

MEMORIAL

Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg



MEMORIAL

Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxemburg

RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 64

19 août 1964

SOMMAIRE

Réglementation de la Navigation sur la Moselle

Arrêté grand-ducal du 23 mai 1964 portant publication du règlement de police pour la navigation de la Moselle, adopté par la Commission de la Moselle à Trèves, le 13 mars 1964	1186
Arrêté grand-ducal du 23 mai 1964 portant publication des dispositions de police pour la navigation par poussage, adoptées par la Commission de la Moselle à Trèves, le 13 mars 1964	1259
Arrêté grand-ducal du 23 mai 1964 portant publication du règlement relatif à l'introduction sur la Moselle d'une patente internationale provisoire, adopté par la Commission de la Moselle à Trèves, le 13 mars 1964	1264
Arrêté grand-ducal du 23 mai 1964 portant publication du tarif des péages, approuvé par la Commission de la Moselle à Trèves, le 13 mars 1964	1267
Arrêté grand-ducal du 1 ^{er} juin 1964 portant publication du règlement d'application du tarif des péages sur la Moselle entre Thionville et Coblenze, approuvé par la Commission de la Moselle à Trèves, le 5 mai 1964	1288

RÉGLEMENTATION DE LA NAVIGATION SUR LA MOSELLE
Arrêté grand-ducal du 23 mai 1964 portant publication du règlement de police pour la navigation de la Moselle adopté par la Commission de la Moselle à Trèves, le 13 mars 1964.

Nous CHARLOTTE, par la grâce de Dieu, Grande-Duchesse de Luxembourg, Duchesse de Nassau, etc., etc., etc. ;

Vu la Convention entre le Grand-Duché de Luxembourg, la République Fédérale d'Allemagne et la République française au sujet de la canalisation de la Moselle, signée à Luxembourg, le 27 octobre 1956 et approuvée par la loi du 29 décembre 1956 ;

Vu l'article 32 de cette Convention ;

Vu la décision de la Commission de la Moselle du 13 mars 1964, adoptant le règlement de police pour la navigation de la Moselle, prise en exécution dudit article 32 ;

Vu l'article 27 de la loi du 8 février 1961 portant organisation du Conseil d'Etat et considérant qu'il y a urgence ;

Sur le rapport de Notre Ministre des Affaires Etrangères, de Notre Ministre des Transports, de Notre Ministre des Travaux Publics et de Notre Ministre de la Justice, et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Avons arrêté et arrêtons :

Art. 1^{er}. Le règlement de police pour la navigation de la Moselle, adopté par la Commission de la Moselle à Trèves, le 13 mars 1964, sera publié au Mémorial pour produire ses effets.

Art. 2. Le règlement visé à l'article premier entrera en vigueur le 1^{er} juin 1964.

Art. 3. Notre Ministre des Affaires Etrangères, Notre Ministre des Transports, Notre Ministre des Travaux Publics et Notre Ministre de la Justice sont chargés de l'exécution du présent arrêté.

Palais de Luxembourg, le 23 mai 1964

Le Ministre des Affaires Etrangères,
Eugène Schaus

Le Ministre des Transports,
Pierre Grégoire

Le Ministre des Travaux Publics,
Robert Schaffner

Le Ministre de la Justice.
Paul Elvinger

Pour la Grande-Duchesse:
Son Lieutenant-Représentant
Jean
Grand-Duc héritier

RÈGLEMENT DE POLICE POUR LA NAVIGATION DE LA MOSELLE

Observation :

Le présent règlement est basé sur le règlement de police pour la navigation du Rhin. Il convient de remarquer qu'un certain nombre de dispositions du règlement applicable au Rhin sont sans objet pour le règlement de la Moselle; elles n'y sont pas reprises.

LISTE DES ARTICLES

PREMIÈRE PARTIE

DISPOSITIONS APPLICABLES À LA MOSELLE À L'AVAL DE L'ÉCLUSE DE METZ ET JUSQU'À SON CONFLUENT AVEC LE RHIN

CHAPITRE I

Dispositions générales

Article

- 1 Définitions
- 2 Conducteur
- 3 Devoirs de l'équipage et des autres personnes se trouvant à bord
- 4 Devoir général de vigilance
- 5 Conduite en cas de circonstances particulières
- 6 Règles à observer par les menues embarcations et à leur égard

CHAPITRE II

Conditions à remplir par les bâtiments et les radeaux

- 7 Marques d'identification des bâtiments
- 8 Marques d'identification des menues embarcations
- 9 Marques d'identification des radeaux
- 10 Construction et gréement des bâtiments et des radeaux
- 11 (sans objet)
- 12 Marques d'identification des ancres
- 13 Marques d'enfoncement
- 14 Enfoncement des bâtiments
- 15 Échelles de tirant d'eau
- 16 Visibilité des marques et inscriptions
- 17 Équipage des bâtiments et des radeaux
- 18 Tenue de la barre
- 19 (sans objet)
- 20 Documents

CHAPITRE III

Signaux, feux et lumières

- Article
- 21 Pavillons et panneaux
 - 22 Feux
 - 23 Signaux acoustiques
 - 23 bis Obligation d'émettre certains signaux acoustiques
 - 24 Usage de certains signaux acoustiques
 - 25 Signaux et feux interdits
 - 26 Lumières et projecteurs
 - 27 Signaux des convois
 - 28 Feux de route des automoteurs
 - 29 Feux de route des remorqueurs
 - 30 Feux de route des bâtiments remorqués et des voiliers
 - 31 Feux de poupe des convois
 - 32 Feu de côté masqué des remorqueurs
 - 33 Feux de route des menues embarcations
 - 34 Marques distinctives de jour des voiliers à moteur et bâtiments avec chaloupes de propulsion et de traction
 - 35 Marques distinctives de jour des convois
 - 36 Marques et feux distinctifs des bâtiments servant au transport de certaines matières dangereuses

CHAPITRE IV

Rencontre et dépassement

- Article
- 37 Rencontre et dépassement ; généralités
 - 38 Rencontre ; conduite et signaux des montants
 - 39 Rencontre ; conduite et signaux des avalants
 - 40 Rencontre ; dérogations aux règles des articles 38 et 39
 - 40 bis Navigation sur les secteurs où la route à suivre est prescrite
 - 41 Rencontre dans les passages étroits
 - 42 Dépassement ; dispositions générales
 - 43 Dépassement ; manoeuvres et signaux
 - 44 Dépassement ; diminution de vitesse
 - 45 Exceptions pour les menues embarcations

CHAPITRE V

Autres règles de route

- Article
- 46 Virage vers l'amont
 - 47 Virage vers l'aval
 - 48 (sans objet)
 - 49 Conduite au départ et à la traversée et défense de s'engager dans les intervalles entre les éléments d'un convoi
 - 50 Conduite et signaux acoustiques à l'entrée et à la sortie des ports et des embouchures des affluents et canaux

- 51 Navigation à la même hauteur
- 52 Interdiction de naviguer à la dérive et de laisser traîner les ancrs
- 53 Défense de s'approcher d'un bâtiment en marche
- 54 Remous
- 55 Endroits de vue restreinte
- 56 Formation des convois
- 57 Bâtiments accouplés
- 58 Communications entre les bâtiments formant un convoi
- 59 Interruption de la navigation
- 60 Sections désaffectées
- 60 bis Obligation de prendre une direction déterminée

CHAPITRE VI

Bacs et ponts, barrages et écluses

Article

- 61 Feux des bacs
- 62 Règles applicables aux bacs
- 63 (sans objet)
- 64 Passage des ponts fixes
- 65 (sans objet)
- 66 (sans objet)
- 66 bis Passage des barrages
- 66 ter Passage aux écluses
- 66 quater Ordre de passage aux écluses
- 66 quinquès Demande préalable à certains éclusages

