

# MODIFICATION du RÈGLEMENT DE POLICE en vigueur à partir du 1.12.2025

## Amendements au Règlement de police pour la navigation du Rhin (Résolutions 2024-II-10 à 2024-II-12)

Le Secrétariat prie de modifier la version du Règlement de police (recueil à feuilles mobiles) comme suit :

	Retirer	Insérer
1.	page de garde	page de garde
2.	3 - 3 : 1	3 - 3 : 1
3.	5 - 8	5 - 8
4.	13 / 14	13 / 14
5.	14 : 1 / 14 : 2	14 : 1 / 14 : 2
6.	35 / 36	35 / 36
7.	47 / 48	47 / 48
8.	53 / 54	53 / 54
9.	59 / 60	59 / 60
10.	65 / 66	65 / 66
11.	73 - 76	73 - 76
12.	83 / 84	83 / 84
13.	Annexe 13, 1 / 2	Annexe 13, 1 / 2
14.	Annexe 13, 7 - 10	Annexe 13, 7 - 9





# RÈGLEMENT DE POLICE POUR LA NAVIGATION DU RHIN (RPNR)

---

**ÉTAT  
1<sup>ER</sup> DÉCEMBRE 2025**



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

**(RPNR)**

**1995**

**ÉTAT 1<sup>ER</sup> DÉCEMBRE 2025**



- ab)<sup>1</sup> "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 multicoques) lorsque ceci figure dans son certificat de visite ou son certificat reconnu équivalent conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin ;
- ac)<sup>2</sup> "appareil AIS Intérieur" un appareil qui est installé à bord d'un bâtiment et qui est utilisé au sens des dispositions de la partie II de l'ES-RIS ;
- ad)<sup>3</sup> "système de GNL" ensemble des éléments du bâtiment qui peuvent contenir du gaz naturel liquéfié (GNL) ou du gaz naturel, telles que les moteurs, les réservoirs à combustible et les tuyauteries d'avitaillement ;
- ae)<sup>3</sup> "zone d'avitaillement" la zone située dans un rayon de 20 m autour de la prise de raccordement pour l'avitaillement ;
- af)<sup>3</sup> "gaz naturel liquéfié (GNL)" un gaz naturel qui a été liquéfié en le refroidissant à une température de - 161 °C ;
- ag)<sup>4</sup> "citerne fixe" une citerne liée au bateau, les parois de la citerne pouvant être constituées soit par la coque elle-même, soit par une enveloppe indépendante de la coque ;
- ah)<sup>5</sup> "ES-TRIN" standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure, dans son édition 2023/1<sup>6</sup>. Pour l'application de l'ES-TRIN, un État membre doit être compris comme un des États riverains du Rhin ou la Belgique ;
- ai)<sup>2</sup> "ES-RIS" standard européen pour les services d'information fluviale, dans son édition 2023/1. Pour l'application de l'ES-RIS, un État membre doit être compris comme un des États riverains du Rhin ou la Belgique.

## Article 1.02

### *Conducteur*

1.<sup>7</sup>Tout bâtiment ainsi que tout matériel flottant doit être placé sous l'autorité d'une personne ayant l'aptitude nécessaire à cet effet. Cette personne est appelée ci-après "conducteur".

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

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

2. Tout convoi doit être également placé sous l'autorité d'un conducteur ayant l'aptitude nécessaire à cet effet.

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

<sup>1</sup> La lettre ab) a été adoptée définitivement (Résolution 2024-II-12).

<sup>2</sup> Les lettres ac) et ai) ont été adoptées définitivement (Résolution 2022-II-13).

<sup>3</sup> Les lettres ad) à af) ont été adoptées définitivement (Résolution 2018-I-9).

<sup>4</sup> La lettre ag) a été adoptée définitivement (Résolution 2017-I-11).

<sup>5</sup> La lettre ah) a été adoptée définitivement (Résolution 2022-II-15).

<sup>6</sup> Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN), édition 2023/1, adopté par le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) dans sa résolution 2022-II-1 du 13 octobre 2022.

<sup>7</sup> Le chiffre 1 a été adopté définitivement (Résolution 2022-II-14).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **Article 1.03**

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

1. Les membres de l'équipage doivent exécuter les ordres qui leur sont donnés par le conducteur dans le cadre de sa responsabilité. Ils doivent contribuer à l'observation des prescriptions du présent règlement.

2. Toute autre personne se trouvant à bord est tenue de se conformer aux ordres qui lui sont donnés par le conducteur dans l'intérêt de la sécurité de la navigation ou de l'ordre à bord.

3. Les membres de l'équipage et les autres personnes se trouvant à bord qui déterminent temporairement eux-mêmes la route et la vitesse du bâtiment sont également responsables dans cette mesure de l'observation des prescriptions du présent règlement.

