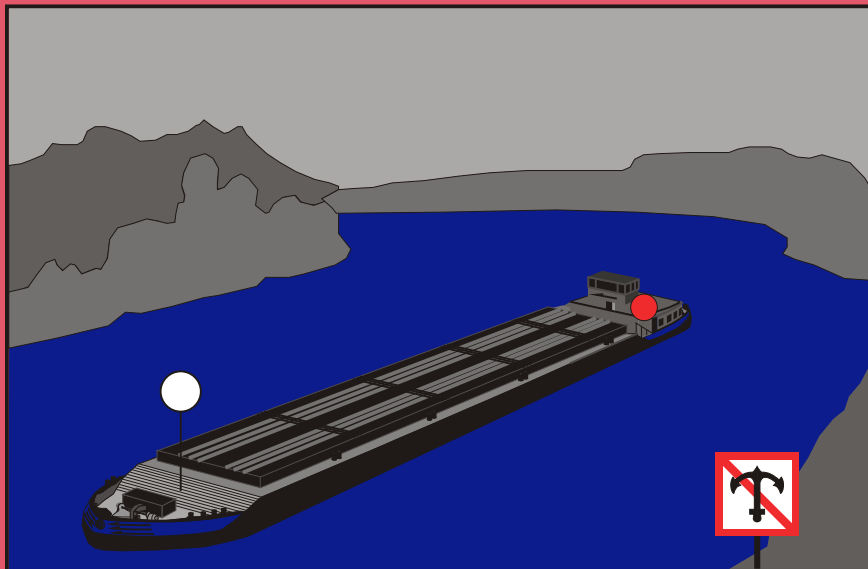


COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

REGLEMENT DE POLICE POUR LA NAVIGATION DU RHIN



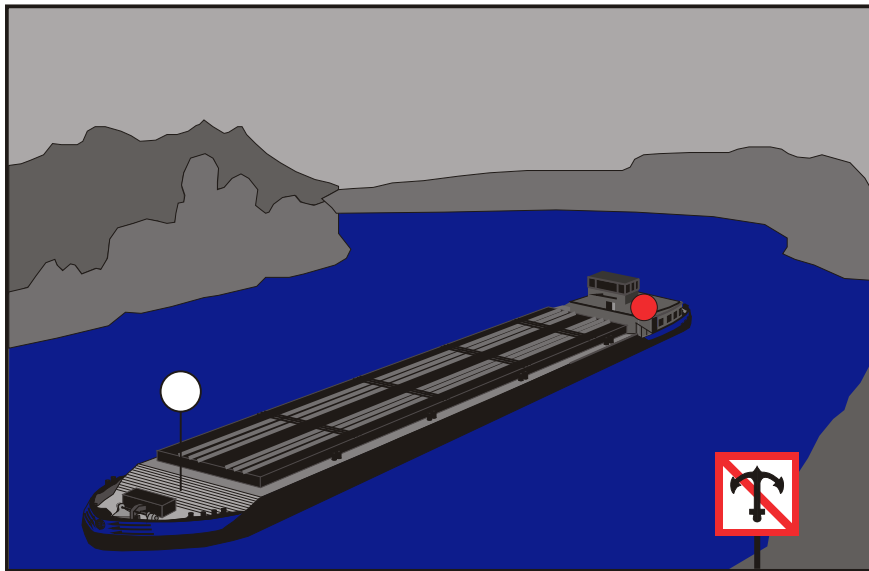
(RPNR)



Edition 2000

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

REGLEMENT DE POLICE POUR LA NAVIGATION DU RHIN



(RPNR)



Edition 2000

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	4
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 Chargement maximal ; nombre maximal de passagers	5
1.08 Construction, gréement et équipages des bâtiments	5
1.09 Tenue de la barre	5
1.10 Documents de bord et autres papiers	6
1.11 Règlement de police	7
1.12 Dangers résultant d'objets se trouvant à bord ; pertes d'objets, obstacles	7
1.13 Protection des signaux de la voie navigable	8
1.14 Dommages causés aux ouvrages d'art	8
1.15 Interdiction de déversement dans la voie d'eau	8
1.16 Sauvetage et assistance	9
1.17 Bâtiments échoués ou coulés ; déclaration des accidents	9
1.18 Obligation de dégager le chenal	9
1.19 Ordres particuliers	10
1.20 Contrôle	10
1.21 Transports spéciaux, véhicules amphibies	10
1.22 Prescriptions de caractère temporaire	10
1.23 Autorisation de manifestation	11
1.24 Application dans les ports, lieux de chargement et de déchargement	11

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

Signalisation des bâtiments

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

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	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 manoeuvrer	24
3.19 Signalisation des matériels flottants et des établissements flottants	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	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

III. Autres signalisations

Articles	Page
3.27 Signalisation des bâtiments des autorités de contrôle	30
3.28 Signalisation supplémentaire des bâtiments faisant route effectuant des travaux dans la voie navigable	30
3.29 Protection contre les remous	30
3.30 Signaux de détresse	31
3.31 Signalisation de l'interdiction d'accès à bord	31
3.32 Signalisation d'interdiction de fumer	31
3.33 Signalisation d'interdiction de stationnement latéral	32

Chapitre 4

Signaux sonores des bâtiments ; radiotéléphonie ; radar

I. Signaux sonores

4.01 Généralités	33
4.02 Usage des signaux sonores	33
4.03 Signaux sonores interdits	34
4.04 Signaux de détresse	34

II. Radiotéléphonie

4.05 Radiotéléphonie	34
----------------------------	----

III. Radar

4.06 Radar	35
------------------	----

Chapitre 5

Signalisation et balisage de la voie navigable

5.01 Signalisation	37
5.02 Balisage	37

Chapitre 6

Règles de route

I. Généralités

6.01 Bateaux rapides	39
6.02 Comportement mutuel des menues embarcations et des autres bâtiments	39
6.02bis Règles de route spécifiques aux menues embarcations	39

IV

II. Croisement et dépassement

Articles

6.03	Principes généraux	40
6.04	Croisement : Règles normales	40
6.05	Croisement : Dérogations aux règles normales	41
6.06	Croisement de bateaux rapides et d'autres bâtiments et de bateaux rapides entre eux	42
6.07	Passages étroits	42
6.08	Croisement interdit par les signaux de la voie navigable	42
6.09	Dépassement : Dispositions générales	42
6.10	Dépassement : Conduite et signaux des bâtiments	43
6.11	Dépassement interdit par les signaux de la voie navigable	43

III. Autres règles de route

6.12	Navigation sur les secteurs où la route à suivre est prescrite	44
6.13	Virage	44
6.14	Conduite au départ	44
6.15	Interdiction de s'engager dans les intervalles entre les éléments d'un convoi remorqué	44
6.16	Entrée et sortie des ports et des voies affluentes	45
6.17	Navigation à la même hauteur, interdiction de s'approcher d'un bâtiment	45
6.18	Interdiction de faire traîner les ancres, câbles ou chaînes	46
6.19	Navigation à la dérive	46
6.20	Remous	46
6.21	Composition des convois	47
6.22	Interruption de la navigation et sections désaffectées	47
6.22bis	Navigation au droit des engins flottants au travail et des bâtiments échoués ou coulés	47

IV Bacs

6.23	Règles applicables aux bacs	48
------	-----------------------------------	----

V. Passage des ponts, barrages et écluses

6.24	Passage des ponts et des barrages : généralités	48
6.25	Passage des ponts fixes	48
6.26	Passage des ponts de bateaux	49
6.27	Passage des barrages	49
6.28	Passage aux écluses	49
6.28bis	Entrée et sortie des écluses	51
6.29	Priorité de passage aux écluses	51

VI. Temps bouché ; navigation au radar

6.30	Règles générales de navigation par temps bouché	52
6.31	Signaux sonores pendant le stationnement	52
6.32	Navigation au radar	53
6.33	Signaux sonores pour les bâtiments ne naviguant pas au radar	54
6.34	Dispositions applicables aux bâtiments ne naviguant pas au radar et entendant le signal tritonal	54

Chapitre 7

Règles de stationnement

Articles	Page
7.01 Principes généraux pour le stationnement	55
7.02 Stationnement interdit	55
7.03 Ancrage	56
7.04 Amarrage	56
7.05 Aires de stationnement	56
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	57

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

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 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 des convois poussés entre Bad-Salzig et Gorinchem	69
9.10 Signalisation et règles de route des bâtiments polyvalents de l'armée allemande entre les écluses d'Iffezheim et le bac de Spijk	70
9.11 Navigation par temps bouché à l'aval du bac de Spijk	70

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 11

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	75
11.03 Dimensions maximales des convois poussés sous certaines conditions	77
11.04 Dimensions maximales des convois poussés au croisement du Lek avec le canal Amsterdam-Rhin	78
11.05 Dimensions maximales des autres assemblages de bâtiments	78

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 Avertisseurs sur le secteur Oberwesel-St. Goar	80

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

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 Emmerich	92
14.12 Lobith	93
14.13 IJzendoorn et Haaften	95

Troisième Partie

Dispositions relatives à l'environnement

Chapitre 15

Protection des eaux et élimination des déchets survenant à bord des bâtiments

15.01 Définitions	97
15.02 Devoir général de vigilance	99
15.03 Interdiction de déversement	99
15.04 Collecte et traitement à bord	99
15.05 Carnet de contrôle des huiles usées, dépôt aux stations de réception	99
15.06 Obligation de vigilance lors de l'avitaillement	100
15.07 (sans objet)	100
15.08 Bateaux déshuileurs	101
15.09 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 :	(sans objet)
Annexe 10 :	Modèle de carnet de contrôle des huiles usées
Annexe 11 :	(sans objet)
Annexe 12 :	(sans objet)

VIII

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

		Contenu	en vigueur	
Art.	Chiffre		du	au
1.01	ab, ac	Définitions	01.10.2001	30.09.2004
1.02	7	Concentration d'alcool équivalente dans l'air expiré	01.04.2000	31.03.2003
1.03	4	Concentration d'alcool équivalente dans l'air expiré	01.04.2000	31.03.2003
1.07	4	Chargement maximal ; nombre maximal de passagers	01.04.1999	31.03.2002
1.09	4	Tenue de la barre	01.10.2000	30.09.2003
1.09	5	Tenue de la barre	01.10.2001	30.09.2004
1.10	1h	Documents de bord et autres papiers	01.01.2000	31.12.2003
1.10	k, l	Documents de bord et autres papiers	01.10.2001	30.09.2004
1.10	w	Documents de bord et autres papiers	01.10.2001	30.09.2004
1.11		Présence du RPNR à bord - texte accessible par un moyen électronique	01.04.2000	31.03.2003
3.08	titre	Signalisation des bâtiments motorisés isolés faisant route	01.10.2001	30.09.2004
3.08	3	Signalisation des bâtiments motorisés isolés faisant route	01.10.2001	30.09.2004
3.08	4	Signalisation des bâtiments motorisés isolés faisant route	01.10.2001	30.09.2004
3.32		Signalisation d'interdiction de fumer, d'utiliser une lumière ou du feu non protégés	01.04.2001	31.03.2004
4.05	2	Radiotéléphonie	01.10.1999	30.09.2002
4.06	1c	Radar	01.01.2000	31.12.2003
4.06	3	Utilisation du radar à bord de bateaux rapides	01.10.2001	30.09.2004
6.01		Bateaux rapides	01.10.2001	30.09.2004
6.02	1	Comportement mutuel des menues embarcations, des autres bâtiments et des bateaux rapides	01.10.2001	30.09.2004
6.06		Croisement de bateaux rapides et d'autres bâtiments et de bateaux rapides entre eux	01.10.2001	30.09.2004
6.28	11	Passage aux écluses des bateaux rapides	01.10.2001	30.09.2004
6.30	7	Bâtiments dépassant 110 m de longueur	01.10.2001	30.09.2004
6.32	1	Navigation au radar	01.01.2000	31.12.2003

		Contenu	en vigueur	
Art.	Chiffre		du	au
9.02	10	Grand Canal d'Alsace et Rhin canalisé	01.10.1999	30.09.2002
9.05		Navigation des bâtiments et des convois à la même hauteur	01.10.2001	30.09.2004
9.07	2	Restrictions de navigation entre Lorch et St. Goar (bâtiments dépassant 110 m de longueur)	01.10.2001	30.09.2004
9.08		Navigation de nuit sur le secteur Bingen - St. Goar	01.04.2001	31.03.2004
9.09	4	Restriction de navigation des convois poussés entre Bad Salzig et Gorinchem (bâtiments dépassant 110 m de longueur)	01.10.2001	30.09.2004
10.01	1 f	Restriction des bateaux rapides par hautes eaux à l'amont du bac de Spijk	01.10.2001	30.09.2004
10.01	3, 4, 5b	Restriction de la navigation par hautes eaux à l'amont du bac de Spijk	01.10.2001	30.09.2004
11.01		Dimensions maximales des bâtiments	01.10.2001	30.09.2004
11.02	1 Ia	Dimensions maximales des convois poussés	01.10.1999	30.09.2002
12.01	2	Indications transmises aux autorités compétentes par un moyen de communication électronique	01.04.2000	31.03.2003
12.02		Avertisseurs sur le secteur Oberwesel-St. Goar	01.04.2001	31.03.2004
15.06		Obligation de vigilance lors de l'avitaillement	01.04.1999	31.03.2002
Annexe 3	Croquis 61	Signalisation des bâtiments	01.04.2001	31.03.2004
Annexe 3	Croquis 64	Signalisation des bateaux rapides	01.10.2001	30.09.2004

PREMIERE PARTIE :
DISPOSITIONS APPLICABLES
A TOUT LE RHIN

CHAPITRE 1
DISPOSITIONS GENERALES

Article 1.01

Définitions

Dans le présent règlement on appelle

- a) "bâtiment" un bateau de navigation intérieure, y compris les menues embarcations et les bacs, un engin flottant ou un navire de mer ;
- b) "bâtiment motorisé" un bâtiment utilisant ses propres moyens mécaniques de propulsion à l'exception des bâtiments dont le moteur n'est employé que pour effectuer de petits déplacements (par exemple dans les ports ou aux lieux de chargement et de déchargement) ou pour augmenter leur manoeuvrabilité lorsqu'ils sont remorqués ou poussés ;
- c) "convoi" un convoi remorqué, un convoi poussé ou une formation à couple ;
- d) "convoi remorqué" un assemblage composé d'un ou plusieurs bâtiments, établissements flottants ou matériels flottants et remorqué par un ou plusieurs bâtiments motorisés ; ces derniers font partie du convoi ;
- e) "convoi poussé" un assemblage rigide composé de bâtiments dont un au moins est placé devant le ou les deux bâtiments motorisés qui assurent la propulsion du convoi et qui sont appelés "pousseurs" ; en font également partie les convois composés d'un bâtiment pousseur et d'un bâtiment poussé accouplés de manière à permettre une articulation guidée ;
- f) "barge de poussage" un bâtiment construit ou spécialement aménagé pour être poussé ;
- g) "barge de navire" une barge de poussage construite pour être transportée à bord d'un navire de mer et pour naviguer sur les voies de navigation intérieure ;
- h) "formation à couple" un assemblage composé de bâtiments accouplés bord à bord dont aucun n'est placé devant le bâtiment motorisé qui assure la propulsion de la formation ;
- i) "engin flottant" une construction flottante portant des installations mécaniques et destinée à travailler sur les voies navigables ou dans les ports (dragage, élévateur, bigue, grue, etc.) ;
- j) "établissement flottant" une installation flottante qui n'est pas normalement destinée à être déplacée, telle qu'établissement de bains, dock, embarcadère, hangar pour bateaux ;
- k) "matériel flottant" un radeau ainsi que toute construction, assemblage ou objet apte à naviguer, autre qu'un bâtiment ou établissement flottant ;
- l) "bac" un bâtiment qui assure un service de traversée de la voie navigable et qui est classé comme bac par l'autorité compétente ;

- m) "menue embarcation" un bâtiment dont la longueur maximale de la coque, gouvernail et beaupré non compris, est inférieure à 20 m, sauf s'il s'agit
- d'un bâtiment construit ou aménagé pour remorquer, pousser ou mener à couple des bâtiments autres que des menues embarcations,
 - d'un bâtiment autorisé au transport de plus de 12 passagers,
 - d'un bac, ou
 - d'une barge de poussage ;
- n) "bâtiment à voile" un bâtiment naviguant à la voile seulement ; un bâtiment naviguant à la voile et utilisant en même temps ses propres moyens mécaniques de propulsion est un bâtiment motorisé ;
- o) "en stationnement" un bâtiment, un matériel flottant et un établissement flottant lorsqu'ils sont directement ou indirectement à l'ancre ou amarrés à la rive ;
- p) "font route" ou "en cours de route" un bâtiment, un matériel flottant et un établissement flottant lorsqu'ils ne sont directement ou indirectement ni à l'ancre, ni amarrés à la rive et qu'ils ne sont pas échoués ;
- q) "navigation au radar" une navigation par temps bouché avec utilisation du radar ;
- r) "nuit" la période comprise entre le coucher et le lever du soleil ;
- s) "jour" la période comprise entre le lever et le coucher du soleil ;
- t) "feu blanc"
"feu rouge"
"feu vert"
"feu jaune" et
"feu bleu"
les feux dont les couleurs répondent aux prescriptions concernant la couleur et l'intensité des feux, ainsi que l'agrément des fanaux de signalisation pour la navigation du Rhin ;
- u) "feu puissant"
"feu clair" et
"feu ordinaire"
les feux dont l'intensité répond aux prescriptions concernant la couleur et l'intensité des feux, ainsi que l'agrément des fanaux de signalisation pour la navigation du Rhin ;
- v) "feu scintillant" un feu rythmé de 40 à 60 périodes de lumière par minute ;
- w) "son bref" un son d'une durée d'environ 1 seconde,
"son prolongé" un son d'une durée d'environ 4 secondes ;
l'intervalle entre deux sons consécutifs est d'environ 1 seconde ;
- x) "série de sons très brefs" une série d'au moins six sons d'une durée de 1/4 seconde environ chacun, séparés par des pauses d'une durée de 1/4 seconde environ ;
- y) "rive droite" et "rive gauche" les côtés de la voie navigable dans la direction de la source vers l'embouchure ;
- z) "vers l'amont" la direction vers les sources du Rhin, également sur les secteurs où le courant change de sens avec les marées ;
- aa) "ADNR" le Règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin;

- ab)¹ "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) "feu scintillant rapide" un feu rythmé de 100 à 120 périodes de lumière par minute.

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 ou d'un autre certificat admis en vertu du Règlement relatif à la délivrance des patentes du Rhin, établis pour la section qu'il parcourt et pour la catégorie du bâtiment qu'il conduit.
2. Tout convoi doit être également placé sous l'autorité d'un conducteur ayant l'aptitude nécessaire à cet effet.
Le conducteur du bâtiment motorisé qui assure la propulsion principale est le conducteur du convoi. Si plus d'un bâtiment assure la propulsion principale, le conducteur du convoi doit être désigné en temps utile.
Dans un convoi poussé propulsé par deux pousseurs côte à côte, le conducteur du pousseur à tribord est le conducteur du convoi.
3. Dans un convoi poussé, les bâtiments autres que le pousseur ne sont pas tenus d'avoir de conducteur, mais sont placés sous l'autorité du conducteur du pousseur.
Si dans une formation à couple se trouve une barge de poussage, le conducteur de cette formation peut exercer en même temps la fonction de conducteur de la barge.
4. En cours de route le conducteur doit être à bord ; en outre, le conducteur d'un engin flottant doit être à bord également pendant que l'engin est au travail.
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, il 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. ² Les facultés du conducteur ne doivent pas être entravées pour cause de fatigue, d'absorption d'alcool, de médicaments, de drogues ou pour d'autres motifs.
Lorsque la concentration d'alcool dans le sang atteint 0,8 ‰ 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.

¹ Les lettres ab) et ac) sont en vigueur du 01.10.2001 au 30.09.2004 (2000-III-18).

² Le chiffre 7 est en vigueur du 01.04.2000 au 31.03.2003 (Résolution 1999-III-11).

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.
- 4.¹ Les facultés des membres en service de l'équipage minimum prescrit par le Règlement de visite des bateaux du 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 pour cause de fatigue, d'absorption d'alcool, de médicaments, de drogues ou pour d'autres motifs.
Lorsque la concentration d'alcool dans le sang atteint 0,8 ‰ 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 1.06

Utilisation de la voie navigable

Sans préjudice des dispositions des articles 8.08, 9.02, chiffre 10, 10.01, 10.02, 11.01, 11.02, 11.03, 11.04 et 11.05 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.

¹ Le chiffre 4 est en vigueur du 01.04.2000 au 31.03.2003 (Résolution 1999-III-11).

Article 1.07

Chargement maximal ; 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. Le chargement ne doit pas restreindre la vue directe ou indirecte à plus de 350 m devant le bâtiment ou la formation faisant route.
3. Le chargement ne doit pas compromettre la stabilité du bâtiment ni la résistance de la coque.
- 4.¹ En outre, la stabilité des bâtiments transportant des conteneurs doit être vérifiée avant le départ pour les cas suivants :
 - a) pour les bâtiments d'une largeur inférieure à 9,50 m lorsque les conteneurs sont chargés en plus d'une seule couche ;
 - b) pour les bâtiments d'une largeur égale ou supérieure à 9,50 m et inférieure à 11,00 m lorsque les conteneurs sont chargés en plus de deux couches ;
 - c) pour les bâtiments d'une largeur égale ou supérieure à 11,00 m
 - lorsque les conteneurs sont chargés en plus de trois largeurs et plus de deux couches
 - ou
 - lorsque les conteneurs sont chargés en plus de trois couches.
5. 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.

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, un bâtiment est muni d'un certificat de visite et que sa construction et son gréement répondent aux énonciations de ce certificat et que son équipage et son exploitation sont conformes aux prescriptions dudit Règlement de visite.

Article 1.09

Tenue de la barre

1. En cours de 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 libre dans toutes les directions. Si une vue suffisamment libre n'est pas possible, il doit y être suppléé par un moyen optique donnant sur un champ suffisant une image claire et sans déformation.

¹ Le chiffre 4 est en vigueur du 01.04.1999 au 31.03.2002 (Résolution 1998-II-21).

- 4.¹ Lorsque des circonstances particulières l'exigent, une vigie ou un poste d'écoute doit être placé pour renseigner l'homme de barre.
- 5.² A bord de tout bateau rapide faisant route, la barre doit être tenue par une personne titulaire de la patente conforme au Règlement des patentes du Rhin requise pour le secteur à parcourir ainsi que de la patente radar. Une seconde personne également titulaire de la patente conforme au Règlement des patentes du Rhin requise pour le secteur à parcourir ainsi que de la patente radar doit se trouver dans la timonerie sauf pendant l'accostage et l'appareillage ainsi que dans les écluses et leurs avants-ports.

Article 1.10

Documents de bord et autres papiers

1. A bord des bâtiments doivent se trouver les documents et papiers suivants dans le cas où des prescriptions spéciales en prescrivent l'établissement :
- a) le certificat de visite du bâtiment ou le document en tenant lieu,
 - b) la patente du Rhin ou un autre certificat admis en vertu du Règlement relatif à la délivrance des patentes du Rhin et, pour les autres membres de l'équipage, le livret de service dûment rempli ou la patente du Rhin ou un autre certificat admis en vertu du Règlement relatif à la délivrance des patentes du Rhin,
 - c) le livre de bord, dûment rempli,
 - d) l'attestation relative à la délivrance des livres de bord,
 - e) le certificat 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)³ la patente radar,
 - i) l'attestation relative au montage et au fonctionnement de l'appareil radar et de l'indicateur de vitesse de giration,
 - k)⁴ le certificat d'opérateur radio pour la commande de stations de bateau conformément à l'annexe 5 de l'Arrangement régional relatif au service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure,
 - l)⁵ la licence pour l'installation et pour l'exploitation de la station de bateau,
 - m) le guide de radiotéléphonie pour la navigation intérieure,
 - n) le carnet de contrôle des huiles usées, dûment rempli,
 - o) les documents relatifs aux chaudières et aux autres réservoirs sous pression,
 - p) l'attestation pour installations à gaz liquéfiés,
 - q) les documents relatifs aux installations électriques,
 - r) les attestations de contrôle des installations d'extinction d'incendie,
 - s) les attestations de contrôle des grues,
 - t) les documents requis par les marginaux 10 381 et 210 381 de l'ADNR,

¹ Le chiffre 4 est en vigueur du 01.10.2000 au 30.09.2003 (Résolution 2000-I-15).

² Le chiffre 5 est en vigueur du 01.10.2001 au 30.09.2004 (Résolution 2000-III-18).

³ La lettre h) est en vigueur du 01.01.2000 au 31.12.2003 (Résolution 1999-II-13).

⁴ La lettre k) est en vigueur du 01.10.2001 au 30.09.2004 (Résolution 2001-I-14).

⁵ La lettre l) est en vigueur du 01.10.2001 au 30.09.2004 (Résolution 2001-I-14).

- 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 22bis.05, chiffre 2, lettre b) du Règlement de Visite des Bateaux du 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 OFFICIEL : - 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 officiel.
- Les indications demandées doivent être gravées ou poinçonnées en caractères bien lisibles d'au moins 6 mm de hauteur.
- La plaque métallique doit avoir au moins 60 mm de hauteur et 120 mm de longueur ; elle doit être fixée à demeure à un endroit bien lisible, vers l'arrière de la barge, côté tribord.
- La concordance entre les indications portées sur la plaque, à l'exception de la lettre R, et celles du certificat de visite de la barge doit être confirmée par une Commission de visite dont le poinçon sera appliqué sur la plaque.
- Les documents visés au chiffre 1, lettres a), e) et f), ci-dessus doivent être conservés chez le propriétaire de la barge.
3. Les bâtiments de chantier visés au Règlement de visite des bateaux du Rhin, non munis de timonerie ni de logement, ne sont pas tenus d'avoir à bord les papiers visés au chiffre 1, lettres a), e) et f) ci-dessus; ces papiers doivent toutefois être tenus à disposition en permanence dans le secteur du chantier. Les bâtiments de chantier doivent avoir à bord une attestation de l'autorité compétente relative à la durée et à la délimitation locale du chantier sur lequel le bâtiment peut être mis en service.
4. Les attestations et autres documents visés au chiffre 1 ci-dessus doivent être présentés à toute réquisition des agents des autorités compétentes.

Article 1.11²

Présence du Règlement de police à bord

Un exemplaire mis à jour du présent règlement, y compris les prescriptions édictées en vertu de l'article 1.22, chiffre 3, doit se trouver à bord de tout bâtiment, à l'exception des menues embarcations et des barges de poussage. Un exemplaire consultable à tout moment au moyen d'un support électronique est également admis.

¹ La lettre w) est en vigueur du 01.10.2001 au 30.09.2004 (Résolution 2001-I-15).

² L'article 1.11 est en vigueur du 01.04.2000 au 31.03.2003 (Résolution 1999-III-11).

Article 1.12

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

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

Article 1.13

Protection des signaux de la voie navigable

1. Il est interdit de se servir des signaux de la voie navigable (bouées, flotteurs, balises, etc.) pour s'amarrer ou se déhaler, d'endommager ces signaux ou de les rendre impropres à leur destination.
2. Lorsqu'un bâtiment ou matériel flottant a déplacé un matériel ou endommagé une installation faisant partie de la signalisation de la voie navigable, le conducteur doit aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches.
3. D'une manière générale, tout conducteur a le devoir d'aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches des incidents ou accidents constatés aux installations de signalisation (extinction d'un feu, déplacement d'une bouée, destruction d'un signal etc.)

Article 1.14

Domages causés aux ouvrages d'art

Lorsqu'un bâtiment ou matériel flottant a endommagé un ouvrage d'art (écluse, pont, épi, etc.), le conducteur doit en aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches.

Article 1.15

Interdiction de déversement dans la voie d'eau

1. Il est interdit de jeter ou de verser dans la voie navigable des objets solides ou des liquides susceptibles de faire naître une entrave ou un danger pour la navigation ou pour les autres usagers de la voie d'eau.
2. En cas de déversement accidentel de cette nature ou de menace d'un tel déversement, le conducteur doit aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches, en indiquant aussi exactement que possible la nature et l'endroit du déversement.

Article 1.16

Sauvetage et assistance

1. En cas d'accident mettant en péril des personnes se trouvant à bord, le conducteur doit user de tous les moyens à sa disposition pour sauver ces personnes.
2. Tout conducteur se trouvant à proximité d'un bâtiment ou matériel flottant victime d'un accident mettant en péril des personnes ou menaçant de créer une obstruction du chenal, est tenu, dans la mesure compatible avec la sécurité de son propre bâtiment, de prêter une assistance immédiate.

Article 1.17

Bâtiments échoués ou coulés ; déclaration des accidents

1. Le conducteur d'un bâtiment ou matériel flottant échoué ou coulé doit faire aviser, dans le plus bref délai possible, les autorités compétentes les plus proches. Le conducteur ou un autre membre de l'équipage doit rester à bord ou à proximité du lieu de l'accident tant que l'autorité compétente n'a pas autorisé son départ.
2. Sauf si cela n'est manifestement pas nécessaire et sans préjudice des dispositions de l'article 3.25, le conducteur doit, dans le plus bref délai, faire avertir les bâtiments ou matériels flottants approchants et ce, en des points appropriés et à une distance suffisante du lieu de l'accident, pour que ces bâtiments ou matériels flottants puissent prendre en temps utile les dispositions nécessaires.
3. En cas d'accident survenu dans un garage d'écluse ou dans une écluse, le conducteur doit faire aviser immédiatement le chef de service de l'écluse en cause.

Article 1.18

Obligation de dégager le chenal

1. Lorsqu'un bâtiment ou matériel flottant échoué ou coulé ou un objet perdu par un bâtiment ou matériel flottant crée ou menace de créer une obstruction totale ou partielle du chenal, le conducteur doit s'employer à ce que le chenal soit dégagé dans le plus court délai.
2. La même obligation incombe au conducteur dont le bâtiment ou matériel flottant menace de couler ou devient incapable de manoeuvrer.
3. L'obligation d'enlever du lit du fleuve les bâtiments échoués ou coulés, les matériels flottants échoués ou les objets perdus, est réglée par les prescriptions nationales.
4. Les autorités compétentes peuvent procéder sans délai à l'enlèvement, si elles estiment que l'opération ne peut être différée.

Article 1.19

Ordres particuliers

Les conducteurs doivent se conformer aux ordres particuliers qui leur sont donnés par les agents des autorités compétentes en vue de la sécurité ou du bon ordre de la navigation.

Article 1.20

Contrôle

Les conducteurs doivent donner aux agents des autorités compétentes les facilités nécessaires pour leur permettre de s'assurer de l'observation des prescriptions du présent règlement et notamment leur faciliter l'embarquement immédiat à leur bord.

Article 1.21

Transports spéciaux, véhicules amphibies

1. Sont considéré comme transports spéciaux tous les déplacements sur la voie navigable :
 - a) de bâtiments et de convois qui ne répondent pas aux prescriptions des articles 1.06 et 1.08, chiffre 1,
 - b) d'établissements flottants et
 - c) de matériels flottants sauf si de leur déplacement il ne peut manifestement résulter aucune entrave ou aucun danger pour la navigation ni aucun dommage pour les ouvrages d'art.

Ces transports ne sont admis que moyennant une autorisation spéciale délivrée par les autorités compétentes des secteurs à parcourir. Ils sont soumis aux conditions que ces autorités détermineront dans chaque cas.

Un conducteur doit être désigné pour chaque transport en tenant compte des dispositions de l'article 1.02.

2. Les véhicules amphibies sont considérés pour l'application du présent règlement comme des menues embarcations.

Article 1.22

Prescriptions de caractère temporaire

1. Les conducteurs doivent se conformer aux prescriptions de caractère temporaire, édictées par l'autorité compétente dans des cas spéciaux en vue de la sécurité et du bon ordre de la navigation et publiées par voie d'avis.
2. Ces prescriptions peuvent notamment être motivées par des travaux exécutés sur la voie navigable, des exercices militaires, des manifestations publiques dans le sens de l'article 1.23 ou par les conditions de la voie d'eau ; elles peuvent, sur des sections déterminées où des précautions particulières sont nécessaires et qui sont signalées par des bouées, balises ou autres signaux ou par des avertisseurs, interdire la navigation de nuit ou le passage de bâtiments d'un trop grand tirant d'eau.
3. Les dispositions du chiffre 1 ci-dessus concernent également les prescriptions qui pourront être édictées, lorsqu'il apparaîtra nécessaire de prendre des mesures de police de la navigation en attendant une modification du présent règlement ou à titre d'essai. Ces prescriptions auront une durée de validité de trois ans au maximum. Elles seront mises en vigueur dans tous les Etats riverains en même temps et abrogées dans les mêmes conditions.

Article 1.23

Autorisation de manifestation

Les manifestations sportives, fêtes nautiques et autres manifestations qui peuvent porter atteinte à la sécurité et au bon ordre de la navigation sont subordonnées à la permission des autorités compétentes.

Article 1.24

Application dans les ports, lieux de chargement et de déchargement

Le présent règlement s'applique également aux surfaces d'eau faisant partie des ports et des lieux de chargement et de déchargement, sans préjudice des dispositions particulières de police de la navigation édictées pour ces ports et lieux de chargement et de déchargement et nécessités par les circonstances locales et les opérations de chargement et de déchargement.

CHAPITRE 2

MARQUES ET ECHELLES DES BATIMENTS ; JAUGEAGE

Article 2.01

*Marques d'identification des bâtiments,
à l'exception des menues embarcations et des navires de mer*

1. Tout bâtiment, à l'exception des menues embarcations et des navires de mer, doit porter sur sa coque ou sur des planches ou des plaques fixées à demeure les marques d'identification suivantes :
 - a) son nom qui peut être également une devise.
Le nom sera porté des deux côtés du bâtiment et, sauf pour les barges de poussage, il devra, en outre, être apposé de façon à être visible de l'arrière. Si, dans une formation à couple ou un convoi poussé, une ou plusieurs inscriptions du nom du bâtiment propulseur sont masquées, le nom doit être répété sur des panneaux placés de façon à être bien visibles dans les directions où les inscriptions sont masquées.
A défaut de nom pour le bâtiment, on indiquera soit le nom de l'organisation à laquelle le bâtiment appartient (ou son abréviation habituelle), suivi, le cas échéant, d'un numéro, soit le numéro d'immatriculation suivi, pour indiquer le pays où se trouve le port d'attache ou le lieu d'immatriculation, de la lettre ou du groupe de lettres prévu pour ce pays à l'annexe 1 du présent règlement.
 - b) son port d'attache ou son lieu d'immatriculation.
Le nom du port d'attache ou du lieu d'immatriculation sera porté soit sur les deux côtés du bâtiment soit sur son arrière et sera suivi de la lettre ou du groupe de lettres indiquant le pays où se trouve ce port d'attache ou ce lieu d'immatriculation.
 - c) son numéro officiel, qui se compose de 7 chiffres arabes, éventuellement suivi d'une lettre en caractère minuscule, les deux premiers chiffres servant à identifier le pays et le bureau où ce numéro officiel a été attribué. Cette marque d'identification n'est obligatoire que pour les bâtiments visés ci-dessus ayant leur port d'attache ou leur lieu d'immatriculation dans un des Etats riverains ou en Belgique, à l'exception des engins flottants, des bacs, des bâtiments de sport ou de plaisance et des bâtiments à passagers, ainsi que des bâtiments des autorités de contrôle et des bâtiments des services d'incendie. Le numéro officiel sera apposé dans les conditions prescrites à la lettre a) ci-dessus.
2. En outre, à l'exception des menues embarcations et des navires de mer,
 - a) tout bâtiment destiné au transport des marchandises doit porter l'indication, en tonnes, de son port en lourd ;
cette indication doit être apposée des deux côtés du bâtiment, sur la coque ou sur des planches ou des plaques fixées à demeure ;
 - b) tout bâtiment destiné au transport de passagers doit porter l'indication du nombre maximal de passagers autorisé. Cette indication doit être affichée à bord en un endroit bien apparent.
3. Les marques d'identification mentionnées ci-dessus seront apposées en caractères latins, bien lisibles et indélébiles. La hauteur des caractères sera d'au moins 20 cm pour le nom et le numéro officiel et d'au moins 15 cm pour les autres marques.
La largeur des caractères et l'épaisseur des traits seront proportionnées à la hauteur. Les caractères seront de couleur claire sur fond sombre ou de couleur sombre sur fond clair.

Article 2.02

Marques d'identification des menues embarcations

1. Les menues embarcations doivent porter une marque officielle d'identification : cette marque doit avoir au moins 10 cm de hauteur et être apposée à l'avant sur les deux côtés, en couleur claire sur fond sombre ou en couleur sombre sur fond clair.
2. Les menues embarcations peuvent être dispensées du marquage visé au chiffre 1, par des prescriptions spéciales de l'autorité compétente. Dans ce cas les marques suivantes sont à porter sur ces menues embarcations :
 - a) leur nom ou leur devise.
Le nom sera porté sur l'extérieur de l'embarcation en caractères latins, bien lisibles et indélébiles. A défaut de nom ou de devise pour l'embarcation on indiquera le nom de l'organisation à laquelle l'embarcation appartient ou son abréviation habituelle, suivi, le cas échéant, d'un numéro. Les caractères seront de couleur claire sur fond sombre ou de couleur sombre sur fond clair.
 - b) le nom et le domicile du propriétaire.
Le nom et le domicile du propriétaire seront portés en un endroit apparent à l'intérieur ou à l'extérieur de l'embarcation.
3. Toutefois, les canots de service d'un bâtiment porteront seulement, à l'intérieur ou à l'extérieur, une marque qui permette d'identifier le propriétaire.

