

**MODIFICATION du
REGLEMENT DE POLICE
en vigueur
à partir du 7.10.2018**

**Amendements au Règlement de police pour la navigation du Rhin
(Résolution 2017-II-19)**

Le Secrétariat prie de modifier la version du Règlement de police (recueil à feuilles mobiles) comme suit :

	Retirer	Insérer
1.	page de garde	page de garde
2.	VII - X	VII - X
3.	3 / 3 : 1	3 / 3 : 1
4.	3 : 2 / 4	3 : 2 / 4
5.	5 – 10	5 – 10
6.	13 / 14	13 / 14
7.	35 / 36	35 / 36
8.	-	36 : 1 / 36 : 2
9.	55 / 56	55 / 56
10.	59 / 60	59 / 60
11.	75 / 76	75 / 76
12.	99 / 100	99 / 100

RÈGLEMENT
DE POLICE
POUR LA NAVIGATION
DU RHIN (RPNR)

ÉTAT
7 OCTOBRE 2018

REGLEMENT DE POLICE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

(RPNR)

1995

ETAT 7 OCTOBRE 2018

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 Coblenze	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 est en vigueur du 1.12.2015 au 30.11.2018 (Résolution 2015-I-7).

² L'indication relative aux articles 15.08 et 15.09 est en vigueur du 1.12.2015 au 30.11.2018 (Résolution 2015-I-7).

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 est en vigueur du 1.12.2015 au 30.11.2018 (Résolution 2015-I-16).

VIII

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

Art.	Chiffre	Contenu	en vigueur		Résolution
			du	au	
1.01	ad, ae, af	Définitions	1.12.2015	30.11.2018	2015-I-7
1.07	2	Exigences relatives au chargement, à la visibilité et nombre maximal de passagers	1.12.2015	30.11.2018	2015-I-13
1.07	3, exceptée d	Exigences relatives au chargement, à la visibilité et nombre maximal de passagers	1.12.2016	30.11.2018	2015-II-16
1.07	3d	Exigences relatives au chargement, à la visibilité et nombre maximal de passagers	7.10.2018	30.11.2018	2017-II-19, annexe 2
1.07	4 à 6, excepté le chiffre 5, 5 ^{ème} phrase	Exigences relatives au chargement, à la visibilité et nombre maximal de passagers	1.12.2016	30.11.2018	2015-II-16
1.07	5, 5 ^{ème} phrase	Exigences relatives au chargement, à la visibilité et nombre maximal de passagers	7.10.2018	30.11.2018	2017-II-19, annexe 2
1.08	5, exceptée la phrase introductive, 6, exceptée la phrase introductive	Réduction des cas de noyade	1.12.2017	30.11.2020	2017-I-9
1.08	5, phrase introductive et 6, phrase introductive	Réduction des cas de noyade	7.10.2018	30.11.2020	2017-II-19, annexe 3
1.10	1 ac	Documents de bord et autres papiers	1.12.2015	30.11.2018	2015-I-7
1.10	1 ad	Documents de bord et autres papiers	7.10.2018	30.11.2018	2017-II-19, annexe 2
1.10	1 ae	Documents de bord et autres papiers	1.12.2016	30.11.2018	2015-II-15
2.06		Marque d'identification des bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible	1.12.2015	30.11.2018	2015-I-7

Art.	Chiffre	Contenu	en vigueur		Résolution
			du	au	
4.07	3, 2 ^{ème} phrase	AIS Intérieur et ECDIS Intérieur	1.12.2017	30.11.2020	2017-I-9
4.07	4 c	AIS Intérieur et ECDIS Intérieur	1.12.2015	30.11.2018	2015-I-16
4.07	5 c	AIS Intérieur et ECDIS Intérieur	1.12.2015	30.11.2018	2015-I-16
6.28	10	Passage aux écluses	1.12.2015	30.11.2018	2015-I-7
6.28	11 à 13	Passage aux écluses	1.12.2015	30.11.2018	2015-I-7
7.01	5	Réduction des cas de noyade	7.10.2018	30.11.2020	2017-II-19, annexe 3
7.08	exceptés les chiffres 2, 5 et 6	Garde et surveillance	1.12.2015	30.11.2018	2015-I-7
7.08	2	Garde et surveillance	1.12.2016	30.11.2018	2015-II-15
7.08	5 et 6	Garde et surveillance	1.2.2016	30.11.2018	2015-II-15
8.11		Sécurité à bord des bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible	1.12.2015	30.11.2018	2015-I-7
10.01	3, excepté le secteur « Bâle », dans le tableau	Restriction de la navigation par hautes eaux à l'amont du bac de Spijk (Germersheim - Mannheim-Rheinau)	1.12.2015	30.11.2018	2015-I-13
12.01		Obligation d'annonce	1.12.2015	30.11.2018	2015-I-16
15.06	Exceptés les chiffres 1d et 2a	Obligation de vigilance lors de l'avitaillement	1.12.2015	30.11.2018	2015-I-7
15.06	1d et 2a	Obligation de vigilance lors de l'avitaillement	7.10.2018	30.11.2018	2017-II-19, annexe 2
15.07		Obligation de vigilance lors de l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL)	1.12.2015	30.11.2018	2015-I-7
15.08, 15.09		Collecte, dépôt et réception des déchets liés à la cargaison Peinture et nettoyage externe des bateaux	1.12.2015	30.11.2018	2015-I-7

