

**MODIFICATION du
REGLEMENT DE POLICE
en vigueur
à partir du 1.12.2016**

**Amendements au Règlement de Police pour la Navigation du Rhin
(Résolutions 2015-I-14, 2015-I-15, 2015-II-15, 2015-II-16 et 2015-II-17)**

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.	I/II	I/II
3.	V - X	V - X
4.	3 / 3 : 1	3 / 3 : 1
5.	3 : 2 / 4	3 : 2 / 4
6.	5 - 8	5 - 8
7.	-	8 : 1 - 8 : 2
8.	55 - 58	55 - 58
9.	67 - 70	67 - 70
10.	75 - 78	75 - 78
11.	81 / 82	81 / 82
12.	82 : 1 / 82 : 2	82 : 1 / 82 : 2
13.	Annexe 7, 11 / 12	Annexe 7, 11 / 12
14.	Annexe 9, 1 / 2	Annexe 9, 1 / 2

RÈGLEMENT
DE POLICE
POUR LA NAVIGATION
DU RHIN (RPNR)

ÉTAT
1^{er} DÉCEMBRE 2016

REGLEMENT DE POLICE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

(RPNR)

1995

ETAT 1^{er} DECEMBRE 2016

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

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

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

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 11¹

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 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	Exigences relatives au chargement, à la visibilité et nombre maximal de passagers	1.12.2016	30.11.2018	2015-II-16
1.07	4 à 6	Exigences relatives au chargement, à la visibilité et nombre maximal de passagers	1.12.2016	30.11.2018	2015-II-16
1.08	5, 6	Réduction des cas de noyade	1.12.2014	30.11.2017	2014-I-10
1.10	1 ac	Documents de bord et autres papiers	1.12.2015	30.11.2018	2015-I-7
1.10	1 ad, 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
4.07	3, 2 ^{ème} alinéa	AIS Intérieur et ECDIS Intérieur	1.12.2014	30.11.2017	2014-I-12
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	1.12.2014	30.11.2017	2014-I-10
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

Art.	Chiffre	Contenu	en vigueur		Résolution
			du	au	
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		Obligation de vigilance lors de l'avitaillement	1.12.2015	30.11.2018	2015-I-7
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
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.

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.
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. 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.

¹ Les lettres ad) à af) sont en vigueur du 1.12.2015 au 30.11.2018 (Résolution 2015-I-7).

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) ces moyens auxiliaires sont reconnus comme appropriés conformément à l'article 7.02 du Règlement de visite des bateaux du Rhin.
4. Le chargement ne doit pas compromettre la stabilité du bâtiment ni la résistance de la coque.
- 5.² 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 22.01 du Règlement de visite des bateaux du Rhin.
- 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. Sans préjudice du chiffre 3, les moyens de sauvetage individuels inscrits au n° 44 du certificat de visite doivent être disponibles dans une répartition correspondant au nombre d'adultes et d'enfants parmi les passagers, seuls des gilets de sauvetage en matière solide conformes aux normes mentionnées à l'article 10.05, chiffre 2, du Règlement de visite des bateaux du Rhin étant admis pour les enfants d'un poids corporel inférieur ou égal à 30 kg ou d'un âge inférieur à six ans.

¹ Le chiffre 3 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 Le chiffre 5 a été modifié définitivement (Résolution 2014-II-14).

- 5.¹ Si les garde-corps exigés à l'article 11.02, chiffre 4, du Règlement de visite des bateaux du Rhin 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 Les membres de l'équipage et les autres personnes à bord doivent porter les gilets de sauvetage visés à l'article 10.05, chiffre 2, du Règlement de visite des bateaux du Rhin
- 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 et 6 sont en vigueur du 1.12.2014 au 30.11.2017 (Résolution 2014-I-10).