3.<sup>1</sup> Par dérogation à la première phrase du chiffre 2, la vue dégagée peut être restreinte jusqu'à 500 m à l'avant de la proue en cas d'utilisation simultanée du radar et d'installations vidéo si :

- a) ces moyens auxiliaires assurent une vue de 350 m à 500 m à l'avant de la proue,
- b) les exigences de l'article 6.32, chiffre 1, sont respectées,
- c) les antennes radar et les caméras sont installées à la proue des bateaux,
- d) ces moyens auxiliaires sont reconnus comme appropriés conformément à l'article 7.02 de l'ES-TRIN.

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

5.<sup>1</sup> La stabilité des bâtiments transportant des conteneurs doit être assurée à tout moment. Le conducteur doit prouver qu'un contrôle de la stabilité a été effectué avant le début du chargement et du déchargement ainsi qu'avant le début du voyage.

Le contrôle de la stabilité peut être effectué manuellement ou au moyen d'un instrument de chargement. Le résultat du contrôle de la stabilité et le plan de chargement actuel doivent être conservés à bord et doivent pouvoir être rendus lisibles à tout moment.

Les bâtiments doivent en outre conserver à bord les documents relatifs à la stabilité visés à l'article 27.01 de l'ES-TRIN.

Un contrôle de la stabilité n'est pas nécessaire pour les bâtiments transportant des conteneurs, si le bâtiment peut être chargé dans sa largeur :

- a) de trois rangées de conteneurs au maximum et s'il n'est chargé que d'une couche de conteneurs à partir du plancher de la cale ; ou
- b) de quatre rangées de conteneurs ou plus et s'il est chargé exclusivement de conteneurs en deux couches au maximum à partir du plancher de la cale.

6.<sup>1</sup> Les bâtiments destinés au transport de passagers ne doivent pas avoir à bord un nombre de passagers supérieur à celui autorisé par les autorités compétentes.

Sans préjudice de la prescription ci-dessus, le nombre de personnes à bord de bateaux rapides en route ne doit pas être supérieur au nombre de sièges disponibles.

## Article 1.08

### *Construction, gréement et équipages des bâtiments*

1. Les bâtiments doivent être construits et grésés de manière à assurer la sécurité des personnes se trouvant à bord et celle de la navigation et de manière à pouvoir satisfaire aux obligations du présent règlement.

2. Tous les bâtiments doivent avoir un équipage suffisamment nombreux et qualifié pour assurer la sécurité des personnes se trouvant à bord et celle de la navigation.

3.<sup>2</sup> Ces conditions sont considérées comme satisfaites lorsque le bâtiment est muni d'un certificat de visite ou d'un certificat reconnu équivalent conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin et que sa construction et son gréement répondent aux énonciations de ce certificat, et que son équipage et son mode d'exploitation sont conformes aux prescriptions du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin.

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

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

<sup>2</sup> Les chiffres 3 et 4 ont été adoptés définitivement (Résolution 2024-II-12).

- 5.<sup>1</sup> Si les garde-corps exigés à l'article 14.02, chiffre 4, de l'ES-TRIN sont escamotables ou peuvent être retirés, ils ne peuvent être escamotés ou retirés partiellement que lorsque le bâtiment est en stationnement et uniquement dans les situations d'exploitation suivantes :
- a) pour embarquer et débarquer aux points prévus à cet effet,
  - b) lors de l'utilisation du mât de charge dans son rayon d'action,
  - c) lors de l'amarrage et du largage des amarres dans la zone des bollards,
  - d) lorsque les bâtiments sont stationnés contre des berges verticales, du côté de la berge, s'il n'existe aucun danger de chute,
  - e) lorsque les bâtiments sont stationnés bord à bord, aux points de contact entre les deux bâtiments, s'il n'existe aucun danger de chute, ou
  - f) lorsque les opérations de chargement et de déchargement ou la construction sont entravées de manière excessive.

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

- 6.<sup>1</sup> Les membres de l'équipage et les autres personnes à bord doivent porter les gilets de sauvetage visés à l'article 13.08, chiffre 2, de l'ES-TRIN
- a) pour embarquer et débarquer, dès lors qu'il existe un risque de chute dans l'eau,
  - b) lors du séjour dans le canot de service,
  - c) lors de travaux hors bord, ou
  - d) lors du séjour et du travail sur le pont et le plat-bord, si les bastingages n'atteignent pas une hauteur d'au moins 90 cm ou si les garde-corps visés au chiffre 5 ne sont pas en place d'une extrémité à l'autre.

