moins des convois est un convoi poussé dont les dimensions maximales ne dépassent pas 110 m sur 12 m.

Section III. Autres règles de route

Article 6.12

Navigation sur les secteurs où la route à suivre est prescrite

Sur les secteurs indiqués par un des panneaux B.1, B.2a. B.2b, B.3a, B.3b, B.4a ou B.4b (annexe 7), les bâtiments doivent suivre la route prescrite par ce signal.

Article 6.13

Virage

1. Les bâtiments ne peuvent virer qu'après s'être assurés que les mouvements des autres bâtiments, compte tenu des dispositions des chiffres 2 et 3 ci-dessous, permettent d'effectuer la manœuvre sans danger et sans que ces autres bâtiments soient obligés de modifier brusquement leur route ou leur vitesse.

2. Si la manœuvre envisagée peut ou doit obliger d'autres bâtiments à s'écarter de leur route ou à modifier leur vitesse, le bâtiment qui veut virer doit, avant de virer, annoncer sa manœuvre en temps utile, en émettant

   a) "un son prolongé suivi d'un son bref", s'il veut virer sur tribord ou

   b) "un son prolongé suivi de deux sons brefs", s'il veut virer sur bâbord.

3. Les autres bâtiments doivent alors, autant qu'il est nécessaire et possible, modifier leur vitesse et leur route pour que le virage puisse s'effectuer sans danger.

4. Tout virage est interdit sur les secteurs marqués par le panneau A.8 (annexe 7).

   En revanche, s'il existe des secteurs marqués par le panneau E.8 (annexe 7), il est recommandé au conducteur de choisir un de ces secteurs pour y virer, le virage restant soumis aux prescriptions du présent article.

Article 6.14

Conduite au départ

Les dispositions de l'article 6.13 s'appliquent également, exception faite des bacs, dans le cas de bâtiments qui quittent leur poste de mouillage ou d'amarrage sans virer ; toutefois, les signaux prescrits au chiffre 2 de cet article sont remplacés par les suivants :

"un son bref", lorsque les bâtiments viennent sur tribord, ou

"deux sons brefs", lorsque les bâtiments viennent sur bâbord.

Article 6.15

Interdiction de s'engager dans les intervalles entre les éléments d'un convoi remorqué

Il est interdit de s'engager dans les intervalles entre les éléments d'un convoi remorqué.

Article 6.16

Entrée et sortie des ports et des voies affluentes

1. Les bâtiments ne peuvent sortir d'un port ou d'une voie affluente et s'engager dans la voie navigable principale ou la traverser ni entrer dans un port ou une voie affluente, qu'après s'être assurés que ces manœuvres peuvent s'effectuer sans danger et sans que d'autres bâtiments soient obligés de modifier brusquement leur route ou leur vitesse. Si un avalant est obligé de virer cap à l'amont pour pouvoir entrer dans un port ou une voie affluente, il doit laisser la priorité à tout montant qui veut entrer également dans ce port ou cette voie affluente.

   Dans certains cas, les voies considérées comme affluentes peuvent être indiquées par l'un des panneaux E.9 ou E.10 (annexe 7).

2. Les bâtiments, à l'exception des bacs, doivent, si la manœuvre visée au chiffre 1 ci-dessus peut ou doit obliger d'autres bâtiments à modifier leur route ou leur vitesse, annoncer cette manœuvre en émettant, en temps utile,
   a) "trois sons prolongés suivis d'un son bref", lorsque, pour entrer ou après la sortie, ils doivent se diriger sur tribord,
   b) "trois sons prolongés suivis de deux sons brefs", lorsque, pour entrer ou après la sortie, ils doivent se diriger sur bâbord,
   c) "trois sons prolongés", lorsqu'après la sortie ils veulent traverser la voie navigable.
      Avant la fin de la traversée, ils doivent émettre, le cas échéant :
      "un son prolongé suivi d'un son bref", s'ils veulent se diriger sur tribord ou
      "un son prolongé suivi de deux sons brefs", s'ils veulent se diriger sur bâbord.

   Les autres bâtiments doivent alors, pour autant qu'il est nécessaire, modifier leur route et leur vitesse.

3. Si, près de la sortie d'un port ou d'une voie affluente, est placé l'un des panneaux B.9a ou B.9b (annexe 7), les bâtiments sortant du port ou de la voie affluente ne doivent s'engager sur la voie principale ou la traverser que si cette manœuvre n'oblige pas les bâtiments naviguant sur celle-ci à modifier leur route ou leur vitesse.

4. Un feu rouge, signal A.1 (annexe 7), complété par une flèche blanche (annexe 7, section II, chiffre 2, lettre c) signifie que l'entrée du port ou de la voie affluente située dans la direction indiquée par la pointe de la flèche est interdite.

Article 6.17

Navigation à la même hauteur, interdiction de s'approcher d'un bâtiment

1. Les bâtiments ne doivent naviguer à la même hauteur que si l'espace disponible le permet sans gêne ou danger pour la navigation.
2. Sauf en cours de dépassement ou de croisement, il est interdit de naviguer à moins de 50 m d'un bâtiment ou d'un convoi portant la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 2 ou 3.

3. Il est interdit d'accoster un bâtiment ou matériel flottant faisant route, de s'y accrocher ou de se laisser entraîner dans son sillage, sans l'autorisation expresse de son conducteur. Les dispositions de l'article 1.20 restent applicables.
4. Les skieurs nautiques et les personnes pratiquant un sport nautique sans utiliser un bâtiment doivent se tenir suffisamment éloignés des bâtiments et matériels flottants faisant route ainsi que des engins flottants au travail.

Article 6.18

Interdiction de faire traîner les ancres, câbles ou chaînes

1. Il est interdit de faire traîner les ancres, câbles ou chaînes.

2. Cette interdiction ne s'applique ni à la navigation à la dérive, lorsqu'elle est autorisée, ni aux petits mouvements aux lieux de stationnement, aux lieux de chargement et de déchargement ainsi que dans les rades ; toutefois, elle s'applique à ces mouvements dans les secteurs indiqués, conformément à l'article 7.03, chiffre 1, lettre b), par le panneau A.6 (annexe 7).

Article 6.19

Navigation à la dérive

1. Sauf autorisation des autorités compétentes, la navigation à la dérive est interdite.
2. Cette interdiction ne s'applique pas aux petits mouvements aux lieux de stationnement, aux lieux de chargement et de déchargement ainsi que dans les rades.
3. Les bâtiments qui se laissent descendre cap à l'amont avec machine en marche avant sont considérés comme montants et non comme naviguant à la dérive.

Article 6.20

Prévention des remous

1. Les bâtiments doivent régler leur vitesse pour éviter de créer des remous ou un effet de succion qui soient de nature à causer des dommages à des bâtiments ou matériels flottants en stationnement ou faisant route ou à des ouvrages. Ils doivent, en temps utile, diminuer leur vitesse, sans tomber toutefois au-dessous de la vitesse nécessaire pour gouverner avec sécurité :
   a) devant les entrées des ports ;
   b) près des bâtiments qui se trouvent amarrés à la rive ou à des débarcadères, ou qui sont en cours de chargement ou de déchargement ;
   c) près des bâtiments qui stationnent aux aires de stationnement habituelles ;
   d) près des bacs ne naviguant pas librement ;
   e) sur les secteurs de la voie navigable indiqués par le signal A.9 (annexe 7).

2. Sous réserve des dispositions de l'article 1.04, les bâtiments ne sont pas tenus à l'obligation prévue au chiffre 1, 2ème phrase, lettres b) et c), ci-dessus à l'égard des menues embarcations.

3. Au droit de bâtiments montrant la signalisation prescrite à l'article 3.25, chiffre 1, lettre c),

   et au droit de bâtiments, matériels flottants ou établissements flottants montrant la signalisation prescrite à l'article 3.29, chiffre 1,

   les autres bâtiments doivent réduire leur vitesse ainsi qu'il est prescrit au chiffre 1 ci-dessus. Ils doivent, en outre, s'écarter le plus possible.

Article 6.21

Composition des convois

1. Les bâtiments motorisés propulsant un convoi doivent avoir une puissance suffisante pour assurer la bonne manœuvrabilité du convoi.
2. Les bâtiments motorisés ne peuvent, sauf en cas de sauvetage ou d'assistance à un bâtiment en détresse, être utilisés pour des opérations de remorquage ou de poussage ou pour assurer la propulsion d'une formation à couple que dans la mesure où cette utilisation est admise dans leur certificat de visite.

   Le bâtiment motorisé qui assure la propulsion principale d'une formation à couple doit se trouver à tribord de cette formation. Toutefois, lorsqu'une ou plusieurs barges de poussage sont menées à couple, une barge peut se trouver à tribord de la formation.
3. Les bâtiments à passagers ayant des passagers à bord ne doivent pas naviguer à couple ; ils ne doivent ni remorquer ni se faire remorquer, sauf dans le cas où le déhalage d'un bâtiment avarié le nécessite.

Article 6.22

Interruption de la navigation et sections désaffectées

1. Lorsque les autorités compétentes font connaître par un signal général A.1 (annexe 7) que la navigation se trouve interrompue, tous les bâtiments doivent s'arrêter avant ce signal.

2. La navigation sur des eaux présentant le panneau de signalisation
   a) A.1a (annexe 7) est interdite à tous les bâtiments, à l'exception des menues embarcations non motorisées ;
   b) A.12 (annexe 7) est interdite à tous les bâtiments motorisés.

Article 6.22bis

Navigation au droit des engins flottants au travail et des bâtiments échoués ou coulés
(Annexe 3 : croquis 50a, 50b, 52)

Il est interdit de passer au droit des bâtiments visés à l'article 3.25 du côté où ils montrent

le feu rouge ou les feux rouges prescrits à l'article 3.25, chiffre 1, lettres b) et d),

ou

le panneau A.1 (annexe 7), le ballon rouge ou le pavillon rouge prescrits à l'article 3.25, chiffre 1, lettres b) et d).

Section IV. Bacs

Article 6.23

Règles applicables aux bacs

1. Les bacs ne peuvent effectuer la traversée de la voie navigable qu'après s'être assurés que le mouvement des autres bâtiments permet d'effectuer la traversée sans danger et sans que ces autres bâtiments soient obligés de modifier brusquement leur route ou leur vitesse.

2. Un bac ne naviguant pas librement doit, en outre, se conformer aux règles suivantes :

   a) Lorsqu'il n'est pas en service, il doit stationner au lieu qui lui a été assigné par l'autorité compétente. Si aucun lieu de stationnement ne lui a été assigné, il doit stationner de façon que le chenal reste libre.

   b) Lorsque le câble longitudinal d'un bac peut barrer le chenal navigable, le bac ne doit stationner du côté du chenal opposé au point d'ancrage du câble que dans la mesure strictement nécessaire pour effectuer les manœuvres de débarquement et d'embarquement. Pendant ces manœuvres, les bâtiments approchants peuvent exiger le dégagement du chenal par l'émission, en temps voulu, "d'un son prolongé".

   c) Il ne doit pas demeurer dans le chenal au-delà du temps nécessaire pour son service.

Section V. Passage des ponts, barrages et écluses

Article 6.24

Passage des ponts et des barrages : généralités

1. Dans une ouverture de pont ou de barrage, si le chenal n'offre pas une largeur suffisante pour le passage simultané, les règles de l'article 6.07 sont applicables.

2. Lorsqu'une ouverture de pont ou de barrage porte :

   a) le signal A.10 (annexe 7), la navigation est interdite dans cette ouverture en dehors de l'espace compris entre les deux panneaux constituant ce signal,

   b) le signal D.2 (annexe 7), il est recommandé à la navigation, pour cette ouverture, de se tenir dans l'espace compris entre les deux panneaux constituant ce signal.

Article 6.25

Passage des ponts fixes

1. Lorsque certaines ouvertures de ponts fixes sont indiquées par un signal général A.1 (annexe 7), ces ouvertures sont interdites à la navigation.

2 Lorsque certaines ouvertures de ponts fixes sont indiquées par :

   a) le signal D.1a (annexe 7), ou

b) le signal D.1b (annexe 7), placés au-dessus de l'ouverture,

il est recommandé d'utiliser de préférence ces ouvertures.

Si la passe est munie de la signalisation visée à la lettre a) ci-dessus, elle est ouverte à la navigation venant dans l'autre sens ; si elle est munie de la signalisation visée à la lettre b) ci-dessus, elle est interdite à la navigation venant dans l'autre sens.

3. Lorsque certaines ouvertures de ponts fixes sont signalées conformément au chiffre 2 ci-dessus, la navigation ne peut utiliser les ouvertures non signalées qu'à ses risques et périls.

Article 6.26

Passage des ponts de bateaux

Sans préjudice des dispositions des articles 6.07, 6.08 et 6.24, le passage des ponts de bateaux est soumis aux règles suivantes :

a) A la descente, exception faite des menues embarcations, le dépassement entre bâtiments motorisés isolés est interdit dans le kilomètre en amont du pont de bateaux et le dépassement entre tous autres bâtiments dans les deux kilomètres en amont du pont ;

b) Au passage du pont de bateaux, les bâtiments ne doivent pas dépasser la vitesse nécessaire pour gouverner avec sécurité et doivent emprunter autant que possible le milieu de la passe.

c) Les montants ne doivent pas s'arrêter à moins de 100 m en aval du pont de bateaux.

d) Il est interdit de causer des dommages aux ancrages des ponts de bateaux en jetant l'ancre, en traînant des chaînes, en larguant des amarres, en s'amarrant à terre ou en effectuant toute autre manœuvre.

Article 6.27

Passage des barrages

1. L'interdiction de passage par une ouverture de barrage peut être signalée par un signal général A.1 (annexe 7).

2. Le passage par une ouverture d'un barrage n'est autorisé que lorsque cette ouverture est signalée à gauche et à droite par un signal général E.1 (annexe 7).

Article 6.28

Passage aux écluses

1. A l'approche des garages des écluses, les bâtiments doivent ralentir leur marche. S'ils ne peuvent pas ou ne veulent pas entrer immédiatement dans l'écluse, ils doivent, dans le cas où un panneau B.5 (annexe 7) est placé sur la rive, s'arrêter en deçà de ce panneau.

2. Dans les garages des écluses et dans les écluses, les bâtiments équipés d'une installation de radiotéléphonie permettant les communications sur le réseau des informations nautiques doivent être à l'écoute sur la voie allotie à l'écluse.

3. Le passage aux écluses se fait dans l'ordre d'arrivée dans les garages. Les menues embarcations ne peuvent exiger un éclusage spécial. Elles ne doivent pénétrer dans le sas qu'après y avoir été invitées par le personnel de l'écluse. En outre, lorsque des menues embarcations sont éclusées en commun avec d'autres bâtiments, elles ne doivent pénétrer dans le sas qu'après ces derniers.

4. A l'approche des écluses, notamment dans les garages, tout dépassement est interdit.

5. Dans les écluses, les ancres doivent être en position complètement relevée. Il en est de même dans les garages, pour autant qu'elles ne sont pas utilisées.

6. Lors de l'entrée dans les écluses, les bâtiments doivent réduire leur vitesse de façon à éviter tout choc contre les portes ou les dispositifs de protection ou contre d'autres bâtiments ou matériels flottants.

7. Dans les écluses :
   a) si des limites sont indiquées sur les bajoyers, les bâtiments doivent se tenir entre ces limites ;
   b) pendant le remplissage et la vidange du sas et jusqu'au moment où la sortie est autorisée, les bâtiments doivent être amarrés et la manœuvre des amarres doit être assurée de manière à empêcher tout choc contre les bajoyers, les portes et les dispositifs de protection ou contre les autres bâtiments ou matériels flottants ;
   c) l'emploi de défenses, qui doivent être flottantes lorsqu'elles sont amovibles, est obligatoire ;
   d) il est interdit aux bâtiments et matériels flottants de rejeter ou de laisser s'écouler de l'eau sur les terre-pleins ou sur les autres bâtiments ou matériels flottants ;
   e) dès que le bâtiment est amarré et jusqu'au moment où la sortie est autorisée, il est interdit de faire usage des moyens mécaniques de propulsion ;
   f) les menues embarcations doivent se tenir à distance des autres bâtiments.

8. Dans les garages des écluses et dans les écluses, il est obligatoire de maintenir une distance latérale minimale de 10 m à l'égard des bâtiments et des convois portant la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 1. Toutefois, cette obligation ne s'applique pas aux bâtiments et aux convois qui portent également cette signalisation ni aux bâtiments visés à l'article 3.14, chiffre 7.

9. Les bâtiments et convois portant la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 2 ou 3, sont éclusés séparément.

   La présente disposition ne s'applique pas aux bateaux à cargaison sèche au sens de l'ADN qui transportent exclusivement des conteneurs, grands récipients pour vrac (GRV), grands emballages, conteneurs à gaz à éléments multiples (CGEM), citernes mobiles et des conteneurs-citernes visés au 7.1.1.18 de l'ADN et qui portent la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 2. Ceux-ci peuvent être éclusés ensemble, avec des bateaux à cargaison sèche qui transportent exclusivement des conteneurs, grands récipients pour vrac (GRV), grands emballages, conteneurs à gaz à éléments multiples (CGEM), citernes mobiles et des conteneurs-citernes visés au 7.1.1.18 de l'ADN et qui portent la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 1, ou avec les bâtiments mentionnés à l'article 3.14, chiffre 7. Une distance de 10 m au minimum doit être respectée entre la proue et la poupe des bâtiments éclusés ensemble.

10.[1] Les bâtiments et convois arborant la marque d'identification visée à l'article 2.06 ne sont pas autorisés à s'engager dans une écluse lorsqu'il y a un rejet de gaz naturel liquéfié (GNL) hors du système de GNL ou lorsqu'on peut s'attendre à ce qu'il y ait un rejet de gaz naturel liquéfié (GNL) hors du système de GNL durant l'éclusage.

[1] Le chiffre 10 a été adopté définitivement (Résolution 2018-I-9).

11.[1] Les bâtiments et convois portant la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 1, ne sont pas éclusés avec les bâtiments à passagers.

12.[1] A l'approche des garages des écluses, lors de l'éclusage et au départ des écluses, les bateaux rapides doivent limiter leur vitesse de manière à éviter tout dommage aux écluses et aux bâtiments ou matériels flottants et tout danger pour les personnes à bord des autres bâtiments ou matériels flottants ou à terre résultant des remous.

13.[1] En vue d'assurer la sécurité et le bon ordre de la navigation, la rapidité du passage des écluses ou la pleine utilisation de celles-ci, le personnel des écluses peut donner des instructions complémentaires ainsi que des instructions dérogatoires aux dispositions du présent article. Les bâtiments doivent, dans les écluses et dans les garages des écluses, se conformer à ces instructions.

Article 6.28bis

Entrée et sortie des écluses

1. L'accès d'une écluse est réglé de nuit comme de jour par des signaux visuels placés d'un côté ou de chaque côté de l'écluse. Ces signaux ont la signification suivante :
   a) deux feux rouges superposés :
   accès interdit, écluse hors service ;
   b) un feu rouge isolé ou deux feux rouges juxtaposés :
   accès interdit, écluse fermée ;
   c) l'extinction de l'un des deux feux rouges juxtaposés ou un feu rouge et un feu vert juxtaposés :
   accès interdit, écluse en préparation pour l'ouverture ;
   d) un feu vert isolé ou deux feux verts juxtaposés :
   accès autorisé.

2. La sortie d'une écluse est réglée de nuit comme de jour par les signaux visuels suivants:
   a) un ou deux feux rouges : sortie interdite ;
   b) un ou deux feux verts : sortie autorisée.

3. Le ou les feux rouges visés aux chiffres 1 et 2 ci-dessus peuvent être remplacés par un panneau A.1 (annexe 7). Le ou les feux verts visés à ces mêmes chiffres peuvent être remplacés par un panneau E.1 (annexe 7).

4. En l'absence de feux et de panneaux, l'accès et la sortie des écluses sont interdits sauf ordre spécial du personnel de l'écluse.

Article 6.29

Priorité de passage aux écluses

Par dérogation à l'article 6.28, chiffre 3, bénéficient d'un droit de priorité de passage aux écluses :

a) les bâtiments appartenant à l'autorité compétente ou aux Services d'incendie, de police et de douane des Etats riverains et se déplaçant pour des raisons urgentes de service ;
b) les bâtiments auxquels l'autorité compétente a expressément accordé ce droit.

---

[1] Les chiffres 11 à 13 ont été adoptés définitivement (Résolution 2018-I-9).

Section VI. Temps bouché ; utilisation du radar

Article 6.30

Tout bâtiment faisant route par temps bouché

1. Par temps bouché, tous les bâtiments doivent utiliser le radar.
2. Par temps bouché tous les bâtiments doivent adapter leur vitesse en fonction de la diminution de la visibilité, de la présence et des mouvements d'autres bâtiments et des circonstances locales. Ils doivent donner aux autres bâtiments les informations nécessaires pour la sécurité.
3. Lorsqu'ils s'arrêtent par temps bouché, les bâtiments doivent dégager le chenal autant que possible.
4. Par temps bouché, les menues embarcations ne peuvent naviguer que si elles sont aussi à l'écoute sur la voie 10 ou sur toute autre voie désignée par l'autorité compétente.
5. Par temps bouché, les bâtiments et convois qui ne peuvent utiliser le radar doivent immédiatement regagner une aire de stationnement.

Article 6.31

Bâtiments en stationnement

1. Par temps bouché, les bâtiments stationnant dans le chenal ou à proximité du chenal navigable doivent régler leur appareil de radiotéléphonie sur écoute durant le stationnement. Aussitôt qu'ils perçoivent par radiotéléphonie que d'autres bâtiments s'approchent ou aussitôt et aussi longtemps qu'ils perçoivent le signal sonore prescrit à l'article 6.32, chiffre 2, lettre d), ou à l'article 6.33, lettre b), émis par un bâtiment qui s'approche, ils doivent indiquer leur position par radiotéléphonie.

2. Les bâtiments visés au chiffre 1 qui ne peuvent utiliser la radiotéléphonie doivent donner une volée de cloche aussitôt et aussi longtemps qu'ils perçoivent le signal sonore prescrit à l'article 6.32, chiffre 2, lettre d, ou à l'article 6.33, lettre b, émis par un bâtiment qui s'approche. Ces signaux sonores doivent être répétés à intervalles d'une minute au plus.

3. Les prescriptions des chiffres 1 et 2 ci-dessus ne s'appliquent pas aux bâtiments poussés d'un convoi poussé. Dans le cas d'une formation à couple, elles ne s'appliquent qu'à un seul bâtiment de la formation.

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 d'une patente du Rhin ou d'un certificat de conduite admis ou reconnu équivalent en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour le secteur à parcourir, et d'un certificat d'aptitude à la conduite au radar délivré ou reconnu équivalent en vertu dudit Règlement, ainsi qu'une seconde personne sachant utiliser le 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 6.33

Bâtiments ne naviguant pas au radar

Les bâtiments et convois qui ne peuvent pas utiliser le radar et qui doivent se diriger vers une aire de stationnement doivent observer les dispositions suivantes durant le voyage jusqu'à cet endroit :

a) Ils doivent naviguer autant que possible sur le côté du chenal navigable.

b) Tout bâtiment isolé et tout bâtiment à bord duquel se trouve le conducteur d'un convoi doit émettre comme signal de brume "un son prolongé" ; ce signal doit être répété à intervalles d'une minute au plus. Une vigie doit être présente à l'avant du bâtiment ; pour les convois, cette vigie n'est requise que sur la première unité. Elle doit être soit à portée de vue ou d'ouïe du conducteur du bâtiment ou du convoi, soit en relation avec ce conducteur par une liaison phonique.

c) Dès qu'un bâtiment est appelé par radiotéléphonie par un autre bâtiment, il doit répondre par radiotéléphonie en indiquant sa catégorie, son nom, son sens de circulation et sa position et en précisant qu'il ne navigue pas au radar et qu'il recherche une aire de stationnement. Il doit alors convenir d'une procédure de croisement avec le bâtiment venant en sens inverse.

d) Dès qu'un bâtiment perçoit le son prolongé émis par un autre bâtiment avec lequel aucun contact radiotéléphonique ne peut être établi, il doit

- s'il se trouve près d'une rive, serrer cette rive et, en cas de besoin, s'y arrêter, jusqu'à ce que le passage soit effectué ;
- s'il est en train de passer d'une rive à l'autre, dégager le chenal autant et aussi vite que possible.

CHAPITRE 7

REGLES DE STATIONNEMENT

Article 7.01

Principes généraux pour le stationnement

1. Sans préjudice des autres dispositions du présent règlement, les bâtiments et matériels flottants doivent choisir leur lieu de stationnement aussi près de la rive que le permettent leur tirant d'eau et les circonstances locales et, en tout cas, de manière à ne pas entraver la navigation.
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.
3. Indépendamment des conditions particulières imposées par les autorités compétentes, les établissements flottants doivent être placés de façon à laisser le chenal libre pour la navigation.
4. Les bâtiments, convois et matériels flottants en stationnement, ainsi que les établissements flottants, doivent être ancrés ou amarrés de telle façon qu'ils ne puissent changer de position et ainsi constituer un danger ou une gêne pour les autres bâtiments. Il convient de tenir compte notamment du vent et des variations du niveau de l'eau, ainsi que de la succion et du remous.

5.[1] L'embarquement et le débarquement ne doivent être effectués qu'en empruntant des voies d'accès sûres. En présence d'installations terrestres appropriées, l'utilisation d'autres installations n'est pas admise.

En présence d'un espace entre le bâtiment et la terre, les passerelles visées à l'article 13.02, chiffre 3, lettre d), de l'ES-TRIN doivent être mises en place et fixées de manière sûre ; leur garde-corps doit être mis en place.

Si le canot de service est utilisé pour l'accès et si une différence de hauteur doit être franchie entre le canot de service et le pont, un dispositif de montée approprié doit être utilisé.

Article 7.02

Stationnement interdit

1. Les bâtiments et matériels flottants, ainsi que les établissements flottants, ne peuvent stationner :
   a) dans les sections de la voie navigable où le stationnement est interdit de façon générale ;
   b) dans les secteurs désignés par les autorités compétentes ;
   c) dans les secteurs indiqués par le panneau A.5 (annexe 7) l'interdiction s'applique alors du côté de la voie où ce panneau est placé ;
   d) sous les ponts et sous les lignes électriques à haute tension ;
   e) dans les passages étroits au sens de l'article 6.07 et à leurs abords ainsi que dans les secteurs qui par suite du stationnement deviendraient des passages étroits, ainsi qu'aux abords de ces secteurs ;
   f) aux entrées et sorties des voies affluentes ;
   g) sur les trajets des bacs ;

[1] Le chiffre 5 est en vigueur du 7.10.2018 au 30.11.2020 (Résolution 2017-II-19, annexe 3).

h) sur la route que suivent les bâtiments pour accoster au débarcadère ou en partir ;

i) dans les aires de virage indiquées par le panneau E.8 (annexe 7) ;

k) latéralement à un bâtiment portant le panneau prescrit à l'article 3.33 à une distance en mètres inférieure au chiffre indiqué dans le triangle blanc dudit panneau ;

l) sur les plans d'eau indiqués par le panneau A.5.1 (annexe 7) et dont la largeur est indiquée en mètres sur celui-ci. La largeur est mesurée à partir de l'emplacement du panneau.

2. Dans les sections où le stationnement est interdit en vertu des dispositions du chiffre 1, lettres a) à d), ci-dessus, les bâtiments et matériels flottants, ainsi que les établissements flottants, ne peuvent stationner qu'aux aires de stationnement indiquées par un des panneaux E.5 à E.7 (annexe 7). Les conditions définies aux articles 7.03 à 7.06 doivent être respectées.

Article 7.03[1]

Ancrage et utilisation de poteaux d'ancrage

1. Les bâtiments et matériels flottants, ainsi que les établissements flottants, ne peuvent ancrer ou utiliser de poteaux d'ancrage :

   a) dans les sections de la voie navigable où l'ancrage est interdit de façon générale ;

   b) dans les secteurs indiqués par le panneau A.6 (annexe 7) : l'interdiction s'applique alors du côté de la voie où ce panneau est placé.

2. Dans les sections où l'ancrage et l'utilisation de poteaux d'ancrage sont interdits en vertu des dispositions du chiffre 1, lettre a) ci-dessus, les bâtiments et matériels flottants, ainsi que les établissements flottants, ne peuvent ancrer que dans les secteurs indiqués par le panneau E.6 (annexe 7) et seulement du côté de la voie où ce panneau est placé.

3. Dans les sections où l'ancrage et l'utilisation de poteaux d'ancrage sont interdits en vertu des dispositions du chiffre 1, lettre a) ci-dessus, les bâtiments et matériels flottants, ainsi que les établissements flottants, ne peuvent utiliser de poteaux d'ancrage que dans les secteurs indiqués par le panneau E.6.1 (annexe 7) et seulement du côté de la voie où ce panneau est placé.