Article 2.03

Jaugeage

Tout bateau de navigation intérieure, à l'exception des menues embarcations, destiné au transport de marchandises doit être jaugé.

Article 2.04

Marques d'enfoncement et échelles de tirant d'eau

1. Tout bâtiment, à l'exception des menues embarcations, doit porter des marques indiquant le plan du plus grand enfoncement. Pour les navires de mer, la ligne d'eau douce d'été tient lieu de marques d'enfoncement. Les modalités de détermination du plus grand enfoncement et les conditions d'apposition des marques d'enfoncement figurent au Règlement de visite des bateaux du Rhin.
2. Tout bâtiment dont le tirant d'eau peut atteindre 1 m, à l'exception des menues embarcations, doit porter des échelles de tirant d'eau. Les conditions d'apposition de ces échelles figurent au Règlement de visite des bateaux du Rhin.

Article 2.05

Marques d'identification des ancres

1. Les ancres des bâtiments doivent porter, en caractères indélébiles, des marques d'identification qui doivent comprendre au moins, soit le numéro d'ordre du certificat de visite du bâtiment et les lettres distinctives de la Commission de visite, soit les nom et domicile du propriétaire du bâtiment.
Lorsqu'une ancre est utilisée sur un autre bâtiment du même propriétaire, ces marques primitives peuvent être conservées.
2. La disposition du chiffre 1 ci-dessus ne s'applique pas aux ancres des navires de mer, des menues embarcations et des bâtiments n'effectuant qu'exceptionnellement des voyages sur le Rhin.

CHAPITRE 3

SIGNALISATION DES BATIMENTS

I. Généralités

Article 3.01

*Définitions et application
(Annexe 3: croquis 1)*

1. Dans le présent chapitre on appelle
 - a) "feu de mât" un feu puissant blanc visible sur un arc d'horizon de 225° , soit depuis l'avant jusqu'à $22^{\circ} 30'$ sur l'arrière du travers de chaque bord, et visible uniquement sur cet arc,
 - b) "feux de côtés" des feux constitués à tribord par un feu clair vert et à bâbord par un feu clair rouge, visibles chacun sur un arc d'horizon de $112^{\circ} 30'$ (c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à $22^{\circ} 30'$ sur l'arrière du travers) et visibles uniquement sur cet arc,
 - c) "feu de poupe" un feu ordinaire blanc ou un feu clair blanc, visible sur un arc d'horizon de 135° , soit $67^{\circ} 30'$ sur chaque bord à partir de l'arrière, et uniquement sur cet arc,
 - d) "feu visible de tous les côtés" un feu visible sur un arc d'horizon de 360° .
2. Lorsque les conditions de visibilité l'exigent, la signalisation prescrite pour la nuit doit, en outre, être portée de jour.
3. Pour l'application du présent chapitre
 - a) les convois poussés dont la longueur ne dépasse pas 110 m et dont la largeur ne dépasse pas 12 m sont considérés comme bâtiments motorisés isolés de même longueur,
 - b) les formations à couple dont la longueur dépasse 140 m sont considérées comme convois poussés de même longueur.
4. Les croquis de la signalisation prescrite au présent chapitre figurent à l'annexe 3 du présent règlement.

Article 3.02

Feux et fanaux

1. Sauf prescriptions contraires, les feux prescrits au présent règlement doivent éclairer de tous les côtés et montrer une lumière continue et uniforme.
2. Ne peuvent être utilisés que des fanaux de signalisation
 - a) dont les corps, accessoires et sources lumineuses portent la marque d'agrément exigée par les prescriptions concernant la couleur et l'intensité des feux ainsi que l'agrément des fanaux de signalisation pour la navigation du Rhin et
 - b) dont les feux répondent aux prescriptions susmentionnées quant à la diffusion horizontale, à la couleur et à l'intensité.

3. La signalisation de nuit des bâtiments non motorisés en stationnement ne doit pas nécessairement répondre aux prescriptions visées au chiffre 2 ci-dessus ; toutefois par bonne visibilité et devant un fond sombre sa portée doit être de 1000 m environ.

Article 3.03

Pavillons, panneaux et flammes

1. Sauf prescriptions contraires, les pavillons, panneaux et flammes prescrits au présent règlement doivent être rectangulaires.
2. Les couleurs des pavillons, panneaux et flammes ne doivent être ni passées ni salies.
3. Leurs dimensions doivent être suffisantes pour en assurer la bonne visibilité ; cette condition sera considérée comme remplie en tout cas si
 - la longueur et la largeur des pavillons et panneaux sont chacune d'au moins 1 m,
 - la longueur des flammes est d'au moins 1 m et leur largeur sur un côté d'au moins 0,50 m.

Article 3.04

Cylindres, ballons et cônes

1. Les cylindres, ballons et cônes prescrits au présent règlement peuvent être remplacés par des dispositifs présentant, à distance, la même apparence.
2. Leurs couleurs ne doivent être ni passées ni salies.
3. Leurs dimensions doivent être d'au moins :
 - a) pour les cylindres, 0,80 m en hauteur et 0,50 m en diamètre ;
 - b) pour les ballons, 0,60 m en diamètre ;
 - c) pour les cônes, 0,60 m en hauteur et 0,60 m en diamètre ;
 - d) pour les bicônes, 0,80 m en hauteur et 0,50 m en diamètre.
4. Par dérogation aux prescriptions du chiffre 3 ci-dessus, pour les menues embarcations les corps de signalisation peuvent avoir des dimensions inférieures qui soient en proportion des dimensions de la menue embarcation ; ils doivent toutefois être suffisamment grands pour être bien visibles.

Article 3.05

Feux et signaux interdits ou facultatifs

1. Il est interdit de faire usage de feux ou de signaux autres que ceux mentionnés au présent règlement ou de faire usage des feux ou des signaux mentionnés dans des conditions autres que celles prescrites ou admises par le règlement.
2. Toutefois, pour la communication entre bâtiments ou entre un bâtiment et la terre, l'usage d'autres feux ou signaux est admis à condition qu'ils ne prêtent pas à confusion avec les feux ou signaux mentionnés au présent règlement.

Article 3.06

(Sans objet)

Article 3.07

Interdiction d'utiliser des lumières, projecteurs, pavillons, panneaux, flammes, etc.

1. Il est interdit de faire usage de lumières ou projecteurs, ainsi que de pavillons, panneaux, flammes ou autres objets, de telle façon qu'ils puissent être confondus avec les feux ou signaux visés au présent règlement ou puissent nuire à la visibilité ou compliquer l'identification de ces feux ou signaux.
2. Il est interdit de faire usage de lumières ou de projecteurs de telle façon qu'ils produisent un éblouissement constituant un danger ou une gêne pour la navigation ou pour la circulation à terre.

II. Signalisation de nuit et de jour

II.A. Signalisation en cours de route

Article 3.08

*Signalisation des bâtiments motorisés isolés faisant route
(Annexe 3 : croquis 2, 3, 64)¹*

1. Les bâtiments motorisés isolés faisant route doivent porter de nuit :
 - a) un feu de mâât placé dans la partie avant du bâtiment à une hauteur de 5 m au moins au-dessus du plan des marques d'enfoncement ; cette hauteur peut être réduite à 4 m si la longueur du bâtiment ne dépasse pas 40 m ;
 - b) les feux de côtés, qui doivent se trouver à la même hauteur et sur la même perpendiculaire à l'axe du bâtiment ; ils doivent être placés à 1 m au moins plus bas que le feu de mâât et à 1 m au moins en arrière de celui-ci, et être masqués vers l'intérieur du bâtiment de telle sorte que le feu vert ne puisse être aperçu de bâbord ni le feu rouge de tribord ;
 - c) un feu de poupe placé à l'arrière du bâtiment.
2. Dans le cas où un bâtiment motorisé isolé faisant route a plus de 110 m de longueur, il doit porter de nuit, en outre, un deuxième feu de mâât placé à l'arrière à une hauteur supérieure à celle à laquelle est placé le feu avant.

¹ Le titre est en vigueur du 01.10.2001 au 30.09.2004 (Résolution 2000-III-18).

3.¹ Outre les signaux prescrits par les autres dispositions du présent règlement, les bateaux rapides faisant route doivent porter de jour et de nuit :

deux feux scintillants jaunes, puissants et rapides.

Ces feux scintillants 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.

4.² Les prescriptions des chiffres 1 et 2 ci-dessus ne s'appliquent pas aux menues embarcations ni aux bacs. Les règles applicables aux menues embarcations sont énoncées à l'article 3.13 et celles applicables aux bacs à l'article 3.16.

Article 3.09

Signalisation des convois remorqués faisant route (Annexe 3 : croquis 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10)

1. Le bâtiment motorisé en tête d'un convoi remorqué faisant route doit porter

- de nuit :

a) outre le feu de mât et les feux de cotés prescrits au chiffre 1, lettres a) et b) de l'article 3.08, un second feu de mât, placé à 1 m environ au-dessous du premier feu de mât et, autant que possible, à 1 m au moins plus haut que les feux de côté ;

b) au lieu du feu de poupe visé au chiffre 1, lettre c) de l'article 3.08, un feu de poupe jaune placé à un endroit approprié et à une hauteur suffisante pour être visible par l'unité remorquée qui suit le bâtiment.

- de jour :

un cylindre jaune bordé en haut comme en bas, de deux bandes noire et blanche, les bandes blanches étant aux extrémités du cylindre ; ce cylindre doit être placé verticalement à l'avant, à une hauteur suffisante pour être visible de tous les côtés.

2. Dans le cas où un convoi remorqué faisant route comporte en tête plusieurs bâtiments motorisés naviguant l'un à côté de l'autre, accouplés ou non, chacun de ces bâtiments doit porter

- de nuit :

un troisième feu de mât placé à environ 2 m au-dessous du premier feu de mât, mais autant que possible à 1 m au moins plus haut que les feux de côtés.

¹ Le chiffre 3 est en vigueur du 01.10.2001 au 30.09.2004 (Résolution 2000-III-18).

² Le chiffre 4 est en vigueur du 01.10.2001 au 30.09.2004 (Résolution 2000-III-18).

- de jour :
le cylindre visé au chiffre 1 ci-dessus.

Il en est de même pour chacun des bâtiments motorisés manoeuvrant ensemble un bâtiment, un matériel flottant ou un établissement flottant.

3. Chacun des bâtiments remorqués d'un convoi remorqué faisant route doit porter

- de nuit :
un feu clair blanc, visible de tous les côtés, placé à au moins 5 m au-dessus du plan des marques d'enfoncement. Cette hauteur peut être réduite à 4 m pour les bâtiments dont la longueur ne dépasse pas 40 m.
- de jour :
un ballon jaune placé à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés.

Toutefois,

- a) si une longueur du convoi dépasse 110 m, elle doit porter de nuit deux feux conformes à la première phrase ci-dessus dont un sur sa partie avant et un sur sa partie arrière,
- b) si une longueur du convoi comprend une rangée de plus de deux bâtiments accouplés, les feux ou ballons visés à la première phrase ci-dessus doivent être portés seulement par les deux bâtiments extérieurs de la rangée.

Les feux et ballons de tous les bâtiments remorqués d'un convoi doivent, autant que possible, être portés à une même hauteur au-dessus du plan d'eau.

4. Le ou les bâtiments formant la dernière longueur d'un convoi remorqué doivent porter de nuit :

- a) le feu prescrit au chiffre 3 ci-dessus ou le feu de mât prescrit au chiffre 1, lettre a), de l'article 3.08 ;
- b) le feu de poupe prescrit au chiffre 1, lettre c), de l'article 3.08. Si le convoi se termine par une rangée de plus de deux bâtiments accouplés, seuls les deux bâtiments extérieurs de la rangée doivent porter ce feu de poupe.

5. Dans les rades, les convois composés uniquement d'un bâtiment motorisé et d'une seule unité remorquée ne sont pas tenus de porter la signalisation de jour prescrite au présent article.

6. Les dispositions du présent article ne sont applicables ni aux menues embarcations ne remorquant que des menues embarcations ni aux menues embarcations remorquées ; les règles applicables à de telles menues embarcations sont énoncées aux chiffres 2 et 3 de l'article 3.13.

Article 3.10

Signalisation des convois poussés faisant route (Annexe 3 : croquis 11, 12, 13, 14)

1. Les convois poussés faisant route doivent porter de nuit :

- a) des feux de mât
 - i. trois feux de mât à l'avant du bâtiment en tête du convoi ou, dans le cas de plusieurs bâtiments en tête du convoi, du bâtiment bâbord.

Ces feux de mât doivent être disposés selon un triangle équilatéral à base horizontale dans un plan perpendiculaire à l'axe longitudinal du convoi.

Le feu de mât supérieur doit être placé à une hauteur d'au moins 5 m au-dessus du plan des marques d'enfoncement. Les deux feux de mât inférieurs doivent être placés à 1,25 m environ de

distance l'un de l'autre et à 1,10 m environ au-dessous du feu de mât supérieur ;

- ii. un feu de mât à l'avant de tout autre bâtiment dont la largeur totale est visible de front. Ce feu de mât doit être placé autant que possible à 3 m plus bas que le feu de mât supérieur visé au chiffre i ci-dessus.

Les mâts portant ces feux de mât doivent être placés dans l'axe longitudinal du bâtiment sur lequel ils se trouvent ;

b) des feux de côtés

placés sur la partie la plus large du convoi, le plus près possible du pousseur, à 1 m au plus des bords du convoi et à 2 m au moins au-dessus du plan d'eau ;

c) des feux de poupe

i. trois feux de poupe blancs sur l'arrière du pousseur, placés selon une ligne horizontale perpendiculaire à l'axe longitudinal, à un écartement de 1,25 m environ et à une hauteur suffisante pour ne pas pouvoir être masqués par un des autres bâtiments du convoi ;

ii. un feu de poupe blanc sur l'arrière de chaque autre bâtiment dont la largeur totale est visible de l'arrière ; toutefois, lorsque plus de deux bâtiments autres que le pousseur sont visibles de l'arrière, ce feu de poupe doit être porté seulement par les deux bâtiments qui se trouvent à l'extérieur du convoi.

2. Les convois poussés propulsés par deux pousseurs placés côte à côte doivent porter les feux de poupe visés au chiffre 1, lettre c), chiffre i, ci-dessus sur le pousseur placé à tribord ; l'autre pousseur doit porter le feu de poupe visé au chiffre 1, lettre c), chiffre ii, ci-dessus.

3. Les dispositions du chiffre 1 ci-dessus s'appliquent également aux convois poussés lorsqu'ils sont remorqués de nuit ; toutefois, les trois feux de poupe conformes au chiffre 1, lettre c), chiffre i, ci-dessus doivent être jaunes.

4. Lorsqu'un convoi poussé est remorqué de jour, le pousseur doit porter

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

Article 3.11

Signalisation des formations à couple faisant route (Annexe 3 : croquis 15, 16)

1. Les formations à couple faisant route doivent porter de nuit :

- a) sur chaque bâtiment le feu de mât prescrit au chiffre 1, lettre a), de l'article 3.08 ; toutefois sur les bâtiments non motorisés, ce feu de mât peut être remplacé par le feu prescrit au chiffre 3 de l'article 3.09, placé à un endroit approprié, pas plus haut que le feu de mât du ou des bâtiments motorisés ;

- b) les feux de côtés prescrits au chiffre 1, lettre b), de l'article 3.08 ; ces feux doivent être placés à l'extérieur de la formation, autant que possible à la même hauteur, à 1 m au moins au-dessous du feu de mât le plus bas ;
 - c) sur chaque bâtiment un feu de poupe placé à l'arrière.
2. Les dispositions du présent article ne sont applicables ni aux menues embarcations ne menant à couple que de menues embarcations, ni aux menues embarcations menées à couple ; les règles applicables à de telles menues embarcations figurent aux chiffres 2 et 3 de l'article 3.13.

Article 3.12

Signalisation des bâtiments à voile (Annexe 3 : croquis 17)

1. Les bâtiments à voile faisant route doivent porter de nuit :
- a) les feux de côtés prescrits au chiffre 1, lettre b), de l'article 3.08 : toutefois, ce feux peuvent être des feux ordinaires ;
 - b) le feu de poupe placé à l'arrière du bâtiment.
2. Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux menues embarcations ; les règles applicables aux menues embarcations sont énoncées aux chiffres 1, 4 et 6 de l'article 3.13.

Article 3.13

Signalisation des menues embarcations faisant route (Annexe 3 : croquis 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26)

1. Les menues embarcations motorisées isolées faisant route doivent porter de nuit :
- soit
- a) un feu de mât, clair au lieu de puissant, placé à la même hauteur que les feux de côtés et à 1 m au moins en avant de ceux-ci ;
 - b) des feux de côtés qui peuvent être des feux ordinaires. Ils doivent se trouver à la même hauteur et sur la même perpendiculaire à l'axe du bâtiment et être masqués vers l'intérieur de celui-ci de telle sorte que le feu vert ne puisse être aperçu de bâbord ni le feu rouge de tribord ;
 - c) un feu de poupe ;
- ou
- d) le feu de mât prescrit à la lettre a) ci-dessus ; toutefois, ce feu doit être placé au moins 1 m plus haut que les feux de côtés ;
 - e) les feux de côtés prescrits à la lettre b) ci-dessus ; toutefois, ces feux peuvent être placés l'un à côté de l'autre ou dans une même lanterne dans l'axe du bâtiment, à la proue ou près de la proue ;
 - f) un feu de poupe ; toutefois, ce feu peut être supprimé à condition que le feu de mât visé à la lettre d) ci-dessus soit un feu clair blanc visible de tous les côtés.
2. Lorsqu'une menue embarcation ne remorque ou ne mène à couple que des menues embarcations, elle doit porter les feux prescrits au chiffre 1 ci-dessus.

3. Les menues embarcations remorquées ou menées à couple doivent porter de nuit : un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés. Les prescriptions du présent chiffre ne s'appliquent pas aux canots de service des bâtiments.
4. Les menues embarcations à voile isolées faisant route doivent porter de nuit :
soit
les feux de côtés prescrits au chiffre 1, lettre c) ci-dessus et un feu de poupe.
soit
les mêmes feux de côtés et le feu de poupe placés dans une même lanterne en haut du mât,
soit
un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés et, en outre, à l'approche d'autres bâtiments, montrer un second feu ordinaire blanc.
5. Les menues embarcations isolées faisant route qui ne sont ni motorisées ni à voile doivent porter de nuit un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés. Toutefois, les canots de service des bâtiments dans les mêmes conditions ne doivent montrer ce feu qu'à l'approche d'autres bâtiments.
6. Une menue embarcation naviguant à la voile et faisant en même temps usage d'un moteur doit porter de jour :
un cône noir dont la pointe est dirigée vers le bas. Ce cône doit être placé le plus haut possible et à l'endroit où il sera le plus apparent.

Article 3.14

*Signalisation supplémentaire des bâtiments faisant route effectuant
certains transports de matières dangereuses
(Annexe 3 : croquis 27a, 27b, 28a, 28b, 29, 30, 31, 32)*

1. Les bâtiments faisant route effectuant des transports de certaines matières inflammables visées au marginal 10 500 de l'Annexe B1 et à l'Appendice 4 (liste des matières) de l'Annexe B2 de l'ADNR doivent porter, outre les feux prescrits par les autres dispositions du présent règlement :
 - de nuit :
un feu bleu,
 - de jour :
un cône bleu, pointe en bas.

Cette signalisation doit être placée à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'elle soit visible de tous les côtés, le cône bleu peut être remplacé par un cône bleu à l'avant et un cône bleu à l'arrière du bâtiment, à une hauteur de 3 m au moins au-dessus du plan des marques d'enfoncement.

2. Les bâtiments faisant route effectuant des transports de certaines matières présentant un danger pour la santé visées au marginal 10 500 de l'Annexe B1 et à l'Appendice 4 (liste des matières) de l'Annexe B2 de l'ADNR doivent porter, outre les feux prescrits par les autres dispositions du présent règlement :

- de nuit :
deux feux bleus ;
- de jour :
deux cônes bleus, pointes en bas.

Ces signalisations doivent être placées à environ 1 m l'une au-dessus de l'autre, à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'elles 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 explosibles visées aux marginaux 10 500 de l'Annexe B1 doivent porter, outre les feux prescrits par les autres dispositions du présent règlement :
 - de nuit :
trois feux bleus ;
 - de jour :
trois cônes bleus, pointes en bas.

Ces signalisations doivent être placées à environ 1 m l'une au-dessus de l'autre, à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'elles 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. Les bâtiments non astreints à porter les signaux visés au chiffre 1, 2 ou 3 ci-dessus mais qui sont munis d'un certificat d'agrément en vertu de l'ADNR Annexe B1 marginal 10 282 ou Annexe B2 marginal 210 282 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 arborer 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 :

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

Article 3.16

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

1. Les bacs ne naviguant pas librement 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 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 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, 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 manoeuvrer (Annexe 3 : croquis 38)

En cas de besoin, un bâtiment faisant route incapable de manoeuvrer doit, outre les feux prescrits par les autres dispositions du présent règlement, montrer

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

ou

émettre le signal sonore,

ou

procéder à la fois à ces deux opérations.

Le pavillon peut être remplacé par un panneau de même couleur.

Article 3.19

*Signalisation des matériels flottants et des établissements flottants
(Annexe 3 : croquis 39)*

Sans préjudice des conditions particulières qui pourront être imposées en vertu de l'article 1.21, les matériels flottants et les établissements flottants doivent porter de nuit :

des feux clairs blancs visibles de tous les côtés en nombre suffisant pour indiquer leur contour.

II.B. Signalisation en stationnement

Article 3.20

Signalisation des bâtiments en stationnement (Annexe 3 : croquis 40, 41)

1. Les bâtiments, autres que les menues embarcations et ceux mentionnés aux articles 3.22 et 3.25, doivent porter en stationnement de nuit :
 - un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés, placé du côté du chenal et à 3 m au moins au-dessus du plan des marques d'enfoncement. Ce feu peut être remplacé par un feu ordinaire blanc à l'avant et un feu ordinaire blanc à l'arrière du bâtiment, visibles de tous les côtés, placés du côté du chenal à une même hauteur.
2. Les menues embarcations en stationnement, à l'exception des canots de service des bâtiments, doivent porter de nuit :
 - un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés, placé du côté du chenal.
3. Le feu prescrit au chiffre 1 ou 2 ci-dessus n'est pas obligatoire
 - a) lorsque le bâtiment fait partie d'un ensemble de bâtiments non susceptible d'être dissocié avant la fin de la nuit et que les bâtiments de cet ensemble, du côté du chenal navigable, portent le feu prévu au chiffre 1 ci-dessus ;
 - b) lorsque le bâtiment se trouve entièrement sur une surface d'eau comprise entre des épis non submergés ou stationne derrière une digue longitudinale émergeant de l'eau ;
 - c) lorsque le bâtiment stationne le long de la rive et est suffisamment éclairé de cette rive.
4. Dans des cas spéciaux, certains bâtiments réunis à un endroit spécialement affecté à leur stationnement, peuvent être exemptés par l'autorité compétente de l'obligation de porter le feu prescrit au chiffre 1 ou 2 ci-dessus.

Article 3.21

Signalisation supplémentaire des bâtiments en stationnement et effectuant certains transports de matières dangereuses (Annexe 3 : croquis 42, 43, 44)

Les prescriptions de l'article 3.14 s'appliquent également aux bâtiments, convois poussés et formations à couple visés audit article lorsqu'ils sont en stationnement.

Article 3.22

Signalisation des bacs en stationnement à leur débarcadère (Annexe 3 : croquis 45, 46)

1. Les bacs ne naviguant pas librement doivent porter en stationnement de nuit les feux prescrits au chiffre 1 de l'article 3.16.

En outre, le canot ou flotteur de tête d'un bac à câble longitudinal doit porter de nuit le feu prescrit au chiffre 2 de l'article 3.16.

2. Les bacs naviguant librement en service doivent porter en stationnement de nuit les feux prescrits au chiffre 1 de l'article 3.16 ; ils peuvent conserver en outre les feux prescrits au chiffre 1, lettres b) et c), de l'article 3.08.

Ils doivent éteindre le feu vert visé au chiffre 1, lettre b), de l'article 3.16 ainsi que les feux prescrits au chiffre 1, lettres b) et c), de l'article 3.08 aussitôt qu'ils ne sont plus en service.

Article 3.23

Signalisation des matériels flottants et des établissements flottants (Annexe 3 : croquis 47)

Sans préjudice des conditions particulières qui pourront être imposées en vertu de l'article 1.21, les matériels flottants et les établissements flottants doivent porter en stationnement de nuit :

des feux ordinaires blancs, visibles de tous les côtés, en nombre suffisant pour indiquer leur contour du côté du chenal navigable.

Article 3.24

Signalisation de certains bateaux de pêche en stationnement, des filets ou des perches (Annexe 3 : croquis 48)

Les bateaux de pêche, menues embarcations incluses, ayant des filets ou des perches qui s'étendent dans le chenal ou à proximité de celui-ci, doivent porter en stationnement de nuit :

le feu prescrit à l'article 3.20, chiffre 1.

En outre, leurs filets ou perches doivent être signalés par :

- de nuit :
des feux ordinaires blancs, visibles de tous les côtés, en nombre suffisant pour en indiquer la position ;
- de jour :
des flotteurs jaunes en nombre suffisant pour indiquer leur position.

Article 3.25

Signalisation des engins flottants au travail et des bâtiments échoués ou coulés (Annexe 3 : croquis 49a, 49b, 50a, 50b, 51, 52)

1. Les engins flottants au travail et les bâtiments effectuant dans le fleuve des travaux ou des opérations de sondage ou de mesurage doivent porter en stationnement :

a) du ou des côtés où le passage est libre,

- de nuit :
deux feux ordinaires verts
ou deux feux clairs verts,

- de jour :
le panneau E.1 (Annexe 7)
ou

deux bicônes verts superposés,

placés à 1 m environ l'un au-dessus de l'autre, et, le cas échéant,

b) du côté où le passage n'est pas libre,

- de nuit :
un feu ordinaire rouge ou
un feu clair rouge,

placé à la même hauteur que le plus élevé des deux feux verts prescrits à la lettre a) ci-dessus et de même intensité que ceux-ci,

- de jour :
le panneau A1 (Annexe 7) placé à la même hauteur que le panneau visé à la lettre a) ci-dessus,
ou

un ballon rouge placé à la même hauteur que le plus élevé des bicônes prescrits à la lettre a) ci-dessus

ou dans le cas où ces bâtiments ont à être protégés contre les remous,

c) du ou des côtés où le passage est libre,

- de nuit :
un feu ordinaire rouge et un feu ordinaire blanc ou
un feu clair rouge et un feu clair blanc,

le feu rouge étant placé à 1 m environ au-dessus du feu blanc,

- de jour :
un pavillon dont la moitié supérieure est rouge et la moitié inférieure blanche, ou deux pavillons
placés l'un au-dessus de l'autre et dont le supérieur est rouge et l'inférieur blanc ;

et, le cas échéant,

d) du côté où le passage n'est pas libre,

- de nuit :
un feu rouge,

placé à la même hauteur que le feu rouge prescrit à la lettre c) ci-dessus et de même intensité que celui-ci,

- de jour :
un pavillon rouge placé à la même hauteur que le pavillon rouge et blanc ou que le pavillon rouge porté de l'autre côté.

Ces signalisations doivent être placées à une hauteur telle qu'elles soient visibles de tous les côtés. Les pavillons peuvent être remplacés par des panneaux de même couleur.

2. Les bâtiments échoués ou coulés doivent porter de nuit les feux prescrits au chiffre 1, lettres c) et d) ci-dessus. Si la position d'un bâtiment coulé empêche de mettre les signaux sur le bâtiment, ceux-ci doivent être placés sur des canots, des bouées ou de quelque autre manière appropriée.
3. L'autorité compétente peut dispenser de porter les feux prescrits au chiffre 1, lettres a) et b) ci-dessus.

Article 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
(Annexe 3 : croquis 53, 54, 55)*

1. Les bâtiments en stationnement, dont les ancres sont mouillées de telle manière que les ancres, les câbles d'ancres ou les chaînes d'ancres peuvent présenter un danger pour la navigation, doivent porter de nuit, outre les feux prescrits par les autres dispositions du présent règlement,

un feu ordinaire blanc supplémentaire, visible de tous les côtés, placé à 1 m environ au-dessous du feu prescrit au chiffre 1 de l'article 3.20 ou, lorsque deux feux de stationnement sont montrés, au-dessous du feu le plus proche de l'ancre.
2. Lorsque, dans les cas visés à l'article 3.23, les ancres sont mouillées de telle manière qu'elles peuvent présenter un danger pour la navigation, le feu de stationnement se trouvant le plus près de ces ancres doit être remplacé par

deux feux ordinaires blancs, visibles de tous les côtés, superposés à 1 m environ de distance l'un de l'autre.
3. Dans les cas visés aux chiffres 1 et 2 ci-dessus, chacune de ces ancres doit être signalée de nuit et de jour par un flotteur jaune à réflecteur radar.
4. Lorsque les ancres, les câbles ou chaînes d'ancres des engins flottants peuvent présenter un danger pour la navigation, ils doivent être signalés
 - de nuit :
par un flotteur à réflecteur radar portant un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés.
 - de jour
par un flotteur jaune à réflecteur radar.

III. Autres signalisations

Article 3.27

*Signalisation des bâtiments des autorités de contrôle
(Annexe 3 : croquis 56)*

Les bâtiments des autorités de contrôle peuvent, pour se faire connaître, montrer, de nuit comme de jour, un feu bleu scintillant. Il en est de même des bâtiments des services d'incendie, quand ils vont porter secours.

Article 3.28

*Signalisation supplémentaire des bâtiments faisant route
effectuant des travaux dans la voie navigable
(Annexe 3 : croquis 57)*

Les bâtiments faisant route qui effectuent des travaux, des sondages ou des mesures dans la voie navigable peuvent montrer, avec l'autorisation des autorités compétentes, de nuit et de jour, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent règlement,

un feu ordinaire jaune scintillant visible de tous les côtés ou un feu clair jaune scintillant visible de tous les côtés.

Article 3.29

*Protection contre les remous
(Annexe 3 : croquis 58)*

1. Les bâtiments, matériels flottants et établissements flottants faisant route ou en stationnement qui veulent être protégés contre les remous causés par le passage des autres bâtiments ou matériels flottants peuvent montrer, sans préjudice de la signalisation qui leur est applicable en vertu des dispositions des autres articles du présent chapitre,

- de nuit :

un feu ordinaire rouge et un feu ordinaire blanc, ou un feu clair rouge et un feu clair blanc, placés à 1 m environ l'un au-dessus de l'autre, le feu rouge au-dessus, en un endroit tel que ces feux soient bien visibles et ne puissent être confondus avec d'autres feux,

- de jour :

un pavillon dont la moitié supérieure est rouge et la moitié inférieure blanche, placé en un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés. Ce pavillon peut être remplacé par deux pavillons superposés dont le supérieur est rouge et l'inférieur blanc.

Les pavillons peuvent être remplacés par des panneaux de même couleur.

2. Sans préjudice des dispositions de l'article 3.25, ont seuls le droit de faire usage de la signalisation visée au chiffre 1 ci-dessus

- a) les bâtiments, matériels flottants et établissements flottants gravement avariés ou participant à une opération de sauvetage, ainsi que les bâtiments incapables de manoeuvrer ;
- b) les bâtiments, matériels flottants et établissements flottants munis d'une autorisation écrite des autorités compétentes.

Article 3.30

Signaux de détresse (Annexe 3 : croquis 59)

1. Lorsqu'un bâtiment en détresse veut demander du secours au moyen de signaux visuels, il peut montrer
 - de nuit :
un feu agité circulairement ;
 - de jour:
un pavillon rouge ou tout autre objet approprié agité circulairement.
2. Ces signaux remplacent ou complètent les signaux sonores visés à l'article 4.04.

Article 3.31

Signalisation de l'interdiction d'accès à bord (Annexe 3 : croquis 60)

1. Si d'autres dispositions réglementaires interdisent l'accès à bord des personnes n'appartenant pas au service, cette interdiction doit être signalée par
 - des panneaux, ayant la forme d'un disque, blancs, bordés de rouge, avec diagonale rouge et portant, en noir, l'image d'un piéton.

Ces panneaux doivent être placés, selon les besoins, à bord ou à la planche de bord.

Par dérogation au chiffre 3 de l'article 3.03, leur diamètre doit être de 0,60 m environ.
2. Ces panneaux doivent être éclairés en tant que de besoin pour être parfaitement visibles de nuit.

Article 3.32¹

Signalisation d'interdiction de fumer, d'utiliser une lumière ou du feu non protégés (Annexe 3 : croquis 61)

1. Si d'autres dispositions réglementaires interdisent
 - a) de fumer,
 - b) d'utiliser une lumière ou du feu non protégés,à bord cette interdiction doit être signalée par
 - des panneaux, ayant la forme d'un disque, blancs, bordés de rouge, avec diagonale rouge et portant l'image d'une cigarette d'où se dégage de la fumée.

¹ L'article 3.32 est en vigueur du 01.04.2001 au 31 mars 2004 (Résolution 2000-III-17).

Ces panneaux doivent être placés, selon les besoins, à bord ou à la planche de bord.

Par dérogation au chiffre 3 de l'article 3.03, leur diamètre doit être de 0,60 m environ.

2. Ces panneaux doivent être éclairés en tant que de besoin pour être parfaitement visibles de nuit.

Article 3.33

Signal d'interdiction de stationnement latéral (Annexe 3 : croquis 62)

1. Si d'autres dispositions réglementaires ou des prescriptions spéciales des autorités compétentes interdisent de stationner latéralement à proximité d'un bâtiment, par exemple à cause de la nature de la cargaison, ce bâtiment doit porter sur le pont, dans l'axe longitudinal,

un panneau carré muni en bas d'un triangle.

Ce panneau carré doit, des deux côtés, être blanc bordé de rouge et porter une diagonale rouge de gauche en haut à droite en bas et le caractère "P" en noir au milieu.

Le triangle doit, des deux côtés, être blanc et porter, en chiffres noirs, la distance en mètres sur laquelle le stationnement est interdit.

2. De nuit, les panneaux doivent être éclairés de façon à être parfaitement visibles des deux côtés du bâtiment.
3. Le présent article ne s'applique pas aux bâtiments, convois poussés et formations à couple visés à l'article 3.21.

CHAPITRE 4

SIGNAUX SONORES DES BATIMENTS ; RADIOTELEPHONIE ; RADAR

I. Signaux sonores (Annexe 6)

Article 4.01

Généralités

1. Lorsque des signaux sonores autres que des coups ou volées de cloche sont prévus par les prescriptions du présent règlement, ces signaux sonores doivent être émis
 - a) à bord des bâtiments motorisés, à l'exception des menues embarcations au moyen d'avertisseurs sonores actionnés mécaniquement placés suffisamment haut, dégagés vers l'avant et autant que possible vers l'arrière ;
 - b) à bord des bâtiments non motorisés et des menues embarcations au moyen d'un avertisseur sonore, d'une trompe ou d'une corne appropriés.
2. Les signaux sonores des bâtiments motorisés doivent être accompagnés de signaux lumineux synchronisés avec eux ; ces signaux lumineux seront jaunes, clairs et visibles de tous les côtés.

Cette disposition ne s'applique pas aux menues embarcations ni au signal tritonal prévu à l'article 6.32, chiffre 3, lettre a), émis par les avalants naviguant au radar ni aux coups ou volées de cloche.

3. Lorsque des bâtiments font route en convoi, les signaux sonores prescrits n'ont à être donnés que par le bâtiment à bord duquel se trouve le conducteur du convoi, dans le cas d'un convoi remorqué par le bâtiment motorisé en tête du convoi.
4. Une volée de cloche doit avoir une durée d'environ quatre secondes. Elle peut être remplacée par une série de coups de métal sur métal de même durée.

Article 4.02

Usage des signaux sonores

1. Sans préjudice des autres dispositions du présent règlement, tout bâtiment, à l'exception des menues embarcations, doit faire usage, en cas de besoin, des signaux figurant à l'annexe 6 du présent règlement.
2. Les menues embarcations peuvent, en cas de besoin, émettre les signaux généraux figurant à la section A de l'annexe 6 du présent règlement.

Article 4.03

Signaux sonores interdits

1. Il est interdit de faire usage de signaux sonores autres que ceux mentionnés au présent règlement ou de faire usage des signaux mentionnés dans des conditions autres que celles prescrites ou admises par le présent règlement.

2. Toutefois, pour la communication entre bâtiments ou entre un bâtiment et la terre, l'usage d'autres signaux sonores est admis à condition qu'ils ne prêtent pas à confusion avec les signaux mentionnés au présent règlement.

Article 4.04

Signaux de détresse

1. Lorsqu'un bâtiment veut demander du secours (bâtiment en détresse, homme tombé à l'eau, etc.) au moyen de signaux sonores, il peut émettre des volées de cloche ou des sons prolongés répétés.
2. Ces signaux remplacent ou complètent les signaux visuels visés à l'article 3.30.