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

## Article 1.09

### *Tenue de la barre*

1. A bord de tout bâtiment faisant route, la barre doit être tenue par au moins une personne qualifiée ayant atteint 16 ans.
  2. La condition d'âge ne s'applique pas dans le cas des menues embarcations non munies de moyens mécaniques de propulsion.
  3. Afin d'assurer la bonne conduite du bâtiment, l'homme de barre doit être en mesure de recevoir et de donner toutes les informations et tous les ordres qui arrivent à la timonerie ou partent de celle-ci. En particulier, il doit être en mesure d'entendre les signaux sonores et avoir une vue suffisamment dégagée dans toutes les directions.
  4. Lorsque des circonstances particulières l'exigent, une vigie ou un poste d'écoute doit être placé pour renseigner l'homme de barre.
- 5.<sup>2</sup>À bord de tout bateau rapide faisant route, la barre doit être tenue par une personne titulaire d'un certificat de qualification de conducteur valable en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, d'une autorisation spécifique pour la navigation au radar et le cas échéant d'une autorisation spécifique requise pour la navigation sur les sections du Rhin qui ont été recensées comme présentant des risques spécifiques.

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

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

Une seconde personne, également titulaire d'un certificat de qualification de conducteur et des autorisations spécifiques nécessaires susmentionnées, doit se trouver dans la timonerie, sauf pendant l'accostage et l'appareillage, ainsi que dans les écluses et leurs avant-ports.

### **Article 1.10<sup>1</sup>**

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

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

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

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

1.<sup>3</sup>Par dérogation à l'article 1.10, les documents visés à l'annexe 13, aux chiffres 1.1, 1.2 et 1.3 du présent règlement ne doivent pas obligatoirement se trouver à bord des barge de poussage sur lesquelles est apposée une plaque métallique selon le modèle ci-dessous :

NUMÉRO EUROPÉEN UNIQUE D'IDENTIFICATION DES BATEAUX : ..... - R

CERTIFICAT DE VISITE OU CERTIFICAT RECONNU ÉQUIVALENT :

- NUMÉRO : .....

- COMMISSION DE VISITE : .....

- VALABLE JUSQU'AU : .....

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

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

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

La concordance entre les indications portées sur la plaque, à l'exception de la lettre R, et celles du certificat de visite ou d'un certificat reconnu équivalent conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin de la barge doit être confirmée par une Commission de visite dont le poinçon sera appliqué sur la plaque.

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

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

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

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

<sup>3</sup> L'article 1.10bis, chiffre 1, a été adopté définitivement (Résolution 2024-II-12).

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

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

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

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

### **Article 1.12**

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

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

### **Article 1.13**

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

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

---

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

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

## CHAPITRE 2

### MARQUES ET ÉCHELLES DES BÂTIMENTS ; 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)<sup>1</sup> son numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI), qui se compose de huit chiffres arabes. Les trois premiers chiffres servent à identifier le pays et le bureau où ce numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI) a été attribué. Cette marque d'identification n'est obligatoire que pour les bâtiments auxquels a été attribué un numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI). Le numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI) sera apposé dans les conditions prescrites à la lettre a) ci-dessus.

<sup>2</sup>

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, affichée à bord en un endroit bien apparent.

3.<sup>1</sup> Les marques d'identification mentionnées aux chiffres 1 et 2 seront apposées en caractères latins et chiffres arabes, bien lisibles et indélébiles. La hauteur des caractères sera d'au moins 20 cm pour le nom et le numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI) et d'au moins 15 cm pour les autres marques.

La largeur des caractères et l'épaisseur des traits seront proportionnelles à la hauteur. Les caractères seront de couleur claire sur fond sombre ou de couleur sombre sur fond clair.

---

<sup>1</sup> Les chiffres 1, lettre c) et 3, premier alinéa, ont été adoptés définitivement (Résolution 2020-I-12).

<sup>2</sup> La suppression de la lettre d) et du dernier alinéa a été adoptée définitivement (Résolution 2018-II-11).

## 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<sup>1</sup>

### *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 sont fixées aux articles 4.04, 4.05 et 22.09 de l'ES-TRIN.
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 sont fixées aux articles 4.06 et 22.09 de l'ES-TRIN.

## Article 2.05

### *Marques d'identification des ancrés*

- 1.<sup>2</sup>Les ancrés des bâtiments doivent porter, en caractères indélébiles, des marques d'identification. Celles-ci doivent comprendre au moins le numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI).
- 2.<sup>3</sup>Par dérogation au chiffre 1, le numéro d'ordre du certificat de visite ou d'un certificat reconnu équivalent conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin du bâtiment concerné et les lettres distinctives de la Commission de visite ou le nom et l'adresse du propriétaire du bâtiment demeurent acceptés pour les ancrés qui se trouvent à bord des bâtiments au 30 novembre 2019.

<sup>1</sup> L'article 2.04 a été adopté définitivement (Résolution 2017-II-19, annexe 1).

<sup>2</sup> Le chiffre 1 a été adopté définitivement (Résolution 2020-I-12).