Article 7.04

Amarrage

1. Les bâtiments et matériels flottants, ainsi que les établissements flottants, ne peuvent s'amarrer à la rive :

   a) dans les sections de la voie navigable où l'amarrage est interdit de façon générale ;

   b) dans les secteurs indiqués par le panneau A.7 (annexe 7) : l'interdiction s'applique alors du côté de la voie où ce panneau est placé.

2. Dans les sections où l'amarrage à la rive est interdit en vertu des dispositions du chiffre 1, lettre a), ci-dessus, les bâtiments et matériels flottants, ainsi que les établissements flottants, ne peuvent s'amarrer que dans les secteurs indiqués par l'un des panneaux E.7 ou E.7.1 (annexe 7) et seulement du côté de la voie où ce panneau est placé.

3. Il est interdit de se servir pour l'amarrage ou le déhalage d'arbres, garde-corps, poteaux, bornes, colonnes, échelles métalliques, mains courantes, etc.

---

[1] L'article 7.03 a été adopté définitivement (Résolution 2015-I-14).

Article 7.05
Aires de stationnement

1. Aux aires de stationnement où est placé le panneau E.5 (annexe 7), les bâtiments et matériels flottants ne peuvent stationner que du côté de la voie où ce panneau est placé.
2. Aux aires de stationnement où est placé le panneau E.5.1 (annexe 7), les bâtiments et matériels flottants ne peuvent stationner que sur le plan d'eau dont la largeur, comptée à partir du panneau, est indiquée en mètres sur celui-ci.
3. Aux aires de stationnement où est placé le panneau E.5.2 (annexe 7). Les bâtiments et matériels flottants ne peuvent stationner que sur le plan d'eau compris entre les deux distances indiquées en mètres sur le panneau. Ces distances sont comptées à partir du panneau.
4. Aux aires de stationnement où est placé le panneau E.5.3 (annexe 7), les bâtiments et matériels flottants ne peuvent, du côté de la voie où ce panneau est placé, stationner bord à bord en nombre supérieur à celui qui est indiqué en chiffres romains sur le panneau.

Article 7.06
Aires de stationnement particulières

1. Aux aires de stationnement où est placé un des panneaux E.5.4 à E.5.15 (annexe 7), ne peuvent stationner que des bâtiments pour lesquels le panneau s'applique.
2. Aux aires de stationnement, à défaut d'autres prescriptions, les bâtiments sont tenus de se ranger bord à bord en partant de la rive, du côté de la voie où le panneau est placé.

3.[1] Aux aires de stationnement signalées par le panneau B.12 (annexe 7), tous les bâtiments sont tenus de se raccorder à un point de raccordement au réseau électrique à terre opérationnel afin de couvrir intégralement leurs besoins en énergie électrique durant le stationnement. Les dérogations à l'obligation visée à la première phrase ci-dessus peuvent être indiquées par un cartouche rectangulaire blanc supplémentaire placé sous le panneau B.12.

4.[1] Le chiffre 3 ne s'applique pas aux bâtiments qui, durant le stationnement, utilisent exclusivement une alimentation en énergie qui n'émet ni bruit ni gaz et particules polluants.

Article 7.07
Distances minimales de stationnement lors du transport de certaines matières dangereuses

1. La distance minimale à respecter entre un bâtiment, un convoi poussé ou des formations à couple en stationnement et un bâtiment, un convoi poussé ou des formations à couple est de :
   a) 10 m si l'un de ceux-ci porte la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 1 ;
   b) 50 m si l'un de ceux-ci porte la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 2 ;
   c) 100 m si l'un de ceux-ci porte la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 3.

2.[2] L'obligation visée au chiffre 1, lettre a), ci-dessus ne s'applique pas :
   a) aux bâtiments, convois poussés et formations à couple qui portent également cette signalisation ;
   b)[3] aux bâtiments qui ne portent pas cette signalisation mais qui sont munis d'un certificat d'agrément en vertu du 1.16.1 de l'ADN, et respectent les dispositions de sécurité applicables à un bâtiment visé à l'article 3.14, chiffre 1.

3. Dans des cas particuliers, l'autorité compétente peut accorder des dérogations.

---

[1] Les chiffres 3 et 4 ont été adoptés définitivement (Résolution 2017-II-17).

[2] Le chiffre 2 a été adopté définitivement (Résolution 2018-I-10).

[3] La lettre b) a été adoptée définitivement (Résolution 2018-II-23, point 4).

Article 7.08[1]

Garde et surveillance

1. Une garde opérationnelle doit se trouver en permanence à bord
   a) des bâtiments en stationnement qui portent la marque d'identification visée à l'article 2.06,
   b) des bâtiments en stationnement qui portent une signalisation visée à l'article 3.14 et
   c) des bateaux à passagers en stationnement lorsque s'y trouvent des passagers.

2. La garde opérationnelle est assurée par un membre d'équipage qui
   a) pour les bâtiments visés au chiffre 1, lettre a), est titulaire d'une attestation d'expertise prescrite à l'article 4bis.02 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin,
   b) pour les bâtiments visés au chiffre 1, lettre b), est titulaire de l'attestation d'expertise prescrite à l'article 4.01 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin.

3. A bord de bâtiments en stationnement qui portent la marque d'identification visée à l'article 2.06, une garde opérationnelle n'est pas nécessaire si
   a) du gaz naturel liquéfié (GNL) n'est pas consommé comme combustible à bord du bâtiment,
   b) les données d'exploitation du système de GNL des bâtiments sont surveillées à distance et
   c) les bâtiments sont surveillés par une personne capable d'intervenir rapidement en cas de besoin.

4. A bord des bâtiments en stationnement qui portent la signalisation visée à l'article 3.14, une garde opérationnelle n'est pas nécessaire si
   a) ceux-ci stationnent dans un bassin portuaire et
   b) les autorités compétentes ont dispensé les bâtiments de l'obligation visée au chiffre 1 ci-avant.

5. Tous les autres bâtiments, les matériels flottants et les établissements flottants doivent en stationnement être surveillés par une personne capable d'intervenir rapidement en cas de besoin, à moins que cette surveillance ne soit pas nécessaire eu égard aux circonstances locales ou que les autorités compétentes en dispensent.

6. S'il n'y a pas de conducteur, la responsabilité de la mise en place de la garde et de la surveillance incombe au propriétaire, armateur ou autre exploitant.

---

[1] L'article 7.08 a été adopté définitivement (Résolution 2018-I-9).

CHAPITRE 8

DISPOSITIONS COMPLEMENTAIRES

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.[1] Dans le cas du chiffre 1 ci-dessus, la tête du convoi poussé doit être munie des ancres conformément à l'article 13.01 de l'ES-TRIN.

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.

---

[1] Le chiffre 2 a été adopté définitivement (Résolution 2017-II-19, annexe 1).

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 également être un système d'accouplement permettant une articulation contrôlée du convoi, à condition qu'une mention correspondante ait été portée dans le certificat de visite de ces bâtiments.

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 8.09

Signal "n'approchez-pas"

1. Le signal "n'approchez-pas" doit être déclenché, en cas d'incident ou d'accident susceptibles de provoquer un dégagement de matières dangereuses transportées, par :

   a) les bateaux-citernes montrant la signalisation visée aux chiffres 1 ou 2 de l'article 3.14,

   et

   b) les bâtiments montrant la signalisation visée au chiffre 3 de l'article 3.14,

   si l'équipage n'est pas en mesure d'éliminer les dangers qui en résultent pour des personnes ou pour la navigation.

   Cette prescription ne s'applique pas aux barges de poussage et aux autres bâtiments non motorisés. Toutefois, lorsque ceux-ci font partie d'un convoi, le signal "n'approchez-pas" doit être donné par le bâtiment à bord duquel se trouve le conducteur du convoi.

2. Le signal "n'approchez-pas" consiste en un signal sonore et lumineux.

   Le signal sonore consiste en la répétition continue, pendant au moins 15 minutes consécutives, d'un son bref suivi d'un son prolongé.

   Le signal sonore doit être accompagné du signal lumineux synchronisé visé à l'article 4.01, chiffre 2.

   Après déclenchement, le fonctionnement du signal "n'approchez-pas" doit être automatique ; la commande doit être conçue de telle manière qu'un déclenchement involontaire du signal soit impossible.

3. Les bâtiments qui perçoivent le signal "n'approchez-pas" doivent prendre toutes mesures utiles pour éviter le danger menaçant. En particulier :
   a) s'ils se dirigent vers la zone de danger, ils doivent se tenir à la plus grande distance possible de celle-ci et, si la situation l'exige, virer ;
   b) s'ils ont déjà franchi l'endroit où se situe le danger, ils doivent poursuivre leur route à la plus grande vitesse possible.

4. A bord des bâtiments visés au chiffre 3 ci-dessus, il faut immédiatement :
   a) fermer toutes les fenêtres et toutes les ouvertures donnant sur l'extérieur,
   b) éteindre toute lumière et tout feu non protégés,
   c) cesser de fumer,
   d) arrêter les machines auxiliaires dont le fonctionnement n'est pas nécessité,
   e) de manière générale éviter toute formation d'étincelles.

   En cas de mise à l'arrêt du bâtiment, tous les moteurs et toutes les machines auxiliaires se trouvant encore en service doivent être arrêtés ou débranchés.

5. Le chiffre 4 ci-dessus est également applicable aux bâtiments qui stationnent à proximité de la zone de danger lors de la perception du signal "n'approchez-pas" ; le cas échéant, il convient d'abandonner le bâtiment.

6. Dans l'application des mesures visées aux chiffres 3 à 5 ci-dessus, il y a lieu de tenir compte du courant et de la direction du vent.

7. Les mesures visées aux chiffres 3 à 6 ci-dessus doivent également être prises par les bâtiments si le signal "n'approchez-pas" est émis de la rive.

8. Les conducteurs des bâtiments qui perçoivent le signal "n'approchez-pas" doivent dans toute la mesure possible en aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches.

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

b) L'équipage et le personnel doivent être au courant du dossier 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.

Article 8.11[1]

Sécurité à bord des bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible

1. Avant de débuter l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL), le conducteur du bâtiment à avitailler est tenu de s'assurer que :

   a) les moyens prescrits pour la lutte contre l'incendie soient prêts à fonctionner à tout moment et

   b) les moyens prescrits pour l'évacuation des personnes se trouvant à bord du bâtiment à avitailler soient en place entre le bâtiment et le quai.

2. Pendant l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL), tous les accès ou ouvertures des locaux qui sont accessibles depuis le pont et toutes les ouvertures des locaux donnant sur l'extérieur doivent être fermés.

   Cette disposition ne s'applique pas :

   a) aux ouvertures d'aspiration des moteurs en marche ;

   b) aux ouvertures de ventilation des salles des machines quand les moteurs sont en marche ;

   c) aux ouvertures d'aération pour les locaux comportant une installation de surpression et

   d) aux ouvertures d'aération d'une installation de climatisation, si ces ouvertures sont équipées d'une installation de détection de gaz.

   Ces accès et ouvertures des locaux ne doivent être ouverts qu'en cas de nécessité et pour une courte durée, avec l'autorisation du conducteur.

3. Pendant l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL), le conducteur est tenu de s'assurer en permanence qu'une interdiction de fumer à bord et dans la zone d'avitaillement soit respectée. L'interdiction de fumer s'applique également aux cigarettes électroniques et autres dispositifs semblables. Cette interdiction de fumer ne s'applique pas dans les logements et à la timonerie à condition que leurs fenêtres, portes, claires-voies et écoutilles soient fermées.

4. Après l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL), une aération de tous les locaux accessibles depuis le pont est nécessaire.

[1] L'article 8.11 a été adopté définitivement (Résolution 2018-I-9).

DEUXIEME PARTIE :

DISPOSITIONS PARTICULIERES A CERTAINS SECTEURS

CHAPITRE 9

REGLES PARTICULIERES DE ROUTE ET DE STATIONNEMENT

Article 9.01

Restrictions de navigation à Bâle

1.[1] Le dépassement est interdit entre la Mittlere Rheinbrücke (p.k. 166,53) et la Dreirosenbrücke (p.k. 167,80) à Bâle. Cette interdiction ne s'applique pas aux menues embarcations ni aux bâtiments munis d'une autorisation délivrée par l'autorité compétente.

2.[1] Entre la Dreirosenbrücke (p.k. 167,80) et la Mittlere Rheinbrücke (p.k. 166,53) à Bâle les bâtiments motorisés, les convois remorqués et les convois poussés doivent tenir à la remonte une vitesse minimale de 4 km/h, mesurée par rapport à la rive.

3. Avant l'entrée dans le bassin portuaire 1 (p.k. 169,95) tous les avalants doivent virer dans le fleuve et ne peuvent entrer que lorsqu'ils sont droits dans le courant et que l'entrée dans le port est visible.

Article 9.02

Grand Canal d'Alsace et Rhin canalisé

1. Les prescriptions de cet article sont applicables sur l'ensemble du fleuve aménagé entre les p.k. 173,550 (origine de la dérivation du bief de Kembs) et le p.k. 335,700 (restitution du bief d'Iffezheim) compris le canal latéral entre les p.k. 173,550 et le p.k. 226,540 (restitution du bief de Vogelgrün) et les dérivations de Marckolsheim, Rhinau, Gerstheim et Strasbourg du Rhin canalisé.
2. Les prescriptions des articles 6.04 et 6.05 ne s'appliquent pas sur les secteurs mentionnés ci-dessus.
3. En cas de croisement, les bâtiments doivent tenir leur droite, autant qu'il est nécessaire, pour que le passage puisse s'effectuer sans danger bâbord sur bâbord.
4. En dérogation aux chiffres 2 et 3 ci-dessus, les bâtiments qui se trouvent aux abords immédiats des écluses peuvent, à condition de s'être assurés qu'il est possible sans danger de leur donner satisfaction, demander que le passage s'effectue tribord sur tribord, suivant les modalités des articles 6.04 et 6.05.

   Les mêmes dispositions s'appliquent en outre aux péniches de canal (38,50 m de longueur) avec ou sans remorquage d'appoint lorsqu'elles naviguent à la remonte sur les secteurs de fleuve suivants :

   a) Bief de Rhinau entre le p.k. 244,0 et les écluses de Marckolsheim,

   b) Bief de Marckolsheim entre le p.k. 228,0 et les écluses de Vogelgrün.

5. Il est interdit de franchir sur le Rhin, à l'amont et à l'aval de chaque barrage, la limite signalée sur chaque rive par un signal général d'interdiction A.1 (annexe 7).

---

[1] Les chiffres 1 et 2 ont été adoptés définitivement (Résolution 2012-II-14).

6. Il est interdit à tout bâtiment de pénétrer dans les canaux de force motrice et de fuite des usines. L'origine et l'extrémité de ces canaux sont signalées par des signaux généraux d'interdiction A.1 (annexe 7).
7. Il n'est permis de virer que dans les bassins de virage, situés à l'amont des garages amont des écluses, ainsi que dans les garages aval de celles-ci et dans le canal de fuite à l'aval des dernières écluses. Cette restriction ne s'applique pas aux menues embarcations.
8. Il est interdit de stationner et d'accoster en dehors des garages des écluses et du canal de fuite à l'aval des dernières écluses.
9. Les interdictions de virage, de stationnement et d'accostage énoncées aux chiffres 7 et 8 ci-dessus, ne s'appliquent pas :
   a) aux bâtiments ayant à effectuer des opérations de chargement et de déchargement aux emplacements désignés à cet effet par l'autorité compétente,
   b) aux bâtiments ayant été obligés de s'arrêter pour des raisons impérieuses de sécurité.
10. Les bâtiments de plus de 11,45 m de largeur ne doivent pas emprunter les petits sas d'Ottmarsheim, Fessenheim, Vogelgrün, Marckolsheim, Rhinau, Gerstheim et Strasbourg.
11. Sur le Grand Canal d'Alsace et sur le Rhin canalisé jusqu'au p.k. 294,00, la hauteur minimale des feux et signaux visés aux articles 3.08, 3.09, 3.10, 3.13, 3.14, 3.15 et 3.29 peut être réduite dans la mesure nécessaire pour permettre le passage sous les ouvrages d'art, toutes dispositions étant prises pour que les divers feux et signaux restent visibles.

Article 9.03

Passage au bac de Seltz-Plittersdorf

Pour le passage au bac de Seltz-Plittersdorf l'article 6.26 est applicable (p.k. 340,35).

Article 9.04

Croisement réglementé

1. Les prescriptions du présent article sont applicables pour le croisement :
   a) sur le secteur compris entre l'embouchure du Neckar (p.k. 428,20) et Lorch (p.k. 540,20) ;
   b) sur le secteur compris entre Duisbourg (p.k. 769,00) et la frontière germano-néerlandaise (p.k. 857,68).
2. Par dérogation à l'article 6.04, en cas de croisement, les montants et les avalants doivent suivre une route de tribord autant qu'il est nécessaire pour que le passage puisse s'effectuer sans danger bâbord sur bâbord.
3. Les montants peuvent demander que le croisement s'effectue tribord sur tribord selon les règles de l'article 6.04, lorsqu'ils veulent se rendre à une voie d'eau affluente, à un port, à un poste de chargement ou de déchargement, à un débarcadère ou à une aire de stationnement situés sur la rive droite, ou qu'ils veulent quitter un poste de chargement ou de déchargement, un poste d'accostage ou une aire de stationnement situés sur la rive droite, ou sortir d'une voie d'eau affluente ou d'un port situés du côté droit de la voie navigable. Toutefois, ils ne peuvent l'exiger qu'à la condition de s'être assurés qu'il est possible de leur donner satisfaction sans danger.

4. Les avalants suivants :
   a) les bâtiments à passagers effectuant un service régulier et dont le maximum autorisé de passagers n'est pas inférieur à 300 personnes, lorsqu'ils veulent accoster un débarcadère situé sur la rive gauche,
   b) les convois remorqués qui pour virer vers l'amont veulent longer la rive gauche,
   c) les convois poussés, lorsqu'ils veulent se rendre à un poste de chargement, de déchargement ou d'accostage ou à une aire de stationnement situés sur la rive gauche,

   ont le droit de demander aux montants que le croisement s'effectue tribord sur tribord. Toutefois, ils ne peuvent l'exiger qu'à condition de s'être assurés qu'il est possible de leur donner satisfaction sans danger.
5. Les avalants qui dans les cas visés au chiffre 4 ci-dessus demandent que le croisement s'effectue tribord sur tribord, doivent en temps utile émettre "deux sons brefs" et en outre montrer les signaux visuels visés au chiffre 3 de l'article 6.04.

   Les montants doivent alors satisfaire à la demande des avalants et en donner confirmation en émettant "deux sons brefs" et en montrant les signaux visuels visés au chiffre 3 de l'article 6.04.

   Dès qu'il est à craindre que les intentions des avalants n'aient pas été comprises par les montants, les avalants doivent répéter les signaux sonores prévus à la 1ère phrase.
6. Les dispositions de l'article 6.05 ne s'appliquent pas.

Article 9.05

Navigation des bâtiments et des convois à la même hauteur

1. Les convois, à l'exception des convois poussés dont la longueur ne dépasse pas 110 m et dont la largeur ne dépasse pas 12 m, ne doivent pas naviguer à la même hauteur
   a) entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 334,00) et Mannheim (p.k. 412,35),
   b) entre Lorch (p.k. 540,20) et St. Goar (p.k. 556,00).

2. Les bâtiments dont la longueur dépasse 110 m ainsi que les convois, à l'exception des convois poussés dont la longueur ne dépasse pas 110 m et dont la largeur ne dépasse pas 12 m, ne doivent pas naviguer à la même hauteur entre l'embouchure du canal Wesel-Datteln (p.k. 813,20) et l'ancien pont de chemin de fer près de Wesel (p.k. 815,28).

Article 9.06

Navigation sur les vieux bras du Rhin entre Mannheim et Mayence

1. La navigation est autorisée :
   a) sur le vieux Rhin de Lampertheim, depuis le débouché jusqu'au p.k. 4,75 du vieux Rhin et
   b) sur le bras principal du vieux Rhin de Stockstadt-Ehrfelden, depuis le débouché jusqu'au p.k. 9,80 du vieux Rhin.
2. Sur le vieux Rhin de Lampertheim, la vitesse des bâtiments ne doit pas dépasser 5 km/h par rapport à la rive ; sur le vieux Rhin de Stockstadt-Ehrfelden elle ne doit pas dépasser 12 km/h par rapport à la rive. Cette prescription ne s'applique pas aux menues embarcations non motorisées.

3. En outre, sur le vieux Rhin de Lampertheim, les dispositions suivantes sont applicables sauf pour les menues embarcations :
   a) la longueur des bâtiments ou des convois peut être au maximum de 115 m, leur largeur au maximum de 11,45 m, l'autorité compétente pouvant accorder des dérogations à ces dimensions ;
   b) sur le secteur entre le p.k. 0,70 et le p.k. 2,70 du vieux Rhin, les bâtiments doivent s'annoncer sur la voie 10 et faire particulièrement attention sur la partie étroite aux menues embarcations venant à leur rencontre.

Article 9.07

Restrictions de navigation

1. Iffezheim-Karlsruhe
   Entre Karlsruhe (p.k. 360,00) et Iffezheim (p.k. 334,00) les convois poussés et les formations à couple doivent pouvoir tenir à la remonte, indépendamment du niveau des eaux, une vitesse minimale de 5 km/h.
2. Geisenheim – Rhens
   Entre Geisenheim (p.k. 524,00) et Rhens (p.k. 582,00) il est interdit de pratiquer la planche à voile.
3. Lorch - St. Goar
   a) Entre Lorch (p.k. 540,20) et St. Goar (p.k. 556,00) la navigation montante doit serrer la rive gauche, la navigation avalante la rive droite.
   b) Les montants ou les avalants visés à l'article 9.04, chiffre 4, peuvent demander dans les conditions de l'article 9.04, chiffres 3 et 4, que le passage s'effectue tribord sur tribord. Dans ce cas, les signaux sonores et visuels visés à l'article 9.04, chiffre 5, doivent être émis. Les dispositions de l'article 6.05 ne s'appliquent pas.
   c)[1] Les conducteurs de bâtiments et convois d'une longueur supérieure à 110 m doivent s'annoncer conformément à l'article 12.03, chiffre 2 et chiffre 6, lettre b).
4. Embouchure de la Moselle
   Entre les p.k. 592,05 et 593,55 la navigation montante qui ne veut pas emprunter la Moselle doit se tenir à 80 m au moins de la rive gauche.
5. Duisbourg-Ruhrort
   a) Avant d'entrer dans
      les ports de Hochfeld,
      le port extérieur de Duisbourg,
      le port parallèle de Duisbourg,
      le canal du port de Ruhrort et
      l'avant-port de Ruhrort,

      tous les avalants doivent virer dans le fleuve et n'entrer que lorsqu'ils sont droits au courant et qu'ils ont vue sur l'entrée du port.

---

[1] Le chiffre 3, lettre c) a été adopté définitivement (Résolution 2015-II-17).

b) Entre les p.k. 775,50 et 785,50 la navigation à voile est interdite, sauf autorisation spéciale accordée en vertu de l'article 1.23.

6. Wesel

   Avant d'entrer dans le canal Wesel-Datteln, tous les avalants doivent virer dans le fleuve et n'entrer que lorsqu'ils sont droits au courant et qu'ils ont vue sur l'entrée du canal.

7. A l'exception du chiffre 2 et du chiffre 5, lettre b), les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux menues embarcations.

Article 9.08[1]

Navigation de nuit sur le secteur Bingen - St. Goar

Entre Bingen (p.k. 530,00) et St. Goar (p.k. 556,00), la navigation de nuit n'est autorisée que pour les bâtiments qui utilisent la radiotéléphonie sur les voies 10 (bateau-bateau) et respectivement 18 ou 24 et qui utilisent le radar en navigation vers l'aval.

Article 9.09

Restriction de navigation entre Bad Salzig (p.k. 564,30) et Gorinchem (p.k. 952,50)

1. Entre Bad Salzig (p.k. 564,30) et Gorinchem (p.k. 952,50), les convois poussés et formations à couple d'une longueur supérieure à 186,50 m ou d'une largeur supérieure à 22,90 m, dès qu'ils approchent d'un secteur où pourraient se trouver des bâtiments non encore visibles, doivent indiquer sur la voie assignée par l'autorité compétente leur formation et leur position et répéter ces indications aussi souvent que nécessaire.

[1] L'article 9.08 a été adopté définitivement (Résolution 2015-II-17).

2. Les convois poussés et formations à couple avalants d'une longueur supérieure à 186,50 m ou d'une largeur supérieure à 22,90 m ne doivent pas croiser les convois poussés, formations à couple montants ou les bâtiments montants d'une longueur supérieure à 110 m sur les secteurs compris entre les limites suivantes :

p.k. 575,50	et p.k.	578,50	(Oberspay),
p.k. 606,50	et p.k.	608,50	(Weissenthurm),
p.k. 635,00	et p.k.	637,50	(Unkel),
p.k. 720,50	et p.k.	723,00	(Benrath),
p.k. 740,00	et p.k.	744,00	(Düsseldorf) et
p.k. 784,50	et p.k.	786,50	(Baerl)

A cet effet, les dispositions suivantes sont applicables à ces convois poussés et formations à couple :

a) à l'approche de ces secteurs, ces convois poussés et formations à couple doivent s'annoncer à plusieurs reprises sur la voie 10 de l'installation de radiotéléphonie ;

b) s'il est à prévoir qu'ils rencontreront des convois poussés ou formations à couple avalants, les convois poussés et formations à couple montants et les bâtiments montants d'une longueur supérieure à 110 m doivent s'arrêter à l'aval du secteur jusqu'à ce que les convois poussés et formations à couple avalants l'aient franchi ;

c) lorsque des convois poussés, formations à couple montants ou des bâtiments montants d'une longueur supérieure à 110 m sont déjà engagés dans le secteur, les convois poussés et formations à couple avalants doivent s'arrêter à l'amont du secteur jusqu'à ce que les montants l'aient franchi.

3. Entre le bac de Spijk (p.k. 857,40) et Gorinchem (p.k. 952,50), la formation et la dislocation des convois poussés et formations à couple visés au chiffre 1 ci-dessus ne peuvent se faire sans autorisation de l'autorité compétente.

Article 9.10

Signalisation et règles de route des bâtiments polyvalents de l'armée française et allemande

1. Les bâtiments polyvalents

a)[1] de l'armée française entre Bâle (p.k. 168,39) et Lauterbourg (p.k. 352,00) et

b) de l'armée allemande entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 334,00) et le bac de Spijk (p.k. 857,40)

faisant route de nuit montrent les feux visés à l'article 3.08, chiffre 1, et, en outre, à 1 m environ au-dessus du feu de mât, un feu scintillant ordinaire jaune, visible de tous les côtés, ou un feu scintillant clair jaune, visible de tous les côtés, allumé de nuit et de jour.

2. Les bâtiments visés au chiffre 1 ci-dessus faisant route se comportent en principe comme les menues embarcations. Les articles 6.02 et 6.02bis, chiffres 1 et 3, sont applicables.

Article 9.11

Navigation par temps bouché à l'aval du bac de Spijk

1. Les bâtiments qui font route par temps bouché à l'aval du bac de Spijk (p.k. 857,40) doivent tenir leur droite autant que possible. Les articles 6.04 et 6.05 ne sont pas applicables.

---

[1] La lettre a) a été adoptée définitivement (Résolution 2012-II-14).

Article 9.12

Boven-Rijn et Waal

1. Les bâtiments, matériels flottants et établissements flottants ne sont pas autorisés à stationner sur le Boven-Rijn et le Waal entre le p.k. 857,77 et le p.k. 952,50, y compris les ports de stationnement nocturne et plans d'eau avoisinants qui relèvent de l'autorité nationale. Sur le secteur frontalier compris entre le p.k. 857,77 et le p.k. 865,50, cette interdiction est applicable entre la rive droite et l'axe du fleuve.

2. Par dérogation au chiffre 1 ci-dessus, le stationnement est autorisé sur les voies navigables susmentionnées, les sections voisines et dans les ports aux endroits désignés à cet effet.

3. A titre exceptionnel, l'autorité compétente peut également autoriser le stationnement dans des endroits non désignés à cet effet.

Article 9.13

Pannerdensch Kanaal, Neder-Rijn et Lek

1. Les bâtiments, matériels flottants et établissements flottants ne sont pas autorisés à stationner sur le Pannerdensch Kanaal, le Neder-Rijn et le Lek entre le p.k. 867,46 et le p.k. 989,20, y compris les plans d'eau avoisinants lorsqu'ils relèvent de l'autorité nationale.

2. Par dérogation au chiffre 1 ci-dessus, le stationnement est autorisé sur les voies navigables susmentionnées, les sections voisines et dans les ports aux endroits désignés à cet effet.

3. A titre exceptionnel, l'autorité compétente peut également autoriser le stationnement dans des endroits non désignés à cet effet.