CHAPITRE VII

Stationnement (ancrage et amarrage)

Article

- 67 Lieu de stationnement
- 68 Stationnement interdit
- 69 Sécurité d'ancrage et d'amarrage des bâtiments en stationnement
- 70 Stationnement côte à côte
- 71 Garde
- 72 Feux de stationnement des bâtiments
- 73 Feux de stationnement des radeaux
- 74 Établissements flottants
- 75 Feux de stationnement facultatifs
- 76 Signalisation des ancrs
- 77 Signaux des engins flottants
- 78 Déplacement des chaînes, câbles ou cordages
- 79 Obligation de faciliter le halage

CHAPITRE VIII

Temps bouché

Article

- 80 Restriction de la navigation
- 81 Signaux acoustiques pendant la marche
- 82 Signaux acoustiques pendant le stationnement

CHAPITRE IX

Mesures de protection

- 83 Objets dangereux se trouvant à bord
- 84 Interdiction d'ancrage
- 84 bis Protection de la voie navigable
- 85 Protection des signaux de navigation
- 86 Amarrage interdit
- 87 Déversements dans la rivière
- 88 Protection contre la fumée

CHAPITRE X

Accidents et obstacles à la navigation

Article

- 89 Sauvetage des personnes se trouvant à bord
- 90 Assistance
- 91 Signaux de détresse
- 92 Déclaration des accidents navals
- 92 bis Dommages causés aux ouvrages d'art
- 93 Avertisseurs
- 94 Signalisation des bâtiments échoués ou coulés et d'autres obstacles
- 95 Déplacement de signaux ; perte d'objets
- 96 Obligation de dégager le chenal
- 97 Enlèvement des épaves
- 98 Établissements flottants

CHAPITRE XI

Aires de transbordement

Article

- 99 (sans objet)
- 99 bis Chargement, déchargement et transbordement
- 100 (sans objet)

CHAPITRE XII

Prescriptions et ordres complémentaires ; contrôle

Article

- 101 Modalités d'application dans les ports et dans les lieux de chargement et de déchargement
- 102 Prescriptions de caractère temporaire
- 103 Autorisation de manifestations
- 104 Ordres particuliers
- 104 bis Signaux complémentaires
- 105 Contrôle

DEUXIÈME PARTIE

DISPOSITIONS APPLICABLES À CERTAINES SECTIONS DE LA MOSELLE, AU TRANSPORT DES PASSAGERS ET AU FLOTTAGE

CHAPITRE I

Règles particulières de route et de stationnement

Article

- 106 Restriction de navigation
- 107 Restriction de navigation en temps de crue
- 108 Franchissement des écluses de Thionville, Richemont et Talange
- 109 Passage au droit des bacs
- 110 Écluses à nacelles et rigoles pour bateaux de sport

CHAPITRE II

Navigation des bâtiments à passagers

Article

- 111 Embarcadères
- 112 Circulation des bateaux aux abords des embarcadères
- 113 Refus de prendre à bord certains passagers
- 114 Maximum de passagers
- 115 Maintien de l'ordre à bord
- 116 Interdiction de remorquer

CHAPITRE III

Flottage

Article

- 117 Obligation de remorquage
- 118 Restrictions au flottage
- 119 Dimensions des radeaux
- 120 Obligation de déclarer les radeaux

ANNEXES

- Annexe 1 Signification des signaux acoustiques
- Annexe 2 Marques et feux distinctifs des bâtiments servant au transport de liquides combustibles
- Annexe 3 Marques et feux distinctifs des bâtiments servant au transport de matières inflammables n'appartenant pas à la catégorie des explosifs
- Annexe 4 Tableau des signaux
- Annexe 5 Signaux complémentaires

PREMIÈRE PARTIE

DISPOSITIONS APPLICABLES À LA MOSELLE À L'AVAL DE L'ÉCLUSE DE METZ ET JUSQU'À SON CONFLUENT AVEC LE RHIN

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

ARTICLE PREMIER

Définitions

Dans le présent Règlement :

- a) le terme « bâtiment » s'applique aux navires et bateaux y compris les hydroglisseurs, les menues embarcations et les bacs, ainsi qu'aux engins flottants ; il ne s'applique pas aux radeaux ;
- b) le terme « engin flottant » désigne les constructions flottantes sur lesquelles sont installés des appareils mécaniques tels qu'appareils de dragage, grues, élévateurs, sonnettes ;
- c) le terme « radeau » désigne tout assemblage flottant de pièces de bois ;
- d) le terme « établissement flottant » désigne toute installation flottante autre que les bâtiments et les radeaux, telle que bains, docks, appontements, hangars pour bateaux ;
- e) le terme « automoteur » s'applique à tout bâtiment isolé utilisant ses propres moyens mécaniques de propulsion ⁽¹⁾ ; il s'étend aux bâtiments utilisant une chaloupe de propulsion ou de traction ou bien un moteur auxiliaire ;
- f) les termes « chaloupe de propulsion » et « chaloupe de traction » désignent des chaloupes motorisées appartenant à un bâtiment et destinées à le pousser ou à le tirer, que la chaloupe exige ou non un personnel de service permanent ;
- g) le terme « remorqueur » désigne tout bâtiment qui effectue une opération de remorquage ; il ne s'applique pas aux chaloupes de propulsion et de traction ;
- h) le terme « convoi » désigne tout groupement formé d'un ou plusieurs remorqueurs et d'une ou plusieurs unités remorquées (bâtiments, radeaux ou établissements flottants) conduites à la remorque ou à couple ainsi que tout groupement de bâtiments utilisant leurs propres moyens mécaniques de propulsion ;
- i) le terme « menue embarcation » désigne les bâtiments de moins de 15 tonnes de portée en lourd, à l'exception des bâtiments munis de moyens mécaniques de propulsion qui, d'après leur construction, sont destinés au remorquage ou au transport de plus de 10 passagers ;
- k) un bâtiment ou un radeau « fait route » ou « est en marche » lorsqu'il n'est directement ni à l'ancre, ni amarré à terre, ni échoué ;
- l) le terme « conducteur » désigne les conducteurs de bâtiments ou de radeaux ;
- m) le terme « nuit » désigne la période qui commence une demi-heure après le coucher du soleil et qui finit une demi-heure avant le lever du soleil ;
le terme « jour » désigne la période qui commence une demi-heure avant le lever du soleil et qui finit une demi-heure après le coucher du soleil ;

⁽¹⁾ y compris les bâtiments destinés d'après leur construction au remorquage, naviguant isolément, et les bâtiments à passagers.

- n) les termes « feu ordinaire », « feu clair » et « feu puissant » désignent des sources lumineuses visibles par nuit noire et atmosphère pure, à des distances approximatives de 1, 2 et 3 km ;
- o) le terme « son bref » désigne un son d'environ 1 seconde de durée ;
le terme « son prolongé » désigne un son de 4 à 6 secondes de durée.

