

**MODIFICATION du  
REGLEMENT DE POLICE  
en vigueur  
à partir du 1.4.2023**

**Amendements au Règlement de police pour la navigation du Rhin  
(Résolution 2022-II-14)**

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.	3 / 3 : 1	3 / 3 : 1
4.	5 - 8	5 - 8
5.	35 / 36	35 / 36
6.	53 / 54	53 / 54
7.	57 / 58	57 / 58
8.	75 / 76	75 / 76
9.	Annexe 13, 1 - 10	Annexe 13, 1 - 10



RÈGLEMENT  
DE POLICE  
POUR LA NAVIGATION  
DU RHIN (RPNR)

---

ÉTAT  
1<sup>ER</sup> AVRIL 2023





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

**(RPNR)**

**1995**

**ETAT 1<sup>ER</sup> AVRIL 2023**



## Chapitre 12

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

Articles	Page
12.01 Obligation d'annonce .....	79
12.02 <sup>1</sup> Fonctionnement des avertisseurs lumineux sur le secteur Oberwesel - St. Goar ...	81
12.03 <sup>2</sup> 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

## Chapitre 14

### Prescriptions concernant les rades du Rhin

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

<sup>1</sup> L'indication relative aux articles 12.02 et 12.03 a été adoptée définitivement (Résolution 2015-II-17).

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

Articles	Page
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<sup>3</sup> : Signaux de la voie d'eau
- Annexe 8<sup>3</sup> : Balisage de la voie d'eau
- Annexe 9<sup>4</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>5</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>6</sup> : Liste des catégories de bâtiments et de convois
- Annexe 13<sup>7</sup> : Liste des certificats et autres documents devant se trouver à bord conformément à l'article 1.10 du RPNR

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

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

<sup>3</sup> L'indication relative aux annexes 7 et 8 a été adoptée définitivement (Résolution 2019-II-17).

<sup>4</sup> L'indication relative à l'annexe 9 a été adoptée définitivement (Résolution 2015-II-17).

<sup>5</sup> L'indication relative à l'annexe 11 a été adoptée définitivement (Résolution 2014-II-14).

<sup>6</sup> L'indication relative à l'annexe 12 a été adoptée définitivement (Résolution 2017-I-11).

<sup>7</sup> L'indication relative à l'annexe 13 a été adoptée définitivement (Résolution 2022-II-14).

- ab) "bateau rapide" : un bateau motorisé, à l'exception des menues embarcations, capable de naviguer à une vitesse supérieure à 40 km/h par rapport à l'eau (par exemple un bateau à ailes portantes, un aéroglisseur ou un bâtiment à coques multiples) lorsque ceci figure dans son certificat de visite ;
- ac)<sup>1</sup> "appareil AIS Intérieur" un appareil qui est installé à bord d'un bâtiment et qui est utilisé au sens des dispositions de la partie II "standard relatif aux systèmes de suivi et de localisation des bateaux" de l'ES-RIS ;
- ad)<sup>2</sup> "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)<sup>2</sup> "zone d'avitaillement" la zone située dans un rayon de 20 m autour de la prise de raccordement pour l'avitaillement ;
- af)<sup>2</sup> "gaz naturel liquéfié (GNL)" un gaz naturel qui a été liquéfié en le refroidissant à une température de - 161 °C ;
- ag)<sup>3</sup> "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)<sup>1</sup> "ES-TRIN" standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure, dans son édition 2021/1. Pour l'application de l'ES-TRIN, un État membre doit être compris comme un des États riverains du Rhin ou la Belgique ;
- ai)<sup>1</sup> "ES-RIS" standard européen pour les services d'information fluviale, dans son édition 2021/1. Pour l'application de l'ES-RIS, un État membre doit être compris comme un des États riverains du Rhin ou la Belgique.

## Article 1.02

### *Conducteur*

1.4 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'un certificat de qualification de conducteur valable en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour la conduite du bâtiment concerné. Si le conducteur navigue sur une section du Rhin mentionnée à l'article 13.03 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, il doit en outre posséder à cet effet l'autorisation spécifique requise en vertu de cette prescription.

