REGLEMENT DE POLICE

POUR LA NAVIGATION DE LA MOSELLE

(RPNM)

1995

modifié en dernier lieu par
la décision de la Commission de la Moselle du 6 décembre 2006
CM/2006-II-3a *)

- valable à partir du 1er mars 2007 -

*) Ces modifications concernent : - le sommaire ;
- l'article 3.09, chiffre 6 (version allemande seulement) ;
- l'article 6.30, chiffre 4 ;
- l'article 6.34.

Règlement de police pour la navigation de la Moselle
(RPNM)

Sommaire

Première partie

Dispositions applicables à toute la section internationale de la Moselle

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	5
1.06	Utilisation de la voie d'eau	5
1.07	Exigences relatives au chargement et à la visibilité ; nombre maximal de passagers	5
1.08	Construction, gréement et équipages des bâtiments	6
1.09	Tenue de la barre	6
1.10	Documents de bord et autres papiers	7
1.11	Règlement de police pour la navigation de la Moselle	8
1.12	Dangers résultant d'objets se trouvant à bord ; pertes d'objets ; obstacles	9
1.13	Protection des signaux de la voie navigable	9
1.14	Dommages causés aux ouvrages d'art	9
1.15	Interdiction de déversement dans la voie d'eau	9
1.16	Sauvetage et assistance	10
1.17	Déclaration des accidents, bâtiments échoués ou coulés	10
1.18	Obligation de dégager le chenal	10
1.19	Ordres particuliers	11
1.20	Contrôle	11
1.21	Transports spéciaux ; véhicules amphibies ; bâtiments militaires	11
1.22	Prescriptions de caractère temporaire	12
1.23	Autorisation de manifestation	12
1.24	Application dans les ports, lieux de chargement et de déchargement	12
1.25	Chargement, déchargement et transbordement	12
1.26	Droits particuliers des bâtiments des autorités de contrôle	12

Chapitre 2

Marques et échelles des bâtiments ; jaugeage

Articles		Page
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	15
2.05	Marques d'identification des ancres	15

Chapitre 3

Signalisation des bâtiments

Section I. Généralités

3.01	Définitions et application	16
3.02	Feux et fanaux	16
3.03	Pavillons, panneaux et flammes	17
3.04	Cylindres, ballons et cônes	17
3.05	Feux et signaux interdits ou facultatifs	17
3.06	(sans objet)	18
3.07	Interdiction d'utiliser des lumières, projecteurs, pavillons, panneaux et flammes, etc.	18

Section II. Signalisation de nuit et de jour

Titre A. Signalisation en cours de route

3.08	Signalisation des bâtiments motorisés isolés faisant route	19
3.09	Signalisation des convois remorqués faisant route	19
3.10	Signalisation des convois poussés faisant route	21
3.11	Signalisation des formations à couple faisant route	22
3.12	Signalisation des bâtiments à voile	22
3.13	Signalisation des menues embarcations faisant route	23
3.14	Signalisation supplémentaire des bâtiments faisant route effectuant certains transports de matières dangereuses	24
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 20,00 m	25
3.16	Signalisation des bacs faisant route	25
3.17	Signalisation supplémentaire des bâtiments faisant route jouissant d'une priorité de passage	26
3.18	Signalisation supplémentaire des bâtiments faisant route incapables de manœuvrer	26
3.19	Signalisation des matériels flottants et des établissements flottants	26

Articles Page

3.20 Signalisation des bâtiments en stationnement 27
3.21 Signalisation supplémentaire des bâtiments en stationnement et effectuant certains transports de matières dangereuses 27
3.22 Signalisation des bacs en stationnement à leur débarcadère 28
3.23 Signalisation des matériels flottants et des établissements flottants en stationnement 28
3.24 Signalisation de certains bateaux de pêche en stationnement, des filets ou des perches 28
3.25 Signalisation des engins flottants au travail et des bâtiments échoués ou coulés 29
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 30

Section III. Autre signalisation

3.27 Signalisation des bâtiments des autorités de contrôle 32
3.28 Signalisation supplémentaire des transports spéciaux ainsi que des bâtiments et des engins flottants effectuant des travaux dans la voie navigable 32
3.29 Protection contre les remous 32
3.30 Signaux de détresse 33
3.31 Signalisation de l'interdiction d'accès à bord 33
3.32 Signalisation d'interdiction de fumer, d'utiliser une lumière ou du feu non protégés 34
3.33 Signalisation d'interdiction de stationnement latéral 34

Chapitre 4

Signaux sonores des bâtiments ; radiotéléphonie ; radar

Section I. Signaux sonores

4.01 Généralités 35
4.02 Usage des signaux sonores 35
4.03 Signaux sonores interdits 36
4.04 Signaux de détresse 36

Section II. Radiotéléphonie

4.05 Radiotéléphonie 37

Section III. Radar

4.06 Radar 38

Chapitre 5

Signalisation et balisage de la voie navigable

Articles		Page
5.01	Signalisation	39
5.02	Balisage	39

Chapitre 6

Règles de route

Section I. Généralités

6.01	Navigation à la voile	40
6.02	Comportement mutuel des menues embarcations et des autres bâtiments	40
6.02bis	Règles de route spécifiques aux menues embarcations	40

Section II. Croisement et dépassement

6.03	Principes généraux	42
6.04	Croisement : Règles normales	42
6.05	Croisement : Dérogations aux règles normales	43
6.06	(sans objet)	43
6.07	Passages étroits	44
6.08	Croisement interdit par les signaux de la voie navigable	44
6.09	Dépassement : Dispositions générales	44
6.10	Dépassement : Conduite et signaux des bâtiments	45
6.11	Dépassement interdit par les signaux de la voie navigable	45

Section III. Autres règles de route

6.12	Navigation sur les secteurs où la route à suivre est prescrite	46
6.13	Virage	46
6.14	Conduite au départ	46
6.15	Interdiction de s'engager dans les intervalles entre les éléments d'un convoi remorqué	47
6.16	Entrée et sortie des ports et des voies affluentes	47
6.17	Navigation à la même hauteur, interdiction de s'approcher d'un bâtiment	48
6.18	Interdiction de faire traîner les ancres, câbles ou chaînes	48
6.19	Navigation à la dérive	48
6.20	Remous	49
6.21	Composition des convois	49
6.22	Interruption de la navigation et sections désaffectées	50
6.22bis	Navigation au droit des engins flottants au travail et des bâtiments échoués ou coulés	50

Articles Page

6.23 Règles applicables aux bacs 51

Section V. Passage des ponts, barrages et écluses

6.24 Passage des ponts et des barrages : généralités 52
6.25 Passage des ponts fixes 52
6.26 Passage des écluses à nacelles et des rigoles pour bateaux de sport 52
6.27 Barrages 53
6.28 Passage aux écluses 53
6.28bis Entrée et sortie des écluses 55
6.29 Ordre de passage aux écluses 55

Section VI. Temps bouché ; utilisation du radar

6.30 Tout bâtiment faisant route par temps bouché 57
6.31 Bâtiments en stationnement 57
6.32 Bâtiments naviguant au radar 58
6.33 Bâtiments ne naviguant pas au radar..... 59

Chapitre 7

Règles de stationnement

7.01 Principes généraux pour le stationnement 60
7.02 Stationnement interdit 60
7.03 Ancrage 61
7.04 Amarrage 61
7.05 Aires de stationnement 62
7.06 Aires de stationnement particulières 62
7.07 Distances minimales de stationnement lors du transport de certaines matières dangereuses 62
7.08 Garde et surveillance 63

Chapitre 8

Dispositions supplémentaires

Articles		Page
8.01	Dimensions maxima des bâtiments et des convois	64
8.01bis	Vitesse de marche	64
8.02	Remorquage d'un convoi poussé ou par un convoi poussé	64
8.03	Convois poussés comprenant des bâtiments autres que des barges de poussage	65
8.04	Convois poussés comprenant des barges de navire	65
8.05	Déplacement de barges de poussage en dehors d'un convoi poussé	65
8.06	Accouplements des convois poussés	65
8.07	Liaison phonique à bord des convois	66
8.08	Circulation de personnes à bord des convois poussés	67
8.09	(sans objet)	67
8.10	Signal "n'approchez pas"	67
8.11	Sécurité à bord des bateaux à passagers	68
8.12	Utilisation des embarcadères pour les bateaux à passagers	69

Chapitre 9

Règles particulières de route et de stationnement

9.01	Restrictions de navigation	70
9.02	Passage hors horaire de navigation aux écluses de Talange et de Metz	70
9.03	Circulation dans le chenal d'accès aux écluses de Coblence	71
9.04	Navigation des convois poussés à l'embouchure de la Moselle	72
9.05	Obligation d'annonce	72

Chapitre 10

Restriction de la navigation en temps de crue

10.01	Marques de crue	74
10.02	Conduite à tenir lorsque les marques de crue sont atteintes ou dépassées	75

Deuxième partie

Dispositions relatives à l'environnement

Chapitre 11

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

Articles		Page
11.01	Définitions	77
11.02	Devoir général de vigilance	79
11.03	Interdiction de déversement	79
11.04	Collecte et traitement à bord	79
11.05	Carnet de contrôle des huiles usées, dépôt aux stations de réception	80
11.06	Obligation de vigilance lors de l'avitaillement	80
11.07	(sans objet)	81
11.08	Bateaux déshuileurs	81
11.09	Peinture et nettoyage externe des bateaux	81

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)

PREMIERE PARTIE

DISPOSITIONS APPLICABLES A TOUTE LA SECTION INTERNATIONALE DE LA MOSELLE

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 manœuvrabilité 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 (drague, 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 20,00 m, sauf s'il s'agit

- d'un bâtiment autorisé à remorquer, pousser ou mener à couple des bâtiments qui ne sont pas 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 applicables sur la Moselle 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 applicables sur la Moselle 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 dont le rythme des périodes de lumière répond aux prescriptions applicables sur la Moselle concernant la couleur et l’intensité des feux, ainsi que l’agrément des fanaux de signalisation pour la navigation du Rhin ;

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 de la Moselle ;

aa) "ADNR" le Règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin qui a été repris par le Règlement pour le transport de matières dangereuses sur la Moselle.

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 de l'un des documents prévus dans le Règlement relatif à la conduite de bâtiments sur la Moselle 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.
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. 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 l'haleine atteint 0,40 mg/l ou plus ou 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 l'haleine ou dans le sang, 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 et des prescriptions édictées en vertu de l’article 1.22.
4. Les facultés des membres en service de l'équipage selon l’article 1.08, chiffre 3, en liaison avec le chiffre 2 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 l'haleine atteint 0,40 mg/l ou plus ou 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 l'haleine ou dans le sang, 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 notamment d'éviter

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

et d'empêcher

d) de porter atteinte à l'environnement alors que cela peut être évité.

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 d'eau

Sans préjudice des dispositions des articles 8.01 et 8.01bis du présent règlement, la longueur, la largeur, le tirant d'air, le tirant d'eau, le chargement et la vitesse des bâtiments et des convois doivent être compatibles avec les caractéristiques de la voie d'eau et des ouvrages d'art.

Article 1.07

Exigences relatives au chargement et à la visibilité ;
nombre maximal de passagers

1. Les bâtiments ne doivent pas être chargés au-delà de l'enfoncement qui correspond à la limite inférieure des marques d'enfoncement.

   Pour les péniches de canal l’enfoncement est limité comme suit :

   – il ne doit pas dépasser celui qui correspond à la limite inférieure des marques d’enfoncement ou des traits ou plaques de jauge visés à l’article 2.04, chiffre 1 ;

   – il ne doit pas dépasser celui qui correspond à un plan situé à 30 cm au-dessous du point le plus bas au-delà duquel le bâtiment n’est plus étanche ;

   – il ne doit pas être situé plus haut que la limite supérieure du plat-bord au point le plus bas de celui-ci.

2. La visibilité directe ne doit pas être restreinte par le chargement ou par la gîte du bateau à plus de 350 m vers l'avant.

   Si la visibilité directe vers l'arrière est restreinte en cours de voyage, il est possible de compenser ce défaut de visibilité par un moyen optique donnant sur un champ suffisant une image claire et sans déformation.

   Lorsque la visibilité directe vers l'avant est insuffisante en raison de la cargaison pour permettre le passage sous des ponts ou dans les écluses, il est possible durant le passage de compenser ce défaut de visibilité par l'utilisation de périscopes à réflecteurs plats, d'appareils radar ou d'une vigie en contact permanent avec la timonerie.

3. Le chargement ne doit pas compromettre la stabilité du bâtiment ni la résistance de la coque.

4. 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 gréés 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 la construction, le gréement, l'équipage et l'exploitation des bâtiments sont conformes soit aux dispositions du Règlement de visite des bateaux du Rhin, soit aux prescriptions particulières équivalentes de l'un des Etats riverains de la Moselle et que :

   a) les bâtiments sont munis d'un certificat de visite et d'un livre de bord conformes au Règlement de visite des bateaux du Rhin ou des documents en tenant lieu. L'équipage minimum correspondant doit découler de l'un des documents mentionnés dans la 1ère phrase ;

   b) la preuve de la qualification des membres de l'équipage est fournie au moyen d'un livret de service conforme au modèle rhénan ou de l'un des documents prévus dans le Règlement relatif à la conduite de bâtiments sur la Moselle. Ceci ne s'applique pas aux menues embarcations.

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 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.

Article 1.10

Documents de bord et autres papiers

1. Les certificats et autres documents ci-après doivent se trouver à bord lorsqu'ils sont prescrits par des dispositions particulières :

   a) le certificat de visite du bâtiment ou le document en tenant lieu,

   b) la patente du conducteur du bâtiment ou un document en tenant lieu et, pour les autres membres de l'équipage, le livret de service dûment rempli ou la patente de batelier du Rhin ou un document en tenant lieu,

   c) le livre de bord dûment complété, y compris l'attestation visée à l'annexe K du Règlement de visite des bateaux du Rhin, ou le document en tenant lieu,

   d) une attestation relative à la délivrance des livres de bord,

   e) l'attestation de priorité d'éclusage,

   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) la patente radar ou un certificat équivalent ; ces documents ne sont pas exigés à bord lorsque la carte patente du Rhin porte la mention "Radar" ou que le certificat équivalent du conducteur porte la mention correspondante,

   i) l'attestation relative au montage et au fonctionnement de l'appareil radar et de l'indicateur de vitesse de giration,

   k) un certificat d'opérateur radio pour la commande de stations de bateau conformément à l'appendice 5 de l'Arrangement régional relatif au service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure,

   l) la licence "assignation de fréquences",

   m) le Guide de radiotéléphonie pour la navigation intérieure, Partie générale et Partie régionale Rhin/Moselle,

   n) le carnet de contrôle des huiles usées, dûment rempli,

   o) les documents relatifs aux chaudières et aux autres réservoirs sous pression,

   p) une attestation pour installations à gaz liquéfiés,

   q) les documents relatifs aux installations électriques,

   r) les attestations de contrôle des extincteurs portatifs et des installations d'extinction d'incendie fixées à demeure,

   s) des attestations de contrôle des grues,

   t) les documents requis par les 8.1.2.1, 8.1.2.2 et 8.1.2.3 de l'ADNR,

   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) le certificat d'identification pour les menues embarcations,

x) les copies du certificat de réception par type et du recueil des paramètres du moteur de chaque moteur, requises conformément à l'article 8bis.02, chiffre 3, du Règlement de visite des bateaux du Rhin ou aux prescriptions particulières équivalentes de l'un des Etats riverains de la Moselle.