II. Radiotéléphonie

Article 4.05

Radiotéléphonie

1. Toute installation de radiotéléphonie se trouvant à bord d'un bâtiment ou d'un établissement flottant doit être conforme à l'arrangement régional relatif au service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure et doit être utilisée conformément aux dispositions dudit arrangement. Ces dispositions sont explicitées dans le guide de radiotéléphonie pour la navigation intérieure.
- 2.¹⁾ Les liaisons de radiocommunication entre les stations de bateau doivent se tenir dans la langue du pays dans lequel se trouve la station de bateau qui commence la conversation radiotéléphonique. En cas de difficultés de compréhension, il convient d'utiliser la langue allemande.
3. Les voies des réseaux de correspondance publique, bateau-bateau, informations nautiques et bateau-autorité portuaire ne peuvent être utilisées que pour des informations prescrites ou permises par le présent règlement ou autorisées en vertu de l'arrangement régional relatif au service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure.
4. Les bâtiments motorisés, à l'exception des menues embarcations, ne peuvent naviguer que lorsqu'ils sont équipés d'une installation de radiotéléphonie pour les réseaux bateau-bateau, informations nautiques et bateau-autorité portuaire et lorsque celle-ci est en bon état de fonctionnement.

L'installation de radiotéléphonie doit assurer la veille simultanée de 2 de ces réseaux.

5. Les bâtiments motorisés faisant route, à l'exception des menues embarcations, doivent avoir l'installation branchée sur écoute sur la voie allotie au réseau bateau-bateau et, uniquement dans des circonstances particulières motivées, sur la voie allotie à un autre réseau et doivent donner, sur les voies alloties aux réseaux bateau-bateau et informations nautiques les informations nécessaires à la sécurité de la navigation.

Les bâtiments doivent être branchés sur écoute simultanément sur les réseaux bateau-bateau et informations nautiques.

6. Le panneau B.11 (Annexe 7), indique l'obligation instituée par l'autorité compétente d'utiliser la radiotéléphonie.

¹⁾ Chiffre 2 en vigueur du 01.10.1999 au 30.09.2002 (Résolution 1999-II-12)

III. Radar

Article 4.06

Radar

1. Les bâtiments ne peuvent utiliser le radar que pour autant :

- a) qu'ils sont équipés d'une installation de radar adaptée aux besoins de la navigation intérieure et d'un dispositif indiquant la vitesse de giration du bâtiment. Ces appareils doivent être en bon état de fonctionnement et d'un type agréé pour le Rhin par les autorités compétentes d'un des Etats riverains ou de la Belgique. Toutefois, les bacs ne naviguant pas librement ne sont pas tenus d'être équipés d'un indicateur de vitesse de giration.
- b) qu'ils sont équipés d'un avertisseur sonore capable d'émettre à trois reprises, trois sons de tonalités différentes se suivant sans interruption et ayant une durée totale de deux secondes environ. Chaque série de trois sons doit commencer par le ton le plus bas et se terminer par le ton le plus haut (signal tritonal). Les fréquences des sons doivent être comprises entre 165 et 297 Hz ; entre le ton le plus bas et le ton le plus haut, il doit y avoir un intervalle d'au moins deux tons entiers. Cette prescription ne s'applique pas aux menues embarcations ni aux bacs.
- c)¹ que se trouve à bord une personne titulaire d'une patente radar délivrée en vertu du règlement relatif à la délivrance de patentes radar. Sans préjudice des dispositions de l'article 1.09, chiffre 3, le radar peut toutefois être utilisé à des fins de formation, de jour par bonne visibilité, même en l'absence d'une telle personne à bord.

Les menues embarcations doivent en outre être équipées d'une installation radiotéléphonique 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.

3.² Les bateaux rapides faisant route doivent utiliser le radar.

¹ La lettre c) est en vigueur du 01.01.2000 au 31.12.2003 (Résolution 1999-II-13).

² Le chiffre 3 est en vigueur du 01.10.2001 au 30.09.2004 (Résolution 2000-III-18).

CHAPITRE 5

SIGNALISATION ET BALISAGE DE LA VOIE NAVIGABLE

Article 5.01

Signalisation

1. L'annexe 7 du présent règlement définit les signaux d'interdiction, d'obligation, de restriction, de recommandation et d'indication placés par l'autorité compétente dans l'intérêt de la sécurité et du bon ordre de la navigation. Elle définit en même temps la signification de ces signaux.
2. Sans préjudice des autres dispositions du présent règlement, les conducteurs doivent obéir aux prescriptions et tenir compte des recommandations ou indications qui sont portées à leur connaissance par les signaux visés au chiffre 1 ci-dessus qui sont placés sur la voie navigable ou sur ses rives.

Article 5.02

Balisage

1. L'annexe 8 du présent règlement définit le balisage qui peut être mis en place pour faciliter la navigation. Elle précise également dans quelles conditions les différentes marques de balisage sont utilisées.
2. L'annexe 8 du présent règlement définit également les signaux utilisés pour la signalisation des hauts-fonds et obstacles temporaires.

CHAPITRE 6

REGLES DE ROUTE

I. Généralités

Article 6.01¹

Bateaux rapides

Les bateaux rapides doivent éviter tous les autres bâtiments.

Article 6.02

Comportement mutuel des menues embarcations et des autres bâtiments

- 1.² Les menues embarcations naviguant isolément et les convois remorqués ou formations à couple composés uniquement de menues embarcations sont tenus de laisser à tous les autres bâtiments, y compris aux bateaux rapides, l'espace nécessaire pour poursuivre leur route et pour manœuvrer.
2. Les dispositions des articles 6.04, 6.05, 6.07, 6.08, chiffre 1, 6.10, 6.11 et 6.12 à l'exception du panneau B.1, ne s'appliquent pas aux menues embarcations, convois remorqués et formations à couple visés au chiffre 1 ci-dessus ou à leur égard. Les bâtiments qui ne sont pas des menues embarcations ne sont pas tenus d'appliquer les dispositions des articles 6.09, chiffre 2, 6.13, 6.14 et 6.16 à l'égard des menues embarcations, convois remorqués et formations à couple visés au chiffre 1 ci-dessus.

Article 6.02bis

Règles de route spécifiques aux menues embarcations

1. Les menues embarcations motorisées doivent s'écarter de la route des menues embarcations non motorisées.
2. Les menues embarcations qui ne sont ni motorisées ni à voile doivent s'écarter de la route des menues embarcations à voile.
3. Deux menues embarcations motorisées dont les routes se croisent de manière qu'il puisse y avoir danger d'abordage doivent s'éviter de la manière suivante :
 - a) lorsqu'elles suivent des routes directement opposées ou à peu près opposées, chacune d'elles doit venir sur tribord pour passer à bâbord de l'autre,
 - b) lorsqu'elles suivent des routes différentes qui se croisent, la menue embarcation qui voit l'autre par tribord doit s'écarter de la route de cette dernière ; la présente disposition ne fait pas obstacle à l'application des articles 6.13, 6.14 et 6.16.
4. Deux menues embarcations à voile dont les routes se croisent de manière qu'il puisse y avoir danger d'abordage doivent s'éviter de la manière suivante :
 - a) quand chacune des embarcations reçoit le vent d'un bord différent, celle qui reçoit le vent de bâbord doit s'écarter de la route de l'autre ;

¹ L'article 6.01 est en vigueur du 01.10.2001 au 30.09.2004 (Résolution 2000-III-18).

² Le chiffre 1 est en vigueur du 01.10.2001 au 30.09.2004 (Résolution 2000-III-18).

- b) quand les deux embarcations reçoivent le vent du même bord, celle qui est au vent doit s'écarter de la route de celle qui est sous le vent ;
- c) si une embarcation qui reçoit le vent de bâbord voit une autre embarcation au vent et ne peut pas déterminer avec certitude si cette autre embarcation reçoit le vent de bâbord ou de tribord, la première doit s'écarter de la route de l'autre.

Les menues embarcations à voile dépassent au vent les autres menues embarcations à voile. Le côté d'où vient le vent doit être considéré comme étant celui du bord opposé au bord de brassage de la grand-voile.

- 5. Une menue embarcation à voile qui tire des bordées ne doit pas manoeuvrer de manière à obliger une menue embarcation, qui suit la rive située sur son tribord, à s'écarter.

II. Croisement et dépassement

Article 6.03

Principes généraux

- 1. Le croisement ou le dépassement n'est permis que lorsque le chenal présente une largeur suffisante pour le passage simultané, compte tenu de toutes les circonstances locales et des mouvements des autres bâtiments.
- 2. Lorsque les bâtiments naviguent en convoi, les signaux prescrits par les articles 3.17, 6.04 et 6.10 ne doivent être montrés ou émis que par le bâtiment à bord duquel se trouve le conducteur du convoi ou de la formation à couple, dans le cas d'un convoi remorqué par le bâtiment motorisé en tête du convoi.
- 3. En cas de croisement ou de dépassement, les bâtiments qui suivent des routes excluant tout danger d'abordage ne doivent modifier ni leur route ni leur vitesse d'une manière qui puisse faire surgir un danger d'abordage.

Article 6.04

Croisement : Règles normales (Annexe 3 : croquis 63)

- 1. En cas de croisement, les montants doivent, compte tenu des circonstances locales et des mouvements des autres bâtiments, réserver aux avalants une route appropriée.
- 2. Les montants qui laissent la route des avalants à bâbord ne donnent aucun signal.
- 3. Les montants qui laissent la route des avalants à tribord doivent, en temps utile, montrer à tribord
 - a) de nuit :
un feu clair blanc scintillant qui peut être asservi à un panneau bleu clair,
 - b) de jour :
un panneau bleu clair asservi à un feu clair blanc scintillant.

Le panneau bleu doit être bordé d'une bande blanche d'au moins 5 cm de largeur ; le châssis et la tringlerie ainsi que le fanal du feu scintillant doivent être de teinte sombre.

Ces signaux doivent être visibles de l'avant et de l'arrière et être montrés jusqu'à ce que le passage soit effectué. Il est interdit de les maintenir au-delà à moins de vouloir manifester l'intention de continuer à laisser passer des avalants à tribord.

4. Dès qu'il est à craindre que les intentions des montants n'aient pas été comprises par les avalants, les montants doivent émettre
"un son bref" lorsque le croisement doit s'effectuer sur bâbord
ou
"deux sons brefs" lorsque le croisement doit s'effectuer sur tribord.
5. Sans préjudice des dispositions de l'article 6.05, les avalants doivent suivre la route indiquée par les montants conformément aux dispositions ci-dessus ; ils doivent répéter les signaux visuels visés au chiffre 3 ci-dessus et les signaux sonores visés au chiffre 4 ci-dessus qui sont montrés ou émis par les montants à leur intention.

Article 6.05

Croisement : Dérogations aux règles normales

1. Par dérogation aux dispositions de l'article 6.04 les catégories suivantes de bâtiments :
 - a) les bâtiments à passagers avalants effectuant un service régulier, et dont le maximum autorisé de passagers n'est pas inférieur à 300 personnes, lorsqu'ils veulent accoster un débarcadère situé sur la rive longée par les bâtiments montants,
 - b) les convois remorqués avalants qui, pour virer vers l'amont, veulent longer une rive déterminée ;ont le droit de demander que les montants modifient la route qu'ils leur réservent, suivant l'article 6.04, si cette route ne leur convient pas. Toutefois, ils ne peuvent l'exiger qu'à condition de s'être assurés qu'il est possible sans danger de leur donner satisfaction.
2. Dans ce cas, les avalants doivent faire usage en temps utile des signaux suivants :
s'ils veulent que le croisement s'effectue à bâbord, ils doivent émettre "un son bref", et,
s'ils veulent que le croisement s'effectue à tribord, ils doivent émettre "deux sons brefs", et, en outre, montrer les signaux visuels visés au chiffre 3 de l'article 6.04.
3. Les montants doivent alors satisfaire à la demande des avalants et en donner confirmation de la façon suivante :
si le croisement doit s'effectuer à bâbord, ils doivent émettre "un son bref" et, en outre, supprimer les signaux visuels visés au chiffre 3 de l'article 6.04, et,
si le croisement doit s'effectuer à tribord, ils doivent émettre "deux sons brefs" et, en outre, montrer les signaux visuels visés au chiffre 3 de l'article 6.04.
4. Dès qu'il est à craindre que les intentions des avalants n'aient pas été comprises par les montants, les avalants doivent répéter les signaux sonores prévus au chiffre 2 ci-dessus.

Article 6.06¹

Croisement de bateaux rapides et d'autres bâtiments et de bateaux rapides entre eux

Les articles 6.04 et 6.05 ne s'appliquent pas lorsque se croisent des bateaux rapides et d'autres bâtiments ou des bateaux rapides entre eux. Les bateaux rapides doivent toutefois se concerter par radiotéléphonie sur le croisement entre eux.

Article 6.07

Passages étroits

1. Pour éviter, dans la mesure du possible, un croisement dans les secteurs ou aux endroits où le chenal ne présente pas une largeur suffisante pour un tel croisement (passages étroits), les règles suivantes sont applicables :
 - a) tous les bâtiments doivent franchir les passages étroits dans le plus court délai possible, étant entendu toutefois, que le dépassement est interdit ;
 - b) dans le cas où la portée de vue est restreinte, les bâtiments doivent, avant de s'engager dans un passage étroit, émettre "un son prolongé" ; en cas de besoin, notamment lorsque le passage étroit est long, ils doivent répéter ce signal lors du passage ;
 - c) les montants doivent, lorsqu'ils constatent qu'un avalant est sur le point de s'engager dans un passage étroit, s'arrêter à l'aval de ce passage jusqu'à ce que les bâtiments avalants l'aient franchi ;
 - d) lorsqu'un convoi montant est déjà engagé dans un passage étroit, les avalants doivent, pour autant qu'il est possible, s'arrêter à l'amont de ce passage jusqu'à ce que les montants l'aient franchi ; la même obligation incombe aux bâtiments isolés avalants à l'égard d'un bâtiment isolé montant.
2. Dans le cas où le croisement dans un passage étroit est devenu inévitable, les bâtiments doivent prendre toutes les mesures possibles pour que le croisement ait lieu en un endroit et dans des conditions présentant un danger minimum.

Article 6.08

Croisement interdit par les signaux de la voie navigable

1. A l'approche des secteurs indiqués par le panneau A.4 (annexe 7) les règles de l'article 6.07 sont applicables.
2. Si, pour éviter tout croisement dans un secteur déterminé, les autorités compétentes imposent le passage à sens unique alterné :
 - a) l'interdiction de passage est indiquée par un signal général A.1 (annexe 7),
 - b) l'autorisation de passage est indiquée par un signal général E.1 (annexe 7).Selon les circonstances locales, le signal d'interdiction de passage peut être annoncé par le panneau B.8 (annexe 7) employé comme signal avancé.

Article 6.09

Dépassement : Dispositions générales

1. Le dépassement n'est autorisé que si le rattrapant s'est assuré que cette manoeuvre peut avoir lieu sans danger.

¹ L'article 6.06 est en vigueur du 01.10.2001 au 30.09.2004 (Résolution 2000-III-18).

2. Le rattrapé doit faciliter le dépassement autant qu'il est nécessaire et possible. Il doit diminuer sa vitesse lorsque cela est nécessaire pour que le dépassement s'effectue sans danger et que sa durée soit suffisamment courte pour que le mouvement d'autres bâtiments ne soit pas gêné.

Article 6.10

Dépassement : Conduite et signaux des bâtiments

1. Le rattrapant peut dépasser à bâbord ou à tribord du rattrapé. Si le dépassement est possible sans que le rattrapé doive changer de route, le rattrapant ne donne aucun signal sonore à l'intention du rattrapé.
2. Lorsque le dépassement ne peut avoir lieu sans que le rattrapé ne s'écarte de sa route ou lorsqu'il est à craindre que le rattrapé n'ait pas perçu l'intention du rattrapant de dépasser et qu'il puisse en résulter un danger d'abordage, le rattrapant doit émettre
 - a) "deux sons prolongés suivis de deux sons brefs", s'il veut dépasser par bâbord du rattrapé,
 - b) "deux sons prolongés suivis d'un son bref", s'il veut dépasser par tribord du rattrapé.
3. Lorsque le rattrapé peut donner suite à cette demande du rattrapant, il doit laisser l'espace voulu du côté demandé, en s'écartant au besoin vers le côté opposé.
4. Lorsque le dépassement n'est pas possible du côté demandé par le rattrapant, mais peut se faire du côté opposé, le rattrapé doit émettre
 - a) "un son bref", lorsque le dépassement est possible par son bâbord,
 - b) "deux sons brefs", lorsque le dépassement est possible par son tribord.

Le rattrapant qui, dans ces conditions, veut encore dépasser doit émettre

- c) "deux sons brefs" dans le cas a),
- d) "un son bref" dans le cas b)

Le rattrapé doit alors laisser l'espace voulu du côté où le dépassement doit avoir lieu, en s'écartant au besoin du côté opposé.

5. Lorsque le dépassement est impossible sans danger, le rattrapé doit émettre "cinq sons brefs".

Article 6.11

Dépassement interdit par les signaux de la voie navigable

Sans préjudice des dispositions de l'article 6.08, chiffre 1, le dépassement est interdit

- a) d'une manière générale sur les secteurs délimités par le panneau A.2 (annexe 7) :
- b) entre convois, sur les secteurs délimités par le panneau A.3 (annexe 7). Toutefois, cette interdiction ne s'applique pas lorsque l'un au moins des convois est un convoi poussé dont les dimensions maximales ne dépassent pas 110 m sur 12 m.

III. Autres règles de route

Article 6.12

Navigation sur les secteurs où la route à suivre est prescrite

Sur les secteurs indiqués par un des panneaux B.1, B.2a, B.2b, B.3a, B.3b, B.4a ou B.4b (annexe 7), les bâtiments doivent suivre la route prescrite par ce signal.

Article 6.13

Virage

1. Les bâtiments ne peuvent virer qu'après s'être assurés que les mouvements des autres bâtiments, compte tenu des dispositions des chiffres 2 et 3 ci-dessous, permettent d'effectuer la manoeuvre sans danger et sans que ces autres bâtiments soient obligés de modifier brusquement leur route ou leur vitesse.
2. Si la manoeuvre envisagée peut ou doit obliger d'autres bâtiments à s'écarter de leur route ou à modifier leur vitesse, le bâtiment qui veut virer doit, avant de virer, annoncer sa manoeuvre en temps utile, en émettant
 - a) "un son prolongé suivi d'un son bref", s'il veut virer sur tribord ou
 - b) "un son prolongé suivi de deux sons brefs", s'il veut virer sur bâbord.
3. Les autres bâtiments doivent alors, autant qu'il est nécessaire et possible, modifier leur vitesse et leur route pour que le virage puisse s'effectuer sans danger.
4. Tout virage est interdit sur les secteurs marqués par le panneau A.8 (annexe 7).

En revanche, s'il existe des secteurs marqués par le panneau E.8 (annexe 7), il est recommandé au conducteur de choisir un de ces secteurs pour y virer, le virage restant soumis aux prescriptions du présent article.

Article 6.14

Conduite au départ

Les dispositions de l'article 6.13 s'appliquent également, exception faite des bacs, dans le cas de bâtiments qui quittent leur poste de mouillage ou d'amarrage sans virer ; toutefois, les signaux prescrits au chiffre 2 de cet article sont remplacés par les suivants :

"un son bref", lorsque les bâtiments viennent sur tribord, ou

"deux sons brefs", lorsque les bâtiments viennent sur bâbord.

Article 6.15

Interdiction de s'engager dans les intervalles entre les éléments d'un convoi remorqué

Il est interdit de s'engager dans les intervalles entre les éléments d'un convoi remorqué.

Article 6.16

Entrée et sortie des ports et des voies affluentes

1. Les bâtiments ne peuvent sortir d'un port ou d'une voie affluente et s'engager dans la voie navigable principale ou la traverser ni entrer dans un port ou une voie affluente, qu'après s'être assurés que ces manoeuvres peuvent s'effectuer sans danger et sans que d'autres bâtiments soient obligés de modifier brusquement leur route ou leur vitesse. Si un avalant est obligé de virer cap à l'amont pour pouvoir entrer dans un port ou une voie affluente, il doit laisser la priorité à tout montant qui veut entrer également dans ce port ou cette voie affluente.

Dans certains cas, les voies considérées comme affluentes peuvent être indiquées par l'un des panneaux E.9 ou E.10 (annexe 7).

2. Les bâtiments, à l'exception des bacs, doivent, si la manoeuvre visée au chiffre 1 ci-dessus peut ou doit obliger d'autres bâtiments à modifier leur route ou leur vitesse, annoncer cette manoeuvre en émettant, en temps utile,
 - a) "trois sons prolongés suivis d'un son bref", lorsque, pour entrer ou après la sortie, ils doivent se diriger sur tribord,
 - b) "trois sons prolongés suivis de deux sons brefs", lorsque, pour entrer ou après la sortie, ils doivent se diriger sur bâbord,
 - c) "trois sons prolongés", lorsqu'après la sortie ils veulent traverser la voie navigable.
Avant la fin de la traversée, ils doivent émettre, le cas échéant :
"un son prolongé suivi d'un son bref", s'ils veulent se diriger sur tribord ou
"un son prolongé suivi de deux sons brefs", s'ils veulent se diriger sur bâbord.

Les autres bâtiments doivent alors, pour autant qu'il est nécessaire, modifier leur route et leur vitesse.

3. Si, près de la sortie d'un port ou d'une voie affluente, est placé l'un des panneaux B.9a ou B.9b (annexe 7), les bâtiments sortant du port ou de la voie affluente ne doivent s'engager sur la voie principale ou la traverser que si cette manoeuvre n'oblige pas les bâtiments naviguant sur celle-ci à modifier leur route ou leur vitesse.
4. Un feu rouge, signal A. 1 (annexe 7), complété par une flèche blanche (annexe 7, section II, chiffre 2, lettre c) signifie que l'entrée du port ou de la voie affluente située dans la direction indiquée par la pointe de la flèche est interdite.

Article 6.17

Navigation à la même hauteur, interdiction de s'approcher d'un bâtiment

1. Les bâtiments ne doivent naviguer à la même hauteur que si l'espace disponible le permet sans gêne ou danger pour la navigation.
2. Sauf en cours de dépassement ou de croisement, il est interdit de naviguer à moins de 50 m d'un bâtiment ou d'un convoi poussé portant la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 2 ou 3.

3. Sans préjudice des dispositions de l'article 1.20, il est interdit d'accoster un bâtiment ou matériel flottant faisant route, de s'y accrocher ou de se laisser entraîner dans son sillage, sans l'autorisation expresse de son conducteur.
4. Les skieurs nautiques et les personnes pratiquant un sport nautique sans utiliser un bâtiment doivent se tenir suffisamment éloignés des bâtiments et matériels flottants faisant route ainsi que des engins flottants au travail.

Article 6.18

Interdiction de faire traîner les ancres, câbles ou chaînes

1. Il est interdit de faire traîner les ancres, câbles ou chaînes.
2. Cette interdiction ne s'applique ni à la navigation à la dérive, lorsqu'elle est autorisée, ni aux petits mouvements aux lieux de stationnement, aux lieux de chargement et de déchargement ainsi que dans les rades ; toutefois, elle s'applique à ces mouvements dans les secteurs indiqués, conformément à l'article 7.03, chiffre 1, lettre b), par le panneau A.6 (annexe 7).

Article 6.19

Navigation à la dérive

1. Sauf autorisation des autorités compétentes, la navigation à la dérive est interdite.
2. Cette interdiction ne s'applique pas aux petits mouvements aux lieux de stationnement, aux lieux de chargement et de déchargement ainsi que dans les rades.
3. Les bâtiments qui se laissent descendre cap à l'amont avec machine en marche avant sont considérés comme montants et non comme naviguant à la dérive.

Article 6.20

Remous

1. Les bâtiments doivent régler leur vitesse pour éviter de créer des remous ou un effet de succion qui soient de nature à causer des dommages à des bâtiments ou matériels flottants en stationnement ou faisant route ou à des ouvrages. Ils doivent, en temps utile, diminuer leur vitesse, sans tomber toutefois au-dessous de la vitesse nécessaire pour gouverner avec sécurité :
 - a) devant les entrées des ports ;
 - b) près des bâtiments qui se trouvent amarrés à la rive ou à des débarcadères, ou qui sont en cours de chargement ou de déchargement ;
 - c) près des bâtiments qui stationnent aux aires de stationnement habituelles ;
 - d) près des bacs ne naviguant pas librement ;
 - e) sur les secteurs de la voie navigable indiqués par le signal A.9 (annexe 7).
2. Sous réserve des dispositions de l'article 1.04, les bâtiments ne sont pas tenus à l'obligation prévue au chiffre 1, lettres b) et c), ci-dessus à l'égard des menues embarcations.

3. Au droit de bâtiments montrant les signaux prescrits à l'article 3.25, chiffre 1, lettre c), et au droit de bâtiments, matériels flottants ou établissements flottants montrant les signaux prescrits à l'article 3.29, chiffre 1,
les autres bâtiments doivent réduire leur vitesse ainsi qu'il est prescrit au chiffre 1 ci-dessus. Ils doivent, en outre, s'écarter le plus possible.

Article 6.21

Composition des convois

1. Les bâtiments motorisés propulsant un convoi doivent avoir une puissance suffisante pour assurer la bonne manoeuvrabilité du convoi.
2. Les bâtiments motorisés ne peuvent, sauf en cas de sauvetage ou d'assistance à un bâtiment en détresse, être utilisés pour des opérations de remorquage ou de poussage ou pour assurer la propulsion d'une formation à couple que dans la mesure où cette utilisation est admise dans leur certificat de visite.

Le bâtiment motorisé qui assure la propulsion principale d'une formation à couple doit se trouver à tribord de cette formation. Toutefois, lorsqu'une ou plusieurs barges de poussage sont menées à couple, une barge peut se trouver à tribord de la formation.

3. Les bâtiments à passagers ayant des passagers à bord ne doivent pas naviguer à couple ; ils ne doivent ni remorquer ni se faire remorquer, sauf dans le cas où le déhalage d'un bâtiment avarié le nécessite.

Article 6.22

Interruption de la navigation et sections désaffectées

1. Lorsque les autorités compétentes font connaître par un signal général A.1 (annexe 7) que la navigation se trouve interrompue, tous les bâtiments doivent s'arrêter avant ce signal.
2. Il est interdit à tous bâtiments et matériels flottants, à l'exception des menues embarcations non motorisées, de naviguer sur les sections des voies d'eau qui sont indiquées par le panneau A.1a (annexe 7).

Article 6.22bis

Navigation au droit des engins flottants au travail et des bâtiments échoués ou coulés (Annexe 3 : croquis 50a, 50b)

Il est interdit de passer au droit des bâtiments visés à l'article 3.25 du côté où ils montrent
le feu rouge ou les feux rouges prescrits à l'article 3.25, chiffre 1, lettres b) et d),

ou

le panneau A.1 (annexe 7), le ballon rouge ou le pavillon rouge prescrits à l'article 3.25, chiffre 1, lettres b) et d).

IV. Bacs

Article 6.23

Règles applicables aux bacs

1. Les bacs ne peuvent effectuer la traversée de la voie navigable qu'après s'être assurés que le mouvement des autres bâtiments permet d'effectuer la traversée sans danger et sans que ces autres bâtiments soient obligés de modifier brusquement leur route ou leur vitesse.
2. Un bac ne naviguant pas librement doit, en outre, se conformer aux règles suivantes :
 - a) Lorsqu'il n'est pas en service, il doit stationner au lieu qui lui a été assigné par l'autorité compétente. Si aucun lieu de stationnement ne lui a été assigné, il doit stationner de façon que le chenal reste libre.
 - b) Lorsque le câble longitudinal d'un bac peut barrer le chenal navigable, le bac ne doit stationner du côté du chenal opposé au point d'ancrage du câble que dans la mesure strictement nécessaire pour effectuer les manoeuvres de débarquement et d'embarquement. Pendant ces manoeuvres, les bâtiments approchants peuvent exiger le dégagement du chenal par l'émission, en temps voulu, "d'un son prolongé".
 - c) Il ne doit pas demeurer dans le chenal au-delà du temps nécessaire pour son service.

V. Passage des ponts, barrages et écluses

Article 6.24

Passage des ponts et des barrages : généralités

1. Dans une ouverture de pont ou de barrage, si le chenal n'offre pas une largeur suffisante pour le passage simultané, les règles de l'article 6.07 sont applicables.
2. Lorsqu'une ouverture de pont ou de barrage porte :
 - a) le signal A.10 (annexe 7), la navigation est interdite dans cette ouverture en dehors de l'espace compris entre les deux panneaux constituant ce signal,
 - b) le signal D.2 (annexe 7), il est recommandé à la navigation, pour cette ouverture, de se tenir dans l'espace compris entre les deux panneaux constituant ce signal.

Article 6.25

Passage des ponts fixes

1. Lorsque certaines ouvertures de ponts fixes sont indiquées par un signal général A.1 (annexe 7), ces ouvertures sont interdites à la navigation.
2. Lorsque certaines ouvertures de ponts fixes sont indiquées par :
 - a) le signal D.1a (annexe 7), ou

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 manoeuvre.

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 allotie 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 manoeuvre 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 le feu bleu ou le cône bleu visé 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.
10. Les bâtiments et convois portant la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 1, ne sont pas éclusés avec les bâtiments à passagers.
- 11.¹ 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.
12. 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.

¹ Le chiffre 11 est en vigueur du 01.10.2001 au 30.09.2004 (Résolution 2000-III-18). Durant cette période, l'ancien chiffre 11 deviendra chiffre 12.

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.

VI. Temps bouché ; navigation au radar

Article 6.30

Règles générales de navigation par temps bouché

1. Les bâtiments qui font route par temps bouché ne doivent naviguer qu'à une vitesse réduite en fonction de la diminution de la visibilité, de la présence et des mouvements d'autres bâtiments et des circonstances locales. Ils doivent avoir une vigie à l'avant. Toutefois, 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.
2. Par temps bouché, les bâtiments ne peuvent naviguer que s'ils sont équipés d'une installation radio-téléphonique pour le réseau bateau--bateau et s'ils sont à l'écoute sur la voie 10 ou sur toute autre voie désignée par l'autorité compétente. Ils doivent donner aux autres bâtiments les informations nécessaires pour la sécurité de la navigation.
3. Les bâtiments doivent s'arrêter dès que, compte tenu d'une diminution de la visibilité, de la présence et des mouvements d'autres bâtiments et des circonstances locales, le voyage ne peut être poursuivi sans danger. En outre, lorsque, dans un convoi remorqué, la communication visuelle entre les unités remorquées et le bâtiment motorisé en tête du convoi n'est plus possible, le convoi doit s'arrêter à l'endroit approprié le plus proche.
4. Pour décider s'ils doivent suspendre ou peuvent poursuivre leur route et pour déterminer leur vitesse de marche, les bâtiments utilisant le radar peuvent tenir compte de la détection au radar. Ils doivent cependant tenir compte de la diminution de visibilité éprouvée par les autres bâtiments.
5. Les dispositions du chiffre 4 ci-dessus ne s'appliquent pas aux convois remorqués avalants.
6. En s'arrêtant, les bâtiments doivent dégager le chenal autant que possible.
- 7.¹⁾ Les bâtiments dépassant 110 m de longueur ne peuvent naviguer par temps bouché que lorsque l'installation de radar utilisée.

Article 6.31

Signaux sonores pendant le stationnement

1. De jour, par temps bouché, les bâtiments et matériels flottants stationnant dans le chenal, ou à proximité de celui-ci en dehors des ports et des endroits spécialement affectés au stationnement par les autorités compétentes, doivent émettre, aussitôt et aussi longtemps qu'ils perçoivent un des signaux prescrits aux articles 6.32, chiffre 3, lettre a), 6.32, chiffre 4, ou 6.33, chiffre 1, pour un bâtiment qui s'approche,
 - a) lorsqu'ils se trouvent du côté gauche (pour un observateur placé face à l'aval) du chenal, une simple volée de cloche ;
 - b) lorsqu'ils se trouvent du côté droit (pour un observateur placé face à l'aval) du chenal, une double volée de cloche ;
 - c) lorsqu'ils se trouvent en position indéterminée, une triple volée de cloche.

Dans ce dernier cas, ce signal doit également être donné pendant la nuit.

2. Ces signaux doivent être répétés à intervalles d'une minute au plus.

¹⁾ Le chiffre 7 est en vigueur du 01.10.2001 au 30.09.2004 (Résolution 2001-I-13).

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

Navigation au radar

- 1.¹⁾ Les bâtiments ne peuvent naviguer au radar que pour autant que se trouve en permanence dans la timonerie une personne titulaire de la patente du Rhin ou d'un autre certificat admis en vertu du Règlement relatif à la délivrance des patentes du Rhin exigée pour la section à parcourir et pour la catégorie du bâtiment et en outre d'une patente radar délivrée en vertu du Règlement relatif à la délivrance de patentes radar, ainsi qu'une seconde personne suffisamment au courant de cette méthode de navigation.

Toutefois, pour les bâtiments dont le certificat de visite mentionne qu'ils sont agréés 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. Les bâtiments, convois poussés et formations à couple naviguant au radar sont dispensés de la vigie prescrite à l'article 6.30, chiffre 1, lorsque le conducteur est en mesure de poursuivre sa route en toute sécurité.
3. Tout avalant naviguant au radar, aussitôt qu'il perçoit sur l'écran des bâtiments dont la position ou la conduite pourrait provoquer une situation dangereuse ou lorsqu'il s'approche d'un secteur où pourraient se trouver des bâtiments non encore visibles sur l'écran doit
 - a) émettre le signal tritonal visé à l'article 4.06, chiffre 1, lettre b) ; ce signal doit être répété aussi souvent qu'il est nécessaire ; cette prescription ne s'applique pas aux menues embarcations ;
 - b) ralentir sa vitesse et, en cas de besoin, s'arrêter cap à l'aval ou virer vers l'amont.
4. Tout montant naviguant au radar, aussitôt qu'il entend le signal visé au chiffre 3, lettre a) ci-dessus, ou qu'il perçoit sur l'écran des bâtiments dont la position ou la conduite pourrait provoquer une situation dangereuse, ou encore lorsqu'il s'approche d'un secteur où pourraient se trouver des bâtiments non encore visibles sur l'écran doit émettre "un son prolongé" et indiquer par radiotéléphonie aux bâtiments venant en sens inverse sa catégorie, son nom, son sens de circulation et sa position, et s'il montre ou non le panneau bleu ou le feu blanc scintillant (article 6.04). Une menue embarcation ne doit toutefois indiquer que sa catégorie, son nom, son sens de circulation, sa position et de quel côté elle s'écarte.

Tout bâtiment avalant naviguant au radar doit répondre par radiotéléphonie en indiquant sa catégorie, son nom, son sens de circulation et sa position et en confirmant la route qui lui a été indiquée ou en indiquant de quel côté il s'écarte.

5. Dans les convois et dans les formations à couple, les prescriptions des chiffres 1, 3 et 4 ci-dessus ne s'appliquent qu'au bâtiment à bord duquel se trouve le conducteur du convoi ou de la formation.

¹⁾ Le chiffre 1 est en vigueur du 01.01.2000 au 31.12.2003 (Résolution 1999-II-13)

Article 6.33

Signaux sonores pour les bâtiments ne naviguant pas au radar

1. Lorsqu'il fait route par temps bouché, tout bâtiment isolé ne naviguant pas au radar et tout bâtiment à bord duquel se trouve le conducteur d'un convoi ou d'une formation à couple ne naviguant pas au radar doit émettre comme signal de brume "un son prolongé" ; ce signal doit être répété à intervalles d'une minute au plus.
2. Les dispositions du chiffre 1 ci-dessus ne s'appliquent pas aux menues embarcations.

Article 6.34

Dispositions applicables aux bâtiments ne naviguant pas au radar et entendant le signal tritonal

Les bâtiments ne naviguant pas au radar doivent, dès qu'ils entendent le signal tritonal visé au chiffre 3, lettre a), de l'article 6.32,

- a) s'ils se trouvent près d'une rive : serrer cette rive et, en cas de besoin, s'y arrêter, jusqu'à ce que le passage soit effectué ;
- b) s'ils ne se trouvent pas à proximité d'une rive, notamment s'ils sont en train de changer de rive : dégager le chenal dans toute la mesure possible et aussi vite que possible.

CHAPITRE 7

REGLES DE STATIONNEMENT

Article 7.01

Principes généraux pour le stationnement

1. Sans préjudice des autres dispositions du présent règlement, les bâtiments et matériels flottants doivent choisir leur lieu de stationnement aussi près de la rive que le permettent leur tirant d'eau et les circonstances locales et, en tout cas, de manière à ne pas entraver la navigation.
2. Là où, en raison des conditions du chenal, la navigation doit s'effectuer à moins de 40 m de la rive, il n'est permis qu'à une seule rangée de bâtiments de stationner le long de celle-ci.
3. Indépendamment des conditions particulières imposées par les autorités compétentes, les établissements flottants doivent être placés de façon à laisser le chenal libre pour la navigation.
4. Les bâtiments, convois et matériels flottants en stationnement, ainsi que les établissements flottants, doivent être ancrés ou amarrés de telle façon qu'ils ne puissent changer de position et ainsi constituer un danger ou une gêne pour les autres bâtiments compte tenu notamment du vent et des variations du niveau de l'eau, ainsi que de la succion et du remous.