<sup>3</sup> Le chiffre 2 a été adopté définitivement (Résolution 2024-II-12).

- 3.<sup>1</sup> Le chiffre 2 ci-avant n'est plus applicable en cas de changement du numéro de certificat de visite ou de certificat reconnu équivalent conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin.
- 4.<sup>2</sup> Le chiffre 1 ci-avant ne s'applique pas aux ancrages des navires de mer, des menues embarcations et des bâtiments n'effectuant qu'exceptionnellement des voyages sur le Rhin.

### **Article 2.06<sup>3</sup>**

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

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

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

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

---

<sup>1</sup> Le chiffre 3 a été adopté définitivement (Résolution 2024-II-12).

<sup>2</sup> Le chiffre 4 a été adopté définitivement (Résolution 2018-II-11).

<sup>3</sup> L'article 2.06 a été adopté définitivement (Résolution 2018-I-9).



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

#### Article 4.06

##### *Radar*

1.<sup>2</sup> Les bâtiments ne peuvent utiliser le radar que pour autant :

- a) qu'ils sont équipés d'un appareil de radar et d'un dispositif indiquant la vitesse de giration du bâtiment conformément à l'article 7.06, chiffre 1, de l'ES-TRIN. Ceci s'applique aussi aux appareils ECDIS Intérieur dont le système peut être utilisé pour la conduite du bâtiment avec superposition de l'image radar (mode navigation). Ces appareils doivent être en bon état de fonctionnement et d'un type agréé pour le Rhin par les autorités compétentes d'un des États riverains ou de la Belgique. Toutefois, les bacs ne naviguant pas librement ne sont pas tenus d'être équipés d'un indicateur de vitesse de giration ;
  - b) que se trouve à bord une personne titulaire de l'autorisation spécifique pour la navigation au radar valable en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin ; le radar peut toutefois être utilisé à des fins d'exercice, par bonne visibilité, même en l'absence d'une telle personne à bord.
2. Dans les convois poussés et dans les formations à couple, les prescriptions du chiffre 1 ci-dessus ne s'appliquent qu'au bâtiment à bord duquel se trouve le conducteur du convoi ou de la formation.
3. Les bateaux rapides faisant route doivent utiliser le radar.
- 4.<sup>3</sup> Les menues embarcations qui utilisent le radar doivent en outre posséder une installation de radiotéléphonie en bon état de fonctionnement et commutée sur écoute pour le réseau bateau-bateau.

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

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

1.<sup>4</sup> <sup>5</sup> Les bâtiments doivent être équipés d'un appareil AIS Intérieur conforme à l'article 7.06, chiffre 3, de l'ES-TRIN. L'appareil AIS Intérieur doit être en bon état de fonctionnement.

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

- a) bâtiments de convois poussés et de formations à couple, à l'exception du bâtiment qui assure la propulsion principale,
- b) menues embarcations, à l'exception :
  - des bâtiments de police équipés d'un appareil radar, et
  - <sup>6</sup>des bâtiments possédant un certificat de visite ou un certificat reconnu équivalent conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin,
- c) barges de poussage sans système de propulsion propre,
- d) engins flottants sans système de propulsion propre.

2.<sup>7</sup> L'appareil AIS Intérieur doit satisfaire aux conditions suivantes :

- a) l'appareil AIS Intérieur doit fonctionner en permanence ;
- b)<sup>8</sup> l'appareil AIS Intérieur doit émettre à sa puissance maximale ; cela ne s'applique pas aux bateaux-citernes dont le statut navigationnel est réglé sur « amarré » ;
- c) à tout instant, pour un bâtiment ou un convoi, un seul appareil AIS intérieur doit émettre des données ;
- d) les données saisies dans l'appareil AIS Intérieur qui émet doivent correspondre à tout moment aux données effectives du bâtiment ou du convoi.

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

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

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

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

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

<sup>6</sup> Le chiffre 1, lettre b), deuxième tiret, a été adopté définitivement (Résolution 2024-II-12).

<sup>7</sup> Le chiffre 2 a été adopté définitivement (Résolution 2018-I-11).

<sup>8</sup> La lettre b) a été adoptée définitivement (Résolution 2018-II-17).

2a.<sup>1</sup> Le chiffre 2, lettre a), ci-dessus ne s'applique pas :

- a) si les bâtiments se trouvent dans un port de stationnement nocturne visé à l'article 14.11, chiffre 1 ;
- b) si l'autorité compétente a accordé une dérogation pour les plans d'eau séparés du chenal navigable par une infrastructure ;
- c) aux bâtiments de police, si la transmission de données AIS est susceptible de compromettre la réalisation de tâches de police.