ARTICLE 2

Conducteur

1. Tout bâtiment ou radeau doit avoir un conducteur ; celui-ci doit avoir l'aptitude nécessaire à la conduite de son bâtiment ou de son radeau. Le conducteur est réputé avoir l'aptitude requise lorsqu'il est titulaire d'une patente internationale de batelier prescrite pour la Moselle pour la catégorie du bâtiment qu'il conduit ou, à défaut, d'une patente de batelier du Rhin. Pour le trafic dans les limites d'un secteur national, le certificat de capacité délivré conformément aux prescriptions nationales est valable au même titre que les deux patentes mentionnées ci-dessus.
2. Le conducteur doit être à son bord pendant le voyage et, en outre, dans le cas d'un engin flottant, pendant la durée du service. Il peut se faire remplacer temporairement par une personne qualifiée.
3. Le conducteur est responsable de l'observation des dispositions du présent Règlement sans préjudice des responsabilités qui découlent pour toutes autres personnes du présent Règlement et des autres lois et règlements.
4. Le conducteur du remorqueur (conducteur du convoi) est responsable de l'observation des dispositions du présent Règlement concernant les convois.
Les conducteurs des unités remorquées doivent se conformer à ses ordres ; ils doivent, toutefois, même sans ordre du conducteur du convoi, prendre toutes les mesures nécessitées par les circonstances pour la bonne conduite de leurs bâtiments.
5. Lorsqu'un convoi comporte en tête deux ou plusieurs remorqueurs en ligne de file, le conducteur du premier remorqueur est conducteur du convoi, sauf dans le cas où son remorqueur est un remorqueur de renfort temporaire.
6. Lorsqu'un convoi comporte en tête deux remorqueurs l'un à côté de l'autre, leurs conducteurs doivent s'entendre en temps utile pour désigner celui qui est le conducteur du convoi. Il en est de même lorsque le convoi se compose de bâtiments accouplés utilisant leurs propres moyens mécaniques de propulsion.

ARTICLE 3

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 du bâtiment dans le cadre de sa responsabilité. Ils doivent contribuer à l'observation des prescriptions du présent Règlement.
2. Toutes autres personnes se trouvant à bord sont tenues de se conformer aux ordres qui leur sont donnés par le conducteur dans l'intérêt de la sécurité de la navigation et de l'ordre à bord.

ARTICLE 4

Devoir général de vigilance

Même en l'absence de prescriptions spéciales du présent Règlement, les conducteurs, ainsi que les personnes sous la garde desquelles sont placés des établissements flottants ou toute autre installation établie dans la rivière ou sur ses bords, doivent prendre toute précaution

que commandent une vigilance normale ou une expérience professionnelle ordinaire, en vue d'éviter de se causer les uns aux autres des dommages, de créer des entraves à la navigation ainsi que d'endommager les rives ou les ouvrages et installations de toute nature établis dans la rivière ou sur ses bords.

ARTICLE 5

Conduite en cas de circonstances particulières

Dans l'application et l'interprétation du présent Règlement, il doit être tenu compte des circonstances particulières qui peuvent forcer à s'écarter de ses prescriptions pour éviter un danger imminent.

ARTICLE 6

Règles à observer par les menues embarcations et à leur égard

Les menues embarcations sont tenues de laisser à tous les autres bâtiments ou radeaux l'espace nécessaire pour continuer leur route et pour manoeuvrer et ne peuvent exiger qu'ils s'écartent en leur faveur, sans préjudice des dispositions de l'article 4.

CHAPITRE II

CONDITIONS À REMPLIR PAR LES BÂTIMENTS ET LES RADEAUX

ARTICLE 7

Marques d'identification des bâtiments

1. Tout bâtiment, à l'exception des menues embarcations, doit porter sur les deux côtés, en caractères latins, comme marques d'identification, son nom et l'indication de son port d'attache ou du lieu de son immatriculation.

En outre, les bâtiments destinés au transport des marchandises doivent porter l'indication de leur portée en lourd et les automoteurs et remorqueurs doivent porter leur nom, visible de l'arrière.

Dans le cas où plusieurs bâtiments appartenant au même propriétaire portent le même nom, celui-ci doit être complété par un numéro.

2. Les inscriptions doivent avoir au moins 15 cm de hauteur ; elles doivent être en couleur claire sur fond sombre ou en couleur sombre sur fond clair.
3. Les dispositions des chiffres 1 et 2 ne s'appliquent pas aux navires de mer.
4. Les chaloupes de bord, ainsi que les chaloupes de propulsion ou de traction, doivent porter une marque qui permette d'identifier leur propriétaire.
5. Les bâtiments du type de ceux qui circulent sur les canaux français et sur la Sarre (péniches de canal) peuvent conserver les marques d'identification prescrites ou admises pour les voies d'eau sur lesquelles ils sont destinés à naviguer habituellement.

ARTICLE 8

Marques d'identification des menues embarcations

1. Les menues embarcations, à l'exception des chaloupes de bord, de propulsion ou de traction, 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. L'autorité compétente peut dispenser, dans certaines conditions, les menues embarcations des marques prévues au chiffre 1.

ARTICLE 9

Marques d'identification des radeaux

Tout radeau d'une surface de plus de 500 m² doit porter comme marques d'identification les noms et domiciles du propriétaire et du conducteur. Ces indications doivent être portées sur les deux côtés de deux panneaux blancs parallèles à l'axe longitudinal du radeau, placés l'un au-dessus de l'autre et dont le plus bas doit être à 3 m au moins au-dessus du plan supérieur du radeau. Ces indications doivent être portées en caractères latins ayant au moins 30 cm de hauteur, celles qui concernent le propriétaire, en rouge, sur le panneau supérieur et celles qui concernent le conducteur, en noir, sur le panneau inférieur.

ARTICLE 10

Construction et gréement des bâtiments et des radeaux

1. Les bâtiments ou radeaux doivent être construits et grésés de manière à éviter tout danger aux personnes se trouvant à bord et à la navigation, et de manière à pouvoir satisfaire aux obligations du présent Règlement.
2. Cette prescription est considérée comme satisfaite lorsqu'un bâtiment ou un radeau est muni d'un certificat et que sa construction et son gréement répondent aux énonciations de ce certificat.
3. Les bâtiments munis de moyens mécaniques de propulsion, construits en vue du transport de passagers ou de marchandises, ne peuvent, sauf en cas de sauvetage ou d'assistance à un bâtiment en détresse, être utilisés pour des opérations de remorquage que dans la mesure où cette utilisation est admise dans leur certificat de visite.
4. La longueur, la largeur, la hauteur et le tirant d'eau des bâtiments ou radeaux ne doivent pas excéder les dimensions correspondantes admises par la voie d'eau, les écluses, ainsi que par les ouvertures des ponts.

ARTICLE 11

(sans objet)

ARTICLE 12

Marques d'identification des ancrs

1. Les ancrs 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, ses marques primitives peuvent être conservées.

2. La disposition du chiffre 1 ne s'applique pas aux ancrs des navires de mer, des menues embarcations et des bâtiments visés à l'article 7, chiffre 5.

ARTICLE 13

Marques d'enfoncement

1. Tous les bâtiments, autres que les menues embarcations, doivent porter des marques d'enfoncement.

2. Lorsque les marques d'enfoncement ne sont pas apposées officiellement, elles doivent répondre aux conditions ci-après :

Les marques d'enfoncement doivent être apposées sur les deux côtés du bâtiment à une hauteur telle que leur limite inférieure se trouve au niveau de l'eau, lorsque l'enfoncement maximum autorisé est atteint. Elles doivent avoir 30 cm de longueur et 4 cm de hauteur. Le contour des marques doit être indiqué sur la coque d'une manière indélébile. Les marques doivent être au nombre de deux sur chaque côté, placées approximativement aux extrémités du premier et du second tiers de la longueur, ou bien — et cela obligatoirement pour les bâtiments de plus de 40 m de longueur — au nombre de trois sur chaque côté, placées l'une au milieu de la longueur et les deux autres à une distance de l'avant et de l'arrière égale à un sixième environ de la longueur.