2. Les papiers visés au chiffre 1, lettres a) 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 :

   CERTIFICAT DE VISITE (ou document en tenant lieu) :
   – NUMERO :
   – COMMISSION DE VISITE (ou autorité qui a délivré le document en tenant lieu) :
   – VALABLE JUSQU'AU :

   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 et celles du certificat de visite de la barge, ou du document en tenant lieu, doit être confirmée par une Commission de visite, ou par l'autorité qui a délivré ce document, dont le poinçon sera appliqué sur la plaque.

   Les documents visés au chiffre 1, lettres a) et f), ci-dessus doivent être conservés chez le propriétaire de la barge.

   La présence à bord des papiers visés au chiffre 1, lettre x), n'est pas nécessaire lorsque le numéro de l'agrément de type au sens de l'annexe J, partie I, chiffre 1.1.3, du Règlement de visite des bateaux du Rhin ou des prescriptions particulières équivalentes de l'un des Etats riverains de la Moselle figure sur la plaque métallique.

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) 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 1.11

Règlement de police pour la navigation de la Moselle

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.

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

Dommages 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 d'eau des objets solides ou d'autres substances 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 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.
3. Lorsqu'un accident a eu lieu, chaque personne impliquée doit se tenir informée des conséquences de l'accident et fournir des renseignements permettant d'établir son identité, d'identifier son bâtiment et de connaître la nature de son implication. Est impliquée dans un accident, toute personne dont le comportement, dans des circonstances données, a pu occasionner un accident.

Article 1.17

Déclaration des accidents, bâtiments échoués ou coulés

1. Les accidents et autres entraves à la sécurité de la navigation doivent être déclarés sans délai aux autorités compétentes. En cas d'accident survenu dans le secteur de l'écluse, le conducteur doit faire aviser immédiatement l'agent d'exploitation de l'écluse en cause.
2. 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.
3. 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.

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 manœuvrer.
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. Ceci s'applique également en cas de poursuite transfrontalière.

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 ; bâtiments militaires

1. Sont considérés 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.

3. Les bâtiments polyvalents de l'armée allemande et les bâtiments militaires des Etats riverains de la Moselle faisant route se comportent en principe comme les menues embarcations. Les articles 6.02 et 6.02 bis, chiffres 1 et 3, sont applicables. Ils montrent, de jour et de nuit, le feu jaune scintillant visé à l'article 3.28.

4. Le chiffre 1, 1ère phrase, lettre b), ci-dessus est également applicable en aval de l'écluse frontalière d'Apach (PK 242,43 de la Moselle) pour les hydravions à flotteurs et les hydravions à coque en dehors des aérodromes autorisés et des terrains de décollage et d'atterrissage, pour autant qu'il ne s'agisse pas de bâtiments qui, d'après le Règlement de visite des bateaux du Rhin, sont soumis à l'obligation de visite.

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. Celle-ci est également requise pour les travaux et les exercices d'entraînement qui peuvent apporter des entraves à la sécurité ou au bon ordre de la navigation sur la voie d'eau.

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 nécessitées par les circonstances locales et les opérations de chargement et de déchargement.

Article 1.25

Chargement, déchargement et transbordement

Le chargement, le déchargement ou le transbordement est interdit en dehors des ports ou des emplacements désignés à cet effet par les autorités compétentes.

Article 1.26

Droits particuliers des bâtiments des autorités de contrôle

Les bâtiments des autorités de contrôle portant la signalisation prévue à l'article 3.27 ne sont pas tenus d'observer les dispositions du présent Règlement, dans la mesure nécessaire à l'accomplissement de leur mission et s'il ne résulte pas d'atteinte à la sécurité de la navigation.

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 du Rhin et de la Moselle 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.

4. Les marques d'identification mentionnées ci-dessus peuvent être remplacées pour les péniches de canal par celles qui sont prescrites ou admises sur les canaux français ou sur la Sarre.

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 des marques prévues au chiffre 1 par des prescriptions particulières. Dans ce cas, les menues embarcations doivent porter :

   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 de leur 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 ou dans les prescriptions particulières équivalentes de l’un des Etats riverains de la Moselle.

   Pour les péniches de canal les marques d’enfoncement peuvent être remplacées par au moins un trait ou une plaque de jauge de chaque côté du bâtiment, apposés en application de la Convention internationale en vigueur relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure.

2. Tout bâtiment dont le tirant d'eau peut atteindre 1 m, à l'exception des menues embarcations et des péniches de canal, doit porter des échelles de tirant d’eau. Leur zéro doit correspondre au niveau du dessous de la coque du bâtiment au droit de l’échelle, ou, s’il existe une quille, au niveau de la quille au droit de l’échelle.

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 la Moselle.

CHAPITRE 3

SIGNALISATION DES BATIMENTS

Section 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° 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° 30' (c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 22° 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° 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, les feux prescrits pour la nuit doivent, en outre, être arborés de jour.
3. Pour l'application du présent chapitre
   a) les convois poussés dont la longueur ne dépasse pas 110,00 m et dont la largeur ne dépasse pas 11,45 m sont considérés comme bâtiments motorisés isolés de même longueur,
   b) les formations à couple dont la longueur dépasse 140,00 m sont considérées comme convois poussés de même longueur.
4. Les croquis des signalisations prescrites au présent chapitre figurent à l'annexe 3 du présent règlement.
5. Les bâtiments en attente d'éclusage peuvent conserver la signalisation prescrite pour les bâtiments faisant route.

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 1,00 m,
   - la longueur des flammes est d'au moins 1,00 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 et 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 signalisations visées au présent règlement ou puissent nuire à leur visibilité ou compliquer leur identification.
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.

Section II. Signalisation de nuit et de jour

Titre A. Signalisation en cours de route

Article 3.08

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

1. Les bâtiments motorisés isolés faisant route doivent porter de nuit :

   a) un feu de mât placé dans la partie avant du bâtiment à une hauteur de 5,00 m au moins au-dessus du plan des marques d'enfoncement ; cette hauteur peut être réduite à 4,00 m si la longueur du bâtiment ne dépasse pas 40,00 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 1,00 m au moins plus bas que le feu de mât et à 1,00 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 110,00 m de longueur, il doit porter de nuit, en outre, un deuxième feu de mât placé à l'arrière à une hauteur supérieure à celle à laquelle est placé le feu avant.

3. Les dispositions du présent article ne sont applicables ni 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 1,00 m environ au-dessous du premier feu de mât et, autant que possible, à 1,00 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 2,00 m au-dessous du premier feu de mât, mais autant que possible à 1,00 m au moins plus haut que les feux de côtés ;

   – de jour :

     le cylindre visé au chiffre 1 ci-dessus.

   Il en est de même pour chacun des bâtiments motorisés manœuvrant 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 5,00 m au-dessus du plan des marques d'enfoncement. Cette hauteur peut être réduite à 4,00 m pour les bâtiments dont la longueur ne dépasse pas 40,00 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 110,00 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 5,00 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 3,00 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 1,00 m au plus des bords du convoi et à 2,00 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 1,00 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, ces 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 1,00 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 1,00 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 ;

   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 b) ou e) 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 27 a, 27 b, 28 a, 28 b, 29, 30, 31, 32)

1. Les bâtiments faisant route effectuant des transports de certaines matières inflammables visées à l'ADNR doivent porter, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent règlement, la signalisation suivante visée au 7.1.5.0 ou 7.2.5.0 de l'ADNR :

   – de nuit :

   un feu bleu ;

   – de jour :

   un cône bleu, pointe en bas.

   Ce signal doit être placé à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il 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 3,00 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 à l'ADNR doivent porter, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent règlement, la signalisation suivante visée au 7.1.5.0 ou 7.2.5.0 de l'ADNR :

   – de nuit :

   deux feux bleus ;

   – de jour :

   deux cônes bleus, pointes en bas.

   Ces signaux doivent être placés à environ 1,00 m l'un au-dessus de l'autre, à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés ; les deux cônes bleus peuvent être remplacés par deux cônes bleus à l'avant et deux cônes bleus à l'arrière du bâtiment, le cône inférieur étant placé à une hauteur de 3,00 m au moins au-dessus du plan des marques d'enfoncement.

3. Les bâtiments faisant route effectuant des transports de certaines matières explosives visées à l'ADNR doivent porter, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent règlement, la signalisation suivante visée au 7.1.5.0 ou 7.2.5.0 de l'ADNR :

   – de nuit :

   trois feux bleus ;

   – de jour :

   trois cônes bleus, pointes en bas.

   Ces signaux doivent être placés à environ 1,00 m l'un au-dessus de l'autre, à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés.

4. Lorsqu'un convoi poussé ou une formation à couple faisant route comprend un ou plusieurs bâtiments visés au chiffre 1, 2 ou 3 ci-dessus, c'est le bâtiment assurant la propulsion du convoi ou de la formation qui doit porter la signalisation visée au chiffre 1, 2 ou 3 ci-dessus.

5. Les convois poussés propulsés par deux pousseurs placés côte à côte doivent porter la signalisation visée au chiffre 4 ci-dessus sur le pousseur placé à tribord.

6. Les bâtiments, convois poussés ou formations à couple qui transportent ensemble plusieurs matières dangereuses différentes visées au chiffre 1, 2 ou 3 ci-dessus doivent porter la signalisation relative à la matière dangereuse exigeant le plus grand nombre de feux bleus ou de cônes bleus.
7. Les bâtiments non astreints à porter la signalisation visée au chiffre 1, 2 ou 3 ci-dessus mais qui sont munis d'un certificat d'agrément en vertu du 8.1.8 de l'ADNR et qui respectent les dispositions de sécurité applicables aux bâtiments visés au chiffre 1 ci-dessus peuvent, à l'approche des écluses, porter la signalisation visée au chiffre 1 ci-dessus lorsqu'ils veulent être éclusés en commun avec un bâtiment astreint à porter la signalisation visée au chiffre 1 ci-dessus.
8. L'intensité des feux bleus prescrits au présent article doit correspondre au minimum à celle des feux ordinaires bleus.

Article 3.15

Signalisation des bâtiments faisant route autorisés au transport de plus de 12 passagers et dont la longueur maximale de la coque est inférieure à 20,00 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 20,00 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 5,00 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 15,00 m ;
   b) un feu clair vert visible de tous les côtés et placé à 1,00 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 3,00 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 manœuvrer (Annexe 3 : croquis 38)

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

– de nuit :

  un feu rouge balancé ;

– de jour :

  un pavillon rouge balancé

ou

  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.

Titre 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 3,00 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 au dit 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.
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 en stationnement
(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.

Les feux prescrits à la phrase 1 ne sont pas exigés lorsque sont observées les conditions fixées à l’article 3.20, chiffre 3, lettre b) ou c).

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 49 a, 49 b, 50 a, 50 b, 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 1,00 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 1,00 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 la signalisation prescrite au chiffre 1, lettres c) et d). Si la position d'un bâtiment coulé empêche de placer 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 1,00 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 1,00 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.

Section III. Autre signalisation

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 pour les bâtiments des services d'incendie, quand ils vont porter secours, et pour les bâtiments de sauvetage intervenant avec l’autorisation générale de l’autorité compétente.

Article 3.28

Signalisation supplémentaire des transports spéciaux
ainsi que des bâtiments et des engins flottants
effectuant des travaux dans la voie navigable
(Annexe 3 : croquis 57)

Les transports spéciaux ainsi que les bâtiments et les engins flottants qui effectuent des travaux, des sondages ou des mesures dans la voie navigable peuvent montrer, afin d'attirer l'attention et 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 1,00 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 des articles 3.25 et 3.28, 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 manœuvrer ;

   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 3.32

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.

   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

Section 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 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.

Section 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
   a) à l'arrangement régional relatif au service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure et
   b) à la directive 1999/5/CE du Parlement européen et du Conseil, du 9 mars 1999, concernant les équipements hertziens et les équipements terminaux de télécommunications et la reconnaissance mutuelle de leur conformité (JOCE N° L 91, p. 10)

   et être utilisée conformément
   c) aux dispositions de l'arrangement visé à la lettre a) ci-dessus, qui sont explicitées dans le guide de radiotéléphonie pour la navigation intérieure (article 1.10, chiffre 1, lettre m)),
   d) aux dispositions du présent règlement et
   e) aux prescriptions nationales d'exploitation complémentaires, le cas échéant.

   Les liaisons radiotéléphoniques (annonces et communications) doivent se tenir dans la langue du pays dans lequel se trouve le poste radiotéléphonique qui commence la conversation radiotéléphonique.
2. Les bâtiments motorisés, à l'exception des menues embarcations, des bacs et des engins flottants ne peuvent naviguer que lorsqu'ils sont équipés avec deux installations de radiotéléphonie en bon état de fonctionnement. En cours de route, les installations de radiotéléphonie des réseaux bateau--bateau et informations nautiques doivent en permanence être en état d'émettre et de recevoir. Le réseau informations nautiques ne peut être quitté que pour une brève période, le temps d'émettre ou de recevoir des informations sur d'autres voies.
3. Les bacs et engins flottants motorisés ne peuvent naviguer que s'ils sont équipés d'une installation de radiotéléphonie en bon état de fonctionnement. En cours de route, l'installation de radiotéléphonie doit en permanence être en état d'émettre et de recevoir sur le réseau bateau--bateau. Ce réseau ne peut être quitté que pour une brève période, le temps d'émettre ou de recevoir des informations sur d'autres voies.

   Les alinéas 1 et 2 sont également applicables aux bacs et engins flottants en cours d'exploitation.
4. Tout bâtiment équipé d'une installation de radiotéléphonie doit s'annoncer sur la voie 10 avant son entrée dans des sections où la visibilité est mauvaise, dans des passages étroits ou dans des ouvertures de pont. Il doit donner, sur les voies alloties au réseau bateau--bateau et informations nautiques les informations nécessaires à la sécurité de la navigation.
5. Le panneau B.11 (Annexe 7) indique l'obligation instituée par l'autorité compétente d'utiliser la radiotéléphonie.

Section 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 conforme à la directive visée à l'article 4.05, chiffre 1, 1ère phrase, lettre b), et d'un dispositif indiquant la vitesse de giration du bâtiment. 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, au point de vue de la sécurité technique du bateau, d'un type agréé par les autorités compétentes. Toutefois, les bacs ne naviguant pas librement ne sont pas tenus d'être équipés d'un indicateur de vitesse de giration ;

   b) que se trouve à bord une personne titulaire d'une patente radar délivrée en vertu du Règlement relatif à la délivrance des patentes radar ou d'un diplôme équivalent ; le radar peut toutefois être utilisé à des fins d’exercice, par bonne visibilité, même en l'absence d'une telle personne à bord.

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

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

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

Section I. Généralités

Article 6.01

Navigation à la voile

La navigation des bâtiments à voile autres que les menues embarcations n'est permise que de jour, sur autorisation spéciale de l'autorité compétente.

Article 6.02

Comportement mutuel des menues embarcations et des autres bâtiments

1. 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 l'espace nécessaire pour poursuivre leur route et pour manœuvrer ; elles ne peuvent exiger que ceux-ci s'écartent en leur faveur.
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 ;

   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 manœuvrer de manière à obliger une menue embarcation, qui suit la rive située sur son tribord, à s'écarter.