3.<sup>2</sup> Les bâtiments qui doivent être équipés d'un appareil AIS Intérieur, à l'exception des bacs, doivent en outre être équipés d'un appareil ECDIS Intérieur en mode information ou d'un appareil comparable pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure, qui doit être relié à l'appareil AIS Intérieur, et ils doivent l'utiliser conjointement avec une carte électronique de navigation intérieure à jour.<sup>3</sup> L'appareil ECDIS Intérieur en mode information doit respecter les dispositions de la partie I de l'ES-RIS.<sup>4</sup> L'appareil comparable pour la visualisation de cartes électroniques et la carte électronique de navigation intérieure doivent être conformes aux Exigences minimales concernant les appareils pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure en vue de l'utilisation de données AIS Intérieur à bord des bâtiments (Résolution 2021-I-11).

4.<sup>3</sup> Au moins les données suivantes doivent être transmises conformément aux dispositions de la partie II de l'ES-RIS :

- a) Identifiant utilisateur (Maritime Mobile Service Identity, MMSI) ;
- b) Nom du bateau ;
- c) Type de bâtiment ou de convoi conformément aux dispositions de la partie II de l'ES-RIS ;
- d) Numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI) ou, pour les navires de mer auxquels n'a pas été attribué d'ENI, le numéro OMI ;
- e) Longueur hors tout du bâtiment ou du convoi avec une précision de 0,1 m ;
- f) Largeur hors tout du bâtiment ou du convoi avec une précision de 0,1 m ;
- g) Position (WGS 84) ;
- h) Vitesse sur route ;
- i) Route ;
- j) Heure de l'appareil électronique de localisation ;
- k) Statut navigationnel conformément à l'annexe 11 ;
- l) Point d'acquisition de l'information relative à la position à bord du bâtiment avec une précision de 1 m, conformément à l'annexe 11 ;
- m) Indicatif d'appel.

5. Le conducteur doit immédiatement actualiser les données suivantes après tout changement :

- a) Longueur hors tout avec une précision de 0,1 m, conformément à l'annexe 11 ;
- b) Largeur hors tout avec une précision de 0,1 m, conformément à l'annexe 11 ;
- c)<sup>3</sup> Type de bâtiment ou de convoi conformément aux dispositions de la partie II de l'ES-RIS ;
- d) Statut navigationnel, conformément à l'annexe 11 ;
- e) Point d'acquisition de l'information relative à la position à bord du bâtiment avec une précision de 1 m, conformément à l'annexe 11.

---

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

<sup>2</sup> Le chiffre 3, 1<sup>ère</sup> phrase, a été modifié définitivement (Résolution 2021-I-11).

<sup>3</sup> Le chiffre 3, 2<sup>ème</sup> phrase et les chiffres 4 et 5, lettre c), ont été adoptés définitivement (Résolution 2022-II-13).

<sup>4</sup> Le chiffre 3, 3<sup>ème</sup> phrase, est en vigueur du 1.12.2024 au 30.11.2027 (Résolution 2024-I-10)

3. Au droit de bâtiments montrant la signalisation prescrite à l'article 3.25, chiffre 1, lettre c), et au droit de bâtiments, matériels flottants ou établissements flottants montrant la signalisation prescrite 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'écartier 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 manœuvrabilité du convoi.
- 2.<sup>1</sup> 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 ou leur certificat reconnu équivalent conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin.  
<sup>2</sup> Lorsqu'un convoi poussé ou une formation à couple mènent à couple un ou plusieurs bâtiments, ceux-ci peuvent être placés à la fois à bâbord et à tribord du bâtiment motorisé qui assure la propulsion du convoi.
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. La navigation sur des eaux présentant le panneau de signalisation
  - a) A.1a (annexe 7) est interdite à tous les bâtiments, à l'exception des menues embarcations non motorisées ;
  - b) A.12 (annexe 7) est interdite à tous les bâtiments motorisés.

## **Article 6.22bis**

### *Navigation au droit des engins flottants au travail et des bâtiments échoués ou coulés (Annexe 3 : croquis 50a, 50b, 52)*

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).

<sup>1</sup> Le chiffre 2, première phrase, a été adopté définitivement (Résolution 2024-II-12).

<sup>2</sup> La 2<sup>ème</sup> phrase a été adoptée définitivement (Résolution 2023-I-5).

## Section IV. Bacs

### Article 6.23

#### *Règles applicables aux bacs*

- 1.<sup>1</sup> Les bacs ne peuvent effectuer la traversée de la voie d'eau 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)<sup>1</sup> 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 les eaux navigables restent libres.
  - b)<sup>1</sup> Lorsque le câble longitudinal d'un bac peut barrer les eaux navigables, le bac ne doit stationner du côté des eaux navigables opposé au point d'ancre du câble que dans la mesure strictement nécessaire pour effectuer les manœuvres de débarquement et d'embarquement. Pendant ces manœuvres, les bâtiments approchant peuvent exiger le dégagement des eaux navigables par l'émission, en temps voulu, "d'un son prolongé".
  - c)<sup>1</sup> Il ne doit pas demeurer dans les eaux navigables au-delà du temps nécessaire pour son service.