CHAPITRE 10

RESTRICTION DE LA NAVIGATION PAR HAUTES EAUX ET PAR BASSES EAUX

Article 10.01

Restriction de la navigation par hautes eaux à l'amont du bac de Spijk

1.[1] Entre la Mittlere Rheinbrücke à Bâle (p.k. 166,53) et les écluses de Kembs (p.k. 179,10) ainsi qu'entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 334,00) et le bac de Spijk (p.k. 857,40), en temps de hautes eaux, si la hauteur des eaux se trouve entre les marques de crue I et II, la navigation est soumise aux restrictions suivantes :

a) tous les bâtiments, à l'exception des menues embarcations non motorisées, doivent se tenir à la descente autant que possible au milieu du fleuve et à la remonte dans le tiers central de la largeur du fleuve ; par largeur du fleuve, on vise la distance entre le bord des rives ; la navigation, dépassement compris, n'est autorisée que jusqu'à deux largeurs de bateau ou de convoi ;

b) là où les circonstances locales obligent la navigation à se rapprocher d'une rive plus près qu'il n'est indiqué à la lettre a) ci-dessus, tous les bâtiments visés à cette lettre doivent néanmoins se tenir aussi loin que possible des rives et réduire leur vitesse en conséquence ;

c) les dispositions de l'article 9.04 restent applicables ; entre Lorch (p.k. 540,20) et St. Goar (p.k. 556,00), les montants doivent se tenir dans le tiers central de la largeur du fleuve, mais toutefois en s'écartant suffisamment vers la rive gauche pour que le croisement avec les avalants puisse s'effectuer sans danger bâbord sur bâbord ;

d) sans préjudice des dispositions de l'article 6.20, la vitesse maximale des bâtiments par rapport à la rive ne doit pas dépasser 20 km/h ;

e) lorsque la marque de crue I est dépassée dans un secteur, les bâtiments ne peuvent poursuivre leur route dans ce secteur que s'ils sont équipés d'une installation de radiotéléphonie. Ils doivent alors se mettre à l'écoute sur le réseau informations nautiques. Ceci ne s'applique pas aux menues embarcations propulsées par la force musculaire ;

f) La navigation des bateaux rapides est interdite en cas de dépassement de la marque de crue I.

2. Si la hauteur des eaux atteint ou dépasse la marque de crue II à l'échelle de référence des secteurs mentionnés au chiffre 3 ci-dessous, toute navigation autre que la traversée du fleuve est interdite dans le secteur.

3. Les marques de crue visées aux chiffres 1 et 2 ci-dessus sont déterminées par les cotes suivantes et les échelles de référence sont applicables pour les secteurs mentionnés ci-dessous pour la navigation vers l'amont et vers l'aval :

[1] Le chiffre 1, phrase introductive, a été adopté définitivement (Résolution 2012-II-14).

Secteurs	Echelles de référence pour les montants et les avalants Hauteur des eaux Marque I		Marque II
[1]Bâle (p.k. 166,53)			
		Bâle-Rheinhalle	
Bâle - Ecluses de Kembs	7,00		8,20
Kembs (p.k. 179,10)			
Ecluses d'Iffezheim (p.k. 334,00)			
		Maxau	
Ecluses d'Iffezheim - Germersheim	6,20		7,50
Germersheim (p.k. 384,00)			
		Spire	
Germersheim - Mannheim-Rheinau	6,20		7,30
Mannheim-Rheinau (p.k. 410,50)[2]			
		Mannheim	
Mannheim-Rheinau - Mannheim-Sandhofen	6,50		7,60
Mannheim-Sandhofen (p.k. 431,50)			
		Worms	
Mannheim-Sandhofen - Gernsheim	4,40		6,50
Gernsheim (p.k. 462,00)			
		Mayence	
Gernsheim - Eltville	4,75		6,30
Eltville (p.k. 511,00)			
		Bingen	
Eltville - Lorch	3,50		4,90
Lorch (p.k. 540,00)			
		Caub	
Lorch - Bad Salzig	4,60		6,40
Bad Salzig (p.k. 566,00)			
		Coblence	
Bad Salzig - Engers	4,70		6,50
Engers (p.k. 601,00)			
		Andernach	
Engers - Bad Breisig	5,50		7,60
Bad Breisig (p.k. 624,00)			
		Oberwinter	
Bad Breisig - Mondorf	4,90		6,80
Mondorf (p.k. 660,00)			

1 Les données pour le secteur de Bâle ont été adoptées définitivement (Résolution 2012-II-14).

2 Les données pour le secteur Germersheim – Mannheim Rheinau ont été adoptées définitivement (Résolution 2018-I-9).

Secteurs	Echelles de référence pour les montants et les avalants Hauteur des eaux Marque I	Marque II
	Cologne	
Mondorf - Dormagen	6,20	8,30
Dormagen (p.k. 710,00)		
	Düsseldorf	
Dormagen - Krefeld	7,10	8,80
Krefeld (p.k. 763,00)		
	Duisburg-Ruhrort	
Krefeld - Orsoy	9,30	11,30
Orsoy (p.k. 794,00)		
	Wesel	
Orsoy - Rees	8,70	10,60
Rees (p.k. 837,00)		
	Emmerich	
Rees - Bac de Spijk	7,00	8,70
Bac de Spijk (p.k. 857,40)		

4. Les autorités compétentes peuvent toutefois autoriser des bâtiments isolés et des convois à naviguer sur le secteur compris entre Bâle et les écluses de Kembs jusqu'à une hauteur d'eau de 8,50 m à l'échelle de Bâle-Rheinhalle lorsque la hauteur d'eau est restée globalement supérieure à 8,20 m durant plus de trois jours consécutifs et si les prévisions permettent de conclure à un maintien de la hauteur d'eau au-dessus de cette marque durant les deux jours suivants.

5. Entre les écluses de Kembs et les écluses d'Iffezheim (p.k. 334,00), la navigation en période de hautes eaux est réglée de la manière suivante :

   a) entre le garage amont des écluses de Kembs et le garage amont des écluses de Vogelgrün, aucune restriction due aux hautes eaux n'est imposée à la navigation. L'autorité compétente peut toutefois, pour éviter une accumulation de bâtiments dans les garages des écluses de Kembs et de Vogelgrün, procéder à une régulation du trafic en répartissant les bâtiments en attente entre les garages des différentes écluses ;

b) sur le secteur compris entre les écluses Vogelgrün et les écluses Iffezheim,

- le fonctionnement des écluses d'un bief donné sera arrêté lorsque la marque de crue II apposée visiblement sur un mur de la tête aval de ces écluses est atteinte ou dépassée ;
- la navigation des menues embarcations est interdite dans un bief donné lorsque la marque de crue II apposée visiblement sur un mur de la tête aval de l'écluse située en amont est atteinte ou dépassée.

Dans le secteur compris entre l'aval de l'écluse de Vogelgrün et l'aval de l'écluse de Strasbourg, les autorités compétentes peuvent toutefois autoriser la navigation et l'éclusage des bâtiments isolés et des convois jusqu'à une hauteur d'eau de 0,40 m au-dessus de la marque de crue II fixée, lorsque la hauteur d'eau est restée globalement supérieure à cette marque durant plus de trois jours consécutifs et si les prévisions permettent de conclure à un maintien de la hauteur d'eau au-dessus de cette marque durant les deux jours suivants ;

c) sur le secteur de fleuve situé entre l'avant-port Sud (p.k. 291,30) et l'avant-port Nord (p.k. 295,50) du port de Strasbourg, la navigation est arrêtée comme suit lorsque les plus hautes eaux navigables (P.H.E.N.) sont atteintes :

- navigation avalante, par un feu rouge placé au p.k. 291,30 (signal A. 1 de l'annexe 7),
- navigation montante, par un feu rouge placé au p.k. 295,50 (signal A. 1 de l'annexe 7).

Article 10.02

Restriction de la navigation par basses eaux entre Bingen et St. Goar

Entre St. Goar et Bingen, dès que la hauteur des eaux est inférieure à 1,00 m à l'échelle de Caub, le remorquage vers l'amont est interdit depuis une demi-heure après le coucher du soleil jusqu'à une demi-heure avant le lever du soleil. Toutefois, cette interdiction ne s'applique ni aux convois remorqués ne comportant que deux bâtiments ni aux convois poussés remorqués.

Les convois remorqués ne comportant que deux bâtiments peuvent être remorqués entre Bingen (p.k. 529,10) et Trechtinghausen (p.k. 535,40) par un bâtiment motorisé supplémentaire.

CHAPITRE 11

DIMENSIONS MAXIMALES DES BATIMENTS, DES CONVOIS POUSSES ET DES AUTRES ASSEMBLAGES DE BATIMENTS

Article 11.01[1]

Dimensions maximales des bâtiments

1. La longueur maximale des bâtiments ne doit pas dépasser 135 m et leur largeur ne doit pas dépasser 22,80 m.

   La largeur ne doit pas dépasser
   a) 17,70 m pour le secteur situé entre Bingen (p.k. 528,50) et St. Goar (p.k. 556,00) et
   b) 15 m pour le secteur situé entre Pannerden (p.k. 867,46) et le Lekkanal (p.k. 949,40).

2. Les autorités compétentes pour le secteur concerné peuvent délivrer une autorisation spéciale concernant la largeur.

3. Un bâtiment d'une longueur dépassant 110 m n'est autorisé à naviguer que si se trouve à bord une personne titulaire d'un certificat d'aptitude à la conduite au radar délivré ou reconnu équivalent en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin

4.[2] Un bâtiment d'une longueur supérieure à 110 m, à l'exception d'un bateau à passagers, peut uniquement naviguer en amont de Mannheim s'il satisfait aux exigences de l'article 28.04, chiffre 2, de l'ES-TRIN. Un bateau à passagers d'une longueur supérieure à 110 m peut uniquement naviguer en amont de Mannheim s'il satisfait aux exigences de l'article 28.04, chiffre 3, de l'ES-TRIN.

   Les autorisations spéciales valables au 30 septembre 2001 accordées par les autorités compétentes pour les différents secteurs compris entre Bâle et Mannheim aux bâtiments d'une longueur comprise entre 110 m et 135 m conservent leur validité pour les différents secteurs sous réserve de remplir les conditions nécessaires, fixées pour des raisons de sécurité.

5.[2] Un bateau à passagers peut uniquement naviguer à l'aval d'Emmerich (p.k. 885) s'il satisfait aux exigences de l'article 13.01, chiffre 2, lettre b), de l'ES-TRIN.

---

1 L'article 11.01, exceptés les chiffres 4 et 5, a été adopté définitivement (Résolution 2015-I-15).

2 Les chiffres 4 et 5 ont été adoptés définitivement (Résolution 2017-II-19, annexe 1).

Article 11.02[1]

Dimensions maximales des convois poussés et des formations à couple

1. Les convois poussés et les formations à couple ne doivent pas dépasser les dimensions fixées aux chiffres 2 et 3. Ils sont uniquement autorisés à naviguer avec les dimensions autorisées si celles-ci sont portées dans le certificat de visite avec la formation et la cargaison autorisée pour le sens de navigation concerné.

2. L'autorité compétente peut autoriser aux fins d'essais pour le secteur concerné des convois poussés et des formations à couple ayant des dimensions supérieures à celles fixées au chiffre 3, ayant d'autres types de propulsion ou d'autres puissances ou pour d'autres hauteurs d'eau.

3. Les dimensions suivantes sont applicables sur les secteurs concernés pour la navigation vers l'amont et vers l'aval :

	Secteur	Longueur en m	Largeur en m
3.1	**Bâle** (p.k. 166,53) - **Ecluses d'Iffezheim** (p.k. 334,00)		
	a) Ecluses de Kembs :		
	aa) sas ouest	180	22,90
	bb) sas est	186,50	22,90
	b) Ecluses d'Ottmarsheim		
	aa) grand sas	183	22,80
	bb) petit sas	183	11,45
	c) Ecluses de Fessenheim, Vogelgrün, Marckolsheim et Rhinau		
	aa) grand sas	183	22,80
	bb) petit sas	183	11,45
	Cette longueur peut être portée à 185 m avec l'autorisation de l'autorité compétente. Dans ce cas, l'article 6.28, chiffre 7, lettres a) et e) n'est pas applicable.		
	d) Ecluses de Gerstheim et de Strasbourg		
	aa) grand sas	185	22,90
	bb) petit sas	185	11,45
	e) Ecluses de Gambsheim et d'Iffezheim	270	22,90
	L'autorité compétente peut autoriser une longueur supérieure.		
3.2	a) Ecluses **Iffezheim** (p.k. 334,00) - **Lorch** (p.k. 540,20)	193	22,90
	b) **Karlsruhe** (p.k. 359,80) - **Lorch** (p.k. 540,20) en outre	153	34,35
	uniquement vers l'aval et avec une hauteur d'eau égale ou supérieure à 1,20 m à l'échelle de Caub, si l'autorité compétente n'autorise pas expressément la navigation en présence de hauteurs d'eau inférieures. Si des barges de poussage sont ajoutées latéralement au pousseur, celles-ci doivent être à l'état lège.		

[1] L'article 11.02 a été adopté définitivement. Les articles 11.03 à 11.05 sont abrogés. (Résolution 2015-I-15)

	Secteur	Longueur en m	Largeur en m
3.3	**Lorch** (p.k. 540,20) - **St. Goar** (p.k. 556,00)		
	a) Montants	186,50	22,90
	b) Avalants	116,50	22,90
	L'autorité compétente peut autoriser une longueur supérieure.		
	c) La hauteur d'eau à l'échelle de Caub doit être comprise entre 0,85 m et la marque de crue I, en outre, pour les convois poussés		
	aa) montants	193	22,90
	bb) avalants	193	12,50
	d) La lettre c) s'applique uniquement si le convoi poussé présente les caractéristiques suivantes : aa) pour une largeur inférieure ou égale à 12,50 m aaa) propulsion à plusieurs hélices et un ou plusieurs bouteurs actifs pouvant être commandés depuis le poste de gouverne avec une puissance totale de 360 kW au minimum, ou bbb) propulsion à une seule hélice et un ou plusieurs bouteurs actifs pouvant être commandés depuis le poste de gouverne avec une puissance totale de 500 kW au minimum dont au moins la moitié de la puissance en tête de convoi ou sur les premières barges ; bb) pour une largeur supérieure à 12,50 m propulsion à plusieurs hélices avec deux systèmes de propulsion indépendants et un ou plusieurs bouteurs actifs pouvant être commandés depuis le poste de gouverne, d'une puissance totale de 500 kW au minimum, dont la moitié en tête de convoi ou sur les premières barges ; cc) pour une longueur supérieure à 186,50 m en navigation avalante propulsion à plusieurs hélices et puissance spécifique d'au moins 0,5 kW par tonne de charge en cas de hauteur d'eau supérieure à 3,50 m à l'échelle de Caub.		
3.4	a) **St. Goar** (p.k. 556,00) - **Gorinchem** (p.k. 952,50)	193	22,90
	b) Avalants, en outre	153	34,35
	c) La lettre b) s'applique sur le secteur aa) St. Goar (p.k. 556,00) jusqu'à Rolandswerth (p.k. 641,80), uniquement en cas d'une hauteur d'eau supérieure ou égale à 1,20 m à l'échelle de Caub, bb) Rolandswerth (p.k. 641,80) jusqu'au bac de Spijk (p.k. 857,40) uniquement en cas d'une hauteur d'eau supérieure ou égale à 2,10 m à l'échelle de Ruhrort, cc) Bac de Spijk (p.k. 857,40) jusqu'à Gorinchem (p.k. 952,50) uniquement en cas d'une hauteur d'eau supérieure ou égale à 8,50 m à l'échelle de Lobith, si l'autorité compétente n'a pas expressément autorisé la navigation en cas d'une hauteur d'eau inférieure. Si des barges de poussage sont ajoutées latéralement au pousseur, celles-ci doivent être à l'état lège.		
3.5	**Bad Salzig** (p.k. 564,30) - **Gorinchem** (p.k. 952,50) sans préjudice des dispositions fixées au chiffre 3.4 pour les convois poussés		
	a) Navigation vers l'amont (formation longue)	269,50	22,90
	b) Navigation vers l'aval (formation large)	193	34,35

	Secteur	Longueur en m	Largeur en m
	c) Dans les cas visés par les lettres a) et b), un convoi poussé aa) ne doit pas être composé de plus de six barges de poussage. En navigation avalante, au maximum quatre barges de poussage peuvent avoir un tirant d'eau de 1,50 m ou plus. Les barges de navire doivent uniquement être placées sur le côté des autres barges ; quatre barges de navires placées l'une derrière l'autre correspondent alors à une barge de poussage ; bb) peut uniquement entamer le voyage s'il dispose en tête de convoi d'un bouteur actif commandé depuis le poste de gouverne du bâtiment pousseur. d) En outre, sur le secteur compris entre Bad Salzig (p.k. 564,30) et le bac de Spijk (p.k. 857,40) un convoi poussé peut uniquement entamer le voyage lorsque la hauteur d'eau à l'échelle de Ruhrort est comprise entre 2,75 m et 7,15 m, à moins que la navigation soit expressément autorisée par l'autorité compétente pour d'autres hauteurs d'eau ; e) En outre, sur le secteur compris entre le bac de Spijk (p.k. 857,40) et Gorinchem (p.k. 952,50), à moins que la navigation soit expressément autorisée par l'autorité compétente sous d'autres conditions, un convoi poussé peut uniquement entamer le voyage aa) lorsque la hauteur d'eau à l'échelle de Lobith est comprise entre 8,50 m et 13,50 m, bb) lorsqu'il ne transporte pas de matières dangereuses pour lesquelles est exigé un certificat d'agrément en vertu de l'ADN ; cc) dans le cas d'un pousseur d'une longueur inférieure ou égale à 40 m lorsque les dispositions suivantes sont en outre remplies : aaa) la puissance maximale du pousseur ne doit pas dépasser 4500 kW ; bbb) en formation longue quatre barges au moins doivent avoir un tirant d'eau de 2,50 m ou plus. La navigation avalante en formation large peut également s'exercer sans bouteur actif à condition que deux barges au moins et quatre au plus aient un tirant d'eau de 2,50 m ou plus		
3.6	a) **Pannerden** (p.k. 867,46) - **Lekkanaal** (p.k. 949,40)	135	15
	b) en outre, pour les convois poussés d'une longueur supérieure à 110 m équipés d'un bouteur actif d'une puissance suffisante. Une interdiction de dépassement et de croisement est applicable entre **IJsselkop** (p.k. 878,60) et **Arnhem** (p.k. 885,00)	186,50	11,45
	L'autorité compétente peut autoriser une longueur supérieure. Les dimensions maximales des convois poussés naviguant sur le canal Amsterdam-Rhin et croisant le Lek à Wijk bij Duurstede sont de 200 m en longueur et 23,50 m en largeur.		
3.7	**Lekkanaal** (p.k. 949,40) - **Krimpen** (p.k. 989,20)		
	a) formation courte	116,50	22,90
	b) formation longue	193	11,45
	L'autorité compétente peut autoriser des dimensions supérieures.		

CHAPITRE 12

SECTEURS DU FLEUVE AVEC OBLIGATION D'ANNONCE ET SECTEURS OU LA NAVIGATION EST REGLEE PAR DES AVERTISSEURS

Article 12.01[1]

Obligation d'annonce

1. Les conducteurs des bâtiments ci-après et des convois doivent, avant de pénétrer sur les secteurs énumérés au chiffre 8 ci-dessous, s'annoncer par radiotéléphonie sur la voie indiquée :
   a) bâtiments ayant à leur bord des marchandises dont le transport est soumis à l'ADN ;
   b)[2]bateaux-citernes, à l'exception des bateaux avitailleurs et des bateaux déshuileurs tels que définis au 1.2.1 du Règlement annexé à l'ADN ;
   c) bâtiments transportant des conteneurs ;
   d) bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m ;
   e) bateaux à cabines ;
   f) navires de mer ;
   g) bâtiments ayant un système de GNL à bord ;
   h) transports spéciaux au sens de l'article 1.21.

2. Dans le cadre de l'annonce visée au chiffre 1 doivent être indiqués :
   a) nom du bâtiment et, pour les convois, de tous les bâtiments du convoi ;
   b) numéro européen unique d'identification des bateaux ou numéro officiel de bateau, numéro OMI pour les navires de mer et, pour les convois, de tous les bâtiments du convoi ;
   c) catégorie du bâtiment ou du convoi et, pour les convois, catégorie de tous les bâtiments, selon l'annexe 12 ;
   d) port en lourd du bâtiment et, pour les convois, de tous les bâtiments du convoi ;
   e) longueur et largeur du bâtiment et, pour les convois, longueur et largeur du convoi et de tous les bâtiments du convoi ;
   f) la présence à bord d'un système de GNL ;
   g) pour les bâtiments ayant à leur bord des marchandises dont le transport est soumis à l'ADN :
      aa) numéro ONU ou numéro de la marchandise dangereuse,
      bb) désignation officielle pour le transport de la marchandise dangereuse, complétée le cas échéant par la désignation technique,
      cc) classe, code de classification et le cas échéant groupe d'emballage de la marchandise dangereuse,
      dd) quantité totale des matières dangereuses pour lesquelles ces indications sont valables,
      ee) nombre de feux bleus / de cônes bleus ;
   h) pour les bâtiments ayant à leur bord des marchandises dont le transport n'est pas soumis à l'ADN et qui ne sont pas transportées dans un conteneur : nature et quantité de cette cargaison ;
   i) nombre de conteneurs à bord, d'après leur taille et leur état de chargement (chargé ou non chargé), ainsi qu'emplacement respectif des conteneurs selon le plan de chargement et selon leur type ;
   j) numéro de conteneur des conteneurs de marchandises dangereuses ;
   k) nombre de personnes à bord ;
   l) position, sens de navigation ;
   m) enfoncement (seulement sur demande spéciale) ;

---

[1] L'article 12.01, exceptés les chiffres 1, lettre b), 5, lettre b) et 10, a été adopté définitivement (Résolution 2017-I-11).

[2] La lettre b) a été adoptée définitivement (Résolution 2018-I-12).

n) itinéraire avec indication du port de départ et de destination ;
o) port de chargement ;
p) port de déchargement.

3. Les données indiquées au chiffre 2 ci-dessus, à l'exception de celles visées aux lettres l et m, peuvent être communiquées par d'autres services ou personnes à l'autorité compétente, soit par écrit, soit par téléphone, soit par voie électronique.

   Dans tous les cas, le conducteur doit annoncer quand son bâtiment ou son convoi entre dans le secteur dans lequel s'applique l'obligation d'annonce et quand il le quitte à nouveau.

4. Dans la mesure où le conducteur ou un autre service ou une autre personne s'annonce par voie électronique,
   a) l'annonce doit s'effectuer conformément au Standard pour un système d'annonces électroniques en navigation intérieure, édition avril 2013,
   b) par dérogation au chiffre 2, lettre c, il faut indiquer le type du bâtiment ou du convoi selon le standard mentionné à la lettre a) du présent chiffre.

5. L'annonce visée au chiffre 2 ci-dessus, à l'exception des indications des lettres l) et m), doit être transmise par voie électronique pour :
   a) les convois et bâtiments ayant des conteneurs à bord,
   b)[1] les convois et bâtiments dont au moins un bâtiment est destiné au transport de marchandises dans des citernes fixes, à l'exception des bateaux avitailleurs et des bateaux déshuileurs tels que définis au 1.2.1 du Règlement annexé à l'ADN.

6. Lorsqu'un bâtiment interrompt son voyage sur l'un des secteurs visés au chiffre 8 ci-dessous durant plus de deux heures, le conducteur doit indiquer le début et la fin de cette interruption.

7. Lorsque les données visées au chiffre 2 ci-dessus changent au cours du voyage sur le secteur dans lequel s'applique l'obligation d'annonce, l'autorité compétente doit en être avertie immédiatement. La modification des données doit être communiquée via la voie indiquée, par écrit ou par voie électronique.

8. L'obligation d'annonce visée au chiffre 1 ci-dessus est applicable sur les secteurs suivants, signalés par le panneau B.11 et par un panneau supplémentaire « obligation d'annonce » :
   a) de Bâle (Mittlere Rheinbrücke, p.k. 166,53) à Gorinchem (p.k. 952,50) et
   b) de Pannerden (p.k. 876,50) à Krimpen sur le Lek (p.k. 989,20).

   Les indications visées au chiffre 2, lettres a), b) et c) doivent aussi être fournies lors du passage aux écluses et aux points d'annonce signalés par le panneau B.11.

9. Sont exonérés de l'obligation d'annonce visée au chiffre 1 :
   - sur le secteur visé au chiffre 8, 1ère phrase, lettre a), les convois n'ayant pas à leur bord de marchandises dont le transport est soumis à l'ADN et dont la longueur n'est pas supérieure à 140 m et dont la largeur n'est pas supérieure à 15 m,
   - sur le secteur visé au chiffre 8, 1ère phrase, lettre b), les convois dont la longueur n'est pas supérieure à 110 m et dont la largeur n'est pas supérieure à 12 m.

   Cette exonération ne s'applique pas aux convois soumis à l'obligation d'annonce par voie électronique prévue au chiffre 5.

10.[1] L'autorité compétente peut déterminer une obligation d'annonce et sa teneur pour les bateaux avitailleurs et les bateaux déshuileurs tels que définis au 1.2.1 du Règlement annexé à l'ADN ainsi que les bateaux d'excursions journalières.

---

[1] La lettre b) et le chiffre 10 ont été adoptés définitivement (Résolution 2018-I-12).

Article 12.02[1]

Fonctionnement des avertisseurs lumineux sur le secteur Oberwesel - St. Goar

1. Le secteur dont la centrale de secteur Oberwesel assure la régulation par avertisseurs (secteur réglé par avertisseurs) est compris entre le p.k. 548,50 et le p.k. 555,43 (annexe 9).

2. Le secteur Oberwesel - St. Goar comporte les postes d'avertisseurs suivants :
   Poste A : p. k. 550,57, rive gauche, près de l'Ochsenturm à Oberwesel ;
   Poste B : p. k. 552,80, rive gauche, au Kammereck ;
   Poste C : p. k. 553,61, rive gauche, au Betteck ;
   Poste D : p. k. 554,34, rive gauche, en face de la Loreley ("Die Lützelsteine") ;
   Poste E : p. k. 555,43, rive gauche, à la Bank.

3. L'approche des avalants, à l'exception de celle des menues embarcations, est signalée à la navigation montante par les postes d'avertisseurs A, C, D et E.

   Chaque poste d'avertisseurs montre à la navigation montante ses signaux lumineux sur des panneaux superposés correspondant aux secteurs suivants :

Panneau	**N° de la section**	**Limite amont de la section**	**Limite aval de la section**
Poste A : près de l'Ochsenturm			
supérieur	1	p.k. 548,50	p.k. 549,50
inférieur	2	p.k. 549,50	p.k. 550,57
Poste C : au Betteck			
supérieur	3	p.k. 550,57	p.k. 551,30
milieu	4	p.k. 551,30	p.k. 552,40
inférieur	5	p.k. 552,40	p.k. 553,60
Poste D : en face de la Loreley (« Die Lützelsteine »)			
supérieur	4	p.k. 551,30	p.k. 552,40
milieu	5	p.k. 552,40	p.k. 553,61
inférieur	6	p.k. 553,61	p.k. 554,34
Poste E : à la Bank			
supérieur	6	p.k. 553,61	p.k. 554,34
inférieur	7	p.k. 554,34	p.k. 555,43

4. Les signaux donnés par les postes d'avertisseurs indiquent ce qui suit pour les sections correspondantes :

   a) trois traits lumineux blancs formant triangle (fig. 1) :

      dans la section se trouve au moins un convoi avalant d'une longueur supérieure à 110 m.

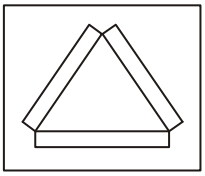


Figure 1

[1] L'article 12.02 a été adopté définitivement (Résolution 2015-II-17).

b) deux traits lumineux blancs disposés en forme de toit (fig. 2) :

dans la section se trouve au moins un convoi avalant d'une longueur ne dépassant pas 110 m ou un bâtiment avalant d'une longueur supérieure à 110 m ou d'une largeur supérieure à 15 m.

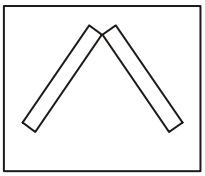


Figure 2

c) un trait lumineux blanc incliné vers la droite (fig. 3) :

dans la section se trouve au moins un bâtiment avalant d'une longueur ne dépassant pas 110 m.

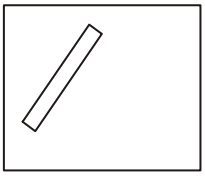


Figure 3

d) un trait lumineux blanc horizontal (fig. 4) :

aucun avalant dans la section.

