

**MODIFICATION du
REGLEMENT DE POLICE
en vigueur
à partir du 25.4.2022**

**Amendements au Règlement de police pour la navigation du Rhin
(Résolutions 2021-I-11, 2021-I-12 et 2021-II-17)**

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

	Retirer	Insérer
1.	page de garde	page de garde
2.	IX / X	IX / X
3.	3 / 3 : 1	3 / 3 : 1
4.	35 / 36	35 / 36
5.	79 / 80	79 / 80
6.	Annexe 11, 1 - 4	Annexe 11, 1 - 4

RÈGLEMENT
DE POLICE
POUR LA NAVIGATION
DU RHIN (RPNR)

ÉTAT

25 AVRIL 2022



REGLEMENT DE POLICE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

(RPNR)

1995

ETAT 25 AVRIL 2022

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

Art.	Chiffre	Contenu	en vigueur		Résolution
			du	au	
4.07	3, 3ème phrase	AIS Intérieur	25.4.2022	30.11.2024	2021-I-12

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

Article 1.02

Conducteur

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 1.03

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

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

Section III. Appareils d'information et de navigation¹

Article 4.06

Radar

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

Article 4.07¹

AIS Intérieur et ECDIS Intérieur

- 1.⁵ ⁶ Les bâtiments doivent être équipés d'un appareil AIS Intérieur conforme à l'article 7.06, chiffre 3, de l'ES-TRIN. L'appareil AIS Intérieur doit être en bon état de fonctionnement.
La première phrase ci-dessus ne s'applique pas aux bâtiments suivants :
 - a) bâtiments de convois poussés et de formations à couple, à l'exception du bâtiment qui assure la propulsion principale,
 - b) menues embarcations, à l'exception :
 - des bâtiments de police équipés d'un appareil radar, et
 - des bâtiments possédant un certificat de visite conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin ou un certificat réputé équivalent conformément à ce règlement,
 - c) barges de poussage sans système de propulsion propre,
 - d) engins flottants sans système de propulsion propre.
- 2.⁷ L'appareil AIS Intérieur doit satisfaire aux conditions suivantes :
 - a) l'appareil AIS Intérieur doit fonctionner en permanence ;
 - b)⁸ l'appareil AIS Intérieur doit émettre à sa puissance maximale ; cela ne s'applique pas aux bateaux-citernes dont le statut navigationnel est réglé sur « amarré » ;
 - c) à tout instant, pour un bâtiment ou un convoi, un seul appareil AIS intérieur doit émettre des données ;
 - d) les données saisies dans l'appareil AIS Intérieur qui émet doivent correspondre à tout moment aux données effectives du bâtiment ou du convoi.

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

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

³ La suppression de la dernière phrase du chiffre 1 a été adoptée définitivement (Résolution 2018-II-12).

⁴ Le chiffre 4 a été adopté définitivement (Résolution 2018-II-12).

⁵ Le chiffre 1, excepté la première phrase, a été modifié définitivement (Résolution 2014-I-13).

⁶ Le chiffre 1, première phrase, a été adopté définitivement (Résolution 2017-II-19, annexe 1).