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) l'attestation relative à l'installation et au fonctionnement de l'appareil radar et de l'indicateur de vitesse de giration, nécessaire conformément à l'article 7.06, chiffre 1, du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin,
 - k) un certificat d'opérateur radio pour la commande de stations de bateau conformément à l'appendice 5 de l'Arrangement régional relatif au service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure,
 - l)¹ le ou les "certificat(s) relatif(s) à l'assignation de fréquences" ou la "licence de station de navire",
 - m) le Guide de radiotéléphonie pour la navigation intérieure, Partie Générale et Partie Régionale Rhin / Moselle,
 - n) le carnet de contrôle des huiles usées, dûment rempli,
 - o) les documents relatifs aux chaudières et aux autres réservoirs sous pression,
 - p) l'attestation pour installations à gaz liquéfiés,
 - q) les documents relatifs aux installations électriques,
 - r) les attestations de contrôle des extincteurs portatifs et des installations d'extinction d'incendie fixées à demeure,
 - s) les attestations de contrôle des grues,

¹ La lettre l) a été adoptée définitivement (Résolution 2013-II-16).

- 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) sur le secteur compris entre Bâle et Mannheim pour les bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m la preuve prescrite à l'article 22bis.05, chiffre 2, lettre b), du Règlement de visite des bateaux du Rhin,
- x) les copies du certificat de réception par type et du recueil des paramètres du moteur de chaque moteur, requises conformément à l'article 8bis.02, chiffre 3, du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin,
- y) l'attestation relative aux câbles prescrits à l'article 10.02, chiffre 2, lettre a), du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin,
- z) l'attestation relative au montage et au fonctionnement de l'appareil AIS Intérieur,
- aa) les attestations prescrites 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)¹ 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 au chiffre 1.4.8 de l'annexe T du Règlement de visite des bateaux du Rhin, et le dossier de sécurité prescrit par le chiffre 1 de l'article 8ter.03 du Règlement de visite des bateaux du Rhin,
- 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 La lettre ac) est en vigueur du 1.12.2015 au 30.11.2018 (Résolution 2015-I-7).

² Les lettres ad) et ae) sont en vigueur du 1.12.2016 au 30.11.2018 (Résolution 2015-II-15).

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.

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 10.02, chiffre 2, lettre d), du Règlement de visite des bateaux du Rhin 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 1.12.2014 au 30.11.2017 (Résolution 2014-I-10).

- 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).

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.

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. 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) aux bâtiments qui ne portent pas cette signalisation mais qui sont munis d'un certificat d'agrément en vertu du 8.1.8 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.

Article 7.08¹

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.
- 2.²La 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.
- 5.³Tous 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.
- 6.²S'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, exceptés les chiffres 2, 5 et 6, est en vigueur du 1.12.2015 au 30.11.2018 (Résolution 2015-I-7).

² Le chiffre 2 est en vigueur du 1.12.2016 au 30.11.2018 (Résolution 2015-II-15).

³ Les chiffres 5 et 6 sont en vigueur du 1.2.2016 au 30.11.2018 (Résolution 2015-II-15).

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 9.08¹

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 :

- 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 ;
 - 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 ;
 - 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

- Les bâtiments polyvalents
 - ¹de l'armée française entre Bâle (p.k. 168,39) et Lauterbourg (p.k. 352,00) et
 - 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.
- 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

- 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).

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. Un bâtiment d'une longueur dépassant 110 m, à l'exception d'un bateau à passagers, n'est autorisé à naviguer en amont de Mannheim s'il satisfait aux exigences de l'article 22bis.05, chiffre 2, du Règlement de visite des bateaux du Rhin. Un bateau à passagers d'une longueur dépassant 110 m peut uniquement naviguer en amont de Mannheim s'il satisfait aux exigences de l'article 22bis.05, chiffre 3, du Règlement de visite des bateaux du Rhin.

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.

¹ L'article 11.01 a été adopté définitivement (Résolution 2015-I-15).