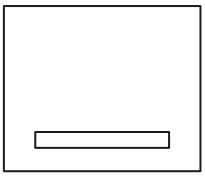


Figure 4

5. En outre, les signaux suivants peuvent être donnés par les postes d'avertisseurs :
   a) au poste A
      aa) un feu blanc visible seulement par la navigation avalante :
      la navigation avalante est informée du fonctionnement des avertisseurs lumineux.
      bb) en plus un feu blanc clignotant, visible seulement par la navigation avalante;
      un convoi d'une longueur supérieure à 110 m fait route vers l'amont au Taubenwerth (section 3).
   b) au poste B
      un feu blanc clignotant, visible seulement par la navigation avalante :
      un convoi d'une longueur supérieure à 110 m contourne le Betteck vers l'amont.

6. La navigation avalante est arrêtée, le cas échéant, au moyen de deux feux rouges superposés visibles seulement par la navigation avalante, montrés par les postes A ou B.

   La navigation montante est arrêtée, le cas échéant, au moyen de deux feux rouges superposés visibles seulement par la navigation montante, montrés par les postes D ou E.

Article 12.03[1]

Règles particulières pour la navigation sur le secteur réglé par avertisseurs

1. Dans certaines situations de trafic s'applique une interdiction de croisement au Bankeck (du p.k. 555,60 au p.k. 555,20), au Betteck (du p.k. 553,61 au p.k. 553,30) et au Jungferngrund (du p.k. 551,20 au p.k. 550,60).

[1] L'article 12.03 a été adopté définitivement (Résolution 2015-II-17).

Cette interdiction de croisement s'applique

a) aux bâtiments et convois montants d'une longueur ne dépassant pas 110 m, à l'exception des menues embarcations,

   lorsqu'aux postes A, C ou E, est allumé un signal lumineux sur le panneau inférieur conformément à l'article 12.02, chiffre 4, lettre a).

b) aux bâtiments montants d'une longueur supérieure à 110 m,

   lorsqu'aux postes A, C ou E, est allumé un signal lumineux sur le panneau inférieur conformément à l'article 12.02, chiffre 4, lettres a) ou b).

c) aux convois montants d'une longueur supérieure à 110 m,

   lorsqu'aux postes A, C ou E, est allumé un signal lumineux sur le panneau inférieur conformément à l'article 12.02, chiffre 4, lettres a), b) ou c).

En cas d'interdiction de croisement conformément à la phrase 1, les montants doivent s'arrêter en aval du Bankeck, du Betteck ou du Tauberwerth, jusqu'à ce que les avalants aient passé respectivement le p.k. 555,60, le p.k. 553,60 ou le p.k. 551,20.

2. À l'approche du Bankeck, du Betteck ou du Tauberwerth, les montants, à l'exception des menues embarcations, doivent contacter les avalants par radiotéléphonie et leur demander d'indiquer la catégorie, le nom, la position et le sens de navigation de leur bâtiment.

3. En cas de dépassement de la marque de crue I à l'échelle de Kaub (4,60 m), une interdiction de croisement et de dépassement s'applique à tous les bâtiments et convois, à l'exception des menues embarcations, au Bankeck (du p.k. 555,60 au p.k. 555,20), au Betteck (du p.k. 553,60 au p.k. 553,30) et au Jungferngrund (du p.k. 551,20 au p.k. 550,60).

4. Les bâtiments avalants d'une largeur égale ou supérieure à 15 m qui atteignent le p.k. 548,00 doivent appeler "Oberwesel Wahrschau" sur la voie 18 et indiquer la catégorie de bâtiment, le nom, la position, la largeur et le sens de navigation de leur bâtiment.

5. À l'exception des menues embarcations, les bâtiments qui accostent ou appareillent ou qui virent et refont le voyage en sens inverse à l'intérieur du secteur réglé par des avertisseurs doivent en informer la centrale de secteur par la voie 18 avec l'indicatif d'appel "Oberwesel Wahrschau".

6. Si les avertisseurs lumineux ne sont pas en fonctionnement s'appliquent les prescriptions suivantes, sauf pour les menues embarcations :

   a) Les prescriptions des chiffres 1 et 2 s'appliquent à tous les bâtiments et convois montants.

      S'il ne s'annonce pas d'avalant, les montants ne peuvent contourner le Bankeck, le Betteck ou le Jungferngrund que s'ils ont reçu au préalable sur la voie 10 un son grave d'une durée d'une seconde. Ce son constitue le contrôle du fonctionnement correct de la radiotéléphonie sur le secteur d'Oberwesel à St. Goar.

   b) Les avalants doivent indiquer la catégorie, le nom, la position et le sens de navigation de leur bâtiment lorsqu'ils passent le p.k. 548,50 en amont du port d'Oberwesel, la bouée de bifurcation amont au Geisenrücken (p.k. 552,00) et le Betteck (p.k. 553,60). Ils doivent donner les mêmes indications quand ils sont appelés par un montant. Après chaque communication, l'installation de radiotéléphonie doit être commutée sur écoute.

CHAPITRE 13
REGLES PARTICULIERES RELATIVES A LA NAVIGATION DES PENICHES DE CANAL SUR LE SECTEUR BALE - ECLUSES D'IFFEZHEIM

Article 13.01

Champ d'application

1. Le présent chapitre s'applique aux bâtiments dont les dimensions ne dépassent pas 38,50 m en longueur et 5,05 m en largeur et qui naviguent habituellement sur le canal du Rhône-au-Rhin.

2.[1] Le présent chapitre s'applique aux bâtiments visés au chiffre 1 ci-dessus lorsqu'ils naviguent entre Bâle (Mittlere Rheinbrücke p.k. 166,53) et le garage aval des écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92).

Article 13.02

Marques d'identification des bâtiments

Les marques d'identification prescrites à l'article 2.01, peuvent être remplacées par celles qui sont prescrites ou admises sur le canal du Rhône-au-Rhin.

Article 13.03

Marques d'enfoncement

1. Les marques d'enfoncement prescrites à l'article 2.04, chiffre 1, peuvent être remplacées par au moins un trait ou une plaque de jauge de chaque côté du bâtiment apposé en application de la convention internationale en vigueur du 15 février 1966 relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure.
2. Par dérogation aux dispositions de l'article 1.07, chiffre 1, l'enfoncement des bâtiments est limité comme suit :
   a) il ne doit pas dépasser celui qui correspond à la limite inférieure des marques d'enfoncement ou des traits ou plaques de jauge ;
   b) il ne doit pas dépasser celui qui correspond à un plan situé à 30 cm en dessous du point le plus bas au-delà duquel le bâtiment n'est plus étanche ;
   c) il ne doit pas être situé plus haut que la limite supérieure du plat-bord au point le plus bas de celui-ci.

Article 13.04

Echelles de tirant d'eau

Les dispositions de l'article 2.04, chiffre 2, ne sont pas obligatoires.

Article 13.05

Marques d'identification des ancres

Les dispositions de l'article 2.05, chiffre 1, ne sont pas obligatoires.

Article 13.06

Composition des convois

La mention dans le certificat de visite visée à l'article 6.21, chiffre 2, doit être remplacée par une attestation délivrée par l'autorité compétente.

---

[1] Le chiffre 2 a été adopté définitivement (Résolution 2012-II-14).

CHAPITRE 14

PRESCRIPTIONS CONCERNANT LES RADES DU RHIN

Article 14.01

Dispositions générales

1. Les rades sont limitées sur la rive correspondante par des signaux C.4 (annexe 7) munis d'un cartouche portant la lettre "R" et, le cas échéant, d'un triangle blanc, indiquant en chiffres noirs la longueur de la rade.

2. Dans les rades, les bâtiments sont autorisés à stationner seulement :
   a) aux aires de stationnement désignées conformément à l'article 7.06 ;
   b) aux fins de chargement ou de déchargement aux emplacements prévus à cet effet dont les accès doivent être dégagés suivant les besoins.

3. Les bâtiments pour lesquels ne sont pas prévues d'aires de stationnement signalées d'une manière particulière ne sont autorisés à stationner dans les rades que si un emplacement leur est assigné par l'autorité compétente.

4. Dans les rades, les bâtiments peuvent stationner bord à bord jusqu'à trois de front, à moins que des dispositions spéciales à certaines rades ne restreignent ce nombre ou qu'une réglementation différente ne soit décidée en vertu de l'article 7.05, chiffres 2, 3 ou 4.

Article 14.02

Bâle

1.[1] La rade s'étend à Bâle du p.k. 167,82 au p.k. 169,99 sur la rive droite.

2. Les aires de stationnement suivantes sont affectées, sur la rive droite, aux bâtiments non astreints à arborer une signalisation visée à l'article 3.14 :
   a) aire de stationnement "Uferplatz - GMS 1 et 2" du p.k. 167,88 (à l'aval de la Dreirosenbrücke) au p.k. 168,09 ;
   b) aire de stationnement "Rheinquai-Wiesemündung" du p.k. 169,19 au p.k. 169,33 ;
   c) aire de stationnement "Rheinquai-Dreiländereck" du p.k. 169,61 au p.k. 169,72 ;
   l'usage en est libre du 1er novembre au 15 mars ; en dehors de cette période, il n'est admis que sur autorisation de l'officier de port (Hafenmeister).

3. L'aire de stationnement suivante est affectée, sur la rive droite, aux bâtiments astreints à arborer la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 1 :
   aire de stationnement "Oberer Klybeckquai - TMS 1 et 2" du p.k. 168,09 au p.k. 168,33.

---

[1] Les chiffres 1 à 3 ont été adoptés définitivement (Résolution 2012-II-14).

4. Les bâtiments astreints à arborer une signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 2 ou 3, ne sont autorisés à stationner qu'avec la permission des Ports Rhénans Suisses. Le lieu de stationnement sera désigné dans chaque cas par l'officier de port.

5. La largeur des aires de stationnement indiquée sur des panneaux apposés sur la rive n'est valable que pour des hauteurs d'eau supérieures à 7,00 m à l'échelle de Bâle-Rheinhalle.

Article 14.03[1]

Mannheim-Ludwigshafen

1. La rade s'étend à Mannheim, sur la rive droite, du p.k. 412,35 au p.k. 417,15 et du p.k. 423,50 au p.k. 431,80 et à Ludwigshafen, sur la rive gauche, du p.k. 419,77 au p.k. 424,83 et du p.k. 425,50 au p.k. 431,90.

2. Les aires de stationnement suivantes sont affectées aux bâtiments non astreints à arborer une signalisation visée à l'article 3.14 :

   a) Aire de stationnement rive droite
      i. à Mannheim-Rhinau,
         du p.k. 413,40 au p.k. 414,25,
         du p.k. 414,56 au p.k. 414,90,
         du p.k. 415,50 au p.k. 416,75 ;
      ii. à Mannheim
         du p.k. 423,50 au p.k. 424,00,
         du p.k. 425,36 au p.k. 427,00,
         du p.k. 428,72 au p.k. 429,60,
         du p.k. 429,80 au p.k. 430,30 ;

   b) aire de stationnement rive gauche à Ludwigshafen du p.k. 425,50 au p.k. 426,20.

3. Les aires de stationnement suivantes sont affectées aux bâtiments astreints à arborer la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 1 :

   a) Aire de stationnement rive droite
      du p.k. 413,10 au p.k. 413,40,
      du p.k. 430,30 au p.k. 431,10 ;

   b) Aire de stationnement rive gauche du p.k. 421,60 au p.k. 422,00.

4. L'aire de stationnement suivante est affectée aux bâtiments qui veulent charger ou décharger ou qui ont chargé ou déchargé à la BASF Aktiengesellschaft :

   Aire de stationnement rive gauche du p.k. 426,20 au p.k. 431,47.

---

[1] L'article 14.03 a été adopté définitivement (Résolution 2013-II-15).

Article 14.04

Mayence

1. La rade s'étend à Mayence, sur la rive gauche, du p.k. 494,60 au p.k. 497,76 et du p.k. 496,90 au p.k. 497,80.
2. Les aires de stationnement suivantes sont affectées aux bâtiments non astreints à arborer une signalisation visée à l'article 3.14 :
   a) rive gauche
   aire de stationnement du p.k. 496,80 au p.k. 497,76;
   b) rive droite
   aire de stationnement du p.k. 496,90 au p.k. 497,33 (devant la Maaraue), uniquement pour les bâtiments qui veulent entrer dans le Main.
3. Les aires de stationnement suivantes sont affectées aux bâtiments astreints à arborer la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 1 :
   a) rive gauche,
   aire de stationnement du p.k. 494,60 au p.k. 494,90 ;
   b) rive droite,
   aire de stationnement du p.k. 497,48 au p.k. 497,80.

Article 14.05

Bingen

1. La rade s'étend à Bingen, sur la rive gauche, du p.k. 524,20 au p.k. 528,50.

2. Les aires de stationnement suivantes sont affectées aux bâtiments, autres que ceux de la navigation par poussage non astreints à arborer une signalisation visée à l'article 3.14 :
   aires de stationnement du p.k. 524,90 au p.k. 525,60,
   du p.k. 527,55 au p.k. 527,97,
   du p.k. 528,20 au p.k. 528,50.

3. L'aire de stationnement suivante est affectée aux bâtiments de la navigation par poussage non astreints à arborer une signalisation visée à l'article 3.14 :
   aire de stationnement le long de la digue du port dans le chenal de Kempten du p.k. 526,20 au p.k. 526,60.
4. L'aire de stationnement suivante est affectée aux bâtiments, autres que ceux de la navigation par poussage, astreints à arborer la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 1 :
   aire de stationnement le long de la digue du port dans le chenal de Kempten du p.k. 526,90 au p.k. 527,30.
5. L'aire de stationnement suivante est affectée aux bâtiments de la navigation par poussage astreints à arborer la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 1 :
   aire de stationnement le long de la digue du port dans le chenal de Kempten du p.k. 526,70 au p.k. 526,90.
6. L'aire de stationnement suivante est affectée aux bâtiments astreints à arborer une signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 2 ou 3 :
   aire de stationnement le long de l'Ilmenaue du p.k. 524,20 au p.k. 524,70.

Article 14.06

Bad Salzig

1. La rade s'étend à Bad Salzig, sur la rive gauche, du p.k. 564,00 au p.k. 567,60.

2. Les aires de stationnement suivantes sont affectées aux bâtiments non astreints à arborer une signalisation visée à l'article 3.14 :

   Aire de stationnement du p.k. 564,00 au p.k. 565,70.

3. L'aire de stationnement suivante est affectée aux bâtiments, autres que ceux de la navigation par poussage, astreints à arborer la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 1 :

   Aire de stationnement du p.k. 566,20 au p.k. 566,70.

4. L'aire de stationnement suivante est affectée aux bâtiments de la navigation par poussage astreints à arborer la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 1 :

   Aire de stationnement du p.k. 566,70 au p.k. 567,00.

5. L'aire de stationnement suivante est affectée aux bâtiments astreints à arborer une signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 2 ou 3 :

   Aire de stationnement du p.k. 567,10 au p.k. 567,60.

6. Par dérogation aux dispositions de l'article 10.01, chiffre 2, les bâtiments peuvent naviguer dans les limites de la rade aussi longtemps que la marque de crue II n'est dépassée qu'à une des échelles de référence de Caub ou de Coblence.

Article 14.07

Coblence

1. La rade s'étend à Coblence, sur la rive droite, du p.k. 592,15 au p.k. 593,65.
2. L'aire de stationnement suivante est affectée aux bâtiments, autres que ceux de la navigation par poussage, non astreints à arborer la signalisation visée à l'article 3.14 :
   aire de stationnement du p.k. 592,15 au p.k. 592,80.
3. L'aire de stationnement suivante est affectée aux bâtiments de la navigation par poussage non astreints à arborer une signalisation visée à l'article 3.14 :
   aire de stationnement du p.k. 592,80 au p.k. 593,40.
4. L'aire de stationnement suivante est affectée aux bâtiments astreints à arborer la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 1 :
   aire de stationnement du p.k. 593,40 au p.k. 593,65.

Article 14.08

Andernach

1. La rade s'étend à Andernach, sur la rive gauche, du p.k. 611,95 au p.k. 612,80 et du p.k. 613,80 au p.k. 614,00.

2. Les aires de stationnement suivantes sont affectées aux bâtiments non astreints à arborer une signalisation visée à l'article 3.14 :
   aire de stationnement du p.k. 611,95 au p.k. 612,80.

   Toufefois, les bâtiments astreints à arborer la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 1, peuvent décharger au p.k. 612,40, au poste de transbordement de carburants de la firme E. Doetsch.

3. Devant le poste de chargement du p.k. 612,52 (bande transporteuse) les bâtiments ne doivent pas stationner bord à bord à plus de deux de front.

4. L'aire de stationnement suivante est affectée aux bâtiments astreints à arborer la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 1 :
   aire de stationnement du p.k. 613,80 au p.k. 614,00.

Article 14.09

Wesseling

1. La rade s'étend à Wesseling, sur la rive gauche, du p.k. 668,80 au p.k. 672,80, avant Köln-Godorf.

2. Les aires de stationnement suivantes sont affectées aux bâtiments non astreints à arborer la signalisation visée à l'article 3.14 et qui veulent charger ou décharger ou qui ont chargé ou déchargé à Wesseling ou à Köln-Godorf :
   aires de stationnement
   du p.k. 669,65 au p.k. 670,10,
   du p.k. 670,34 au p.k. 670,45,
   du p.k. 670,60 au p.k. 670,75,
   du p.k. 670,85 au p.k. 671,00.

3. L'aire de stationnement suivante est affectée aux bâtiments astreints à arborer la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 1, et qui veulent charger ou décharger ou qui ont chargé ou déchargé à Wesseling ou à Köln-Godorf :
   aire de stationnement du p.k. 671,00 au p.k. 671,35.

4. L'aire de stationnement suivante est affectée aux bâtiments astreints à arborer la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 2, et qui veulent charger ou décharger ou qui ont chargé ou déchargé à Wesseling ou à Köln-Godorf :
   aire de stationnement du p.k. 671,65 au p.k. 671,80.

5. Les aires de stationnement suivantes sont affectées aux bâtiments non astreints à arborer la signalisation visée à l'article 3.14 et aux bâtiments astreints à arborer la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 1, qui veulent charger ou décharger ou qui ont chargé ou déchargé à Wesseling ou à Köln-Godorf :
   aires de stationnement
   du p.k. 668,80 au p.k. 669,20
   du p.k. 672,30 au p.k. 672,80.

Article 14.10

Duisburg-Ruhrort

1. La rade s'étend à Duisburg-Ruhrort du p.k. 769,30 au p.k. 794,55.

2. Les aires de stationnement suivantes sont affectées aux bâtiments non astreints à arborer une signalisation visée à l'article 3.14 :
   aire de stationnement "Alsum"
   du p.k. 788,70 au p.k. 789,99, uniquement pour les bâtiments assurant le trafic avec les ports de Schwelgern, Walsum-Sud et Walsum-Nord.

3. Les aires de stationnement suivantes sont affectées aux bâtiments, autres que ceux de la navigation par poussage non astreints à arborer une signalisation visée à l'article 3.14 :
   a) rive gauche
      i. aire de stationnement "Friemersheim"
         du p.k. 770,70 au p.k. 772,30 ;
      ii. aire de stationnement de "Rheinhausen"
         du p.k. 773,85 au p.k. 774,15, uniquement pour les bâtiments vides assurant le trafic avec le port de Rheinhausen ;
      iii. aire de stationnement "Hochemmerich"
         du p.k. 775,60 au p.k. 777,60, uniquement pour les bâtiments chargés ;
      iv. aire de stationnement "Homberg"
         du p.k. 778,10 au p.k. 778,30,
         du p.k. 778,40 au p.k. 778,65,
         du p.k. 778,65 au p.k. 780,00,
         du p.k. 780,00 au p.k. 780,45, uniquement pour les bâtiments vides et ceux qui doivent y subir des réparations ;
      v. aire de stationnement "Homberger Ort"
         du p.k. 781,75 au p.k. 782,50 ;
      vi. aire de stationnement "Orsoy"
         du p.k. 792,85 au p.k. 793,20, uniquement pour les bâtiments assurant le trafic avec le port rhénan d'Orsoy et les ports de Schwelgern, Walsum-Sud et Walsum-Nord,
         du p.k. 793,80 au p.k. 793,90, uniquement pour les bâtiments assurant le trafic avec le port rhénan d'Orsoy ;

   b) rive droite
      i. aire de stationnement "Rheinlust"
         du p.k. 770,70 au p.k. 771,60, uniquement pour les bâtiments assurant le trafic avec le port de Mannesmann, les ports de Hochfeld et le port de Rheinhausen ;
      ii. aire de stationnement de "Hochfelder Längskribbe"
         du p.k. 773,30 au p.k. 774,00, uniquement pour les bâtiments assurant le trafic avec les ports de Hochfeld et le port de Rheinhausen ;
      iii. aire de stationnement "Schreckling"
         du p.k. 778,50 au p.k. 779,60, uniquement pour les bâtiments vides ;
      iv. aire de stationnement "Luftball"
         du p.k. 781,34 au p.k. 781,54, uniquement pour les bâtiments à moteurs ne stationnant que pour une courte durée et non en instance de chargement,
         du p.k. 781,54 au p.k. 783,40, uniquement pour les bâtiments vides ;
      v. aire de stationnement "Unterhalb der Baerler Brücke"
         du p.k. 787,00 au p.k. 787,50,
      vi. aire de stationnement "Walsum"
         du p.k. 790,58 au p.k. 791,00.

4. L'aire de stationnement suivante est affectée aux bâtiments qui veulent charger ou décharger ou qui ont chargé ou déchargé à l'aire de stationnement "Hochfeld" :

   aire de stationnement du p.k. 774,70 au p.k. 776,50.

5. Les aires de stationnement suivantes sont affectées sur la rive droite aux bâtiments, autres que ceux de la navigation par poussage, astreints à arborer la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 1 :

   a) aire de stationnement "Rheinlust"
      du p.k. 771,60 au p.k. 771,90, uniquement pour les bâtiments vides,
      du p.k. 772,40 au p.k. 772,90, uniquement pour les bâtiments chargés ;

   b) aire de stationnement "Baerler Brücke" du p.k. 785,35 au p.k. 786,20.

   Les bâtiments en cours d'allègement ne doivent utiliser que l'aire de stationnement "Baerler Brücke".

6. L'aire de stationnement suivante est affectée sur la rive gauche aux bâtiments astreints à arborer la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 2 :

   aire de stationnement "Friemersheim" du p.k. 769,80 au p.k. 770,00.

7. L'aire de stationnement suivante est affectée sur la rive gauche aux bâtiments astreints à arborer la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 3 :

   aire de stationnement "Friemersheim" du p.k. 769,40 au p.k. 769,70.

8. L'aire de stationnement suivante est affectée aux bâtiments de la navigation par poussage non astreints à arborer une signalisation visée à l'article 3.14 :

   a) rive gauche
      i. aire de stationnement "Friemersheim"
         du p.k. 770,10 au p.k. 770,70,
         du p.k. 772,70 au p.k. 773,20 ;
      ii. aire de stationnement "Homberger Ort"
         du p.k. 782,50 au p.k. 784,00 ;
      iii. aire de stationnement "Orsoy"
         du p.k. 788,90 au p.k. 792,05,
         du p.k. 794,30 au p.k. 794,55, uniquement pour les bâtiments assurant le trafic avec le port rhénan d'Orsoy ;

   b) rive droite
      i. aire de stationnement "Schreckling"
         du p.k. 777,80 au p.k. 778,30 ;
      ii. aire de stationnement "Unterhalb der Baerler Brücke"
         du p.k. 787,50 au p.k. 788,00.

9. Les aires de stationnement suivantes sont affectées aux bâtiments de la navigation par poussage astreints à arborer la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 1 :

   a) rive gauche
      aire de stationnement "Friemersheim" du p.k. 772,30 au p.k. 772,70 ;

   b) rive droite
      aire de stationnement "Unterhalb der Baerler Brücke" du p.k. 786,20 au p.k. 786,60.

Article 14.11

Ports de stationnement nocturne Boven-Rijn et Waal

1. Dans les ports de stationnement nocturne de Lobith (p.k. 863,40), IJzendoorn (p.k. 907,80) et Haaften (p.k. 936,00), à moins d'une autorisation de l'autorité compétente, il est interdit :
   a) de charger ou de décharger des bâtiments ;
   b) de déposer des marchandises ou d'autres objets sur la rive ou sur un débarcadère ;
   c) de dégazer des citernes ;
   d) d'embarquer ou de débarquer des passagers ;
   e) d'entrer avec des engins ou installations flottants ;
   f) d'entrer avec des bâtiments astreints à arborer la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 2 ou 3 ;
   g) de stationner durant plus de trois jours consécutifs ;
   h) de stationner de nouveau au cours des douze heures suivant la fin de la période visée à la lettre g) ;
   i) d'accoster avec l'arrière vers la rive ;
   j) d'accoster aux débarcadères avec des convois d'une longueur supérieure à 135 m.

2. Le conducteur doit communiquer immédiatement au poste de trafic Nijmegen (port de stationnement nocturne Lobith) ou de Tiel (port de stationnement nocturne IJzendoorn et Haaften) l'aire de stationnement choisie dans les ports de stationnement nocturne ainsi que son départ de ces ports.

3. L'autorité compétente peut donner des instructions complémentaires ou dérogatoires aux dispositions du présent article.

Les pages 93 à 96 sont vides, car les articles 14.12 et 14.13 sont supprimés.

TROISIEME PARTIE

DISPOSITIONS RELATIVES A L'ENVIRONNEMENT

CHAPITRE 15

PROTECTION DES EAUX ET ELIMINATION DES DECHETS SURVENANT A BORD DES BATIMENTS

Article 15.01

Définitions et application

1. Les définitions de l'article 1 de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI) et des articles 5.01 et 8.01 de son annexe 2 sont applicables au présent chapitre.

2. Les modalités d'application des dispositions du présent chapitre sont réglées dans la CDNI.

Article 15.02

Devoir général de vigilance

Le conducteur, les autres membres d'équipage et les autres personnes se trouvant à bord, sont tenus de montrer toute la vigilance que commandent les circonstances, afin d'éviter la pollution de la voie d'eau, de limiter au maximum la quantité de déchets et d'eaux usées survenant à bord et d'éviter autant que possible tout mélange de différentes catégories de déchets.

Article 15.03

Interdiction de déversement et de rejet

1. Il est interdit de jeter, de déverser ou de laisser s'écouler dans la voie d'eau à partir des bâtiments, des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment, des slops, des ordures ménagères, des boues de curage et d'autres déchets spéciaux, des parties de cargaison ainsi que des déchets liés à la cargaison.

2. Les exceptions à cette interdiction ne sont autorisées que conformément à la CDNI.

3. Sans préjudice des dispositions de la CDNI, en cas de déversement accidentel de déchets visés au chiffre 1 ou de menace d'un tel déversement, le conducteur doit aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches en indiquant aussi exactement que possible la nature, la quantité et l'endroit du déversement.

Article 15.04

Collecte et traitement à bord des déchets

1. Le conducteur doit assurer la collecte séparée à bord des déchets visés à l'article 15.03, chiffre 1, à l'exception des parties de cargaison et des déchets liés à la cargaison, dans les récipients prévus à cet effet et la collecte des eaux de fond de cale dans les cales des salles des machines. Les récipients doivent être stockés à bord de telle manière que toute fuite de marchandise puisse être facilement constatée et empêchée à temps.

2. Il est interdit
   a) d'utiliser des réservoirs mobiles stockés sur le pont comme réservoirs de collecte des huiles usées,
   b) de brûler les déchets à bord,
   c) d'introduire dans la cale des salles des machines des produits de nettoyage dissolvant l'huile ou la graisse ou à action émulsifiante. Sont exceptés les produits qui ne rendent pas plus difficile l'épuration des eaux de cale par les stations de réception.

Article 15.05

Carnet de contrôle des huiles usées, dépôt aux stations de réception

1. Chaque bâtiment motorisé qui utilise du gazole, doit avoir à son bord un carnet de contrôle des huiles usées valable, délivré par une autorité compétente selon le modèle de l'annexe 10. Ce carnet de contrôle doit être conservé à bord. Après son renouvellement, le carnet précédent doit être conservé à bord six mois au moins après la dernière inscription.

2. Les déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment, les slops et les autres déchets spéciaux, doivent être déposés, contre justificatif, dans les stations de réception agréées par les autorités compétentes à des intervalles réguliers, déterminés par l'état et l'exploitation du bâtiment. Ce justificatif consiste en une mention portée dans le carnet des huiles usées par la station de réception.

3. Tout bâtiment qui, en vertu de dispositions valables en dehors du Rhin, est muni d'autres documents relatifs au dépôt des déchets liés à l'exploitation du bateau, doit pouvoir apporter la preuve du dépôt des déchets en dehors du Rhin, par ces autres documents. Est considéré également comme preuve à cet effet le registre des hydrocarbures prévu par la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Marpol).