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

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

- 2a.¹ Le chiffre 2, lettre a), ci-dessus ne s'applique pas :
- a) si les bâtiments se trouvent dans un port de stationnement nocturne visé à l'article 14.11, chiffre 1 ;
 - b) si l'autorité compétente a accordé une dérogation pour les plans d'eau séparés du chenal navigable par une infrastructure ;
 - c) aux bâtiments de police, si la transmission de données AIS est susceptible de compromettre la réalisation de tâches de police.
- 3.² Les bâtiments qui doivent être équipés d'un appareil AIS Intérieur, à l'exception des bacs, doivent en outre être équipés d'un appareil ECDIS Intérieur en mode information ou d'un appareil comparable pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure, qui doit être relié à l'appareil AIS Intérieur, et ils doivent l'utiliser conjointement avec une carte électronique de navigation intérieure à jour. L'appareil ECDIS Intérieur en mode information doit respecter les dispositions de la partie I "Standard relatif au système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure" de l'ES-RIS. ³L'appareil comparable pour la visualisation de cartes électroniques et la carte électronique de navigation intérieure doivent être conforme aux Exigences minimales concernant les appareils pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure en vue de l'utilisation de données AIS Intérieur à bord des bâtiments (Résolution 2021-I-11).
- 4.² Au moins les données suivantes doivent être transmises conformément aux dispositions de la partie II "Standard relatif aux systèmes de suivi et de localisation des bateaux" de l'ES-RIS :
- a) Identifiant utilisateur (Maritime Mobile Service Identity, MMSI) ;
 - b) Nom du bateau ;
 - c) Type de bâtiment ou de convoi conformément aux dispositions de la partie II "standard relatif aux systèmes de suivi et de localisation des bateaux" de l'ES-RIS ;
 - d) Numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI) ou, pour les navires de mer auxquels n'a pas été attribué d'ENI, le numéro OMI ;
 - e) Longueur hors tout du bâtiment ou du convoi avec une précision de 0,1 m ;
 - f) Largeur hors tout du bâtiment ou du convoi avec une précision de 0,1 m ;
 - g) Position (WGS 84) ;
 - h) Vitesse sur route ;
 - i) Route ;
 - j) Heure de l'appareil électronique de localisation ;
 - k) Statut navigationnel conformément à l'annexe 11 ;
 - l) Point d'acquisition de l'information relative à la position à bord du bâtiment avec une précision de 1 m, conformément à l'annexe 11 ;
 - m) Indicateur d'appel.
5. Le conducteur doit immédiatement actualiser les données suivantes après tout changement :
- a) Longueur hors tout avec une précision de 0,1 m, conformément à l'annexe 11 ;
 - b) Largeur hors tout avec une précision de 0,1 m, conformément à l'annexe 11 ;
 - c)⁴ Type de bâtiment ou de convoi conformément aux dispositions de la partie II "Standard relatif aux systèmes de suivi et de localisation des bateaux" de l'ES-RIS ;
 - d) Statut navigationnel, conformément à l'annexe 11 ;
 - e) Point d'acquisition de l'information relative à la position à bord du bâtiment avec une précision de 1 m, conformément à l'annexe 11.

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

² Les chiffres 3, 1^{ère} et 2^{ème} phrases et 4 ont été modifiés définitivement (Résolution 2021-I-11).

³ Le chiffre 3, 3^{ème} phrase, est en vigueur du 25.4.2022 au 30.11.2024 (Résolution 2021-I-12)

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

CHAPITRE 12

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

Article 12.01¹

Obligation d'annonce

- 1.² Les conducteurs des bâtiments ci-après et des convois doivent, avant de pénétrer sur les secteurs énumérés au chiffre 3, s'annoncer par voie électronique conformément aux dispositions de la partie IV "Standard relatif aux systèmes de notification électronique des bateaux en navigation intérieure" de l'ES-RIS :
- a) bâtiments ayant à leur bord des marchandises dont le transport est soumis à l'ADN ;
 - b) bateaux-citernes, à l'exception des bateaux avitailleurs et des bateaux déshuileurs tels que définis au 1.2.1 du Règlement annexé à l'ADN ;
 - c) bâtiments transportant des conteneurs ;
 - d) bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m ;
 - e) bateaux à cabines ;
 - f) navires de mer ;
 - g) bâtiments ayant un système de GNL à bord ;
 - h) transports spéciaux au sens de l'article 1.21.
2. Dans le cadre de l'annonce visée au chiffre 1 doivent être indiqués :
- a) nom du bâtiment et, pour les convois, de tous les bâtiments du convoi ;
 - b) numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI), numéro OMI pour les navires de mer et, pour les convois, de tous les bâtiments du convoi ;
 - c) catégorie du bâtiment ou du convoi et, pour les convois, catégorie de tous les bâtiments, selon le message mentionné au chiffre 1 ;
 - d) port en lourd du bâtiment et, pour les convois, de tous les bâtiments du convoi ;
 - e) longueur et largeur du bâtiment et, pour les convois, longueur et largeur du convoi et de tous les bâtiments du convoi ;
 - f) présence à bord d'un système de GNL ;
 - g) pour les bâtiments ayant à leur bord des marchandises dont le transport est soumis à l'ADN :
 - aa) numéro ONU ou numéro de la marchandise dangereuse,
 - bb) désignation officielle pour le transport de la marchandise dangereuse,
 - cc) classe, code de classification et le cas échéant groupe d'emballage de la marchandise dangereuse,
 - dd) quantité totale des matières dangereuses pour lesquelles ces indications sont valables,
 - ee) nombre de feux bleus / de cônes bleus ;
 - h) pour les bâtiments ayant à leur bord des marchandises dont le transport n'est pas soumis à l'ADN et qui ne sont pas transportées dans un conteneur : nature et quantité de cette cargaison ;
 - i) nombre de conteneurs à bord, d'après leur taille et leur état de chargement (chargé ou non chargé), ainsi qu'emplacement respectif des conteneurs selon le plan de chargement et selon leur type ;