Si plusieurs conducteurs sont prescrits pour un bâtiment conformément au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, seul le conducteur responsable du bâtiment est tenu de posséder l'autorisation spécifique visée à l'article 13.03 du Règlement pour le personnel de la navigation.

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.

---

<sup>1</sup> Les lettres ac), ah) et ai) ont été adoptées définitivement (Résolution 2021-I-11).

<sup>2</sup> Les lettres ad) à af) ont été adoptées définitivement (Résolution 2018-I-9).

<sup>3</sup> La lettre ag) a été adoptée définitivement (Résolution 2017-I-11).

<sup>4</sup> Le chiffre 1 a été adopté définitivement (Résolution 2022-II-14).

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.

- 3.<sup>1</sup> 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.<sup>1</sup> Le chargement ne doit pas compromettre la stabilité du bâtiment ni la résistance de la coque.
- 5.<sup>1</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 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.<sup>1</sup> 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.<sup>2</sup> 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.

---

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

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

- 5.<sup>1</sup> 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<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 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.<sup>2</sup> À bord de tout bateau rapide faisant route, la barre doit être tenue par une personne titulaire d'un certificat de qualification de conducteur valable en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, d'une autorisation spécifique pour la navigation au radar et le cas échéant d'une autorisation spécifique requise pour la navigation sur les sections du Rhin qui ont été recensées comme présentant des risques spécifiques.

---

<sup>1</sup> Les chiffres 5 et 6 ont été adoptés définitivement (Résolution 2020-I-13).

<sup>2</sup> Le chiffre 5 a été adopté définitivement (Résolution 2022-II-14).

Une seconde personne, également titulaire d'un certificat de qualification de conducteur et des autorisations spécifiques nécessaires susmentionnées, 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<sup>1</sup>**

#### *Certificats et autres documents de bord*

1. Les certificats et autres documents visés à l'annexe 13 du présent règlement doivent se trouver à bord lorsqu'ils sont prescrits par des dispositions particulières. Ils doivent être présentés à toute réquisition aux agents des autorités compétentes.
2. Certains des certificats et autres documents visés à l'annexe 13 du présent règlement peuvent être mis à disposition sous la forme d'un exemplaire au format électronique consultable à tout moment dans les conditions fixées dans l'annexe 13 du présent règlement.

### **Article 1.10bis<sup>2</sup>**

#### *Dérogations relatives aux certificats et autres documents de bord pour certains bâtiments*

- 1.<sup>3</sup> Par dérogation à l'article 1.10, les documents visés à l'annexe 13, aux chiffres 1.1, 1.2 et 1.3 du présent règlement ne doivent pas obligatoirement se trouver à bord des barges de poussage sur lesquelles 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 (ENI).

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

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

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

Les documents visés à l'annexe 13, chiffres 1.1, 1.2 et 1.3 du présent règlement doivent être conservés par le propriétaire de la barge.

La présence à bord des documents visés à l'annexe 13, chiffre 5.4 du présent règlement n'est pas nécessaire lorsque le numéro de l'agrément de type des moteurs est apposé sur la plaque métallique.

---

<sup>1</sup> L'article 1.10 a été adopté définitivement (Résolution 2021-I-10).

<sup>2</sup> L'article 1.10bis, excepté le chiffre 1, première phrase, a été adopté définitivement (Résolution 2019-II-16).

<sup>3</sup> L'article 1.10bis, chiffre 1, première phrase, a été adopté définitivement (Résolution 2020-I-12).

2. Les bâtiments de chantier visés à l'article 1.01, chiffre 1.24 de l'ES-TRIN, non munis de timonerie ni de logement, ne sont pas tenus d'avoir à bord les documents visés à l'annexe 13, aux chiffres 1.1, 1.2 et 1.3 du présent règlement ; ces documents doivent toutefois être tenus à disposition en permanence dans le secteur du chantier. Les bâtiments de chantier doivent avoir à bord une attestation de l'autorité compétente relative à la durée et à la délimitation locale du chantier sur lequel le bâtiment peut être mis en service.
3. L'obligation de posséder à bord un livre de bord au sens de l'annexe 13, chiffre 2.2 du présent règlement ne s'applique pas aux remorqueurs et pousseurs de port, ni aux barges de poussage sans équipage, bateaux des autorités et bateaux de plaisance.