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 lège.	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)

	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)	<p>La lettre c) s'applique uniquement si le convoi poussé présente les caractéristiques suivantes :</p> <p>aa) pour une largeur inférieure ou égale à 12,50 m</p> <p>aaa) propulsion à plusieurs hélices et un ou plusieurs boteurs actifs pouvant être commandés depuis le poste de gouverne avec une puissance totale de 360 kW au minimum, ou</p> <p>bbb) propulsion à une seule hélice et un ou plusieurs boteurs actifs pouvant être commandés depuis le poste de gouverne avec une puissance totale de 500 kW au minimum</p> <p>dont au moins la moitié de la puissance en tête de convoi ou sur les premières barges ;</p> <p>bb) pour une largeur supérieure à 12,50 m</p> <p>propulsion à plusieurs hélices avec deux systèmes de propulsion indépendants et un ou plusieurs boteurs 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 ;</p> <p>cc) pour une longueur supérieure à 186,50 m en navigation avalante</p> <p>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.</p>		
3.4	a) St. Goar (p.k. 556,00) - Gorinchem (p.k. 952,50)	193	22,90
	b) Avalants, en outre	153	34,35
	<p>c) La lettre b) s'applique sur le secteur</p> <p>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,</p> <p>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,</p> <p>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,</p> <p>si l'autorité compétente n'a pas expressément autorisé la navigation en cas d'une hauteur d'eau inférieure.</p> <p>Si des barges de poussage sont ajoutées latéralement au pousseur, celles-ci doivent être à l'état lège.</p>		
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
	<p>c) Dans les cas visés par les lettres a) et b), un convoi poussé</p> <p>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 ;</p> <p>bb) peut uniquement entamer le voyage s'il dispose en tête de convoi d'un boteur actif commandé depuis le poste de gouverne du bâtiment pousseur.</p> <p>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 ;</p> <p>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</p> <p>aa) lorsque la hauteur d'eau à l'échelle de Lobith est comprise entre 8,50 m et 13,50 m,</p> <p>bb) lorsqu'il ne transporte pas de matières dangereuses pour lesquelles est exigé un certificat d'agrément en vertu de l'ADN ;</p> <p>cc) dans le cas d'un pousseur d'une longueur inférieure ou égale à 40 m lorsque les dispositions suivantes sont en outre remplies :</p> <p>aaa) la puissance maximale du pousseur ne doit pas dépasser 4500 kW ;</p> <p>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 boteur actif à condition que deux barges au moins et quatre au plus aient un tirant d'eau de 2,50 m ou plus</p>		
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 boteur 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.			

Article 12.02¹

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.

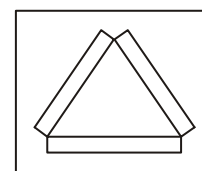


Figure 1

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.

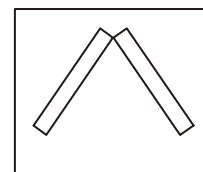


Figure 2

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.

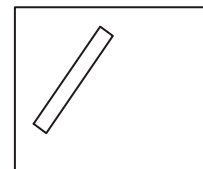


Figure 3

d) un trait lumineux blanc horizontal (fig. 4) :

aucun avalant dans la section.

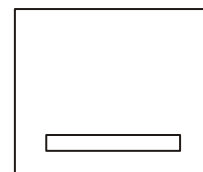


Figure 4

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 12.03¹

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 Jungfergrund (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 Jungfergrund 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.

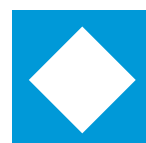
E.5.10 Aire de stationnement réservée aux bâtiments autres que ceux de la navigation par poussage astreints à porter la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 2 du côté de la voie où le panneau est placé.
(voir article 7.06, ch. 1)



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)



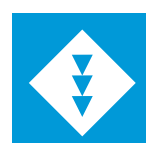
E.5.13 Aire de stationnement réservée à tous les bâtiments astreints à porter la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 1 du côté de la voie où le panneau est placé.
(voir article 7.06, ch. 1)



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.6.1¹ 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