La limite inférieure des marques d'enfoncement doit être à 30 cm au moins au-dessous du point le plus bas au-delà duquel le bâtiment n'est plus étanche ; elle ne doit, en aucun cas, être située plus haut que la limite supérieure du plat-bord au point le plus bas de celui-ci.

3. Pour les navires de mer qui ont une marque de tirant d'eau maximum, « la ligne d'eau douce d'été » tient lieu de marque d'enfoncement.
4. Les prescriptions du chiffre 2 ne s'appliquent pas aux bâtiments visés à l'article 7, chiffre 5 ci-dessus. Ces bâtiments pourront conserver, sur la Moselle, les marques d'enfoncement qui leur ont été apposées officiellement pour les voies d'eau sur lesquelles ils sont destinés à naviguer habituellement.

ARTICLE 14

Enfoncement des bâtiments

1. Les bâtiments ne doivent pas être chargés au-delà de l'enfoncement qui correspond à la limite inférieure des marques d'enfoncement.
2. En outre, pour les bâtiments visés à l'article 7, chiffre 5, l'enfoncement doit être limité comme suit :
 - il ne doit pas dépasser celui qui correspond à un plan situé à 30 cm en-dessous du point le plus bas au-delà duquel le bâtiment n'est plus étanche,
 - il ne doit pas être situé plus haut que la limite supérieure du plat-bord au point le plus bas de celui-ci.

ARTICLE 15

Échelles de tirant d'eau

1. Tout bâtiment dont le tirant d'eau peut atteindre 1,50 m doit porter des échelles de tirant d'eau.
2. Lorsque les échelles de tirant d'eau ne sont pas apposées officiellement, elles doivent se trouver vers l'arrière des deux côtés. Elles doivent être graduées en décimètres en deux couleurs différentes alternées. Leur zéro doit être placé dans le plan horizontal du point le plus bas du bâtiment.

La hauteur de la graduation supérieure au-dessus du zéro doit être indiquée par un chiffre.
3. Les bâtiments visés à l'article 7, chiffre 5 ci-dessus sont dispensés de porter des échelles de tirant d'eau.

ARTICLE 16

Visibilité des marques et inscriptions

Les indications que les bâtiments et les radeaux doivent porter en vertu des articles 7, 8, 9, 13 et 15 doivent être constamment visibles et apparentes. Il est interdit d'ajouter quoi que ce soit qui puisse nuire à leur clarté.

ARTICLE 17

Équipage des bâtiments et des radeaux

1. Tous les bâtiments et radeaux doivent avoir l'équipage nécessaire pour éviter tout danger aux personnes se trouvant à bord et à la navigation.
2. Cette prescription est considérée comme satisfaite lorsque l'équipage correspond aux énonciations d'un certificat qui en a déterminé la composition.

ARTICLE 18

Tenue de la barre

1. Sur tout bâtiment faisant route, la barre doit être tenue par une personne qualifiée à cet effet et âgée d'au moins 16 ans.
2. La condition d'âge ne s'applique pas aux menues embarcations non munies de moyens mécaniques de propulsion.
3. Afin d'assurer la bonne conduite du bâtiment, l'homme de barre doit avoir une vue suffisamment libre dans toutes les directions et doit être en mesure d'entendre les signaux acoustiques. Si ces conditions ne peuvent être remplies, une vigie ou un poste doit être placé pour le renseigner.

ARTICLE 19

(sans objet)

ARTICLE 20

Documents

1. A bord des bâtiments et sur les radeaux doivent se trouver, lorsqu'il en a été établi en vertu de dispositions spéciales :
 - a) le certificat de bateau ou de radeau,
 - b) la patente de batelier du conducteur,
 - c) (sans objet),
 - d) le certificat spécial pour les bâtiments aménagés pour le transport de matières dangereuses,
 - e) le certificat de menue embarcation,
 - f) le certificat de jaugeage.
2. En outre, un exemplaire mis à jour du présent Règlement doit se trouver à bord de tous les bâtiments, à l'exception des menues embarcations, ainsi que sur tout radeau.

CHAPITRE III

SIGNAUX, FEUX ET LUMIÈRES

ARTICLE 21

Pavillons et panneaux

1. Sauf dispositions contraires, les pavillons et les panneaux prévus par le présent Règlement doivent être rectangulaires et avoir une hauteur et une longueur d'au moins 1 mètre. Les couleurs ne doivent en être ni passées, ni salies.
2. Les pavillons peuvent être remplacés par des panneaux.

ARTICLE 22

Feux

Sauf disposition contraire, les feux prescrits doivent être visibles de tous les côtés et montrer une lumière régulière et ininterrompue.

Dans le cas où il est prescrit un feu clignotant, celui-ci peut être remplacé par un feu apparaissant à courts intervalles réguliers.

ARTICLE 23

Signaux acoustiques

1. Lorsque des signaux acoustiques autres que des coups de cloche sont prévus par le présent Règlement, ces signaux acoustiques doivent être émis :
 - a) à bord des automoteurs et remorqueurs, au moyen d'un sifflet ou d'un appareil sonore équivalent, d'une sonorité suffisante, placé de telle sorte que le son n'en puisse être arrêté ;
 - b) à bord des autres bâtiments, au moyen d'une trompe ou d'une corne d'une sonorité suffisamment puissante. Il en est de même à bord des menues embarcations munies de moyens mécaniques de propulsion, dont la machinerie ne comporte pas d'appareil pour l'émission des signaux.
2. L'intervalle entre deux sons consécutifs d'un signal doit être d'environ 1 seconde.
3. Les signaux acoustiques peuvent être accompagnés de signaux lumineux jaunes synchronisés, visibles de tous les côtés.
4. Les signaux acoustiques, prévus au présent Règlement, sont récapitulés à l'annexe 1 qui en est partie intégrante.

ARTICLE 23 BIS

Obligation d'émettre certains signaux acoustiques

Aux endroits où se trouve un panneau rectangulaire blanc, bordé de rouge et portant un disque noir au milieu, les automoteurs et convois doivent émettre les signaux acoustiques prescrits dans le présent Règlement ou indiqués par des symboles noirs sur un second panneau blanc, placé au-dessous du premier ; un trait noir symbolise un son prolongé, un point noir un son bref.

ARTICLE 24

Usage de certains signaux acoustiques

1. Sans préjudice des prescriptions données autre part dans le présent Règlement, tout bâtiment — à l'exception des menues embarcations — doit faire usage, en cas de nécessité, des signaux ci-après :

- a) un son prolongé : pour demander l'attention des autres bâtiments ;
 - b) un son bref : pour indiquer qu'il vient sur tribord ;
 - c) deux sons brefs : pour indiquer qu'il vient sur bâbord ;
 - d) trois sons brefs : pour indiquer qu'il bat en arrière ;
 - e) quatre sons brefs : pour indiquer qu'il est incapable de manoeuvrer.
2. Les menues embarcations peuvent en cas de danger émettre les signaux prévus au chiffre 1.

ARTICLE 25

Signaux et feux interdits

Il est interdit de faire usage de signaux et de feux autres que ceux qui sont prévus dans le présent Règlement ou de faire usage des signaux et feux qui y sont prévus en dehors des cas pour lesquels ils sont prescrits ou autorisés.

ARTICLE 26

Lumières et projecteurs

1. Il est interdit de faire usage de lumières ou projecteurs de telle façon qu'ils puissent être confondus avec les feux ou signaux qui sont prescrits ou autorisés par le présent Règlement ou qu'ils puissent nuire à leur visibilité.
 Cette interdiction ne vise pas la lanterne munie de verre dépoli allumée de nuit à l'avant d'un bâtiment remorqué. Cette lanterne ne doit, toutefois, pas éclairer au-delà du bâtiment et doit être complètement masquée vers l'avant et vers les côtés.
2. Il est interdit de faire usage de lumières ou projecteurs de telle façon qu'ils produisent un éblouissement constituant un danger ou une entrave pour la navigation ou pour la circulation sur les rives.