### **Article 1.11<sup>1</sup>**

#### *Présence à bord du Règlement de police pour la navigation du Rhin et du Guide de radiocommunication pour la navigation intérieure*

1. Un exemplaire mis à jour du présent règlement, y compris les prescriptions édictées en vertu de l'article 1.22bis, doit se trouver à bord de tout bâtiment, à l'exception des menues embarcations et des barges de poussage. Un exemplaire consultable à tout moment au moyen d'un support électronique est également admis.
2. Un exemplaire du Guide de radiocommunication pour la navigation intérieure, partie générale et partie régionale Rhin / Moselle, doit se trouver à bord de tout bâtiment équipé d'une station de bateau en vertu de l'article 4.05. Un exemplaire consultable à tout moment au moyen d'un support électronique est également admis.

### **Article 1.12**

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

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

### **Article 1.13**

#### *Protection des signaux de la voie d'eau<sup>2</sup>*

- 1.<sup>2</sup> Il est interdit de se servir des signaux de la voie d'eau (bouées, flotteurs, balises, radeaux avertisseurs avec signaux de la voie d'eau etc.) pour s'amarrer ou se déhaler, d'endommager ces signaux ou de les rendre impropres à leur destination.

---

<sup>1</sup> L'article 1.11 a été adopté définitivement (Résolution 2019-II-16).

<sup>2</sup> Les articles 1.12, chiffre 4 et 1.13, titre, chiffres 1 et 2 ont été adoptés définitivement (Résolution 2019-II-17).

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

#### **Article 4.06**

##### *Radar*

- 1.<sup>2</sup> 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, 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 États 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 de l'autorisation spécifique pour la navigation au radar valable 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.
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.
- 4.<sup>3</sup> Les menues embarcations qui utilisent le radar doivent en outre posséder une installation de radiotéléphonie en bon état de fonctionnement et commutée sur écoute pour le réseau bateau-bateau.

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

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

- 1.<sup>4</sup> <sup>5</sup> 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.<sup>6</sup> L'appareil AIS Intérieur doit satisfaire aux conditions suivantes :
- a) l'appareil AIS Intérieur doit fonctionner en permanence ;
  - b)<sup>7</sup> l'appareil AIS Intérieur doit émettre à sa puissance maximale ; cela ne s'applique pas aux bateaux-citernes dont le statut navigationnel est réglé sur « amarré » ;
  - c) à tout instant, pour un bâtiment ou un convoi, un seul appareil AIS intérieur doit émettre des données ;
  - d) les données saisies dans l'appareil AIS Intérieur qui émet doivent correspondre à tout moment aux données effectives du bâtiment ou du convoi.

---

<sup>1</sup> Le titre de la partie III et l'article 4.07, excepté les chiffres 2, 2a), 3, 4 et 5, lettre c), ont été adoptés définitivement (Résolution 2013-II-16).

<sup>2</sup> Le chiffre 1 a été adopté définitivement (Résolution 2022-II-14).

<sup>3</sup> Le chiffre 4 a été adopté définitivement (Résolution 2018-II-12).

<sup>4</sup> Le chiffre 1, excepté la première phrase, a été modifié définitivement (Résolution 2014-I-13).

<sup>5</sup> Le chiffre 1, première phrase, a été adopté définitivement (Résolution 2017-II-19, annexe 1).

<sup>6</sup> Le chiffre 2 a été adopté définitivement (Résolution 2018-I-11).

<sup>7</sup> La lettre b) a été adoptée définitivement (Résolution 2018-II-17).