X

Art.	Chiffre	Contenu	en vigueur		Résolution
			du	au	
Annexe 3	Croquis 62	Interdiction de stationner côte à côte, obligation de vigilance lors de l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL)	1.12.2015	30.11.2018	2015-I-7
Annexe 3	Croquis 66	Marque d'identification des bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible	1.12.2015	30.11.2018	2015-I-7
Annexe 7	Section I, sous- section A, indica- tion rel. au panneau A.9	Interdiction de créer des remous	1.12.2015	30.11.2018	2015-I-7
Annexe 12		Liste des catégories de bâtiments et de convois	1.12.2015	30.11.2018	2015-I-16

- 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 ;
- ah)² "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.
³Si 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) sont en vigueur du 1.12.2015 au 30.11.2018 (Résolution 2015-I-7).

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

³ 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 1.06¹

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.
- 2.²La 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 est en vigueur du 1.12.2015 au 30.11.2018 (adopté par la résolution 2001-II-15 et prorogé par la résolution 2013-I-13 et 2015-I-13).

- 3.¹ Par dérogation à la première phrase du chiffre 2, la visibilité directe 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)² ces moyens auxiliaires sont reconnus comme appropriés conformément à l'article 7.02 de l'ES-TRIN.
4. Le chargement ne doit pas compromettre la stabilité du bâtiment ni la résistance de la coque.
- 5.³ 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.
- ² 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. 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 grésés 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.
- 4.⁴ 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 Le chiffre 3, exceptée la lettre d), est en vigueur du 1.12.2016 au 30.11.2018. Les chiffres 3, 4 et 5 existants deviennent les chiffres 4, 5 et 6 (Résolution 2015-II-16).

² Les chiffres 3, lettre d) et 5, 5^{ème} phrase, sont en vigueur du 7.10.2018 au 30.11.2018 (Résolution 2017-II-19, annexe 2).

³ Le chiffre 5, excepté le chiffre 5, 5^{ème} phrase, a été modifié définitivement (Résolution 2014-II-14).

⁴ 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 1^{ère} 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)³ 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)⁴ 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 La lettre ac) est en vigueur du 1.12.2015 au 30.11.2018 (Résolution 2015-I-7).

³ La lettre ad) est en vigueur du 7.10.2018 au 30.11.2018 (Résolution 2017-II-19, annexe 2).

⁴ La lettre ae) est en vigueur du 1.12.2016 au 30.11.2018 (Résolution 2015-II-15).

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

Domages 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.

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 2.04¹

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).

Section III. Appareils d'information et de navigation¹

Article 4.06

Radar

1. Les bâtiments ne peuvent utiliser le radar que pour autant :
 - a)²qu'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 4.07¹

AIS Intérieur et ECDIS Intérieur

- 1.³ ⁴Les 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 1^{ère} 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. L'appareil AIS Intérieur doit fonctionner en permanence et les données saisies doivent correspondre à tout moment aux données effectives du bâtiment ou du convoi.

La 1^{ère} phrase 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,

¹ Le titre de la partie III et l'article 4.07, exceptés le chiffre 3, alinéa 2, le chiffre 4, lettre c) 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).

c) aux bâtiments de police, si la transmission de données AIS est susceptible de compromettre la réalisation de tâches de police.

Les bâtiments visés au chiffre 1, 3^{ème} phrase, lettre a), doivent éteindre les appareils AIS Intérieur présents à bord tant que ces bâtiments font partie du convoi.

- 3.¹ 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).²
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)³Type 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.
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)³Type 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 3, 1^{ère} phrase, a été modifié définitivement (Résolution 2014-I-11).

² Le chiffre 3, 2^{ème} phrase, est en vigueur du 1.12.2017 au 30.11.2020 (Résolution 2017-I-9).

³ Le chiffre 4, lettre c) et le chiffre 5, lettre c), sont en vigueur du 1.12.2015 au 30.11.2018 (Résolution 2015-I-16).

- 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 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 7.03¹

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).

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.

- 2.¹Dans 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.

CHAPITRE 11

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

Article 11.01¹

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

- 4.²Un 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.

- 5.²Un 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 11.02¹

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 Gamsheim 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 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 léger.	153	34,35

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

Article 15.06¹

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)²une 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)²la 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 15.07³

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 L'article 15.06, exceptés les chiffres 1, lettre d) et 2, lettre a), est en vigueur du 1.12.2015 au 30.11.2018 (Résolution 2015-I-7).

² Les chiffres 1, lettre d) et 2, lettre a) sont en vigueur du 7.10.2018 au 30.11.2018 (Résolution 2017-II-19, annexe 2).

³ L'article 15.07 est en vigueur du 1.12.2015 au 30.11.2018 (Résolution 2015-I-7).

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 débiter 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 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.