ARTICLE 27

Signaux des convois

1. Lorsque le présent Règlement prescrit à un convoi de donner des signaux, ceux-ci doivent être donnés par le remorqueur à bord duquel se trouve le conducteur du convoi.
2. Lorsque le convoi comporte en tête un remorqueur de renfort temporaire, les signaux doivent être également donnés par celui-ci.

ARTICLE 28

Feux de route des automoteurs

Les automoteurs doivent porter pendant la nuit :

- a) un feu de mât constitué par un feu puissant blanc qui doit être visible seulement sur un arc d'horizon de 225°, soit 112°30' de chaque côté du bâtiment, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 22°30' sur l'arrière du travers de chaque bord ; il doit être placé dans la moitié avant du bâtiment ;
- b) des feux de côté constitués, à tribord par un feu clair vert, à bâbord par un feu clair rouge, visible chacun seulement sur un arc d'horizon de 112°30', c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 22°30' sur l'arrière du travers. Ces feux doivent se trouver à la même hauteur et dans la même perpendiculaire à l'axe du bâtiment. Ils doivent être placés à 1 m au moins plus bas que le feu de mât et à 1 m au moins en arrière de celui-ci, et être

masqués vers l'intérieur du bâtiment de telle sorte que le feu vert ne puisse être aperçu de bâbord, ni le feu rouge de tribord ;

- c) un feu de poupe, constitué par un feu ordinaire blanc visible seulement sur un arc d'horizon de 135°, soit 67°30' de chaque bord à partir de l'arrière.

ARTICLE 29

Feux de route des remorqueurs

1. Sauf dans les cas visés au chiffre 2, alinéa 2, et au chiffre 4, tout remorqueur doit porter pendant la nuit :
 - a) outre le feu de mât et les feux de côté prescrits à l'article 28, un second feu puissant blanc, visible sur le même arc d'horizon que le feu de mât, placé à 1 m environ au-dessous de celui-ci, mais en tout cas à 1 m au moins plus haut que les feux de côté ;
 - b) au lieu du feu de poupe visé à l'article 28, un feu ordinaire jaune visible sur le même arc d'horizon que celui-ci ; ce feu doit être placé à un endroit approprié et à une hauteur d'au moins 3 m au-dessus du pont.
2. Dans le cas où un convoi comporte en tête deux ou plusieurs remorqueurs — non compris un remorqueur de renfort temporaire éventuel — les deux premiers remorqueurs doivent porter un troisième feu puissant blanc, visible sur le même arc d'horizon que le feu de mât et placé à environ 2 m au-dessous de celui-ci, mais en tout cas à 1 m au moins plus haut que les feux de côté.

Les remorqueurs suivant ces deux premiers sont signalés comme bâtiments remorqués et doivent porter les feux prescrits à l'article 30.

3. Le remorqueur de renfort temporaire éventuel doit toujours porter le troisième feu puissant blanc défini au chiffre 2, alinéa 1.
4. Les remorqueurs conduisant à couple seulement portent les feux visés à l'article 28.

ARTICLE 30

Feux de route des bâtiments remorqués et des voiliers

1. Les bâtiments remorqués doivent porter, pendant la nuit, comme feu de mât, un feu clair blanc. Dans le cas d'un convoi comprenant plusieurs unités remorquées, lesdits feux doivent autant que possible être portés à une même hauteur au-dessus du plan d'eau.
2. Les bâtiments naviguant à la voile doivent porter pendant la nuit au sommet du mât un feu clair blanc et, à l'étrave, un feu ordinaire blanc.

ARTICLE 31

Feux de poupe des convois

1. La dernière unité d'un convoi doit porter, outre le feu de mât prescrit à l'article 30, chiffre 1, le feu de poupe prescrit à l'article 28, lettre c.
2. Si le convoi se termine par des bâtiments accouplés, le feu de poupe doit être porté par chacun d'eux.
3. Si toutes les unités remorquées sont accouplées au remorqueur, le feu de poupe doit être porté par chaque unité y compris le remorqueur. Cependant, si les unités remorquées sont placées l'une derrière l'autre le long du remorqueur, le feu de poupe ne doit être porté que par le remorqueur et la dernière unité.

ARTICLE 32

Feu de côté masqué des remorqueurs

Dans le cas où un remorqueur conduit à couple une unité remorquée de telle manière qu'un feu de côté du remorqueur se trouve totalement ou partiellement masqué, ce feu doit être remplacé par un feu semblable porté par l'unité remorquée autant que possible à la même hauteur que le feu non masqué du remorqueur.

ARTICLE 33

Feux de route des menues embarcations

1. Par dérogation à l'article 28, les règles suivantes sont applicables aux menues embarcations munies de moyens mécaniques de propulsion :
 - a) le feu de mâât blanc peut n'être qu'un feu clair. Ce feu peut se trouver à la même hauteur que les feux de côté, pourvu qu'il soit placé à 1 m au moins en avant de ceux-ci. Si cette distance n'est pas observée, le feu de mâât doit se trouver à 1 m au moins plus haut que les feux de côté ;
 - b) il peut ne pas être porté de feu de poupe. S'il est fait usage de cette faculté, le feu de mâât doit être visible de tous les côtés ;
 - c) il est permis de placer les feux de côté l'un à côté de l'autre ou de les réunir dans une même lanterne placée dans l'axe du bâtiment à la proue ou près de la proue. Dans ce cas le feu de mâât doit être placé à 1 m au moins plus haut que les feux de côté.
2. Les menues embarcations non munies de moyens mécaniques de propulsion doivent, quel que soit leur mode de propulsion, porter, pendant la nuit, un feu ordinaire blanc ; elles ne doivent pas porter d'autres feux.

ARTICLE 34

Marques distinctives de jour des voiliers à moteur et bâtiments avec chaloupes de propulsion et de traction

1. Un bâtiment naviguant à la voile et faisant en même temps usage de moyens mécaniques de propulsion, doit porter à 3 m au moins au-dessus du plat-bord et à l'endroit où il sera le plus apparent, un cône noir dont la pointe est dirigée vers le haut. Ce cône doit avoir au moins 50 cm de hauteur et 30 cm de diamètre de base.
2. Le signal prévu au chiffre 1 doit également être porté par les bâtiments qui se déplacent à l'aide de chaloupes de propulsion ou de traction.
3. Ces dispositions ne s'appliquent pas aux menues embarcations.

ARTICLE 35

Marques distinctives de jour des convois

1. Le remorqueur en tête d'un convoi doit porter de jour un cylindre jaune d'environ 100 cm de hauteur et d'un diamètre d'environ 65 cm, bordé, en haut et en bas, de deux bandes noire et blanche, la bande blanche à l'extérieur. Ce cylindre doit être placé à l'avant, à une hauteur suffisante pour être visible de tous les côtés.
2. La dernière unité d'un convoi doit porter de jour un ballon jaune, placé à une hauteur suffisante pour être visible de tous les côtés et à l'endroit où il sera le plus apparent. Le ballon doit avoir un diamètre d'environ 80 cm.

3. Si le convoi se termine par des bâtiments remorqués accouplés, le ballon jaune visé au chiffre 2 doit être porté par chacun d'eux.
4. Le cylindre prescrit au chiffre 1 et le ballon prescrit au chiffre 2 ne doivent pas être montrés lorsque toutes les unités remorquées sont accouplées au remorqueur.
5. (sans objet).