- 2a.<sup>1</sup> 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.<sup>2</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 électroniques de navigation intérieure, 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 Intérieur en mode information doit respecter les dispositions de la partie I "Standard relatif au système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure" de l'ES-RIS. <sup>3</sup>L'appareil comparable pour la visualisation de cartes électroniques et la carte électronique de navigation intérieure doivent être conforme aux Exigences minimales concernant les appareils pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure en vue de l'utilisation de données AIS Intérieur à bord des bâtiments (Résolution 2021-I-11).
- 4.<sup>2</sup> Au moins les données suivantes doivent être transmises conformément aux dispositions de la partie II "Standard relatif aux systèmes de suivi et de localisation des bateaux" de l'ES-RIS :
- a) Identifiant utilisateur (Maritime Mobile Service Identity, MMSI) ;
  - b) Nom du bateau ;
  - c) Type de bâtiment ou de convoi conformément aux dispositions de la partie II "standard relatif aux systèmes de suivi et de localisation des bateaux" de l'ES-RIS ;
  - 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) Indicateur 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)<sup>4</sup> Type de bâtiment ou de convoi conformément aux dispositions de la partie II "Standard relatif aux systèmes de suivi et de localisation des bateaux" de l'ES-RIS ;
  - 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.

---

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

<sup>2</sup> Le chiffre 3, 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> phrases et le chiffre 4 ont été modifiés définitivement (Résolution 2021-I-11).

<sup>3</sup> Le chiffre 3, 3<sup>ème</sup> phrase, est en vigueur du 25.4.2022 au 30.11.2024 (Résolution 2021-I-12)

<sup>4</sup> Le chiffre 5, lettre c), a été adopté définitivement (Résolution 2021-II-17).

2. Les bâtiments visés au chiffre 1 qui ne peuvent utiliser la radiotéléphonie doivent donner une volée de cloche aussitôt et aussi longtemps qu'ils perçoivent le signal sonore prescrit à l'article 6.32, chiffre 2, lettre d), ou à l'article 6.33, lettre b), émis par un bâtiment qui s'approche. Ces signaux sonores doivent être répétés à intervalles d'une minute au plus.
3. Les prescriptions des chiffres 1 et 2 ci-dessus ne s'appliquent pas aux bâtiments poussés d'un convoi poussé. Dans le cas d'une formation à couple, elles ne s'appliquent qu'à un seul bâtiment de la formation.

## **Article 6.32**

### *Bâtiments naviguant au radar*

- 1.<sup>1</sup> Les bâtiments ne peuvent naviguer au radar que pour autant que se trouvent en permanence dans la timonerie une personne titulaire d'un certificat de qualification de conducteur valable en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, d'une autorisation spécifique pour la navigation au radar et, le cas échéant, d'une autorisation spécifique requise pour la navigation sur les sections du Rhin qui ont été recensées comme présentant des risques spécifiques, ainsi qu'une seconde personne sachant utiliser le radar.

Toutefois, pour les bâtiments dont le certificat de visite mentionne que le poste de gouverne est aménagé pour la conduite au radar par une seule personne, la seconde personne n'est pas tenue de se trouver en permanence dans la timonerie.

2. Lors du croisement et du passage près d'un bâtiment, les dispositions suivantes sont applicables:
  - a) aussitôt qu'un bâtiment montant naviguant au radar perçoit sur l'écran radar des bâtiments venant en sens inverse ou lorsqu'il s'approche d'un secteur où pourraient se trouver des bâtiments non encore visibles sur l'écran radar, il doit indiquer par radiotéléphonie aux bâtiments venant en sens inverse sa catégorie, son nom, son sens de circulation ainsi que sa position et convenir avec ces bâtiments d'une procédure de croisement ;
  - b) tout avalant naviguant au radar, aussitôt qu'il perçoit sur l'écran radar un bâtiment dont la position ou le cap pourraient présenter un danger et qui n'a pas pris contact par radiotéléphonie, doit avertir par radiotéléphonie ledit bâtiment de cette situation dangereuse et convenir avec lui d'une procédure de croisement ;
  - c) tous les bâtiments naviguant au radar qui sont appelés par radiotéléphonie doivent répondre par radiotéléphonie en indiquant leurs catégorie, nom, sens de circulation et position. Ils doivent alors convenir d'une procédure de croisement avec les bâtiments venant en sens inverse, toutefois les menues embarcations doivent indiquer uniquement vers quel côté elles s'écartent ;
  - d) lorsque le contact radiotéléphonique ne peut être établi avec les bâtiments venant en sens inverse, le bâtiment naviguant au radar doit
    - émettre "un son prolongé" et répéter ce signal sonore autant que nécessaire,
    - réduire sa vitesse et s'arrêter si nécessaire.