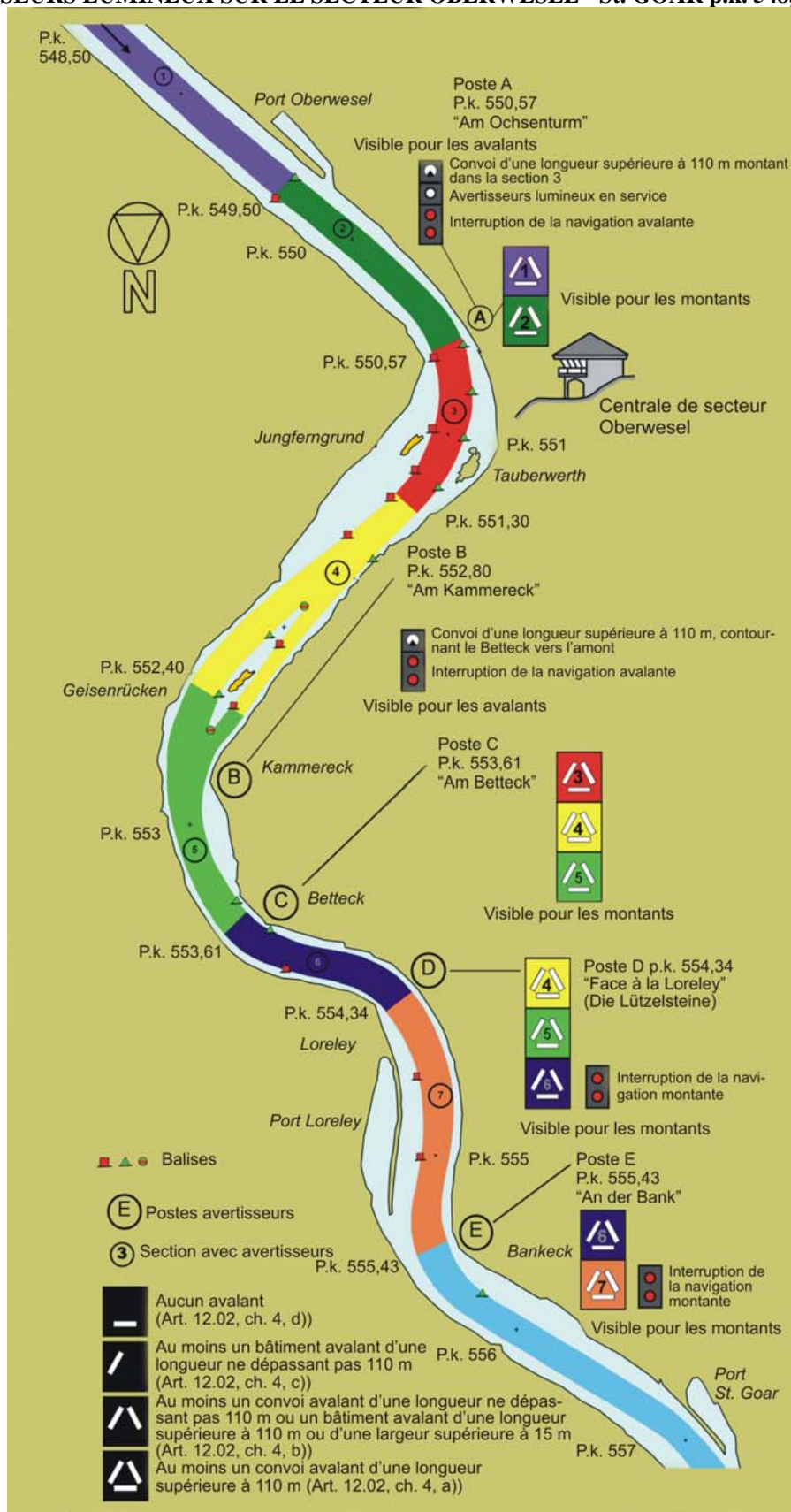
a) La voie suivie est considérée comme affluente de la voie rencontrée
(voir article 6.16, ch. 1)



b) comme précédemment



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).