Article 7.02

Stationnement interdit

1. Les bâtiments et matériels flottants, ainsi que les établissements flottants, ne peuvent stationner :
 - a) dans les sections de la voie navigable où le stationnement est interdit de façon générale ;
 - b) dans les secteurs désignés par les autorités compétentes ;
 - c) dans les secteurs indiqués par le panneau A.5 (annexe 7) : l'interdiction s'applique alors du côté de la voie où ce panneau est placé ;
 - d) sous les ponts et sous les lignes électriques à haute tension ;
 - e) dans les passages étroits au sens de l'article 6.07 et à leurs abords ainsi que dans les secteurs qui par suite du stationnement deviendraient des passages étroits, ainsi qu'aux abords de ces secteurs ;
 - f) aux entrées et sorties des voies affluentes ;
 - g) sur les trajets des bacs ;
 - h) sur la route que suivent les bâtiments pour accoster au débarcadère ou en partir ;
 - i) dans les aires de virage indiquées par le panneau E.8 (annexe 7) ;
 - k) latéralement à un bâtiment portant le panneau prescrit à l'article 3.33 à une distance en mètres inférieure au chiffre indiqué dans le triangle blanc dudit panneau ;
 - l) sur les plans d'eau indiqués par le panneau A.5.1 (annexe 7) et dont la largeur, comptée à partir du panneau, est indiquée en mètres sur celui-ci.
2. Dans les sections où le stationnement est interdit en vertu des dispositions du chiffre 1, lettres a) à d), ci-dessus, les bâtiments et matériels flottants, ainsi que les établissements flottants, ne peuvent stationner qu'aux aires de stationnement indiquées par un des panneaux E.5 à E.7 (annexe 7), dans les conditions définies aux articles 7.03 à 7.06.

Article 7.03

Ancrage

1. Les bâtiments et matériels flottants, ainsi que les établissements flottants, ne peuvent ancrer :
 - a) dans les sections de la voie navigable où l'ancrage est interdit de façon générale ;
 - b) dans les secteurs indiqués par le panneau A.6 (annexe 7) : l'interdiction s'applique alors du côté de la voie où ce panneau est placé.
2. Dans les sections où l'ancrage est interdit en vertu des dispositions du chiffre 1, lettre a), ci-dessus, les bâtiments et matériels flottants, ainsi que les établissements flottants, ne peuvent ancrer que dans les secteurs indiqués par le panneau E.6 (annexe 7) et seulement du côté de la voie où ce panneau est placé.

Article 7.04

Amarrage

1. Les bâtiments et matériels flottants, ainsi que les établissements flottants, ne peuvent s'amarrer à la rive :
 - a) dans les sections de la voie navigable où l'amarrage est interdit de façon générale ;
 - b) dans les secteurs indiqués par le panneau A.7 (annexe 7) : l'interdiction s'applique alors du côté de la voie où ce panneau est placé.
2. Dans les sections où l'amarrage à la rive est interdit en vertu des dispositions du chiffre 1, lettre a), ci-dessus, les bâtiments et matériels flottants, ainsi que les établissements flottants, ne peuvent s'amarrer que dans les secteurs indiqués par le panneau E. 7 (annexe 7) et seulement du côté de la voie où ce panneau est placé.
3. Il est interdit de se servir pour l'amarrage ou le déhalage d'arbres, garde-corps, poteaux, bornes, colonnes, échelles métalliques, mains courantes, etc.

Article 7.05

Aires de stationnement

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

Article 7.06

Aires de stationnement particulières

1. Aux aires de stationnement où est placé un des panneaux E.5.4 à E.5.15 (annexe 7), ne peuvent stationner que des bâtiments pour lesquels le panneau s'applique.
2. Aux aires de stationnement, à défaut d'autres prescriptions, les bâtiments sont tenus de se ranger bord à bord en partant de la rive, du côté de la voie où le panneau est placé.

Article 7.07

Distances minimales de stationnement lors du transport de certaines matières dangereuses

1. La distance minimale à respecter entre deux bâtiments, convois poussés et formations à couple en stationnement est de :
 - a) 10 m si l'un de ceux-ci porte la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 1 ;
 - b) 50 m si l'un de ceux-ci porte la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 2 ;
 - c) 100 m si l'un de ceux-ci porte la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 3.
2. L'obligation visée au chiffre 1, lettre a), ci-dessus ne s'applique pas :
 - a) aux bâtiments, convois poussés et formations à couple qui portent également cette signalisation ;
 - b) aux bâtiments qui ne portent pas cette signalisation mais qui sont munis d'un certificat d'agrément en vertu du marginal 10 282 (Annexe B1) ou du marginal 210 282 (Annexe B2) de l'ADNR, et respectent les dispositions de sécurité applicables à un bâtiment visé à l'article 3.14, chiffre 1.
3. Dans des cas particuliers, l'autorité compétente peut accorder des dérogations.

Article 7.08

Garde et surveillance

1. Une garde efficace doit se trouver en permanence à bord des bâtiments en stationnement et chargés de matières visées au marginal 10 500 de l'Annexe B1 et à l'Appendice 4 (liste des matières) de l'Annexe B2 de l'ADNR, ou qui, ayant transporté de telles matières, ne sont pas exempts de gaz dangereux. Toutefois, les autorités compétentes peuvent dispenser de cette obligation les bâtiments en stationnement dans les bassins des ports.
2. 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.

Lorsqu'aucun conducteur n'est compétent, la responsabilité de la mise en place de cette surveillance incombe au propriétaire, armateur ou autre exploitant.

CHAPITRE 8

DISPOSITIONS COMPLEMENTAIRES

Article 8.01

Remorquage d'un convoi poussé ou par un convoi poussé

1. Le remorquage d'un convoi poussé est interdit.

Toutefois, les convois poussés peuvent être remorqués en cas de circonstances locales exceptionnelles et lorsque cela ne gêne pas la navigation.

2. Le remorquage par un convoi poussé est interdit. Toutefois, un convoi poussé peut effectuer des opérations de remorquage,

à la remonte, si ses dimensions maximales sont inférieures à 110 x 12 m,

à la descente, si ses dimensions maximales sont inférieures à 86 x 12 m,

et si, en outre, mention en est faite dans le certificat de visite du pousseur.

Le groupement formé par un convoi poussé effectuant des opérations de remorquage est un convoi remorqué au sens de l'article 1.01, lettre d), et le convoi poussé est assimilé à un bâtiment motorisé en tête d'un convoi remorqué.

Article 8.02

Convois poussés comprenant des bâtiments autres que des barges de poussage

Un convoi poussé peut comprendre des bâtiments autres que des barges de poussage lorsque le certificat de visite du pousseur et celui du bâtiment poussé l'admet tout expressément.

Article 8.03

Convois poussés comprenant des barges de navire

1. Les convois poussés ne peuvent avoir des barges de navire en tête que lorsque
 - a) la barge de navire est munie d'un avant-bec ou
 - b) la barge de navire est construite en avant formé ou
 - c) la barge de navire est placée à côté de la barge normale et que le point le plus bas au-dessous duquel la barge de navire n'est plus considérée comme étanche se trouve à 1 m au moins au-dessus du plan d'eau.
2. Dans le cas du chiffre 1 ci-dessus la tête du convoi poussé doit être munie des ancres conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin.
3. L'autorité compétente peut accorder des dérogations sur de courts trajets sur le Rhin canalisé ainsi que sur le Grand Canal d'Alsace, dans des convois comprenant deux barges de navire au plus et dont la longueur ne dépasse pas 86 m.

Article 8.04

Déplacement de barges de poussage en dehors d'un convoi poussé

Le déplacement d'une barge de poussage en dehors d'un convoi poussé ne peut se faire que :

- a) à couple ou à la remorque d'un bâtiment motorisé si le certificat de visite des deux bâtiments porte la mention correspondante ;
- b) sur de courtes distances en vue de la formation ou à la suite de la dislocation d'un convoi poussé conformément aux prescriptions édictées par l'autorité compétente ou avec l'autorisation de celle-ci.

Article 8.05

Accouplements des convois poussés

1. Les accouplements d'un convoi poussé doivent assurer sa rigidité.
2. Les accouplements doivent pouvoir se faire et se défaire de façon simple et facile.
3. Les accouplements doivent être maintenus uniformément tendus par des dispositifs appropriés, de préférence par des treuils spéciaux.
4. Pour les convois poussés d'une largeur inférieure ou égale à 12 m, composés d'un bâtiment poussant et d'un bâtiment poussé, la liaison rigide entre les deux bâtiments peut être remplacée par un système d'accouplement agréé par une Commission de visite qui permet une articulation contrôlée du convoi.

Article 8.06

Liaison phonique à bord des convois

1. Lorsque la longueur d'un convoi poussé dépasse 110 m, il doit y avoir une liaison phonique dans les deux sens entre la timonerie du pousseur et l'avant du convoi.
2. Dans le cas de convois poussés propulsés par deux pousseurs placés côte à côte, une liaison phonique doit être réalisée dans les deux sens entre les postes de gouverne des deux pousseurs.
3. Dans le cas de formations à couple composées de bâtiments motorisés, une liaison phonique doit être réalisée dans les deux sens entre les postes de gouverne des deux bâtiments.
4. Dans le cas de convois remorqués, une liaison phonique doit être réalisée dans les deux sens entre les postes de gouverne de tous les bâtiments.
5. Le réseau bateau--bateau ne doit pas être utilisé pour réaliser la liaison phonique.

Article 8.07

Circulation de personnes à bord des convois poussés

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

Article 8.08

Formation des convois remorqués

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

Article 8.09

Signal "n'approchez-pas"

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

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

2. Le signal "n'approchez-pas" consiste en un signal sonore et lumineux. Le signal sonore consiste en la répétition continue, pendant au moins 15 minutes consécutives, d'un son bref suivi d'un son prolongé.

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

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

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

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

Article 8.10

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

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

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

- b) L'équipage et le personnel doivent être au courant du plan 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.

DEUXIEME PARTIE :
DISPOSITIONS PARTICULIERES
A CERTAINS SECTEURS

CHAPITRE 9

REGLES PARTICULIERES DE ROUTE ET
DE STATIONNEMENT

Article 9.01

Restrictions de navigation à Bâle

1. Le dépassement est interdit entre la Mittlere Rheinbrücke (p.k. 166,64) et la Dreirosenbrücke (p.k. 167,80) à Bâle. Cette interdiction ne s'applique pas aux menues embarcations ni aux bâtiments munis d'une autorisation délivrée par l'autorité compétente.
2. Entre la Dreirosenbrücke (p.k. 167,80) et la Mittlere Rheinbrücke (p.k. 166,64) à Bâle les bâtiments motorisés, les convois remorqués et les convois poussés doivent tenir à la remonte une vitesse minimale de 4 km/h, mesurée par rapport à la rive.
3. Avant l'entrée dans le bassin portuaire 1 (p.k. 169,95) tous les avalants doivent virer dans le fleuve et ne peuvent entrer que lorsqu'ils sont droits dans le courant et que l'entrée dans le port est visible.

Article 9.02

Grand Canal d'Alsace et Rhin canalisé

1. Les prescriptions de cet article sont applicables sur l'ensemble du fleuve aménagé entre les p.k. 173,550 (origine de la dérivation du bief de Kembs) et le p.k. 335,700 (restitution du bief d'Iffezheim) compris le canal latéral entre les p.k. 173,550 et le p.k. 226,540 (restitution du bief de Vogelgrün) et les dérivations de Marckolsheim, Rhinau, Gerstheim et Strasbourg du Rhin canalisé.
2. Les prescriptions des articles 6.04 et 6.05 ne s'appliquent pas sur les secteurs mentionnés ci-dessus.
3. En cas de croisement, les bâtiments doivent tenir leur droite, autant qu'il est nécessaire, pour que le passage puisse s'effectuer sans danger bâbord sur bâbord.
4. En dérogation aux chiffres 2 et 3 ci-dessus, les bâtiments qui se trouvent aux abords immédiats des écluses peuvent, à condition de s'être assurés qu'il est possible sans danger de leur donner satisfaction, demander que le passage s'effectue tribord sur tribord, suivant les modalités des articles 6.04 et 6.05.

Les mêmes dispositions s'appliquent en outre aux péniches de canal (38,50 m de longueur) avec ou sans remorquage d'appoint lorsqu'elles naviguent à la remonte sur les secteurs de fleuve suivants :

- a) Bief de Rhinau entre le p.k. 244,0 et les écluses de Marckolsheim,
 - b) Bief de Marckolsheim entre le p.k. 228,0 et les écluses de Vogelgrün.
5. Il est interdit de franchir sur le Rhin, à l'amont et à l'aval de chaque barrage, la limite signalée sur chaque rive par un signal général d'interdiction A.1 (annexe 7).

6. Il est interdit à tout bâtiment de pénétrer dans les canaux de force motrice et de fuite des usines. L'origine et l'extrémité de ces canaux sont signalées par des signaux généraux d'interdiction A.1 (annexe 7).
7. Il n'est permis de virer que dans les bassins de virage, situés à l'amont des garages amont des écluses, ainsi que dans les garages aval de celles-ci et dans le canal de fuite à l'aval des dernières écluses. Cette restriction ne s'applique pas aux menues embarcations.
8. Il est interdit de stationner et d'accoster en dehors des garages des écluses et du canal de fuite à l'aval des dernières écluses.
9. Les interdictions de virage, de stationnement et d'accostage énoncées aux chiffres 7 et 8 ci-dessus, ne s'appliquent pas :
 - a) aux bâtiments ayant à effectuer des opérations de chargement et de déchargement aux emplacements désignés à cet effet par l'autorité compétente,
 - b) aux bâtiments ayant été obligés de s'arrêter pour des raisons impérieuses de sécurité.
- 10.¹⁾ Les bâtiments de plus de 11,45 m de largeur ne doivent pas emprunter les petits sas d'Ottmarsheim, Fessenheim, Vogelgrün, Marckolsheim, Rhinau, Gerstheim et Strasbourg.
11. Sur le Grand Canal d'Alsace et sur le Rhin canalisé jusqu'au p.k. 294,00, la hauteur minimale des feux et signaux visés aux articles 3.08, 3.09, 3.10, 3.13, 3.14, 3.15 et 3.29 peut être réduite dans la mesure nécessaire pour permettre le passage sous les ouvrages d'art, toutes dispositions étant prises pour que les divers feux et signaux restent visibles.

Article 9.03

Passage au bac de Seltz-Plittersdorf

Pour le passage au bac de Seltz-Plittersdorf l'article 6.26 est applicable (p.k. 340,35).

Article 9.04

Croisement réglementé

1. Les prescriptions du présent article sont applicables pour le croisement :
 - a) sur le secteur compris entre l'embouchure du Neckar (p.k. 428,20) et Lorch (p.k. 540,20) ;
 - b) sur le secteur compris entre Duisbourg (p.k. 769,00) et la frontière germano-néerlandaise (p.k. 857,68).
2. Par dérogation à l'article 6.04, en cas de croisement, les montants et les avalants doivent suivre une route de tribord autant qu'il est nécessaire pour que le passage puisse s'effectuer sans danger bâbord sur bâbord.
3. Les montants peuvent demander que le croisement s'effectue tribord sur tribord selon les règles de l'article 6.04, lorsqu'ils veulent se rendre à une voie d'eau affluente, à un port, à un poste de chargement ou de déchargement, à un débarcadère ou à une aire de stationnement situés sur la rive droite, ou qu'ils veulent quitter un poste de chargement ou de déchargement, un poste d'accostage ou une aire de stationnement situés sur la rive droite, ou sortir d'une voie d'eau affluente ou d'un port situés du côté droit de la voie navigable. Toutefois, ils ne peuvent l'exiger qu'à la condition de s'être assurés qu'il est possible de leur donner satisfaction sans danger.

01.10.99

¹⁾ Chiffre 10 en vigueur du 01.10.1999 au 30.09.2002 (Résolution 1999-II-12)

4. Les avalants suivants :

- a) les bâtiments à passagers effectuant un service régulier et dont le maximum autorisé de passagers n'est pas inférieur à 300 personnes, lorsqu'ils veulent accoster un débarcadère situé sur la rive gauche,
- b) les convois remorqués qui pour virer vers l'amont veulent longer la rive gauche,
- c) les convois poussés, lorsqu'ils veulent se rendre à un poste de chargement, de déchargement ou d'accostage ou à une aire de stationnement situés sur la rive gauche,

ont le droit de demander aux montants que le croisement s'effectue tribord sur tribord. Toutefois, ils ne peuvent l'exiger qu'à condition de s'être assurés qu'il est possible de leur donner satisfaction sans danger.

5. Les avalants qui dans les cas visés au chiffre 4 ci-dessus demandent que le croisement s'effectue tribord sur tribord, doivent en temps utile émettre "deux sons brefs" et en outre montrer les signaux visuels visés au chiffre 3 de l'article 6.04.

Les montants doivent alors satisfaire à la demande des avalants et en donner confirmation en émettant "deux sons brefs" et en montrant les signaux visuels visés au chiffre 3 de l'article 6.04.

Dès qu'il est à craindre que les intentions des avalants n'aient pas été comprises par les montants, les avalants doivent répéter les signaux sonores prévus à la 1^{ère} phrase.

6. Les dispositions de l'article 6.05 ne s'appliquent pas.

Article 9.05¹⁾

Navigation des bâtiments et des convois à la même hauteur

1. Les convois, à l'exception des convois poussés dont la longueur ne dépasse pas 110 m et dont la largeur ne dépasse pas 12 m, ne doivent pas naviguer à la même hauteur
 - a) entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 334,00) et Mannheim (p.k. 412,35),
 - b) entre Lorch (p.k. 540,20) et St. Goar (p.k. 556,00).
2. Les bâtiments dont la longueur dépasse 110 m ainsi que les convois, à l'exception des convois poussés dont la longueur ne dépasse pas 110 m et dont la largeur ne dépasse pas 12 m, ne doivent pas naviguer à la même hauteur entre l'embouchure du canal Wesel-Datteln (p.k. 813,20) et l'ancien pont de chemin de fer près de Wesel (p.k. 815,28).

Article 9.06

Navigation sur les vieux bras du Rhin entre Mannheim et Mayence

1. La navigation est autorisée :
 - a) sur le vieux Rhin de Lampertheim, depuis le débouché jusqu'au p.k. 4,75 du vieux Rhin ;
 - b) sur le bras principal du vieux Rhin de Stockstadt-Ehrfelden, depuis le débouché jusqu'au p.k. 9,80 du vieux Rhin ;
 - c) sur le vieux Rhin de Ginsheim, depuis le débouché jusqu'au p.k. 1,50 du vieux Rhin.

¹⁾ L'article 9.05 est en vigueur du 01.10.2001 au 30.09.2004 (Résolution 2001-I-13).

2. Sur le vieux Rhin de Lampertheim, la vitesse des bâtiments ne doit pas dépasser 5 km/h par rapport à la rive ; sur le vieux Rhin de Stockstadt-Ehrfelden et sur le vieux Rhin de Ginsheim, elle ne doit pas dépasser 12 km/h par rapport à la rive.
3. En outre, sur le vieux Rhin de Lampertheim, les dispositions suivantes sont applicables sauf pour les menues embarcations :
 - a) la longueur des bâtiments ou des convois peut être au maximum de 115 m, leur largeur au maximum de 11,45 m, l'autorité compétente pouvant accorder des dérogations à ces dimensions ;
 - b) sur le secteur entre le p.k. 0,70 et le p.k. 2,70 du vieux Rhin, les bâtiments doivent s'annoncer sur la voie 10 et faire particulièrement attention sur la partie étroite aux menues embarcations venant à leur rencontre.

Article 9.07

Restrictions de navigation

1. Iffezheim-Karlsruhe
Entre Karlsruhe (p.k. 360,00) et Iffezheim (p.k. 334,00) les convois poussés et les formations à couple doivent pouvoir tenir à la remonte, indépendamment du niveau des eaux, une vitesse minimale de 5 km/h.
- 2.¹ Lorch - St. Goar
 - a) Entre Lorch (p.k. 540,20) et St. Goar (p.k. 556,00) la navigation montante doit serrer la rive gauche, la navigation avalante la rive droite.
 - b) Les montants ou les avalants visés à l'article 9.04, chiffre 4, peuvent demander dans les conditions de l'article 9.04, chiffres 3 et 4, que le passage s'effectue tribord sur tribord. Dans ce cas, les signaux sonores et visuels visés à l'article 9.04, chiffre 5, doivent être émis. Les dispositions de l'article 6.05 ne sont pas applicables.
 - c) Les conducteurs de bâtiments dont la longueur dépasse 110 m doivent satisfaire également de jour aux obligations en matière d'informations, applicables à la navigation nocturne en vertu de l'article 9.08, chiffre 2, lettres b) et c).
3. Embouchure de la Moselle
Entre les p.k. 592,05 et 593,55 la navigation montante qui ne veut pas emprunter la Moselle doit se tenir à 80 m au moins de la rive gauche.
4. Duisbourg-Ruhrort
 - a) Avant d'entrer dans
les ports de Hochfeld,
le port extérieur de Duisbourg,
le port parallèle de Duisbourg,
le canal du port de Ruhrort et
l'avant-port de Ruhrort,
tous les avalants doivent virer dans le fleuve et n'entrer que lorsqu'ils sont droits au courant et qu'ils ont vue sur l'entrée du port.

¹ Le chiffre 2 est en vigueur du 01.10.2001 au 30.09.2004 (Résolution 2001-I-13).

b) Entre les p.k. 775,50 et 785,50 la navigation à voile est interdite, sauf autorisation spéciale accordée en vertu de l'article 1.23.

5. Wesel

Avant d'entrer dans le canal Wesel-Datteln, tous les avalants doivent virer dans le fleuve et n'entrer que lorsqu'ils sont droits au courant et qu'ils ont vue sur l'entrée du canal.

6. A l'exception du chiffre 4, lettre b) ci-dessus, les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux menues embarcations.

Article 9.08¹⁾

Navigation de nuit sur le secteur Bingen - St Goar

1. Entre Bingen (p.k. 530,00) et St Goar (p.k. 556,00), la navigation de nuit n'est autorisée que pour les bâtiments qui utilisent la radiotéléphonie sur la voie 10 et qui utilisent le radar en navigation vers l'aval. Le trafic est réglé par le système d'avertisseurs 24 heures sur 24, conformément à l'article 12.02.

2. Si le système d'avertisseurs visé à l'article 12.02 est hors service, les bâtiments concernés sont tenus d'appliquer la procédure suivante :

a) Les montants doivent régler leur route de manière à ne pas croiser d'avalants au passage du Bankeck (du p.k. 555,60 au p.k. 555,20) et du Betteck (du p.k. 553,60 au p.k. 553,30).

Si le croisement ne peut être évité autrement, ils doivent s'arrêter à l'aval du Bankeck ou du Betteck jusqu'à ce que les avalants aient franchi le Betteck ou le Bankeck respectivement.

b) A l'approche du Bankeck ou du Betteck, les montants doivent appeler les avalants et leur demander d'indiquer la catégorie, le nom, la position et le sens de circulation de leur bâtiment. S'il ne s'annonce pas d'avalant, ils ne peuvent franchir le Bankeck ou le Betteck que s'ils ont reçu au préalable sur la voie 10 un son grave d'une durée d'une seconde. Ce son constitue le contrôle du fonctionnement correct de la radiotéléphonie sur le secteur d'Oberwesel à St Goar.

c) Les avalants doivent indiquer la catégorie, le nom, la position et le sens de circulation de leur bâtiment lorsqu'ils passent à l'Ochsenturm (p.k. 550,57), à la bouée de bifurcation amont au Geisenrücken (p.k. 552,00) et au Betteck (p.k. 553,61). Ils doivent donner les mêmes indications quand ils sont appelés par un montant. Après chaque communication, les avalants doivent se remettre à l'écoute de la radiotéléphonie.

Article 9.09

*Restriction de navigation des convois poussés entre Bad-Salzig
(p.k. 564.30) et Gorinchem (p.k. 952,50)*

1. Entre Bad Salzig (p.k. 564,30) et Gorinchem (p.k. 952,50), les convois poussés dont les dimensions dépassent celles qui sont autorisées à l'article 11.02, chiffre 1, dès qu'ils approchent d'un secteur où pourraient se trouver des bâtiments non encore visibles, doivent indiquer par radiotéléphonie sur la voie 10 leur formation et leur position et répéter ces indications aussi souvent qu'il est nécessaire.

¹⁾ L'article 9.08 est en vigueur du 01.04.2001 au 31.03.2004 (Résolution 2000-III-16).

2. Entre Bad Salzig (p.k. 564,30) et Gorinchem (p.k. 952,50), les convois poussés visés au chiffre 1 ci-dessus doivent rester à l'écoute de la radiotéléphonie sur la voie 10 ainsi que sur la voie indiquée par le poste de surveillance du trafic pour chaque secteur.
3. Entre le bac de Spijk (p.k. 857,40) et Gorinchem (p.k. 952,50), la formation et la dislocation des convois poussés visés au chiffre 1 ci-dessus ne peuvent se faire sans autorisation de l'autorité compétente.
- 4.¹⁾ Les convois poussés avalants dont les dimensions dépassent celles qui sont autorisées à l'article 11.02, chiffre 1, ne doivent pas croiser les convois poussés montants ou les bâtiments montants d'une longueur de plus de 110 m sur les secteurs compris entre les limites suivantes :
p.k. 575,50 et p.k. 578,50 (Oberspay),
p.k. 606,50 et p.k. 608,50 (Weißenthurm),
p.k. 635,00 et p.k. 637,50 (Unkel),
p.k. 720,50 et p.k. 723,00 (Benrath),
p.k. 740,00 et p.k. 744,00 (Düsseldorf) et
p.k. 784,50 et p.k. 786,50 (Baerl)

A cet effet, les dispositions suivantes sont applicables à ces convois poussés :

- a) A l'approche de ces secteurs, ces convois doivent s'annoncer à plusieurs reprises sur la voie 10 de l'installation de radiotéléphonie.
- b) S'il est à prévoir qu'ils rencontreront un convoi avalant, un convoi montant ou un bâtiment montant dont la longueur dépasse 110 m doit s'arrêter à l'aval du secteur jusqu'à ce que le convoi avalant l'ait franchi.
- c) Lorsqu'un convoi montant ou un bâtiment montant dont la longueur dépasse 110 m est déjà engagé dans le secteur, le convoi avalant doit s'arrêter à l'amont du secteur jusqu'à ce que le convoi montant l'ait franchi.

Article 9.10

Signalisation et règles de route des bâtiments polyvalents de l'armée allemande entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 334,00) et le bac de Spijk (p.k. 857,40)

1. Les bâtiments polyvalents (bâtiments du génie) de l'armée allemande faisant route de nuit montrent les feux visés à l'article 3.08, chiffre 1, et, en outre, à 1 m environ au-dessus du feu de mât, un feu scintillant ordinaire jaune, visible de tous les côtés, ou un feu scintillant clair jaune, visible de tous les côtés, allumé de nuit et de jour.
2. Les bâtiments visés au chiffre 1 ci-dessus faisant route se comportent en principe comme les menues embarcations. Les articles 6.02 et 6.02bis, chiffres 1 et 3, sont applicables.

Article 9.11

Navigation par temps bouché à l'aval du bac de Spijk

1. Les bâtiments qui font route par temps bouché à l'aval du bac de Spijk (p.k. 857,40) doivent tenir leur droite.

Les dispositions de l'article 4.06, chiffre 1, lettre b), ne s'appliquent pas.

2. Les bâtiments avalants naviguant au radar doivent, au lieu du signal tritonal visé à l'article 6.32, chiffre 3, lettre a), émettre "un son prolongé".

¹⁾ Le chiffre 4 est en vigueur du 01.10.2001 au 30.09.2004 (Résolution 2001-I-13).

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. Entre la Mittlere Brücke à Bâle (p.k. 166,64) 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)¹ La navigation des bateaux rapides est interdite en cas 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.
- 3.² 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 La lettre f est en vigueur du 01.10.2001 au 30.09.2004 (Résolution 2000-III-18).

² Le chiffre 3 est en vigueur du 01.10.2001 au 30.09.2004 (Résolution 2001-I-14).

Secteurs	Echelles de référence pour les montants et les avalants	
	Hauteur des eaux	
	Marque I	Marque II
<i>Bâle (p.k. 166,64)</i> _____		
Bâle - Ecluses de Kembs	3,50	Rheinfelden 4,50
<i>Kembs (p.k. 179,10)</i> _____		
<i>Ecluses d'Iffezheim (p.k. 334,00)</i> _____		
Ecluses d'Iffezheim - Gernersheim	6,20	Maxau 7,50
<i>Gernersheim (p.k. 384,00)</i> _____		
Gernersheim - Mannheim-Rheinau	6,20	Spire 7,30
<i>Mannheim-Rheinau (p.k. 412,00)</i> _____		
Mannheim-Rheinau - Mannheim-Sandhofen	6,50	Mannheim 7,60
<i>Mannheim-Sandhofen (p.k. 431,50)</i> _____		
Mannheim-Sandhofen - Gernsheim	4,40	Worms 6,50
<i>Gernsheim (p.k. 462,00)</i> _____		
Gernsheim - Eltville	4,75	Mayence 6,30
<i>Eltville (p.k. 511,00)</i> _____		
Eltville - Lorch	3,50	Bingen 4,90
<i>Lorch (p.k. 540,00)</i> _____		
Lorch - Bad Salzig	4,60	Caub 6,40
<i>Bad Salzig (p.k. 566,00)</i> _____		
Bad Salzig - Engers	4,70	Coblence 6,50
<i>Engers (p.k. 601,00)</i> _____		
Engers - Bad Breisig	5,50	Andernach 7,60
<i>Bad Breisig (p.k. 624,00)</i> _____		
Bad Breisig - Mondorf	4,90	Oberwinter 6,80
<i>Mondorf (p.k. 660,00)</i> _____		

Secteurs	Echelles de référence pour les montants et les avalants	
	Hauteur des eaux	
	Marque I	Marque II
	Cologne	
Mondorf - Dormagen <i>Dormagen (p.k. 710,00)</i> _____	6,20	8,30
	Düsseldorf	
Dormagen - Krefeld <i>Krefeld (p.k. 763,00)</i> _____	7,10	8,80
	Duisburg-Ruhrort	
Krefeld - Orsoy <i>Orsoy (p.k. 794,00)</i> _____	9,30	11,30
	Wesel	
Orsoy - Rees <i>Rees (p.k. 837,00)</i> _____	8,70	10,60
	Emmerich	
Rees - Bac de Spijk <i>Bac de Spijk (p.k. 857,40)</i> _____	7,00	8,70

- 4.¹ Les autorités compétentes peuvent toutefois autoriser des bâtiments isolés satisfaisant à certaines conditions à naviguer sur le secteur compris entre Bâle et l'écluse de Kembs jusqu'à une hauteur d'eau de 4,80 m à l'échelle de Rheinfelden lorsque la hauteur d'eau est restée supérieure à 4,50 m durant plus de trois jours consécutifs et si les prévisions permettent de conclure à un maintien de la hauteur d'eau au-dessus de cette marque durant les deux jours suivants.
5. Entre les écluses de Kembs et les écluses d'Iffezheim (p.k. 334,00), la navigation en période de hautes eaux est réglée de la manière suivante :
- a) entre le garage amont des écluses de Kembs et le garage amont des écluses de Vogelgrün, aucune restriction due aux hautes eaux n'est imposée à la navigation. L'autorité compétente peut toutefois, pour éviter une accumulation de bâtiments dans les garages des écluses de Kembs et de Vogelgrün, procéder à une régulation du trafic en répartissant les bâtiments en attente entre les garages des différentes écluses ;

¹ Le chiffre 4 est en vigueur du 01.10.2001 au 30.09.2004 (Résolution 2001-I-14). Durant cette période, l'ancien chiffre 4 deviendra chiffre 5.

- b)¹ entre les écluses de Vogelgrün et les écluses d'Iffezheim, la navigation est interdite dans un bief donné lorsque la marque de crue II apposée visiblement sur un mur de la tête aval de l'écluse située en amont est atteinte ou dépassée. Les autorités compétentes peuvent toutefois autoriser des bâtiments isolés satisfaisant à certaines conditions à naviguer dans le secteur compris entre l'aval de l'écluse Vogelgrün et l'aval de l'écluse de Strasbourg jusqu'à une hauteur d'eau de 0,40 m au-dessus de la marque de crue II fixée, lorsque la hauteur d'eau est restée supérieure à la marque de crue II durant plus de trois jours consécutifs et si les prévisions permettent de conclure à un maintien de la hauteur d'eau au-dessus de cette marque de crue durant les deux jours suivants ;
- c) sur le secteur de fleuve situé entre l'avant-port Sud (p.k. 291,30) et l'avant-port Nord (p.k. 295,50) du port de Strasbourg, la navigation est arrêtée comme suit lorsque les plus hautes eaux navigables (P.H.E.N.) sont atteintes :
- navigation avalante, par un feu rouge placé au p.k. 291,30 (signal A. 1 de l'annexe 7),
 - navigation montante, par un feu rouge placé au p.k. 295,50 (signal A. 1 de l'annexe 7).

Article 10.02

Restriction de la navigation par basses eaux entre Bingen et St. Goar

Entre St. Goar et Bingen, dès que la hauteur des eaux est inférieure à 1,00 m à l'échelle de Caub, le remorquage vers l'amont est interdit depuis une demi-heure après le coucher du soleil jusqu'à une demi-heure avant le lever du soleil. Toutefois, cette interdiction ne s'applique ni aux convois remorqués ne comportant que deux bâtiments ni aux convois poussés remorqués.

Les convois remorqués ne comportant que deux bâtiments peuvent être remorqués entre Bingen (p.k. 529,10) et Trechtinghausen (p.k. 535,40) par un bâtiment motorisé supplémentaire.

¹ La lettre b) est en vigueur du 01.10.2001 au 30.09.2004 (Résolution 2001-I-14).

CHAPITRE 11

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

Article 11.01¹⁾

Dimensions maximales des bâtiments

1. La longueur maximale des bâtiments ne doit pas dépasser
 - a) entre Bâle (p.k. 166,64) et Mannheim (p.k. 412,35), à l'exception des bateaux à passagers 135 m ;
 - b) entre Bâle (p.k. 166,64) et Mannheim (p.k. 412,35) pour les bateaux à passagers 110 m ;
 - c) entre Mannheim (p.k. 412,35) et Lorch (p.k. 540,20) 135 m ;
 - d) entre Lorch (p.k. 540,20) et St. Goar (p.k. 556,00)
en navigation vers l'amont 135 m ;
en navigation avalante
 - lorsque le niveau des eaux à l'échelle de Caub est compris entre 0,85 m et 4,60 m (marque I) et que le boteur actif prescrit est opérationnel, 135 m ;
 - lorsque le niveau des eaux est inférieur à 0,85 m et supérieur 4,60 m (marque I) à l'échelle de Caub, 110 m ;
 - e) entre St. Goar (p.k. 556,00) et Gorinchem (p.k. 952,50) 135 m ;
 - f) entre Pannerden (p.k. 867,46) et Krimpen (p.k. 989,20) 135 m.
2. Les autorisations spéciales accordées par les autorités compétentes et valables au 1^{er} octobre 2001 pour les différents secteurs compris entre Bâle et Mannheim aux bâtiments de dimensions comprises 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.
3. Les autorités compétentes pour le secteur visé au chiffre 1, lettre d), peuvent accorder, pour les cas où les niveaux des eaux sont inférieurs à 0,85 m et supérieurs à 4,60 m (marque I) à l'échelle de Caub, des autorisations spéciales aux bâtiments d'une longueur dépassant 110 m pour la navigation vers l'aval. Elles fixent alors les conditions à remplir pour des raisons de sécurité.
4. Les bâtiments d'une longueur dépassant 110 m ne sont autorisés à naviguer que s'ils satisfont aux conditions visées à l'article 4.06, chiffre 1, lettres a, b et c.
5. Sauf autorisation spéciale de navigation délivrée par l'autorité compétente pour le secteur à parcourir, la largeur maximale des bâtiments ne doit pas dépasser 22,80 m et 17,70 m pour le secteur situé entre Pannerden (p.k. 867,46) et le Lekkanal (km 949,40).

¹⁾ L'article 11.01 est en vigueur du 01.10.2001 au 30.09.2004 (Résolution 2001-I-15).