¹ L'article 12.01, excepté le chiffre 1, a été adopté définitivement (Résolution 2020-I-12).

² L'article 12.01, chiffre 1, a été adopté définitivement (Résolution 2021-I-11).

- j) numéro de conteneur des conteneurs de marchandises dangereuses ;
 - k) nombre total de personnes à bord et, le cas échéant, le nombre de passagers ;
 - l) position, sens de navigation ;
 - m) enfoncement (seulement sur demande spéciale) ;
 - n) itinéraire avec indication du port de départ et de destination ;
 - o) port de chargement ;
 - p) port de déchargement.
3. L'obligation d'annonce visée au chiffre 1 est applicable sur les secteurs suivants, signalés par le panneau B.11 et par un panneau supplémentaire « obligation d'annonce » :
- a) de Bâle (Mittlere Rheinbrücke, p.k. 166,53) à Gorinchem (p.k. 952,50) et
 - b) de Pannerden (p.k. 876,50) à Krimpen sur le Lek (p.k. 989,20).
4. Lorsqu'un bâtiment interrompt son voyage sur l'un des secteurs visés au chiffre 3 durant plus de deux heures, le conducteur doit indiquer le début et la fin de cette interruption par voie électronique.
5. Lors du passage aux écluses et aux points d'annonce signalés par le panneau B.11, le conducteur doit annoncer par voie radiotéléphonique sur la voie indiquée les données visées au chiffre 2, lettres a), et c). Par dérogation au chiffre 2, lettre c), le conducteur doit indiquer la catégorie du bâtiment ou du convoi selon l'annexe 12.
6. Les données indiquées au chiffre 2, à l'exception de celles visées aux lettres l et m, peuvent être communiquées par d'autres services ou personnes à l'autorité compétente, par voie électronique.
- Dans tous les cas, le conducteur doit annoncer par voie radiotéléphonique sur la voie indiquée lorsque son bâtiment ou son convoi entre dans le secteur dans lequel s'applique l'obligation d'annonce et lorsqu'il le quitte à nouveau.
7. Lorsque les données visées au chiffre 2 changent au cours du voyage sur le secteur dans lequel s'applique l'obligation d'annonce, l'autorité compétente doit en être avertie immédiatement par voie électronique.
8. Lorsque le voyage est terminé, le conducteur doit annoncer cela dans les plus brefs délais par voie électronique.
9. L'autorité compétente peut :
- déterminer une obligation d'annonce et sa teneur pour les bateaux avitailleurs et les bateaux déshuileurs tels que définis au 1.2.1 du Règlement annexé à l'ADN ainsi que pour les bateaux d'excursions journalières.
 - accorder, lors de la délivrance d'une autorisation spéciale pour les transports spéciaux au sens de l'article 1.21, une dérogation à l'obligation d'annonce visée au chiffre 1.

