

**MODIFICATION du
REGLEMENT DE POLICE
en vigueur
à partir du 1.12.2018**

**Amendements au Règlement de police pour la navigation du Rhin
(Résolutions 2017-I-11, 2018-I-9 à 2018-I-12)**

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 - VIII	V - VIII
4.	IX / X	-
5.	3 / 3 : 1	3 / 3 : 1
6.	3 : 2 / 4	3 : 2 / 4
7.	5 - 8	5 - 8
8.	14 : 1 / 14 : 2	14 : 1 / 14 : 2
9.	23 / 24	23 / 24
10.	35 / 36	35 / 36
11.	49 - 52	49 - 52
12.	57 / 58	57 / 58
13.	63 / 64	63 / 64
14.	71 / 72	71 / 72
15.	79 / 80	79 / 80
16.	99 - 102	99 - 102
17.	Annexe 3, 17 - 20	Annexe 3, 17 - 20
18.	Annexe 7, 3 / 4	Annexe 7, 3 / 4
19.	Annexe 12, 1 / 2	Annexe 12, 1 / 2

RÈGLEMENT
DE POLICE
POUR LA NAVIGATION
DU RHIN (RPNR)

ÉTAT
1^{er} DÉCEMBRE 2018

REGLEMENT DE POLICE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

(RPNR)

1995

ETAT 1^{ER} DECEMBRE 2018

Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR)

Sommaire

1ère partie

Dispositions applicables à tout le Rhin

Chapitre 1

Dispositions générales

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

Chapitre 2

Marques et échelles des bâtiments ; jaugeage

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

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

Chapitre 3

Signalisation des bâtiments

Section I : Généralités

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

Section II : Signalisation de nuit et de jour

A : Signalisation en cours de route

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

B : Signalisation en stationnement

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

Chapitre 7 Règles de stationnement

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

Chapitre 8 Dispositions supplémentaires

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

Deuxième partie : Dispositions particulières à certains secteurs

Chapitre 9 Règles particulières de route et de stationnement

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

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

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

Chapitre 10

Restriction de la navigation par hautes eaux et par basses eaux

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

Chapitre 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 a été adoptée définitivement (Résolution 2018-I-9).

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

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

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

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

VIII

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

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

- ab) "bateau rapide" : un bateau motorisé, à l'exception des menues embarcations, capable de naviguer à une vitesse supérieure à 40 km/h par rapport à l'eau (par exemple un bateau à ailes portantes, un aéroglisseur ou un bâtiment à coques multiples) lorsque ceci figure dans son certificat de visite ;
- ac) "appareil AIS Intérieur" : un appareil qui est installé à bord d'un bâtiment et qui est utilisé au sens du standard "Suivi et repérage en navigation intérieure" (Résolution 2006-I-21) ;
- ad)¹ "système de GNL" ensemble des éléments du bâtiment qui peuvent contenir du gaz naturel liquéfié (GNL) ou du gaz naturel, telles que les moteurs, les réservoirs à combustible et les tuyauteries d'avitaillement ;
- ae)¹ "zone d'avitaillement" la zone située dans un rayon de 20 m autour de la prise de raccordement pour l'avitaillement ;
- af)¹ "gaz naturel liquéfié (GNL)" un gaz naturel qui a été liquéfié en le refroidissant à une température de - 161 °C ;
- ag)² "citerne fixe" une citerne liée au bateau, les parois de la citerne pouvant être constituées soit par la coque elle-même, soit par une enveloppe indépendante de la coque ;
- ah)³ "ES-TRIN" standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure, dans son édition 2017/1 adoptée par le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI). Pour l'application de l'ES-TRIN, un État membre doit être compris comme l'un des États riverains du Rhin ou la Belgique.

Article 1.02

Conducteur

1. Tout bâtiment ainsi que tout matériel flottant doit être placé sous l'autorité d'une personne ayant l'aptitude nécessaire à cet effet. Cette personne est appelée ci-après "conducteur". Le conducteur est réputé avoir l'aptitude requise lorsqu'il est titulaire
 - d'une patente du Rhin pour le type et les dimensions du bâtiment qu'il conduit et pour le secteur qu'il parcourt,
 - d'un autre certificat de conduite admis en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin ou
 - d'un certificat de conduite reconnu équivalent en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, pour le type et les dimensions du bâtiment qu'il conduit.Pour les certificats reconnus équivalents, il doit en outre posséder sur certains secteurs l'attestation de connaissances de secteur exigée en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin.

⁴Si plusieurs conducteurs sont prescrits pour un bâtiment conformément au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, seul le conducteur sous l'autorité duquel le bâtiment est placé doit posséder l'attestation de connaissances de secteur pour le secteur concerné.
2. Tout convoi doit être également placé sous l'autorité d'un conducteur ayant l'aptitude nécessaire à cet effet.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Lorsque la concentration d'alcool dans le sang atteint 0,5‰ ou plus ou lorsque la quantité d'alcool absorbée correspond à une telle concentration d'alcool dans le sang ou à une concentration d'alcool équivalente dans l'air expiré, il lui est interdit d'assurer la conduite du bâtiment.

Article 1.03

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

1. Les membres de l'équipage doivent exécuter les ordres qui leur sont donnés par le conducteur dans le cadre de sa responsabilité. Ils doivent contribuer à l'observation des prescriptions du présent règlement.
2. Toute autre personne se trouvant à bord est tenue de se conformer aux ordres qui lui sont donnés par le conducteur dans l'intérêt de la sécurité de la navigation ou de l'ordre à bord.
3. Les membres de l'équipage et les autres personnes se trouvant à bord qui déterminent temporairement eux-mêmes la route et la vitesse du bâtiment sont également responsables dans cette mesure de l'observation des prescriptions du présent règlement.

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

Lorsque la concentration d'alcool dans le sang atteint 0,5 ‰ ou plus ou lorsque la quantité d'alcool absorbée correspond à une telle concentration d'alcool dans le sang ou à une concentration d'alcool équivalente dans l'air expiré, il est interdit aux personnes visées à la première phrase du présent chiffre de déterminer elles-mêmes la route et la vitesse du bâtiment.

Article 1.04

Devoir général de vigilance

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

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

Article 1.05

Conduite en cas de circonstances particulières

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

Article 1.06¹

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 a été adopté définitivement (Résolution 2018-I-9).

- 3.¹ Par dérogation à la première phrase du chiffre 2, la vue dégagée peut être restreinte jusqu'à 500 m à l'avant de la proue en cas d'utilisation simultanée du radar et d'installations vidéo si :
- a) ces moyens auxiliaires assurent une vue de 350 m à 500 m à l'avant de la proue,
 - b) les exigences de l'article 6.32, chiffre 1, sont respectées,
 - c) les antennes radar et les caméras sont installées à la proue des bateaux,
 - d) ces moyens auxiliaires sont reconnus comme appropriés conformément à l'article 7.02 de l'ES-TRIN.
- 4.¹ Le chargement ne doit pas compromettre la stabilité du bâtiment ni la résistance de la coque.
- 5.¹ La stabilité des bâtiments transportant des conteneurs doit être assurée à tout moment. Le conducteur doit prouver qu'un contrôle de la stabilité a été effectué avant le début du chargement et du déchargement ainsi qu'avant le début du voyage.
- Le contrôle de la stabilité peut être effectué manuellement ou au moyen d'un instrument de chargement. Le résultat du contrôle de la stabilité et le plan de chargement actuel doivent être conservés à bord et doivent pouvoir être rendus lisibles à tout moment.
- Les bâtiments doivent en outre conserver à bord les documents relatifs à la stabilité visés à l'article 27.01 de l'ES-TRIN.
- Un contrôle de la stabilité n'est pas nécessaire pour les bâtiments transportant des conteneurs, si le bâtiment peut être chargé dans sa largeur :
- a) de trois rangées de conteneurs au maximum et s'il n'est chargé que d'une couche de conteneurs à partir du plancher de la cale ; ou
 - b) de quatre rangées de conteneurs ou plus et s'il est chargé exclusivement de conteneurs en deux couches au maximum à partir du plancher de la cale.
- 6.¹ Les bâtiments destinés au transport de passagers ne doivent pas avoir à bord un nombre de passagers supérieur à celui autorisé par les autorités compétentes.
- Sans préjudice de la prescription ci-dessus, le nombre de personnes à bord de bateaux rapides en route ne doit pas être supérieur au nombre de sièges disponibles.