Cette disposition s'applique également pour tous les bâtiments qui naviguent au radar par rapport aux bâtiments stationnés à proximité du chenal navigable et avec lesquels aucun contact radiotéléphonique ne peut être établi.

---

<sup>1</sup> Le chiffre 1 a été adopté définitivement (Résolution 2022-II-14).

3. Dans les convois et dans les formations à couple, les prescriptions des chiffres 1 et 2 ci-dessus ne s'appliquent qu'au bâtiment à bord duquel se trouve le conducteur du convoi ou de la formation.

### Article 6.33

#### *Bâtiments ne naviguant pas au radar*

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

- a) Ils doivent naviguer autant que possible sur le côté du chenal navigable.
- b) Tout bâtiment isolé et tout bâtiment à bord duquel se trouve le conducteur d'un convoi doit émettre comme signal de brume "un son prolongé" ; ce signal doit être répété à intervalles d'une minute au plus. Une vigie doit être présente à l'avant du bâtiment ; pour les convois, cette vigie n'est requise que sur la première unité. Elle doit être soit à portée de vue ou d'ouïe du conducteur du bâtiment ou du convoi, soit en relation avec ce conducteur par une liaison phonique.
- c) Dès qu'un bâtiment est appelé par radiotéléphonie par un autre bâtiment, il doit répondre par radiotéléphonie en indiquant sa catégorie, son nom, son sens de circulation et sa position et en précisant qu'il ne navigue pas au radar et qu'il recherche une aire de stationnement. Il doit alors convenir d'une procédure de croisement avec le bâtiment venant en sens inverse.
- d) Dès qu'un bâtiment perçoit le son prolongé émis par un autre bâtiment avec lequel aucun contact radiotéléphonique ne peut être établi, il doit
  - s'il se trouve près d'une rive, serrer cette rive et, en cas de besoin, s'y arrêter, jusqu'à ce que le passage soit effectué ;
  - <sup>1</sup> s'il est en train de passer d'une rive à l'autre, dégager le chenal navigable autant et aussi vite que possible.

---

<sup>1</sup> Le tiret a été adopté définitivement (Résolution 2019-II-17).

### **Article 7.05**

#### *Aires de stationnement*

- 1.<sup>1</sup> 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 d'eau 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.<sup>1</sup> 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 d'eau 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.<sup>1</sup> 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 d'eau où le panneau est placé.
- 3.<sup>2</sup> 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.<sup>2</sup> 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.<sup>3</sup> 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)<sup>4</sup> 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.

---

<sup>1</sup> Les articles 7.05, chiffres 1 et 4 et 7.06, chiffre 2, ont été adoptés définitivement (Résolution 2019-II-17).

<sup>2</sup> L'article 7.06, chiffres 3 et 4, a été adopté définitivement (Résolution 2017-II-17).

<sup>3</sup> Le chiffre 2 a été adopté définitivement (Résolution 2018-I-10).

<sup>4</sup> La lettre b) a été adoptée définitivement (Résolution 2018-II-23, point 4).

## Article 7.08<sup>1</sup>

### *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.<sup>2</sup> La garde opérationnelle est assurée par un membre d'équipage qui
  - a) pour les bâtiments visés au chiffre 1, lettre a), est titulaire d'un certificat de qualification prescrit à l'article 15.02 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin,
  - b) pour les bâtiments visés au chiffre 1, lettre b), est titulaire d'une attestation d'expert prescrite à l'article 14.01 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.

---

<sup>1</sup> L'article 7.08, excepté le chiffre 2, a été adopté définitivement (Résolution 2018-I-9).

<sup>2</sup> Le chiffre 2 a été adopté définitivement (Résolution 2022-II-14).

## 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.<sup>2</sup>Un bâtiment d'une longueur dépassant 110 m n'est autorisé à naviguer que s'il se trouve à bord une personne titulaire d'une autorisation spécifique pour la navigation au radar valable en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin.
  - 4.<sup>3</sup>Un bâtiment d'une longueur supérieure à 110 m, à l'exception d'un bateau à passagers, peut uniquement naviguer en amont de Mannheim s'il satisfait aux exigences de l'article 28.04, chiffre 2, de l'ES-TRIN. Un bateau à passagers d'une longueur supérieure à 110 m peut uniquement naviguer en amont de Mannheim s'il satisfait aux exigences de l'article 28.04, chiffre 3, de l'ES-TRIN.