6. Sans préjudice des dispositions des articles 1.04, 1.06, 6.20 et 8.01bis, les menues embarcations motorisées doivent, au droit des baignades et des campings, réduire leur vitesse, tout en conservant leur manœuvrabilité, de sorte que les personnes se trouvant sur ou dans l'eau ne soient pas mises en danger. Les menues embarcations ne doivent pas, par leur conduite, mettre les autres en danger ou encore les gêner ou les importuner plus que ne l'imposent les circonstances. Sans préjudice des prescriptions nationales complémentaires des Etats riverains de la Moselle et en dehors des plans d'eau signalés par le panneau E.22 où la pratique de la moto aquatique est autorisée, les motos aquatiques doivent suivre une route droite clairement reconnaissable.

Section 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 6.04, 6.10 et 6.29 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 6.06

(sans objet)

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

   l'interdiction de passage est indiquée par un signal général A.1 (annexe 7),

   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 manœuvre peut avoir lieu sans danger.

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 la longueur ne dépasse pas 110,00 m.

Section III. Autres règles de route

Article 6.12

Navigation sur les secteurs où la route à suivre est prescrite

1. 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.
2. Les montants ne doivent en aucun cas gêner la marche des avalants ; en particulier à l'approche des panneaux B.4a) ou B.4b) (annexe 7), ils doivent au besoin diminuer leur vitesse ou même s'arrêter pour permettre aux avalants d'accomplir leur manœuvre.

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 manœuvre sans danger et sans que ces autres bâtiments soient obligés de modifier brusquement leur route ou leur vitesse.
2. Si la manœuvre 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 manœuvre 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 manœuvres 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 manœuvre visée au chiffre 1 ci-dessus peut ou doit obliger d'autres bâtiments à modifier leur route ou leur vitesse, annoncer cette manœuvre 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 manœuvre 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 50,00 m d'un bâtiment ou d'un convoi 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 et doivent, en outre, s'écarter le plus possible :

   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, 2ème phrase, lettres b) et c), ci-dessus à l'égard des menues embarcations.

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'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 manœuvrabilité du convoi.

   Un convoi ou une formation à couple doit être composé de telle sorte qu'il puisse être éclusé en une seule fois ; en particulier, sa largeur totale ne doit pas dépasser 11,45 m.

2. Tout convoi poussé ou toute formation à couple dont la longueur dépasse 86,00 m doit pouvoir s'arrêter cap à l'aval, en temps utile, tout en restant parfaitement manœuvrable pendant et après l'arrêt.

   La même prescription est applicable à tout bâtiment motorisé dépassant 86,00 m, sauf si sa quille a été posée avant le 1er avril 1960.

3. 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.

4. 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 utilisant leurs propres moyens mécaniques de propulsion.
3. L’interdiction visée au chiffre 1 ou 2 ci-dessus s’applique également aux matériels flottants.
4. Les personnes pratiquant un sport nautique sans utiliser un bâtiment n’ont pas le droit d’utiliser à cette fin une section de voie d’eau située derrière un panneau de signalisation A.1.
5. Les sections de voie d’eau désaffectées ou à usage restreint peuvent être balisées par une série de deux ou plus panneaux de signalisation A.1, A.1a ou A.12 ou par une série de deux ou plus flotteurs jaunes portant ces panneaux de signalisation comme voyants. Dans ce cas, l’interdiction en question concerne la section de voie d’eau située derrière la ligne droite de jonction de ces signaux.

Article 6.22bis

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

Section 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) il ne doit pas demeurer dans le chenal 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. 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 écluses à nacelles et des rigoles pour bateaux de sport

1. Tous les bâtiments d’une longueur inférieure à 18,00 m, d’une largeur inférieure à 3,30 m et d’un tirant d’eau inférieur à 1,50 m doivent obligatoirement emprunter l’écluse à nacelles. Cette obligation ne s’applique pas aux bateaux à passagers ayant des passagers à bord.
2. Les écluses à nacelles et les rigoles pour bateaux de sport ne peuvent être utilisées que de jour. De nuit, leur utilisation n’est permise qu’aux pêcheurs professionnels locaux.
3. Les bâtiments approchant une écluse à nacelles ou une rigole pour bateaux de sport doivent se tenir le long du môle de séparation.

4. Les vannes et portes des écluses à nacelles doivent être manœuvrées par les usagers eux-mêmes en se conformant aux instructions affichées sur place. L'entrée et la sortie des écluses à nacelles ne sont autorisées qu'après ouverture complète des portes. Les utilisateurs de l'écluse à nacelles doivent prendre garde aux bateaux de sport sortant de la rigole pour bateaux de sport.
5. Les rigoles pour bateaux de sport des barrages de Müden, Fankel, Enkirch, Zeltingen, Wintrich, Grevenmacher-Wellen et Stadtbredimus-Palzem doivent être manœuvrées par les utilisateurs eux-mêmes en se conformant aux instructions affichées sur place. L'entrée de la rigole n'est autorisée qu'aussi longtemps que le feu est au vert. En dehors de ces périodes, le feu est au rouge. Lorsque la rigole n'est pas en service, les feux sont éteints.
6. Il est interdit de débarquer sauf pour exécuter l'éclusage, pour quérir le personnel de surveillance ou pour porter un bateau de sport. En outre, il est interdit pendant un portage de gêner la manœuvre de l'écluse à nacelles ou de la rigole pour bateaux de sport.

Article 6.27

Barrages

Le passage des barrages est interdit.

Article 6.28

Passage aux écluses

1. a) Appartiennent au secteur des écluses :
   - les écluses et
   - les plans d'eau à l'amont et à l'aval des écluses qui permettent d'amarrer les bâtiments, d'organiser leur ordre de passage et leur attente, ainsi que de former et de défaire les convois (avant-ports d'écluses).

   b) Les autorités compétentes peuvent délimiter le secteur des écluses en dérogeant aux dispositions de la lettre a). En ce cas, il est signalé par un panneau blanc bordé de noir et portant, en noir, l'inscription „Secteur des écluses".
2. A l'approche des garages des écluses, les bâtiments doivent ralentir leur marche. S'ils ne peuvent 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. Les bâtiments qui ne veulent pas passer à l'écluse, ne doivent pas entrer dans les avant-ports.
3. Dans le secteur des 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.
4. A l'approche du secteur des écluses et à l'intérieur de ce secteur, tout dépassement est interdit. Toutefois, les bâtiments et convois en attente d'éclusage à l'extérieur des garages peuvent être dépassés par des bâtiments allant s'amarrer dans les garages. Dans ce cas, le bâtiment ou convoi dépassé garde son tour d'éclusage.
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 la marche dans les garages des écluses et de l’entrée dans les écluses, les bâtiments doivent réduire leur vitesse de façon à garantir en toute circonstance un arrêt total au moyen de câbles ou de cordage ou de toute autre mesure appropriée et à éviter tout choc contre les portes ou les dispositifs de protection ou contre d’autres bâtiments ou matériels flottants.
7. Dans les écluses
   a) si des limites sont indiquées sur les bajoyers, les bâtiments doivent se tenir entre ces limites ;
   b) pendant le remplissage et la vidange du sas et jusqu'au moment où la sortie est autorisée, les bâtiments doivent être amarrés et la manœuvre des amarres doit être assurée de manière à empêcher tout choc contre les bajoyers, les portes et les dispositifs de protection ou contre les autres bâtiments ou matériels flottants ;
   c) l'emploi de défenses, qui doivent être flottantes lorsqu'elles sont amovibles, est obligatoire ;
   d) il est interdit aux bâtiments et matériels flottants de rejeter ou de laisser s'écouler de l'eau sur les terre-pleins ou sur les autres bâtiments ou matériels flottants ;
   e) dès que le bâtiment est amarré et jusqu'au moment où la sortie est autorisée, il est interdit de faire usage des moyens mécaniques de propulsion ;
   f) les menues embarcations doivent se tenir à distance des autres bâtiments.
8. La longueur utile des écluses entre Stadtbredimus-Palzem et Coblence est de 170,00 m (à l’exception de l’écluse sud de Coblence où elle est de 122,50 m). La longueur utile des écluses est indiquée par des marques blanches.

   Les convois poussés d’une longueur supérieur à 170,00 m et ne dépassant pas 172,10 m ne peuvent franchir les écluses qu’après autorisation du personnel de l’écluse et compte tenu des précautions particulières suivantes :

   Les convois poussés avalants doivent d’abord s’arrêter à 10,00 m du câble de protection de la porte aval et ne sont autorisés à s’avancer lentement jusqu’à la marque spéciale à la tête aval de l’écluse qu’après la levée du câble de protection. La limite extrême de la longueur des écluses est indiquée par des marques rouges et blanches à la tête amont et à la tête aval de l’écluse.
9. Dans le secteur des écluses, il est obligatoire de maintenir une distance minimale de 10,00 m à l'égard des bâtiments et des convois portant la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 1. Toutefois, cette obligation ne s'applique pas aux bâtiments et aux convois qui portent également cette signalisation ni aux bâtiments visés à l'article 3.14, chiffre 7.
10. Les bâtiments et convois portant la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 2 ou 3, sont éclusés séparément.
11. Les bâtiments et convois portant la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 1, ne sont pas éclusés avec les bâtiments à passagers.
12. En vue d'assurer la sécurité et le bon ordre de la navigation, la rapidité du passage des écluses ou la pleine utilisation de celles-ci, le personnel des écluses peut donner des instructions complémentaires ainsi que des instructions dérogatoires aux dispositions du présent article. Les bâtiments doivent, dans les écluses et dans les garages des écluses, se conformer à ces instructions.

Article 6.28bis

Entrée et sortie des écluses

1. L'accès d'une écluse est réglé de nuit comme de jour par des signaux visuels placés d'un côté ou de chaque côté de l'écluse. Ces signaux ont la signification suivante :

   a) deux feux rouges superposés :
   accès interdit, écluse hors service ;

   b) un feu rouge isolé ou deux feux rouges juxtaposés :
   accès interdit, écluse fermée ;

   c) l'extinction de l'un des deux feux rouges juxtaposés ou un feu rouge et un feu vert juxtaposés :
   accès interdit, écluse en préparation pour l'ouverture ;

   d) un feu vert isolé ou deux feux verts juxtaposés :
   accès autorisé.

2. La sortie d'une écluse est réglée de nuit comme de jour par les signaux visuels suivants :

   a) un ou deux feux rouges :
   sortie interdite ;

   b) un ou deux feux verts :
   sortie autorisée.

3. Le ou les feux rouges visés aux chiffres 1 et 2 ci-dessus peuvent être remplacés par un panneau A.1 (annexe 7). Le ou les feux verts visés à ces mêmes chiffres peuvent être remplacés par un panneau E.1 (annexe 7).

4. En l'absence de feux et de panneaux, l'accès et la sortie des écluses sont interdits sauf ordre spécial du personnel de l'écluse.

Article 6.29

Ordre de passage aux écluses

1. a) Le passage aux écluses s’effectue selon l’ordre d’arrivée.

   b) 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.

   c) Toutefois le personnel de l’écluse peut donner des instructions dérogatoires en vue d’assurer une meilleure utilisation de l’écluse ou, si c’est nécessaire pour des raisons de sécurité, d’écluser isolément des bâtiments transportant des matières dangereuses.

2. En dérogation au chiffre 1.a) ci-dessus, et sous réserve de l’application du chiffre 1.c) ci-dessus, bénéficient d’un droit de priorité de passage :

   a) les bâtiments appartenant aux services de navigation, 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.

3. La priorité de passage visée au chiffre 2.b) ci-dessus est accordée seulement :

   a) aux bâtiments qui, en raison de la nature de leur chargement ou pour des raisons de sécurité, nécessitent un éclusage accéléré ;

   b) aux bâtiments participant à des opérations de sauvetage ou à d'autres opérations urgentes ;

   c) aux bateaux à passagers ayant une capacité d'au moins 100 passagers et qui effectuent un service régulier.

      Il y a un service régulier lorsqu'un bateau à passagers effectue au moins quatre voyages au cours d'une période de quatre semaines (en ce qui concerne les bateaux-hôtels, au moins quatre voyages par saison touristique) sur des parcours déterminés comportant des arrêts fixés suivant un horaire établi en accord avec l'autorité compétente et porté à la connaissance de la batellerie au moins un mois à l'avance. En cas de modification ultérieure de cet horaire, la même procédure serait appliquée.

      La priorité de passage n'est valable que pour des écluses dont le passage est prévu d'après l'horaire approuvé.

4. La priorité de passage peut être exceptionnellement accordée par l'autorité compétente à des bateaux à passagers ne répondant pas à toutes les conditions stipulées au chiffre 3.c) dans l'un des deux cas suivants :

   a) si le bateau à passagers est éclusé en même temps qu'un autre bateau à passagers effectuant un service régulier et bénéficiaire de l'attestation visée au chiffre 2.b) ;

   b) si le nombre total d'éclusages prioritaires de bateaux à passagers ne dépasse pas quatre un même jour dans chaque sens à une écluse déterminée.

   L'horaire de chaque voyage spécial doit être approuvé par l'autorité compétente et porté à la connaissance de la batellerie. L'attestation n'est valable que pour les écluses dont le passage est prévu d'après l'horaire de voyage approuvé.

5. La priorité de passage visée au chiffre 2.b) ci-dessus confère au bâtiment qui en bénéficie le droit d'être éclusé avant d'autres bâtiments en attente d'éclusage, dans la mesure où ce bâtiment prioritaire est à moins de 1500 m de l'écluse, soit qu'il soit vu par l'éclusier, soit qu'il ait annoncé sa position par radiotéléphonie. Elle ne lui confère, en aucun cas, le droit d'être éclusé à une heure déterminée à l'avance.

6. Chaque éclusage vers l'amont ou vers l'aval de bâtiments ayant fait usage de leur droit de priorité doit être suivi d'un éclusage dans le même sens sans droit de priorité.

   A l'égard de bâtiments ou de convois poussés de plus de 1500 tonnes de port en lourd naviguant suivant un horaire établi en accord avec l'autorité compétente, le droit de priorité des bateaux à passagers ne peut s'exercer qu'une seule fois à chaque écluse.

7. Dans la mesure où ils ne peuvent emprunter les écluses à nacelles ou les rampes, les bâtiments visés à l'article 6.26, chiffre 1, ci-dessus ne seront éclusés qu'en groupe ou en même temps que d'autres bâtiments.

   Ils ne pourront, en aucun cas, bénéficier d'un droit de priorité.

Section VI. Temps bouché ; utilisation du radar

Article 6.30

Tout bâtiment faisant route par temps bouché

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

Article 6.31

Bâtiments en stationnement

1. Par temps bouché, les bâtiments stationnant dans le chenal ou à proximité du chenal navigable doivent régler leur appareil de radiotéléphonie sur écoute durant le stationnement. Aussitôt qu'ils perçoivent par radiotéléphonie que d'autres bâtiments s'approchent ou aussitôt et aussi longtemps qu'ils perçoivent le signal sonore prescrit à l'article 6.32, chiffre 2, lettre d), ou à l'article 6.33, lettre b), émis par un bâtiment qui s'approche, ils doivent indiquer leur position par radiotéléphonie.
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. Les bâtiments ne peuvent naviguer au radar que pour autant que se trouve en permanence dans la timonerie une personne titulaire à la fois de l'un des documents prévus dans le Règlement relatif à la conduite de bâtiments sur la Moselle pour la catégorie du bâtiment qu'il conduit et d'une patente radar délivrée en vertu du Règlement relatif à la délivrance des patentes radar ou d'un diplôme équivalent, ainsi qu'une seconde personne suffisamment au courant de l'utilisation du radar.