Article 1.08

Construction, gréement et équipages des bâtiments

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

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

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

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

- a) pour embarquer et débarquer aux points prévus à cet effet,
- b) lors de l'utilisation du mât de charge dans son rayon d'action,
- c) lors de l'amarrage et du largage des amarres dans la zone des bollards,
- d) lorsque les bâtiments sont stationnés contre des berges verticales, du côté de la berge, s'il n'existe aucun danger de chute,
- e) lorsque les bâtiments sont stationnés bord à bord, aux points de contact entre les deux bâtiments, s'il n'existe aucun danger de chute, ou
- f) lorsque les opérations de chargement et de déchargement ou la construction sont entravées de manière excessive.

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

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

- a) pour embarquer et débarquer, dès lors qu'il existe un risque de chute dans l'eau,
- b) lors du séjour dans le canot de service,
- c) lors de travaux hors bord, ou
- d) lors du séjour et du travail sur le pont et le plat-bord, si les bastingages n'atteignent pas une hauteur d'au moins 90 cm ou si les garde-corps visés au chiffre 5 ne sont pas en place d'une extrémité à l'autre.

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

Article 1.09

Tenue de la barre

1. A bord de tout bâtiment faisant route, la barre doit être tenue par au moins une personne qualifiée ayant atteint 16 ans.
2. La condition d'âge ne s'applique pas dans le cas des menues embarcations non munies de moyens mécaniques de propulsion.
3. Afin d'assurer la bonne conduite du bâtiment, l'homme de barre doit être en mesure de recevoir et de donner toutes les informations et tous les ordres qui arrivent à la timonerie ou partent de celle-ci. En particulier, il doit être en mesure d'entendre les signaux sonores et avoir une vue suffisamment dégagée dans toutes les directions.
4. Lorsque des circonstances particulières l'exigent, une vigie ou un poste d'écoute doit être placé pour renseigner l'homme de barre.
5. A bord de tout bateau rapide faisant route, la barre doit être tenue par une personne titulaire d'une patente du Rhin ou d'un certificat de conduite admis ou reconnu équivalent en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour le secteur à parcourir, ainsi que d'un certificat d'aptitude à la conduite au radar délivré ou reconnu équivalent en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin.

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

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

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

Article 1.10

Documents de bord et autres papiers

1. Les certificats et autres documents ci-après doivent se trouver à bord lorsqu'ils sont prescrits par des dispositions particulières :
 - a) le certificat de visite ou le document en tenant lieu, ou un certificat reconnu équivalent en vertu du Règlement de visite des bateaux du Rhin,
 - b) une patente du Rhin ou un autre certificat de conduite admis ou reconnu équivalent en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour le secteur à parcourir et, pour les autres membres de l'équipage, le livret de service dûment rempli ou une grande patente ou un certificat de conduite reconnu équivalent en vertu dudit Règlement; pour les certificats de conduite reconnus équivalents, le conducteur doit en outre posséder sur certains secteurs l'attestation de connaissances de secteur exigée en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin,
 - c) le livre de bord dûment complété, y compris l'attestation visée à l'annexe A4 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin ou une copie de la page du livre de bord comportant les indications relatives aux temps de navigation et de repos observés sur le bateau à bord duquel le membre d'équipage a effectué le dernier voyage,
 - d) l'attestation relative à la délivrance des livres de bord,
 - e) l'attestation d'appartenance à la navigation rhénane,
 - f) le certificat de jaugeage du bâtiment,
 - g) l'attestation relative au montage et au fonctionnement du tachygraphe ainsi que les enregistrements prescrits du tachygraphe,
 - h) un certificat d'aptitude à la conduite au radar délivré ou reconnu équivalent en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin ; ce document n'est pas requis à bord si la carte-patente porte la mention "radar" ou si un autre certificat de conduite admis en vertu dudit Règlement porte la mention correspondante ; lorsque la Commission centrale pour la navigation du Rhin a reconnu comme équivalents le certificat de conduite et le certificat d'aptitude à la conduite au radar d'un Etat, le certificat d'aptitude à la conduite au radar n'est pas requis si le certificat de conduite porte la mention correspondante,
 - i)¹ l'attestation relative à l'installation et au fonctionnement de l'appareil radar et de l'indicateur de vitesse de giration, nécessaire conformément à l'article 7.06, chiffre 1, de l'ES-TRIN,
 - k)² un certificat d'opérateur du service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure conformément à l'annexe 5 de l'Arrangement régional relatif au service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure,
 - l)³ le ou les "certificat(s) relatif(s) à l'assignation de fréquences" ou la "licence de station de navire",
 - m)⁴ le Guide de radiocommunication pour la navigation intérieure, partie générale et partie régionale Rhin / Moselle,
 - n) le carnet de contrôle des huiles usées, dûment rempli,
 - o) les documents relatifs aux chaudières et aux autres réservoirs sous pression,
 - p) l'attestation pour installations à gaz liquéfiés,
 - q) les documents relatifs aux installations électriques,

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

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

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

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

- r) les attestations de contrôle des extincteurs portatifs et des installations d'extinction d'incendie fixées à demeure,
- s) les attestations de contrôle des grues,
- t) les documents requis par les 8.1.2.1, 8.1.2.2 et 8.1.2.3 de l'ADN,
- u) en cas de transport de conteneurs, les documents relatifs à la stabilité du bâtiment vérifiés par une Commission de visite, y compris le plan ou le bordereau de chargement correspondant au cas de chargement et le résultat du calcul de stabilité relatif au cas de chargement ou à un cas comparable de chargement antérieur ou à un cas de chargement type du bâtiment,
- v) l'attestation relative à la durée et à la délimitation locale du chantier sur lequel le bâtiment peut être mis en service,
- w)¹ sur le secteur compris entre Bâle et Mannheim pour les bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m la preuve prescrite à l'article 28.04, chiffre 2, lettre c), de l'ES-TRIN,
- x)¹ les copies du certificat de réception par type et du recueil des paramètres du moteur de chaque moteur, requises conformément à l'article 8bis.02, chiffre 3, du Règlement de visite des bateaux du Rhin,
- y)¹ l'attestation relative aux câbles prescrits à l'article 13.02, chiffre 3, lettre a), de l'ES-TRIN,
- z) l'attestation relative au montage et au fonctionnement de l'appareil AIS Intérieur,
- aa) les attestations prescrites en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour le personnel de sécurité à bord des bateaux à passagers,
- ab) justificatif d'approvisionnement en gazole conformément à l'annexe 2, Partie A, article 3.04, paragraphe 1, de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI), y compris les reçus des transactions de rétribution du SPE-CDNI sur une période de 12 mois au minimum. Si le dernier approvisionnement en gazole a été effectué il y a plus de 12 mois, au moins le dernier justificatif d'approvisionnement doit se trouver à bord,
- ac)² l'attestation de déchargement conformément à l'article 15.08, chiffre 2,
- ad)² pour les bâtiments arborant la marque d'identification visée à l'article 2.06, le manuel d'exploitation prescrit à l'annexe 8, chiffre 1.4.9, de l'ES-TRIN, et le dossier de sécurité prescrit à l'article 30.03, chiffre 1, de l'ES-TRIN,
- ae)² pour les bâtiments arborant la marque d'identification, visée à l'article 2.06, les attestations du conducteur et des membres d'équipage qui interviennent dans la procédure d'avitaillement, prescrites à l'article 4bis.02 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin.