## Section V. Passage des ponts, barrages et écluses

### Article 6.24

#### *Passage des ponts et des barrages : généralités*

- 1.<sup>1</sup> Dans une ouverture de pont ou de barrage, si les eaux navigables n'offrent 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

---

<sup>1</sup> Les articles 6.23, chiffres 1 et 2, lettres a) à c) et 6.24, chiffre 1 ont été adoptés définitivement (Résolution 2019-II-17).

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

## Article 6.32

### *Bâtiments naviguant au radar*

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

<sup>2</sup>Toutefois, pour les bâtiments dont le certificat de visite ou le certificat reconnu équivalent conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin mentionne que le poste de gouverne est aménagé pour la conduite au radar par une seule personne, la seconde personne n'est pas tenue de se trouver en permanence dans la timonerie.

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

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

---

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

<sup>2</sup> Le deuxième alinéa a été adopté définitivement (Résolution 2024-II-12).

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

### Article 6.33

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

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

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

---

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

## CHAPITRE 8

### DISPOSITIONS COMPLÉMENTAIRES

#### 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.<sup>1</sup> 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 ou le certificat reconnu équivalent conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin 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<sup>2</sup>

##### *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 ou le certificat reconnu équivalent conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin 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.<sup>3</sup> Dans le cas du chiffre 1 ci-dessus, la tête du convoi poussé doit être munie des ancrages conformément à l'article 13.01 de l'ES-TRIN.

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.

<sup>1</sup> Le chiffre 2, premier alinéa, a été adopté définitivement (Résolution 2024-II-12).

<sup>2</sup> L'article 8.02 a été adopté définitivement (Résolution 2024-II-12).

<sup>3</sup> Le chiffre 2 a été adopté définitivement (Résolution 2017-II-19, annexe 1).

## 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)<sup>1</sup> à couple ou à la remorque d'un bâtiment motorisé si le certificat de visite ou le certificat reconnu équivalent conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin 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.<sup>2</sup> 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 également être un système d'accouplement permettant une articulation contrôlée du convoi, à condition qu'une mention correspondante ait été portée dans le certificat de visite ou dans le certificat reconnu équivalent conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin de ces bâtiments.

## 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.

---

<sup>1</sup> La lettre a) a été adoptée définitivement (Résolution 2024-II-12).

<sup>2</sup> Le chiffre 4 a été adopté définitivement (Résolution 2024-II-12).

**DEUXIÈME PARTIE :**  
**DISPOSITIONS PARTICULIÈRES**  
**A CERTAINS SECTEURS**

**CHAPITRE 9**

**RÈGLES PARTICULIÈRES DE ROUTE ET  
DE STATIONNEMENT**

**Article 9.01**

*Restrictions de navigation à Bâle*

1.<sup>1</sup> Le dépassement est interdit entre la Mittlere Rheinbrücke (p.k. 166,53) 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.<sup>2</sup> Entre la Dreirosenbrücke (p.k. 167,80) et la Mittlere Rheinbrücke (p.k. 166,53) à Bâle les bâtiments motorisés, les convois remorqués et les convois poussés doivent tenir à la remonte une vitesse minimale de 4 km/h. À partir d'une longueur de 110 m doit être tenue une vitesse minimale de 6 km/h. Les vitesses minimales sont mesurées par rapport à la rive.

**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).

<sup>1</sup> Le chiffre 1 a été adopté définitivement (Résolution 2012-II-14).

<sup>2</sup> Le chiffre 2 a été adopté définitivement. La suppression du chiffre 3 a été adoptée définitivement (Résolution 2024-II-11).

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. 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.<sup>1</sup> 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 affluent, 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 affluent ou d'un port situés du côté droit de la voie d'eau. Toutefois, ils ne peuvent l'exiger qu'à la condition de s'être assurés qu'il est possible de leur donner satisfaction sans danger.

---

<sup>1</sup> Le chiffre 3 a été adopté définitivement (Résolution 2019-II-17).

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

4.<sup>1</sup> 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 :

- 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 ;

<sup>1</sup> Le chiffre 4 a été adopté définitivement (Résolution 2024-II-11).

b) sur le secteur compris entre les écluses Vogelgrün et les écluses Iffezheim,

- le fonctionnement des écluses d'un bief donné sera arrêté lorsque la marque de crue II apposée visiblement sur un mur de la tête aval de ces écluses est atteinte ou dépassée ;
- la navigation des menues embarcations 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.