   Toutefois, pour les bâtiments dont le certificat de visite ou le document en tenant lieu 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. 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.

   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 ;

   – s'il est en train de passer d'une rive à l'autre, dégager le chenal autant 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 40,00 m de la rive, il n'est permis aux bâtiments de stationner bord à bord que si le total de leur largeur ne dépasse pas 11,45 m.
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 ;

m) dans les avant-ports amont et aval des écluses, sauf les bâtiments en instance d'éclusage. Toutefois, le personnel éclusier peut autoriser le stationnement de nuit ou par temps bouché dans les avant-ports aval, à condition que cela ne gêne pas le passage des autres bâtiments.

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 l'un des panneaux E.7 ou E.7.1 (annexe 7) et seulement du côté de la voie où ce panneau est placé.

3. Il est interdit de se servir pour l'amarrage ou le déhalage d'arbres, garde-corps, poteaux, bornes, colonnes, échelles métalliques, mains courantes, etc.

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) 10,00 m si l'un de ceux-ci porte la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 1 ;
   b) 50,00 m si l'un de ceux-ci porte la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 2 ;
   c) 100,00 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 8.1.8 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 opérationnelle doit se trouver en permanence à bord des bâtiments en stationnement qui portent une signalisation visée à l'article 3.14. Toutefois, les autorités compétentes peuvent dispenser de cette obligation les bâtiments en stationnement dans les bassins des ports.
2. Une garde opérationnelle doit se trouver en permanence à bord des bateaux à passagers en stationnement lorsque s’y trouvent des passagers.
3. 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.
4. S'il n'y a pas de conducteur, la responsabilité de la mise en place de la garde et de la surveillance incombe au propriétaire, armateur ou autre exploitant.

CHAPITRE 8

DISPOSITIONS SUPPLEMENTAIRES

Article 8.01

Dimensions maxima des bâtiments et des convois

Sans préjudice des dispositions de l'article 9.04, les bâtiments et les convois ne peuvent dépasser les dimensions suivantes :

a) la largeur d'un bâtiment ne doit pas dépasser 11,45 m ;

b) la longueur d'un bâtiment dont la quille a été posée après le 31 décembre 1962 ne doit pas dépasser 110,00 m ;

c) la longueur totale d'un convoi poussé ne doit pas dépasser 172,10 m ;

d) la longueur totale d'un convoi remorqué ne doit pas dépasser 250,00 m.

Concernant les cas visés aux lettres a) et b) ci-dessus, l'autorité compétente peut accorder des dérogations ou délivrer une autorisation spéciale pour le trajet à parcourir.

Article 8.01bis

Vitesse de marche

Sans préjudice des dispositions des articles 1.04 et 1.06, la vitesse maximale autorisée est, d'une manière générale, fixée par rapport à la rive à 30 km/h, y compris dans les parties sauvages de la rivière en section française, et à 15 km/h dans les dérivations en section française.

Cette limitation de vitesse ne s'applique pas :

a) aux menues embarcations naviguant dans les sections libres, aussi longtemps que le plan d'eau visible situé dans le sens de la marche est libre de tout usager. En ce cas, la vitesse fixée par rapport à la rive ne doit pas dépasser 60 km/h ;

b) aux menues embarcations remorquant un ou plusieurs skieurs sur les plans d'eau autorisés et signalés à cet effet par le panneau E.17 ;

c) aux bâtiments munis d'une permission spéciale, délivrée par l'autorité compétente dans le cadre d'une manifestation autorisée conformément aux dispositions de l'article 1.23 ;

d) aux bâtiments des autorités de contrôle portant la signalisation prévue à l'article 3.27 ;

e) aux sections de voie d'eau pour lesquelles l'autorité compétente a autorisé temporairement ou d'une manière permanente une vitesse maximale dérogatoire.

Article 8.02

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, sauf autorisation spéciale délivrée par les autorités compétentes des secteurs à parcourir.

Article 8.03

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.

Ces bâtiments doivent alors être accouplés latéralement à l'ensemble constitué par le pousseur et une ou deux barges de poussage en flèche, sauf si leur certificat de visite ou le document en tenant lieu précise qu'ils sont aptes à être poussés.

Article 8.04

Convois poussés comprenant des barges de navire

Les barges de navire ne peuvent pas être placées en tête d'un convoi poussé. Toutefois, les autorités compétentes pour les secteurs à parcourir peuvent accorder des dérogations.

Article 8.05

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

Le déplacement des barges de poussage en dehors d'un convoi poussé ne peut se faire que sur de courtes distances et conformément aux prescriptions édictées par l'autorité compétente ou avec l'autorisation de celle-ci.

Article 8.06

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 11,45 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 8.07

Liaison phonique à bord des convois

1. (sans objet)
2. Les convois poussés dont la longueur dépasse 110,00 m doivent entrer en liaison par radiotéléphonie avec l'écluse sur les voies du réseau informations nautiques qui sont communiquées par les autorités compétentes, en arrivant dans les secteurs suivants de la Moselle :

du PK 16,00	au	PK 25,00	(Lehmen)
du PK 31,30	au	PK 40,20	(Müden)
du PK 52,50	au	PK 63,40	(Fankel)
du PK 69,20	au	PK 81,60	(St. Aldegund)
du PK 98,50	au	PK 106,60	(Enkirch)
du PK 120,00	au	PK 126,50	(Zeltingen)
du PK 137,00	au	PK 143,80	(Wintrich)
du PK 158,20	au	PK 171,00	(Detzem)
du PK 191,00	au	PK 200,00	(Trèves)
du PK 206,00	au	PK 219,00	(Grevenmacher-Wellen)
du PK 223,00	au	PK 234,00	(Stadtbredimus-Palzem)
du PK 237,00	au	PK 245,50	(Apach)
du PK 253,00	au	PK 263,00	(Koenigsmacker)
du PK 264,00	au	PK 275,00	(Thionville)
du PK 272,00	au	PK 282,00	(Orne)
du PK 280,50	au	PK 288,50	(Talange)
du PK 292,00	au	PK 301,50	(Metz)

   et rester sur réception jusqu'à l'arrivée à l'écluse.

   En outre, les convois poussés montants doivent rappeler par radiotéléphonie l'écluse de Stadtbredimus-Palzem en arrivant au PK 226,00.
3. Dans tous les cas où la longueur d'un convoi poussé dépasse 110,00 m, il doit y avoir une liaison phonique dans les deux sens entre la timonerie du pousseur et l'avant du convoi.
4. 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.
5. 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.
6. Le réseau bateau-bateau ne doit pas être utilisé pour réaliser la liaison phonique.

Article 8.08

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 8.09

(sans objet)

Article 8.10

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 8.11

Sécurité à bord des bateaux à passagers

Les dispositions suivantes s'appliquent aux bateaux à passagers aménagés pour le séjour à bord pendant la nuit :

a) à 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 sous a) ci-dessus et doivent être instruits périodiquement de leurs tâches ;

c) pendant le séjour de passagers à bord, les voies d'évacuation doivent être complètement libres d'obstacles. Les portes et les issues de secours se trouvant sur ces voies doivent pouvoir être facilement ouvertes des deux côtés ;

d) au début de chaque voyage de plus d'un jour des instructions de sécurité doivent être données aux passagers ;

e) pendant la nuit, aussi longtemps qu'il y a des passagers à bord, une ronde de sécurité doit être faite toutes les heures. L'accomplissement de cette ronde doit pouvoir être vérifié d'une manière appropriée.

Article 8.12

Utilisation des embarcadères pour les bateaux à passagers

1. Les bateaux à passagers ne peuvent accoster qu'aux embarcadères autorisés par l'autorité compétente au cas par cas, de manière générale ou pour l'exploitation du bateau.
2. Sauf autorisation spéciale délivrée par l'autorité compétente, ces bateaux ne doivent stationner aux embarcadères que le temps nécessaire à l'embarquement et au débarquement des passagers ainsi qu'au chargement et déchargement des marchandises.

CHAPITRE 9

REGLES PARTICULIERES DE ROUTE ET DE STATIONNEMENT

Article 9.01

Restrictions de navigation

Le franchissement de la courbe du pont-rail sud à Thionville doit s'effectuer dans les conditions suivantes :

Lorsque le feu rouge est allumé, les bâtiments montants doivent s'arrêter au quai d'accostage situé sur la rive gauche, en aval du PK 268,500 (entrée de la courbe).

Lorsque le feu vert est allumé, les bâtiments montants peuvent continuer leur route et s'engager sous le pont.

Lorsqu'aucun feu n'est allumé, les bâtiments montants doivent émettre „un son prolongé“ et s'arrêter au quai d'accostage en attendant les ordres du service compétent.

Les bâtiments avalants ne peuvent s'engager librement dans la courbe qu'après autorisation donnée par l'éclusier de Thionville.

Article 9.02

Passage hors horaire de navigation aux écluses de Talange et de Metz

1. Le passage aux écluses de Talange et de Metz en dehors d'un horaire porté à la connaissance de la navigation est subordonné à une demande préalable à laquelle il est donné suite dans la mesure où des difficultés exceptionnelles d'exploitation ne l'interdiraient pas. Cette demande doit être présentée au plus tard à 16 heures pour un passage après l'heure limite indiquée à cet horaire et avant l'heure du début de la reprise du lendemain figurant au dit horaire. Elle peut être transmise au besoin par téléphone, à l'une quelconque des écluses de la Moselle de Talange à Neuves-Maisons concernées par le passage hors horaire.
2. La demande doit comporter :
   a) le nom et l'adresse du demandeur et du conducteur du bâtiment,
   b) le nom ou la désignation du bâtiment ainsi que le nombre et la nature des unités du convoi,
   c) les points de départ et de destination finale du bâtiment,
   d) les heures d'arrivée prévues à chaque écluse.
3. Lorsqu'un voyage prévu n'a pas lieu, l'écluse qui a reçu la demande de passage doit en être immédiatement avisée. Si le voyage est interrompu, les écluses qui ne sont plus concernées par le passage devront en être immédiatement informées.

   La demande n'est plus valable si l'heure d'arrivée indiquée à l'écluse de Talange ou à l'écluse de Metz est dépassée de plus d'une heure.

Article 9.03

Circulation dans le chenal d'accès aux écluses de Coblence

1. Le chenal navigable de la Moselle a une profondeur
   – de 2,10 m au niveau de l'étiage équivalent du Rhin entre le confluent (PK 0,00) et l'écluse de Coblence (PK 1,96),
   – de 3,70 m au niveau de la cote réglementaire de retenue du bief entre l'écluse de Coblence (PK 1,96) et Rauental (PK 3,55).
2. Les bâtiments montants sont tenus de se diriger vers le sas qui leur est attribué. Cette indication leur est donnée de jour comme de nuit par un indicateur de direction composé de deux feux blancs juxtaposés installés au-dessus de l'ouverture centrale du pont-rail, au PK 1,250.

   Les feux ont la signification suivante :

   a) feu de gauche fixe, feu de droite clignotant :

      emprunter l'ouverture droite (nord) du pont et le sas de droite, dans le sens de la marche,

   b) feu de droite fixe, feu de gauche clignotant :

      emprunter l'ouverture gauche (sud) du pont et le sas de gauche, dans le sens de la marche,

   c) deux feux fixes :

      s'arrêter devant l'indicateur de direction ou le signal d'arrêt situé sur la rive nord et attendre les instructions,

   d) deux feux clignotants :

      les deux ouvertures du pont et les deux sas d'écluse sont disponibles.
3. Les bâtiments dont l'enfoncement dépasse 2,50 m et les formations dont la longueur dépasse 110,00 m doivent utiliser l'ouverture droite (nord) du pont et le sas de droite (nord) dans le sens de la marche des bâtiments montants.

   Aussi longtemps que cette ouverture de pont et ce sas d'écluse ne leur sont pas attribués, ils doivent s'arrêter devant le signal d'arrêt situé sur la rive nord.
4. Une fois le pont-rail franchi, toute traversée du chenal est interdite aux bâtiments montants, sauf instructions spéciales du personnel éclusier.

Article 9.04

Navigation des convois poussés à l'embouchure de la Moselle

1. La navigation des convois poussés dont la longueur atteint 193,00 m et la largeur 22,90 m est autorisée sur la Moselle entre le confluent et le PK 1,0.

2. Les convois poussés dont la largeur dépasse 11,45 m doivent, dans un délai suffisant avant leur entrée dans la Moselle, se mettre en liaison radiotéléphonique avec l'écluse de Coblence sur la voie 20, se renseigner sur la situation du trafic et rester sur réception. En outre, ils doivent, dans un délai suffisant avant leur entrée dans la Moselle, indiquer de minute en minute, par radiotéléphonie sur la voie 10, leur position exacte par rapport au "Deutsches Eck". Dans les intervalles, ils doivent rester sur réception sur la voie 10.

Article 9.05

Obligation d'annonce

1. Les conducteurs de bâtiments et de convois soumis à l'ADNR, de bateaux-citernes, de bateaux à cabines, de navires de mer et de transports spéciaux visés à l'article 1.21 doivent, avant de pénétrer sur le secteur de la Moselle allant de l'écluse de Metz (PK 296,88) jusqu'au confluent avec le Rhin ou en prenant le départ à l'intérieur de ce secteur, s'annoncer sur la voie indiquée par l'autorité compétente 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) pour les matières dangereuses visées par l'ADNR :
      le numéro ONU ou le numéro de la matière,
      la désignation officielle pour le transport complétée, le cas échéant, par la désignation technique,
      la classe, le code de classification et le cas échéant le groupe d'emballage,
      la quantité totale des matières dangereuses pour lesquelles ces indications sont valables,
      pour les autres marchandises :
      la nature de la cargaison (nom de la matière, quantité de la matière) ;
   m) 0, 1, 2, 3 feux bleus/cônes bleus ;
   n) nombre de personnes à bord.

2. Sans préjudice de l'obligation visée au chiffre 1 ci-dessus, les conducteurs de tous les bâtiments et convois - à l'exception des bacs et des menues embarcations - doivent, avant de pénétrer sur le secteur de la Moselle allant du PK 233,00 (bief de Stadtbredimus-Palzem) jusqu'au confluent avec le Rhin ou en prenant le départ à l'intérieur de ce secteur, s'annoncer sur la voie indiquée par l'autorité compétente et communiquer, outre les données visées au chiffre 1, lettres a) à h) ci-dessus, les données supplémentaires suivantes :
   a) chargement (vide ou chargé) ;
   b) estimation de l'heure d'arrivée à l'écluse d'entrée :
      aa) à l'écluse de Stadtbredimus-Palzem pour les avalants,
      bb) à l'écluse de Coblence pour les montants.
3. Les données indiquées au chiffre 1 ci-dessus, à l'exception de celles visées aux lettres c), h) et n), et au chiffre 2 ci-dessus, peuvent également être communiquées, en temps utile, par d'autres services ou personnes à l'autorité compétente, soit par écrit, soit oralement, soit par voie électronique. L'annonce doit être faite par écrit ou par voie électronique pour les transports de plus de deux matières dangereuses différentes. Dans tous les cas, le conducteur doit annoncer quand son bâtiment ou son convoi entre dans l'un des secteurs soumis à l'obligation d'annonce, quand il le quitte à nouveau, et quand, à l'intérieur du secteur, il passe un autre point d'annonce situé sur sa route.
4. Lorsqu'un bâtiment interrompt sa route durant plus de deux heures, le conducteur doit indiquer le début et la fin de cette interruption.
5. Lorsque les données visées au chiffre 1 ci-dessus changent en cours de route sur le secteur soumis à l'obligation d'annonce, la prochaine écluse doit en être avertie immédiatement.
6. Tous les bâtiments qui ont fait une annonce complète conformément au chiffre 1 ou 2 ci-dessus, ainsi que les bâtiments qui se sont déjà annoncés sur le Rhin conformément aux prescriptions de l'article 12.01 du Règlement de police pour la navigation du Rhin et qui pénètrent sur la Moselle, ne doivent, au passage des autres points d'annonce situés sur leur route, répéter que les données visées au chiffre 1, lettres a) à d) ci-dessus.
7. Le secteur de la Moselle soumis à l'obligation d'annonce visé au chiffre 1 ci-dessus, ainsi que les points d'annonce se trouvant - en cours de route - devant les écluses à l'intérieur du secteur de la Moselle visé au chiffre 2 ci-dessus, sont signalés par le panneau B.11 (annexe 7) et un panneau supplémentaire "Obligation d'annonce".
8. L’autorité compétente peut déterminer une obligation d’annonce et sa teneur pour les bateaux d’excursions journalières.