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

- 5.<sup>3</sup>Un bateau à passagers peut uniquement naviguer à l'aval d'Emmerich (p.k. 885) s'il satisfait aux exigences de l'article 13.01, chiffre 2, lettre b), de l'ES-TRIN.

---

<sup>1</sup> L'article 11.01, excepté les chiffres 3, 4 et 5, a été adopté définitivement (Résolution 2015-I-15).

<sup>2</sup> Le chiffre 3 a été adopté définitivement (Résolution 2022-II-14).

<sup>3</sup> Les chiffres 4 et 5 ont été adoptés définitivement (Résolution 2017-II-19, annexe 1).

**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 léger.			

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

**LISTE DES CERTIFICATS ET AUTRES DOCUMENTS DEVANT SE TROUVER À BORD  
CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 1.10 DU RPNR**

La colonne « Base juridique » figurant dans le tableau ci-après fait référence aux règlements, conventions et arrangement administratif suivants :

- Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN),
- Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR),
- Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieur (ES-TRIN),
- Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN),
- Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI),
- Convention relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure, conclue à Genève, le 15 février 1966 (Convention du 15 février 1966),
- Arrangement régional relatif au service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure.

L'avant-dernière colonne, figurant dans le tableau ci-après, indique si la présentation des certificats et autres documents de bord au moyen d'un format électronique est autorisée ou non.

La dernière colonne « Format électronique » figurant dans le tableau ci-après, précise le format électronique en vertu duquel les certificats et autres documents peuvent être présentés sous forme électronique. Le format électronique PDF figurant dans le tableau ci-après correspond à celui défini par la norme internationale ISO 32000-1 : 2008. Le format électronique PDF/A dans le tableau ci-après correspond à celui défini par la norme internationale ISO 19005-1 : 2005.

---

<sup>1</sup> L'annexe 13 a été adoptée définitivement (Résolution 2022-II-14).



Catégorie	Listes des certificats et autres documents devant se trouver à bord conformément à l'article 1.10 du RPNR	Base juridique	Exemplaire des certificats et autres documents de bord consultable au format électronique	Format électronique approprié
<b>1. Bâtiments</b>				
1.1	Le certificat de visite ou le document en tenant lieu, ou un certificat reconnu équivalent	RVBR, article 1.04	Non acceptés	
1.2	L'attestation d'appartenance à la navigation rhénane	Résolution CCNR 2015-II-10	Acceptée	Format PDF
1.3	Le certificat de jaugeage du bâtiment	Convention du 15 février 1966	Non accepté	
<b>2. Équipage</b>				
2.1.1a	Le certificat de qualification de conducteur sur lequel figurent, le cas échéant, les autorisations spécifiques nécessaires, valable en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin à l'exception de la patente de sport, la patente de l'Administration ou de la patente du Rhin provisoire	RPN, article 3.02	Accepté	PDF/A
2.1.1b	La patente de sport, la patente de l'Administration ou la patente du Rhin provisoire	RPN, article 3.02 (article 12.08 pour la Patente du Rhin provisoire)	Non acceptée	
2.1.2	Pour les autres membres d'équipage, un livret de service dûment rempli en cours de validité, sur lequel figurent c le cas échéant les certificats de qualification correspondants	RPN, article 3.02	Non acceptés	

Catégorie	Listes des certificats et autres documents devant se trouver à bord conformément à l'article 1.10 du RPNR	Base juridique	Exemplaire des certificats et autres documents de bord consultable au format électronique	Format électronique approprié
2.2	Le livre de bord dûment complété, y compris l'attestation visée à l'annexe 8 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 ; à bord des bateaux possédant un certificat communautaire ou un certificat de l'Union reconnu sur le Rhin conformément à l'annexe O du RVBR, un livre de bord délivré par une autorité compétente d'un État tiers et reconnu par la CCNR peut se trouver à bord en remplacement du livre de bord délivré par une autorité compétente d'un État riverain du Rhin ou de la Belgique	RPN, article 18.04	Non acceptés	
2.3	L'attestation relative à la délivrance des livres de bord	RPN, article 18.04	Acceptée	Format PDF
2.4	Une autorisation spécifique pour la navigation au radar valable en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin	RPN, article 13.02	Acceptée	Format PDF/A
2.5	Un certificat d'opérateur radio pour la commande de stations de bateau	Arrangement régional relatif au service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure, Annexe 5	Non accepté	
2.6	Les certificats de qualification du personnel de sécurité à bord des bateaux à passagers	RPN, article 16.01 et suivants	Acceptés uniquement pour l'expert en navigation à passagers	Format PDF/A
2.7	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	RPN, article 15.02	Acceptées	Format PDF/A