Article 11.02

Dimensions maximales des convois poussés

1. Les convois poussés ne doivent pas dépasser les dimensions maximales suivantes :

n°	Secteur	Longueur en m	Largeur en m
I	Bâle (p.k. 166,64) - Ecluses d'Iffezheim (p.k. 334,00) en navigation vers l'amont et vers l'aval		
	<i>a)¹⁾ Ecluses de Kembs :</i>		
	sas ouest	180	22,90
	sas est	186,5	22,90
	<i>b) Ecluses d'Ottmarsheim, Fessenheim, Vogelgrün Marckolsheim et Rhinau :</i>		
	grand sas	183*)	22,80
	petit sas	183*)	11,45
	<i>c) Ecluses de Gerstheim et de Strasbourg :</i>		
	grand sas	185	22,90
	petit sas	185	11,45
<i>d) Ecluses de Gamsheim et d'Iffezheim</i>	270	22,90	
II	Ecluses d'Iffezheim (p.k. 334,00) - Karlsruhe (p.k. 359,80) en navigation vers l'amont et vers l'aval	186,5	22,90
III	Karlsruhe (p.k. 359,80) - Lorch (p.k. 540,20)		
	<i>a) en navigation vers l'amont et vers l'aval</i>	186,5	22,90
	<i>b) en navigation vers l'aval, en outre</i>	153	34,35***)
IV	Lorch (p.k. 540,20) - St. Goar (p.k. 556,00)		
	<i>a) en navigation vers l'amont</i>	186,5	22,90
	<i>b) en navigation vers l'aval</i>	110**)	22,90
V	St. Goar (p.k. 556,00) - Gorinchem (p.k. 952,50)		
	<i>a) en navigation vers l'amont et vers l'aval</i>	186,5	22,90
	<i>b) en navigation vers l'aval, en outre</i>	153	34,35***)
VI	Pannerden (p.k. 867,46) - Lekkanaal (p.k. 949,40) en navigation vers l'amont et vers l'aval	110**)	17,70

¹⁾ Lettre a) en vigueur du 01.10.1999 au 30.09.2002 (Résolution 1999-II-12)

n°	Secteur	Longueur en m	Largeur en m
VII	Lekkanaal (p.k. 949,40) - Krimpen (p.k. 989,20) en navigation vers l'amont et vers l'aval		
	soit	116,5	22,90
	ou	140	17,70
	soit avec boteur actif d'une puissance suffisante	186,5	12,00**)
<p>*) Toutefois, par dérogation spéciale accordée par l'autorité compétente, cette dimension peut être portée à 185 m. Dans ce cas, les prescriptions de l'article 6.28, chiffre 7, lettres a) et e), ne s'appliquent pas.</p> <p>***) Toutefois, l'autorité compétente peut admettre des convois ayant des dimensions supérieures.</p> <p>***) Les barges placées de part et d'autre du pousseur doivent être lèges.</p>			

2. Des convois poussés qui ont des dimensions supérieures à celles qui sont fixées au tableau du chiffre 1 ci-dessus peuvent être admis, pour une période d'essai limitée, par les autorités compétentes des secteurs à parcourir.
3. En aval des écluses d'Iffezheim jusqu'à Gorinchem, la longueur des convois poussés fixée au chiffre 1 ci-dessus peut être augmentée de 6,5 m au maximum et la largeur des pousseurs peut être portée à 15 m pour autant :
 - que la longueur du pousseur ne dépasse pas 40 m,
 - que la longueur totale de la partie poussée du convoi ne dépasse pas 153 m.
4. Dans les secteurs mentionnés ci-dessous la largeur des convois poussés ne doit pas dépasser 22,90 m :
 - a) dans les secteurs Karlsruhe (p.k. 359,80) - Lorch (p.k. 540,00) et St Goar (p.k. 556,00) - Rolandswerth (p.k. 641,80) lorsque le niveau à l'échelle de Caub est au-dessous de la cote 1,20 m ;
 - b) dans le secteur Rolandswerth (p.k. 641,80) - bac de Spijk (p.k. 857,40) lorsque le niveau à l'échelle de Ruhrort est au-dessous de la cote 2,10 m ;
 - c) dans le secteur bac de Spijk (p.k. 857,40) - Gorinchem (p.k. 952,50) en navigation vers l'aval lorsque le niveau à l'échelle de Lobith est au-dessous de la cote 9,50.

L'autorité compétente peut autoriser la navigation par niveaux inférieurs.

Article 11.03

Dimensions maximales des convois poussés sous certaines conditions

1. Par dérogation aux dispositions de l'article 11.02 ci-dessus, les dimensions maximales suivantes sont autorisées pour les convois poussés entre Bad-Salzig (p.k. 564,30) et Gorinchem (p.k. 952,50) :

Formation	Dimensions maximales	
	Longueur en m	Largeur en m
En formation large	193	34,35
En formation longue	269,5	22,90

Les dispositions suivantes sont alors applicables :

- a) les dimensions maximales visées ci-dessus doivent être autorisées dans le certificat de visite du pousseur ;
 - b) la longueur du pousseur ne doit pas dépasser 40 m ;
 - c) le convoi ne doit pas comprendre plus de six barges de poussage ; il ne doit pas comprendre de barges de navire ;
 - d) la navigation vers l'aval ne peut s'exercer qu'en formation large et sous les conditions suivantes :
 - au moins deux barges de poussage placées en tête du convoi doivent être équipées d'un boteur passif commandé depuis la timonerie. Les boteurs de chacune de ces barges doivent avoir une surface efficace d'au moins 2 m². L'autorité compétente peut autoriser des boteurs d'une efficacité équivalente ;
 - au maximum quatre barges de poussage peuvent avoir un tirant d'eau de 1,50 m ou plus ;
2. Outre les prescriptions du chiffre 1 ci-dessus, sur le secteur compris entre Bad-Salzig (p.k. 564,30) et le bac de Spijk (p.k. 857,40) les dispositions suivantes sont applicables :
- a) la navigation ne peut être engagée que si le niveau des eaux à l'échelle de Ruhrort est compris entre 2,75 m et 6 m. L'autorité compétente peut autoriser la navigation à d'autres niveaux d'eaux.
 - b) la navigation ne peut s'exercer sur les secteurs sur lesquels la hauteur des eaux a atteint la marque de crue I ;
 - c) la navigation vers l'aval en formation large peut également s'exercer sans boteur si au moins deux et au maximum quatre barges de poussage ont un tirant d'eau de 1,50 m ou plus.
3. Outre les prescriptions du chiffre 1 ci-dessus, sur le secteur compris entre le bac de Spijk (p.k. 857,40) et Gorinchem (p.k. 952,50) les dispositions suivantes sont applicables :
- a) la navigation ne peut être engagée que si le niveau des eaux à l'échelle de Lobith est compris entre 9,50 m et 13,50 m. L'autorité compétente peut autoriser la navigation à d'autres niveaux des eaux ;
 - b) la puissance maximale du pousseur ne doit pas dépasser 4500 kW ;

- c) la navigation montante ne peut s'exercer qu'en formation longue ;
- d) en formation longue quatre barges au moins doivent avoir un tirant d'eau de 2,50 m ou plus ; l'autorité compétente peut admettre d'autres formations avec un tirant d'eau moindre ;
- e) la navigation avalante en formation large peut également s'exercer sans boteur actif à condition que deux barges au moins et quatre au plus aient un tirant d'eau de 2,50 m ou plus et que deux d'entre elles soient placées dans l'axe du convoi ;
- f) il est interdit de transporter des matières dangereuses pour lesquelles est exigé un certificat d'agrément en vertu de l'ADNR.

Article 11.04

*Dimensions maximales des convois poussés
au croisement du Lek avec le canal Amsterdam-Rhin*

Par dérogation au chiffre 1 de l'article 11.02, les dimensions maximales des convois poussés naviguant sur le canal Amsterdam-Rhin et croisant le Lek à Wijk bij Duurstede sont de 193 m en longueur et 22,90 m en largeur.

Article 11.05

Dimensions maximales des autres assemblages de bâtiments

Les dimensions maximales des assemblages de bâtiments autres que les convois poussés ne doivent pas dépasser celles prescrites pour ces derniers dans l'article 11.02, chiffres 1 et 2.

(Sans objet)

CHAPITRE 12

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

Article 12.01

Obligation d'annonce

1. Les conducteurs de bâtiments soumis à l'ADNR, de bâtiments dont la longueur dépasse 110 m, de convois, de navires de mer et de transports spéciaux visés à l'article 1.21 doivent, avant de pénétrer sur les secteurs énumérés au chiffre 5 ci-dessous, s'annoncer sur la voie indiquée et communiquer les données suivantes :
 - a) catégorie de bateau ;
 - b) nom du bateau ;
 - c) position, sens de navigation ;
 - d) numéro officiel de bateau, pour les navires de mer, numéro OMI ;
 - e) port en lourd ;
 - f) longueur et largeur du bâtiment ;
 - g) type, longueur et largeur du convoi ;
 - h) enfoncement (seulement sur demande spéciale) ;
 - i) itinéraire ;
 - j) port de chargement ;
 - k) port de déchargement ;
 - l) nature et quantité de la cargaison, pour les matières dangereuses : nom de la matière, classe, chiffre et le cas échéant numéro de la matière ou nom de la matière, classe et numéro ONU ;
 - m) 0, 1, 2, 3 cônes bleus / feux bleus ;
 - n) nombre de personnes à bord.
- 2.¹ Les données indiquées au chiffre 1 ci-dessus à l'exception de celles visées aux lettres c) et h) peuvent être communiquées par d'autres services ou personnes à l'autorité compétente, soit par écrit, soit par téléphone, soit par voie électronique lorsque ceci est possible. Dans tous les cas, le conducteur doit annoncer quand son bâtiment ou son convoi entre dans le secteur soumis à l'obligation d'annonce et quand il le quitte à nouveau.
3. Lorsqu'un bâtiment interrompt son voyage sur le secteur visé au chiffre 5 ci-dessous durant plus de 2 heures, le conducteur doit indiquer le début et la fin de cette interruption.
4. Lorsque les données visées au chiffre 1 ci-dessus changent au cours du voyage sur le secteur soumis à l'obligation de s'annoncer, l'autorité compétente doit en être avertie immédiatement.
5. Sur les secteurs suivants :
 - a) Bâle (Mittlere Rheinbrücke, p.k. 166,64) à Lauterbourg (p.k. 352,00),
 - b) Lauterbourg (p.k. 352,00) à Gorinchem (p.k. 952,50),
 - c) Pannerden (p.k. 876,50) à Krimpen sur le Lek (p.k. 989,20),

¹ Le chiffre 2 est en vigueur du 01.04.2000 au 31.03.2003 (Résolution 1999-III-11).

signalés par le panneau B11 et par le panneau supplémentaire "obligation d'annonce", l'obligation d'annonce visée au chiffre 1 ci-dessus, est applicable sous les conditions suivantes :

- sur le secteur visé à la lettre a) les convois non soumis à l'ADNR ne sont pas soumis à l'obligation de s'annoncer,
- sur le secteur visé à la lettre b), parmi les convois non soumis à l'ADNR, seuls doivent s'annoncer ceux dont la longueur est supérieure à 140 m et la largeur supérieure à 15 m et sur le secteur visé à la lettre c) seuls doivent s'annoncer ceux dont la longueur est supérieure à 110 m ou dont la largeur est supérieure à 12 m,
- sur les secteurs visés aux lettres b) et c), les données visées au chiffre 1, lettres a), b) et d) ci-dessus doivent être communiquées également lors du passage des autres postes de trafic, centrales et écluses ainsi qu'au passage de points d'annonce signalés par des panneaux B.11.

6. L'autorité compétente peut déterminer d'autres obligations d'annonce pour les bateaux avitailleurs.

Article 12.02¹⁾

Avertisseurs sur le secteur Oberwesel-St Goar

1. Le secteur Oberwesel-St. Goar comporte les postes d'avertisseurs suivants :

Poste A : p. k. 550,57, rive gauche,
près de l'Ochsenturm à Oberwesel ;

Poste B : p.k. 552,80, rive gauche,
au Kammereck ;

Poste C : p. k. 553,61, rive gauche,
au Betteck ;

Poste D : p.k. 554,34, rive gauche,
en face de la Loreley ;

Poste E : p.k. 555,43, rive gauche,
à la Bank.

2. L'approche des avalants, à l'exception de celle des menues embarcations, est signalée à la navigation montante par les postes d'avertisseurs C, D et E.

Chaque poste d'avertisseurs montre à la navigation montante ses signaux sur des panneaux superposés correspondant aux secteurs suivants :

Panneau	n° de la section	Limite de la section	
Poste C			
supérieur	1	p.k. 550,57	p.k. 551,30
intermédiaire	2	p.k. 551,30	p.k. 552,11
inférieur	3	p.k. 552,11	p.k. 554,34
Poste D			
supérieur	1	p.k. 550,57	p.k. 551,30
intermédiaire	2	p.k. 551,30	p.k. 552,11
inférieur	3	p.k. 552,11	p.k. 554,34
Poste E			
supérieur	3	p.k. 552,11	p.k. 554,34
inférieur	4	p.k. 554,34	p.k. 555,43

¹⁾ L'article 12.02 est en vigueur du 01.04.2001 au 31.03.2004 (Résolution 2000-III-16).

3. Les signaux donnés par les postes d'avertisseurs indiquent ce qui suit pour les sections correspondantes :

a) trois traits lumineux blancs formant triangle (fig. 1) :

dans la section se trouve au moins un convoi avalant dépassant 110 m de longueur.

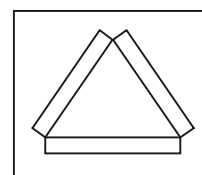


Figure 1

b) deux traits lumineux blancs disposés en forme de toit (fig. 2) :

dans la section se trouve au moins un convoi avalant dont la longueur ne dépasse pas 110 m ou un bâtiment avalant dépassant 110 m de longueur.

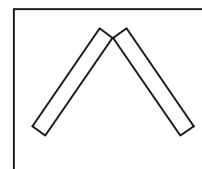


Figure 2

c) un trait lumineux blanc incliné vers la droite (fig. 3) :

dans la section se trouve au moins un bâtiment isolé avalant ne dépassant pas 110 m de longueur.

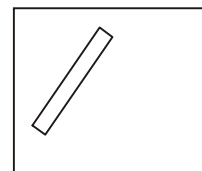


Figure 3

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

aucun avalant dans la section.

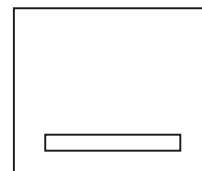


Figure 4

4. En outre, les signaux suivants peuvent être donnés par les postes d'avertisseurs :

a) au poste A

un feu blanc visible seulement de l'amont :
la navigation avalante est annoncée aux montants ;

b) au poste B

un feu blanc visible seulement de l'amont :
un convoi montant dépassant 110 m de longueur contourne le Betteck ;

5. A l'exception des menues embarcations, les bâtiments qui virent et refont le voyage en sens inverse à l'intérieur du secteur réglé par des avertisseurs doivent en informer la centrale d'Oberwesel par radiotéléphonie (voie 18).

6. La navigation avalante est arrêtée, le cas échéant, au moyen de deux feux rouges superposés visibles seulement de l'amont, montrés par les postes A ou B.

La navigation montante est arrêtée, le cas échéant, au moyen de deux feux rouges superposés visibles seulement de l'aval, montrés par les postes D ou E.

CHAPITRE 13
REGLES PARTICULIERES RELATIVES
A LA NAVIGATION DES PENICHES DE CANAL
SUR LE SECTEUR BALE - ECLUSES D'IFFEZHEIM

Article 13.01

Champ d'application

1. Le présent chapitre s'applique aux bâtiments dont les dimensions ne dépassent pas 38,50 m en longueur et 5,05 m en largeur et qui naviguent habituellement sur le canal du Rhône au Rhin.
2. Le présent chapitre s'applique aux bâtiments visés au chiffre 1 ci-dessus lorsqu'ils naviguent entre Bâle (Mittlere Rheinbrücke p.k. 166,64) et le garage aval des écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92).

Article 13.02

Marques d'identification des bâtiments

Les marques d'identification prescrites à l'article 2.01, peuvent être remplacées par celles qui sont prescrites ou admises sur le canal du Rhône-au-Rhin.

Article 13.03

Marques d'enfoncement

Les marques d'enfoncement prescrites à l'article 2.04, chiffre 1, peuvent être remplacées par au moins un trait ou une plaque de jauge de chaque côté du bâtiment apposé en application de la convention internationale en vigueur du 15 février 1966 relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure.

Par dérogation aux dispositions de l'article 1.07, chiffre 1, l'enfoncement des bâtiments est limité comme suit :

- a) il ne doit pas dépasser celui qui correspond à la limite inférieure des marques d'enfoncement ou des traits ou plaques de jauge ;
- b) il ne doit pas dépasser celui qui correspond à un plan situé à 30 cm en dessous du point le plus bas au-delà duquel le bâtiment n'est plus étanche ;
- c) il ne doit pas être situé plus haut que la limite supérieure du plat-bord au point le plus bas de celui-ci.

Article 13.04

Echelles de tirant d'eau

Les dispositions de l'article 2.04, chiffre 2, ne sont pas obligatoires.

Article 13.05

Marques d'identification des ancres

Les dispositions de l'article 2.05, chiffre 1, ne sont pas obligatoires.

Article 13.06

Composition des convois

La mention dans le certificat de visite visée à l'article 6.21, chiffre 2, doit être remplacée par une attestation délivrée par l'autorité compétente.

CHAPITRE 14

PRESCRIPTIONS CONCERNANT LES RADES DU RHIN

Article 14.01

Dispositions générales

1. Les rades sont limitées sur la rive correspondante par des signaux C.4 (annexe 7) munis d'un cartouche portant la lettre "R" et, le cas échéant, d'un triangle blanc, indiquant en chiffres noirs la longueur de la rade.
2. Dans les rades, les bâtiments sont autorisés à stationner seulement :
 - a) aux aires de stationnement désignées conformément à l'article 7.06 ;
 - b) aux fins de chargement ou de déchargement aux emplacements prévus à cet effet dont les accès doivent être dégagés suivant les besoins.
3. Les bâtiments pour lesquels ne sont pas prévues d'aires de stationnement signalées d'une manière particulière ne sont autorisés à stationner dans les rades que si un emplacement leur est assigné par l'autorité compétente.
4. Dans les rades, les bâtiments peuvent stationner bord à bord jusqu'à trois de front, à moins que des dispositions spéciales à certaines rades ne restreignent ce nombre ou qu'une réglementation différente ne soit décidée en vertu de l'article 7.05, chiffres 2, 3 ou 4.

Article 14.02

Bâle

1. La rade s'étend à Bâle du p.k. 167,75 au p.k. 168,40 sur la rive gauche et du p.k. 167,75 au p.k. 169,80 sur la rive droite.
2. Les aires de stationnement suivantes sont affectées, sur la rive droite, aux bâtiments non astreints à arborer les signaux visés à l'article 3.14 :
 - a) aire de stationnement "Uferplatz" du p.k. 167,85 (Dreirosenbrücke) au p.k. 168,04 ;
 - b) aire de stationnement "Rheinquai-Wiesemündung" du p.k. 169,20 au p.k. 169,34 ;
 - c) aire de stationnement "Rheinquai-Dreiländereck" du p.k. 169,60 au p.k. 169,71 ;
l'usage en est libre du 1er novembre au 15 mars ; en dehors de cette période, il n'est admis que sur autorisation de l'officier de port (Hafenmeister).
3. L'aire de stationnement suivante est affectée, sur la rive droite, aux bâtiments astreints à arborer les signaux visés à l'article 3.14, chiffre 1 :

aire de stationnement "Oberer Klybeckquai" du p.k. 168,05 au p.k. 168,36.

4. Les bâtiments astreints à arborer les signaux visés à l'article 3.14, chiffres 2 et 3, ne sont autorisés à stationner qu'avec la permission de la Direction de la navigation rhénane de Bâle. Le lieu de stationnement sera désigné dans chaque cas par l'officier de port.
5. La largeur des aires de stationnement indiquée sur des panneaux apposés sur la rive n'est valable que pour des hauteurs d'eau supérieures à 3,50 m à l'échelle de Rheinfelden.

Article 14.03

Mannheim-Ludwigshafen

1. La rade s'étend à Mannheim, sur la rive droite, du p.k. 412,35 au p.k. 417,15 et du p.k. 423,50 au p.k. 431,80 et à Ludwigshafen, sur la rive gauche, du p.k. 419,77 au p.k. 431,90.
2. Les aires de stationnement suivantes sont affectées aux bâtiments non astreints à arborer les signaux visés à l'article 3.14 :
 - a) Aire de stationnement rive droite
 - i. à Mannheim-Rhinau,
du p.k. 413,30 au p.k. 414,25,
du p.k. 414,56 au p.k. 414,90,
du p.k. 414,90 au p.k. 416,75 ;
 - ii. à Mannheim
du p.k. 423,50 au p.k. 424,00,
du p.k. 424,76 au p.k. 425,00, uniquement pour les bâtiments qui veulent charger ou décharger dans ce secteur,
du p.k. 425,00 au p.k. 427,00,
du p.k. 428,72 au p.k. 429,60,
du p.k. 429,80 au p.k. 430,30 ;
 - b) aire de stationnement rive gauche à Ludwigshafen du p.k. 424,83 au p.k. 426,20.
3. Les aires de stationnement suivantes sont affectées aux bâtiments astreints à arborer les signaux visés à l'article 3.14, chiffre 1 :
 - a) Aire de stationnement rive droite
du p.k. 413,00 au p.k. 413,30,
du p.k. 430,30 au p.k. 431,10 ;
 - b) Aire de stationnement rive gauche du p.k. 421,60 au p.k. 422,00.
4. L'aire de stationnement suivante est affectée aux bâtiments qui veulent charger ou décharger ou qui ont chargé ou déchargé à la BASF Aktiengesellschaft :

Aire de stationnement rive gauche du p.k. 426,20 au p.k. 431,47.

Article 14.04

Mayence

1. La rade s'étend à Mayence, sur la rive gauche, du p.k. 494,60 au p.k. 497,76 et du p.k. 496,90 au p.k. 497,80.
2. Les aires de stationnement suivantes sont affectées aux bâtiments non astreints à arborer les signaux visés à l'article 3.14 :
 - a) rive gauche
aire de stationnement du p.k. 496,80 au p.k. 497,76;
 - b) rive droite
aire de stationnement du p.k. 496,90 au p.k. 497,33 (devant la Maaraue), uniquement pour les bâtiments qui veulent entrer dans le Main.
3. Les aires de stationnement suivantes sont affectées aux bâtiments astreints à arborer les signaux visés à l'article 3.14, chiffre 1 :
 - a) rive gauche, aire de stationnement du p.k. 494,60 au p.k. 494,90 ;
 - b) rive droite, aire de stationnement du p.k. 497,48 au p.k. 497,80.

Article 14.05

Bingen

1. La rade s'étend à Bingen, sur la rive gauche, du p.k. 524,20 au p.k. 528,50.
2. Les aires de stationnement suivantes sont affectées aux bâtiments, autres que ceux de la navigation par poussage non astreints à arborer les signaux visés à l'article 3.14 :
aires de stationnement du p.k. 524,90 au p.k. 525,60,
du p.k. 527,55 au p.k. 527,97,
du p.k. 528,20 au p.k. 528,50.
3. L'aire de stationnement suivante est affectée aux bâtiments, autres que ceux de la navigation par poussage, non astreints à arborer les signaux visés à l'article 3.14 :
aire de stationnement le long de la digue du port dans le chenal de Kempten du p.k. 526,20 au p.k. 526,60.
4. L'aire de stationnement suivante est affectée aux bâtiments, autres que ceux de la navigation par poussage, astreints à arborer les signaux visés à l'article 3.14, chiffre 1 :
aire de stationnement le long de la digue du port dans le chenal de Kempten du p.k. 526,90 au p.k. 527,30.
5. L'aire de stationnement suivante est affectée aux bâtiments de la navigation par poussage astreints à arborer les signaux visés à l'article 3.14, chiffre 1 :
aire de stationnement le long de la digue du port dans le chenal de Kempten du p.k. 526,70 au p.k. 526,90.
6. L'aire de stationnement suivante est affectée aux bâtiments astreints à arborer les signaux visés à l'article 3.14, chiffre 2, ainsi qu'à ceux astreints à arborer les signaux visés à l'article 3.14, chiffre 3 :
aire de stationnement le long de l'Ilmenaue du p.k. 524,20 au p.k. 524,70.

Article 14.06

Bad Salzig

1. La rade s'étend à Bad Salzig, sur la rive gauche, du p.k. 564,00 au p.k. 567,60.
2. L'aire de stationnement suivante est affectée aux bâtiments non astreints à arborer les signaux visés à l'article 3.14 :
Aire de stationnement du p.k. 564,00 au p.k. 565,70.
3. L'aire de stationnement suivante est affectée aux bâtiments, autres que ceux de la navigation par poussage, astreints à arborer les signaux visés à l'article 3.14, chiffre 1 :
Aire de stationnement du p.k. 566,20 au p.k. 566,70.
4. L'aire de stationnement suivante est affectée aux bâtiments de la navigation par poussage astreints à arborer les signaux visés à l'article 3.14, chiffre 1 :
Aire de stationnement du p.k. 566,70 au p.k. 567,00.
5. L'aire de stationnement suivante est affectée aux bâtiments astreints à arborer les signaux visés à l'article 3.14, chiffre 2 ou 3 :
Aire de stationnement du p.k. 567,10 au p.k. 567,60.
6. Par dérogation aux dispositions de l'article 10.01, chiffre 2, les bâtiments peuvent naviguer dans les limites de la rade aussi longtemps que la marque de crue II n'est dépassée qu'à une des échelles de référence de Caub ou de Coblenze.

Article 14.07

Coblence

1. La rade s'étend à Coblence, sur la rive droite, du p.k. 592,15 au p.k. 593,65.
2. L'aire de stationnement suivante est affectée aux bâtiments, autres que ceux de la navigation par poussage, non astreints à arborer les signaux visés à l'article 3.14 :
aire de stationnement du p.k. 592,15 au p.k. 592,80.
3. L'aire de stationnement suivante est affectée aux bâtiments de la navigation par poussage non astreints à arborer les signaux visés à l'article 3.14 :
aire de stationnement du p.k. 592,80 au p.k. 593,40.
4. L'aire de stationnement suivante est affectée aux bâtiments astreints à arborer les signaux visés à l'article 3.14, chiffre 1 :
aire de stationnement du p.k. 593,40 au p.k. 593,65.

Article 14.08

Andernach

1. La rade s'étend à Andernach, sur la rive gauche, du p.k. 611,95 au p.k. 612,80 et du p.k. 613,80 au p.k. 614,00.

2. L'aire de stationnement suivante est affectée aux bâtiments non astreints à arborer les signaux visés à l'article 3.14 :

aire de stationnement du p.k. 611,95 au p.k. 612,80.

Touffefois, les bâtiments astreints à arborer les signaux visés à l'article 3.14, chiffre 1, peuvent décharger au p.k. 612,40, au poste de transbordement de carburants de la firme E. Doetsch.

3. Devant le poste de chargement du p.k. 612,52 (bande transporteuse) les bâtiments ne doivent pas stationner bord à bord à plus de deux de front.
4. L'aire de stationnement suivante est affectée aux bâtiments astreints à arborer les signaux visés à l'article 3.32, chiffre 1 :

aire de stationnement du p.k. 613,80 au p.k. 614,00.

Article 14.09

Wesseling

1. La rade s'étend à Wesseling, sur la rive gauche, du p.k. 667,93 au p.k. 672,30.
2. L'aire de stationnement suivante est affectée aux bâtiments non astreints à arborer les signaux visés à l'article 3.14 et qui veulent charger ou décharger ou qui ont chargé ou déchargé à Wesseling :
aire de stationnement du p.k. 670,33 au p.k. 671,80.
3. L'aire de stationnement suivante est affectée aux bâtiments vides de la navigation par poussage non astreints à arborer les signaux visés à l'article 3.14 :
aire de stationnement du p.k. 669,90 au p.k. 670,20.
4. L'aire de stationnement suivante est affectée aux bâtiments astreints à arborer les signaux visés à l'article 3.14, chiffre 2 :
aire de stationnement du p.k. 669,00 au p.k. 669,30.
5. L'aire de stationnement du p.k. 667,93 au p.k. 668,03 est réservée aux bâtiments qui veulent charger ou décharger au poste de chargement d'urée de l'Union Kraftstoff ou qui y ont chargé ou déchargé.
6. L'aire de stationnement suivante est affectée aux bâtiments astreints à arborer les signaux visés à l'article 3.14, chiffre 1, et qui veulent charger ou décharger ou qui ont chargé ou déchargé au portique de l'Union Kraftstoff :
aire de stationnement du p.k. 668,45 au p.k. 668,95.
7. L'aire de stationnement suivante est affectée aux bâtiments de l'Armement Braunkohle :
aire de stationnement du p.k. 669,59 au p.k. 669,90.

Article 14.10

Duisburg-Ruhrort

1. La rade s'étend à Duisburg-Ruhrort du p.k. 769,30 au p.k. 794,55.

2. L'aire de stationnement suivante est affectée aux bâtiments non astreints à arborer les signaux visés à l'article 3.14 :
aire de stationnement "Alsum"
du p.k. 788,70 au p.k. 789,99, uniquement pour les bâtiments assurant le trafic avec les ports de Schwelgern, Walsum-Sud et Walsum Nord.
3. Les aires de stationnement suivantes sont affectées aux bâtiments, autres que ceux de la navigation par poussage, non astreints à arborer les signaux visés à l'article 3.14 :
aire de stationnement du p.k. 669,90 au p.k. 670,20.
 - a) rive gauche
 - i. aire de stationnement "Friemersheim"
du p.k. 770,70 au p.k. 772,30,
 - ii. aire de stationnement de "Rheinhausen"
du p.k. 773,85 au p.k. 774,15, uniquement pour les bâtiments vides assurant le trafic avec le port de Rheinhausen,
 - iii. aire de stationnement "Hochemmerich"
du p.k. 775,60 au p.k. 777,60, uniquement pour les bâtiments chargés,
 - iv. aire de stationnement "Homborg"
du p.k. 778,10 au p.k. 778,30,
du p.k. 778,40 au p.k. 778,65,
du p.k. 778,65 au p.k. 780,00,
du p.k. 780,00 au p.k. 780,45, uniquement pour les bâtiments vides et ceux qui doivent y subir des réparations,
 - v. aire de stationnement "Homburger Ort"
du p.k. 781,75 au p.k. 782,50,
 - vi. aire de stationnement "Orsoy"
du p.k. 792,85 au p.k. 793,20, uniquement pour les bâtiments assurant le trafic avec le port rhénan d'Orsoy et les ports de Schwelgern, Walsum-Nord, Walsum-Sud,
du p.k. 793,80 au p.k. 793,90, uniquement pour les bâtiments assurant le trafic avec le port rhénan d'Orsoy ;
 - b) rive droite
 - i. aire de stationnement "Rheinlust"
du p.k. 770,70 au p.k. 771,60, uniquement pour les bâtiments assurant le trafic avec le port de Mannesmann, les ports de Hochfeld et le port de Rheinhausen,
 - ii. aire de stationnement de "Hochfelder Längskribbe"
du p.k. 773,30 au p.k. 774,00, uniquement pour les bâtiments assurant le trafic avec les ports de Hochfeld et le port de Rheinhausen,
 - iii. aire de stationnement "Schreckling"
du p.k. 778,50 au p.k. 779,60, uniquement pour les bâtiments vides,
 - iv. aire de stationnement "Luftball"
du p.k. 781,34 au p.k. 781,54, uniquement pour les bâtiments à moteurs ne stationnant que pour une courte durée et non en instance de chargement,
du p.k. 781,54 au p.k. 783,40, uniquement pour les bâtiments vides,
 - v. aire de stationnement "Unterhalb der Baerler Brücke"
du p.k. 787,00 au p.k. 787,50,
 - vi. aire de stationnement "Walsum"
du p.k. 790,58 au p.k. 791,00.

4. L'aire de stationnement suivante est affectée aux bâtiments qui veulent charger ou décharger ou qui ont chargé ou déchargé à la Niederrheinische Hütte AG ou à la Duisburger Kupferhütte :
aire de stationnement du p.k. 774,70 au p.k. 776,50.
5. Les aires de stationnement suivantes sont affectées sur la rive droite aux bâtiments, autres que ceux de la navigation par poussage, astreints à arborer les signaux visés à l'article 3.14, chiffre 1 :
 - a) aire de stationnement "Rheinlust"
du p.k. 771,60 au p.k. 771,90, uniquement pour les bâtiments vides,
du p.k. 772,40 au p.k. 772,90, uniquement pour les bâtiments chargés ;
 - b) aire de stationnement "Baerler Brücke"
du p.k. 785,35 au p.k. 786,20.Les bâtiments en cours d'allègement ne doivent utiliser que l'aire de stationnement "Baerler Brücke".
6. L'aire de stationnement suivante est affectée sur la rive gauche aux bâtiments astreints à arborer les signaux visés à l'article 3.14, chiffre 2 :
aire de stationnement "Friemersheim" du p.k. 769,80 au p.k. 770,00.
7. L'aire de stationnement suivante est affectée sur la rive gauche aux bâtiments astreints à arborer les signaux visés à l'article 3.14, chiffre 3 :
aire de stationnement "Friemersheim" du p.k. 769,40 au p.k. 769,70.
8. Les aires de stationnement suivantes sont affectées aux bâtiments de la navigation par poussage non astreints à arborer les signaux visés à l'article 3.14 :
 - a) rive gauche
 - i. aire de stationnement "Friemersheim"
du p.k. 770,10 au p.k. 770,70,
du p.k. 772,70 au p.k. 773,20,
 - ii. aire de stationnement "Hombberger Ort"
du p.k. 782,50 au p.k. 784,00,
 - iii. aire de stationnement "Orsoy"
du p.k. 788,90 au p.k. 792,05,
du p.k. 794,30 au p.k. 794,55, uniquement pour les bâtiments assurant le trafic avec le port rhénan d'Orsoy ;
 - b) rive droite
 - i. aire de stationnement "Schreckling"
du p.k. 777,80 au p.k. 778,30,
 - ii. aire de stationnement "Unterhalb der Baerler Brücke"
du p.k. 787,50 au p.k. 788,00.
9. Les aires de stationnement suivantes sont affectées aux bâtiments de la navigation par poussage astreints à arborer les signaux visés à l'article 3.14, chiffre 1 :
 - a) rive gauche
aire de stationnement "Friemersheim" du p.k. 772,30 au p.k. 772,70 ;
 - b) rive droite
aire de stationnement "Unterhalb der Baerler Brücke" du p.k. 786,20 au p.k. 786,60.

Article 14.11

Emmerich

1. La rade s'étend à Emmerich du p.k. 847,60 au p.k. 853,13.
2. Les aires de stationnement suivantes sont affectées au stationnement des bâtiments montants et des bâtiments avalants exemptés de l'interdiction de stationnement visée au chiffre 5 ci-dessous :
 - a) rive gauche
 - i. aire de stationnement 1
du p.k. 847,70 au p.k. 847,90 pour les bâtiments astreints à arborer les signaux visés à l'article 3.14, chiffre 3,
 - ii. aire de stationnement 2
du p.k. 848,00 au p.k. 848,30, pour les bâtiments astreints à arborer les signaux visés à l'article 3.14, chiffre 2,
 - iii. aire de stationnement 3
du p.k. 848,60 au p.k. 850,40, uniquement pour les convois et les formations à couple y compris ceux astreints à arborer les signaux visés à l'article 3.14, chiffre 1,
 - iv. aire de stationnement 4
du p.k. 850,40 au p.k. 851,60, uniquement pour les bâtiments isolés y compris ceux astreints à arborer les signaux visés à l'article 3.14, chiffre 1,
 - v. aire de stationnement 5
du p.k. 851,90 au p.k. 853,13, uniquement pour les convois, les formations à couple et les bâtiments isolés qui choisissent le dédouanement sur le fleuve (formulaire vert) pour autant qu'il n'ait pas lieu en cours de route, y compris ceux astreints à arborer les signaux visés à l'article 3.14 chiffre 1 ;
 - b) rive droite
débarcadères du p.k. 851,80 au p.k. 852,50, uniquement pour les bâtiments isolés, sauf ceux visés au chiffre 4, lettre b) ci-dessous.
3. Sans préjudice des dispositions de l'article 7.07, dans les aires de stationnement de la rive gauche, les convois, les formations à couple et les bâtiments isolés doivent se tenir à 6 m au moins les uns des autres et de la rive.
4. a) Au débarcadères du p.k. 851,80 au p.k. 852,50 (chiffre 2, lettre b) ci-dessus) les bâtiments ne doivent pas stationner bord à bord à plus de quatre de front. Les bâtiments autorisés à accoster aux débarcadères et n'y trouvant pas de place doivent se rendre aux aires de stationnement 4 ou 5.
 - b) Ne doivent pas accoster aux débarcadères les bâtiments astreints à arborer les signaux visés à l'article 3.14, chiffres 1 à 3, les bâtiments ayant un chargement en ponté dépassant les bordés ou vides.
5. Il est interdit aux bâtiments avalants de stationner en rade d'Emmerich à l'exception des bâtiments qui
 - a) veulent charger ou décharger à Emmerich,
 - b) sont admis au transport de passagers ou
 - c) se rendent au port de Clève.

Article 14.12

Lobith

1. La rade s'étend à Lobith, sur la rive droite, du p.k. 857,77 au p.k. 867,43 de la ligne de jonction des têtes des épis jusqu'au milieu du fleuve y compris la partie du fleuve indiquée "Douanehaven" au p.k. 862,70 et le port de refuge situé au p.k. 863,40.
2. Les aires de stationnement suivantes sont affectées aux bâtiments et convois non astreints à arborer les signaux visés à l'article 3.14 :
 - a) aire de stationnement aux débarcadères du p.k. 861,43 au p.k. 862,93, uniquement pour les bâtiments et convois qui utilisent ces débarcadères conformément au chiffre 6 ci-dessous ;
 - b) aire de stationnement au débarcadère pour yachts au "Douanehaven", au p.k. 862,70, pour les menues embarcations avalantes destinées à la navigation de plaisance ou utilisées à cette fin.
3. L'aire de stationnement suivante est affectée aux bâtiments et convois astreints à arborer les signaux visés à l'article 3.14, chiffre 1 :

aire de stationnement 1 du p.k. 864,03 au p.k. 864,38.
4. L'aire de stationnement mentionnée au chiffre 3 ci-dessus, s'étend en largeur de 100 m à partir de la ligne de jonction des têtes des épis sur la rive droite jusqu'au milieu du fleuve.
5. Les dispositions suivantes sont applicables pour la navigation dans la rade :
 - a) La navigation montante n'est autorisée dans la rade que si elle est requise pour rejoindre ou quitter une aire de stationnement, le port de refuge ou les postes de chargement et de déchargement ;
 - b) le soutage et le ravitaillement des bâtiments et convois faisant route ne sont autorisés dans la rade que si la navigation n'en est pas entravée ou compromise ;
 - c) dans la rade il n'est permis aux bâtiments et aux assemblages de bâtiments de se maintenir sur place dans le courant que si la sécurité et le bon ordre de la navigation ne peuvent en être compromis.
6. Les dispositions suivantes sont applicables aux débarcadères :
 - a) si des panneaux placés sur un débarcadère indiquent que celui-ci est réservé à une certaine catégorie de bâtiments (par exemple, bâtiments à passagers, avalants, montants), aucun autre bâtiment n'a le droit d'accoster à ce débarcadère ;
 - b) il est interdit d'accoster à un débarcadère mis hors service. L'autorité compétente peut avec l'accord du propriétaire du débarcadère accorder des dérogations à cette disposition.