Dans le secteur compris entre l'aval de l'écluse de Vogelgrün et l'aval de l'écluse de Strasbourg, les autorités compétentes peuvent toutefois autoriser la navigation et l'éclusage des bâtiments isolés et des convois 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 globalement supérieure à cette marque 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 ;

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 (PHEN.) 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.

## CHAPITRE 11

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

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

##### *Dimensions maximales des bâtiments*

1. La longueur maximale des bâtiments ne doit pas dépasser 135 m et leur largeur ne doit pas dépasser 22,80 m.

La largeur ne doit pas dépasser

- a) 17,70 m pour le secteur situé entre Bingen (p.k. 528,50) et St. Goar (p.k. 556,00) et
- b) 15 m pour le secteur situé entre Pannerden (p.k. 867,46) et le Lekkanal (p.k. 949,40).

2. Les autorités compétentes pour le secteur concerné peuvent délivrer une autorisation spéciale concernant la largeur.

3.<sup>2</sup>Un bâtiment d'une longueur dépassant 110 m n'est autorisé à naviguer que s'il se trouve à bord une personne titulaire d'une autorisation spécifique pour la navigation au radar valable en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin.

4.<sup>3</sup>Un bâtiment d'une longueur supérieure à 110 m, à l'exception d'un bateau à passagers, peut uniquement naviguer en amont de Mannheim s'il satisfait aux exigences de l'article 28.04, chiffre 2, de l'ES-TRIN. Un bateau à passagers d'une longueur supérieure à 110 m peut uniquement naviguer en amont de Mannheim s'il satisfait aux exigences de l'article 28.04, chiffre 3, de l'ES-TRIN.

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

5.<sup>4</sup>Un bateau à passagers peut uniquement naviguer à l'aval d'Emmerich (p.k. 855) s'il satisfait aux exigences de l'article 13.01, chiffre 2, lettre b), de l'ES-TRIN.

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

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

<sup>3</sup> Le chiffre 4 a été adopté définitivement (Résolution 2017-II-19, annexe 1).

<sup>4</sup> Le chiffre 5 a été adopté définitivement (Résolution 2022-II-11).

## Article 11.02<sup>1</sup>

### *Dimensions maximales des convois poussés et des formations à couple*

1.<sup>2</sup>Les convois poussés et les formations à couple ne doivent pas dépasser les dimensions fixées aux chiffres 2 et 3. Ils sont uniquement autorisés à naviguer avec les dimensions autorisées si celles-ci sont portées dans le certificat de visite ou dans le certificat reconnu équivalent conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin avec la formation et la cargaison autorisée pour le sens de navigation concerné.

2. L'autorité compétente peut autoriser aux fins d'essais pour le secteur concerné des convois poussés et des formations à couple ayant des dimensions supérieures à celles fixées au chiffre 3, ayant d'autres types de propulsion ou d'autres puissances ou pour d'autres hauteurs d'eau.
3. Les dimensions suivantes sont applicables sur les secteurs concernés pour la navigation vers l'amont et vers l'aval :

	Secteur	Longueur en m	Largeur en m
3.1	<b>Bâle (p.k. 166,53) - Ecluses d'Iffezheim (p.k. 334,00)</b>		
	a) Ecluses de Kembs :		
	aa) sas ouest	180	22,90
	bb) sas est	186,50	22,90
	b) Ecluses d'Ottmarsheim		
	aa) grand sas	183	22,80
	bb) petit sas	183	11,45
	c) Ecluses de Fessenheim, Vogelgrün, Marckolsheim et Rhinau		
	aa) grand sas	183	22,80
	bb) petit sas	183	11,45
	Cette longueur peut être portée à 185 m avec l'autorisation de l'autorité compétente. Dans ce cas, l'article 6.28, chiffre 7, lettres a) et e) n'est pas applicable.		
	d) Ecluses de Gerstheim et de Strasbourg		
	aa) grand sas	185	22,90
	bb) petit sas	185	11,45
	e) Ecluses de Gamsheim et d'Iffezheim	270	22,90
	L'autorité compétente peut autoriser une longueur supérieure.		
3.2	a) Ecluses <b>Iffezheim (p.k. 334,00) - Lorch (p.k. 540,20)</b>	193	22,90
	b) <b>Karlsruhe (p.k. 359,80) - Lorch (p.k. 540,20)</b> en outre	153	34,35
	uniquement vers l'aval et avec une hauteur d'eau égale ou supérieure à 1,20 m à l'échelle de Caub, si l'autorité compétente n'autorise pas expressément la navigation en présence de hauteurs d'eau inférieures. Si des barges de poussage sont ajoutées latéralement au pousseur, celles-ci doivent être à l'état lège.		

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

<sup>2</sup> Le chiffre 1 a été adopté définitivement (Résolution 2024-II-12).