CHAPITRE 10

RESTRICTION DE LA NAVIGATION EN TEMPS DE CRUE

Article 10.01

Marques de crue

1. Les marques de crue sont déterminées par les cotes suivantes :

Désignation des échelles	Marque I m	Marque II m	Marque III m
Echelle du Pont des morts à Metz	3,20	4,20	4,20
Echelle aval du barrage d'Uckange	1,90	3,30	3,30
Echelle aval de :			
Koenigsmacker			7,80
Apach			3,60
Stadtbredimus-Palzem	3,70	4,50	5,30
Grevenmacher-Wellen			5,20
Trèves	5,20	5,80	6,95
Detzem			7,05
Wintrich			6,75
Zeltingen			6,95
Enkirch			7,80
St. Aldegund			7,75
Fankel			7,80
Echelle de Cochem	4,50	5,00	environ 6,00
Echelle aval de :			
Müden			7,30
Lehmen			7,15
Echelle du Rhin à Coblence			6,50

2. a) Les marques I et II sont valables pour les sections suivantes :
   - Pont des morts à Metz pour la retenue d'Argancy,
   - Barrage d'Uckange pour la retenue d'Uckange,
   - Stadtbredimus-Palzem pour la section comprise entre l'aval de l'écluse de Thionville et l'amont de celle de Grevenmacher-Wellen,
   - Trèves pour la section comprise entre l'aval de l'écluse de Grevenmacher-Wellen et l'amont de celle de Zeltingen,
   - Cochem pour la section comprise entre l'aval de l'écluse de Zeltingen et l'amont de celles de Coblence.

   b) Les marques de crue III sont valables pour les biefs sur la partie amont desquels elles ont été apposées. L'échelle du Rhin à Coblence est valable pour la section comprise entre l'aval des écluses de Coblence et le confluent de la Moselle. Pour la section comprise entre le PK 3,55 de la Moselle (port de Rauental et aire de stationnement sur la rive droite) et l'aval des écluses de Coblence, la marque de crue III est déterminée par le niveau des eaux atteignant 9,15 m à l'échelle aval de Lehmen.

Article 10.02

Conduite à tenir lorsque les marques de crue sont atteintes ou dépassées

1. Lorsque le niveau des eaux atteint ou dépasse la marque de crue I :

   a) la circulation des convois remorqués avalants est interdite. Sans préjudice de cette interdiction, ces bâtiments doivent rejoindre le port de refuge le plus proche ou le lieu de stationnement approprié le plus proche en dehors des garages d'écluses. Les autorités compétentes peuvent, dans des cas particuliers, faire exception aux prescriptions ci-dessus ;

   b) à partir de 4 km en amont des écluses, les avalants qui ne sont pas soumis à l'interdiction résultant de a) doivent maintenir avec les bâtiments qui les précèdent un intervalle d'environ 1000 m, aussi longtemps que ces derniers n'ont pas pénétré dans les garages amont des écluses ;

   c) aucun bâtiment n'est autorisé à stationner dans les garages amont des écluses ;

   d) sans préjudice des dispositions de l'article 6.20 du présent Règlement, la vitesse maximum des avalants par rapport à la rive ne doit pas dépasser 20 km/h ;

   e) les bâtiments ayant stationné dans le bief de Stadtbredimus-Palzem et désirant poursuivre leur route vers l'aval devront au préalable annoncer et coordonner leur départ avec l'écluse de Stadtbredimus-Palzem.

2. Lorsque le niveau des eaux atteint ou dépasse la marque de crue II, la navigation vers l'aval est interdite aux bâtiments motorisés dont le chargement en tonnes est supérieur à 2,7 fois la puissance nominale de leur moteur exprimée en kilowatts (soit approximativement 2 fois la puissance exprimée en chevaux-vapeur). Sans préjudice de cette interdiction, ces bâtiments doivent rejoindre le port de refuge le plus proche ou le lieu de stationnement approprié le plus proche en dehors des garages d'écluses.

3. Lorsque le niveau des eaux atteint ou dépasse la marque de crue III, la navigation est interdite à l'exception du trafic d'une rive à l'autre. Sans préjudice de cette interdiction, tous les bâtiments doivent rejoindre le port de refuge le plus proche ou, en cas d'impossibilité, stationner à l'emplacement approprié le plus proche en dehors des garages d'écluses.
4. La partie amont du garage amont de l'écluse de Koenigsmacker est un port de refuge.

DEUXIEME PARTIE

DISPOSITIONS RELATIVES A L'ENVIRONNEMENT

CHAPITRE 11

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

Article 11.01

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 1.01, 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 œuvre 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 11.02

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 11.03

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 11.04

Collecte et traitement à bord

1. Le conducteur doit assurer la collecte séparée à bord des déchets visés à l'article 11.03, 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 11.05

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 ou d'une prescription particulière équivalente de l'un des Etats riverains de la Moselle, 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 11.03, 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 de la Moselle 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 11.06

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,
   c) la procédure d'avitaillement est surveillée et
   d) une des installations visées à l'article 8.05, chiffre 10, du Règlement de visite des bateaux du Rhin ou dans une prescription particulière équivalente de l'un des Etats riverains de la Moselle est utilisée.
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 accordées sur les points suivants avant le début des opérations d'avitaillement :
   a) la garantie du bon fonctionnement du système visé à l'article 8.05, chiffre 11, du Règlement de visite des bateaux du Rhin ou dans une prescription particulière équivalente de l'un des Etats riverains de la Moselle et d'une liaison phonique entre le bateau et le poste 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. Lorsque l'avitaillement est réalisé par un bateau avitailleur, le conducteur de celui-ci n'est autorisé à commencer la procédure d'avitaillement qu'après concertation sur les points fixés au chiffre 2.

Article 11.07

(sans objet)

Article 11.08

Bateaux déshuileurs

Est excepté de l'interdiction visée à l'article 11.03, 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 11.09

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

Annexe 1

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	:	Biélorussie
CH	:	Suisse
CZ	:	République tchèque
D	:	Allemagne
F	:	France
FI	:	Finlande
HR	:	Croatie
HU	:	Hongrie
I	:	Italie
L	:	Luxembourg
MD	:	République de Moldavie
N	:	Pays-Bas
NO	:	Norvège
P	:	Portugal
PL	:	Pologne
R	:	Roumanie
RUS	:	Fédération de Russie
SE	:	Suède
SK	:	Slovaquie
UA	:	Ukraine
YU	:	Yougoslavie

Annexe 2
(sans objet)

Annexe 3

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 la longueur maximale ne dépasse pas 110,00 m sont considérés comme bâtiments motorisés isolés de même longueur.

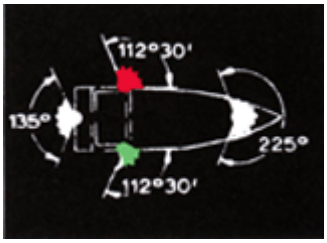
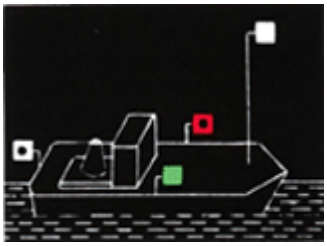
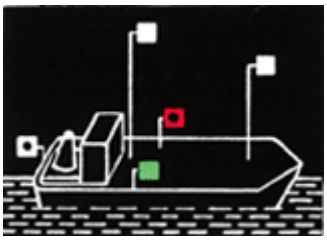
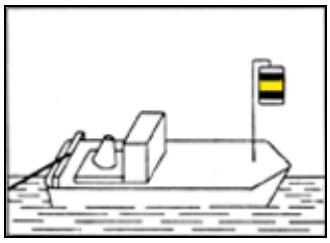
3. Explications :

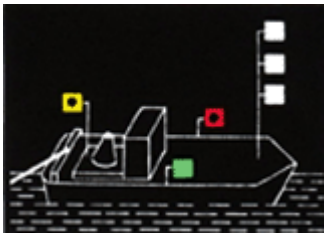
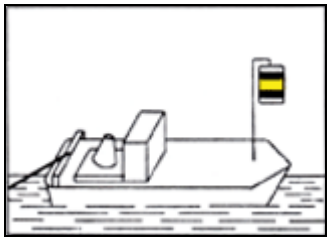
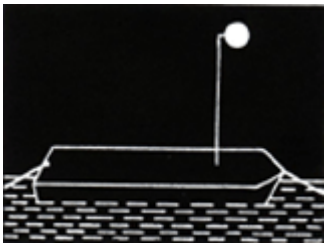
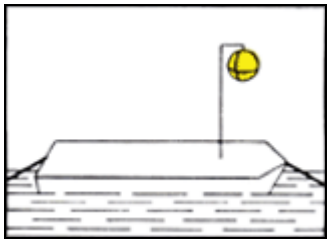
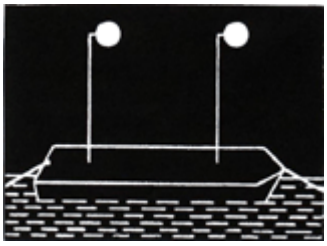
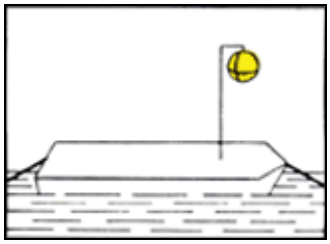
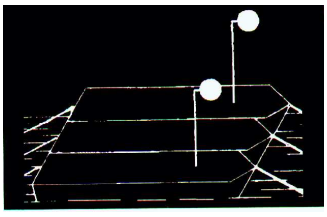
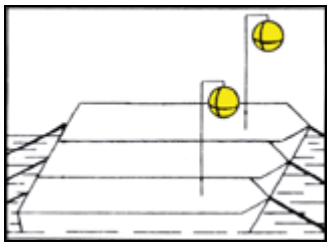
feu fixe visible de tous les côtés | feu fixe sur un arc d'horizon limité | feu scintillant | pavillon ou panneau

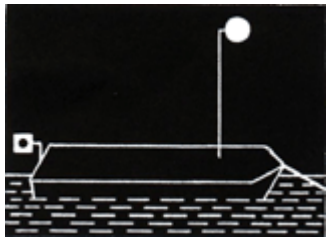
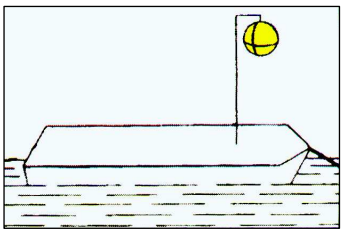
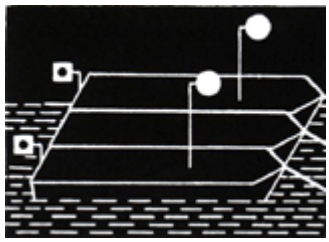
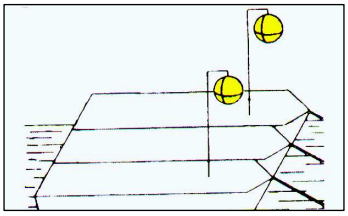
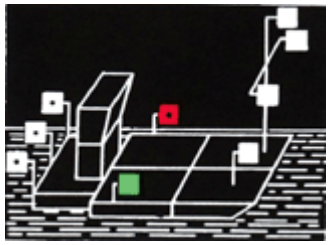
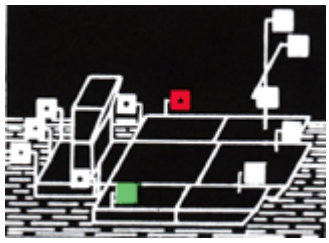
ballon | cylindre | cône | bicône

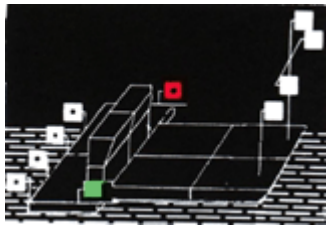
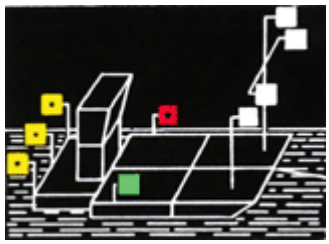
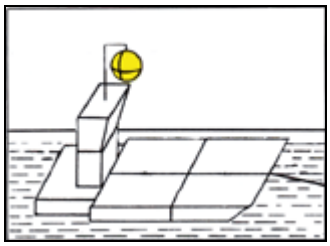
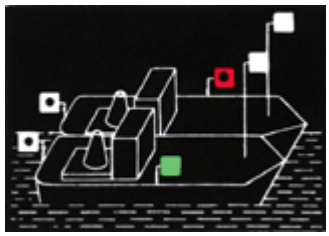
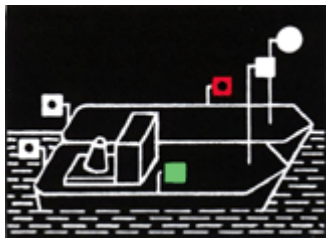
Un feu non visible pour l'observateur comporte au centre un point.

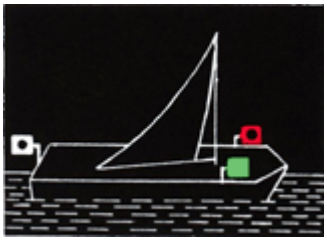
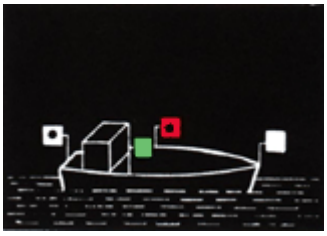
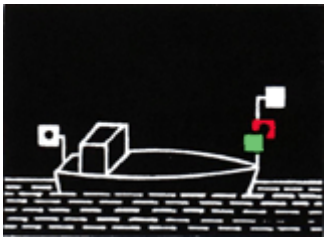
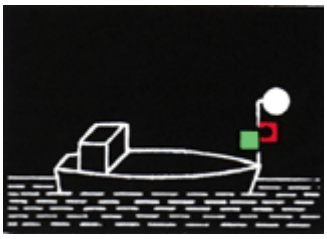
Les croquis sur fond noir représentent la signalisation de nuit.