ARTICLE 36

Marques et feux distinctifs des bâtiments servant au transport de certaines matières dangereuses

1. Les bâtiments spécialement construits et aménagés pour le transport des liquides combustibles visés dans le Règlement international pour le transport de liquides combustibles sur les voies de navigation intérieure doivent porter les marques et feux distinctifs prescrits par ce Règlement et repris en annexe 2 du présent Règlement.
2. Les bâtiments chargés de matières visées dans le Règlement relatif au transport sur le Rhin des matières inflammables n'appartenant pas à la catégorie des explosifs doivent porter les marques et feux distinctifs prescrits par ce Règlement et repris en annexe 3 du présent Règlement.
3. Les bateaux-citernes transportant de l'ammoniac liquéfié ou dissous sous pression doivent porter un tableau carré rouge d'une hauteur et d'une largeur d'au moins 50 cm portant sur les deux côtés le caractère « E » en blanc d'une hauteur d'au moins 35 cm. Ce tableau doit être placé longitudinalement et de manière à être nettement visible des deux côtés du bâtiment.
Ces bateaux doivent porter en outre :
 - a) de jour, un cylindre rouge, d'une hauteur de 100 cm au moins et d'un diamètre de 65 cm, placé en un endroit approprié et à une hauteur suffisante pour être visible de tous les côtés,
 - b) de nuit ou par temps bouché, deux feux violet clair superposés. Ces feux doivent être visibles de tous les points de l'horizon à une distance d'au moins 200 m. L'un de ces feux doit être placé à une hauteur d'au moins 2 m au-dessus du pont ou du plat-bord et l'autre à 1 m environ au-dessus du premier.
- 3 bis. Sans préjudice des marques distinctives qu'ils doivent porter en application des prescriptions nationales, les bâtiments transportant des matières explosibles doivent porter les marques et feux prescrits au chiffre 3 pour les bateaux-citernes transportant de l'ammoniac.
4. Les marques et feux distinctifs doivent être portés tant en cours de route que pendant le stationnement.
5. Les feux bleus peuvent être utilisés facultativement au lieu de feux violet clair prescrits par le présent article comme feux distinctifs.

CHAPITRE IV

RENCONTRE ET DÉPASSEMENT

ARTICLE 37

Rencontre et dépassement ; généralités

1. Le croisement ou le dépassement n'est permis que lorsque le chenal présente une largeur incontestablement suffisante pour le passage simultané, compte tenu de toutes les circonstances locales et des mouvements des autres bâtiments.

2. En cas de rencontre ou de dépassement, les bâtiments qui suivent des routes excluant tout danger d'abordage ne doivent pas modifier leur route d'une manière qui puisse faire surgir un danger d'abordage.
3. En cas de rencontre ou de dépassement, les bâtiments ne doivent pas modifier leur route, une fois celle-ci fixée suivant les articles 38 à 40 bis ou 43.
4. Les automoteurs doivent prendre les précautions nécessaires à la sécurité des bâtiments et radeaux qu'ils rencontrent ou dépassent.

ARTICLE 38

Rencontre conduite et signaux des montants

1. En cas de rencontre, les montants, sans préjudice des dispositions de l'article 40, chiffre 1, et de l'article 40 bis, déterminent la route à suivre par les avalants. Ils doivent, compte tenu des circonstances locales et des mouvements des autres bâtiments, laisser 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 voulu :
 - a) de jour : montrer vers tribord un pavillon bleu clair à l'extrémité d'une hampe d'une longueur suffisante pour que ce pavillon soit nettement visible de l'avant et autant que possible aussi de l'arrière ;
 - b) de nuit : montrer à tribord un feu ordinaire blanc clignotant. Ce feu doit être visible de l'avant et autant que possible aussi de l'arrière.

Ces signaux doivent 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 de plus :
 - « un son bref », lorsque la rencontre doit s'effectuer sur bâbord ;
 - « deux sons brefs », lorsque la rencontre doit s'effectuer sur tribord.

Ces signaux doivent également être émis en cas de danger d'abordage.

ARTICLE 39

Rencontre ; dérogations aux règles des articles 38 et 39

1. En cas de rencontre, les avalants, sans préjudice des dispositions de l'article 40, chiffre 1, et de l'article 40 bis, doivent suivre la route déterminée par les montants selon les dispositions de l'article 38.
2. Les avalants rencontrant des montants qui montrent les signaux optiques visés à l'article 38, chiffre 3, doivent répéter les mêmes signaux.

ARTICLE 40

Rencontre ; dérogations aux règles des articles 38 et 39

1. Par dérogation aux dispositions des articles 38 et 39, les bâtiments à passagers avalants qui effectuent 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 des montants, et lorsqu'ils se sont assurés qu'il est possible de le faire sans risques, peuvent exiger que ces montants modifient leur route indiquée conformément aux dispositions de l'article 38.

Il en est de même pour les convois avalants qui, pour des raisons impérieuses de sécurité, ou dans le but de virer vers l'amont, veulent longer une rive déterminée. Toutefois, ils ne peuvent l'exiger qu'à l'égard des bâtiments isolés montants et seulement lorsqu'ils se sont assurés qu'il est possible de le faire sans risques.

2. Dans les cas visés au chiffre 1, les avalants doivent faire usage en temps voulu des signaux suivants :
 - a) s'ils veulent que la rencontre s'effectue à bâbord, ils doivent émettre « un son bref » ;
 - b) s'ils veulent que la rencontre s'effectue à tribord, ils doivent émettre « deux sons brefs » et, en outre, montrer les signaux optiques visés à l'article 38, chiffre 3.
3. Dans les cas visés au chiffre 1, les montants doivent, par dérogation aux dispositions de l'article 38, suivre la route exigée par les avalants et en donner confirmation de la façon suivante :
 - a) si la rencontre doit s'effectuer à bâbord, ils doivent émettre « un son bref » et, en outre, amener les signaux optiques visés à l'article 38, chiffre 3 ;
 - b) si la rencontre doit s'effectuer à tribord, ils doivent émettre « deux sons brefs » et, en outre, montrer les signaux optiques visés à l'article 38, chiffre 3.
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 prévus au chiffre 2.
Ces signaux doivent également être émis en cas de danger d'abordage.

ARTICLE 40 BIS

Navigation sur les secteurs où la route à suivre est prescrite

1. Sur les secteurs où la route à suivre est prescrite, cette route est indiquée par les signaux 27 a — f (annexe 4). La fin du secteur peut être annoncée par le signal 27 g (annexe 4).
2. Dans un tel secteur, par dérogation aux dispositions des articles 38, 39 et 40,
 - a) les montants qui suivent la rive à bâbord doivent montrer en permanence le signal visuel (pavillon bleu ou feu blanc scintillant) prescrit au chiffre 3 de l'article 38 ;
 - b) lorsqu'en suivant la route qui leur est prescrite par les signaux visés au chiffre 1 les montants traversent le chenal de tribord vers bâbord, ils doivent montrer en temps utile le signal visuel visé en a) ci-dessus et lorsqu'ils traversent le chenal en sens inverse, ils doivent amener ce signal en temps utile ;
 - c) les montants ne doivent en aucun cas gêner la marche des avalants ; en particulier à l'approche des signaux 27 e et f ils doivent au besoin diminuer leur vitesse et même s'arrêter pour permettre aux avalants d'accomplir leur manoeuvre.