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

NUMERO EUROPEEN UNIQUE D'IDENTIFICATION DES BATEAUX : - R

CERTIFICAT DE VISITE

- NUMERO :

- COMMISSION DE VISITE :

- VALABLE JUSQU'AU :

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

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

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

Article 2.06¹

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

1. Les bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible doivent porter une marque d'identification.
2. Cette marque d'identification a une forme rectangulaire et doit porter en caractères blancs sur fond rouge, bordée d'une bande blanche d'au moins 5 cm de largeur, la mention « LNG ».

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

3. La marque d'identification doit être fixée à un endroit approprié et bien visible.
4. La marque d'identification doit être éclairée, en tant que de besoin, pour être parfaitement visible de nuit.

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

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

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

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

4. Lorsqu'un convoi poussé ou une formation à couple faisant route comprend un ou plusieurs bâtiments visés au chiffre 1, 2 ou 3 ci-dessus, c'est le bâtiment assurant la propulsion du convoi ou de la formation qui doit porter la signalisation visée au chiffre 1, 2 ou 3 ci-dessus.
5. Les convois poussés propulsés par deux pousseurs placés côte à côte doivent porter la signalisation visée au chiffre 4 ci-dessus sur le pousseur placé à tribord.
6. Les bâtiments, convois poussés ou formations à couple qui transportent ensemble plusieurs matières dangereuses différentes visées au chiffre 1, 2 ou 3 ci-dessus doivent porter la signalisation relative à la matière dangereuse exigeant le plus grand nombre de feux bleus ou de cônes bleus.
- 7.¹ Les bâtiments non astreints à porter la signalisation visée au chiffre 1, 2 ou 3 ci-dessus mais qui sont munis d'un certificat d'agrément en vertu du 1.16.1 de l'ADN et qui respectent les dispositions de sécurité applicables aux bâtiments visés au chiffre 1 ci-dessus peuvent, à l'approche des écluses, porter la signalisation visée au chiffre 1 ci-dessus lorsqu'ils veulent être éclusés en commun avec un bâtiment astreint à porter la signalisation visée au chiffre 1 ci-dessus.
8. L'intensité des feux bleus prescrits au présent article doit correspondre au minimum à celle des feux ordinaires bleus.

Article 3.15

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

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

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

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

Article 3.16

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

1. Les bacs ne naviguant pas librement qui font route doivent porter de nuit :
 - a) un feu clair blanc visible de tous les côtés et placé à 5 m au moins au-dessus du plan des marques d'enfoncement ; toutefois, cette hauteur peut être réduite si la longueur du bac ne dépasse pas 15 m ;
 - b) un feu clair vert visible de tous les côtés et placé à 1 m environ au-dessus du feu visé à la lettre a) ci-dessus.
2. Le canot ou flotteur de tête d'un bac à câble longitudinal qui fait route doit être muni de nuit d'un feu clair blanc placé à 3 m au moins au-dessus du plan d'eau.
3. Les bacs naviguant librement qui font route doivent porter de nuit :
 - a) les feux prescrits au chiffre 1 du présent article ;
 - b) les feux prescrits au chiffre 1, lettres b) et c), de l'article 3.08.

Article 3.17

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

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

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

Article 3.18

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

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

- de nuit :
 - un feu rouge balancé ;
- de jour :
 - un pavillon rouge balancé

ou

Section III. Appareils d'information et de navigation¹

Article 4.06

Radar

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

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

Article 4.07¹

AIS Intérieur et ECDIS Intérieur

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

La première phrase ci-dessus ne s'applique pas aux bâtiments suivants :

 - a) bâtiments de convois poussés et de formations à couple, à l'exception du bâtiment qui assure la propulsion principale,
 - b) menues embarcations, à l'exception :
 - des bâtiments de police équipés d'un appareil radar, et
 - des bâtiments possédant un certificat de visite conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin ou un certificat réputé équivalent conformément à ce règlement,
 - c) barges de poussage sans système de propulsion propre,
 - d) engins flottants sans système de propulsion propre.
- 2.⁵ L'appareil AIS Intérieur doit satisfaire aux conditions suivantes :
 - a) l'appareil AIS Intérieur doit fonctionner en permanence ;
 - b)⁶ l'appareil AIS Intérieur doit émettre à sa puissance maximale ; cela ne s'applique pas aux bateaux-citernes dont le statut navigational est réglé sur « amarré » ;
 - c) à tout instant, pour un bâtiment ou un convoi, un seul appareil AIS intérieur doit émettre des données ;
 - d) les données saisies dans l'appareil AIS Intérieur qui émet doivent correspondre à tout moment aux données effectives du bâtiment ou du convoi.

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

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

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

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

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

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

- 2a.¹ Le chiffre 2, lettre a), ci-dessus ne s'applique pas :
- a) si les bâtiments se trouvent dans un port de stationnement nocturne visé à l'article 14.11, chiffre 1 ;
 - b) si l'autorité compétente a accordé une dérogation pour les plans d'eau séparés du chenal navigable par une infrastructure ;
 - c) aux bâtiments de police, si la transmission de données AIS est susceptible de compromettre la réalisation de tâches de police.
- 3.² Les bâtiments qui doivent être équipés d'un appareil AIS Intérieur, à l'exception des bacs, doivent en outre être équipés d'un appareil ECDIS Intérieur en mode information ou d'un appareil comparable pour la visualisation de cartes, qui doit être relié à l'appareil AIS Intérieur, et ils doivent l'utiliser conjointement avec une carte électronique de navigation intérieure à jour. L'appareil ECDIS en mode information, l'appareil comparable pour la visualisation de cartes et la carte électronique de navigation intérieure doivent être conformes aux Exigences minimales pour les appareils ECDIS en mode information et les appareils comparables pour la visualisation de cartes pour l'utilisation de données AIS Intérieur à bord des bâtiments (Résolution 2014-I-12).³
4. Au moins les données suivantes doivent être transmises conformément au chapitre 2 du Standard suivi et repérage des bateaux en navigation intérieure :
- a) Identifiant utilisateur (Maritime Mobile Service Identity, MMSI) ;
 - b) Nom du bateau ;
 - c)⁴Type de bâtiment ou de convoi conformément au Standard pour le suivi et le repérage des bateaux en navigation intérieure ;
 - d) Numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI) ou, pour les navires de mer auxquels n'a pas été attribué d'ENI, le numéro OMI ;
 - e) Longueur hors tout du bâtiment ou du convoi avec une précision de 0,1 m ;
 - f) Largeur hors tout du bâtiment ou du convoi avec une précision de 0,1 m ;
 - g) Position (WGS 84) ;
 - h) Vitesse sur route ;
 - i) Route ;
 - j) Heure de l'appareil électronique de localisation ;
 - k) Statut navigationnel conformément à l'annexe 11 ;
 - l) Point d'acquisition de l'information relative à la position à bord du bâtiment avec une précision de 1 m, conformément à l'annexe 11 ;
- m)⁵ Indicatif d'appel.
5. Le conducteur doit immédiatement actualiser les données suivantes après tout changement :
- a) Longueur hors tout avec une précision de 0,1 m, conformément à l'annexe 11 ;
 - b) Largeur hors tout avec une précision de 0,1 m, conformément à l'annexe 11 ;
 - c)³Type de bâtiment ou de convoi conformément au Standard pour le suivi et le repérage des bateaux en navigation intérieure ;
 - d) Statut navigationnel, conformément à l'annexe 11 ;
 - e) Point d'acquisition de l'information relative à la position à bord du bâtiment avec une précision de 1 m, conformément à l'annexe 11.