4. Les ordures ménagères et les boues de curage doivent être déposées aux stations de réception prévues à cet effet.

Article 15.06[1]

Obligation de vigilance lors de l'avitaillement

1. Lors de l'avitaillement en combustibles ou en lubrifiants, le conducteur est tenu de s'assurer que
   a) la quantité à avitailler est comprise dans la limite des zones lisibles du dispositif de jaugeage,
   b) lors d'un remplissage individuel des réservoirs à combustible, les vannes d'arrêt se trouvant dans les tuyauteries de raccordement des réservoirs à combustible entre elles sont fermées,
   c) la procédure d'avitaillement est surveillée et
   d) une des installations visées à l'article 8.05, chiffre 10, lettre a), de l'ES-TRIN est utilisée.

2. Le conducteur est en outre tenu de s'assurer que les personnes de la station d'avitaillement et du bâtiment responsables de la procédure d'avitaillement se sont accordées sur les points suivants avant le début des opérations d'avitaillement :
   a) la garantie du bon fonctionnement du système visé à l'article 8.05, chiffre 11, de l'ES-TRIN,
   b) une liaison phonique entre le bateau et la station d'avitaillement,
   c) la quantité à avitailler par réservoir à combustible et le débit de remplissage, en particulier par rapport à de possibles problèmes d'évacuation de l'air des réservoirs à combustible,
   d) l'ordre de remplissage des réservoirs à combustible et
   e) la vitesse de navigation en cas d'avitaillement en cours de voyage.

3. Le conducteur d'un bateau avitailleur n'est autorisé à commencer la procédure d'avitaillement qu'après concertation sur les points fixés au chiffre 2.

Article 15.07[1]

Obligation de vigilance lors de l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL)
(Annexe 3 Croquis 62)

1. Les prescriptions de l'article 15.06, chiffre 1, lettres a) et b) et chiffre 2, lettres a) et e) ne s'appliquent pas lors de l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL).

2. L'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) en cours de voyage, durant le transbordement de marchandises et durant l'embarquement et le débarquement de passagers n'est pas permis.

3. L'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) ne doit avoir lieu qu'aux endroits désignés par l'autorité compétente.

---

[1] Les articles 15.06 et 15.07 ont été adoptés définitivement (Résolution 2018-I-9).

4. Seuls doivent être présents dans la zone d'avitaillement les membres d'équipage du bâtiment à avitailler, le personnel de la station d'avitaillement ou des personnes ayant obtenu une autorisation de l'autorité compétente.

5. Avant de débuter l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL), le conducteur du bâtiment à avitailler est tenu de s'assurer :
   a) que le bâtiment à avitailler est amarré d'une manière telle que les câbles, notamment les câbles électriques et la connexion des mises à la terre ainsi que les tuyaux flexibles ne puissent subir une déformation due à la traction et que l'on puisse libérer rapidement les bâtiments en cas de danger ;
   b) qu'une liste de contrôle pour l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) des bâtiments arborant la marque d'identification visée à l'article 2.06 conforme au Standard défini par la CCNR ait été remplie et signée par lui-même ou par une personne mandatée par lui, et par la personne responsable de la station d'avitaillement et que la réponse à toutes les questions figurant dans la liste soit « oui ». Les questions non pertinentes sont à rayer. Si toutes les questions ne peuvent recevoir de réponse positive, l'avitaillement n'est autorisé qu'avec l'autorisation de l'autorité compétente ;
   c) que toutes les autorisations requises ont été obtenues.

6. La liste de contrôle visée au chiffre 5, lettre b) doit :
   a) être remplie en deux exemplaires,
   b) être disponible au moins dans une langue comprise par les personnes visées au chiffre 5, lettre b) ci-dessus et
   c) être conservée à bord du bâtiment durant 3 mois.

7. Pendant l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL), le conducteur est tenu de s'assurer en permanence que
   a) toutes les dispositions sont prises pour éviter les fuites de gaz naturel liquéfié (GNL) ;
   b) la pression et la température du réservoir à combustible de gaz naturel liquéfié (GNL) restent dans les conditions normales d'exploitation ;
   c) le niveau de remplissage du réservoir à combustible de gaz naturel liquéfié (GNL) reste entre les niveaux autorisés ;
   d) des mesures relatives à la mise à la terre du bâtiment à avitailler et de la station d'avitaillement sont prises conformément à la méthode prévue dans le manuel d'exploitation.

8. Pendant l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL),
   a) le bâtiment à avitailler doit porter, en complément de la marque d'identification visée à l'article 2.06, un panneau visible par les autres bâtiments et signalant l'interdiction de stationner à moins de 10,00 m conformément à l'article 3.33. La dimension du côté du carré de ce panneau doit être d'au moins 60 cm ;
   b) le bâtiment à avitailler doit porter, en complément de la marque d'identification visée à l'article 2.06, à un endroit visible par les autres bâtiments, le panneau A.9 qui interdit de créer des remous (Annexe 7). La dimension du plus grand côté doit être d'au moins 60 cm ;
   c) de nuit, les panneaux doivent être éclairés de façon à être parfaitement visibles des deux côtés du bâtiment.

9. Après l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) sont nécessaires :
   a) une vidange intégrale des tuyauteries d'avitaillement en gaz naturel liquéfié jusqu'au réservoir à combustible de gaz naturel liquéfié (GNL) ;
   b) une fermeture des vannes, une déconnexion des tuyaux flexibles et des câbles entre le bâtiment et la station d'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) ;
   c) une notification à l'autorité compétente de la fin de l'avitaillement.

Article 15.08[1]

Collecte, dépôt et réception des déchets liés à la cargaison

1. Lors du déchargement des restes, ainsi que du dépôt et de la réception de déchets liés à la cargaison, le conducteur est tenu de respecter les prescriptions de la partie B du règlement d'application de la CDNI.

2. Tout bâtiment qui a été déchargé sur le Rhin doit avoir à son bord pour chaque déchargement une attestation de déchargement valable conforme au modèle de l'appendice IV de l'annexe 2 de la CDNI. Sauf exception prévue par la CDNI, l'attestation doit être conservée à bord au moins six mois après sa délivrance.

Article 15.09[1]

Peinture et nettoyage externe des bateaux

Il est interdit d'enduire d'huile ou de nettoyer le bordé extérieur des bateaux avec des produits dont le déversement dans l'eau est interdit.

[1] Les articles 15.08 et 15.09 ont été adoptés définitivement (Résolution 2018-I-9).

A N N E X E S

Annexe 1

LETTRE OU GROUPE DE LETTRES DISTINCTIF DU PAYS DU PORT D'ATTACHE OU DU LIEU D'IMMATRICULATION DES BÂTIMENTS

(Liste indicative)

A	:	AUTRICHE
B	:	BELGIQUE
BG	:	BULGARIE
BIH	:	BOSNIE-HERZEGOVINE
BY	:	BIELORUSSIE
CH	:	SUISSE
CZ	:	REPUBLIQUE TCHEQUE
D	:	ALLEMAGNE
F	:	FRANCE
FI	:	FINLANDE
HR	:	CROATIE
HU	:	HONGRIE
I	:	ITALIE
L	:	LUXEMBOURG
LT	:	LITUANIE
MD	:	REPUBLIQUE DE MOLDAVIE
MLT	:	MALTE
N	:	PAYS-BAS
NO	:	NORVEGE
P	:	PORTUGAL
PL	:	POLOGNE
R	:	ROUMANIE
RUS	:	FEDERATION DE RUSSIE
SE	:	SUEDE
SI	:	SLOVENIE
SRB	:	SERBIE
SK	:	SLOVAQUIE
UA	:	UKRAINE

Annexe 2

(sans objet)

Annexe 3

SIGNALISATION DES BATIMENTS

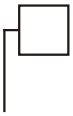
I. Généralités

1. Les croquis ci-après n'ont qu'un caractère indicatif ; il convient de se référer au texte du règlement, qui seul fait foi.

2. Les convois poussés, dont les dimensions maximales ne dépassent pas 110 m sur 12 m sont considérés comme bâtiments motorisés isolés de même longueur.

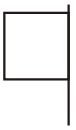
3. Explications :

feu fixe
visible de tous
les côtés



feu fixe
sur un arc
d'horizon limité

feu
scintillant



pavillon ou panneau
d'une longueur et d'une
largeur de 1 m au moins

ballon

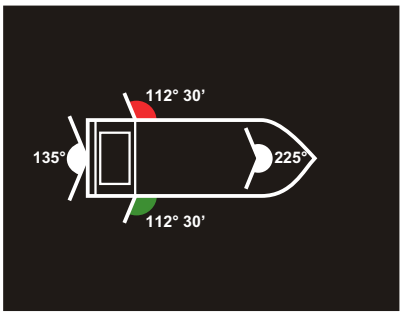
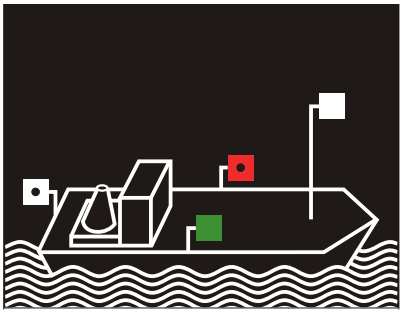
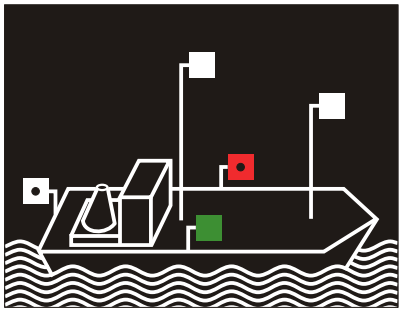
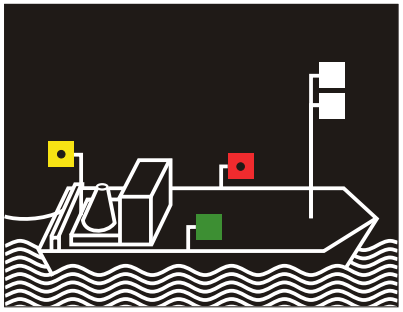
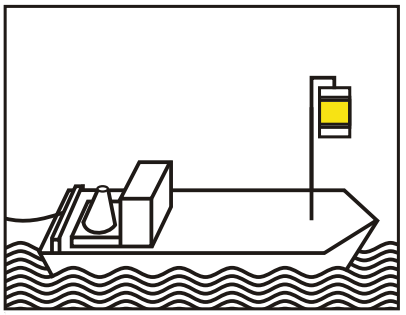
cylindre

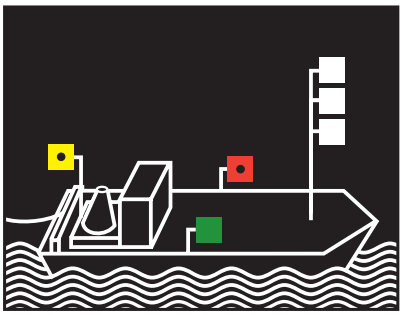
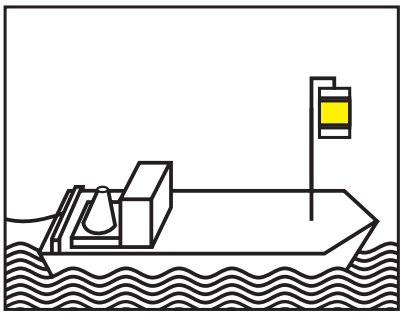
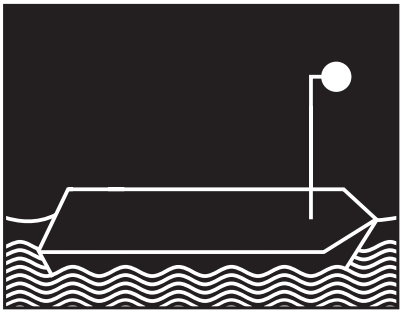
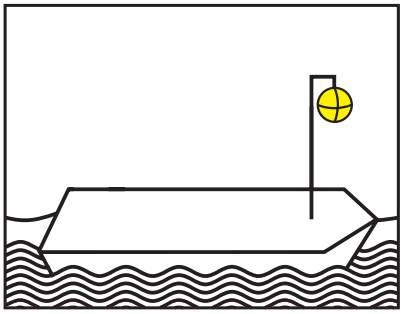
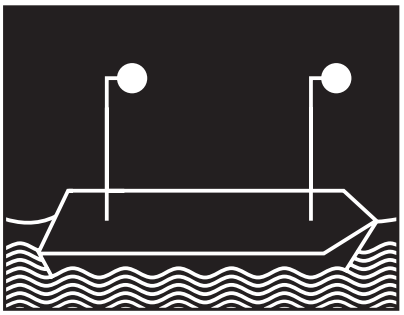
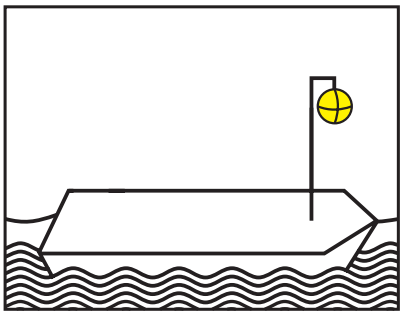
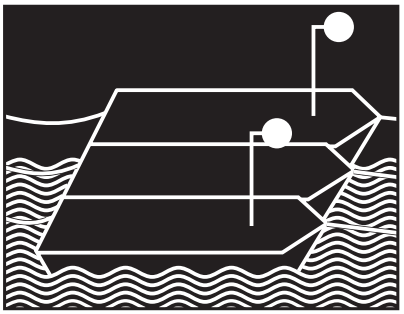
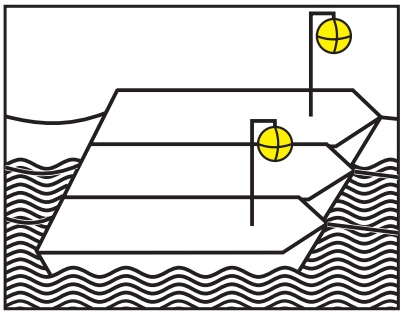
cône

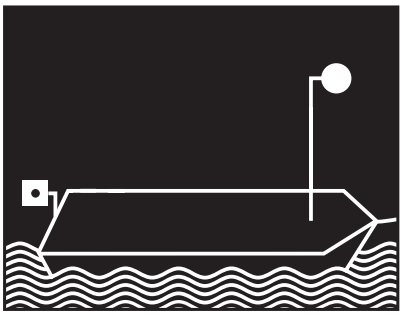
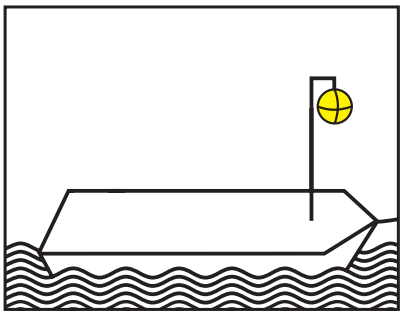
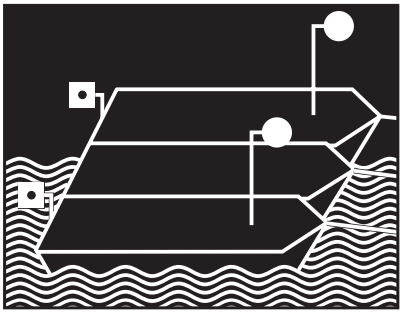
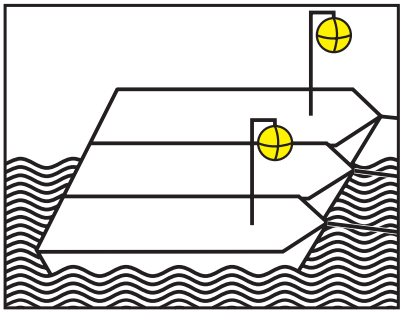
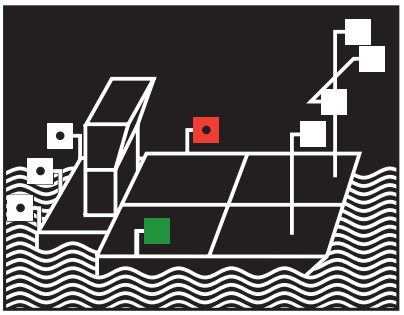
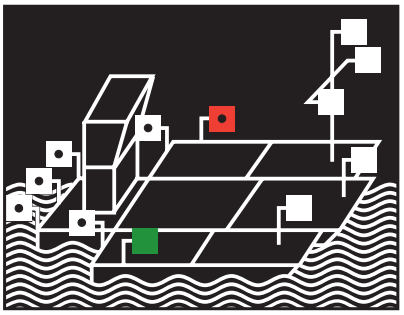
bicône

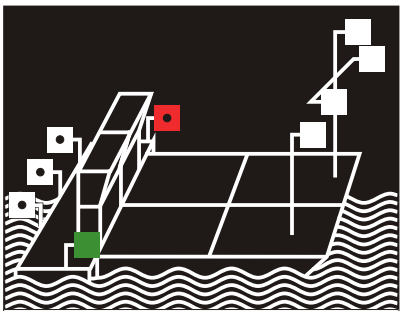
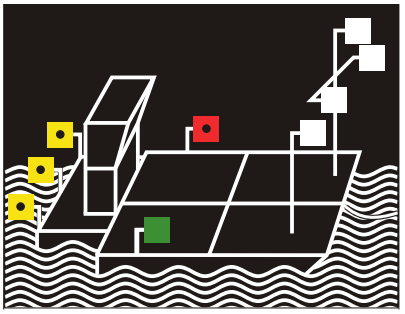
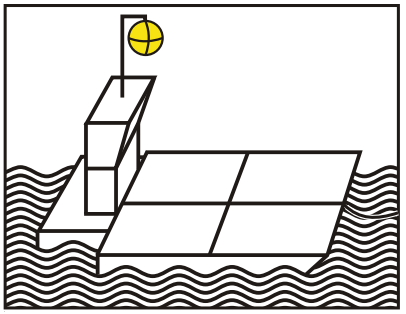
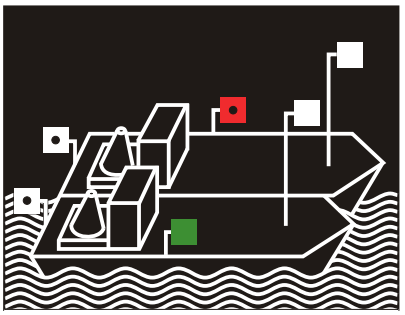
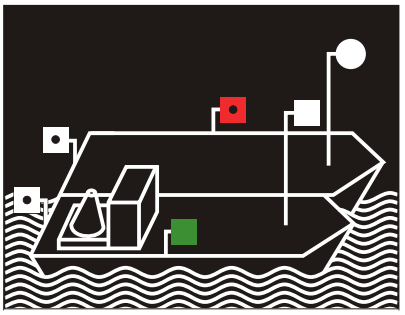
Un feu non visible pour l'observateur comporte au centre un point.

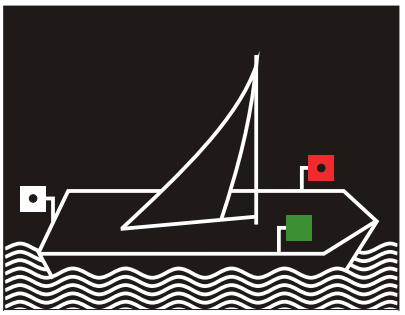
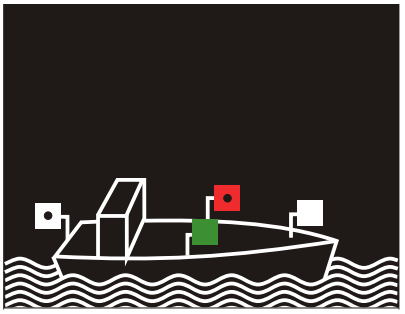
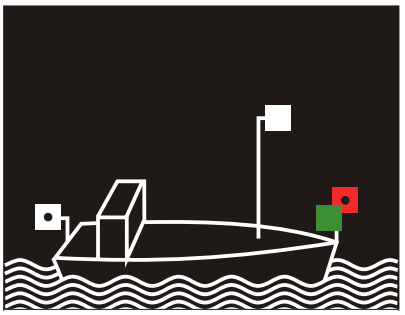
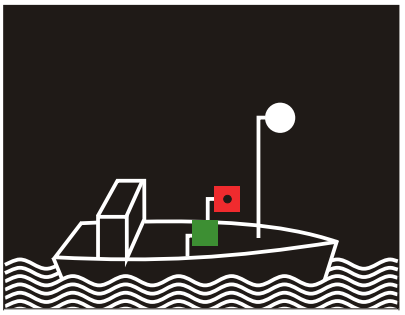
Les croquis sur fond noir représentent la signalisation de nuit.

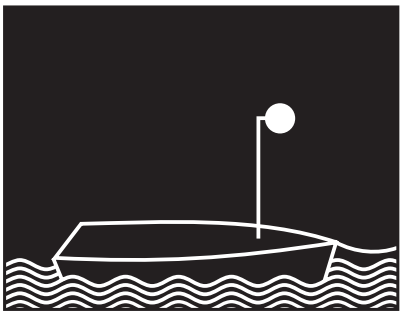
SIGNALISATION DE NUIT	CROQUIS	SIGNALISATION DE JOUR
	1	
Art. 3.01 Définitions et application ch. 1: arc d'horizon sur lequel le feu de mât, les feux de côté et le feu de poupe sont visibles		
	2	
Art. 3.08 Bâtiments motorisés isolés ch. 1: Longueur 110 m au plus		
	3	
Art. 3.08 Bâtiments motorisés isolés ch. 2: Longueur dépassant 110 m		
	4	
Art. 3.09 Convois remorqués ch. 1: Le bâtiment motorisé en tête du convoi, lorsqu'il n'y en a qu'un seul		

SIGNALISATION DE NUIT	CROQUIS	SIGNALISATION DE JOUR
	5	
Art. 3.09 Convois remorqués ch. 2: chacun des bâtiments motorisés en tête du convoi, lorsqu'il y en a plusieurs naviguant l'un à côté de l'autre		
	6	
Art. 3.09 Remorquage ch. 3: bâtiments remorqués		
	7	
Art. 3.09 Remorquage ch. 3 : lorsqu'une longueur du convoi dépasse 110 m		
	8	
Art. 3.09 Remorquage ch. 3, lettre b: lorsqu'une longueur du convoi comprend une rangée de plus de deux bâtiments accouplés		

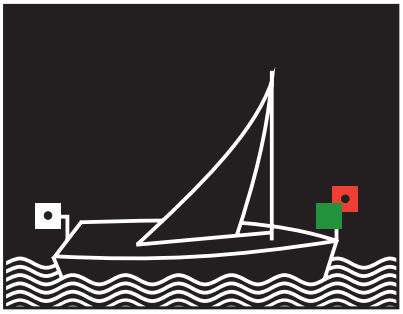
SIGNALISATION DE NUIT	CROQUIS	SIGNALISATION DE JOUR
	9	
Art. 3.09 Remorquage ch. 4: bâtiments remorqués en dernière longueur du convoi		
	10	
Art. 3.09 Remorquage ch. 4: plusieurs bâtiments remorqués en dernière longueur du convoi		
	11	
Art. 3.10 Convois poussés ch. 1: convoi poussé		
	12	
Art. 3.10 Convois poussés ch. 1 lettre c: outre le pousseur, deux bâtiments ou plus, visibles de l'arrière sur toute la longueur		

SIGNALISATION DE NUIT	CROQUIS	SIGNALISATION DE JOUR
	13	
Art. 3.10 Convois poussés ch. 2 : deux pousseurs		
	14	
Art. 3.10 Convois poussés ch. 3 et 4 : convois poussés remorqués		
	15	
Art. 3.11 Formation à couple ch. 1 : deux bâtiments motorisés		
	16	
Art. 3.11 Formation à couple ch. 1 : un bâtiment motorisé et un bâtiment non motorisé		

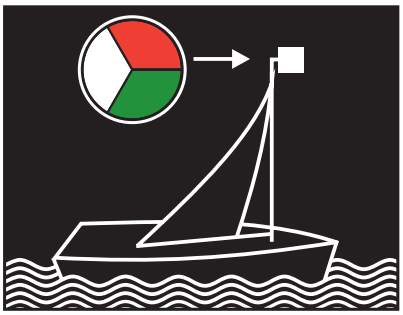
SIGNALISATION DE NUIT	CROQUIS	SIGNALISATION DE JOUR
	17	
Art. 3.12 Bâtiments à voile		
	18	
Art. 3.13 Menues embarcations ch. 1 lettres a, b et c : menues embarcations motorisées		
	19	
Art. 3.13 Menues embarcations ch. 1 lettres d, e et f : menues embarcations motorisées avec feux de côté placés l'un à côté de l'autre ou dans une même lanterne		
	20	
Art. 3.13 Menues embarcations ch. 1 lettre f : menues embarcations motorisées avec un feu visible de tous les côtés		

SIGNALISATION DE NUIT	CROQUIS	SIGNALISATION DE JOUR
	21	

Art. 3.13 Menues embarcations
ch. 3 : remorquées ou menées à couple

	22	

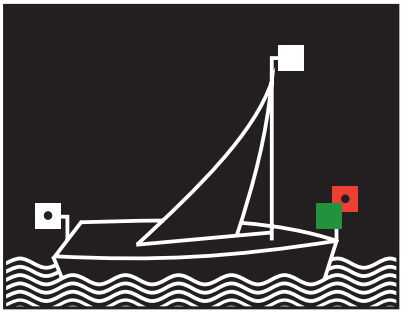
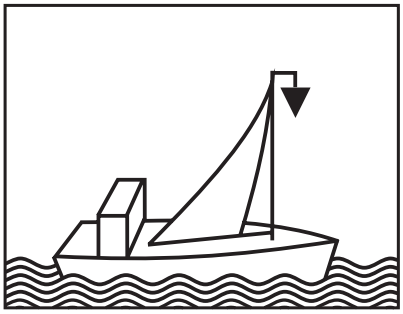
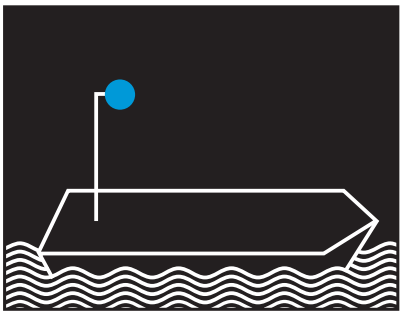
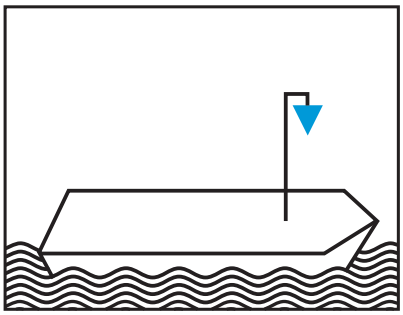
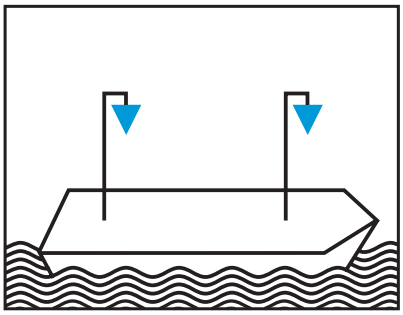
Art. 3.13 Menues embarcations
ch. 4 : à voile

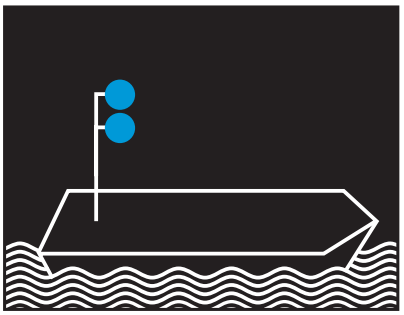
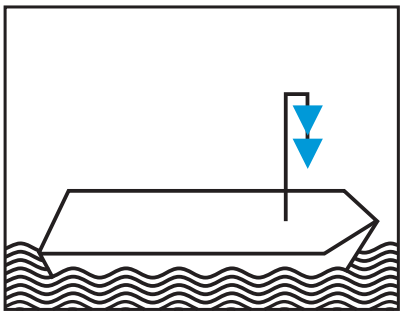
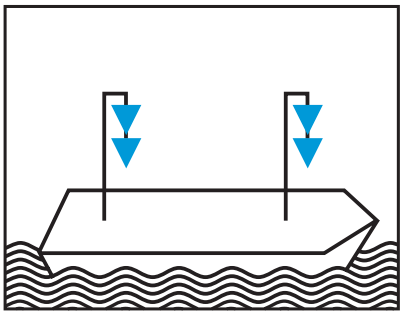
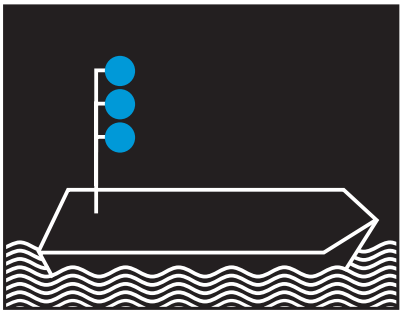
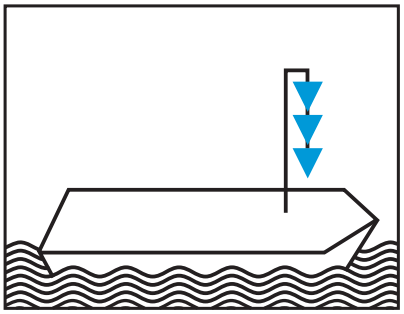
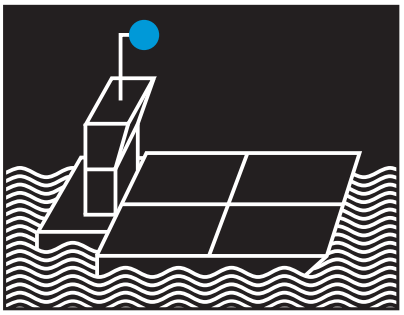
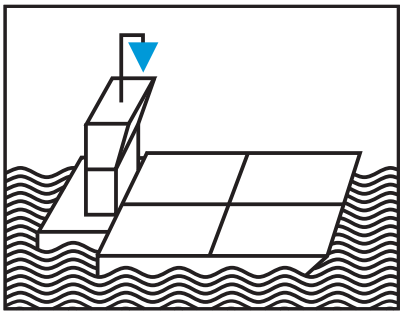
	23	