ARTICLE 41

Rencontre dans les passages étroits

1. Pour éviter une rencontre dans les secteurs où le chenal ne présente pas une largeur incontestablement suffisante pour le croisement (passages étroits), les règles suivantes sont applicables :
 - a) un convoi ou bâtiment isolé doit, avant de s'engager dans un passage étroit, émettre « un son prolongé » ;
 - b) les montants doivent, s'il est à prévoir qu'ils puissent rencontrer dans un passage étroit un bâtiment avalant, s'arrêter à l'aval de ce passage jusqu'à ce que le bâtiment avalant l'ait franchi ;

- c) lorsqu'un convoi montant est déjà engagé dans un passage étroit, les avalants doivent s'arrêter à l'amont de ce passage jusqu'à ce que le convoi montant l'ait franchi; la même obligation incombe aux bâtiments isolés avalants à l'égard d'un bâtiment isolé montant ;
 - d) lorsqu'un bâtiment isolé montant est déjà engagé dans un passage étroit, il doit le dégager autant que possible à l'approche d'un convoi avalant.
2. Les autorités compétentes peuvent faciliter l'observation des prescriptions du chiffre 1 en indiquant aux montants :
 - au moyen d'un panneau ou pavillon blanc, l'approche d'un convoi avalant ou
 - au moyen d'un panneau ou pavillon rouge, l'approche d'un bâtiment isolé avalant.
 3. En outre, les autorités compétentes peuvent imposer le passage dans un seul sens à la fois. Dans ce cas, l'autorisation du passage est signalée, de jour et de nuit, par un panneau vert avec une raie blanche verticale ou par un (ou deux) feu(x) vert(s) et l'interdiction du passage, de jour et de nuit, par un panneau rouge avec une raie blanche horizontale ou par un (ou deux) feu(x) rouge(s).

Selon les circonstances locales, le signal d'interdiction de passage peut être précédé d'un signal d'avertissement consistant en un panneau carré blanc, bordé de rouge et muni d'un trait vertical en noir.

ARTICLE 42

Dépassement ; dispositions générales

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

Le rattrapant a le libre choix du côté par lequel il veut dépasser. Le rattrapé doit faciliter le dépassement autant que possible.
2. Si des raisons impérieuses de sécurité ne permettent pas le dépassement, le rattrapé doit émettre « cinq sons brefs ».
3. Sur les sections dont les limites sont indiquées sur la rive par des panneaux rectangulaires blancs, bordés de rouge et barrés d'une diagonale rouge portant deux flèches verticales noires avec la pointe vers le haut et munis d'une pointe blanche dans la direction de la section, tout dépassement est interdit.
4. Sur les sections dont les limites sont indiquées sur la rive par des panneaux rectangulaires blancs, bordés de rouge et barrés d'une diagonale rouge portant deux doubles flèches verticales noires avec les pointes vers le haut et munis d'une pointe blanche dans la direction de la section, le dépassement entre convois est interdit.

ARTICLE 43

Dépassement ; manœuvres et signaux

1. Le dépassant doit, en temps voulu, montrer :
 - a) de jour : un pavillon bleu clair à l'avant à 4 m au moins au-dessus du pont ;
 - b) de nuit : un feu ordinaire blanc à la proue, visible de l'avant et placé à 1 m au plus au-dessus du pont.

Ces signaux doivent être montrés jusqu'à ce que le dépassement soit effectué; il est interdit de les maintenir au-delà.
2. En cas de nécessité, le dépassant doit, en temps utile, compléter le signal optique, en émettant :

- « deux sons prolongés suivis de deux sons brefs » s'il veut dépasser par bâbord ou « deux sons prolongés suivis d'un son bref » s'il veut dépasser par tribord.
3. Le rattrapé doit alors, soit laisser l'espace voulu du côté demandé en s'écartant au besoin vers le côté opposé, soit si le dépassement n'est pas possible du côté demandé, mais peut se faire du côté opposé, émettre :
- « un son bref » lorsque le dépassement est possible par bâbord ou
« deux sons brefs » lorsque le dépassement est possible par tribord.
4. Si, dans ces conditions, le rattrapant peut et veut encore dépasser, il doit émettre :
- « deux sons prolongés suivis de deux sons brefs », lorsqu'il doit dépasser par bâbord, ou
« deux sons prolongés suivis d'un son bref », lorsqu'il doit dépasser par tribord.

ARTICLE 44

Dépassement ; diminution de vitesse

1. Les bâtiments qui sont dépassés par un convoi doivent, pendant le dépassement, diminuer leur vitesse.
2. Un convoi ou un bâtiment isolé qui est dépassé par un automoteur ne doit diminuer sa vitesse que lorsque cela est nécessaire pour que le dépassement s'effectue sans danger et assez rapidement pour ne pas gêner le mouvement d'autres bâtiments.

ARTICLE 45

Exceptions pour les menues embarcations

Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent pas au croisement et au dépassement entre les menues embarcations et les autres bâtiments ou radeaux.

Les menues embarcations sont dispensées des signaux prévus dans le présent chapitre.

CHAPITRE V

AUTRES RÈGLES DE ROUTE

ARTICLE 46

Virage vers l'amont

1. Sans préjudice des dispositions des chiffres 2 et 3, il n'est permis aux avalants de virer vers l'amont que si les mouvements des autres bâtiments le permettent.
2. Quand la portée de la vue est restreinte dans une section, ou si la manœuvre envisagée doit obliger d'autres bâtiments à s'écarter de leur route ou à diminuer leur vitesse, les bâtiments, à l'exception des menues embarcations, doivent, avant de virer, annoncer la manœuvre envisagée en temps utile, en émettant « un son prolongé suivi d'un son bref », s'ils veulent virer sur tribord, ou « un son prolongé suivi de deux sons brefs », s'ils veulent virer sur bâbord.
3. Dès que le signal prescrit au chiffre 2 est donné, les autres bâtiments doivent autant qu'il est nécessaire et possible, diminuer leur vitesse et modifier leur route dans la mesure voulue pour que le virage puisse s'effectuer sans risque.

ARTICLE 47**Virage vers l'aval**

1. Il n'est permis aux montants de virer vers l'aval que lorsque cette manœuvre peut s'effectuer sans que les autres bâtiments soient obligés de s'écarter brusquement de leur route ou de diminuer brusquement leur vitesse.

La manœuvre doit, en cas de besoin, être annoncée par les signaux acoustiques prévus à l'article 46, chiffre 2.

2. Par dérogation aux dispositions du chiffre 1, au départ des postes usuels de chargement et de déchargement, les dispositions de l'article 46 concernant le virage vers l'amont s'appliquent également au virage vers l'aval.

ARTICLE 48

(sans objet)

ARTICLE 49**Conduite au départ et à la traversée et défense de s'engager dans les intervalles entre les éléments d'un convoi**

1. Les dispositions de l'article 47 s'appliquent également aux bâtiments isolés et convois à l'exception des bacs qui quittent leur poste de mouillage ou d'amarrage sans virer, ainsi qu'à ceux qui traversent la rivière.

Toutefois, ils émettent, en cas de besoin, au lieu des signaux prescrits à l'article 46, chiffre 2 :

« un son bref » lorsqu'ils viennent sur tribord, ou

« deux sons brefs » lorsqu'ils viennent sur bâbord.

2. Les menues embarcations ne sont pas tenues d'émettre ces signaux.
3. Il est interdit de s'engager dans les intervalles entre les éléments d'un convoi.

ARTICLE 50**Conduite et signaux acoustiques à l'entrée et à la sortie des ports et des embouchures des affluents et canaux**

1. Les convois et les bâtiments isolés qui veulent entrer dans un port ou dans une embouchure d'un affluent ou d'un canal doivent émettre :

« trois sons prolongés suivis d'un son bref » lorsque pour entrer ils doivent se diriger sur tribord et

« trois sons prolongés suivis de deux sons brefs » lorsque pour entrer ils doivent se diriger sur bâbord.