¹ Le chiffre 2a a été adopté définitivement (Résolution 2018-I-11).

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

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

⁴ Le chiffre 4, lettre c) et le chiffre 5, lettre c), ont été adoptés définitivement (Résolution 2017-I-11).

⁵ La lettre m) a été adoptée définitivement (Résolution 2018-I-11).

b) le signal D.1b (annexe 7), placés au-dessus de l'ouverture, il est recommandé d'utiliser de préférence ces ouvertures.

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

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

Article 6.26

Passage des ponts de bateaux

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

- a) A la descente, exception faite des menues embarcations, le dépassement entre bâtiments motorisés isolés est interdit dans le kilomètre en amont du pont de bateaux et le dépassement entre tous autres bâtiments dans les deux kilomètres en amont du pont ;
- b) Au passage du pont de bateaux, les bâtiments ne doivent pas dépasser la vitesse nécessaire pour gouverner avec sécurité et doivent emprunter autant que possible le milieu de la passe.
- c) Les montants ne doivent pas s'arrêter à moins de 100 m en aval du pont de bateaux.
- d) Il est interdit de causer des dommages aux ancrages des ponts de bateaux en jetant l'ancre, en traînant des chaînes, en larguant des amarres, en s'amarrant à terre ou en effectuant toute autre manœuvre.

Article 6.27

Passage des barrages

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

Article 6.28

Passage aux écluses

1. A l'approche des garages des écluses, les bâtiments doivent ralentir leur marche. S'ils ne peuvent pas ou ne veulent pas entrer immédiatement dans l'écluse, ils doivent, dans le cas où un panneau B.5 (annexe 7) est placé sur la rive, s'arrêter en deçà de ce panneau.
2. Dans les garages des écluses et dans les écluses, les bâtiments équipés d'une installation de radiotéléphonie permettant les communications sur le réseau des informations nautiques doivent être à l'écoute sur la voie allouée à l'écluse.

3. Le passage aux écluses se fait dans l'ordre d'arrivée dans les garages. Les menues embarcations ne peuvent exiger un éclusage spécial. Elles ne doivent pénétrer dans le sas qu'après y avoir été invitées par le personnel de l'écluse. En outre, lorsque des menues embarcations sont éclusées en commun avec d'autres bâtiments, elles ne doivent pénétrer dans le sas qu'après ces derniers.
4. A l'approche des écluses, notamment dans les garages, tout dépassement est interdit.
5. Dans les écluses, les ancres doivent être en position complètement relevée. Il en est de même dans les garages, pour autant qu'elles ne sont pas utilisées.
6. Lors de l'entrée dans les écluses, les bâtiments doivent réduire leur vitesse de façon à éviter tout choc contre les portes ou les dispositifs de protection ou contre d'autres bâtiments ou matériels flottants.
7. Dans les écluses :
 - a) si des limites sont indiquées sur les bajoyers, les bâtiments doivent se tenir entre ces limites ;
 - b) pendant le remplissage et la vidange du sas et jusqu'au moment où la sortie est autorisée, les bâtiments doivent être amarrés et la manœuvre des amarres doit être assurée de manière à empêcher tout choc contre les bajoyers, les portes et les dispositifs de protection ou contre les autres bâtiments ou matériels flottants ;
 - c) l'emploi de défenses, qui doivent être flottantes lorsqu'elles sont amovibles, est obligatoire ;
 - d) il est interdit aux bâtiments et matériels flottants de rejeter ou de laisser s'écouler de l'eau sur les terre-pleins ou sur les autres bâtiments ou matériels flottants ;
 - e) dès que le bâtiment est amarré et jusqu'au moment où la sortie est autorisée, il est interdit de faire usage des moyens mécaniques de propulsion ;
 - f) les menues embarcations doivent se tenir à distance des autres bâtiments.
8. Dans les garages des écluses et dans les écluses, il est obligatoire de maintenir une distance latérale minimale de 10 m à l'égard des bâtiments et des convois portant la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 1. Toutefois, cette obligation ne s'applique pas aux bâtiments et aux convois qui portent également cette signalisation ni aux bâtiments visés à l'article 3.14, chiffre 7.
9. Les bâtiments et convois portant la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 2 ou 3, sont éclusés séparément.

La présente disposition ne s'applique pas aux bateaux à cargaison sèche au sens de l'ADN qui transportent exclusivement des conteneurs, grands récipients pour vrac (GRV), grands emballages, conteneurs à gaz à éléments multiples (CGEM), citernes mobiles et des conteneurs-citernes visés au 7.1.1.18 de l'ADN et qui portent la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 2. Ceux-ci peuvent être éclusés ensemble, avec des bateaux à cargaison sèche qui transportent exclusivement des conteneurs, grands récipients pour vrac (GRV), grands emballages, conteneurs à gaz à éléments multiples (CGEM), citernes mobiles et des conteneurs-citernes visés au 7.1.1.18 de l'ADN et qui portent la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 1, ou avec les bâtiments mentionnés à l'article 3.14, chiffre 7. Une distance de 10 m au minimum doit être respectée entre la proue et la poupe des bâtiments éclusés ensemble.
- 10.¹ Les bâtiments et convois arborant la marque d'identification visée à l'article 2.06 ne sont pas autorisés à s'engager dans une écluse lorsqu'il y a un rejet de gaz naturel liquéfié (GNL) hors du système de GNL ou lorsqu'on peut s'attendre à ce qu'il y ait un rejet de gaz naturel liquéfié (GNL) hors du système de GNL durant l'éclusage.

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

- 11.¹ Les bâtiments et convois portant la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 1, ne sont pas éclusés avec les bâtiments à passagers.
- 12.¹ A l'approche des garages des écluses, lors de l'éclusage et au départ des écluses, les bateaux rapides doivent limiter leur vitesse de manière à éviter tout dommage aux écluses et aux bâtiments ou matériels flottants et tout danger pour les personnes à bord des autres bâtiments ou matériels flottants ou à terre résultant des remous.
- 13.¹ En vue d'assurer la sécurité et le bon ordre de la navigation, la rapidité du passage des écluses ou la pleine utilisation de celles-ci, le personnel des écluses peut donner des instructions complémentaires ainsi que des instructions dérogatoires aux dispositions du présent article. Les bâtiments doivent, dans les écluses et dans les garages des écluses, se conformer à ces instructions.