Un débarcadère hors service est signalé :

 - de nuit, par un feu rouge ordinaire,
 - de jour, par un pavillon rouge ;

c) n'ont pas le droit d'accoster aux débarcadères :

- i. les bâtiments astreints à arborer les signaux visés à l'article 3.14,
- ii. les bâtiments dont la longueur est supérieure à celle indiquée au débarcadère,
- iii. les bâtiments dont le chargement en ponté dépasse les bordés,
- iv. les bâtiments qui par leur construction ou leur chargement rendent nettement plus difficile l'accès des personnes au débarcadère ou qui gênent la visibilité des bâtiments levant l'ancre.

L'autorité compétente peut édicter des prescriptions particulières pour l'accostage aux débarcadères.

En outre les agents de l'autorité compétente peuvent donner des instructions complémentaires ou dérogatoires aux dispositions du présent article.

7. Les dispositions suivantes sont applicables dans le port de refuge :

a) dans le port de refuge de Lobith (p.k. 863,40), à moins d'une autorisation de l'autorité compétente, il est interdit

- i. de charger ou de décharger des bâtiments,
- ii. de déposer des marchandises ou d'autres objets sur la rive ou sur un débarcadère,
- iii. de dégazer des citernes,
- iv. d'embarquer ou de débarquer des passagers,
- v. de stationner avec des matériels ou des établissements flottants,
- vi. d'entrer avec des engins ou installations flottants,
- vii. d'entrer avec des bâtiments astreints à arborer les signaux visés à l'article 3.14, chiffres 2 et 3,
- viii. de stationner durant plus de trois jours consécutifs et de stationner ensuite à nouveau dans les 12 heures suivantes,
- ix. d'aborder avec l'arrière vers la rive ;

b) le conducteur doit communiquer immédiatement au poste de trafic de Nimègue l'aire de stationnement choisie dans le port de refuge de Lobith ainsi que son départ de ce port.

Les agents de l'autorité compétente peuvent donner des instructions complémentaires ou dérogatoires aux dispositions du présent article.

Article 14.13

IJzendoorn et Haaften

1. Dans les ports de refuge d'IJzendoorn (km 907,80) et de Haaften (km 936,00), à moins d'une autorisation de l'autorité compétente, il est interdit
 - a) de charger ou de décharger des bâtiments ;
 - b) de déposer des marchandises ou d'autres objets sur la rive ou sur un débarcadère ;
 - c) de dégazer des citernes ;
 - d) d'embarquer ou de débarquer des passagers ;
 - e) de stationner avec des matériels ou des établissements flottants ;
 - f) d'entrer avec des engins ou installations flottants ;
 - g) d'entrer avec des bâtiments astreints à arborer les signaux visés à l'article 3.14, chiffres 2 et 3 ;
 - h) de stationner durant plus de trois jours consécutifs et de stationner ensuite à nouveau dans les 12 heures suivantes ;
 - i) d'aborder avec l'arrière vers la rive.
2. Le conducteur doit communiquer immédiatement au poste de trafic de Tiel l'aire de stationnement choisie dans le port de refuge d'IJzendoorn ou de Haaften ainsi que son départ de ce port.
3. Les agents de l'autorité compétente peuvent donner des instructions complémentaires ou dérogatoires aux dispositions du présent article.

TROISIEME PARTIE

DISPOSITIONS RELATIVES A L'ENVIRONNEMENT

CHAPITRE 15

PROTECTION DES EAUX ET ELIMINATION DES DECHETS SURVENANT A BORD DES BATIMENTS

Article 15.01

Définitions

Au sens du présent chapitre les termes suivants signifient :

1. Généralités

- a) "Déchets/eaux usées" : on distingue entre les déchets survenant lors de l'exploitation du bateau et les déchets liés à la cargaison.
- b) "Déchets survenant lors de l'exploitation du bateau" : déchets et eaux usées survenant à bord du fait de l'exploitation et de l'entretien du bateau.
- c) "Déchets liés à la cargaison" : déchets et eaux usées survenant à bord du bateau du fait de la cargaison.
- d) "Stations de réception agréées" : bâtiments au sens de l'article 1.10, lettre a) ou installations à terre agréés par les autorités compétentes pour recueillir les déchets survenant lors de l'exploitation du bateau ainsi que les déchets liés à la cargaison.
- e) "Chargement exclusif" : transport au cours duquel est transportée constamment la même cargaison ou une autre cargaison dont l'acheminement n'exige pas le nettoyage des cales ou des citernes à cargaison.

2. Exploitation du bateau

- a) "Graisse usée" : graisse usée recueillie lors de son écoulement de graisseurs, de roulements et d'installations de graissage et autre graisse non réutilisable.
- b) "Huile usée" : huiles usées ou autres huiles non réutilisables, pour moteurs, engrenages et installations hydrauliques.
- c) "Autres déchets huileux ou graisseux" : filtres usagés (filtres usagés à huile et à air), chiffons usagés (chiffons et laine à polir souillés), contenants (récipients vides, souillés), emballages.
- d) "Eau de fond de cale" : eau huileuse provenant des fonds de cale de la salle des machines, du pic, des cofferdams ou des compartiments latéraux.
- e) "Eaux usées domestiques" : eaux usées provenant de cuisines, salles à manger, salles d'eau (douches, lavabos) et buanderies ainsi qu'eaux fécales.
- f) "Ordures ménagères" : déchets organiques et inorganiques provenant des ménages (par exemple restes alimentaires, papier, verre et déchets de cuisine analogues) ne contenant toutefois pas de composants des autres déchets définis liés à l'exploitation du bateau.

- g) "Boues de curage" : résidus survenant à bord du bateau lors de l'exploitation d'une station d'épuration à bord.
- h) "Eau séparée" : eau séparée des eaux de fond de cale grâce à des moyens mis en oeuvre à bord des bateaux déshuileurs agréés.
- i) "Slops" : mélanges de résidus de cargaison avec par exemple des restes d'eaux de lavage, de la rouille ou de la boue, aptes ou non à être pompés.
- j) "Autres déchets spéciaux" : déchets survenant lors de l'exploitation du bateau, à l'exception des déchets visés aux lettres a) à g) et i) ci-dessus.

3. Cargaison

- a) "Cargaison restante" : toute cargaison liquide restant après le déchargement comme résidus dans les citernes ou dans les tuyauteries sans utilisation d'un système d'assèchement supplémentaire selon l'ADNR ainsi que toute cargaison sèche restant après le déchargement comme résidus dans les cales sans utilisation de balais, de balayeuses mécaniques ou d'installations d'aspiration. Les emballages et moyens d'arrimage font partie de la cargaison.
- b) "Résidus de cargaison" : toute cargaison liquide qui ne peut être évacuée des citernes ou des tuyauteries par le système d'assèchement supplémentaire selon l'ADNR ainsi que toute cargaison sèche dont la cale ne peut être débarrassée par l'utilisation de balayeuses mécaniques ou de balais.
- c) "Résidus de manutention" : cargaison sèche ou le cas échéant liquide qui lors de la manutention tombe sur le bateau à l'extérieur de la cale (par exemple sur le plat-bord).
- d) "Cale/citerne non nettoyée" : une cale ou une citerne où subsistent des cargaisons restantes.
- e) "Cale balayée" : cale débarrassée de toute cargaison restante (par exemple à l'aide de balayeuses mécaniques ou de balais) et où ne subsistent que des résidus de cargaison.
- f) "Citerne asséchée" : citerne débarrassée de toute cargaison restante (par exemple à l'aide du système d'assèchement supplémentaire selon l'ADNR) et où ne subsistent que des résidus de cargaison.
- g) "Cale aspirée" : cale débarrassée de la cargaison restante à l'aide de la technique d'aspiration et où subsistent nettement moins de résidus de cargaison que dans une cale balayée.
- h) "Nettoyage" : évacuation de la cale et de la citerne des cargaisons restantes à l'aide de moyens appropriés (par exemple balais, balayeuses mécaniques, technique d'aspiration, système d'assèchement supplémentaire) et qui permet d'atteindre l'état de propreté
"balayé" ou
"aspiré" pour la cale ou
"asséché" pour la citerne à cargaison
ainsi qu'évacuation des résidus de manutention à des endroits en dehors des cales.
- i) "Lavage" : évacuation des résidus de cargaison des cales balayées ou aspirées et des citernes asséchées à l'aide de vapeur d'eau ou d'eau.
- j) "Cale/citerne lavée" : cale ou citerne qui après lavage est appropriée à toute cargaison.
- k) "Eau de lavage" : eau survenant lors du nettoyage de cales balayées ou aspirées ou de citernes asséchées. En font partie également l'eau de ballastage et l'eau de pluie provenant de ces cales ou citernes.

Article 15.02

Devoir général de vigilance

Le conducteur, les autres membres d'équipage et les autres personnes se trouvant à bord sont tenus de montrer toute la vigilance que commandent les circonstances, afin d'éviter la pollution de la voie d'eau et de limiter au maximum la quantité de déchets et d'eaux usées survenant à bord.

Article 15.03

Interdiction de déversement

1. Il est interdit de laisser tomber ou s'écouler dans la voie d'eau à partir des bâtiments des huiles usées, des eaux de fonds de cale, des graisses usées ou d'autres déchets huileux ou graisseux ainsi que des slops, des ordures ménagères et d'autres déchets spéciaux.
2. En cas de déversement accidentel de déchets visés au chiffre 1 ci-dessus ou de menace d'un tel déversement, le conducteur doit aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches en indiquant aussi exactement que possible la nature et l'endroit du déversement.

Article 15.04

Collecte et traitement à bord

1. Le conducteur doit assurer la collecte séparée à bord des déchets visés à l'article 15.03, chiffre 1, dans les récipients prévus à cet effet et la collecte des eaux de fonds de cale dans les fonds de cales des salles des machines. Les récipients doivent être stockés à bord de telle manière que toute fuite de marchandise puisse être facilement constatée et empêchée à temps.
2. Il est interdit
 - a) d'utiliser des réservoirs mobiles stockés sur le pont comme réservoirs de collecte des huiles usées,
 - b) de brûler les déchets à bord ou
 - c) d'introduire dans le fond de cale de la salle des machines des produits de nettoyage dissolvant l'huile ou la graisse ou à action émulsifiante. Sont exceptés les produits qui ne rendent pas plus difficile l'épuration des eaux de cale par les stations de réception agréées.

Article 15.05

Carnet de contrôle des huiles usées, dépôt aux stations de réception

1. Tout bâtiment pourvu d'une salle des machines au sens du Règlement de visite, à l'exception des menues embarcations, doit avoir à son bord un carnet de contrôle des huiles usées valable, délivré par l'autorité compétente selon le modèle de l'annexe 10. Ce carnet de contrôle doit être conservé à bord. Après son renouvellement, il doit être conservé à bord 6 mois au moins après la dernière inscription.
2. Les déchets visés à l'article 15.03, chiffre 1, à l'exception des ordures ménagères, doivent être déposés, contre justificatif, dans les stations de réception agréées par les autorités compétentes à des intervalles réguliers, déterminés par l'état et l'exploitation du bâtiment. Ce justificatif consiste en une mention portée dans le carnet de contrôle des huiles usées par la station de réception.

3. Tout bâtiment qui, en vertu de dispositions valables en dehors du Rhin, est muni d'autres documents relatifs au dépôt des déchets liés à l'exploitation du bateau, doit pouvoir apporter la preuve du dépôt des déchets en dehors du Rhin, par ces autres documents. Est considéré également comme preuve à cet effet le journal de contrôle des huiles usées prévu par la convention sur la prévention de la pollution en mer (Marpol).
4. Les ordures ménagères doivent être déposées aux stations de réception prévues à cet effet..

Article 15.06¹⁾

Obligation de vigilance lors de l'avitaillement

1. Lors de l'avitaillement de combustibles ou de lubrifiants, le conducteur est tenu de s'assurer que
 - a) la quantité à avitailler est comprise dans la limite des zones lisibles de l'installation de contrôle,
 - b) lors d'un remplissage individuel des citernes, les soupapes d'arrêt se trouvant dans les tuyauteries de raccordement des citernes entre elles sont fermées et que
 - c) la procédure d'avitaillement est surveillée.
2. Le conducteur est en outre tenu de s'assurer que les personnes de la station d'avitaillement et du bateau responsables de la procédure d'avitaillement se sont accordés sur les points suivants avant le début des opérations d'avitaillement :
 - a) assurance d'une liaison radiotéléphonique entre le bateau et la station d'avitaillement,
 - b) quantité à avitailler par citerne et débit de remplissage, en particulier par rapport à de possibles problèmes d'évacuation de l'air des citernes,
 - c) ordre de remplissage des citernes,
 - d) 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 15.07

(sans objet)

¹⁾ Article 15.06 en vigueur du 01.04.1999 au 31.03.2002 (Résolution 1998-II-18)

Article 15.08

Bateaux déshuileurs

Est excepté de l'interdiction visée à l'article 15.03, chiffre 1, le déversement dans la voie d'eau d'eaux séparées par les bateaux déshuileurs agréés si la teneur maximale d'huile résiduaire à la sortie est continuellement et sans dilution antérieure conforme aux prescriptions nationales.

Article 15.09

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.

ANNEXES

**LETTRE OU GROUPE DE LETTRES DISTINCTIF DU PAYS DU
PORT D'ATTACHE OU DU LIEU D'IMMATRICULATION
DES BÂTIMENTS**

(Liste indicative)

A	:	AUTRICHE
B	:	BELGIQUE
BG	:	BULGARIE
BY	:	BIELORUSSIE
CH	:	SUISSE
CZ	:	REPUBLIQUE TCHEQUE
D	:	ALLEMAGNE
F	:	FRANCE
FI	:	FINLANDE
HR	:	CROATIE
HU	:	HONGRIE
I	:	ITALIE
L	:	LUXEMBOURG
MD	:	REPUBLIQUE DE MOLDAVIE
N	:	PAYS-BAS
NO	:	NORVEGE
P	:	PORTUGAL
PL	:	POLOGNE
R	:	ROUMANIE
RUS	:	FEDERATION DE RUSSIE
SE	:	SUEDE
SK	:	SLOVAQUIE
UA	:	UKRAINE
YU	:	YOUGOSLAVIE

SIGNALISATION DES BATIMENTS

I. Généralités

1. Les croquis ci-après n'ont qu'un caractère indicatif ; il convient de se référer au texte du règlement, qui seul fait foi.
2. Les convois poussés, dont les dimensions maximales ne dépassent pas 110 m sur 12 m sont considérés comme bâtiments motorisés isolés de même longueur.
3. Explications :



feu fixe
visible de tous
les côtés



feu fixe
sur un arc
d'horizon limité



feu
scintillant



pavillon ou panneau
d'une longueur et d'une
largeur de 1 m au moins



ballon



cylindre



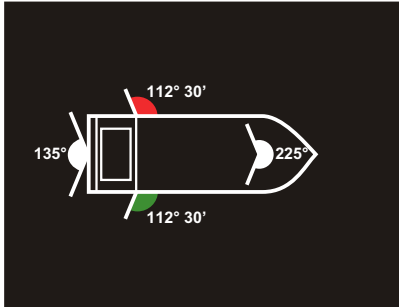
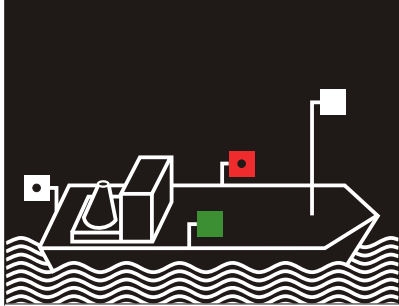
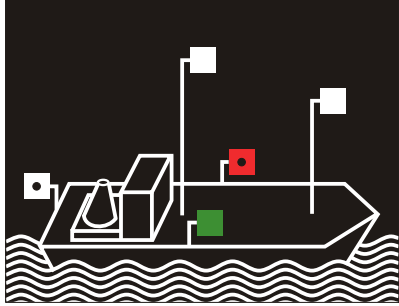
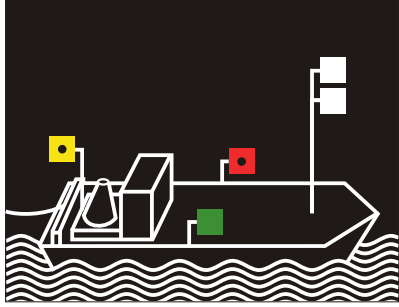
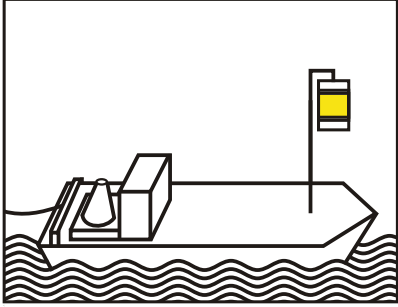
cône



bicône

Un feu non visible pour l'observateur comporte au centre un point.

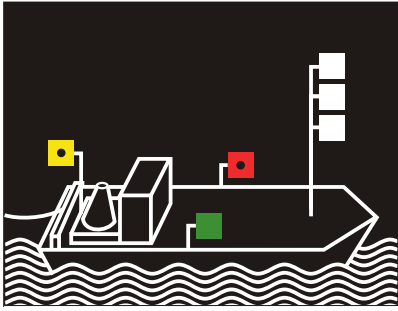
Les croquis sur fond noir représentent la signalisation de nuit.

SIGNALISATION DE NUIT	CROQUIS	SIGNALISATION DE JOUR
	1	
<p>Art. 3.01 Définitions et application ch. 1: arc d'horizon sur lequel le feu de mât, les feux de côté et le feu de poupe sont visibles</p>		
	2	
<p>Art. 3.08 Bâtiments motorisés isolés ch. 1: Longueur 110 m au plus</p>		
	3	
<p>Art. 3.08 Bâtiments motorisés isolés ch. 2: Longueur dépassant 110 m</p>		
	4	
<p>Art. 3.09 Convois remorqués ch. 1: Le bâtiment motorisé en tête du convoi, lorsqu'il n'y en a qu'un seul</p>		

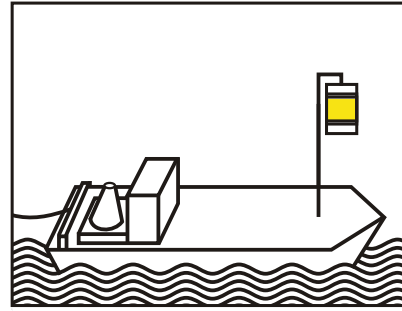
SIGNALISATION DE NUIT

CROQUIS

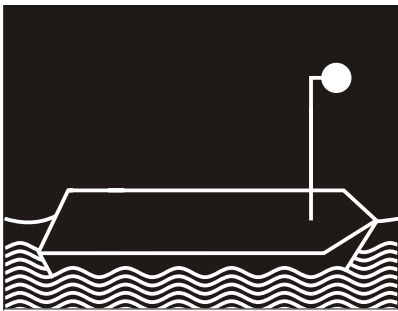
SIGNALISATION DE JOUR



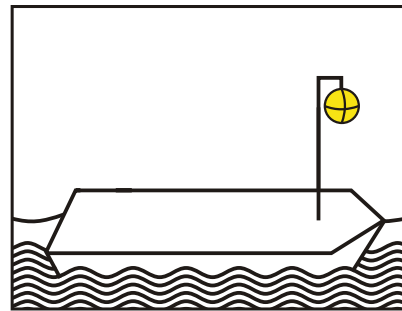
5



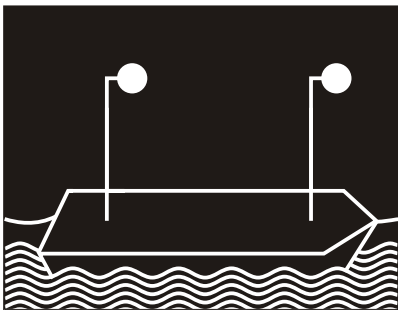
Art. 3.09 Convois remorqués
ch. 2: chacun des bâtiments motorisés en tête du convoi, lorsqu'il y en a plusieurs naviguant l'un à côté de l'autre



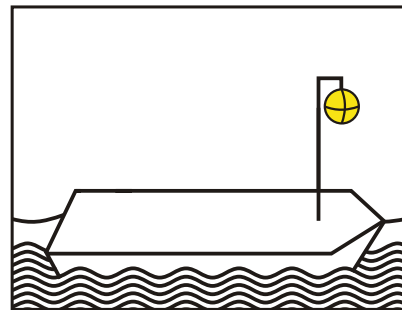
6



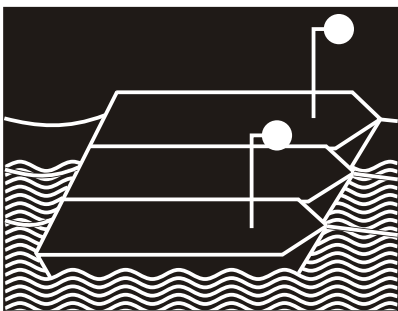
Art. 3.09 Remorquage
ch. 3: bâtiments remorqués



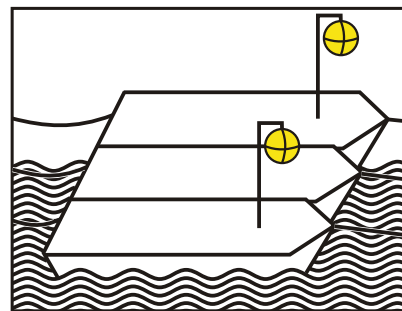
7



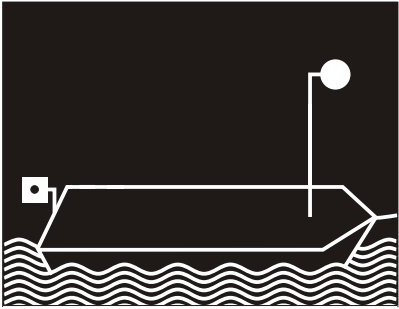
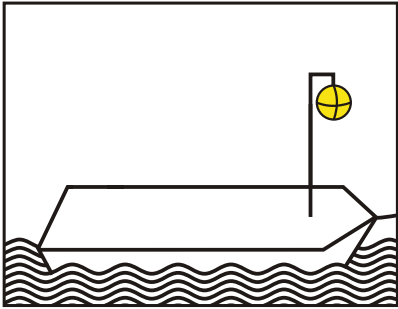
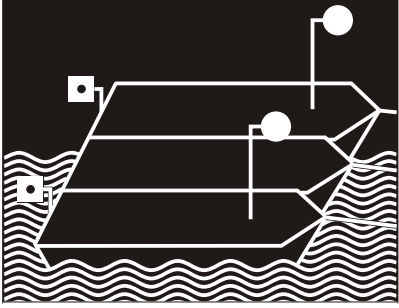
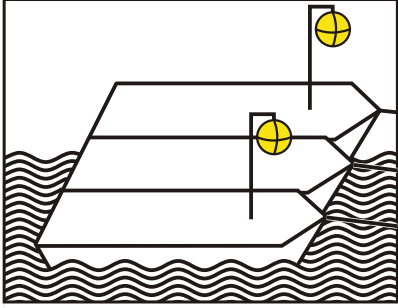
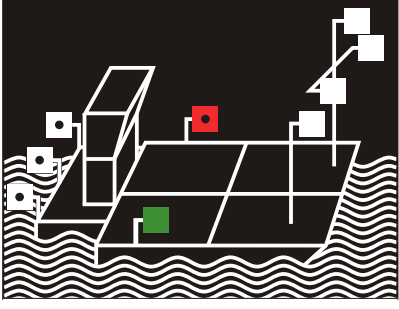
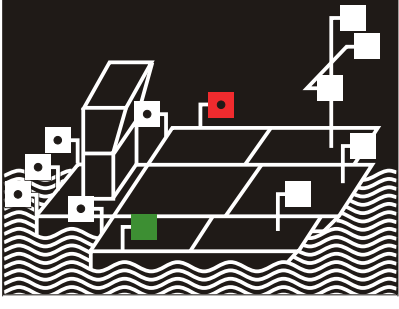
Art. 3.09 Remorquage
ch. 3 : lorsqu'une longueur du convoi dépasse 110 m



8



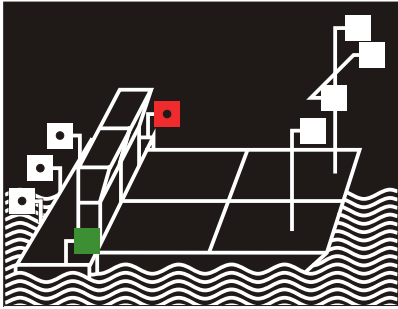
Art. 3.09 Remorquage
ch. 3, lettre b: lorsqu'une longueur du convoi comprend une rangée de plus de deux bâtiments accouplés

SIGNALISATION DE NUIT	CROQUIS	SIGNALISATION DE JOUR
	9	
Art. 3.09 Remorquage ch. 3 et 4: bâtiments remorqués en dernière longueur du convoi		
	10	
Art. 3.09 Remorquage ch. 3 et 4: plusieurs bâtiments remorqués en dernière longueur du convoi		
	11	
Art. 3.10 Convois poussés ch. 1: Convoi poussé		
	12	
Art. 3.10 Convois poussés ch. 1 lettre c: outre le pousseur, plus de deux bâtiments visibles de l'arrière sur toute la longueur		

SIGNALISATION DE NUIT

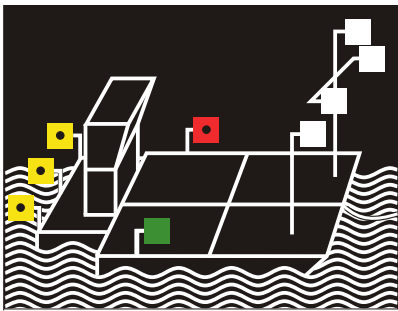
CROQUIS

SIGNALISATION DE JOUR

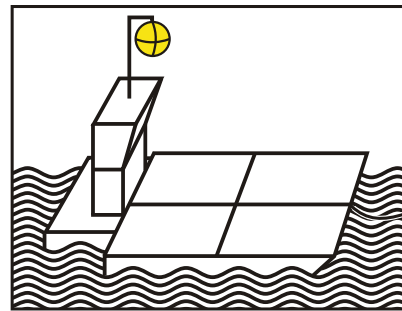


13

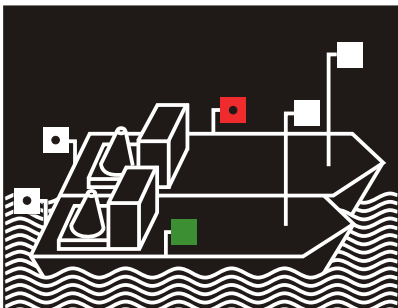
Art. 3.10 Convois poussés
ch. 2 : deux pousseurs



14

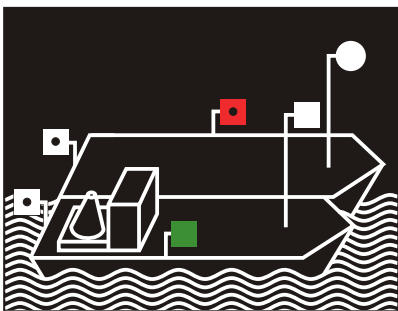


Art. 3.10 Convois poussés
ch. 3 et 4 : convois poussés remorqués



15

Art. 3.11 Formation à couple
ch. 1 : deux bâtiments motorisés



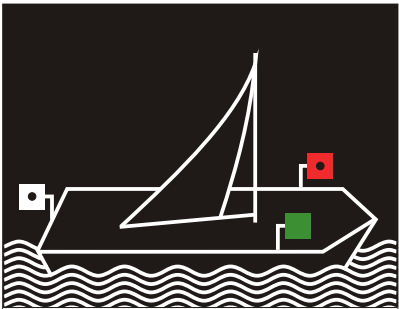
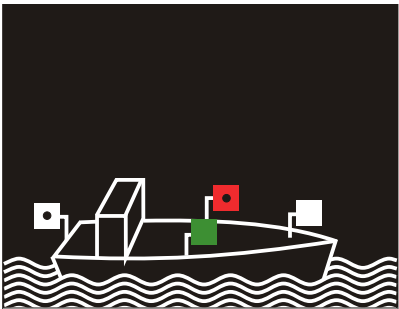
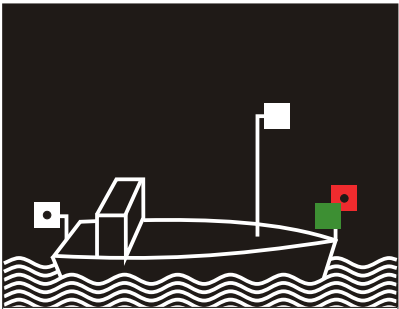
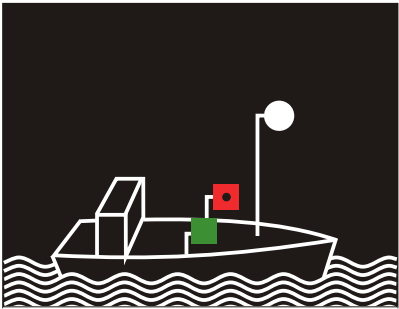
16

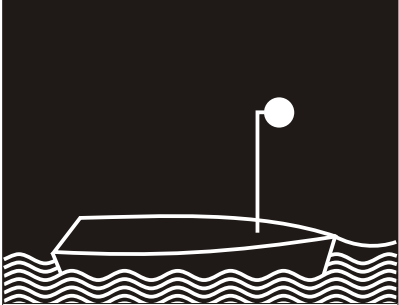
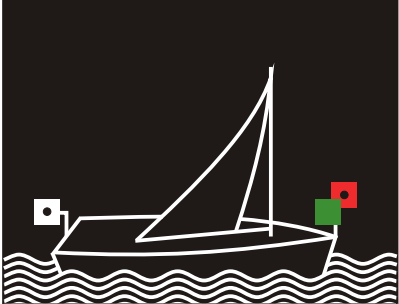
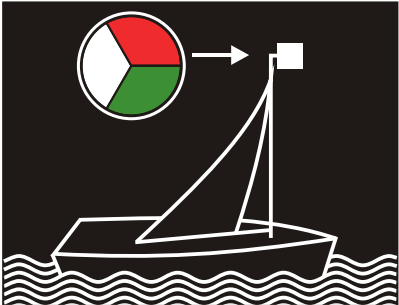

Art. 3.11 Formation à couple
ch. 1 : un bâtiment motorisé et un bâtiment non motorisé


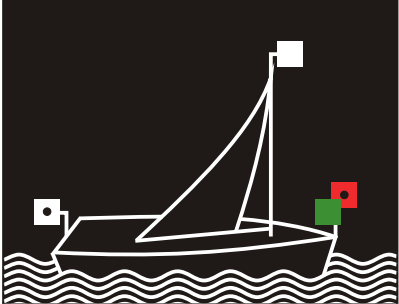
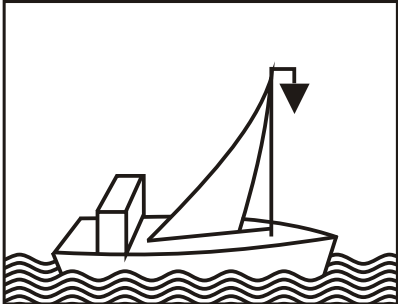
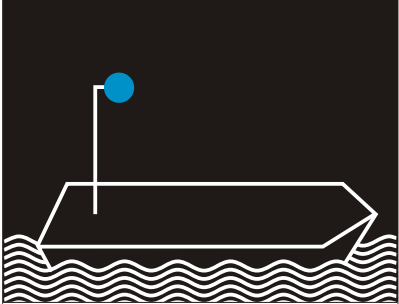
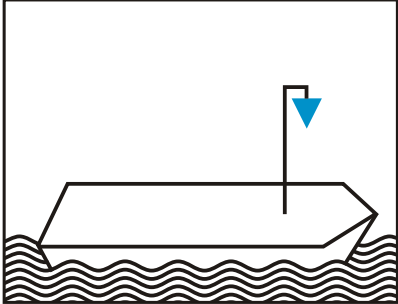
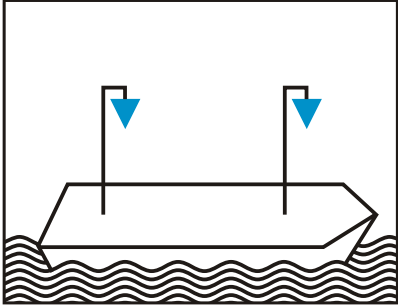
SIGNALISATION DE NUIT

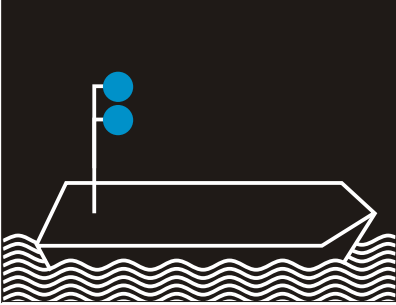
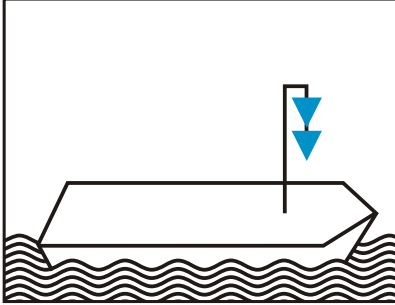
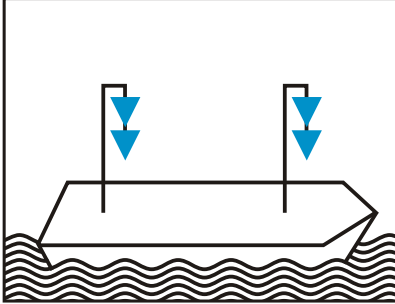
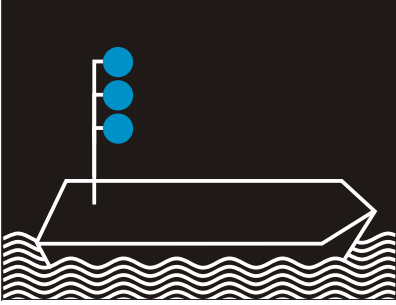
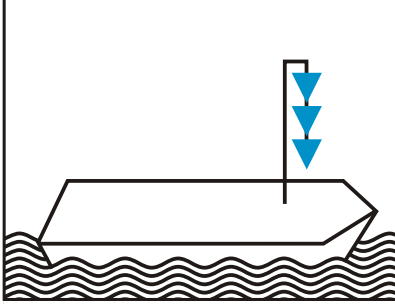
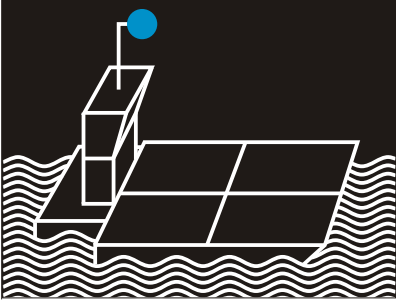
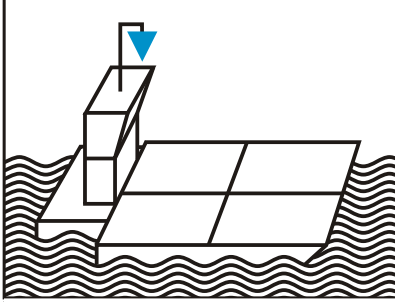
CROQUIS