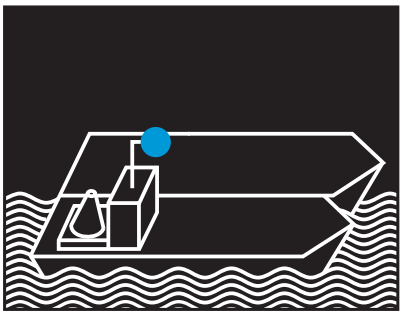
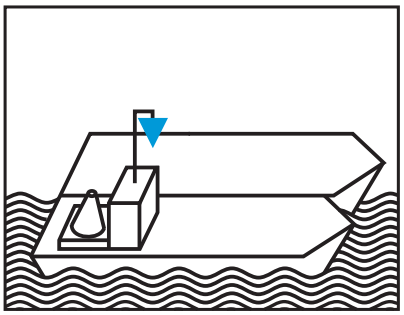
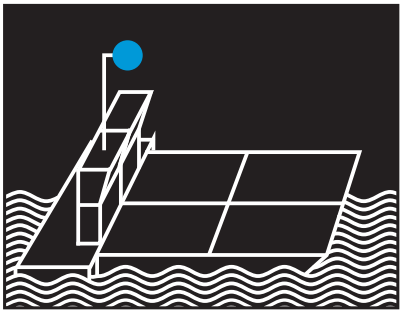
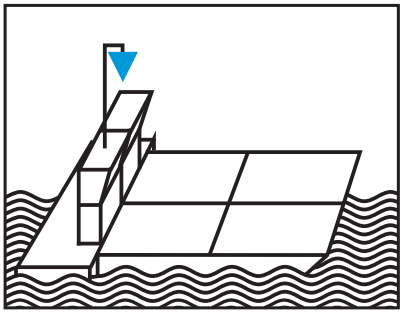
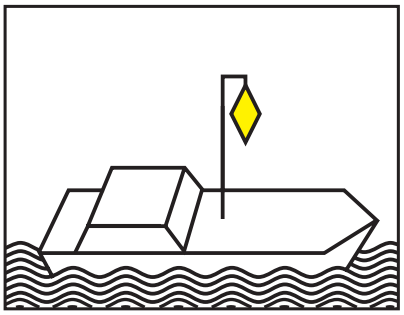
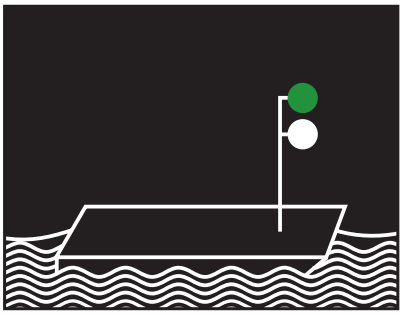
Art. 3.13 Menues embarcations
ch. 4 : à voile avec une même lanterne en haut du mât

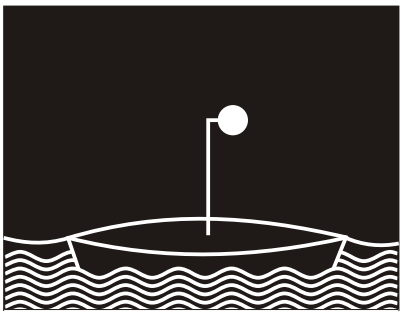
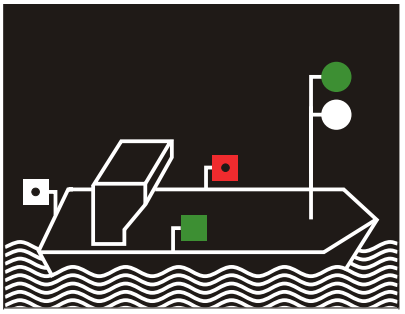
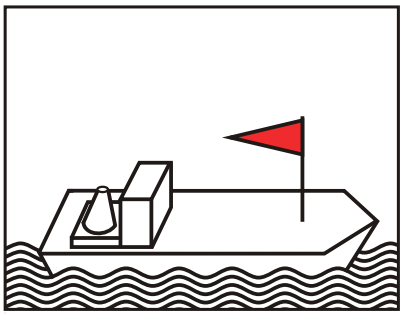
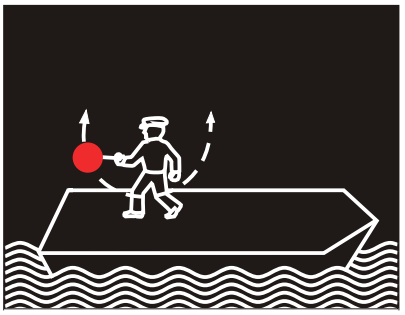
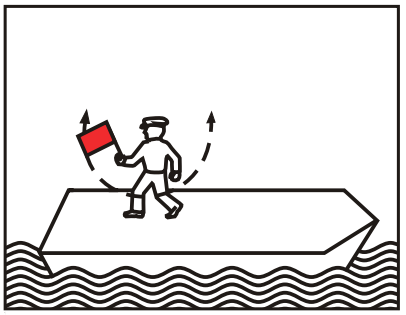
	24	

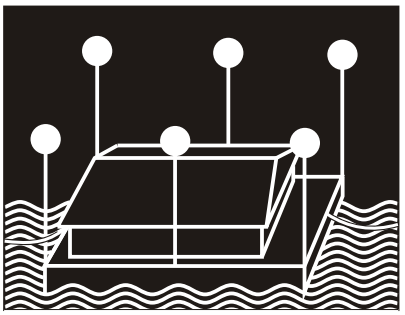
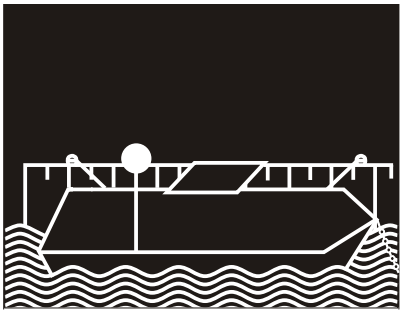
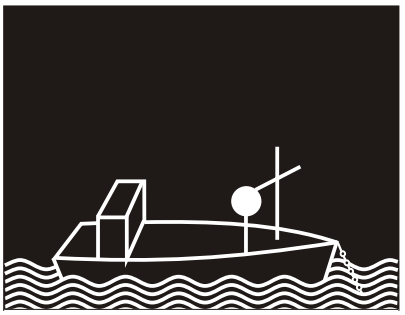
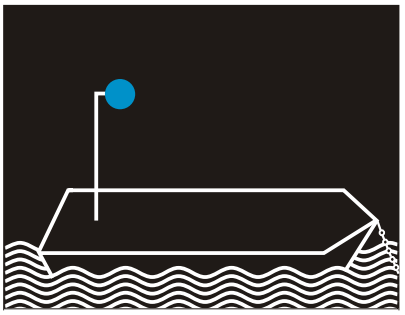
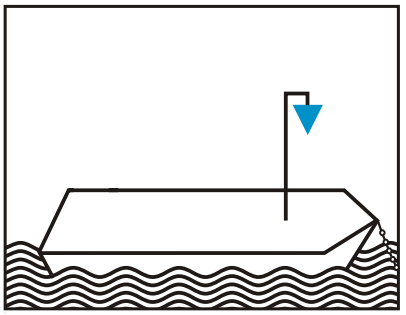
Art. 3.13 Menues embarcations
ch. 4 : à voile avec un feu visible de tous les côtés et montrant un second feu à l'approche d'autres bâtiments

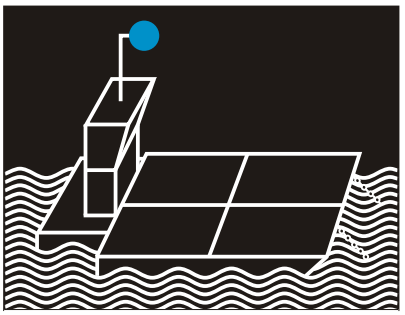
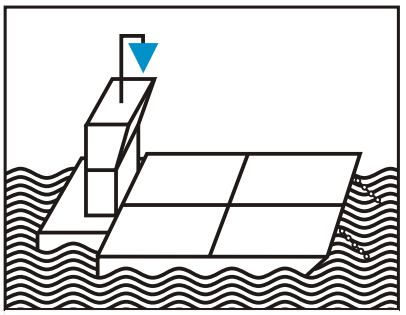
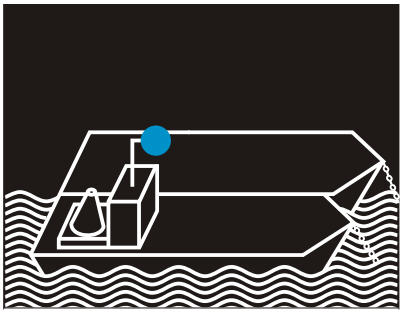
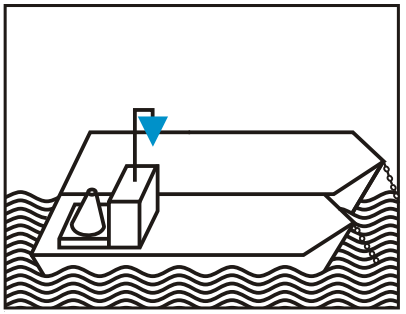
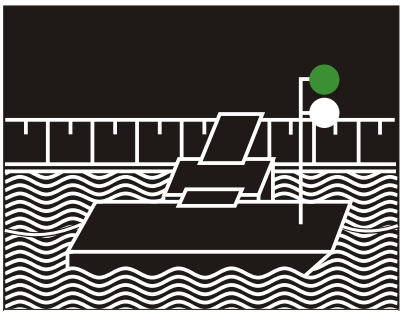
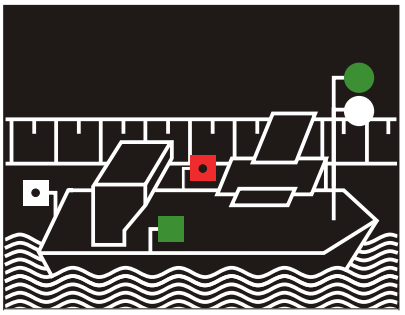
SIGNALISATION DE NUIT	CROQUIS	SIGNALISATION DE JOUR
	25	
Art. 3.13 Menues embarcations ch. 5 : naviguant isolément, propulsées ni par un moteur ni par des voiles		
	26	
Art. 3.13 Menues embarcations ch. 1 et 6 : à voile et utilisant simultanément un moteur		
	27a	
	27b	
Art. 3.14 Bâtiments effectuant certains transports de matières dangereuses ch. 1 : certaines matières inflammables visées à l'ADN		

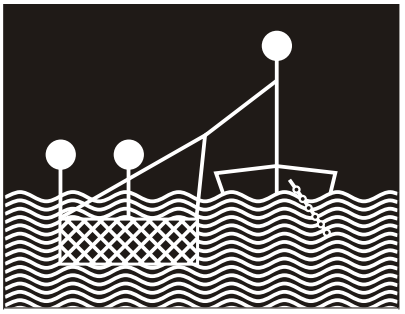
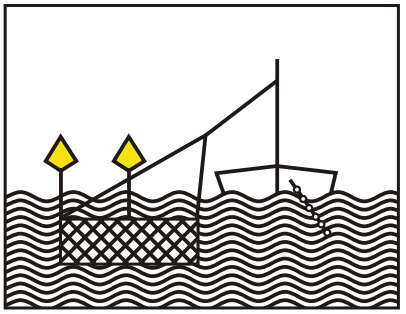
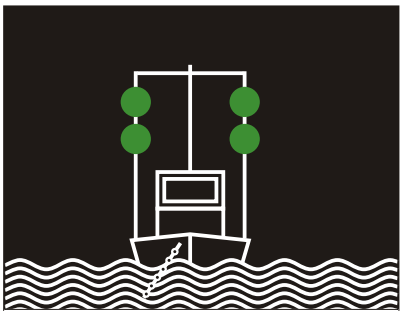
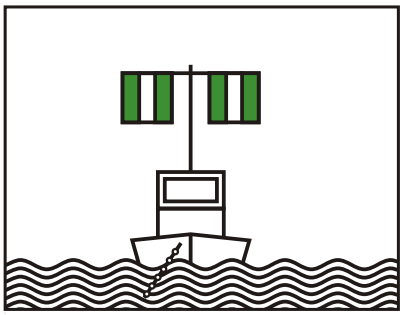
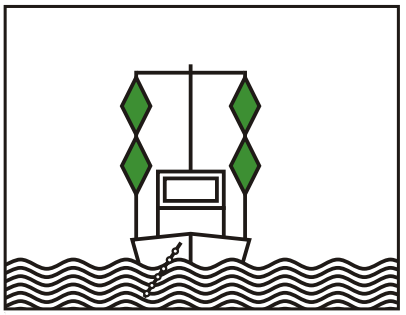
SIGNALISATION DE NUIT	CROQUIS	SIGNALISATION DE JOUR
	28a	
	28b	
Art. 3.14 Bâtiments effectuant certains transports de matières dangereuses ch. 2 : certaines matières nocives pour la santé visées à l'ADN		
	29	
Art. 3.14 Bâtiments effectuant certains transports de matières dangereuses ch. 3 : certaines matières explosives visées à l'ADN		
	30	
Art. 3.14 Bâtiments effectuant certains transports de matières dangereuses ch. 4 : convoi poussé		

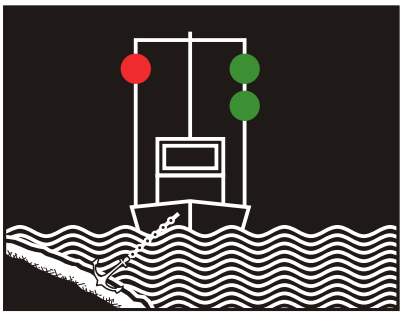
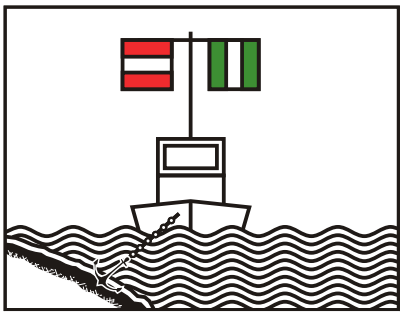
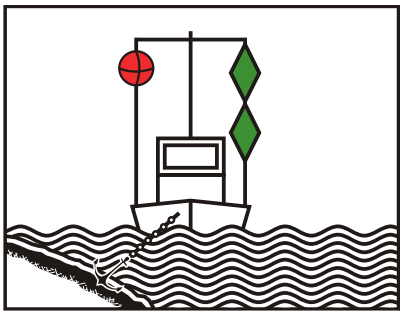
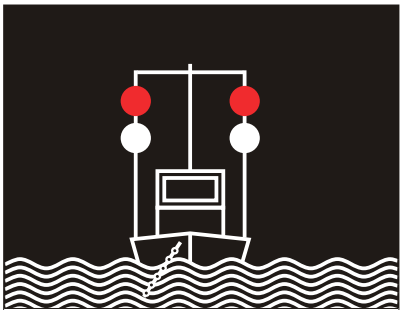
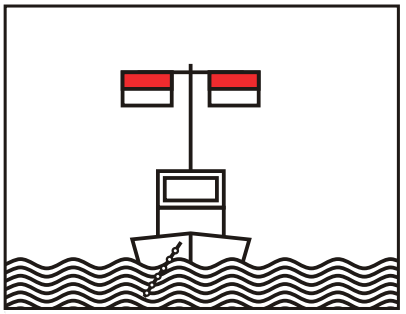
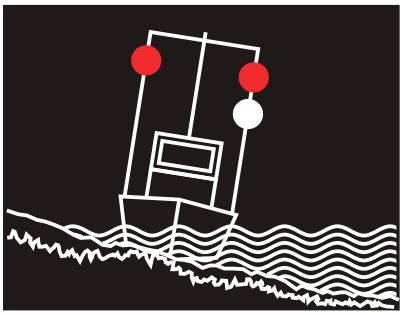
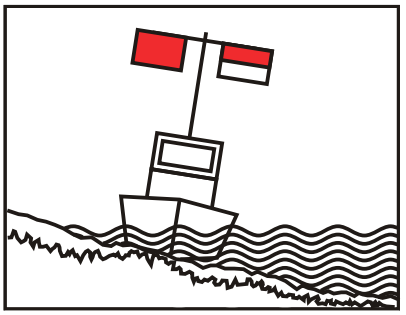
SIGNALISATION DE NUIT	CROQUIS	SIGNALISATION DE JOUR
	31	
Art. 3.14 Bâtiments effectuant certains transports de matières dangereuses ch. 4 : formations à couple		
	32	
Art. 3.14 Bâtiments effectuant certains transports de matières dangereuses ch. 5 : convois poussés propulsés par deux pousseurs		
	33	
Art. 3.15 Bâtiments admis au transport de plus de 12 passagers et dont la longueur est inférieure à 20 m		
	34	
Art. 3.16 Bacs ch. 1 : ne naviguant pas librement		

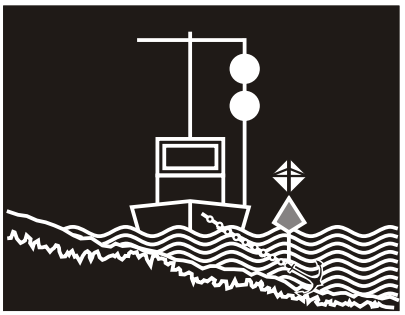
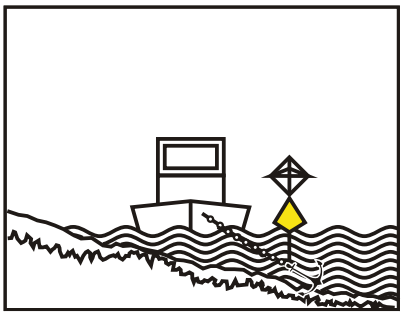
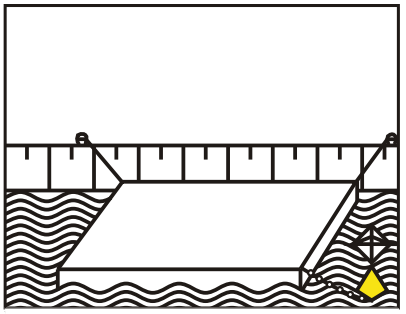
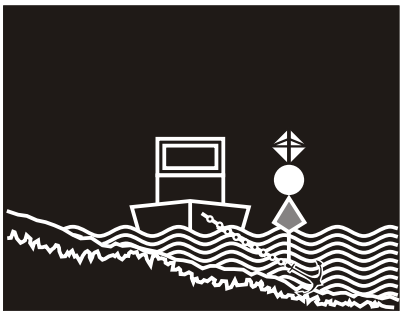
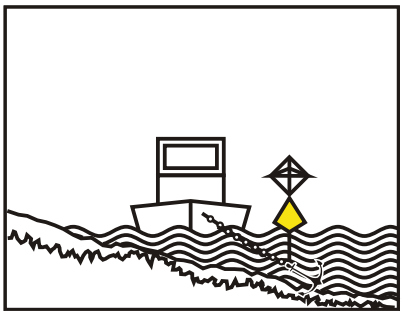
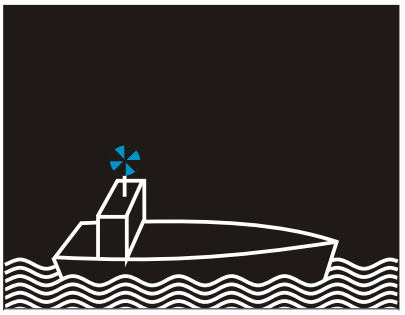
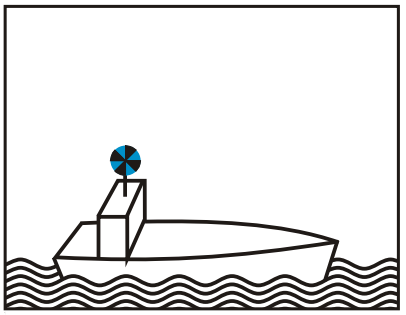
SIGNALISATION DE NUIT	CROQUIS	SIGNALISATION DE JOUR
	35	
Art. 3.16 Bacs ch. 2 : canot ou flotteur de tête d'un bac à câble longitudinal		
	36	
Art. 3.16 Bacs ch. 3 : naviguant librement		
	37	
Art. 3.17 Bâtiments jouissant d'une priorité de passage		
	38	
Art. 3.18 Bâtiments incapables de manoeuvre		

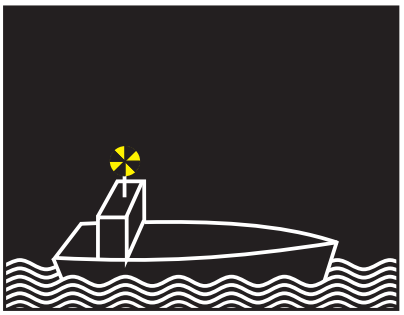
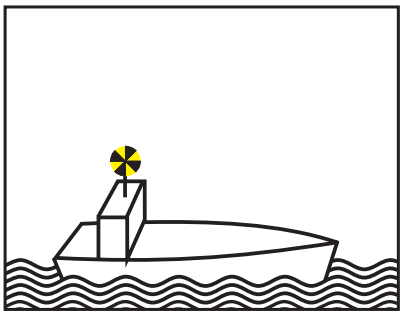
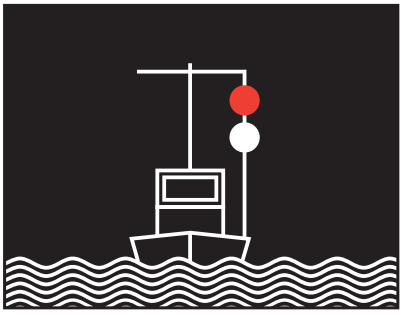
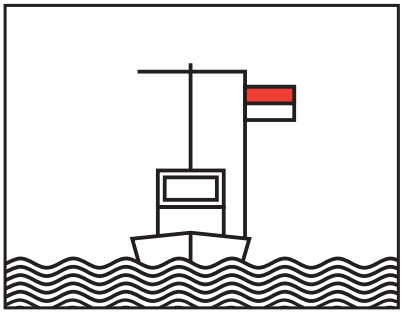
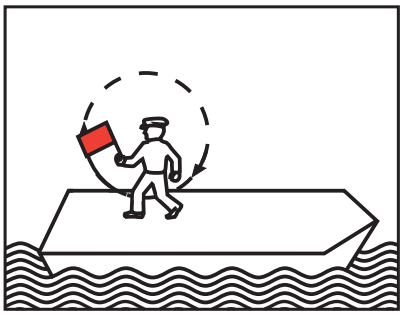
SIGNALISATION DE NUIT	CROQUIS	SIGNALISATION DE JOUR
	39	
Art. 3.19 Matériels flottants et établissements flottants		
	40	
Art. 3.20 Bâtiments en stationnement ch. 1 : bâtiments au travail, à l'exception des menues embarcations, des bacs et des engins flottants		
	41	
Art. 3.20 Bâtiments en stationnement ch. 2 : Menues embarcations à l'exception des canots de service		
	42	
Art. 3.21 Bâtiments en stationnement effectuant certains transports de matières dangereuses		

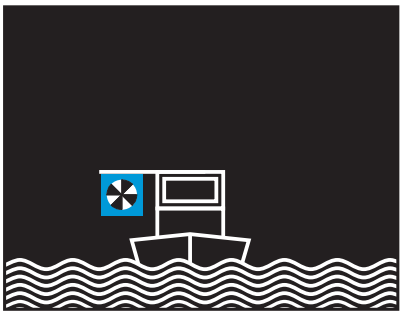
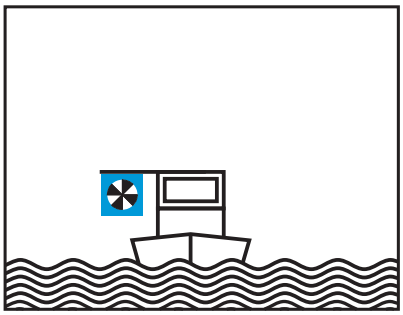
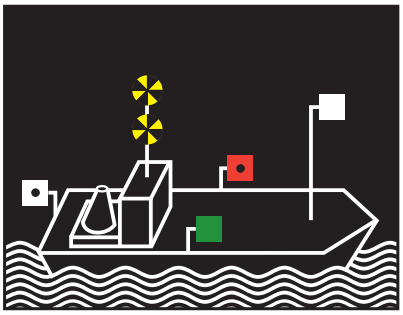
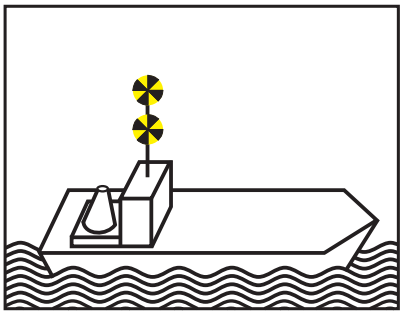
SIGNALISATION DE NUIT	CROQUIS	SIGNALISATION DE JOUR
	43	
Art. 3.21 Bâtiments en stationnement effectuant certains transports de matières dangereuses : convois poussés		
	44	
Art. 3.21 Bâtiments en stationnement effectuant certains transports de matières dangereuses : formations à couple		
	45	
Art. 3.22 Bacs stationnant à leur débarcadère ch. 1 : bacs ne naviguant pas librement		
	46	
Art. 3.22 Bacs stationnant à leur débarcadère ch. 2 : bacs naviguant librement		

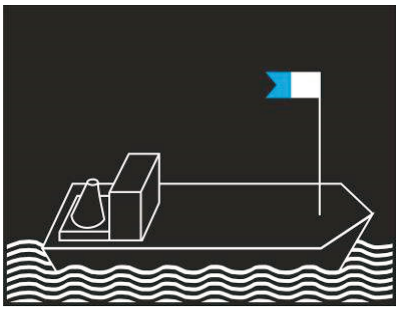
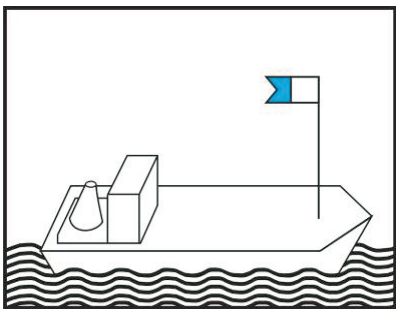
SIGNALISATION DE NUIT	CROQUIS	SIGNALISATION DE JOUR
	47	
Art. 3.23 Matériels flottants, établissements flottants		
	48	
Art. 3.24 Bateaux de pêche stationnant avec filets ou perches		
	49a	
	49b	
Art. 3.25 Engins flottants au travail et bâtiments échoués ou coulés ch. 1, lettre a : passage libre des deux côtés		

SIGNALISATION DE NUIT	CROQUIS	SIGNALISATION DE JOUR
	50a	
	50b	
Art. 3.25 Engins flottants au travail et bâtiments échoués ou coulés ch. 1, lettres a et b : passage libre d'un côté		
	51	
Art. 3.25 Engins flottants au travail et bâtiments échoués ou coulés ch. 1, lettre c: protection contre les remous ; passage libre des deux côtés		
	52	
Art. 3.25 Engins flottants au travail et bâtiments échoués ou coulés ch. 2 : bâtiments échoués ou coulés ; passage libre d'un seul côté		

SIGNALISATION DE NUIT	CROQUIS	SIGNALISATION DE JOUR
	53	
Art. 3.26 Bâtiments et matériels flottants dont les ancres peuvent présenter un danger pour la navigation ch. 1 et 3 : Bâtiments et ancres		
	54	
Art. 3.26 Bâtiments matériels flottants et établissements flottants dont les ancres peuvent présenter un danger pour la navigation ch. 2 et 3 : Matériels flottants, établissements flottants et leurs ancres		
	55	
Art. 3.26 Bâtiments, matériels flottants et établissements flottants dont les ancres peuvent présenter un danger pour la navigation ch. 4 : ancres des engins flottants		
	56	
Art. 3.27 Bâtiments des autorités de contrôle		

SIGNALISATION DE NUIT	CROQUIS	SIGNALISATION DE JOUR
	57	
Art. 3.28 Bâtiments effectuant des travaux dans la voie navigable		
	58	
Art. 3.29 Protection contre les remous		
	59	
Art. 3.30 Signaux de détresse		
	60	
Art. 3.31 Interdiction d'accès à bord		

SIGNALISATION DE NUIT	CROQUIS	SIGNALISATION DE JOUR
	61	
Art. 3.32 Interdiction de fumer, d'utiliser une lumière ou du feu non protégés.		
	62	
Art. 3.33 Interdiction de stationner côte à côte Art. 15.07, chiffre 8, lettre a) Obligation de vigilance lors de l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL).		
	63	
Art. 6.04 Croisement ch. 3 : Croisement sur tribord.		
	64	
Art. 3.08 Bâtiments motorisés naviguant seuls ch. 3 : Bateau rapide		

SIGNALISATION DE NUIT	CROQUIS	SIGNALISATION DE JOUR
	65	

Art. 3.34 Signalisation supplémentaire des bateaux utilisés pour la pratique de la plongée subaquatique.