Article 6.28bis

Entrée et sortie des écluses

1. L'accès d'une écluse est réglé de nuit comme de jour par des signaux visuels placés d'un côté ou de chaque côté de l'écluse. Ces signaux ont la signification suivante :
 - a) deux feux rouges superposés :
accès interdit, écluse hors service ;
 - b) un feu rouge isolé ou deux feux rouges juxtaposés :
accès interdit, écluse fermée ;
 - c) l'extinction de l'un des deux feux rouges juxtaposés ou un feu rouge et un feu vert juxtaposés :
accès interdit, écluse en préparation pour l'ouverture ;
 - d) un feu vert isolé ou deux feux verts juxtaposés :
accès autorisé.
2. La sortie d'une écluse est réglée de nuit comme de jour par les signaux visuels suivants:
 - a) un ou deux feux rouges : sortie interdite ;
 - b) un ou deux feux verts : sortie autorisée.
3. Le ou les feux rouges visés aux chiffres 1 et 2 ci-dessus peuvent être remplacés par un panneau A.1 (annexe 7). Le ou les feux verts visés à ces mêmes chiffres peuvent être remplacés par un panneau E.1 (annexe 7).
4. En l'absence de feux et de panneaux, l'accès et la sortie des écluses sont interdits sauf ordre spécial du personnel de l'écluse.

Article 6.29

Priorité de passage aux écluses

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

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

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

Section VI. Temps bouché ; utilisation du radar

Article 6.30

Tout bâtiment faisant route par temps bouché

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

Article 6.31

Bâtiments en stationnement

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

Article 7.05

Aires de stationnement

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

Article 7.06

Aires de stationnement particulières

1. Aux aires de stationnement où est placé un des panneaux E.5.4 à E.5.15 (annexe 7), ne peuvent stationner que des bâtiments pour lesquels le panneau s'applique.
2. Aux aires de stationnement, à défaut d'autres prescriptions, les bâtiments sont tenus de se ranger bord à bord en partant de la rive, du côté de la voie où le panneau est placé.
- 3.¹ Aux aires de stationnement signalées par le panneau B.12 (annexe 7), tous les bâtiments sont tenus de se raccorder à un point de raccordement au réseau électrique à terre opérationnel afin de couvrir intégralement leurs besoins en énergie électrique durant le stationnement. Les dérogations à l'obligation visée à la première phrase ci-dessus peuvent être indiquées par un cartouche rectangulaire blanc supplémentaire placé sous le panneau B.12.
- 4.¹ Le chiffre 3 ne s'applique pas aux bâtiments qui, durant le stationnement, utilisent exclusivement une alimentation en énergie qui n'émet ni bruit ni gaz et particules polluants.

Article 7.07

Distances minimales de stationnement lors du transport de certaines matières dangereuses

1. La distance minimale à respecter entre un bâtiment, un convoi poussé ou des formations à couple en stationnement et un bâtiment, un convoi poussé ou des formations à couple est de :
 - a) 10 m si l'un de ceux-ci porte la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 1 ;
 - b) 50 m si l'un de ceux-ci porte la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 2 ;
 - c) 100 m si l'un de ceux-ci porte la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 3.
- 2.² L'obligation visée au chiffre 1, lettre a), ci-dessus ne s'applique pas :
 - a) aux bâtiments, convois poussés et formations à couple qui portent également cette signalisation ;
 - b)³ aux bâtiments qui ne portent pas cette signalisation mais qui sont munis d'un certificat d'agrément en vertu du 1.16.1 de l'ADN, et respectent les dispositions de sécurité applicables à un bâtiment visé à l'article 3.14, chiffre 1.
3. Dans des cas particuliers, l'autorité compétente peut accorder des dérogations.

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

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

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

Article 7.08¹

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. La garde opérationnelle est assurée par un membre d'équipage qui
 - a) pour les bâtiments visés au chiffre 1, lettre a), est titulaire d'une attestation d'expertise prescrite à l'article 4bis.02 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin,
 - b) pour les bâtiments visés au chiffre 1, lettre b), est titulaire de l'attestation d'expertise prescrite à l'article 4.01 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin.
3. A bord de bâtiments en stationnement qui portent la marque d'identification visée à l'article 2.06, une garde opérationnelle n'est pas nécessaire si
 - a) du gaz naturel liquéfié (GNL) n'est pas consommé comme combustible à bord du bâtiment,
 - b) les données d'exploitation du système de GNL des bâtiments sont surveillées à distance et
 - c) les bâtiments sont surveillés par une personne capable d'intervenir rapidement en cas de besoin.
4. A bord des bâtiments en stationnement qui portent la signalisation visée à l'article 3.14, une garde opérationnelle n'est pas nécessaire si
 - a) ceux-ci stationnent dans un bassin portuaire et
 - b) les autorités compétentes ont dispensé les bâtiments de l'obligation visée au chiffre 1 ci-avant.
5. Tous les autres bâtiments, les matériels flottants et les établissements flottants doivent en stationnement être surveillés par une personne capable d'intervenir rapidement en cas de besoin, à moins que cette surveillance ne soit pas nécessaire eu égard aux circonstances locales ou que les autorités compétentes en dispensent.
6. S'il n'y a pas de conducteur, la responsabilité de la mise en place de la garde et de la surveillance incombe au propriétaire, armateur ou autre exploitant.

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

- 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 8.11¹

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.

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

CHAPITRE 10

RESTRICTION DE LA NAVIGATION PAR HAUTES EAUX ET PAR BASSES EAUX

Article 10.01

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

- 1.¹ Entre la Mittlere Rheinbrücke à Bâle (p.k. 166,53) et les écluses de Kembs (p.k. 179,10) ainsi qu'entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 334,00) et le bac de Spijk (p.k. 857,40), en temps de hautes eaux, si la hauteur des eaux se trouve entre les marques de crue I et II, la navigation est soumise aux restrictions suivantes :
 - a) tous les bâtiments, à l'exception des menues embarcations non motorisées, doivent se tenir à la descente autant que possible au milieu du fleuve et à la remonte dans le tiers central de la largeur du fleuve ; par largeur du fleuve, on vise la distance entre le bord des rives ; la navigation, dépassement compris, n'est autorisée que jusqu'à deux largeurs de bateau ou de convoi ;
 - b) là où les circonstances locales obligent la navigation à se rapprocher d'une rive plus près qu'il n'est indiqué à la lettre a) ci-dessus, tous les bâtiments visés à cette lettre doivent néanmoins se tenir aussi loin que possible des rives et réduire leur vitesse en conséquence ;
 - c) les dispositions de l'article 9.04 restent applicables ; entre Lorch (p.k. 540,20) et St. Goar (p.k. 556,00), les montants doivent se tenir dans le tiers central de la largeur du fleuve, mais toutefois en s'écartant suffisamment vers la rive gauche pour que le croisement avec les avalants puisse s'effectuer sans danger bâbord sur bâbord ;
 - d) sans préjudice des dispositions de l'article 6.20, la vitesse maximale des bâtiments par rapport à la rive ne doit pas dépasser 20 km/h ;
 - e) lorsque la marque de crue I est dépassée dans un secteur, les bâtiments ne peuvent poursuivre leur route dans ce secteur que s'ils sont équipés d'une installation de radiotéléphonie. Ils doivent alors se mettre à l'écoute sur le réseau informations nautiques. Ceci ne s'applique pas aux menues embarcations propulsées par la force musculaire ;
 - f) La navigation des bateaux rapides est interdite en cas de dépassement de la marque de crue I.
2. Si la hauteur des eaux atteint ou dépasse la marque de crue II à l'échelle de référence des secteurs mentionnés au chiffre 3 ci-dessous, toute navigation autre que la traversée du fleuve est interdite dans le secteur.
3. Les marques de crue visées aux chiffres 1 et 2 ci-dessus sont déterminées par les cotes suivantes et les échelles de référence sont applicables pour les secteurs mentionnés ci-dessous pour la navigation vers l'amont et vers l'aval :