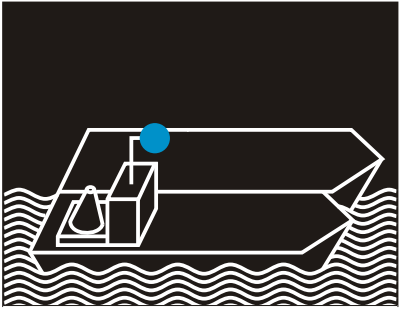
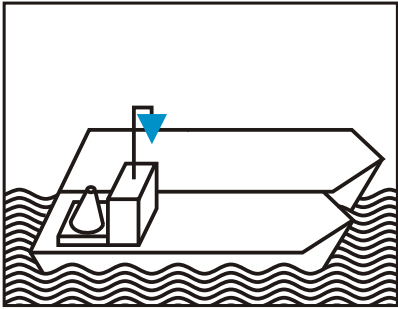
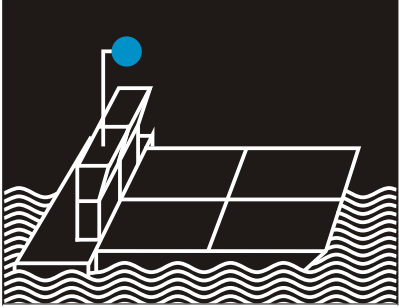
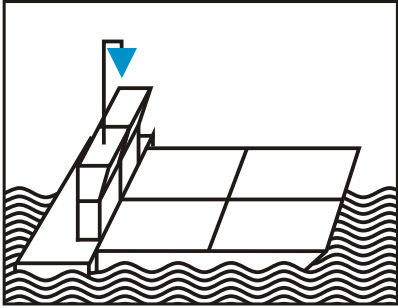
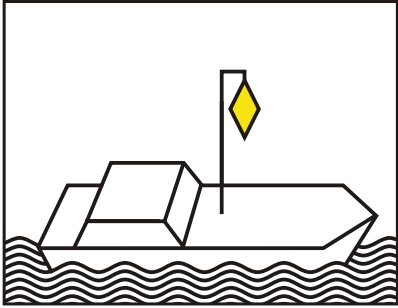
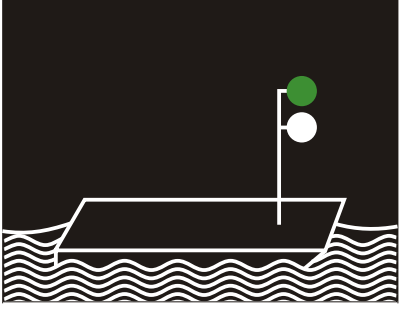
SIGNALISATION DE JOUR

	17	
<p>Art. 3.12 Bâtiments à voile</p>		
	18	
<p>Art. 3.13 Menues embarcations ch. 1 lettres a, b et c : menues embarcations motorisées</p>		
	19	
<p>Art. 3.13 Menues embarcations ch. 1 lettres d, e et f : menues embarcations motorisées avec feux de côté placés l'un à côté de l'autre ou dans une même lanterne</p>		
	20	
<p>Art. 3.13 Menues embarcations ch. 1 lettre f : menues embarcations motorisées avec un feu visible de tous les côtés</p>		

SIGNALISATION DE NUIT	CROQUIS	SIGNALISATION DE JOUR
	21	
Art. 3.13 Menues embarcations ch. 3 : remorquées ou menées à couple		
	22	
Art. 3.13 Menues embarcations ch. 4 : à voile		
	23	
Art. 3.13 Menues embarcations ch. 4 : à voile avec une même lanterne en haut du mât		
	24	
Art. 3.13 Menues embarcations ch. 4 : à voile avec un feu visible de tous les côtés et montrant un second feu à l'approche d'autres bâtiments		

SIGNALISATION DE NUIT	CROQUIS	SIGNALISATION DE JOUR
	<p>25</p>	
<p>Art. 3.13 Menues embarcations ch. 5 : naviguant isolément, propulsées ni par un moteur ni par des voiles</p>		
	<p>26</p>	
<p>Art. 3.13 Menues embarcations ch. 1 et 6 : à voile et utilisant simultanément un moteur</p>		
	<p>27a</p>	
	<p>27b</p>	
<p>Art. 3.14 Bâtiments effectuant certains transports de matières dangereuses ch. 1 : certaines matières inflammables selon l'ADNR, Annexe B1 Marg. 10 500 et Annexe B2 Appendice 4 (Liste des matières)</p>		

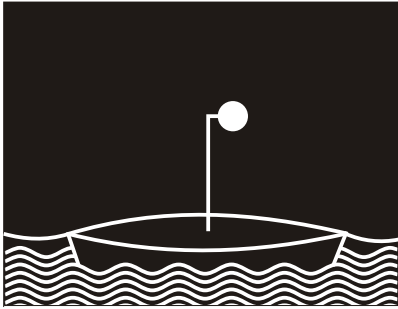
SIGNALISATION DE NUIT	CROQUIS	SIGNALISATION DE JOUR
	28a	
	28b	
<p>Art. 3.14 Bâtiments effectuant certains transports de matières dangereuses ch. 2 : certaines matières toxiques selon l'ADNR, Annexe B1 Marg. 10 500 et Annexe B2 Appendice 4 (Liste des matières)</p>		
	29	
<p>Art. 3.14 Bâtiments effectuant certains transports de matières dangereuses ch. 3 : certaines matières explosibles selon l'ADNR, Annexe B1 Marg. 10 500.</p>		
	30	
<p>Art. 3.14 Bâtiments effectuant certains transports de matières dangereuses ch. 4 : convoi poussé.</p>		

SIGNALISATION DE NUIT	CROQUIS	SIGNALISATION DE JOUR
	31	
Art. 3.14 Bâtiments effectuant certains transports de matières dangereuses ch. 4 : formations à couple		
	32	
Art. 3.14 Bâtiments effectuant certains transports de matières dangereuses ch. 5 : convois poussés propulsés par deux pousseurs		
	33	
Art. 3.15 Bâtiments admis au transport de plus de 12 passagers et dont la longueur est inférieure à 20 m		
	34	
Art. 3.16 Bacs ch. 1 : ne navigant pas librement		

SIGNALISATION DE NUIT

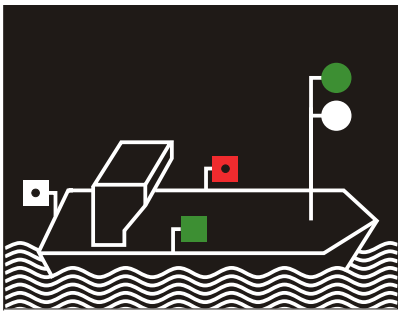
CROQUIS

SIGNALISATION DE JOUR



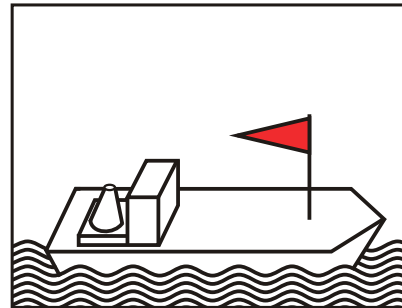
35

Art. 3.16 Bacs
ch. 2 : canot ou flotteur de tête d'un bac à câble longitudinal



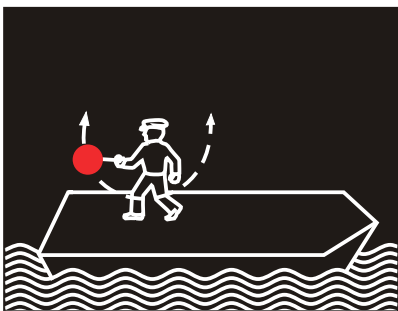
36

Art. 3.16 Bacs
ch. 3 : navigant librement



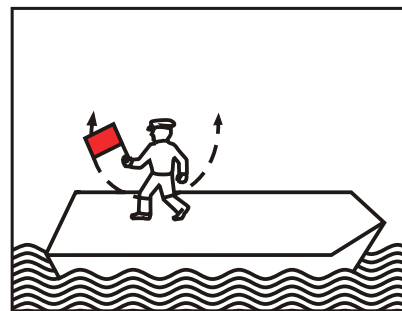
37

Art. 3.17 Bâtiments jouissant d'une priorité de passage



38

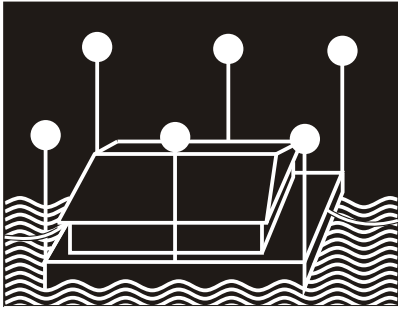
Art. 3.18 Bâtiments incapables de manoeuvre



SIGNALISATION DE NUIT

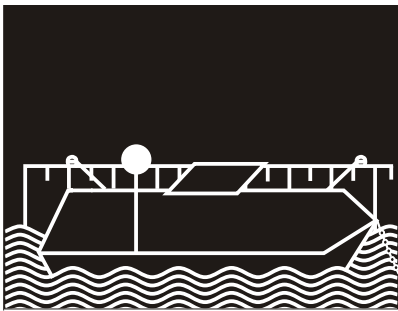
CROQUIS

SIGNALISATION DE JOUR



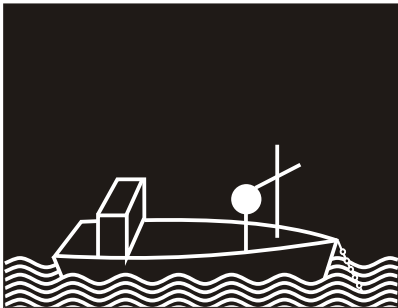
39

Art. 3.19 Matériels flottants et établissements flottants



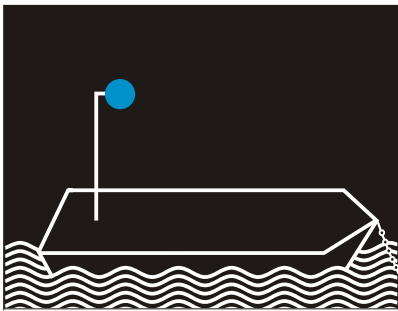
40

Art. 3.20 Bâtiments en stationnement
ch. 1 : bâtiments au travail, à l'exception des menues embarcations, des bacs et des engins flottants

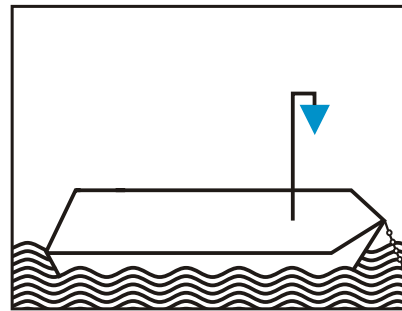


41

Art. 3.20 Bâtiments en stationnement
ch. 2 : Menues embarcations à l'exception des canots de service



42

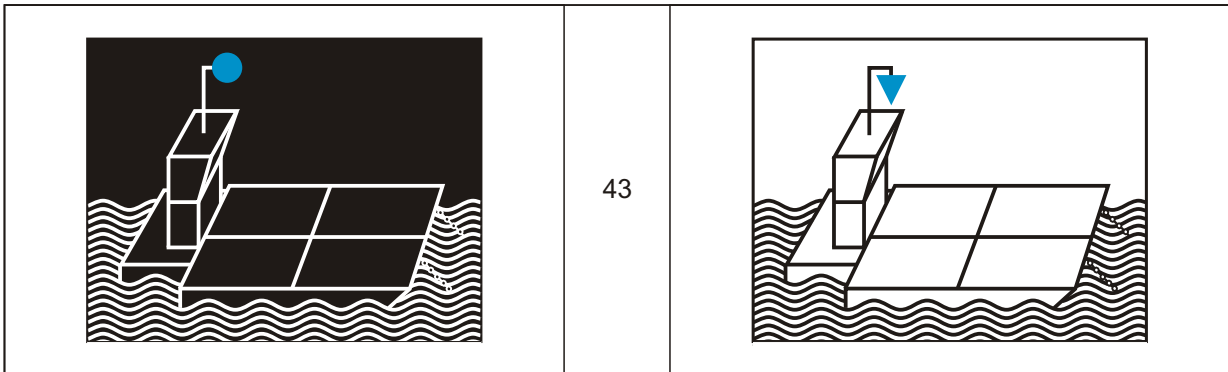


Art. 3.21 Bâtiments en stationnement effectuant certains transports de matières dangereuses

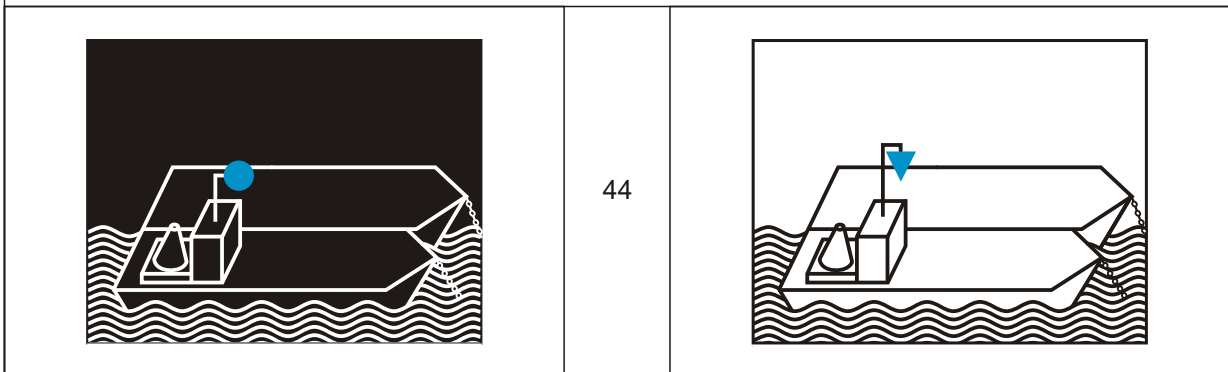
SIGNALISATION DE NUIT

CROQUIS

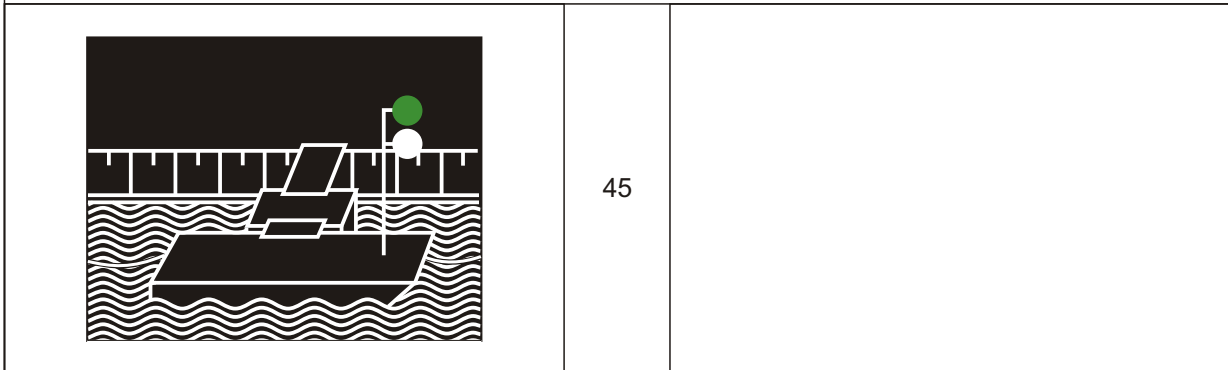
SIGNALISATION DE JOUR



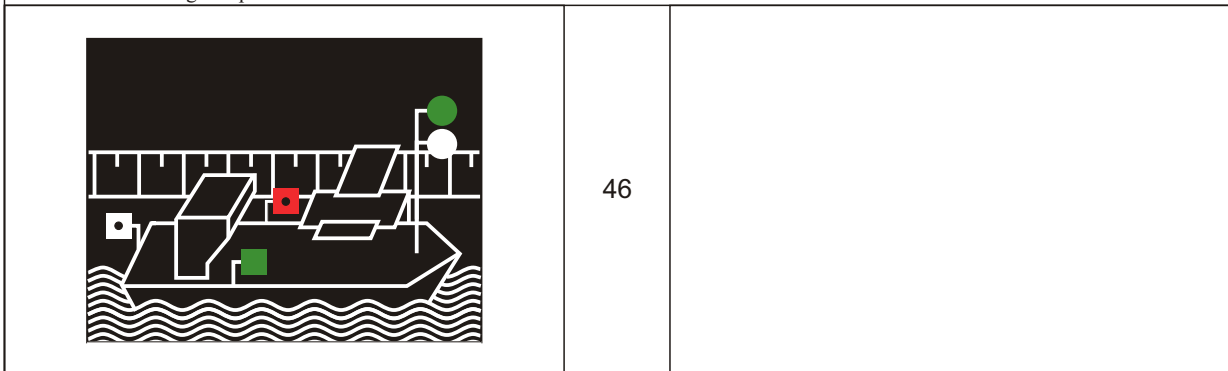
Art. 3.21 Bâtiments en stationnement effectuant certains transports de matières dangereuses : convois poussés



Art. 3.21 Bâtiments en stationnement effectuant certains transports de matières dangereuses : formations à couple



Art. 3.22 Bacs stationnant à leur débarcadère
ch. 1 : bacs ne navigant pas librement

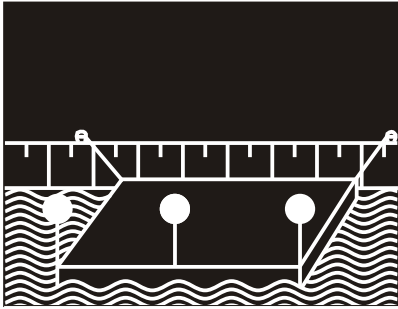


Art. 3.22 Bacs stationnant à leur débarcadère
ch. 2 : bacs navigant librement

SIGNALISATION DE NUIT

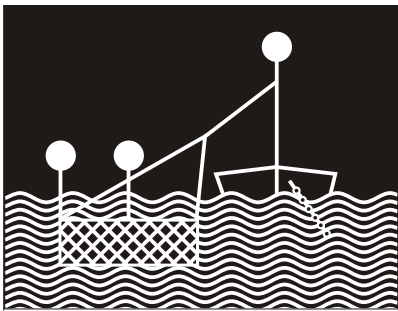
CROQUIS

SIGNALISATION DE JOUR



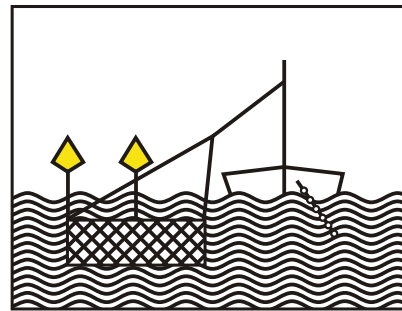
47

Art. 3.23 Matériels flottants, établissements flottants

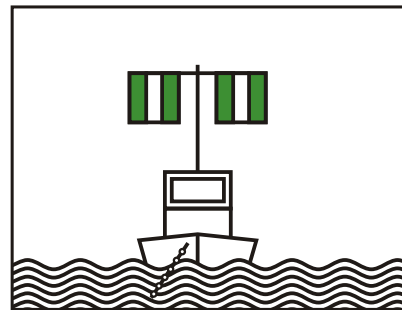


48

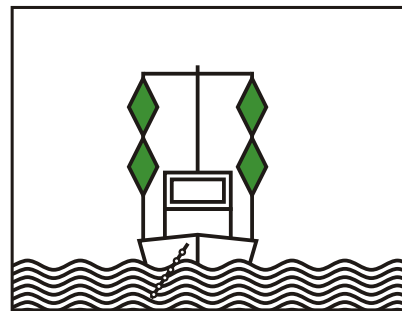
Art. 3.24 Bateaux de pêche stationnant avec filets ou perches



49a



49b

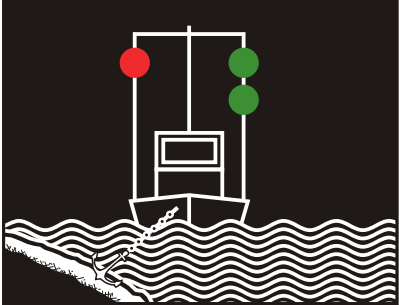
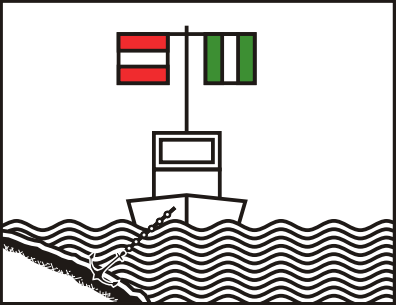
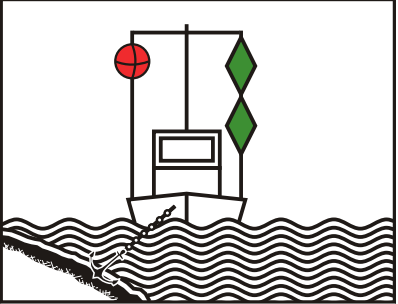
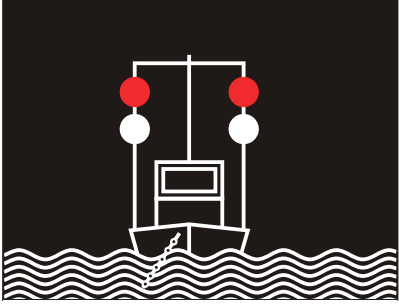
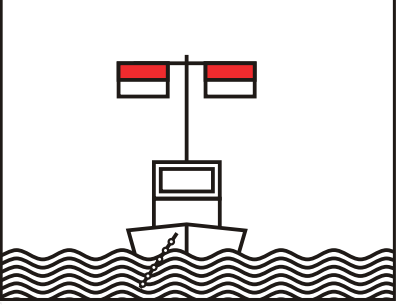
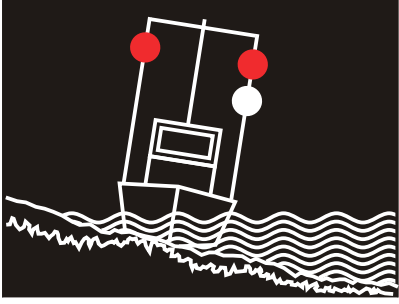
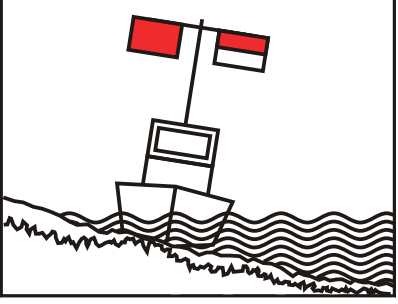


Art. 3.25 Engins flottants au travail et bâtiments échoués ou coulés
ch. 1, lettre a : passage libre des deux côtés

SIGNALISATION DE NUIT

CROQUIS

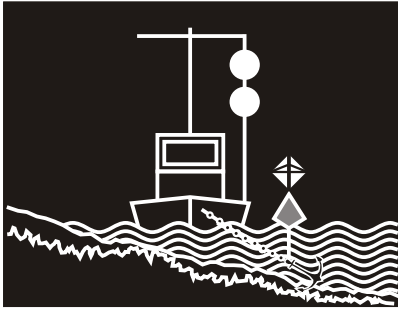
SIGNALISATION DE JOUR

	<p>50a</p>	
	<p>50b</p>	
<p>Art. 3.25 Engins flottants au travail et bâtiments échoués ou coulés ch. 1, lettres a et b : passage libre d'un côté</p>		
	<p>51</p>	
<p>Art. 3.25 Engins flottants au travail et bâtiments échoués ou coulés ch. 1, lettre c: protection contre les remous ; passage libre des deux côtés</p>		
	<p>52</p>	
<p>Art. 3.25 Engins flottants au travail et bâtiments échoués ou coulés ch. 2 : bâtiments échoués ou coulés ; passage libre d'un seul côté</p>		

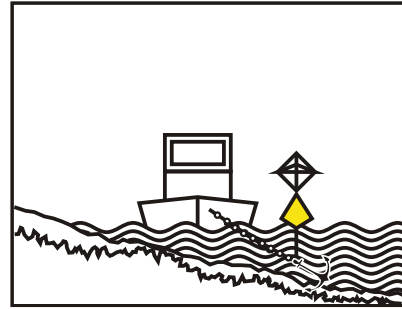
SIGNALISATION DE NUIT

CROQUIS

SIGNALISATION DE JOUR



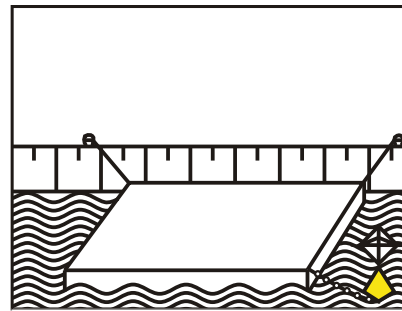
53



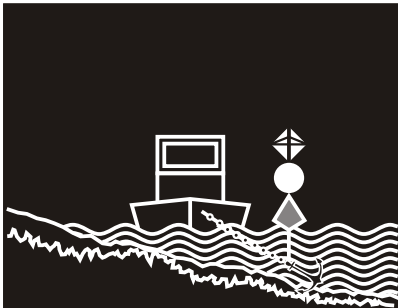
Art. 3.26 Bâtiments et matériels flottants dont les ancrs peuvent présenter un danger pour la navigation
ch. 1 et 3 : Bâtiments et ancrs



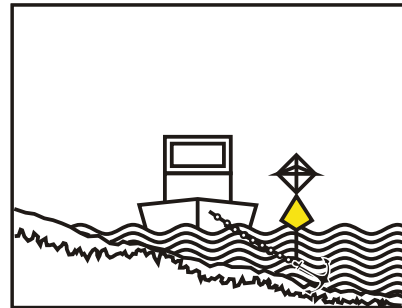
54



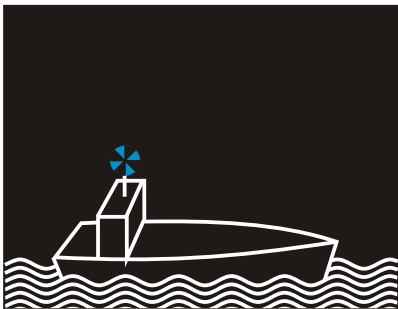
Art. 3.26 Bâtiments matériels flottants et établissements flottants dont les ancrs peuvent présenter un danger pour la navigation
ch. 2 et 3 : Matériels flottants, établissements flottants et leurs ancrs



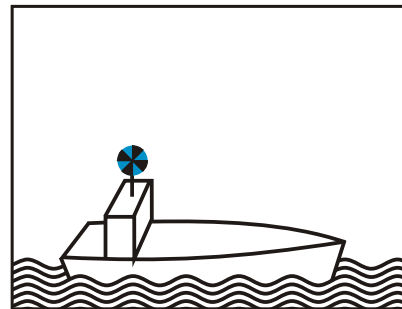
55



Art. 3.26 Bâtiments, matériels flottants et établissements flottants dont les ancrs peuvent présenter un danger pour la navigation
ch. 4 : ancrs des engins flottants



56

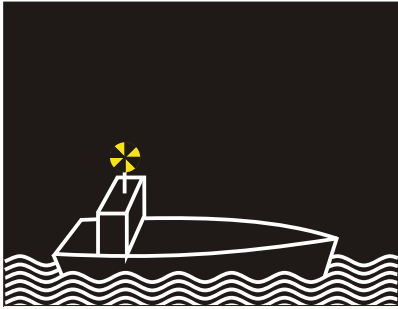


Art. 3.27 Bâtiments des autorités de contrôle

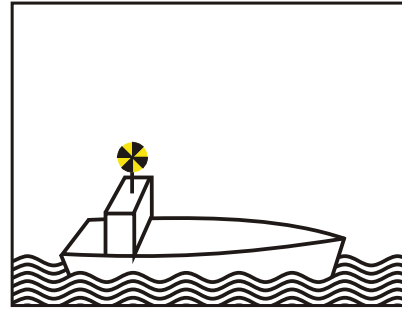
SIGNALISATION DE NUIT

CROQUIS

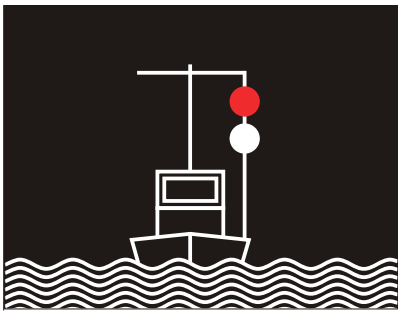
SIGNALISATION DE JOUR



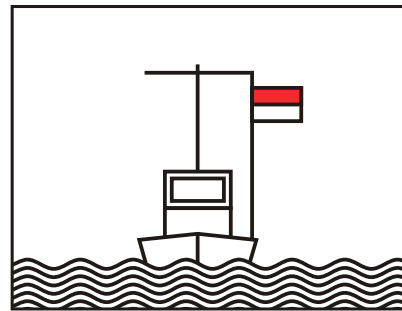
57



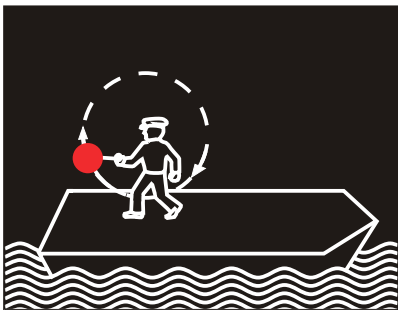
Art. 3.28 Bâtiments effectuant des travaux dans la voie navigable



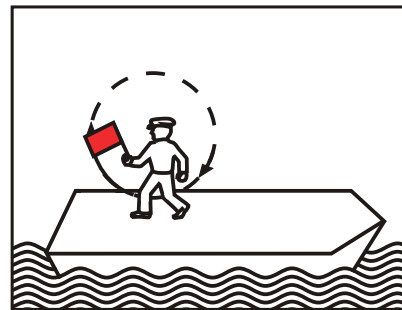
58



Art. 3.29 Protection contre les remous



59



Art. 3.30 Signaux de détresse



60

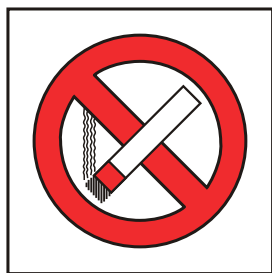


Art. 3.31 Interdiction d'accès à bord

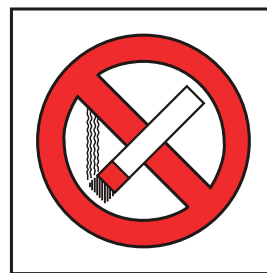
SIGNALISATION DE NUIT

CROQUIS

SIGNALISATION DE JOUR



61



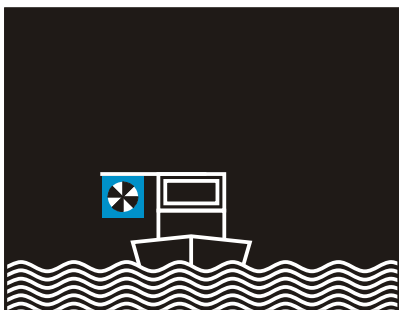
Art. 3.32 Interdiction de fumer, d'utiliser une lumière ou du feu non protégés.



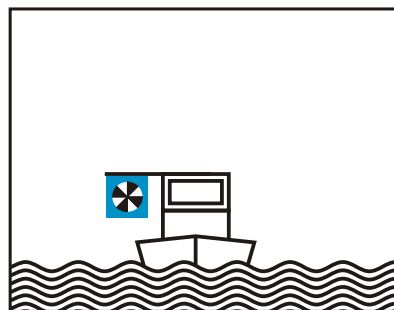
62



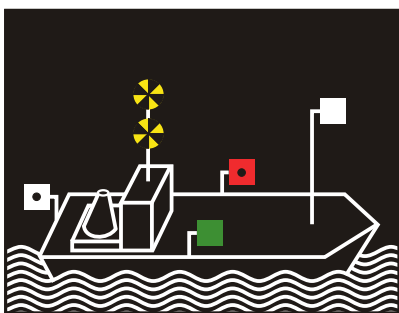
Art. 3.33 Interdiction de stationner côte à côte



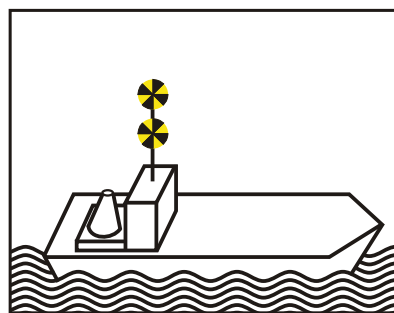
63



Art. 6.04 Croisement
ch. 3 : Croisement sur tribord.



64



Art. 3.08 Bâtiments motorisés navigant seuls
ch. 3 : Bateau rapide

SIGNAUX SONORES

Note préliminaire :

Les signaux sonores autres que les coups et volées de cloche et le signal de trois sons de tonalités différentes se suivant sans interruption sont constitués par l'émission d'un ou de plusieurs sons consécutifs ayant les caractéristiques suivantes :









- son bref, son d'une durée d'environ une seconde ;
- son prolongé, son d'une durée d'environ quatre secondes.

L'intervalle entre deux sons consécutifs est d'environ une seconde.

Toutefois, le signal "une série de sons très brefs" est constitué par une série d'au moins six sons d'une durée d'un quart de seconde environ chacun séparés par des pauses de même durée.

Une volée de cloche doit avoir une durée d'environ quatre secondes. Elle peut être remplacée par une série de coups de métal sur métal de même durée.

A. Signaux généraux

	1 son prolongé	"Attention"	
	1 son bref	"Je viens sur tribord"	
	2 sons brefs	"Je viens sur bâbord"	
	3 sons brefs	"Je bats en arrière"	
	4 sons brefs	"Je suis incapable de manoeuvrer"	
	Série de sons très brefs	"Danger imminent d'abordage"	
	Sons prolongés répétés		
	ou	"Signal de détresse"	Article 4.04, ch. 1
	Volées de cloche		

B. Signaux de croisement

Croisement prévu sur bâbord

cas normal :	■	1 son bref du montant	"Je veux croiser à bâbord"	Article 6.04, ch. 4
	■	1 son bref de l'avalant	"D'accord, croisez à bâbord"	Article 6.04, ch. 5
dérogation :	■ ■	2 sons brefs de l'avalant	"Pas d'accord, croisez à tribord"	Article 6.05, ch. 2
	■ ■	2 sons brefs du montant	"D'accord, je croiserai à tribord"	Article 6.05, ch. 3

Croisement prévu sur tribord

cas normal :	■ ■	2 sons brefs du montant	"Je veux croiser à tribord"	Article 6.04, ch. 4
	■ ■	2 sons brefs de l'avalant	"D'accord, croisez à tribord"	Article 6.04, ch. 5
dérogation :	■	1 son bref de l'avalant	"Pas d'accord, croisez à bâbord"	Article 6.05, ch. 2
	■	1 son bref du montant	"D'accord, je croiserai à bâbord"	Article 6.05, ch. 3

C. Signaux de dépassement


Dépassement prévu à bâbord du rattrapé

cas normal :	■ ■ ■ ■	2 sons prolongés suivis de 2 sons brefs du rattrapé	"Je veux dépasser à votre bâbord"	Article 6.10, ch. 2
		Aucun signal sonore du rattrapé	"D'accord, vous pouvez dépasser à mon bâbord"	Article 6.10, ch. 3
dérogation:	■ ■	2 sons brefs du rattrapé	"Pas d'accord, déterminez à mon tribord"	Article 6.10, ch. 4
	■	1 son bref du rattrapé	"D'accord, je passerai à votre tribord"	Article 6.10, ch. 4


Dépassement prévu à tribord du rattrapé


cas normal :	■ ■ ■	2 sons prolongés suivis d'un son bref du rattrapé	"Je veux dépasser à votre tribord"	Article 6.10, ch. 2
		Aucun signal sonore du rattrapé	"D'accord, vous pouvez dépasser à mon tribord"	Article 6.10, ch. 3
dérogation :	■	1 son bref du rattrapé	"Pas d'accord, déterminez à mon bâbord"	Article 6.10, ch. 4
	■ ■	2 sons brefs du rattrapé	"D'accord, je passerai à votre bâbord"	Article 6.10, ch. 4

Impossibilité de dépassement


 5 sons brefs du rattrapé "On ne peut me dépasser" Article 6.10, ch. 5


D. Signaux de virage


 1 son prolongé suivi d'un son bref "Je vais virer sur tribord" Article 6.13, ch. 2 et Article 6.16, ch. 2

 1 son prolongé suivi de 2 sons brefs "Je vais virer sur bâbord" Article 6.13, ch. 2 et Article 6.16, ch. 2

E. Signaux d'entrée et de sortie des ports et des voies affluentes

 3 sons prolongés suivi d'un son bref "Je vais me diriger sur tribord" Article 6.16, ch. 2

 3 sons prolongés suivis de 2 sons brefs "Je vais me diriger sur bâbord" Article 6.16, ch. 2

 3 sons prolongés "Je vais traverser" Article 6.16, ch. 2

F. (sans objet)

G. Signaux par temps bouché

a) bâtiment isolé et convoi faisant route, sauf avalant naviguant au radar


 1 son prolongé répété au moins chaque minute Article 6.32, ch. 4 et article 6.33


b) (sans objet)


c) avalant naviguant au radar

 à 3 reprises 3 sons de tonalités différentes se suivant sans interruption Article 6.32, ch. 3 et article 4.06, ch. 1.b)

d) bâtiment en stationnement

 1 volée de cloche répétée au moins chaque minute "Je stationne du côté gauche du chenal" Article 6.31, ch. 1.a)

 1 double volée de cloche répétée au moins chaque minute "Je stationne du côté droit du chenal" Article 6.31, ch. 1.b)

 1 triple volée de cloche répétée au moins chaque minute "Je stationne en position indéterminée" Article 6.31, ch. 1.c)

SIGNAUX DE LA VOIE NAVIGABLE

Note préliminaire :

1. Les signaux figurant à la section I ci-dessous peuvent être complétés ou explicités comme il est prévu à la section II.
2. Les panneaux peuvent, pour être mieux visibles, comporter un mince filet blanc suivant leur contour extérieur.

