

**MODIFICATION du  
REGLEMENT DE POLICE  
en vigueur  
à partir du 1.12.2017**

**Amendements au Règlement de police pour la navigation du Rhin  
(Résolution 2017-I-9)**

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 / VIII	VII / VIII
3.	5 / 6	5 / 6
4.	35 / 36	35 / 36
5.	55 / 56	55 / 56
6.	61 - 64	61 - 64
4.	75 / 76	75 / 76



RÈGLEMENT  
DE POLICE  
POUR LA NAVIGATION  
DU RHIN (RPNR)

---

ÉTAT  
1<sup>er</sup> DÉCEMBRE 2017



# **REGLEMENT DE POLICE POUR LA NAVIGATION DU RHIN**

**(RPNR)**

**1995**

**ETAT 1<sup>er</sup> DECEMBRE 2017**



**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 <sup>1</sup> Obligation de vigilance lors de l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) .....	99
15.08 <sup>2</sup> Collecte, dépôt et réception des déchets liés à la cargaison .....	101
15.09 <sup>2</sup> 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 <sup>3</sup> :	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 <sup>4</sup> :	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 <sup>5</sup> :	Liste des catégories de bâtiments et de convois

<sup>1</sup> L'indication relative à l'article 15.07 est en vigueur du 1.12.2015 au 30.11.2018 (Résolution 2015-I-7).

<sup>2</sup> 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).

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

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

<sup>5</sup> 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	1.12.2017	30.11.2020	2017-I-9
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 <sup>ème</sup> 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	1.12.2017	30.11.2020	2017-I-9
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



- 3.<sup>1</sup> 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.<sup>2</sup> 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.

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> Le chiffre 5 a été modifié définitivement (Résolution 2014-II-14).

- 5.<sup>1</sup> 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<sup>ère</sup> phrase ne sont plus présentes, les garde-corps doivent immédiatement être refermés ou remis en place.

- 6.<sup>1</sup> 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.

---

<sup>1</sup> Les chiffres 5 et 6 sont en vigueur du 1.12.2017 au 30.11.2020 (Résolution 2017-I-9).

### Section III. Appareils d'information et de navigation <sup>1</sup>

#### Article 4.06

##### *Radar*

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

Les menues embarcations doivent en outre être équipées d'une installation de radiotéléphonie en bon état de fonctionnement pour le réseau bateau--bateau.

2. Dans les convois poussés et dans les formations à couple, les prescriptions du chiffre 1 ci-dessus ne s'appliquent qu'au bâtiment à bord duquel se trouve le conducteur du convoi ou de la formation.
3. Les bateaux rapides faisant route doivent utiliser le radar.

#### Article 4.07<sup>1</sup>

##### *AIS Intérieur et ECDIS Intérieur*

- 1.<sup>2</sup> Les bâtiments doivent être équipés d'un appareil AIS Intérieur conforme à l'article 7.06, chiffre 3 du Règlement de visite des bateaux du Rhin. L'appareil AIS Intérieur doit être en bon état de fonctionnement.

La 1<sup>ère</sup> 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<sup>ère</sup> 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,
- c) aux bâtiments de police, si la transmission de données AIS est susceptible de compromettre la réalisation de tâches de police.

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> Le chiffre 1 a été modifié définitivement (Résolution 2014-I-13).

- Les bâtiments visés au chiffre 1, 3<sup>ème</sup> phrase, lettre a), doivent éteindre les appareils AIS Intérieur présents à bord tant que ces bâtiments font partie du convoi.
- 3.<sup>1</sup> 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).<sup>2</sup>
  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)<sup>3</sup>Type de bâtiment ou de convoi conformément au Standard pour le suivi et le repérage des bateaux en navigation intérieure ;
    - d) Numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI) ou, pour les navires de mer auxquels n'a pas été attribué d'ENI, le numéro OMI ;
    - e) Longueur hors tout du bâtiment ou du convoi avec une précision de 0,1 m ;
    - f) Largeur hors tout du bâtiment ou du convoi avec une précision de 0,1 m ;
    - g) Position (WGS 84) ;
    - h) Vitesse sur route ;
    - i) Route ;
    - j) Heure de l'appareil électronique de localisation ;
    - k) Statut navigationnel conformément à l'annexe 11 ;
    - l) Point d'acquisition de l'information relative à la position à bord du bâtiment avec une précision de 1 m, conformément à l'annexe 11.
  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)<sup>3</sup>Type de bâtiment ou de convoi conformément au Standard pour le suivi et le repérage des bateaux en navigation intérieure ;
    - d) Statut navigationnel, conformément à l'annexe 11 ;
    - e) Point d'acquisition de l'information relative à la position à bord du bâtiment avec une précision de 1 m, conformément à l'annexe 11.
  6. Les menues embarcations qui utilisent l'AIS ne peuvent utiliser qu'un appareil AIS Intérieur conforme à l'article 7.06, chiffre 3, du Règlement de visite des bateaux du Rhin, 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 1999/5/CE (RTTE), 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.