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

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

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

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

CHAPITRE 12

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

Article 12.01¹

Obligation d'annonce

1. Les conducteurs des bâtiments ci-après et des convois doivent, avant de pénétrer sur les secteurs énumérés au chiffre 8 ci-dessous, s'annoncer par radiotéléphonie sur la voie indiquée :
 - a) bâtiments ayant à leur bord des marchandises dont le transport est soumis à l'ADN ;
 - b)²bateaux-citernes, à l'exception des bateaux avitailleurs et des bateaux déshuileurs tels que définis au 1.2.1 du Règlement annexé à l'ADN ;
 - c) bâtiments transportant des conteneurs ;
 - d) bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m ;
 - e) bateaux à cabines ;
 - f) navires de mer ;
 - g) bâtiments ayant un système de GNL à bord ;
 - h) transports spéciaux au sens de l'article 1.21.
2. Dans le cadre de l'annonce visée au chiffre 1 doivent être indiqués :
 - a) nom du bâtiment et, pour les convois, de tous les bâtiments du convoi ;
 - b) numéro européen unique d'identification des bateaux ou numéro officiel de bateau, numéro OMI pour les navires de mer et, pour les convois, de tous les bâtiments du convoi ;
 - c) catégorie du bâtiment ou du convoi et, pour les convois, catégorie de tous les bâtiments, selon l'annexe 12 ;
 - d) port en lourd du bâtiment et, pour les convois, de tous les bâtiments du convoi ;
 - e) longueur et largeur du bâtiment et, pour les convois, longueur et largeur du convoi et de tous les bâtiments du convoi ;
 - f) la présence à bord d'un système de GNL ;
 - g) pour les bâtiments ayant à leur bord des marchandises dont le transport est soumis à l'ADN :
 - aa) numéro ONU ou numéro de la marchandise dangereuse,
 - bb) désignation officielle pour le transport de la marchandise dangereuse, complétée le cas échéant par la désignation technique,
 - cc) classe, code de classification et le cas échéant groupe d'emballage de la marchandise dangereuse,
 - dd) quantité totale des matières dangereuses pour lesquelles ces indications sont valables,
 - ee) nombre de feux bleus / de cônes bleus ;
 - h) pour les bâtiments ayant à leur bord des marchandises dont le transport n'est pas soumis à l'ADN et qui ne sont pas transportées dans un conteneur : nature et quantité de cette cargaison ;
 - i) nombre de conteneurs à bord, d'après leur taille et leur état de chargement (chargé ou non chargé), ainsi qu'emplacement respectif des conteneurs selon le plan de chargement et selon leur type ;
 - j) numéro de conteneur des conteneurs de marchandises dangereuses ;
 - k) nombre de personnes à bord ;
 - l) position, sens de navigation ;
 - m) enfoncement (seulement sur demande spéciale) ;

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

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

- n) itinéraire avec indication du port de départ et de destination ;
 - o) port de chargement ;
 - p) port de déchargement.
3. Les données indiquées au chiffre 2 ci-dessus, à l'exception de celles visées aux lettres l et m, peuvent être communiquées par d'autres services ou personnes à l'autorité compétente, soit par écrit, soit par téléphone, soit par voie électronique.
Dans tous les cas, le conducteur doit annoncer quand son bâtiment ou son convoi entre dans le secteur dans lequel s'applique l'obligation d'annonce et quand il le quitte à nouveau.
4. Dans la mesure où le conducteur ou un autre service ou une autre personne s'annonce par voie électronique,
- a) l'annonce doit s'effectuer conformément au Standard pour un système d'annonces électroniques en navigation intérieure, édition avril 2013,
 - b) par dérogation au chiffre 2, lettre c, il faut indiquer le type du bâtiment ou du convoi selon le standard mentionné à la lettre a) du présent chiffre.
5. L'annonce visée au chiffre 2 ci-dessus, à l'exception des indications des lettres l) et m), doit être transmise par voie électronique pour :
- a) les convois et bâtiments ayant des conteneurs à bord,
 - b)¹les convois et bâtiments dont au moins un bâtiment est destiné au transport de marchandises dans des citernes fixes, à l'exception des bateaux avitailleurs et des bateaux déshuileurs tels que définis au 1.2.1 du Règlement annexé à l'ADN.
6. Lorsqu'un bâtiment interrompt son voyage sur l'un des secteurs visés au chiffre 8 ci-dessous durant plus de deux heures, le conducteur doit indiquer le début et la fin de cette interruption.
7. Lorsque les données visées au chiffre 2 ci-dessus changent au cours du voyage sur le secteur dans lequel s'applique l'obligation d'annonce, l'autorité compétente doit en être avertie immédiatement. La modification des données doit être communiquée via la voie indiquée, par écrit ou par voie électronique.
8. L'obligation d'annonce visée au chiffre 1 ci-dessus est applicable sur les secteurs suivants, signalés par le panneau B.11 et par un panneau supplémentaire « obligation d'annonce » :
- a) de Bâle (Mittlere Rheinbrücke, p.k. 166,53) à Gorinchem (p.k. 952,50) et
 - b) de Pannerden (p.k. 876,50) à Krimpen sur le Lek (p.k. 989,20).
- Les indications visées au chiffre 2, lettres a), b) et c) doivent aussi être fournies lors du passage aux écluses et aux points d'annonce signalés par le panneau B.11.
9. Sont exonérés de l'obligation d'annonce visée au chiffre 1 :
- sur le secteur visé au chiffre 8, 1ère phrase, lettre a), les convois n'ayant pas à leur bord de marchandises dont le transport est soumis à l'ADN et dont la longueur n'est pas supérieure à 140 m et dont la largeur n'est pas supérieure à 15 m,
 - sur le secteur visé au chiffre 8, 1ère phrase, lettre b), les convois dont la longueur n'est pas supérieure à 110 m et dont la largeur n'est pas supérieure à 12 m.
- Cette exonération ne s'applique pas aux convois soumis à l'obligation d'annonce par voie électronique prévue au chiffre 5.
- 10.¹ L'autorité compétente peut déterminer une obligation d'annonce et sa teneur pour les bateaux avitailleurs et les bateaux déshuileurs tels que définis au 1.2.1 du Règlement annexé à l'ADN ainsi que les bateaux d'excursions journalières.