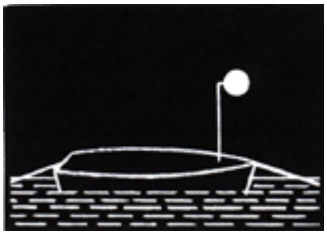
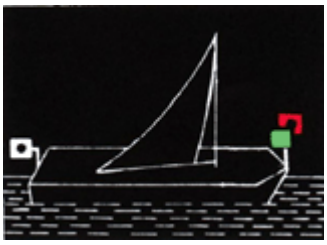
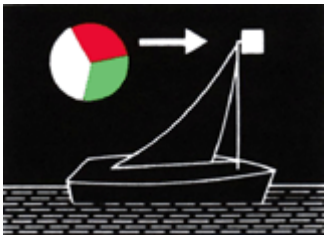
SIGNALISATION DE NUIT	CROQUIS	SIGNALISATION DE JOUR
	1	
Art. 3.01 Définitions et application ch. 1 : arc d'horizon sur lequel le feu de mât, les feux de côté et le feu de poupe sont visibles		
	2	
Art. 3.08 Bâtiments motorisés isolés ch. 1 : longueur 110,00 m au plus		
	3	
Art. 3.08 Bâtiments motorisés isolés ch. 2 : longueur dépassant 110,00 m		
	4	
Art. 3.09 Convois remorqués ch. 1 : le bâtiment motorisé en tête du convoi, lorsqu'il n'y en a qu'un seul		

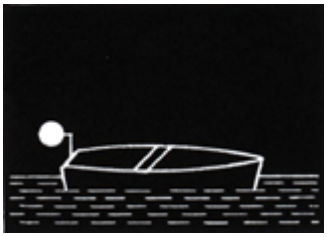
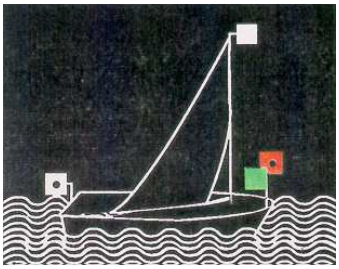
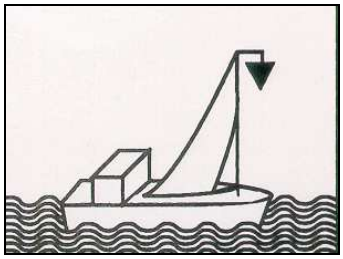
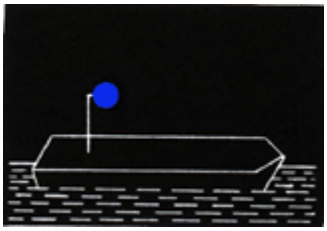
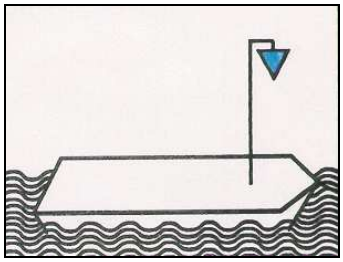
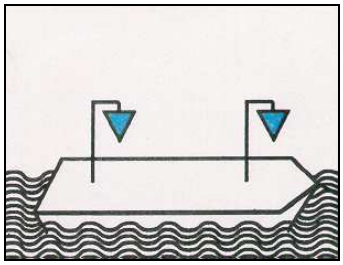
SIGNALISATION DE NUIT	CROQUIS	SIGNALISATION DE JOUR
	5	
Art. 3.09 Convois remorqués ch. 2 : chacun des bâtiments motorisés en tête du convoi, lorsqu'il y en a plusieurs naviguant l'un à côté de l'autre		
	6	
Art. 3.09 Remorquage ch. 3 : bâtiments remorqués		
	7	
Art. 3.09 Remorquage ch. 3 : lorsqu'une longueur du convoi dépasse 110,00 m		
	8	
Art. 3.09 Remorquage ch. 3, lettre b : lorsqu'une longueur du convoi comprend une rangée de plus de deux bâtiments accouplés		

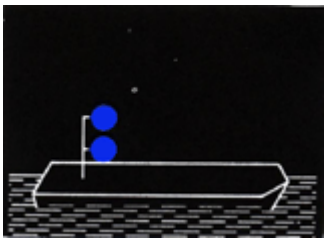
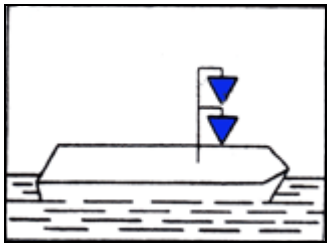
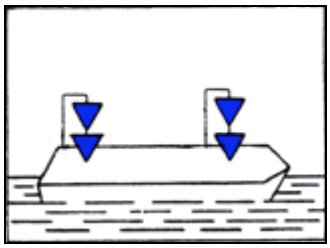
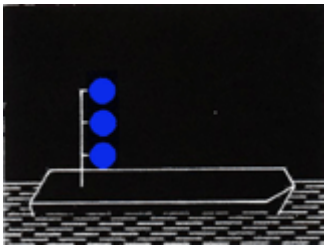
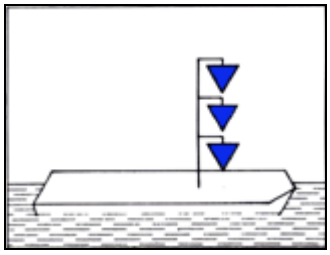
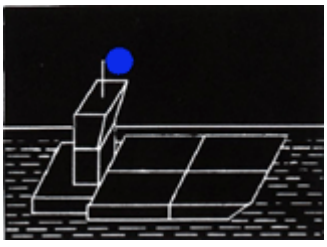
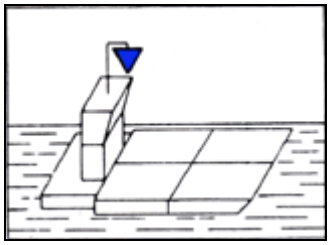
SIGNALISATION DE NUIT	CROQUIS	SIGNALISATION DE JOUR
	9	
Art. 3.09 Remorquage ch. 3 et 4 : bâtiments remorqués en dernière longueur du convoi		
	10	
Art. 3.09 Remorquage ch. 3 et 4 : plusieurs bâtiments remorqués en dernière longueur du convoi		
	11	
Art. 3.10 Convois poussés ch. 1 : convoi poussé		
	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		

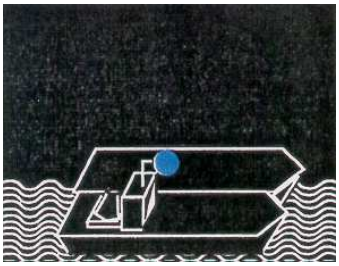
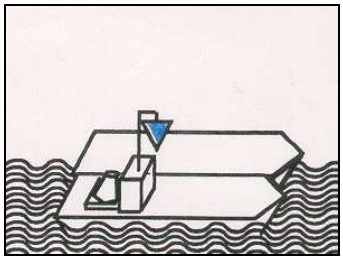
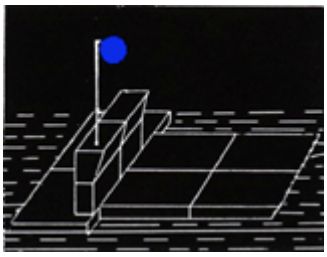
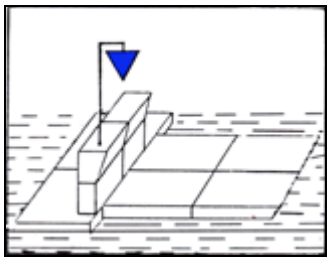
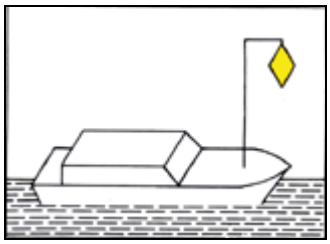
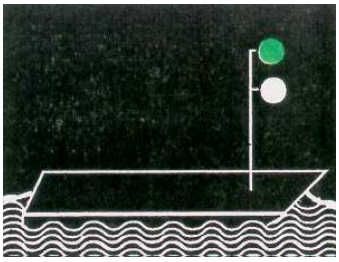
SIGNALISATION DE NUIT	CROQUIS	SIGNALISATION DE JOUR
	13	
Art. 3.10 Convois poussés ch. 2 : deux pousseurs		
	14	
Art. 3.10 Convois poussés ch. 3 et 4 : convois poussés remorqués		
	15	
Art. 3.11 Formation à couple ch. 1 : deux bâtiments motorisés		
	16	
Art. 3.11 Formation à couple ch. 1 : un bâtiment motorisé et un bâtiment non motorisé		

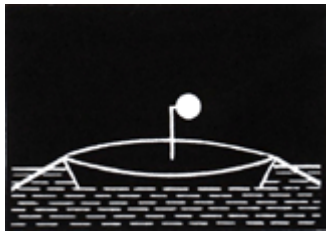
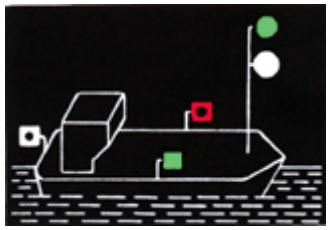
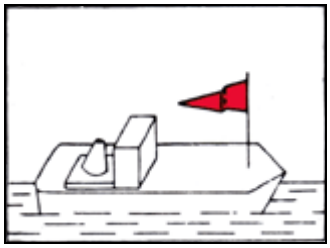
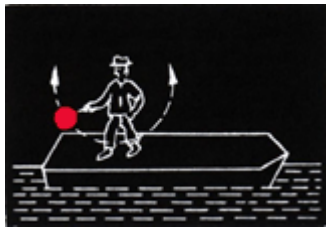
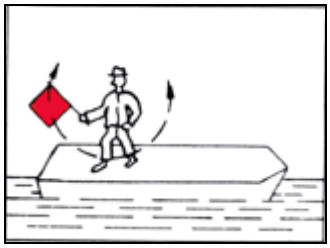
SIGNALISATION DE NUIT	CROQUIS	SIGNALISATION DE JOUR
	17	
Art. 3.12 Bâtiments à voile		
	18	
Art. 3.13 Menues embarcations ch. 1 lettres a, b et c : menues embarcations motorisées		
	19	
Art. 3.13 Menues embarcations ch. 1 lettres d, e et f : menues embarcations motorisées avec feux de côté placés l'un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

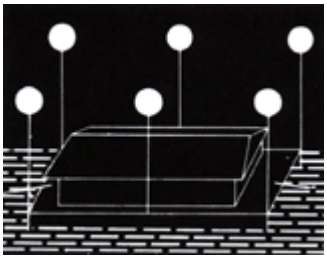
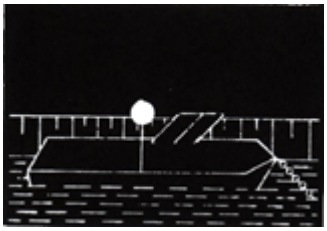
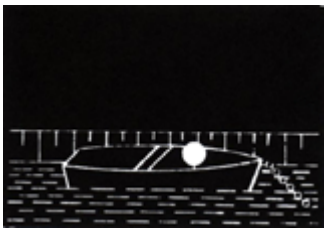
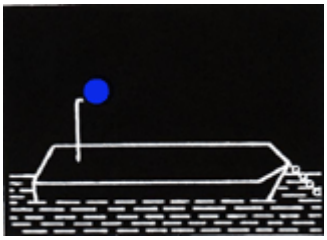
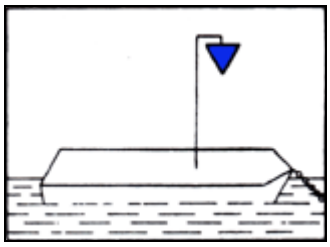
SIGNALISATION DE NUIT	CROQUIS	SIGNALISATION DE JOUR
	21	
Art. 3.13 Menues embarcations ch. 3 : remorquées ou menées à couple		
	22	
Art. 3.13 Menues embarcations ch. 4 : à voile		
	23	
Art. 3.13 Menues embarcations ch. 4 : à voile avec une même lanterne en haut du mât		
	24	
Art. 3.13 Menues embarcations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

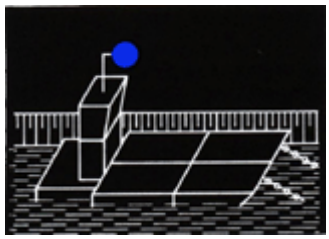
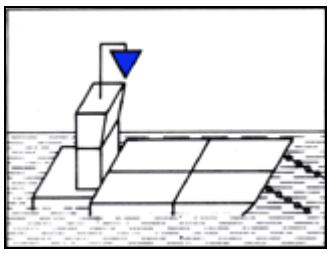
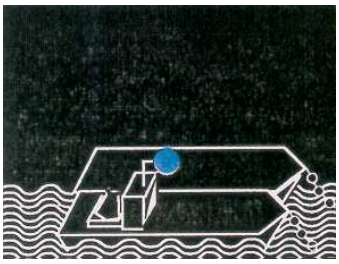
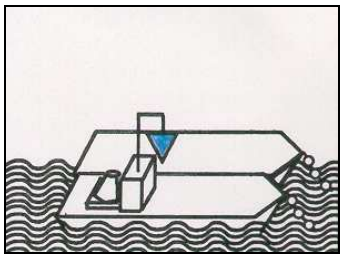
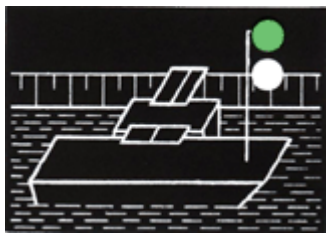
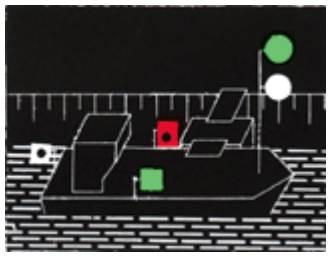
SIGNALISATION DE NUIT	CROQUIS	SIGNALISATION DE JOUR
	25	
Art. 3.13 Menues embarcations ch. 5 : naviguant isolément, propulsées ni par un moteur ni par des voiles		
	26	
Art. 3.13 Menues embarcations ch. 1 et 6 : à voile et utilisant simultanément un moteur		
	27 a	
	27 b	
Art. 3.14 Bâtiments effectuant certains transports de matières dangereuses ch. 1 : certaines matières inflammables visées à l'ADNR		

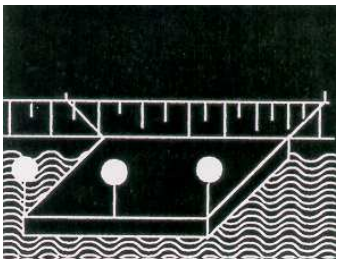
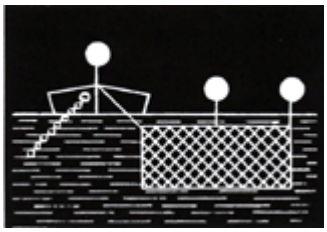
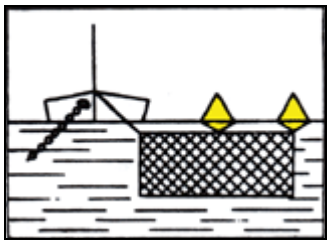
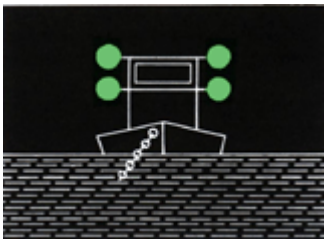
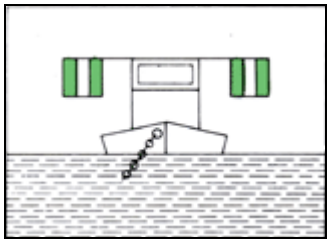
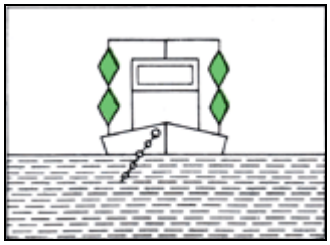
SIGNALISATION DE NUIT	CROQUIS	SIGNALISATION DE JOUR
	28 a	
	28 b	
Art. 3.14 Bâtiments effectuant certains transports de matières dangereuses ch. 2 : certaines matières nocives pour la santé visées à l'ADNR		
	29	
Art. 3.14 Bâtiments effectuant certains transports de matières dangereuses ch. 3 : certaines matières explosives visées à l'ADNR		
	30	
Art. 3.14 Bâtiments effectuant certains transports de matières dangereuses ch. 4 : convoi poussé		