Catégorie	Listes des certificats et autres documents devant se trouver à bord conformément à l'article 1.10 du RPNR	Base juridique	Exemplaire des certificats et autres documents de bord consultable au format électronique	Format électronique approprié
<b>3. Secteurs de navigation</b>				
3.1	L'attestation de l'autorité compétente relative à la durée et à la délimitation locale du chantier sur lequel le bâtiment peut être mis en service	ES-TRIN, article 23.01	Acceptée	Format PDF
3.2	Sur le secteur compris entre Bâle et Mannheim pour les bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m la preuve délivrée par une société de classification reconnue relative à la flottabilité, à l'assiette et à la stabilité des parties du bâtiment après séparation dans laquelle est indiqué aussi le degré de chargement à partir duquel la flottabilité des deux parties n'est plus assurée	ES-TRIN, article 28.04, chiffre 2, lettre c)	Acceptée	Format PDF
<b>4. Appareil de navigation et d'information</b>				
4.1	L'attestation relative à l'installation et au fonctionnement de l'appareil radar	ES-TRIN, article 7.06, chiffre 1 ES-TRIN, annexe 5, section III, article 9 et section VI	Acceptée	Format PDF
4.2	L'attestation relative à l'installation et au fonctionnement de l'indicateur de vitesse de giration	ES-TRIN, article 7.06, chiffre 1 ES-TRIN, annexe 5, section III, article 9 et section VI	Acceptée	Format PDF

Catégorie	Listes des certificats et autres documents devant se trouver à bord conformément à l'article 1.10 du RPNR	Base juridique	Exemplaire des certificats et autres documents de bord consultable au format électronique	Format électronique approprié
4.3	L'attestation relative à l'installation et au fonctionnement d'appareils AIS Intérieur	ES-TRIN, article 7.06, chiffre 3  ES-TRIN, annexe 5, section IV, article 2, chiffre 9	Acceptée	Format PDF
4.4	L'attestation relative au montage et au fonctionnement du tachygraphe ainsi que les enregistrements prescrits du tachygraphe	ES-TRIN, annexe 5, section V, articles 1 et 2, chiffre 6	Acceptée	Format PDF
4.5	Le ou les "certificat(s) relatif(s) à l'assignation de fréquences" ou la "licence de station de navire"		Acceptés	Format PDF
<b>5. Équipements</b>				
5.1	L'attestation de contrôle des installations de gouverne motorisées	ES-TRIN, article 6.09, chiffre 5	Acceptée	Format PDF
5.2	L'attestation de contrôle de la timonerie réglable en hauteur	ES-TRIN, article 7.12, chiffre 12	Acceptée	Format PDF
5.3	Les attestations de contrôle des chaudières et aux autres réservoirs sous pression	ES-TRIN, article 8.01, chiffre 2	Acceptées	Format PDF
5.4	La copie du certificat d'agrément de type, les instructions du constructeur et la copie du recueil des paramètres des moteurs	ES-TRIN, article 9.01, chiffre 3	Acceptée	Format PDF