	66	

Art. 2.06 Marque d'identification des bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible.

Annexe 4
(sans objet)

Annexe 5
(sans objet)

SIGNAUX SONORES

Note préliminaire :

Les signaux sonores autres que les coups et volées de cloche et le signal de trois sons de tonalités différentes se suivant sans interruption sont constitués par l'émission d'un ou de plusieurs sons consécutifs ayant les caractéristiques suivantes :

- son bref, son d'une durée d'environ une seconde ;

- son prolongé, son d'une durée d'environ quatre secondes.

L'intervalle entre deux sons consécutifs est d'environ une seconde.

Toutefois, le signal "une série de sons très brefs" est constitué par une série d'au moins six sons d'une durée d'un quart de seconde environ chacun séparés par des pauses de même durée.

Une volée de cloche doit avoir une durée d'environ quatre secondes. Elle peut être remplacée par une série de coups de métal sur métal de même durée.

A. Signaux généraux

	1 son prolongé	"Attention"	
	1 son bref	"Je viens sur tribord"	
	2 sons brefs	"Je viens sur bâbord"	
	3 sons brefs	"Je bats en arrière"	
	4 sons brefs	"Je suis incapable de manoeuvrer"	
	Série de sons très brefs	"Danger imminent d'abordage"	
	Sons prolongés répétés		
	ou	"Signal de détresse"	Article 4.04, ch. 1
	Volées de cloche		

B. Signaux de croisement

Croisement prévu sur bâbord

cas normal :	▬ 1 son bref du montant	"Je veux croiser à bâbord"	Article 6.04, ch. 4
	▬ 1 son bref de l'avalant	"D'accord, croisez à bâbord"	Article 6.04, ch. 5
dérogation :	▬ ▬ 2 sons brefs de l'avalant	"Pas d'accord, croisez à tribord"	Article 6.05, ch. 2
	▬ ▬ 2 sons brefs du montant	"D'accord, je croiserai à tribord"	Article 6.05, ch. 3

Croisement prévu sur tribord

cas normal :	▬ ▬ 2 sons brefs du montant	"Je veux croiser à tribord"	Article 6.04, ch. 4
	▬ ▬ 2 sons brefs de l'avalant	"D'accord, croisez à tribord"	Article 6.04, ch. 5
dérogation :	▬ 1 son bref de l'avalant	"Pas d'accord, croisez à bâbord"	Article 6.05, ch. 2
	▬ 1 son bref du montant	"D'accord, je croiserai à bâbord"	Article 6.05, ch. 3

C. Signaux de dépassement

Dépassement prévu à bâbord du rattrapé

	▬▬ ▬▬ ▬ ▬ 2 sons prolongés suivis de 2 sons brefs du rattrapant	"Je veux dépasser à votre bâbord"	Article 6.10, ch. 2
cas normal :	Aucun signal sonore du rattrapé	"D'accord, vous pouvez dépasser à mon bâbord"	Article 6.10, ch. 3
dérogation:	▬ ▬ 2 sons brefs du rattrapé	"Pas d'accord, dépassez à mon tribord"	Article 6.10, ch. 4
	▬ 1 son bref du rattrapant	"D'accord, je passerai à votre tribord"	Article 6.10, ch. 4

Dépassement prévu à tribord du rattrapé

	▬▬ ▬▬ ▬ 2 sons prolongés suivis d'un son bref du rattrapant	"Je veux dépasser à votre tribord"	Article 6.10, ch. 2
cas normal :	Aucun signal sonore du rattrapé	"D'accord, vous pouvez dépasser à mon tribord"	Article 6.10, ch. 3
dérogation :	▬ 1 son bref du rattrapé	"Pas d'accord, dépassez à mon bâbord"	Article 6.10, ch. 4
	▬ ▬ 2 sons brefs du rattrapant	"D'accord, je passerai à votre bâbord"	Article 6.10, ch. 4

Impossibilité de dépassement

5 sons brefs du rattrapé	"On ne peut me dépasser"	Article 6.10, ch. 5

D. Signaux de virage

1 son prolongé suivi d'un son bref	"Je vais virer sur tribord"	Article 6.13, ch. 2 et Article 6.16, ch. 2
1 son prolongé suivi de 2 sons brefs	"Je vais virer sur bâbord"	Article 6.13, ch. 2 et Article 6.16, ch. 2

E. Signaux d'entrée et de sortie des ports et des voies affluentes

3 sons prolongés suivi d'un son bref	"Je vais me diriger sur tribord"	Article 6.16, ch. 2
3 sons prolongés suivis de 2 sons brefs	"Je vais me diriger sur bâbord"	Article 6.16, ch. 2
3 sons prolongés	"Je vais traverser"	Article 6.16, ch. 2

F. (sans objet)

G. Signaux par temps bouché

a) bâtiments isolés et convois ne naviguant pas au radar

1 son prolongé répété au moins chaque minute	Article 6.33, lettre b)

b) bâtiments naviguant au radar, lorsque le contact radiotéléphonique ne peut être établi

1 son prolongé, répété	Article 6.32, ch. 2 d)

c) bâtiments en stationnement

1 volée de cloche répétée au moins chaque minute	Article 6.31, ch. 2

SIGNAUX DE LA VOIE NAVIGABLE

Note préliminaire :

1. Les signaux figurant à la section I ci-dessous peuvent être complétés ou explicités comme il est prévu à la section II.

2. Les panneaux peuvent, pour être mieux visibles, comporter un mince filet blanc suivant leur contour extérieur.

Section I - Signaux principaux

A. Signaux d'interdiction

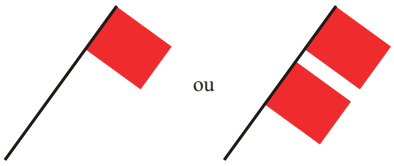
A.1 Interdiction de passer (signal général)
(voir article 3.25, chiffre 1, lettre b ; article 6.08, chiffre 2 ; article 6.16, chiffre 4 ; article 6.22, chiffre 1 ; article 6.22bis ; article 6.25, chiffre 1 ; article 6.27 chiffre 1 ; article 6.28bis ; article 9.02, chiffres 5 et 6 et article 10.01, chiffre 4, lettre c)

soit panneaux

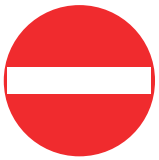
soit feux rouges

soit pavillons rouges.

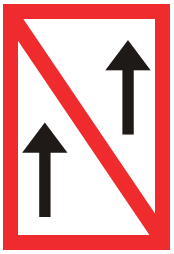
L'emploi de deux feux ou de deux pavillons superposés indique une interdiction prolongée.



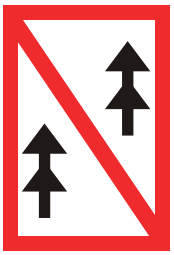
A.1a Sections désaffectées, interdiction de naviguer, à l'exception des menues embarcations non motorisées (Article 6.22, chiffre 2, lettre a)



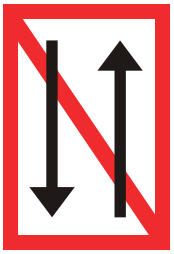
A.2 Interdiction de tout dépassement
(voir article 6.11)



A.3 Interdiction de dépassement entre convois, et entre formations à couple
L'interdiction ne s'applique pas lorsque l'un au moins des convois est un convoi poussé dont les dimensions ne dépassent pas 110 m sur 12 m
(voir article 6.11)



A.4 Interdiction de croiser et de dépasser
(voir article 6.08, ch. 1)



A.5 Interdiction de stationner du côté de la voie où le panneau est placé
(voir article 7.02, ch. 1, lettre c)

A.5.1 Interdiction de stationner sur le plan d'eau dont la largeur, comptée à partir du panneau, est indiquée en mètres sur celui-ci
(voir article 7.02, ch. 1, lettre l)

A.6 Interdiction d'ancrer et de faire traîner les ancres, câbles et chaînes du côté de la voie où le panneau est placé
(voir articles 6.18, ch. 2 et 7.03, ch. 1, lettre b)

A.7 Interdiction de s'amarrer à la rive du côté où le panneau est placé
(voir article 7.04, ch. 1, lettre b)

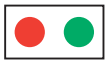
A.8 Interdiction de virer
(voir article 6.13, ch. 4)

A.9 Interdiction de créer des remous
(voir article 6.20, ch. 1, lettre e) et 15.07, ch. 8, lettre b))

ou

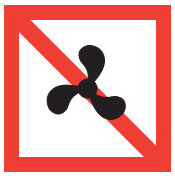
A.10 Interdiction de passer en dehors de l'espace indiqué
(voir article 6.24, ch. 2, lettre a)

A.11 Interdiction de passer, mais préparez-vous à
vous mettre en marche
(voir article 6.28bis, ch. 1 lettre c)



ou

A.12 Navigation interdite aux bâtiments motorisés
(article 6.22, chiffre 2, lettre b)



A.13 (sans objet)

A.14 Interdiction de pratiquer le ski nautique

A.15 Interdit aux bâtiments à voile

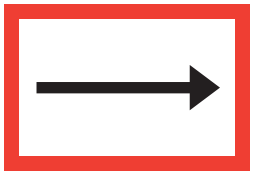
A.16 Interdit aux bâtiments qui ne sont ni
motorisés ni à voile

A.17 Interdiction de pratiquer la planche à voile

A.18 Interdiction de pratiquer la moto aquatique

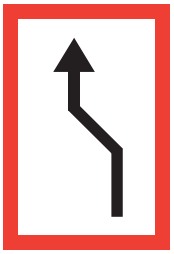
B. Signaux d'obligation

B.1 Obligation de prendre la direction indiquée par la flèche
(voir article 6.12)

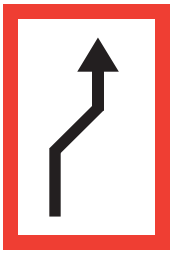


B.2

a) Obligation de se diriger vers le côté du chenal
se trouvant à bâbord
(voir article 6.12)

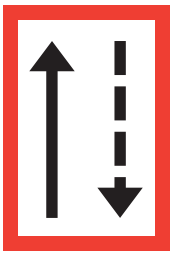


b) Obligation de se diriger vers le côté du chenal
se trouvant à tribord
(voir article 6.12)

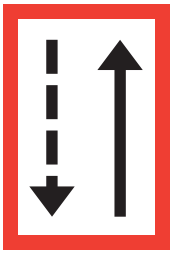


B.3

a) Obligation de tenir le côté du chenal
se trouvant à bâbord
(voir article 6.12)

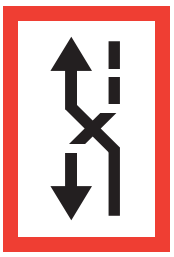


b) Obligation de tenir le côté du chenal
se trouvant à tribord
(voir article 6.12)

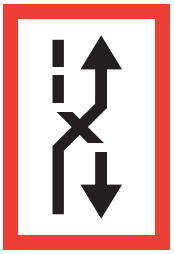


B.4

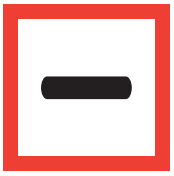
a) Obligation de croiser le chenal vers bâbord
(voir article 6.12)



b) Obligation de croiser le chenal vers tribord
(voir article 6.12)

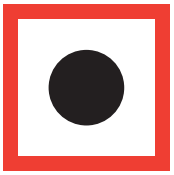


B.5 Obligation de s'arrêter dans certaines conditions
(voir article 6.28, ch. 1)



B.6 Obligation de ne pas dépasser la vitesse
indiquée (en km/heure)

B.7 Obligation de donner un signal sonore



B.8 Obligation d'observer une vigilance particulière
(voir article 6.08, ch. 2)

B.9

a) Obligation de s'assurer avant de s'engager sur la voie principale ou de la traverser, que la manoeuvre n'oblige pas les bâtiments naviguant sur cette voie à modifier leur route ou leur vitesse
(voir article 6.16, ch. 3)

b) comme précédemment

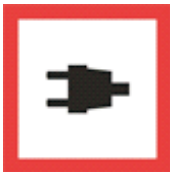
B.10 (sans objet)

B.11

a) Obligation d'utiliser la radiotéléphonie
(voir article 4.05, chiffre 5)

b) Obligation d'utiliser la radiotéléphonie sur la voie indiquée
(voir article 4.05, chiffre 5)
Exemple : voie 11

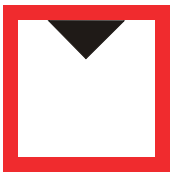
B.12 Obligation d'utiliser les points de raccordement au réseau électrique à terre
(voir article 7.06, chiffre 3)



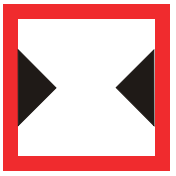
C. Signaux de restriction

C.1 La profondeur d'eau est limitée

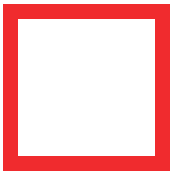
C.2 La hauteur libre au-dessus du plan d'eau est limitée



C.3 La largeur de la passe ou du chenal est limitée



C.4 Des restrictions sont imposées à la navigation ; elles figurent dans une cartouche sous le signal



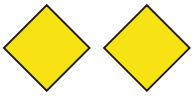
C.5 Le chenal est éloigné de la rive droite (gauche); le nombre porté sur le panneau indique, en mètres, la distance comptée à partir du panneau, à laquelle les bâtiments doivent se tenir

D. Signaux de recommandation

D.1 Passe recommandée

a) dans les deux sens
(voir article 6.25 ch. 2, lettre a)

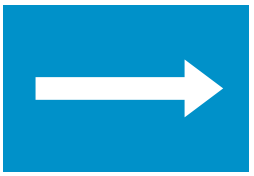
b) dans le seul sens indiqué
(le passage en sens inverse
étant interdit)
(voir article 6.25, ch. 2, lettre b)



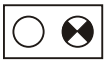
ou

D.2 Recommandation de se tenir
dans l'espace indiqué
(voir article 6.24, ch. 2, lettre b)

D.3 Recommandation de se diriger
dans le sens de la flèche



dans le sens du feu fixe vers
le feu rythmé (isophase)



E. Signaux d'indication

E.1 Autorisation de passer (signal général)
(voir article 3.25, chiffre 1, lettre a, article 6.08, chiffre 2, article 6.27, chiffre 2, et article 6.28bis)

E.2 Croisement d'un câble électrique

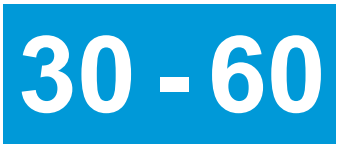
E.3 (sans objet)

E.4 Bac ne naviguant pas librement

E.5 Autorisation de stationner du côté de la voie où le panneau est placé
(voir article 7.05, ch. 1)

E.5.1 Autorisation de stationner sur le plan d'eau dont la largeur, comptée à partir du panneau, est indiquée en mètres sur celui-ci
(voir article 7.05, ch. 2)

E.5.2 Autorisation de stationner sur le plan d'eau compris entre les deux distances qui, comptées à partir du panneau sont indiquées en mètres sur celui-ci
(voir article 7.05, ch. 3)



E.5.3 Nombre maximal de bâtiments autorisés à stationner bord à bord du côté de la voie où le panneau est placé (voir article 7.05, ch. 4)

E.5.4 Aire de stationnement réservée aux bâtiments de la navigation par poussage qui ne sont pas astreints à porter la signalisation visée à l'article 3.14 du côté de la voie où le panneau est placé. (voir article 7.06, ch. 1)

E.5.5 Aire de stationnement réservée aux bâtiments de la navigation par poussage qui sont astreints à porter la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 1 du côté de la voie où le panneau est placé. (voir article 7.06, ch. 1)

E.5.6 Aire de stationnement réservée aux bâtiments de la navigation par poussage astreints à porter la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 2 du côté de la voie où le panneau est placé. (voir article 7.06, ch. 1)

E.5.7 Aire de stationnement réservée au bâtiments de la navigation par poussage astreints à porter la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 3 du côté de la voie où le panneau est placé. (voir article 7.06, ch. 1)

E.5.8 Aire de stationnement réservée aux bâtiments autres que ceux de la navigation par poussage qui ne sont pas astreints à porter la signalisation visée à l'article 3.14 du côté de la voie où le panneau est placé. (voir article 7.06, ch. 1)

E.5.9 Aire de stationnement réservée aux bâtiments autres que ceux de la navigation par poussage astreints à porter la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 1 du côté de la voie où le panneau est placé. (voir article 7.06, ch. 1)

E.5.10 Aire de stationnement réservée aux bâtiments autres que ceux de la navigation par poussage astreints à porter la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 2 du côté de la voie où le panneau est placé. (voir article 7.06, ch. 1)

E.5.11 Aire de stationnement réservée aux bâtiments autres que ceux de la navigation par poussage astreints à porter la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 3 du côté de la voie où le panneau est placé. (voir article 7.06, ch. 1)

E.5.12 Aire de stationnement réservée à tous les bâtiments qui ne sont pas astreints à porter la signalisation visée à l'article 3.14 du côté de la voie où le panneau est placé. (voir article 7.06, ch. 1)

E.5.13 Aire de stationnement réservée à tous les bâtiments astreints à porter la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 1 du côté de la voie où le panneau est placé. (voir article 7.06, ch. 1)

E.5.14 Aire de stationnement réservée à tous les bâtiments astreints à porter la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 2 du côté de la voie où le panneau est placé. (voir article 7.06, ch. 1)

E.5.15 Aire de stationnement réservée à tous les bâtiments astreints à porter la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 3 du côté de la voie où le panneau est placé. (voir article 7.06, ch. 1)

E.6 Autorisation d'ancrer du côté de la voie où le panneau est placé (voir article 7.03, ch. 2)

E.6.1[1] Autorisation d'utiliser des poteaux d'ancrage du côté de la voie où le panneau est placé (voir article 7.03, ch. 3)

[1] E.6.1 a été adopté définitivement (Résolution 2015-I-14).

E.7 Autorisation de s'amarrer à la rive du côté de la voie où le panneau est placé
(voir article 7.04, ch. 2)

E.7.1 Autorisation de s'amarrer à la rive pour le chargement ou le déchargement immédiat d'un véhicule motorisé
(voir article 7.04, ch. 2)

E.8 Indication d'une aire de virage
(voir articles 6.13 et 7.02, ch. 1, lettre i)

E.9

a) Les voies rencontrées sont considérées comme affluentes de la voie suivie
(voir article 6.16, ch. 1)

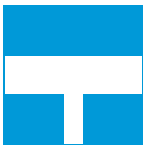
b) comme précédemment

c) comme précédemment

E.10

a) La voie suivie est considérée comme affluente de la voie rencontrée
(voir article 6.16, ch. 1)

b) comme précédemment



E.11 Fin d'une interdiction ou d'une obligation valable pour un seul sens de navigation ou fin d'une restriction

E.12 (sans objet)

E.13 Poste d'eau potable

E.14 Poste téléphonique

E.15 (sans objet)

E.16 (sans objet)

E.17 Autorisation de pratiquer le ski nautique

E.18 Autorisé aux bâtiments à voile

E.19 Autorisé aux bâtiments qui ne sont ni motorisés ni à voile

E.20 Autorisation de pratiquer la planche à voile

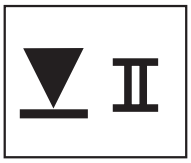
E.21 Service radiotéléphonique d'informations nautiques
exemple : voie 18

E.22 Autorisation de pratiquer la moto aquatique
(waterscooter, jetski, etc.)

E.23 Marques de crues
(voir article 10.01)

Marque I
niveau de référence

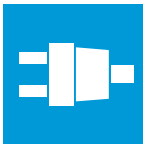
Marque II
niveau de référence



Les marques sont inscrites en couleur claire sur fond sombre
ou en couleur sombre sur fond clair.

E.24 sans objet

E.25 Branchement électrique à terre disponible



SECTION II

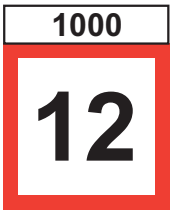
PANNEAUX, CARTOUCHES, FLECHES OU INSCRIPTIONS ADDITIONNELS

Les signaux de la section I peuvent être complétés par des panneaux, cartouches, flèches ou inscriptions additionnels.

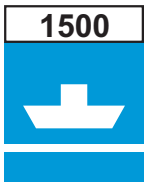
1. Cartouches indiquant la distance à laquelle intervient la prescription ou la particularité indiquée par le signal principal.

   Les cartouches sont placés au-dessus du signal principal.

   Exemples :



Obligation de ne pas dépasser 12 km/h à 1000 m

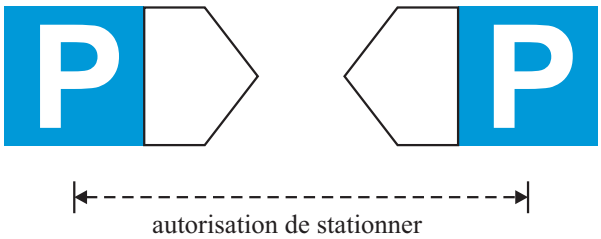


Bac ne naviguant pas librement à 1500 m

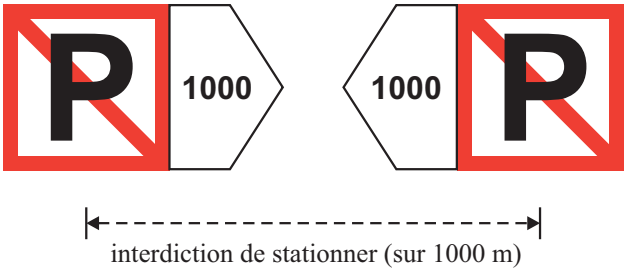
2. Flèches indiquant la direction du secteur auquel s'applique le signal principal.

   Exemples :

   a)



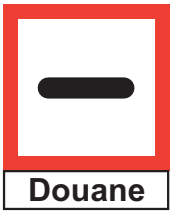
   b)



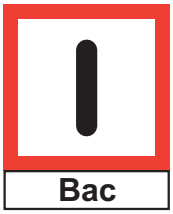
   c) Interdiction d'entrer dans un port ou une voie affluente, situés dans la direction indiquée : feu rouge A.1 et flèche lumineuse (voir article 6.16, ch. 4)

3. Cartouches comportant des explications ou indications complémentaires. Ces cartouches sont placés en-dessous du signal principal.

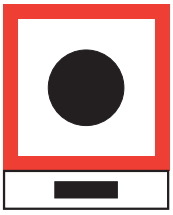
   Exemples :



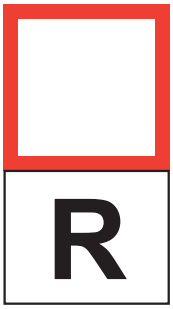
Arrêt pour la douane



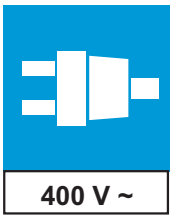
Attention : Bac



Donnez un son prolongé



Rade
(voir article 14.01, ch. 1)



Branchement pour 400 V~ disponible

BALISAGE DE LA VOIE NAVIGABLE

I. GENERALITES

1. Balises

Sur le Rhin, la voie navigable, le chenal ainsi que les points dangereux et les obstacles ne sont pas constamment balisés.

Les balises flottantes utilisées sont ancrées à 5 m environ en dehors des limites qu'elles indiquent.

Les épis et les bancs médians peuvent être balisés à l'aide de balises flottantes ou fixes. Celles-ci sont placées en général aux extrémités des épis et des bancs médians ou devant ceux-ci.

Il faut se tenir à une distance suffisante des balises pour ne pas courir le risque de s'échouer ou de heurter un obstacle.

2. Définitions

Chenal	:	partie de la voie navigable dans laquelle des largeurs et des mouillages déterminés sont entretenus autant que possible pour la navigation.
Côté droit/côté gauche	:	les désignations "côté droit", "côté gauche" de la voie navigable ou du chenal s'entendent pour un observateur tourné vers l'aval.
Feu	:	feu caractéristique servant au balisage.
Feu fixe	:	feu donnant une lumière ininterrompue dont l'intensité et la couleur restent constantes.
Feu rythmé	:	feu donnant une lumière à interruptions régulières mais dont l'intensité et la couleur restent constantes.