**DONNEES A SAISIR DANS L'APPAREIL AIS INTERIEUR : INDICATIONS CONCERNANT LE
STATUT NAVIGATIONNEL ET LE « POINT D'ACQUISITION DE L'INFORMATION
RELATIVE A LA POSITION A BORD DU BATIMENT »**

1. Statut navigationnel

0	under way using engine	en cours de voyage avec utilisation du moteur
1	at anchor	à l'ancre
2	not under command	non maître de sa manœuvre
3	restricted manoeuvrability	manœuvrabilité restreinte
4	constrained by her draught	restreint par son enfoncement
5	moored	amarré
6	aground	échoué
7	engaged in fishing	activité de pêche
8	under way sailing	navigation à voile
9 à 13	reserved for future uses	réservé pour un usage ultérieur
14	AIS-SART (active)	AIS-SART (actif)
15	Not defined	non défini

¹ L'annexe 11, excepté le chiffre 2, a été adoptée définitivement (Résolution 2013-II-16).

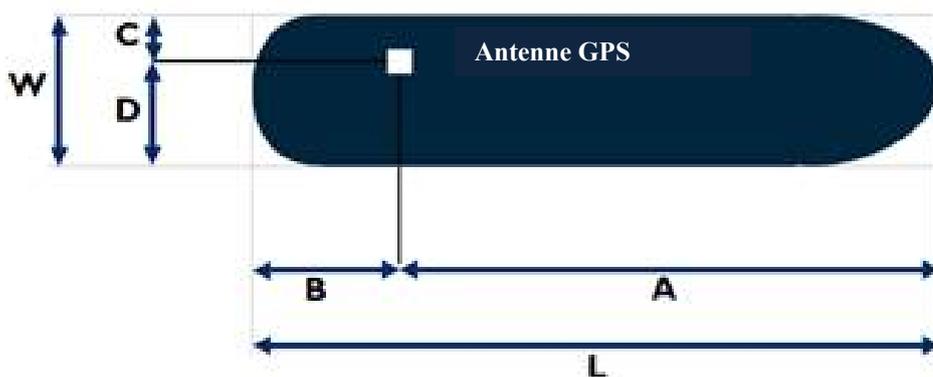
2.1 Point d'acquisition de l'information relative à la position à bord du bâtiment

2.1 Si l'appareil AIS Intérieur a été installé à bord avant le 1^{er} décembre 2015 :

a) Dans le cas d'un bâtiment

Le conducteur doit saisir les valeurs A, B, C et D avec une précision de 1 m.

La dimension A est orientée vers la proue.

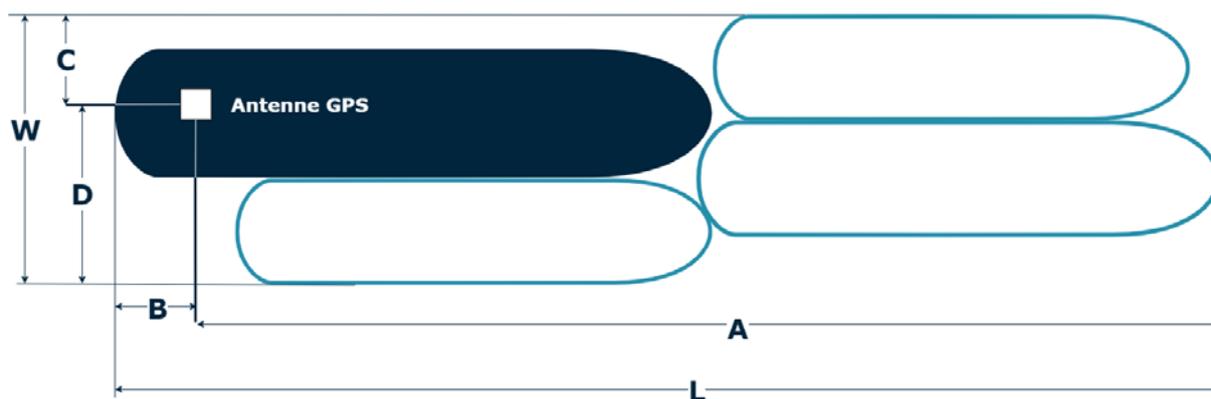


Indications concernant les valeurs W, L, A, B, C et D d'un bâtiment

b) Dans le cas d'un convoi

Le conducteur doit saisir les valeurs A, B, C et D avec une précision de 1 m et les valeurs W et L avec une précision de 0,1 m.