Catégorie	Listes des certificats et autres documents devant se trouver à bord conformément à l'article 1.10 du RPNR	Base juridique	Exemplaire des certificats et autres documents de bord consultable au format électronique	Format électronique approprié
5.5	Les documents relatifs aux installations électriques	ES-TRIN, article 10.01, chiffre 2	Acceptés	Format PDF
5.6	L'attestation relative aux câbles	ES-TRIN, article 13.02, chiffre 3, lettre a)	Acceptée	Format PDF
5.7	Le marquage de contrôle des extincteurs portatifs	ES-TRIN, article 13.03, chiffre 5	Accepté	Format PDF
5.8	Les attestations de contrôle des installations d'extinction d'incendie fixées à demeure	ES-TRIN, article 13.04, chiffre 8 ES-TRIN, article 13.05, chiffre 9	Acceptées	Format PDF
5.9	Les attestations de contrôle et les instructions d'utilisation des grues	ES-TRIN, article 14.12, chiffres 6, 7 et 9	Acceptées	Format PDF
5.10	L'attestation de contrôle des installations à gaz liquéfiés	ES-TRIN, article 17.13	Acceptée	Format PDF
5.11	Le certificat d'agrément de type et l'attestation de maintenance de la station d'épuration de bord	ES-TRIN, article 18.01, chiffres 5 et 9	Acceptée	Format PDF
5.12	Pour les bâtiments arborant la marque d'identification visée à l'article 2.06, le manuel d'exploitation et le dossier de sécurité	ES-TRIN, article 30.03, chiffre 1 et annexe 8, chiffre 1.4.9	Accepté	Format PDF
5.13	Pour les bâtiments autorisés au transport de plus de 12 passagers et aménagés pour leur séjour à bord pendant la nuit, le dossier de sécurité	RPNR, article 8.10	Acceptée	Format PDF

Catégorie	Listes des certificats et autres documents devant se trouver à bord conformément à l'article 1.10 du RPNR	Base juridique	Exemplaire des certificats et autres documents de bord consultable au format électronique	Format électronique approprié
<b>6. Cargaison et déchets</b>				
6.1	Les documents requis par les 8.1.2.1, 8.1.2.2 et 8.1.2.3 de l'ADN	ADN, 8.1.2.1, 8.1.2.2 et 8.1.2.3		
6.1.1	Le document de transport	ADN, 8.1.2.1 b)	Accepté	Exclusivement dans un format conforme aux exigences de la sous-section 5.4.0.2 de l'ADN, en liaison avec les lignes directrices pour l'application de la sous-section 5.4.0.2 de l'ADN
6.1.2	L'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures et règlement annexé (ADN)	ADN, 8.1.2.1 d)	Accepté	Version texte au format électronique lisible à tout moment
6.1.3	Autres documents requis par les 8.1.2.1, 8.1.2.2 et 8.1.2.3 de l'ADN	ADN, 8.1.2.1, a), c) et e) à h) et k) ADN, 8.1.2.2, a), c) à h) ADN, 8.1.2.3, a), c) à x)	Non acceptés	

Catégorie	Listes des certificats et autres documents devant se trouver à bord conformément à l'article 1.10 du RPNR	Base juridique	Exemplaire des certificats et autres documents de bord consultable au format électronique	Format électronique approprié
6.2	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	ES-TRIN, article 27.01, chiffre 2 (Description des documents et visa de la Commission de visite) ES-TRIN, article 28.03, chiffre 3 (Résultat du calcul pour les bateaux porte-conteneurs) RPNR, article 1.07, chiffre 5 (Résultat du contrôle de stabilité et plan de chargement)	Acceptés	Format PDF
6.3	Le carnet de contrôle des huiles usagées, dûment rempli	RPNR, article 15.05 et annexe 10 CDNI, annexe 2 (Règlement d'application), Partie A, articles 1.01, 2.03 et appendice I	Non accepté	
6.4	Le justificatif d'approvisionnement en gazole 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	CDNI, annexe 2 (Règlement d'application), Partie A, article 3.04, chiffre 1	Non acceptés	

<b>Caté- gorie</b>	<b>Listes des certificats et autres documents devant se trouver à bord conformément à l'article 1.10 du RPNR</b>	<b>Base juridique</b>	<b>Exemplaire des certificats et autres documents de bord consultable au format électronique</b>	<b>Format électronique approprié</b>
6.5	L'attestation de déchargement	RPNR, article 15.08, chiffre 2 CDNI, annexe 2 et Partie B, modèle de l'appendice IV	Acceptée	Un format électronique lisible avec une signature infalsifiable conformément au règlement (UE) n° 910/2014 ou conformément aux prescriptions nationales comparables de la Confédération suisse