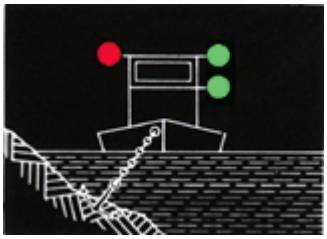
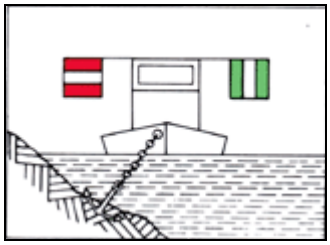
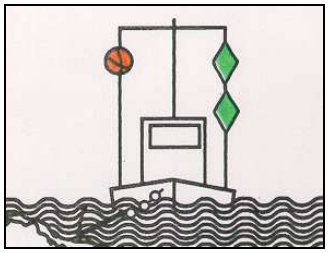
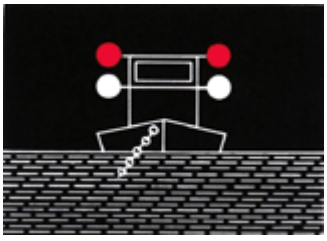
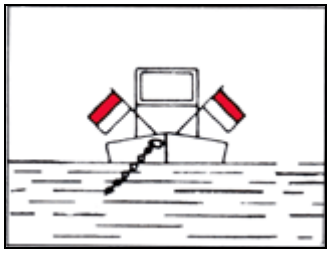
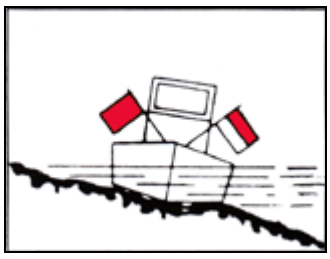
SIGNALISATION DE NUIT	CROQUIS	SIGNALISATION DE JOUR
	31	
Art. 3.14 Bâtiments effectuant certains transports de matières dangereuses ch. 4 : formations à couple		
	32	
Art. 3.14 Bâtiments effectuant certains transports de matières dangereuses ch. 5 : convois poussés propulsés par deux pousseurs		
	33	
Art. 3.15 Bâtiments admis au transport de plus de 12 passagers et dont la longueur est inférieure à 20,00 m		
	34	
Art. 3.16 Bacs ch. 1 : ne naviguant pas librement		

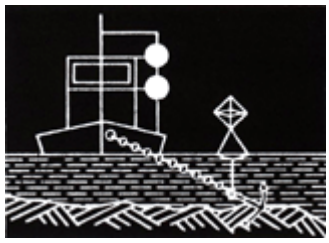
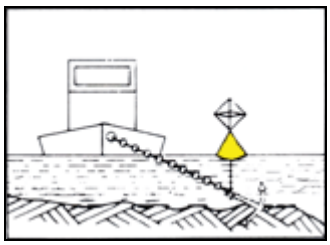
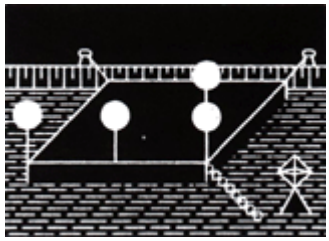
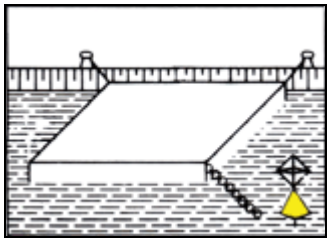
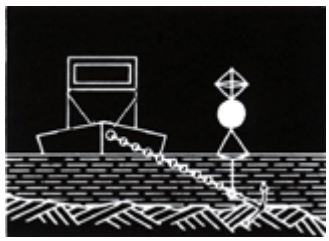
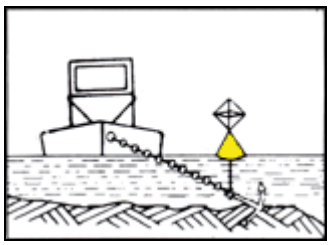
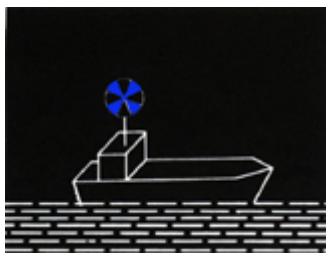
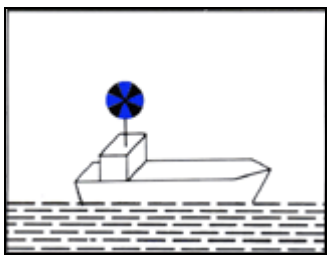
SIGNALISATION DE NUIT	CROQUIS	SIGNALISATION DE JOUR
	35	
Art. 3.16 Bacs ch. 2 : canot ou flotteur de tête d'un bac à câble longitudinal		
	36	
Art. 3.16 Bacs ch. 3 : naviguant librement		
	37	
Art. 3.17 Bâtiments jouissant d'une priorité de passage		
	38	
Art. 3.18 Bâtiments incapables de manoeuvre		

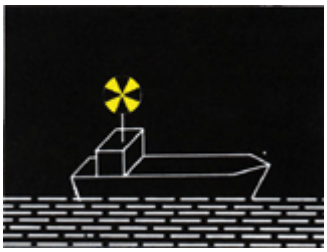
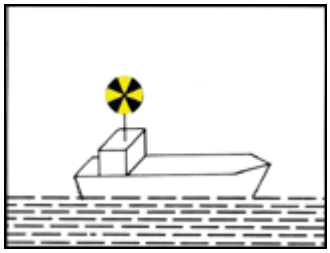
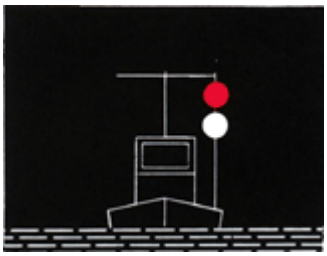
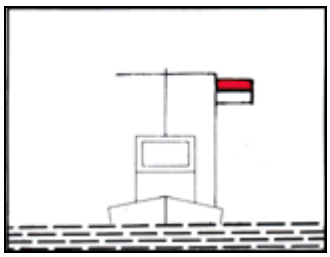
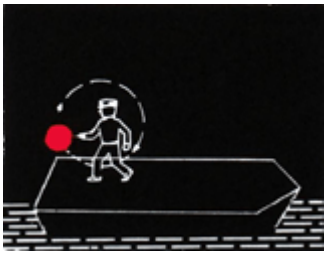
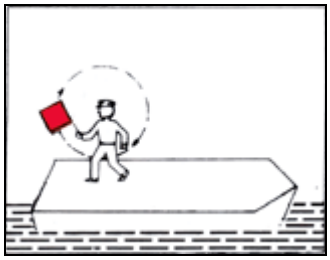
SIGNALISATION DE NUIT	CROQUIS	SIGNALISATION DE JOUR
	39	
Art. 3.19 Matériels flottants et établissements flottants		
	40	
Art. 3.20 Bâtiments en stationnement ch. 1 : bâtiments au travail, à l'exception des menues embarcations, des bacs et des engins flottants		
	41	
Art. 3.20 Bâtiments en stationnement ch. 2 : menues embarcations à l'exception des canots de service		
	42	
Art. 3.21 Bâtiments en stationnement effectuant certains transports de matières dangereuses		

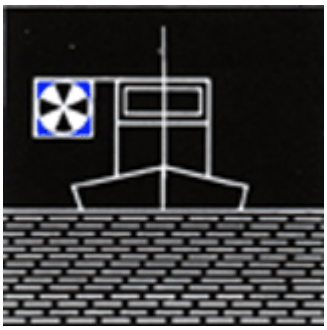
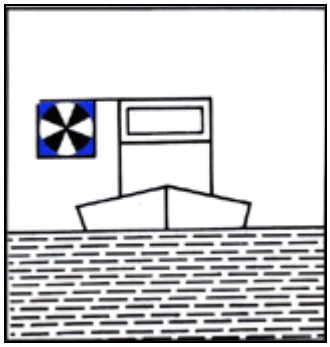
SIGNALISATION DE NUIT	CROQUIS	SIGNALISATION DE JOUR
	43	
Art. 3.21 Bâtiments en stationnement effectuant certains transports de matières dangereuses : convois poussés		
	44	
Art. 3.21 Bâtiments en stationnement effectuant certains transports de matières dangereuses : formations à couple		
	45	
Art. 3.22 Bacs stationnant à leur débarcadère ch. 1 : bacs ne naviguant pas librement		
	46	
Art. 3.22 Bacs stationnant à leur débarcadère ch. 2 : bacs naviguant 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		
	49 a	
	49 b	
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
	50 a	
	50 b	
Art. 3.25 Engins flottants au travail et bâtiments échoués ou coulés ch. 1, lettres a et b : passage libre d'un côté		
	51	
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		
	52	
Art. 3.25 Engins flottants au travail et bâtiments échoués ou coulés ch. 2 : bâtiments échoués ou coulés ; passage libre d'un seul côté		

SIGNALISATION DE NUIT	CROQUIS	SIGNALISATION DE JOUR
	53	
Art. 3.26 Bâtiments et matériels flottants dont les ancres peuvent présenter un danger pour la navigation ch. 1 et 3 : bâtiments et ancres		
	54	
Art. 3.26 Bâtiments, matériels flottants et établissements flottants dont les ancres peuvent présenter un danger pour la navigation ch. 2 et 3 : matériels flottants, établissements flottants et leurs ancres		
	55	
Art. 3.26 Bâtiments, matériels flottants et établissements flottants dont les ancres peuvent présenter un danger pour la navigation ch. 4 : ancres 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		

Annexe 4
(sans objet)

Annexe 5
(sans objet)

Annexe 6

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 ;

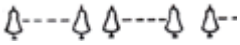
– son prolongé, son d'une durée d'environ quatre secondes.

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

	▬▬ ▬▬ ▬ ▬ 2 sons prolongés suivis de 2 sons brefs du rattrapant	"Je veux dépasser à votre bâbord"	Article 6.10, ch. 2
cas normal :	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, dépassez à mon tribord"	Article 6.10, ch. 4
	▬ 1 son bref du rattrapant	"D'accord, je passerai à votre tribord"	Article 6.10, ch. 4

Dépassement prévu à tribord du rattrapé

	▬▬ ▬▬ ▪ 2 sons prolongés suivis d'un son bref du rattrapant	"Je veux dépasser à votre tribord"	Article 6.10, ch. 2
cas normal :	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, dépassez à mon bâbord"	Article 6.10, ch. 4
	▬ ▬ 2 sons brefs du rattrapant	"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 suivis 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) Bâtiments isolés ou convois ne naviguant pas au radar

	1 son prolongé répété au moins chaque minute	Article 6.33, lettre b)

b) Bâtiments naviguant au radar, lorsque le contact radiotéléphonique ne peut être établi

	1 son prolongé, répété	Article 6.32, ch. 2, lettre d)

c) Bâtiments en stationnement

	1 volée de cloche, répétée au moins chaque minute	Article 6.31, ch. 2

Annexe 7

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

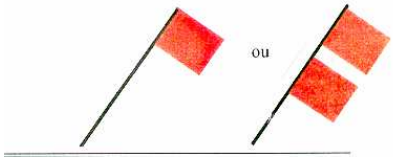
A. Signaux d'interdiction

A.1 Interdiction de passer (signal général)
(voir articles 3.25, chiffre 1, lettre b ; 6.08, chiffre 2 ; 6.16, chiffre 4 ;
6.22, chiffre 1 ; 6.22bis ; 6.25, chiffre 1 ; 6.27, chiffre 1 et 6.28bis, chiffre 3)

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, lettre a)

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 110,00 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)

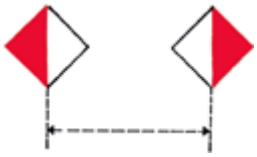
A.7 Interdiction de s'amarrer à la rive du côté où le panneau est placé
(voir article 7.04, ch. 1, lettre b)

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

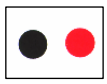
A.9 Interdiction de créer des remous
(voir article 6.20, ch. 1, lettre e)

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 Navigation interdite aux bâtiments utilisant leurs propres moyens mécaniques de propulsion
(voir article 6.22, ch. 2, lettre b)

A.13 (sans objet)

A.14 Interdiction de pratiquer le ski nautique

A.15 Interdit aux bâtiments à voile

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

---

A.17 Interdiction de pratiquer la planche à voile

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

B. Signaux d'obligation

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

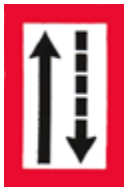
B.2

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.2)

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, ch. 5)

b) Obligation d'utiliser la radiotéléphonie sur la voie indiquée
(voir article 4.05, ch. 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 ; elles figurent dans une cartouche sous le signal

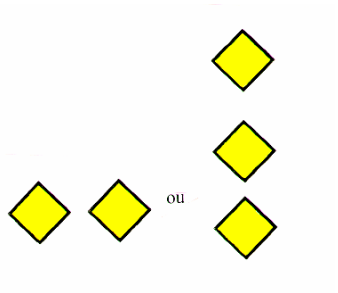
C.5 Le chenal est éloigné de la rive droite (gauche) ; le nombre porté sur le panneau indique, en mètres, la distance comptée à partir du panneau, à laquelle les bâtiments doivent se tenir

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)



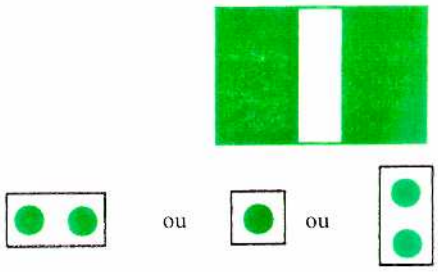
D.2 Recommandation de se tenir
dans l'espace indiqué
(voir article 6.24, ch. 2, lettre b)

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 articles 3.25, ch. 1, lettre a ; 6.08, ch. 2 ; 6.27, ch. 2 et 6.28bis, ch. 3)



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 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.7.1 Autorisation de s'amarrer à la rive pour le chargement ou le déchargement immédiat d'un véhicule motorisé
(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

Marque III
niveau de référence

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

SECTION II

Panneaux, cartouches, flèches ou inscriptions additionnels

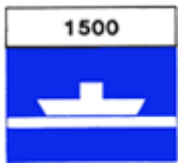
Les signaux de la section I peuvent être complétés par des panneaux, cartouches, flèches ou inscriptions additionnels.

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

   Les cartouches sont placées au-dessus du signal principal.