La dimension A est orientée vers la proue.



Indications concernant les valeurs W, L, A, B, C et D d'un convoi

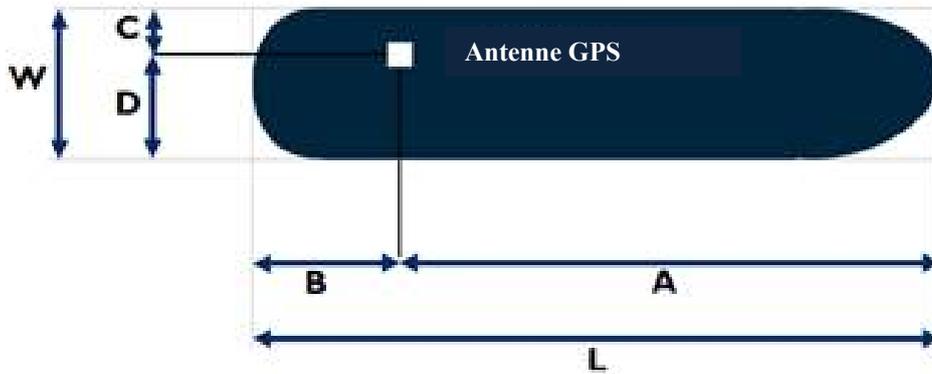
¹ L'annexe 11, chiffre 2, a été adoptée définitivement (Résolution 2021-I-11).

2.2 Si l'appareil AIS Intérieur a été installé à bord à partir du 1er décembre 2015 :

a) Dans le cas d'un bâtiment

Le conducteur doit saisir les valeurs A, B, C et D avec une précision de 0,1 m.

La dimension A est orientée vers la proue.

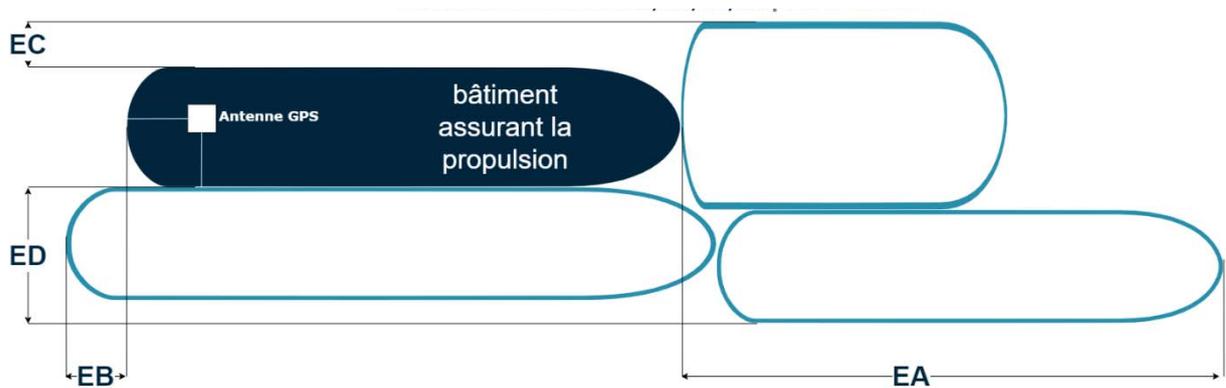


Indications concernant les valeurs W, L, A, B, C et D d'un bâtiment

b) Dans le cas d'un convoi

Le conducteur doit saisir les valeurs EA, EB, EC et ED avec une précision de 0,1 m.

La dimension EA est orientée vers la proue.



Indications concernant les valeurs EA, EB, EC et ED d'un convoi