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

Article 15.06¹

Obligation de vigilance lors de l'avitaillement

1. Lors de l'avitaillement en combustibles ou en lubrifiants, le conducteur est tenu de s'assurer que
 - a) la quantité à avitailler est comprise dans la limite des zones lisibles du dispositif de jaugeage,
 - b) lors d'un remplissage individuel des réservoirs à combustible, les vannes d'arrêt se trouvant dans les tuyauteries de raccordement des réservoirs à combustible entre elles sont fermées,
 - c) la procédure d'avitaillement est surveillée et
 - d) une des installations visées à l'article 8.05, chiffre 10, lettre a), de l'ES-TRIN est utilisée.
2. Le conducteur est en outre tenu de s'assurer que les personnes de la station d'avitaillement et du bâtiment responsables de la procédure d'avitaillement se sont accordées sur les points suivants avant le début des opérations d'avitaillement :
 - a) la garantie du bon fonctionnement du système visé à l'article 8.05, chiffre 11, de l'ES-TRIN,
 - b) une liaison phonique entre le bateau et la station d'avitaillement,
 - c) la quantité à avitailler par réservoir à combustible et le débit de remplissage, en particulier par rapport à de possibles problèmes d'évacuation de l'air des réservoirs à combustible,
 - d) l'ordre de remplissage des réservoirs à combustible et
 - e) la vitesse de navigation en cas d'avitaillement en cours de voyage.
3. Le conducteur d'un bateau avitailleur n'est autorisé à commencer la procédure d'avitaillement qu'après concertation sur les points fixés au chiffre 2.

Article 15.07¹

Obligation de vigilance lors de l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) (Annexe 3 Croquis 62)

1. Les prescriptions de l'article 15.06, chiffre 1, lettres a) et b) et chiffre 2, lettres a) et e) ne s'appliquent pas lors de l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL).
2. L'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) en cours de voyage, durant le transbordement de marchandises et durant l'embarquement et le débarquement de passagers n'est pas permis.
3. L'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) ne doit avoir lieu qu'aux endroits désignés par l'autorité compétente.

¹ Les articles 15.06 et 15.07 ont été adoptés définitivement (Résolution 2018-I-9).

4. Seuls doivent être présents dans la zone d'avitaillement les membres d'équipage du bâtiment à avitailler, le personnel de la station d'avitaillement ou des personnes ayant obtenu une autorisation de l'autorité compétente.
5. Avant de débiter l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL), le conducteur du bâtiment à avitailler est tenu de s'assurer :
 - a) que le bâtiment à avitailler est amarré d'une manière telle que les câbles, notamment les câbles électriques et la connexion des mises à la terre ainsi que les tuyaux flexibles ne puissent subir une déformation due à la traction et que l'on puisse libérer rapidement les bâtiments en cas de danger ;
 - b) qu'une liste de contrôle pour l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) des bâtiments arborant la marque d'identification visée à l'article 2.06 conforme au Standard défini par la CCNR ait été remplie et signée par lui-même ou par une personne mandatée par lui, et par la personne responsable de la station d'avitaillement et que la réponse à toutes les questions figurant dans la liste soit « oui ». Les questions non pertinentes sont à rayer. Si toutes les questions ne peuvent recevoir de réponse positive, l'avitaillement n'est autorisé qu'avec l'autorisation de l'autorité compétente ;
 - c) que toutes les autorisations requises ont été obtenues.
6. La liste de contrôle visée au chiffre 5, lettre b) doit :
 - a) être remplie en deux exemplaires,
 - b) être disponible au moins dans une langue comprise par les personnes visées au chiffre 5, lettre b) ci-dessus et
 - c) être conservée à bord du bâtiment durant 3 mois.
7. Pendant l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL), le conducteur est tenu de s'assurer en permanence que
 - a) toutes les dispositions sont prises pour éviter les fuites de gaz naturel liquéfié (GNL) ;
 - b) la pression et la température du réservoir à combustible de gaz naturel liquéfié (GNL) restent dans les conditions normales d'exploitation ;
 - c) le niveau de remplissage du réservoir à combustible de gaz naturel liquéfié (GNL) reste entre les niveaux autorisés ;
 - d) des mesures relatives à la mise à la terre du bâtiment à avitailler et de la station d'avitaillement sont prises conformément à la méthode prévue dans le manuel d'exploitation.
8. Pendant l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL),
 - a) le bâtiment à avitailler doit porter, en complément de la marque d'identification visée à l'article 2.06, un panneau visible par les autres bâtiments et signalant l'interdiction de stationner à moins de 10,00 m conformément à l'article 3.33. La dimension du côté du carré de ce panneau doit être d'au moins 60 cm ;
 - b) le bâtiment à avitailler doit porter, en complément de la marque d'identification visée à l'article 2.06, à un endroit visible par les autres bâtiments, le panneau A.9 qui interdit de créer des remous (Annexe 7). La dimension du plus grand côté doit être d'au moins 60 cm ;
 - c) de nuit, les panneaux doivent être éclairés de façon à être parfaitement visibles des deux côtés du bâtiment.

9. Après l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) sont nécessaires :

- a) une vidange intégrale des tuyauteries d'avitaillement en gaz naturel liquéfié jusqu'au réservoir à combustible de gaz naturel liquéfié (GNL) ;
- b) une fermeture des vannes, une déconnexion des tuyaux flexibles et des câbles entre le bâtiment et la station d'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) ;
- c) une notification à l'autorité compétente de la fin de l'avitaillement.

Article 15.08¹

Collecte, dépôt et réception des déchets liés à la cargaison

1. Lors du déchargement des restes, ainsi que du dépôt et de la réception de déchets liés à la cargaison, le conducteur est tenu de respecter les prescriptions de la partie B du règlement d'application de la CDNI.
2. Tout bâtiment qui a été déchargé sur le Rhin doit avoir à son bord pour chaque déchargement une attestation de déchargement valable conforme au modèle de l'appendice IV de l'annexe 2 de la CDNI. Sauf exception prévue par la CDNI, l'attestation doit être conservée à bord au moins six mois après sa délivrance.

Article 15.09¹

Peinture et nettoyage externe des bateaux

Il est interdit d'enduire d'huile ou de nettoyer le bordé extérieur des bateaux avec des produits dont le déversement dans l'eau est interdit.

¹ Les articles 15.08 et 15.09 ont été adoptés définitivement (Résolution 2018-I-9).

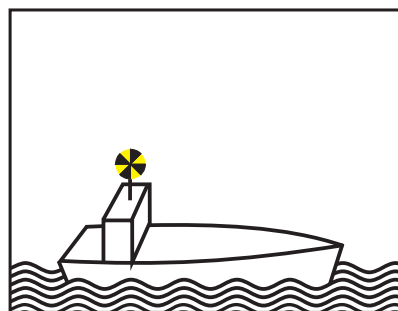
SIGNALISATION DE NUIT

CROQUIS

SIGNALISATION DE JOUR



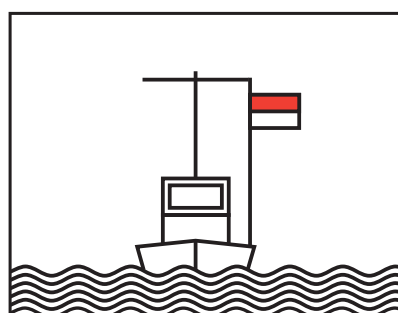
57



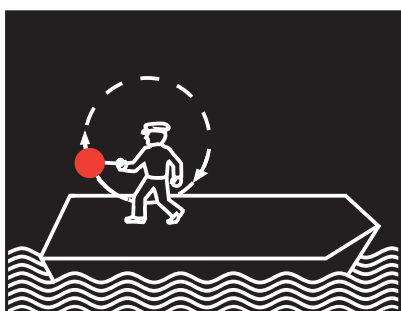
Art. 3.28 Bâtiments effectuant des travaux dans la voie navigable