Les feux rythmés suivants sont utilisés

- feu à occultations régulières

ou

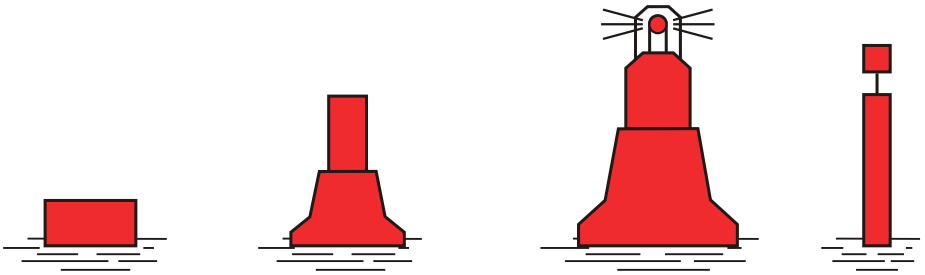
à occultations groupées

- feu isophase

- Feu scintillant

II. BALISAGE DU CHENAL

1. Côté droit

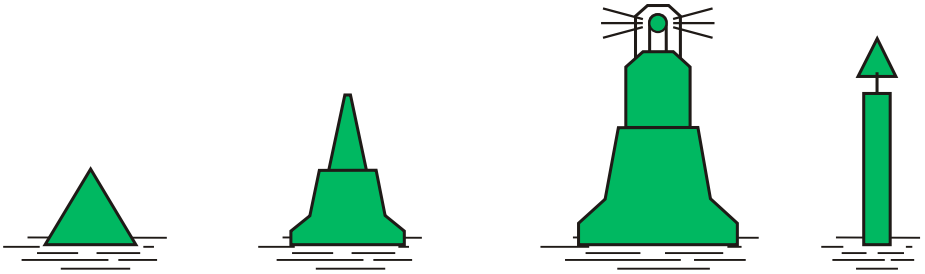


Couleur : rouge
Forme : bouée cylindrique (également bouée lumineuse), espars
voyant (le cas échéant) : cylindre rouge
feu (le cas échéant) : feu rouge rythmé
(en général avec réflecteur radar)

Fig. 1

---

2. Côté gauche

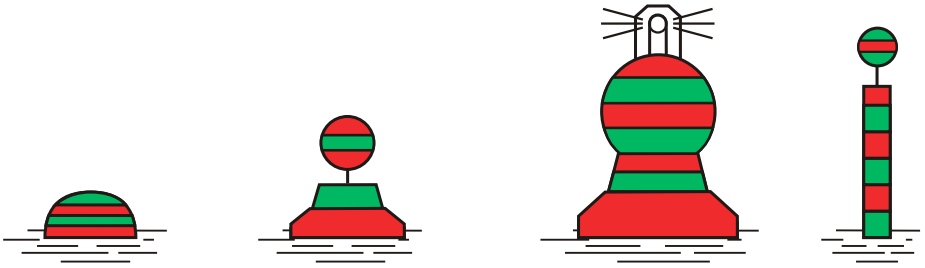


Couleur: vert
Forme : bouée conique (également bouée lumineuse), espars
voyant (le cas échéant) : cône vert, pointe en haut
feu (le cas échéant): feu vert rythmé
(en général avec réflecteur radar)

Fig. 2

---

3. Bifurcation



Couleur : à bandes horizontales rouges et vertes
Forme : bouée sphérique (également bouée lumineuse), espars
voyant (le cas échéant) : ballon à bandes horizontales rouges et vertes
feu (le cas échéant) : feu blanc scintillant ou isophase
(en général avec réflecteur radar)

Fig. 3

4. Exemple d'application (fig. 1 à 3)

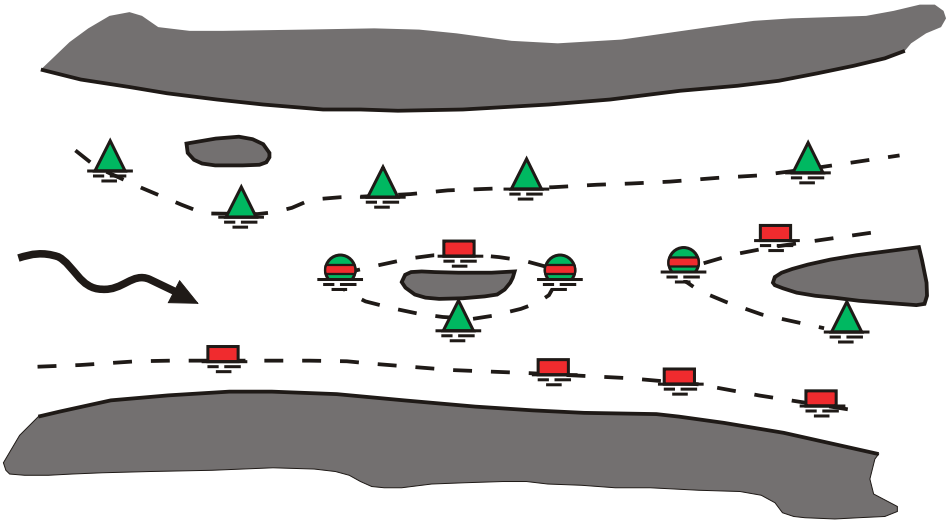


Fig. 4

III. BALISAGE DE LA VOIE NAVIGABLE ET DES OBSTACLES DANS OU A LA VOIE NAVIGABLE

A. Balises fixes

1. Côté droit

Couleur : rouge
Forme : poteau avec voyant
voyant : cône rouge - pointe en bas
feu (le cas échéant) : feu rouge rythmé

Fig. 5

2. Côté gauche

Couleur : vert
Forme : poteau avec voyant
voyant : cône vert - pointe en haut
feu (le cas échéant) : feu vert rythmé

Fig. 6

3. Bifurcation

Couleur : rouge-vert
Forme : poteau avec voyant
voyant : cône rouge - pointe en bas au-dessus d'un cône vert - pointe en haut
feu (le cas échéant) : feu blanc scintillant ou isophase

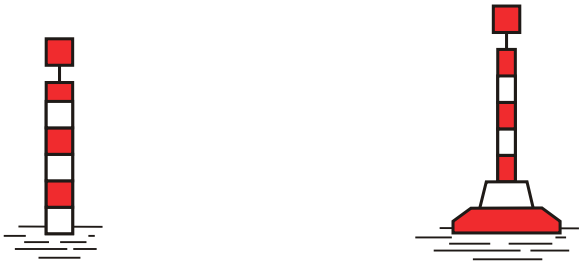
Fig. 7

4. Dérivations, embouchures et entrées de ports

Aux abords de dérivations, d'embouchures et d'entrées de ports, les protections de berges des 2 côtés de la voie navigable peuvent être signalées jusqu'à la pointe du môle de séparation par les balises fixes visées aux points 1. et 2., figures 5 et 6. La navigation entrant dans le port est considérée comme montante.

B. Balises flottantes

1. Côté droit



Couleur : bandes horizontales rouges et blanches
Forme : bouée-espars (également bouée lumineuse), espars
voyant : cylindre rouge
feu (le cas échéant) : feu rouge rythmé
(en général avec réflecteur radar)

Fig. 8

---

2. Côté gauche

Couleur : bandes vertes et blanches
Forme : bouée-espars (également bouée lumineuse), espars
voyant : cône vert - pointe en haut
feu (le cas échéant) : feu vert rythmé
(en général avec réflecteur radar)

Fig. 9

C. Exemple d'application du balisage conformément aux croquis 5 à 9 pour une voie navigable avec dérivation, embouchure et entrée de port

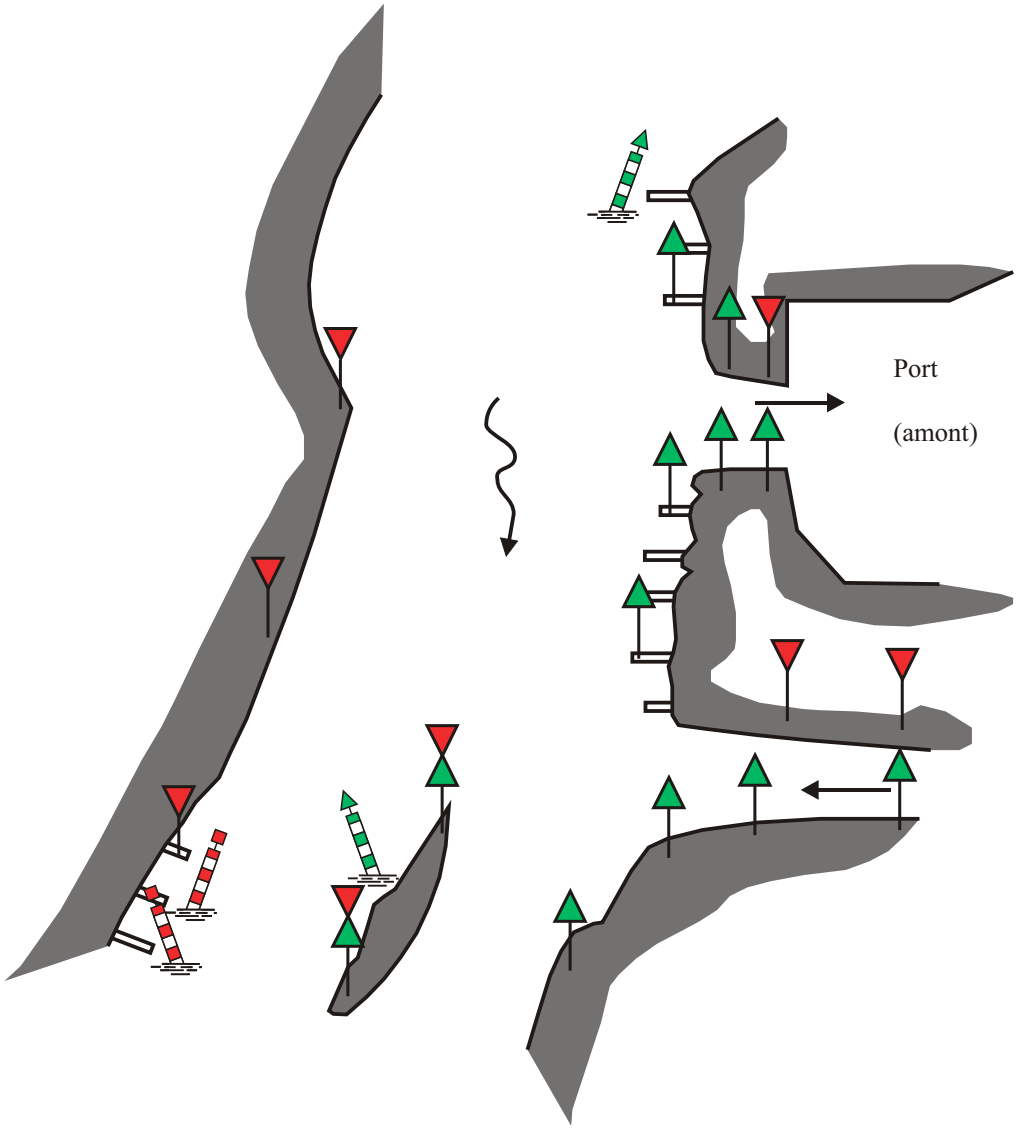


Fig. 10

IV AUTRES POSSIBILITES DE BALISAGE DES POINTS DANGEREUX ET DES OBSTACLES DANS LA VOIE NAVIGABLE

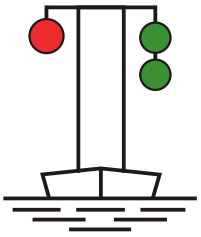
1. Passage autorisé du côté libre sans réduction de la vitesse

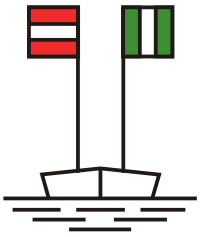
de nuit	de jour
Côté interdit	Côté interdit
un feu rouge	signal d'interdiction A.1 ou un ballon rouge
Côté libre	Côté libre
deux feux verts superposés	signal d'autorisation E.1 ou 2 bicônes verts superposés

Fig. 11

Exemple :

de nuit





de jour

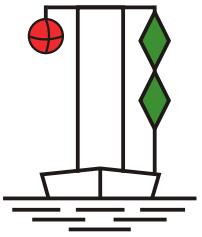


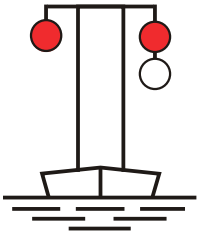
Fig. 12

2. Passage autorisé du côté libre à vitesse réduite (éviter de causer des remous)

de nuit	de jour
Côté interdit	Côté interdit
un feu rouge	un pavillon rouge ou panneau rouge
Côté libre	Côté libre
un feu rouge au-dessus d'un feu blanc	un pavillon ou panneau rouge au-dessus d'un pavillon ou panneau blanc

Fig. 13

Exemple : de nuit de jour



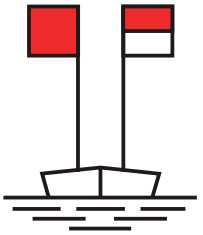


Fig. 14

V. BALISAGE SUPPLEMENTAIRE POUR LA NAVIGATION AU RADAR (si nécessaire)

A. Balisage des cibles de radar

1. Flotteurs jaunes avec réflecteurs radar

(par exemple : placés à l'amont et à l'aval des piles)

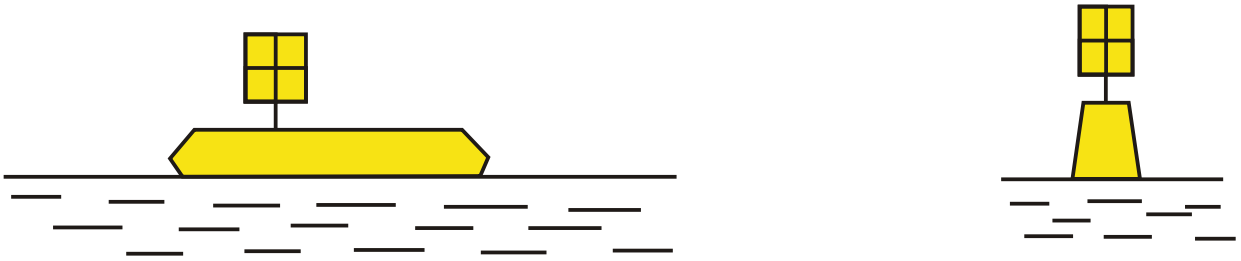


Fig. 15

2. Perche avec réflecteur radar à l'amont et à l'aval des piles de pont

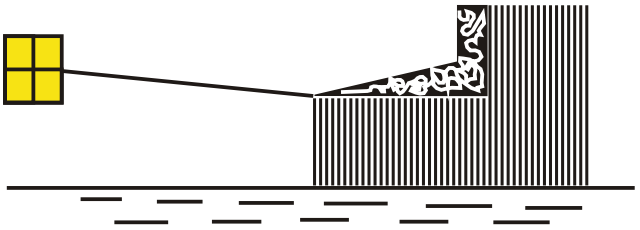


Fig. 16

B. Balisage des lignes aériennes

1. Réflecteurs radar fixés sur la ligne aérienne

(donnant comme image radar une série de points pour identifier la ligne aérienne)

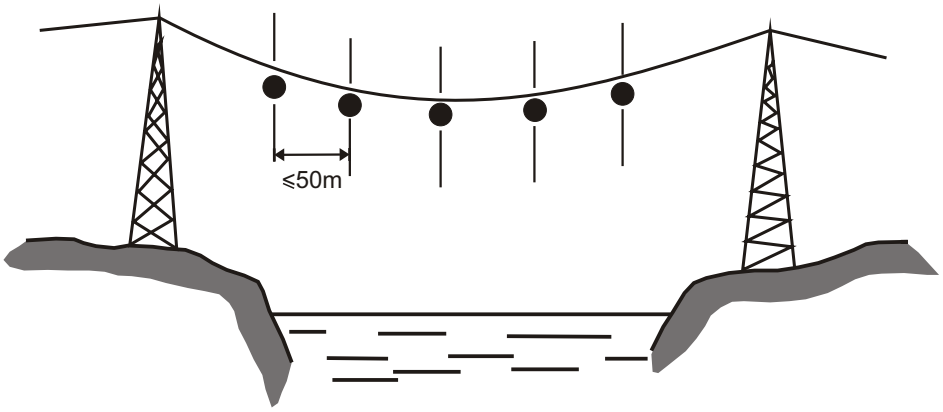


Fig. 17

2. Réflecteurs radar placés sur des flotteurs jaunes disposés par paire près de chaque rive

(chaque paire donnant comme image radar 2 points l'un à côté de l'autre pour identifier la ligne aérienne)

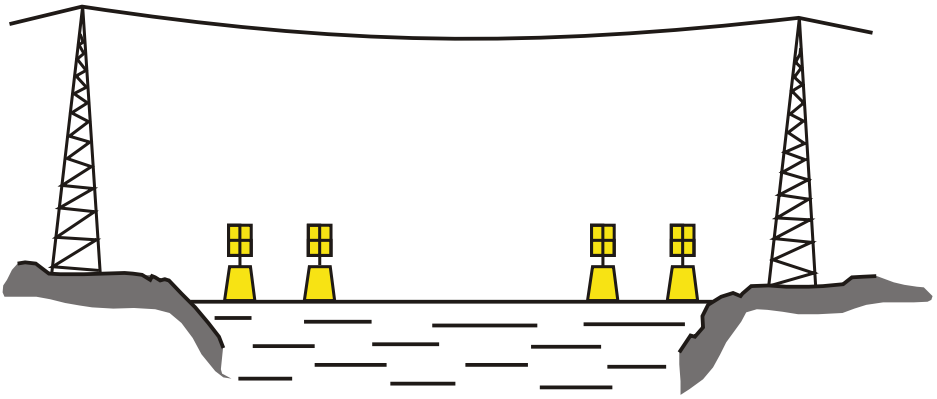
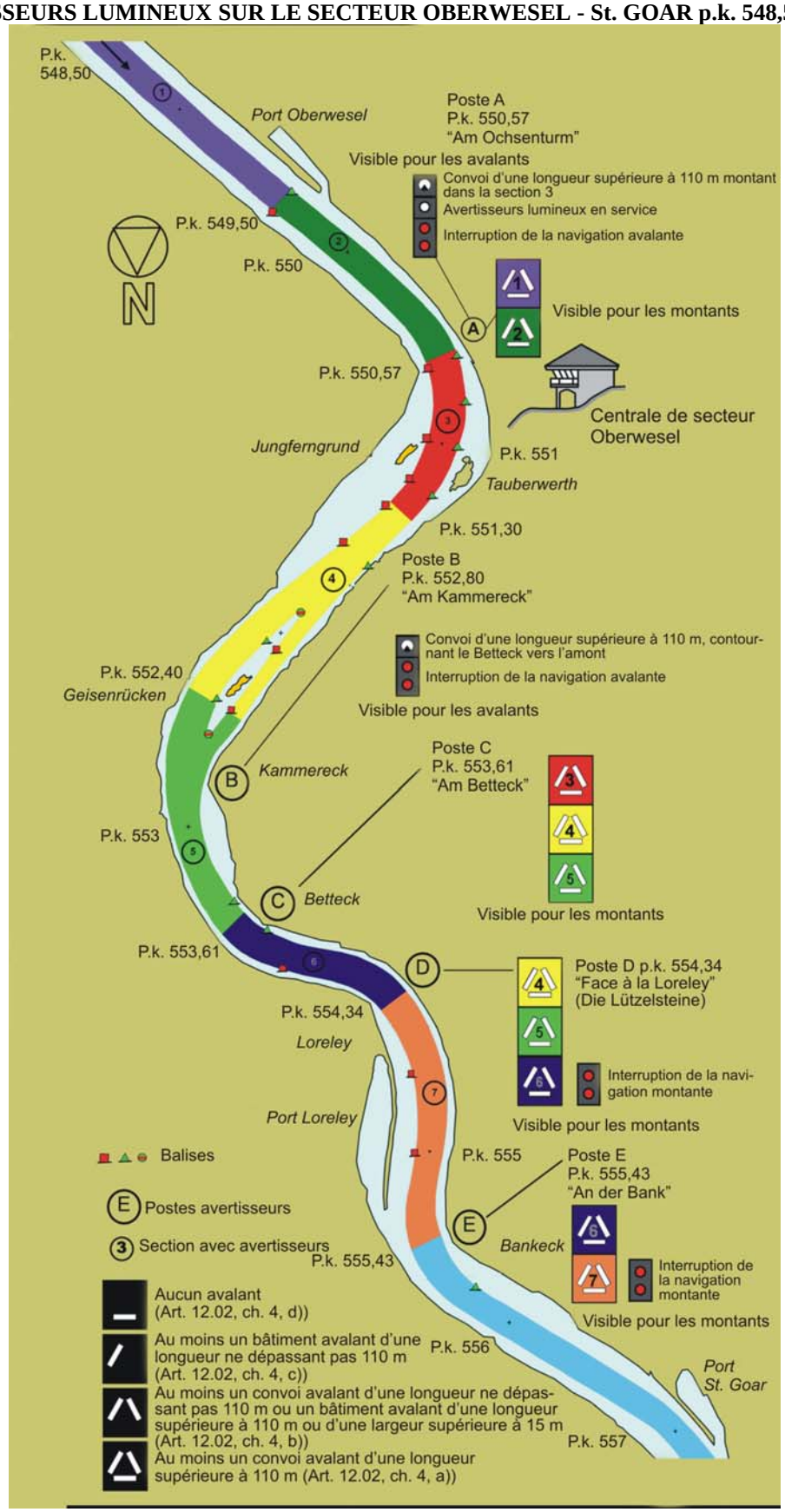


Fig. 18

Annexe 9[1]

AVERTISSEURS LUMINEUX SUR LE SECTEUR OBERWESEL - St. GOAR p.k. 548,50 - 555,43



1 L'annexe 9 a été adoptée définitivement (Résolution 2015-II-17).

MODELE DE CARNET DE CONTROLE DES HUILES USEES

(Article 15.05 RPNR ; annexe 2, appendice I CDNI[1])

MUSTER FÜR DAS ÖLKONTROLLBUCH

(§ 15.05 RheinSchPV; Anlage 2, Anhang I CDNI[1])

MODEL VOOR HET OLIE-AFGIFTEBOEKJE

(Artikel 15.05 RPR; bijlage 2, aanhangsel I CDNI[1])

CARNET DE CONTRÔLE DES HUILES USEES

ÖLKONTROLLBUCH

OLIE-AFGIFTEBOEKJE

[1] Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI)
Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI)
Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI)

N° d'ordre :
Laufende Nr.: .....
Volgnummer:

....

Type du bâtiment — Nom du bâtiment
Art des Fahrzeugs — Name des Fahrzeugs
Aard van het schip — Naam van het schip

Numéro européen unique d'identification des bateaux ou numéro officiel :
Einheitliche europäische Schiffsnummer oder amtliche Schiffsnummer: .....
Uniek Europees scheepsidentificatienummer of officieel scheepnummer:

Lieu de délivrance :
Ort der Ausstellung: .....
Plaats van afgifte:

Date de délivrance :
Datum der Ausstellung: .....
Datum van afgifte:

Le présent carnet comprend ..... pages.
Dieses Buch enthält ..... Seiten.
Dit boekje telt ..... bladzijden.

Cachet et signature de l'autorité qui a délivré le présent carnet
Stempel und Unterschrift der Behörde, die dieses Ölkontrollbuch ausgestellt hat
Stempel en ondertekening van de autoriteit die het boekje heeft afgegeven

.....

Etablissement des carnets de contrôle des huiles usées

Le premier carnet de contrôle des huiles usées, muni sur la page 1 du numéro d'ordre 1, est délivré par une autorité compétente sur présentation du certificat de visite en cours de validité ou d'un autre certificat reconnu comme étant équivalent. Cette autorité appose également les indications prévues sur la page 1.

Tous les carnets suivants seront établis et numérotés dans l'ordre par une autorité compétente. Toutefois, ils ne doivent être remis que sur présentation du carnet précédent. Le carnet précédent doit recevoir la mention indélébile "non valable". Après son renouvellement, le carnet précédent doit être conservé à bord durant au moins six mois à compter de la dernière inscription.

Ausstellung der Ölkontrollbücher

Das erste Ölkontrollbuch, versehen auf Seite 1 mit der laufenden Nummer 1, wird von einer zuständigen Behörde gegen Vorlage des gültigen Schiffsattestes oder eines als gleichwertig anerkannten Zeugnisses ausgestellt. Sie trägt auch die auf Seite 1 vorgesehenen Angaben ein.

Alle nachfolgenden Kontrollbücher werden von einer zuständigen Behörde mit der Folgenummer nummeriert und ausgegeben. Sie dürfen jedoch nur gegen Vorlage des vorhergehenden Kontrollbuches ausgehändigt werden. Das vorhergehende Kontrollbuch wird unaustilgbar „ungültig“ gekennzeichnet. Nach seiner Erneuerung muss das vorhergehende mindestens sechs Monate nach der letzten Eintragung an Bord aufbewahrt werden.

Afgifte van het olie-afgifteboekje

Het eerste olie-afgifteboekje, daartoe op bladzijde 1 voorzien van het volgnummer 1, wordt door een bevoegde autoriteit op vertoon van het geldige certificaat van onderzoek of van een gelijkwaardig erkend bewijs afgegeven. Deze autoriteit vult tevens de gegevens op bladzijde 1 in.

Alle volgende olie-afgifteboekjes worden door een bevoegde autoriteit afgegeven nadat deze daarop het aansluitende volgnummer heeft aangebracht. Ieder volgend olie-afgifteboekje mag echter slechts na overleggen van het vorige boekje worden afgegeven. Het vorige boekje wordt op onuitwisbare wijze als „ongeldig” gemerkt. Na het verkrijgen van een nieuw olie-afgifteboekje moet het voorgaande boekje gedurende tenminste zes maanden na de laatste daarin vermelde datum van afgifte aan boord worden bewaard.

1. Déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment acceptés/ Akzeptierte öl und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle/ Geaccepteerde olie- en vethoudende scheepsbedrijfsafvalstoffen:

1.1 Huiles usées/Altöl/afgewerkte olie l

1.2 Eau de fond de cale de/Bilgenwasser aus/Bilgewater van

Salle des machines arrière/Maschinenraum hinten/ machinekamer achter l

Salle des machines avant/Maschinenraum vorne/ machinekamer voor l

Autres locaux/Andere Räumen/andere ruimten l

1.3 Autres déchets huileux ou graisseux/ Andere öl- oder fetthaltige Abfälle/ Overige olie- of vethoudende afvalstoffen:

Chiffons usés/Altlappen/gebruikte poetslappen ..... kg

Graisses usées/Altfett/afgewerkt vet ..... kg

Filtres usés/Altfilter/gebruikte filter ..... pièces/Stück/stuk

Récipients/Gebinde/verpakkingen ..... pièces/Stück/stuk

2. Notes/Bemerkungen/Opmerkingen:

2.1 Déchets refusés/Nicht akzeptierte Abfälle/ niet geaccepteerd afval .....

.....

.....

2.2 Autres remarques/Andere Bemerkungen/overige opmerkingen:

.....

.....

Lieu
Ort .....
Plaats

Date
Datum .....
Datum

Cachet et signature de la station de réception
Stempel und Unterschrift der Annahmestelle
Ondertekening en stempel van de ontvangstinrichting

.....

Annexe 11[1]

DONNEES A SAISIR DANS L'APPAREIL AIS INTERIEUR : INDICATIONS CONCERNANT LE STATUT NAVIGATIONNEL ET LE « POINT D'ACQUISITION DE L'INFORMATION RELATIVE A LA POSITION A BORD DU BATIMENT »

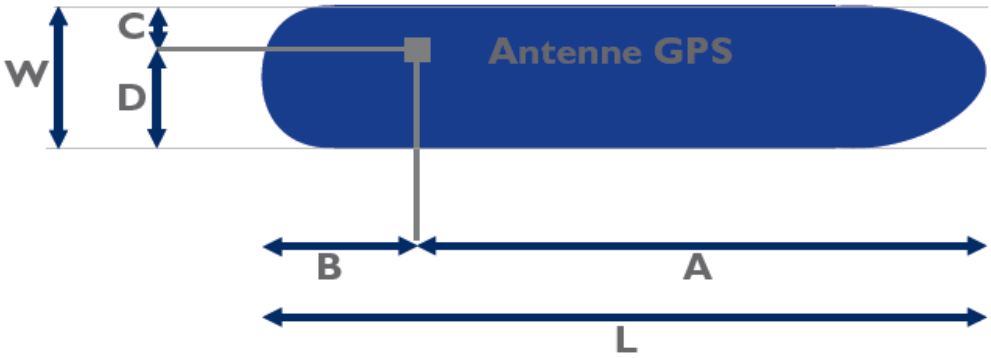
1. Statut navigationnel

0	under way using engine	en cours de voyage avec utilisation du moteur
1	at anchor	à l'ancre
2	not under command	non maître de sa manœuvre
3	restricted manoeuvrability	manœuvrabilité restreinte
4	constrained by her draught	restreint par son enfoncement
5	moored	amarré
6	aground	échoué
7	engaged in fishing	activité de pêche
8	under way sailing	navigation à voile
9 à 13	reserved for future uses	réservé pour un usage ultérieur
14	AIS-SART (active)	AIS-SART (actif)
15	Not defined	non défini

2. Point d'acquisition de l'information relative à la position à bord du bâtiment

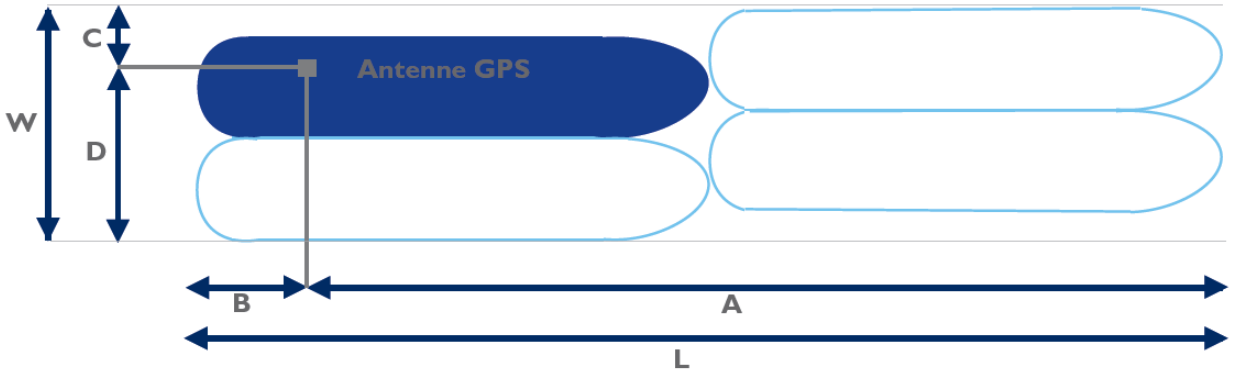
Le conducteur doit saisir les valeurs A, B, C et D avec une précision de 1 m.

La dimension A est orientée vers la proue.



Indications concernant les valeurs W, L, A, B, C, D d'un bâtiment

[1] L'annexe 11 a été adoptée définitivement (Résolution 2013-II-16).



Indications concernant les valeurs W, L, A, B, C, D d'un convoi

Annexe 12[1]

LISTE DES CATEGORIES DE BATIMENTS ET DE CONVOIS

Désignation :

- automoteur-citerne
- automoteur ordinaire
- péniche de canal
- remorqueur
- pousseur
- chaland-citerne
- chaland ordinaire
- barge-citerne
- barge ordinaire
- barge de navire
- bateau d'excursions journalières
- bateau à cabines
- bateau rapide
- engin flottant
- bâtiment de chantier
- bateau de plaisance
- convoi poussé
- formation à couple
- convoi remorqué
- bâtiment (type inconnu).

[1] L'annexe 12 a été adoptée définitivement (Résolution 2017-I-11).