---

<sup>1</sup> Le chiffre 3, 1<sup>ère</sup> phrase, a été modifié définitivement (Résolution 2014-I-11).

<sup>2</sup> Le chiffre 3, 2<sup>ème</sup> phrase, est en vigueur du 1.12.2017 au 30.11.2020 (Résolution 2017-I-9).

<sup>3</sup> 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).

## 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.<sup>1</sup> 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 ;

---

<sup>1</sup> Le chiffre 5 est en vigueur du 1.12.2017 au 30.11.2020 (Résolution 2017-I-9).

- h) sur la route que suivent les bâtiments pour accoster au débarcadère ou en partir ;
  - i) dans les aires de virage indiquées par le panneau E.8 (annexe 7) ;
  - k) latéralement à un bâtiment portant le panneau prescrit à l'article 3.33 à une distance en mètres inférieure au chiffre indiqué dans le triangle blanc dudit panneau ;
  - l) sur les plans d'eau indiqués par le panneau A.5.1 (annexe 7) et dont la largeur est indiquée en mètres sur celui-ci. La largeur est mesurée à partir de l'emplacement du panneau.
2. Dans les sections où le stationnement est interdit en vertu des dispositions du chiffre 1, lettres a) à d), ci-dessus, les bâtiments et matériels flottants, ainsi que les établissements flottants, ne peuvent stationner qu'aux aires de stationnement indiquées par un des panneaux E.5 à E.7 (annexe 7). Les conditions définies aux articles 7.03 à 7.06 doivent être respectées.

### **Article 7.03<sup>1</sup>**

#### *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.

---

<sup>1</sup> L'article 7.03 a été adopté définitivement (Résolution 2015-I-14).

### **Article 8.07**

#### *Circulation de personnes à bord des convois poussés*

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

### **Article 8.08**

#### *Formation des convois remorqués*

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

### **Article 8.09**

#### *Signal "n'approchez-pas"*

1. Le signal "n'approchez-pas" doit être déclenché, en cas d'incident ou d'accident susceptibles de provoquer un dégagement de matières dangereuses transportées, par :
  - a) les bateaux-citernes montrant la signalisation visée aux chiffres 1 ou 2 de l'article 3.14, et
  - b) les bâtiments montrant la signalisation visée au chiffre 3 de l'article 3.14, si l'équipage n'est pas en mesure d'éliminer les dangers qui en résultent pour des personnes ou pour la navigation.

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

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

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

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

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

3. Les bâtiments qui perçoivent le signal "n'approchez-pas" doivent prendre toutes mesures utiles pour éviter le danger menaçant. En particulier :
  - a) s'ils se dirigent vers la zone de danger, ils doivent se tenir à la plus grande distance possible de celle-ci et, si la situation l'exige, virer ;
  - b) s'ils ont déjà franchi l'endroit où se situe le danger, ils doivent poursuivre leur route à la plus grande vitesse possible.
4. A bord des bâtiments visés au chiffre 3 ci-dessus, il faut immédiatement :
  - a) fermer toutes les fenêtres et toutes les ouvertures donnant sur l'extérieur,
  - b) éteindre toute lumière et tout feu non protégés,
  - c) cesser de fumer,
  - d) arrêter les machines auxiliaires dont le fonctionnement n'est pas nécessité,
  - e) de manière générale éviter toute formation d'étincelles.