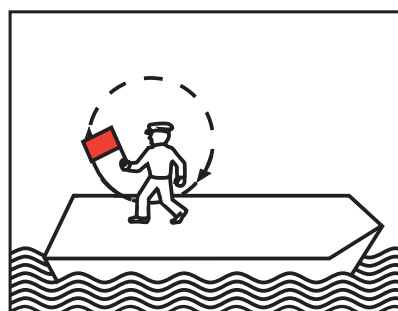
58



Art. 3.29 Protection contre les remous



59







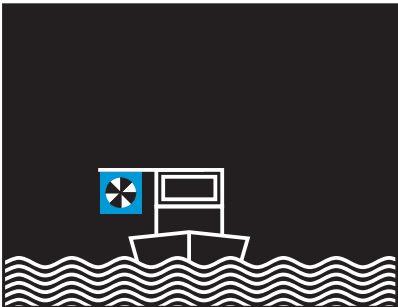
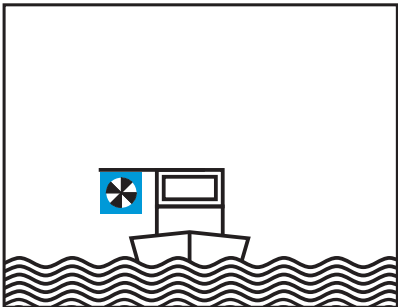
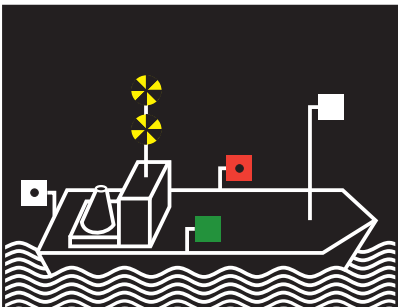
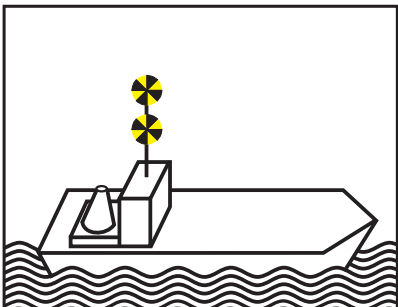
Art. 3.30 Signaux de détresse



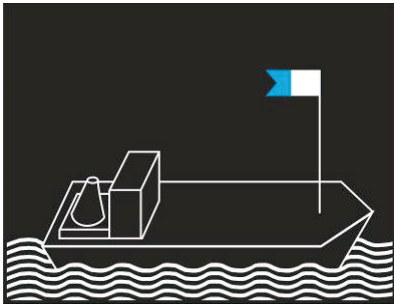
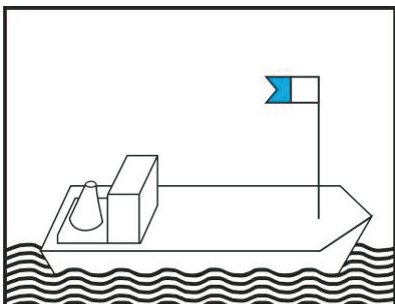
60





Art. 3.31 Interdiction d'accès à bord

SIGNALISATION DE NUIT	CROQUIS	SIGNALISATION DE JOUR
	61	
Art. 3.32 Interdiction de fumer, d'utiliser une lumière ou du feu non protégés.		
	62	
Art. 3.33 Interdiction de stationner côte à côte Art. 15.07, chiffre 8, lettre a) Obligation de vigilance lors de l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL).		
	63	
Art. 6.04 Croisement ch. 3 : Croisement sur tribord.		
	64	
Art. 3.08 Bâtiments motorisés navigant seuls ch. 3 : Bateau rapide		

SIGNALISATION DE NUIT	CROQUIS	SIGNALISATION DE JOUR
-----------------------	---------	-----------------------

	65	
---	----	--

Art. 3.34 Signalisation supplémentaire des bateaux utilisés pour la pratique de la plongée subaquatique.

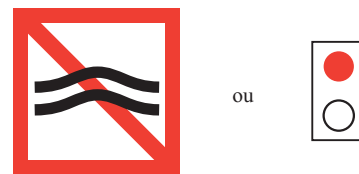
	66	
--	----	---

Art. 2.06 Marque d'identification des bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible.

--	--	--

--	--	--

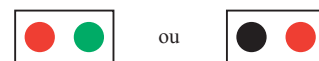
A.9 Interdiction de créer des remous
(voir article 6.20, ch. 1, lettre e) et 15.07, ch. 8, lettre b))



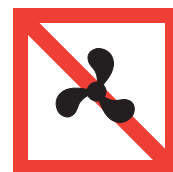
A.10 Interdiction de passer en dehors de l'espace indiqué
(voir article 6.24, ch. 2, lettre a)



A.11 Interdiction de passer, mais préparez-vous à vous mettre en marche
(voir article 6.28bis, ch. 1 lettre c)



A.12 Navigation interdite aux bâtiments motorisés
(article 6.22, chiffre 2, lettre b)



A.13 (sans objet)

A.14 Interdiction de pratiquer le ski nautique



A.15 Interdit aux bâtiments à voile



A.16 Interdit aux bâtiments qui ne sont ni motorisés ni à voile



A.17 Interdiction de pratiquer la planche à voile

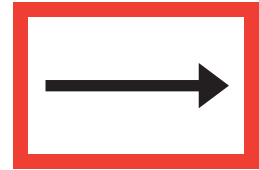


A.18 Interdiction de pratiquer la moto aquatique



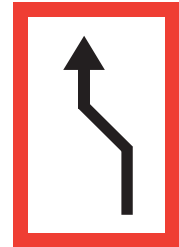
B. Signaux d'obligation

B.1 Obligation de prendre la direction indiquée par la flèche
(voir article 6.12)

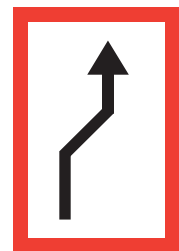


B.2

a) Obligation de se diriger vers le côté du chenal
se trouvant à bâbord
(voir article 6.12)

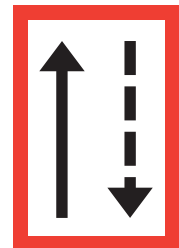


b) Obligation de se diriger vers le côté du chenal
se trouvant à tribord
(voir article 6.12)

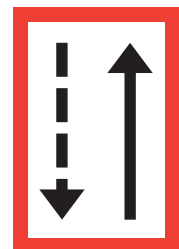


B.3

a) Obligation de tenir le côté du chenal
se trouvant à bâbord
(voir article 6.12)

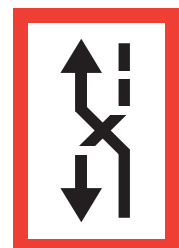


b) Obligation de tenir le côté du chenal
se trouvant à tribord
(voir article 6.12)



B.4

a) Obligation de croiser le chenal vers bâbord
(voir article 6.12)



LISTE DES CATEGORIES DE BATIMENTS ET DE CONVOIS

Désignation :

- automoteur-citerne
- automoteur ordinaire
- péniche de canal
- remorqueur
- pousseur
- chaland-citerne
- chaland ordinaire
- barge-citerne
- barge ordinaire
- barge de navire
- bateau d'excursions journalières
- bateau à cabines
- bateau rapide
- engin flottant
- bâtiment de chantier
- bateau de plaisance
- convoi poussé
- formation à couple
- convoi remorqué
- bâtiment (type inconnu).

¹ L'annexe 12 a été adoptée définitivement (Résolution 2017-I-11).