Section I - Signaux principaux

A. Signaux d'interdiction

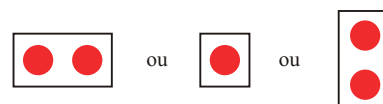
A.1 Interdiction de passer (signal général)

(voir article 3.25, chiffre 1, lettre b ; article 6.08, chiffre 2 ; article 6.16, chiffre 4 ; article 6.22, chiffre 1 ; article 6.22bis ; article 6.25, chiffre 1 ; article 6.27 chiffre 1 ; article 6.28bis ; article 9.02, chiffres 5 et 6 et article 10.01, chiffre 4, lettre c)

soit panneaux

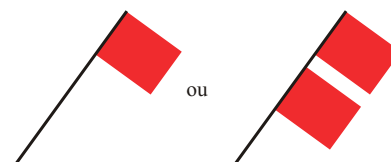


soit feux rouges



soit pavillons rouges.

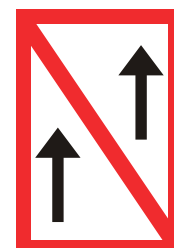
L'emploi de deux feux ou de deux pavillons superposés indique une interdiction prolongée.



A.1a Sections désaffectées ; interdiction de naviguer, à l'exception des menues embarcations non motorisées (voir article 6.22, ch. 2)



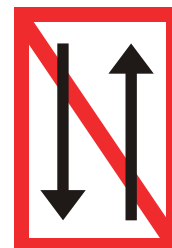
A.2 Interdiction de tout dépassement (voir article 6.11)



A.3 Interdiction de dépassement entre convois, et entre formations à couple
L'interdiction ne s'applique pas lorsque l'un au moins des convois est un convoi poussé dont les dimensions ne dépassent pas 110 m sur 12 m
(voir article 6.11)



A.4 Interdiction de croiser et de dépasser
(voir article 6.08, ch. 1)



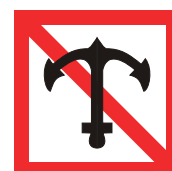
A.5 Interdiction de stationner du côté de la voie où le panneau est placé
(voir article 7.02, ch. 1, lettre c)



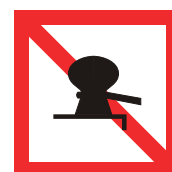
A.5.1 Interdiction de stationner sur le plan d'eau dont la largeur, comptée à partir du panneau, est indiquée en mètres sur celui-ci
(voir article 7.02, ch. 1, lettre l)



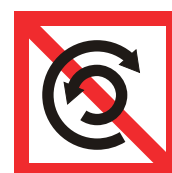
A.6 Interdiction d'ancrer et de faire traîner les ancres, câbles et chaînes du côté de la voie où le panneau est placé
(voir articles 6.18, ch. 2 et 7.03, ch. 1, lettre b)



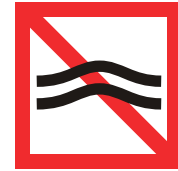
A.7 Interdiction de s'amarrer à la rive du côté où le panneau est placé
(voir article 7.04, ch. 1, lettre b)



A.8 Interdiction de virer
(voir article 6.13, ch. 4)



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



ou



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)



ou



A.12 (sans objet)

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

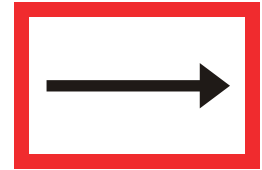


A.18 Interdiction de pratiquer la moto aquatique (waterscooter, jetski, etc.)



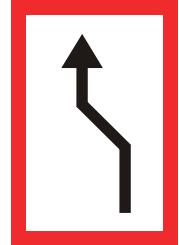
B. Signaux d'obligation

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

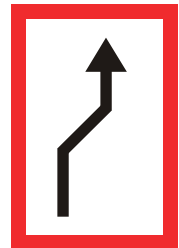


B.2

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

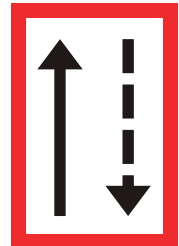


b) Obligation de se diriger vers le côté du chenal
se trouvant à tribord
(voir article 6.12)

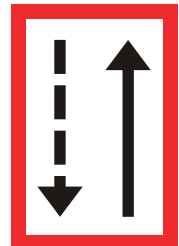


B.3

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

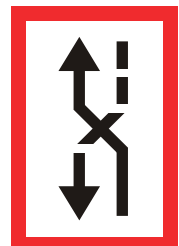


b) Obligation de tenir le côté du chenal
se trouvant à tribord
(voir article 6.12)

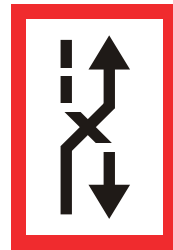


B.4

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



b) Obligation de croiser le chenal vers tribord
(voir article 6.12)



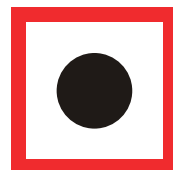
B.5 Obligation de s'arrêter dans certaines conditions
(voir article 6.28 ch. 1)



B.6 Obligation de ne pas dépasser la vitesse
indiquée (en km/heure)



B.7 Obligation de donner un signal sonore



B.8 Obligation d'observer une vigilance particulière
(voir article 6.08, ch. 2)



B.9

a) Obligation de s'assurer avant de s'engager sur la voie principale ou de la traverser, que la manoeuvre n'oblige pas les bâtiments naviguant sur cette voie à modifier leur route ou leur vitesse
(voir article 6.16, ch. 3)



b) comme précédemment



B.10 (sans objet)

B.11

- a) Obligation d'utiliser la radiotéléphonie
(voir article 4.05, chiffre 5)



- b) Obligation d'utiliser la radiotéléphonie sur la voie indiquée
(voir article 4.05, chiffre 5)
Exemple : voie 11



C. Signaux de restriction

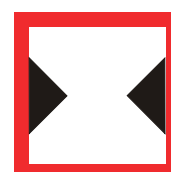
C.1 La profondeur d'eau est limitée



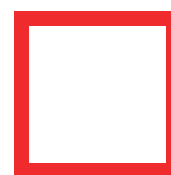
C.2 La hauteur libre au-dessus du plan d'eau est limitée



C.3 La largeur de la passe ou du chenal est limitée



C.4 Des restrictions sont imposées à la navigation ; elles figurent dans une cartouche sous le signal



C.5 Le chenal est éloigné de la rive droite (gauche); le nombre porté sur le panneau indique, en mètres, la distance comptée à partir du panneau, à laquelle les bâtiments doivent se tenir



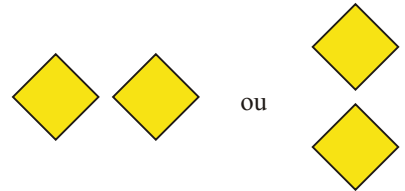
D. Signaux de recommandation

D.1 Passe recommandée

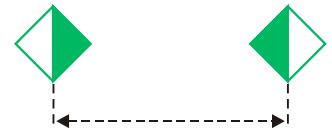
a) dans les deux sens
(voir article 6.25 ch. 2, lettre a)



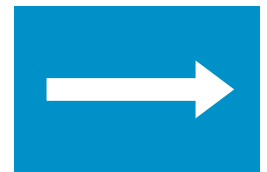
b) dans le seul sens indiqué
(le passage en sens inverse
étant interdit)
(voir article 6.25, ch. 2, lettre b)



D.2 Recommandation de se tenir
dans l'espace indiqué
(voir article 6.24, ch. 2, lettre b)



D.3 Recommandation de se diriger
dans le sens de la flèche

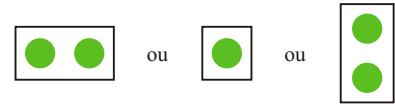


dans le sens du feu fixe vers
le feu rythmé (isophase)



E. Signaux d'indication

E.1 Autorisation de passer (signal général)
(voir article 3.25, chiffre 1, lettre a, article 6.08, chiffre 2,
article 6.27, chiffre 2, et article 6.28bis)



E.2 Croisement d'un câble électrique



E.3 (sans objet)

E.4 Bac ne naviguant pas librement



E.5 Autorisation de stationner du côté de la
voie où le panneau est placé
(voir article 7.05, ch. 1)



E.5.1 Autorisation de stationner sur le plan d'eau
dont la largeur, comptée à partir du panneau,
est indiquée en mètres sur celui-ci
(voir article 7.05, ch. 2)



E.5.2 Autorisation de stationner sur le plan d'eau
compris entre les deux distances qui,
comptées à partir du panneau sont indiquées
en mètres sur celui-ci
(voir article 7.05, ch. 3)



E.5.3 Nombre maximal de bâtiments autorisés à stationner bord à bord du côté de la voie où le panneau est placé (voir article 7.05, ch. 4)



E.5.4 Aire de stationnement réservée aux bâtiments de la navigation par poussage qui ne sont pas astreints à porter la signalisation visée à l'article 3.14 (voir article 7.06, ch. 1)



E.5.5 Aire de stationnement réservée aux bâtiments de la navigation par poussage qui sont astreints à porter la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 1 (voir article 7.06, ch. 1)



E.5.6 Aire de stationnement réservée aux bâtiments de la navigation par poussage astreints à porter la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 2 (voir article 7.06, ch. 1)



E.5.7 Aire de stationnement réservée aux bâtiments de la navigation par poussage astreints à porter la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 3 (voir article 7.06, ch. 1)



E.5.8 Aire de stationnement réservée aux bâtiments autres que ceux de la navigation par poussage qui ne sont pas astreints à porter la signalisation visée à l'article 3.14 (voir article 7.06, ch. 1)



E.5.9 Aire de stationnement réservée aux bâtiments autres que ceux de la navigation par poussage astreints à porter la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 1 (voir article 7.06, ch. 1)



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



E.5.11 Aire de stationnement réservée aux bâtiments autres que ceux de la navigation par poussage astreints à porter la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 3 (voir article 7.06, ch. 1)



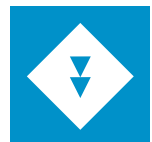
E.5.12 Aire de stationnement réservée à tous les bâtiments qui ne sont pas astreints à porter la signalisation visée à l'article 3.14 (voir article 7.06, ch. 1)



E.5.13 Aire de stationnement réservée à tous les bâtiments astreints à porter la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 1 (voir article 7.06, ch. 1)



E.5.14 Aire de stationnement réservée à tous les bâtiments astreints à porter la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 2 (voir article 7.06, ch. 1)



E.5.15 Aire de stationnement réservée à tous les bâtiments astreints à porter la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 3 (voir article 7.06, ch. 1)



E.6 Autorisation d'ancrer du côté de la voie où le panneau est placé (voir article 7.03, ch. 2)



E.7 Autorisation de s'amarrer à la rive du côté de la voie où le panneau est placé
(voir article 7.04, ch. 2)



E.8 Indication d'une aire de virage
(voir articles 6.13 et 7.02, ch. 1, lettre i)



E.9

a) Les voies rencontrées sont considérées comme affluentes de la voie suivie (voir article 6.16, ch. 1)



b) comme précédemment

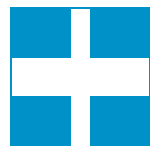


c) comme précédemment



E.10

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



b) comme précédemment



E.11 Fin d'une interdiction ou d'une obligation valable pour un seul sens de navigation ou fin d'une restriction



E.12 (sans objet)

E.13 Poste d'eau potable



E.14 Poste téléphonique



E.15 (sans objet)

E.16 (sans objet)

E.17 Autorisation de pratiquer le ski nautique



E.18 Autorisé aux bâtiments à voile



E.19 Autorisé aux bâtiments qui ne sont ni motorisés ni à voile



E.20 Autorisation de pratiquer la planche à voile



E.21 Service radiotéléphonique d'informations nautiques
exemple : voie 18



E.22 Autorisation de pratiquer la moto aquatique (waterscooter, jetski, etc.).



E.23 Marques de crues
(voir article 10.01)

Marque I
niveau de référence



Marque II
niveau de référence



Les marques sont inscrites en couleur claire sur fond sombre
ou en couleur sombre sur fond clair.

SECTION II

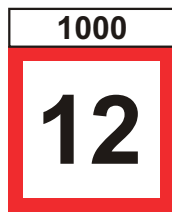
PANNEAUX, CARTOUCHES, FLECHES OU INSCRIPTIONS ADDITIONNELLS

Les signaux de la section I peuvent être complétés par des panneaux, cartouches, flèches ou inscriptions additionnels.

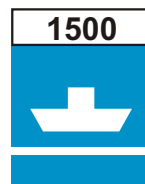
1. Cartouches indiquant la distance à laquelle intervient la prescription ou la particularité indiquée par le signal principal.

Les cartouches sont placés au-dessus du signal principal.

Exemples :



Obligation de ne pas dépasser 12 km/h à 1000 m

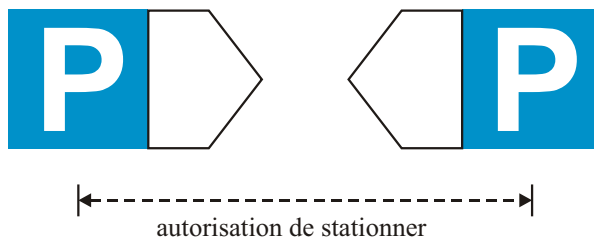


Bac ne navigant pas librement à 1500 m

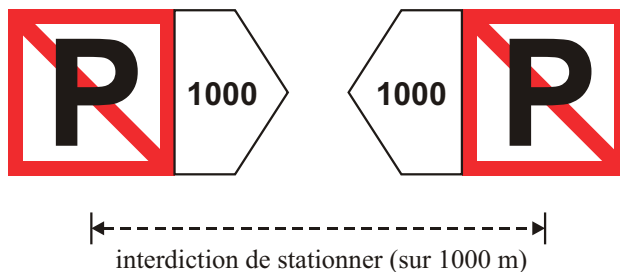
2. Flèches indiquant la direction du secteur auquel s'applique le signal principal.

Exemples :

a)



b)

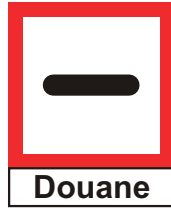


- c) Interdiction d'entrer dans un port ou une voie affluente, situés dans la direction indiquée : feu rouge A.1 et flèche lumineuse (voir article 6.16, ch. 4)



3. Cartouches comportant des explications ou indications complémentaires. Ces cartouches sont placés en-dessous du signal principal.

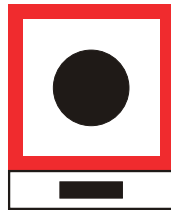
Exemples :



Arrêt pour la douane



Attention : Bac



Donnez un son prolongé



Rade
(voir article 14.01, ch. 1)

BALISAGE DE LA VOIE NAVIGABLE

I. GENERALITES

1. Balises

Sur le Rhin, la voie navigable, le chenal ainsi que les points dangereux et les obstacles ne sont pas constamment balisés.

Les balises flottantes utilisées sont ancrées à 5 m environ en dehors des limites qu'elles indiquent.

Les épis et les bancs médians peuvent être balisés à l'aide de balises flottantes ou fixes. Celles-ci sont placées en général aux extrémités des épis et des bancs médians ou devant ceux-ci.

Il faut se tenir à une distance suffisante des balises pour ne pas courir le risque de s'échouer ou de heurter un obstacle.

2. Définitions

- Chenal : partie de la voie navigable dans laquelle des largeurs et des mouillages déterminés sont entretenus autant que possible pour la navigation.
- Côté droit/côté gauche : les désignations "côté droit", "côté gauche" de la voie navigable ou du chenal s'entendent pour un observateur tourné vers l'aval.
- Feu : feu caractéristique servant au balisage.
- Feu fixe : feu donnant une lumière ininterrompue dont l'intensité et la couleur restent constantes.
- Feu rythmé : feu donnant une lumière à interruptions régulières mais dont l'intensité et la couleur restent constantes.

Les feux rythmés suivants sont utilisés

- feu à occultations régulières



ou

- à occultations groupées



- feu isophase

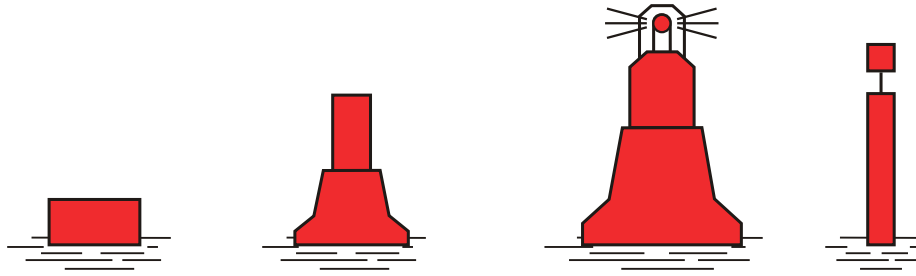


- Feu scintillant



II. BALISAGE DU CHENAL

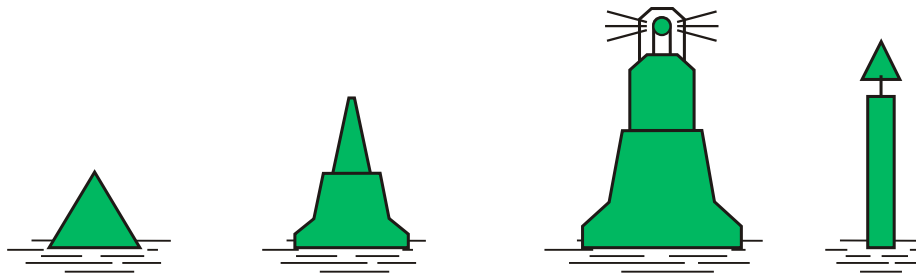
1. Côté droit



Couleur : rouge
Forme : bouée cylindrique (également bouée lumineuse), espars
voyant (le cas échéant) : cylindre rouge
feu (le cas échéant) : feu rouge rythmé
(en général avec réflecteur radar)

Fig. 1

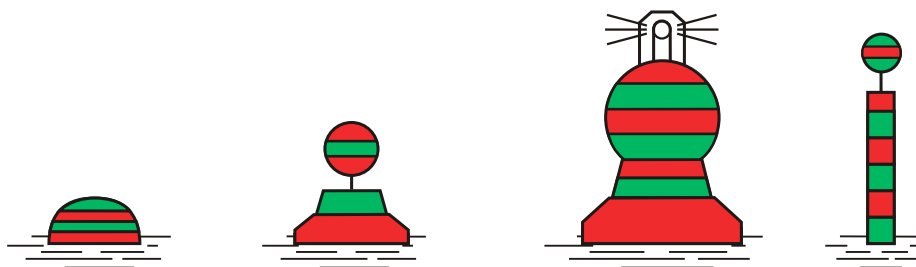
2. Côté gauche



Couleur: vert
Forme : bouée conique (également bouée lumineuse), espars
voyant (le cas échéant) : cône vert, pointe en haut
feu (le cas échéant): feu vert rythmé
(en général avec réflecteur radar)

Fig. 2

3. Bifurcation



Couleur : à bandes horizontales rouges et vertes
Forme : bouée sphérique (également bouée lumineuse), espars
voyant (le cas échéant) : ballon à bandes horizontales rouges et vertes
feu (le cas échéant) : feu blanc scintillant ou isophasé
(en général avec réflecteur radar)

Fig. 3

4. Exemple d'application (fig. 1 à 3)

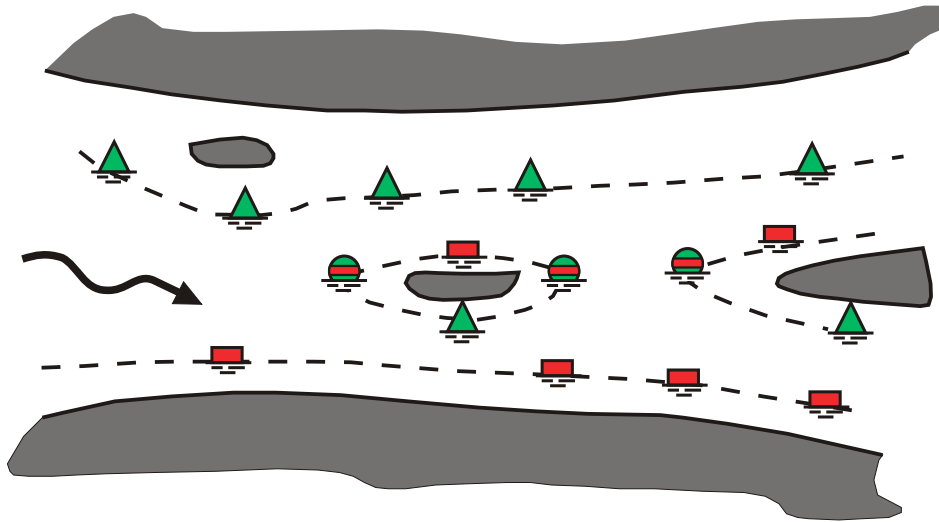


Fig. 4

III. BALISAGE DE LA VOIE NAVIGABLE ET DES OBSTACLES DANS OU A LA VOIE NAVIGABLE

A. Balises fixes

1. Côté droit

Couleur : rouge
Forme : poteau avec voyant
voyant : cône rouge - pointe en bas
feu (le cas échéant) : feu rouge rythmé



Fig. 5

2. Côté gauche

Couleur : vert
Forme : poteau avec voyant
voyant : cône vert - pointe en haut
feu (le cas échéant) : feu vert rythmé



Fig. 6

3. Bifurcation

Couleur : rouge-vert
Forme : poteau avec voyant
voyant : cône rouge - pointe en bas au-dessus d'un cône vert - pointe en haut
feu (le cas échéant) : feu blanc scintillant ou isophasé



Fig. 7

4. Dérivations, embouchures et entrées de ports

Aux abords de dérivations, d'embouchures et d'entrées de ports, les protections de berges des 2 côtés de la voie navigable peuvent être signalées jusqu'à la pointe du môle de séparation par les balises fixes visées aux points 1. et 2., figures 5 et 6. La navigation entrant dans le port est considérée comme montante.

B. Balises flottantes

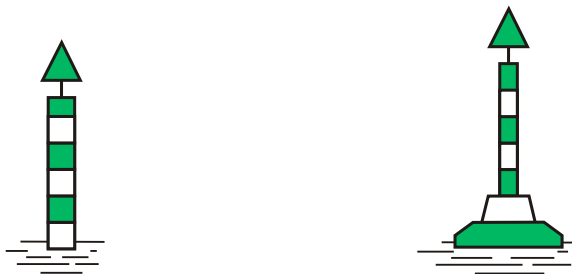
1. Côté droit



Couleur : bandes horizontales rouges et blanches
Forme : bouée-espars (également bouée lumineuse), espars
voyant : cylindre rouge
feu (le cas échéant) : feu rouge rythmé
(en général avec réflecteur radar)

Fig. 8

2. Côté gauche



Couleur : bandes vertes et blanches
Forme : bouée-espars (également bouée lumineuse), espars
voyant : cône vert - pointe en haut
feu (le cas échéant) : feu vert rythmé
(en général avec réflecteur radar)

Fig. 9

C. Exemple d'application du balisage conformément aux croquis 5 à 9 pour une voie navigable avec dérivation, embouchure et entrée de port

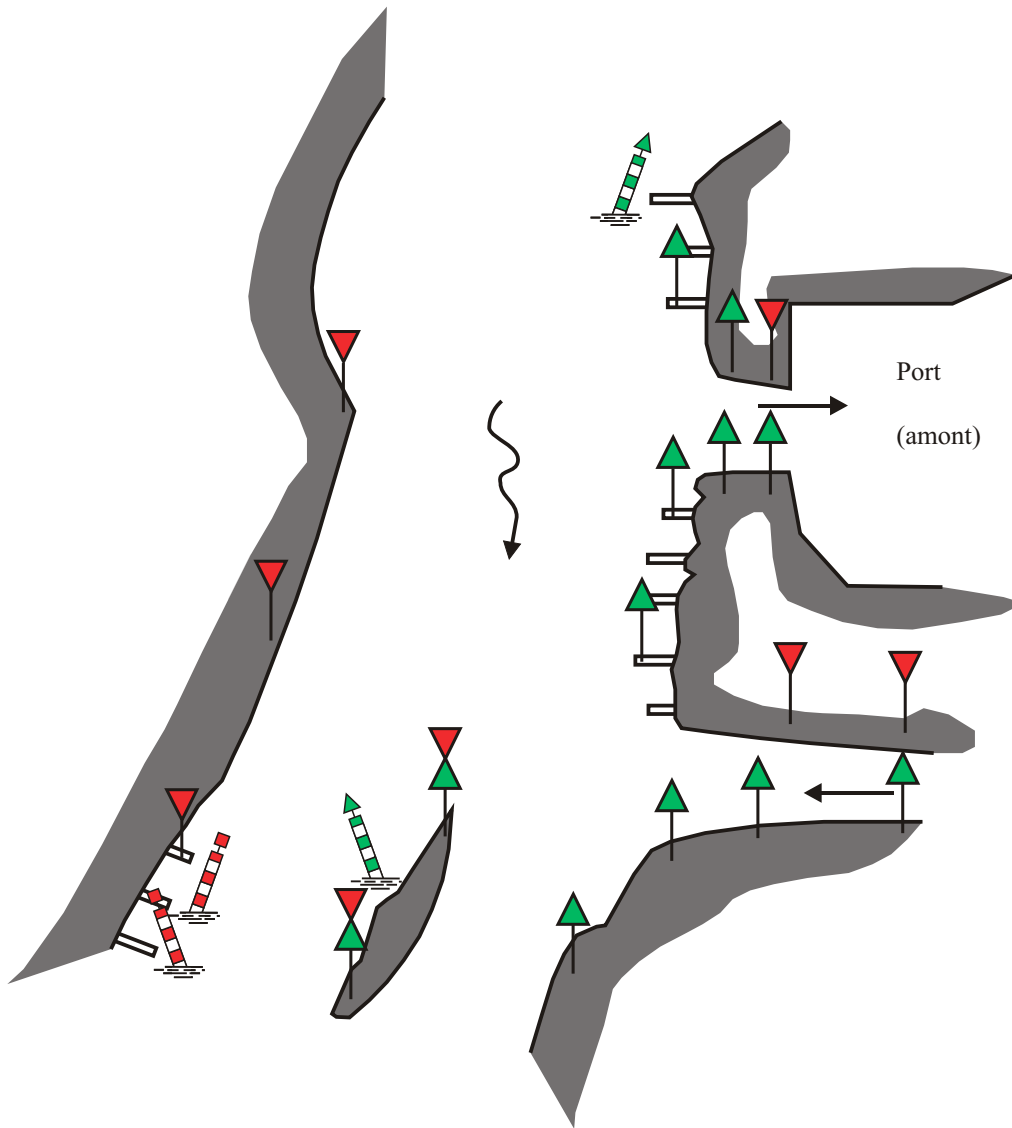


Fig. 10

IV AUTRES POSSIBILITES DE BALISAGE DES POINTS DANGEREUX ET DES OBSTACLES DANS LA VOIE NAVIGABLE

1. Passage autorisé du côté libre sans réduction de la vitesse







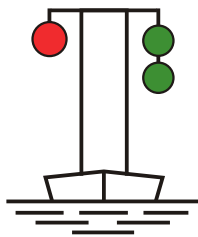
de nuit	de jour
Côté interdit	Côté interdit
 un feu rouge	 signal d'interdiction A.1 ou  un ballon rouge
Côté libre	Côté libre
 deux feux verts superposés	 signal d'autorisation E.1 ou  2 bicônes verts superposés

Fig. 11

Exemple :
de nuit



de jour

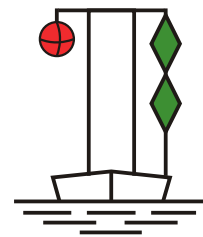
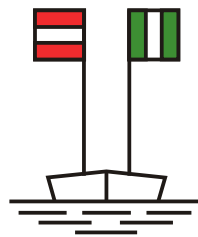


Fig. 12

2. Passage autorisé du côté libre à vitesse réduite (éviter de causer des remous)





de nuit	de jour
Côté interdit	Côté interdit
 un feu rouge	 un pavillon rouge ou panneau rouge
Côté libre	Côté libre
 un feu rouge au-dessus d'un feu blanc	 un pavillon ou panneau rouge au-dessus d'un pavillon ou panneau blanc

Fig. 13

Exemple :

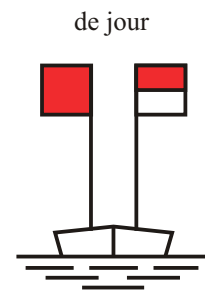
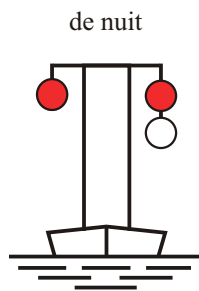


Fig. 14

V. BALISAGE SUPPLEMENTAIRE POUR LA NAVIGATION AU RADAR (si nécessaire)

A. Balisage des cibles de radar

1. Flotteurs jaunes avec réflecteurs radar

(par exemple : placés à l'amont et à l'aval des piles)

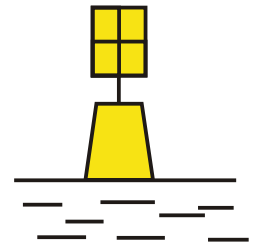
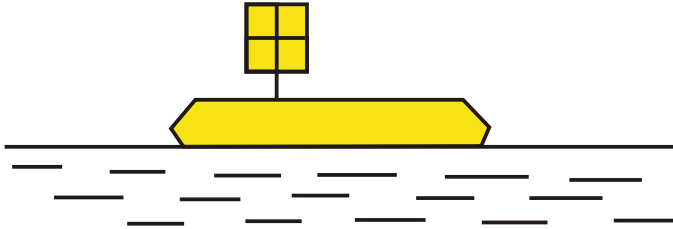


Fig. 15

2. Perche avec réflecteur radar à l'amont et à l'aval des piles de pont

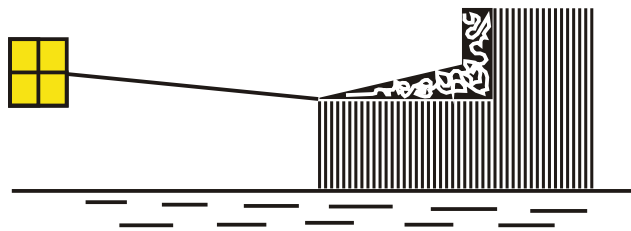


Fig. 16

B. Balisage des lignes aériennes

1. Réflecteurs radar fixés sur la ligne aérienne

(donnant comme image radar une série de points pour identifier la ligne aérienne)

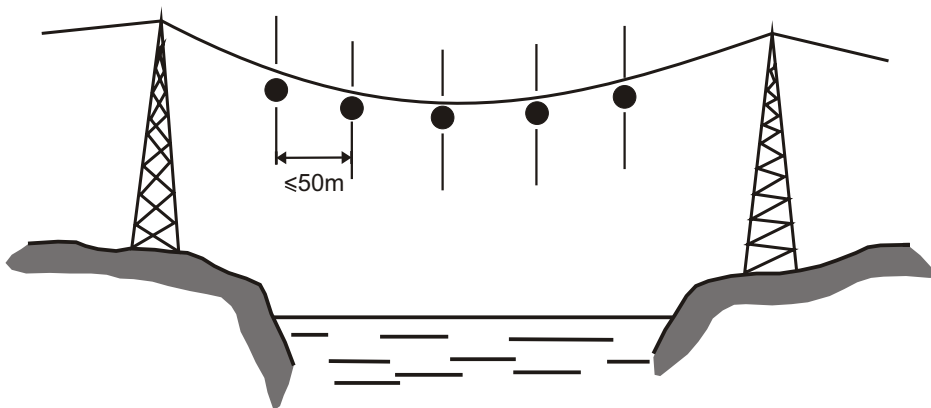


Fig. 17

2. Réflecteurs radar placés sur des flotteurs jaunes disposés par paire près de chaque rive

(chaque paire donnant comme image radar 2 points l'un à côté de l'autre pour identifier la ligne aérienne)

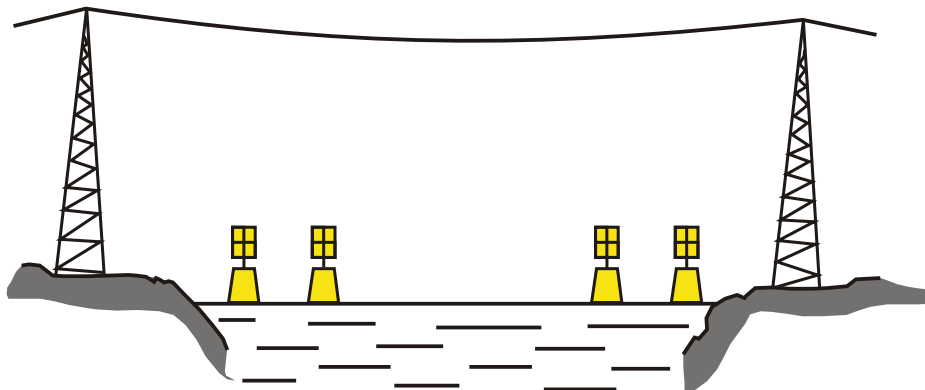


Fig. 18

MODELE DE CARNET DE CONTROLE DES HUILES USEES

(Article 15.05)

MUSTER FÜR DAS ÖLKONTROLLBUCH

(§ 15.05)

MODEL VAN HET OLIE AFGIFTEBOEKJE

(Artikel 15.05)

CARNET DE CONTRÔLE DES HUILES USEES

ÖLKONTROLLBUCH

OLIE-AFGIFTEBOEKJE

Etablissement des carnets de contrôle des huiles usées

Le premier carnet de contrôle des huiles usées établi sur la page 1 sous le numéro d'ordre 1 n'est délivré que par l'autorité ayant établi au bateau le certificat de visite. Cette autorité appose également les indications prévues sur la page 1.

Tous les carnets suivants numérotés dans l'ordre seront établis par une autorité compétente locale, mais ne doivent être remis que contre présentation du carnet précédent. Le carnet précédent doit porter la mention indélébile "non valable" et est rendu au conducteur. Il doit être conservé à bord durant six mois après la dernière inscription.

Ausstellung der Ölkontrollbücher

Das erste Ölkontrollbuch, versehen auf Seite 1 mit der laufenden Nummer 1, wird nur von der Behörde ausgestellt, die dem Schiff das Schiffsattest erteilt hat. Sie trägt auch die auf Seite 1 vorgesehenen Angaben ein.

Alle nachfolgenden Ölkontrollbücher werden von einer örtlich zuständigen Behörde mit der Folgenummer numeriert und ausgegeben, dürfen jedoch nur gegen Vorlage des vorangegangenen Ölkontrollbuches ausgehändigt werden. Das vorangegangene Ölkontrollbuch wird unaustilgbar "ungültig" gekennzeichnet und dem Schiffsführer zurückgegeben. Es ist während 6 Monaten nach der letzten Eintragung an Bord aufzubewahren.

Afgifte van het olie-afgifteboekje

Het eerste olie-afgifteboekje, daartoe op bladzijde 1 voorzien van het volgnummer 1, wordt slechts afgegeven door de autoriteit die het Certificaat van Onderzoek heeft afgegeven. Deze autoriteit vult tevens de gegevens op bladzijde 1 in.

Alle volgende olie-afgifteboekjes worden door een plaatselijk bevoegde autoriteit afgegeven nadat deze daarop het aansluitende volgnummer heeft aangebracht. Ieder volgend olie-afgifteboekje mag echter slechts na overleggen van het vorige boekje worden afgegeven. Het vorige boekje wordt, nadat het op onuitwisbare wijze als "ongeldig" is gemerkt, aan de schipper teruggegeven. Het dient gedurende 6 maanden na de laatste vermelding van een afgifte aan boord te worden bewaard.

1. Déchets acceptés survenant lors de l'exploitation du bateau :
Akzeptierte Schiffsbetriebsabfälle:
Ingenomen scheepsbedrijfsafval:

1.1	Huiles usées/Altöl/afgewerkte olie	.....	l
1.2	Eau de fond de cale/Bilgenwasser/Bilgewater de/aus/van:		
	Salle de machine arrière/Maschinenraum hinten/machinekamer achter	.....	l
	Salle de machine avant/Maschinenraum vorne/machinekamer voor	.....	l
	Autres/Andere/overige	.....	l
1.3	Autres déchets huileux ou graisseux/Andere öl- oder fetthaltige Abfälle/Overig oliehoudend afval p.e./z.B./bv.:		
	Chiffons usés/Altappen/gebruikte poetslappen	.....	kg
	Graisses usées/Altfett/gebruikt vet	.....	kg
	Filtres usés/Altfilter/gebruikte filters	.....	pièces/Stck/Stk
1.4	Autres déchets/anderweitige Abfälle/overig afval p.e./z.B./bv.: ²⁾		
	réipients/Gebinde/verpakkingen	unité/Anzahl/aantal	.....
	diluants usagés/gebrauchte Lösungsmittel/gebruikte oplosmiddelen	.....	1) 2)
	autres/Andere/overige	.....
		
		

2. Notes/Bemerkungen/Opmerkingen:

2.1	Produits refusés/Nicht akzeptierte Abfälle/niet geaccepteerde producten	.....
		
		
2.2	Autres remarques/Andere Bemerkungen/andere opmerkingen:		
		
		

Lieu
Ort
Plaats

Date
Datum
Datum

Cachet et signature de la station de réception
Stempel und Unterschrift der Annahmestelle
Handtekening en stempel van het ontvangstinrichting

1 Quantités estimées/Mengen geschätzt/Hoeveelheden geschat
2 Toutes les stations de réception ne sont pas obligées ou autorisées de recevoir ces déchets/Nicht alle Annahmestellen sind verpflichtet oder berechtigt, diese Abfälle abzunehmen/Niet alle ontvangstinrichtingen zijn verplicht of gerechtigd dit afval in te nemen.