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

5. Le chiffre 4 ci-dessus est également applicable aux bâtiments qui stationnent à proximité de la zone de danger lors de la perception du signal "n'approchez-pas" ; le cas échéant, il convient d'abandonner le bâtiment.
6. Dans l'application des mesures visées aux chiffres 3 à 5 ci-dessus, il y a lieu de tenir compte du courant et de la direction du vent.
7. Les mesures visées aux chiffres 3 à 6 ci-dessus doivent également être prises par les bâtiments si le signal "n'approchez-pas" est émis de la rive.
8. Les conducteurs des bâtiments qui perçoivent le signal "n'approchez-pas" doivent dans toute la mesure possible en aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches.

### **Article 8.10**

#### *Sécurité à bord des bâtiments autorisés au transport de plus de 12 passagers*

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

- a) A bord doit se trouver un dossier de sécurité précisant les tâches de l'équipage et du personnel en cas d'urgence. Des instructions pour les passagers en cas de voie d'eau, en cas d'incendie et en cas d'évacuation du bâtiment doivent également se trouver à bord.  
Ce dossier de sécurité et ces instructions doivent être affichés à différents endroits appropriés.



- b) L'équipage et le personnel doivent être au courant du dossier de sécurité mentionné à la lettre a) ci-dessus et doivent être instruits périodiquement de leurs tâches.
- c) Pendant le séjour de passagers à bord, les voies d'évacuation doivent être complètement libres d'obstacles. Les portes et les issues de secours se trouvant sur ces voies doivent pouvoir être facilement ouvertes des deux côtés.
- d) Au début de chaque voyage de plus d'un jour des instructions de sécurité doivent être données aux passagers.
- e) Pendant la nuit, aussi longtemps qu'il y a des passagers à bord, une ronde de sécurité doit être faite toutes les heures. L'accomplissement de cette ronde doit pouvoir être vérifié d'une manière appropriée.

### **Article 8.11<sup>1</sup>**

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

1. Avant de débiter l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL), le conducteur du bâtiment à avitailler est tenu de s'assurer que :
  - a) les moyens prescrits pour la lutte contre l'incendie soient prêts à fonctionner à tout moment et
  - b) les moyens prescrits pour l'évacuation des personnes se trouvant à bord du bâtiment à avitailler soient en place entre le bâtiment et le quai.
2. Pendant l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL), tous les accès ou ouvertures des locaux qui sont accessibles depuis le pont et toutes les ouvertures des locaux donnant sur l'extérieur doivent être fermés.

Cette disposition ne s'applique pas :

  - a) aux ouvertures d'aspiration des moteurs en marche ;
  - b) aux ouvertures de ventilation des salles des machines quand les moteurs sont en marche ;
  - c) aux ouvertures d'aération pour les locaux comportant une installation de surpression et
  - d) aux ouvertures d'aération d'une installation de climatisation, si ces ouvertures sont équipées d'une installation de détection de gaz.

Ces accès et ouvertures des locaux ne doivent être ouverts qu'en cas de nécessité et pour une courte durée, avec l'autorisation du conducteur.
3. Pendant l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL), le conducteur est tenu de s'assurer en permanence qu'une interdiction de fumer à bord et dans la zone d'avitaillement soit respectée. L'interdiction de fumer s'applique également aux cigarettes électroniques et autres dispositifs semblables. Cette interdiction de fumer ne s'applique pas dans les logements et à la timonerie à condition que leurs fenêtres, portes, claires-voies et écoutilles soient fermées.
4. Après l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL), une aération de tous les locaux accessibles depuis le pont est nécessaire.

---

<sup>1</sup> L'article 8.11 est en vigueur du 1.12.2015 au 30.11.2018 (Résolution 2015-I-7).



## CHAPITRE 11

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

#### Article 11.01<sup>1</sup>

##### *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.

---

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

**Article 11.02<sup>1</sup>**

*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	<b>Bâle</b> (p.k. 166,53) - <b>Ecluses d'Iffezheim</b> (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			
L'autorité compétente peut autoriser une longueur supérieure.			
3.2	a) Ecluses <b>Iffezheim</b> (p.k. 334,00) - <b>Lorch</b> (p.k. 540,20)	193	22,90
	b) <b>Karlsruhe</b> (p.k. 359,80) - <b>Lorch</b> (p.k. 540,20) en outre	153	34,35
uniquement vers l'aval et avec une hauteur d'eau égale ou supérieure à 1,20 m à l'échelle de Caub, si l'autorité compétente n'autorise pas expressément la navigation en présence de hauteurs d'eau inférieures. Si des barges de poussage sont ajoutées latéralement au pousseur, celles-ci doivent être à l'état lège.			

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