**CHAPITRE 13**  
**RÈGLES PARTICULIÈRES RELATIVES**  
**A LA NAVIGATION DES PÉNICHES DE CANAL**  
**SUR LE SECTEUR BALE - ÉCLUSES 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.<sup>1</sup> Le présent chapitre s'applique aux bâtiments visés au chiffre 1 ci-dessus lorsqu'ils naviguent entre Bâle (Mittlere Rheinbrücke p.k. 166,53) 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*

1. 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.
2. 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**

*Échelles de tirant d'eau*

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

**Article 13.05**

*Marques d'identification des ancrés*

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

---

<sup>1</sup> Le chiffre 2 a été adopté définitivement (Résolution 2012-II-14).

**Article 13.06<sup>1</sup>**  
*Composition des convois*

La mention dans le certificat de visite ou le certificat reconnu équivalent conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin visée à l'article 6.21, chiffre 2, doit être remplacée par une attestation délivrée par l'autorité compétente.

---

<sup>1</sup> L'article 13.06 a été adopté définitivement (Résolution 2024-II-12).

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

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

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

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

La dernière colonne « Format électronique » figurant dans le tableau ci-après, précise le format électronique en vertu duquel les certificats et autres documents peuvent être présentés sous forme électronique. Le format électronique PDF figurant dans le tableau ci-après correspond à celui défini par la norme internationale ISO 32000-1 : 2008.<sup>2</sup> Le format électronique PDF/A dans le tableau ci-après correspond à celui défini par la norme internationale ISO 32000-1 : 2008.

---

<sup>1</sup> L'annexe 13, excepté le troisième alinéa, dernière phrase a été adoptée définitivement (Résolution 2023-II-13).

<sup>2</sup> Le troisième alinéa, dernière phrase, a été adopté définitivement (Résolution 2024-II-10).



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

Catégorie	Listes des certificats et autres documents devant se trouver à bord conformément à l'article 1.10 du RPNR	Base juridique	Exemplaire des certificats et autres documents de bord consultable au format électronique	Format électronique approprié
<b>6. Cargaison et déchets</b>				
6.1 <sup>1</sup>	Les certificats et autres documents requis par les 8.1.2.1, 8.1.2.2 et 8.1.2.3 de l'ADN	ADN, 8.1.2.1, a), e) à g) et i) à k) ADN, 8.1.2.2, b) à h) ADN, 8.1.2.3, b), e), f), h), i), l), o), p), et r) à x)	Non acceptés	
		ADN, 8.1.2.1, b) à d) et h) ADN, 8.1.2.2, a) ADN, 8.1.2.3, a), c) g), j), k), m), n) et q)	Acceptés	Format électronique approprié en vertu de l'ADN
6.2	En cas de transport de conteneurs, les documents relatifs à la stabilité du bâtiment vérifiés par une Commission de visite, y compris le plan ou le bordereau de chargement correspondant au cas de chargement et le résultat du calcul de stabilité relatif au cas de chargement ou à un cas comparable de chargement antérieur ou à un cas de chargement type du bâtiment	ES-TRIN, article 27.01, chiffre 2 (Description des documents et visa de la Commission de visite) ES-TRIN, article 28.03, chiffre 3 (Résultat du calcul pour les bateaux porte-conteneurs) RPNR, article 1.07, chiffre 5 (Résultat du contrôle de stabilité et plan de chargement)	Acceptés	Format PDF

<sup>1</sup> Le chiffre 6.1 a été adopté définitivement. La suppression des chiffres 6.1.1, 6.1.2 et 6.1.3 a été adoptée définitivement (Résolution 2024-II-10).

Caté-gorie	Listes des certificats et autres documents devant se trouver à bord conformément à l'article 1.10 du RPNR	Base juridique	Exemplaire des certificats et autres documents de bord consultable au format électronique	Format électronique approprié
6.3	Le carnet de contrôle des huiles usagées, dûment rempli	RPNR, article 15.05 et annexe 10  CDNI, annexe 2 (Règlement d'application), Partie A, articles 1.01, 2.03 et appendice I	Non accepté	
6.4	Le justificatif d'approvisionnement en gazole y compris les reçus relatifs aux transactions de rétribution d'élimination du SPE-CDNI sur une période de 12 mois au minimum. Si le dernier approvisionnement en gazole a été effectué il y a plus de 12 mois, au moins le dernier justificatif d'approvisionnement doit se trouver à bord	CDNI, annexe 2 (Règlement d'application), Partie A, article 3.04, chiffre 1 et 2	Acceptés	Format PDF
6.5	L'attestation de déchargement	RPNR, article 15.08, chiffre 2  CDNI, annexe 2 et Partie B, modèle de l'appendice IV	Acceptée	Un format électronique lisible avec une signature infalsifiable conformément au règlement (UE) n° 910/2014 ou conformément aux prescriptions comparables de la Confédération suisse