Exemples :

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



Bac ne naviguant pas librement à 1500 m

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

   Exemples :

a)

autorisation de stationner

b)

interdiction de stationner (sur 1000 m)

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 placées en-dessous du signal principal.

   Exemples :

Arrêt pour la douane

Attention : Bac

Donnez un son prolongé

Rade

Annexe 8

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 5,00 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.

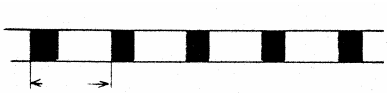
Il faut se tenir à une distance suffisante des balises pour ne pas courir le risque de s'échouer ou de heurter un obstacle.

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	:	le côté de la voie navigable vu dans le sens de la source vers l'embouchure.
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

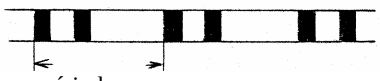
– feu à occultations régulières



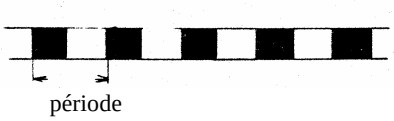
ou

à occultations groupées

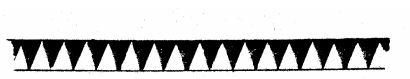
Exemple : 2 occultations



– feu isophase

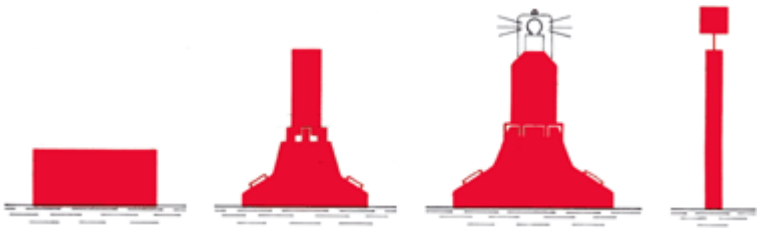


– feu scintillant



II. BALISAGE DU CHENAL

1. Côté droit

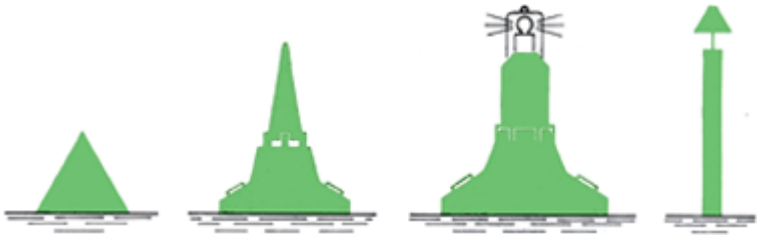


Couleur : rouge
Forme : bouée cylindrique (également bouée lumineuse), espars
voyant (le cas échéant) : cylindre rouge
feu (le cas échéant) : feu rouge rythmé
(en général avec réflecteur radar)

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 isophase
(en général avec réflecteur radar)

Fig. 3

4. Exemple d'application (fig. 1 à 3)

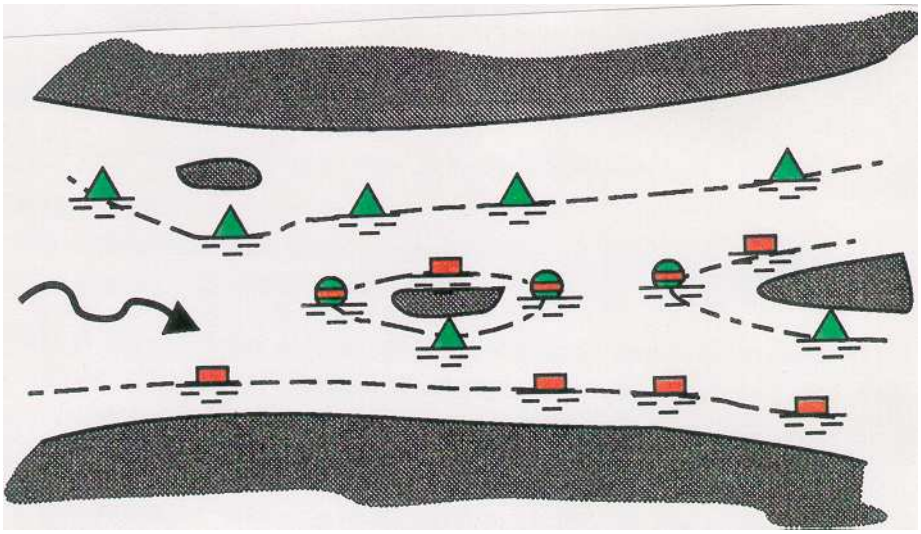


Fig. 4

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 isophase

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

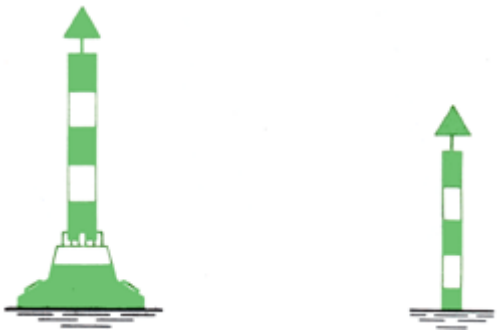
1. Côté droit

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

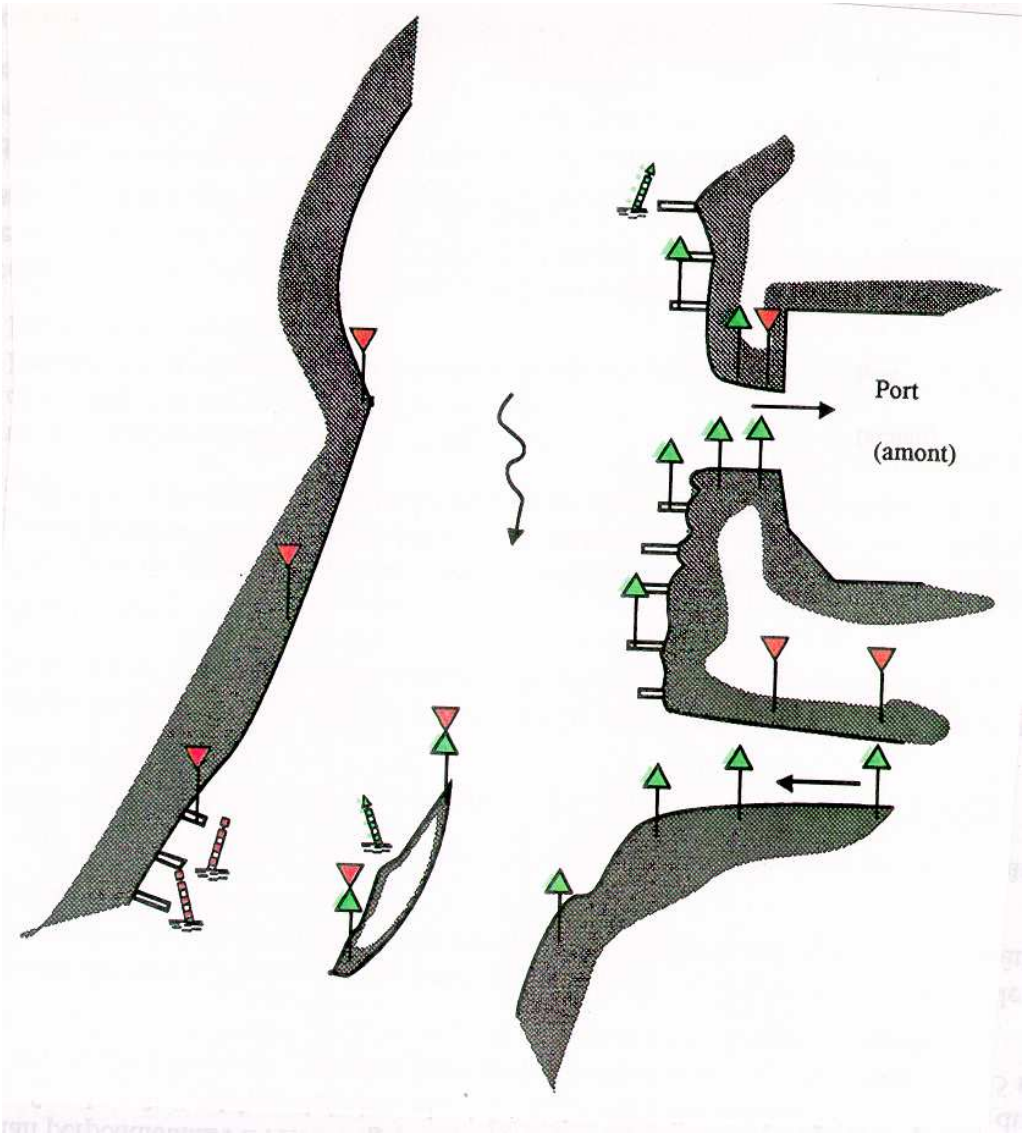
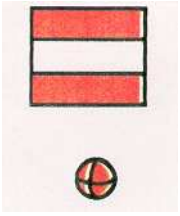
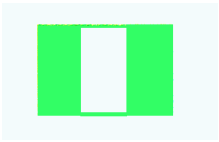
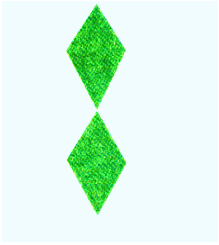
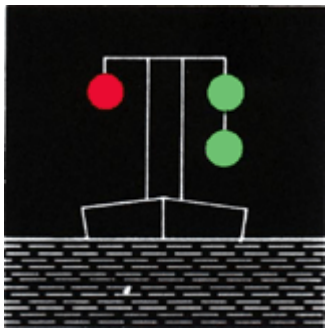
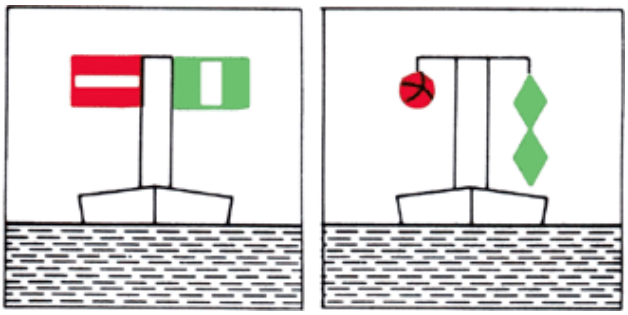


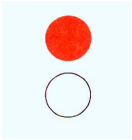
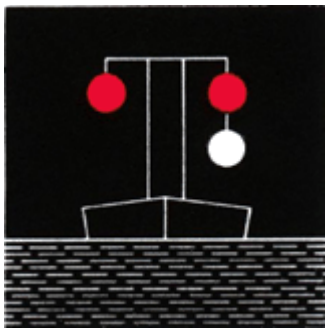
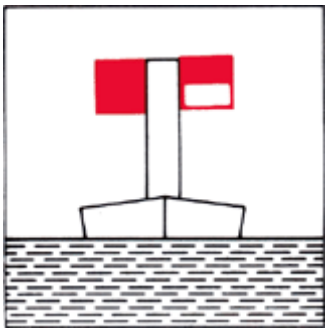
Fig. 10

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  deux bicônes verts superposés Fig. 11
Exemples : 	 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
Exemples : 	 Fig. 14

V. BALISAGE SUPPLEMENTAIRE POUR LA NAVIGATION AU RADAR

A. Balisage des piles de pont (si nécessaire)

1. Flotteurs jaunes avec réflecteurs radar
(placés à l'amont et à l'aval des piles)

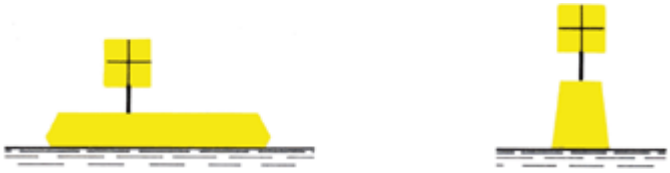


Fig. 15

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

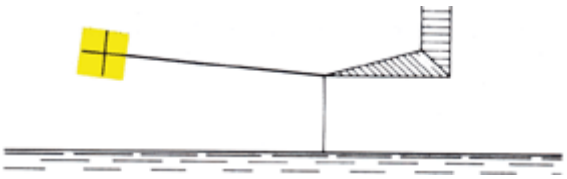


Fig. 16

B. Balisage des lignes aériennes (si nécessaire)

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)

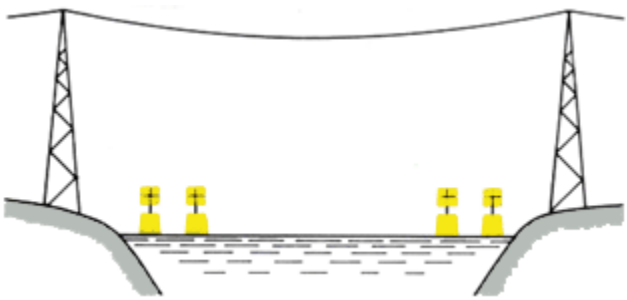


Fig. 18

VI. BALISAGE DE SECTEURS PARTICULIERS SUR LA VOIE D'EAU

Flotteurs jaunes avec ou sans réflecteurs radar, avec ou sans voyants.
Il est notamment possible d'utiliser les signaux figurant à l'annexe 7 sous forme de panneaux ou de cylindres comme voyants.

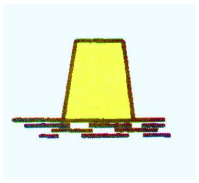


Fig. 19 a

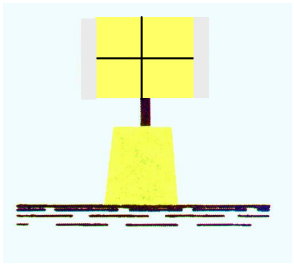


Fig. 19 b

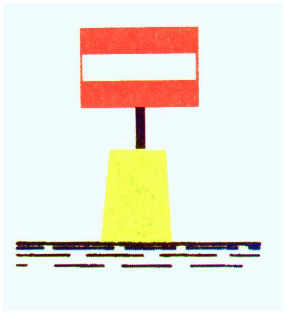


Fig. 19 c

Annexe 9
(sans objet)

Annexe 10

MODELE DE CARNET DE CONTROLE DES HUILES USEES

(Article 11.05)

MUSTER FÜR DAS ÖLKONTROLLBUCH

(§ 11.05)

MODEL VAN HET OLIE AFGIFTEBOEKJE

(Artikel 11.05)

_____

CARNET DE CONTRÔLE DES HUILES USEES

ÖLKONTROLLBUCH

OLIE-AFGIFTEBOEKJE

N° d'ordre :
Laufende Nr.: .....
Volgnummer:

.....…. .....
Typ/Art/Aard Nom du bateau/Name des Schiffes/Naam van het schip

Numéro officiel :
Amtliche Schiffsnummer: .....
Officieel scheepnummer:

Lieu de délivrance :
Ort der Ausstellung: .....
Plaats van afgifte:

Date de délivrance :
Datum der Ausstellung: .....
Datum van afgifte:

Cachet et signature de l'autorité qui a délivré le présent carnet
Stempel und Unterschrift der ausstellenden Behörde
Stempel en ondertekening van de autoriteit die het boek afgeeft

.....

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 nummeriert 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/Altlappen/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)]

récipients/Gebinde/vepakkingen 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 verpflicht of gerechtigd dit afval in te nemen.

Annexe 11
(sans objet)

Annexe 12
(sans objet)