Toutefois, là où l'entrée n'est pas réglée par un sémaphore, ces signaux ne sont obligatoires que lorsque les circonstances le nécessitent.

2. Les convois et les bâtiments isolés qui veulent sortir d'un port ou d'une embouchure d'un affluent ou d'un canal doivent, lorsque la sortie est réglée par un sémaphore, émettre :

« trois sons prolongés suivis d'un son bref » lorsque, après la sortie, ils doivent se diriger sur tribord et

« trois sons prolongés suivis de deux sons brefs » lorsque, après la sortie, ils doivent se diriger sur bâbord.

3. Lorsque la sortie n'est pas réglée par un sémaphore, elle n'est permise que lorsque cette manœuvre peut s'effectuer sans que les autres bâtiments et convois soient obligés de s'écarter brusquement de leur route ou de diminuer brusquement leur vitesse.

En l'absence de prescriptions locales différentes, la manœuvre doit, en cas de besoin, être annoncée par les signaux acoustiques prévus au chiffre 2.

4. Les menues embarcations ne sont pas tenues d'émettre les signaux prévus au présent article.

ARTICLE 51

Navigation à la même hauteur

1. Il est interdit aux convois de naviguer à la même hauteur. Les automoteurs ne peuvent naviguer à la même hauteur que lorsque l'espace disponible le permet sans gêne ni risques pour la navigation.
2. Là où la navigation à la même hauteur est interdite, un bâtiment ou convoi ne doit pas se rapprocher à moins de 120 m d'un bâtiment ou radeau qui le précède, sauf en cours de dépassement.

ARTICLE 52

Interdiction de naviguer à la dérive et de laisser traîner les ancres

1. Il est interdit de descendre à la dérive, sauf autorisation spéciale délivrée par les autorités compétentes.
2. Il est interdit de laisser traîner les ancres.
3. Les interdictions visées aux chiffres 1 et 2 ne s'appliquent ni aux petits mouvements dans les lieux de chargement ou de déchargement, ni à la navigation des menues embarcations.

ARTICLE 53

Défense de s'approcher d'un bâtiment en marche

1. Sans préjudice des dispositions de l'article 105, il est interdit d'accoster un bâtiment ou radeau en marche, de s'y accrocher ou de se laisser entraîner dans son sillage, sans l'autorisation expresse de son conducteur.
2. Il est interdit aux nageurs de s'approcher des bâtiments et radeaux en marche.

ARTICLE 54

Remous

1. Les bâtiments doivent diminuer leur vitesse en temps utile et dans la mesure nécessaire pour éviter de créer des remous ou un effet de succion qui soient de nature à causer des dommages, sans tomber toutefois au-dessous de la vitesse nécessaire pour gouverner avec sécurité :
 - a) devant les entrées des ports ;
 - b) près des bâtiments qui se trouvent amarrés à la rive ou à des débarcadères ou qui sont en cours de chargement ou de déchargement ;
 - c) à proximité des bâtiments qui stationnent aux aires de stationnement habituelles ;
 - d) au droit des bacs ne naviguant pas librement ;
 - e) sur les sections de la rivière dont les limites sont indiquées sur la rive par des panneaux carrés blancs bordés de rouge et barrés d'une diagonale rouge, portant deux lignes ondulées horizontales en noir et munis d'une pointe blanche dans la direction de la section.

Ils ne sont pas tenus à cette obligation (lettres b et c) à l'égard des menues embarcations.

2. Au droit de bâtiments ou radeaux montrant à 4 m au moins au-dessus du pont, de jour, un pavillon rouge et blanc, de nuit, un feu ordinaire rouge placé à 1 m environ au-dessus d'un feu ordinaire blanc, les bâtiments doivent réduire leur vitesse ainsi qu'il est prescrit au chiffre 1 ; ils doivent, en outre, s'écarter le plus possible.

Ont seuls droit de faire usage de ces signaux :

- a) les bâtiments effectuant, dans la rivière, des travaux ou des opérations de sondage ou de mesurage ;
 - b) les bâtiments ou radeaux gravement avariés et les bâtiments participant à une opération de sauvetage, ainsi que les bâtiments échoués, coulés ou incapables de manœuvrer ;
 - c) les bâtiments pouvant justifier d'une autorisation écrite de l'autorité locale compétente.
3. De jour, dans les cas où l'usage d'un pavillon rouge et blanc est déjà prescrit pour indiquer le côté où le chenal est libre (articles 77 et 94), le pavillon visé au chiffre 2 doit être placé au-dessus du premier ;
de nuit, les feux prévus aux articles 77 et 94 tiennent lieu des feux prévus au chiffre 2 du présent article.

ARTICLE 55

Endroits de vue restreinte

Aux endroits où la portée de la vue est restreinte, les avalants doivent diminuer leur vitesse tant qu'il n'est pas possible à l'homme de barre de voir la route libre sur une distance suffisante.

ARTICLE 56

Formation des convois

1. Les convois doivent être formés, compte tenu de la puissance et de l'agencement du ou des remorqueurs ainsi que de la charge remorquée, de manière à éviter tout danger aux personnes se trouvant à bord et à la navigation.

Le nombre des unités remorquées et les intervalles entre ces unités doivent notamment être déterminés en conséquence.

2. La composition d'un convoi devra être telle qu'il puisse être éclusé en une seule fois ; les autorités compétentes peuvent cependant accorder des dérogations à cette disposition. La longueur totale du convoi ne devra pas dépasser 250 m.

ARTICLE 57

Bâtiments accouplés

Les bâtiments ne doivent pas naviguer à plus de deux à couple, à moins qu'un bâtiment avarié ne puisse être déplacé autrement. La largeur totale des bâtiments naviguant à couple ne devra pas dépasser 11 m 40.

ARTICLE 58

Communications entre les bâtiments formant un convoi

1. Le remorqueur doit signaler par des coups de cloche qu'il se met en route, qu'il s'arrête ou qu'il demande le largage d'une remorque.

Les coups de cloche peuvent être également utilisés pour d'autres communications à l'intérieur du convoi.

2. Lorsque la cloche ne suffit pas pour ces communications, des signaux acoustiques peuvent, en cas d'urgence, être donnés au moyen d'un sifflet ou d'un appareil sonore équivalent, à condition qu'il ne puisse en résulter aucune confusion pour les bâtiments n'appartenant pas au convoi.
3. Les unités remorquées communiquent avec le remorqueur :
 - de jour, au moyen d'un pavillon hissé aussi haut que possible à un mât ou une perche ;
 - de nuit, au moyen du feu de mât.
 Ces signaux signifient :
 - a) hissés à bloc, que le remorqueur peut marcher à pleine puissance ;
 - b) hissés à mi-hauteur, que l'unité remorquée demande que le remorqueur ne marche qu'à demi-puissance ;
 - c) lorsqu'ils sont amenés, que l'unité remorquée demande que le remorqueur arrête immédiatement ses machines ; ce signal ne doit être donné qu'en cas d'urgence et le feu amené doit rester visible.
4. Les signaux donnés par une unité remorquée doivent être répétés immédiatement par les unités qui se trouvent entre cette unité et le remorqueur.
5. Toutefois, au départ d'un convoi, une unité remorquée ne doit arborer le pavillon ou le feu que lorsque l'unité suivante du convoi l'a arboré.

ARTICLE 59

Interruption de la navigation

Lorsque l'autorité compétente fait connaître par un panneau rouge, barré d'une raie blanche horizontale, ou par deux feux rouges superposés, que temporairement la navigation se trouve interrompue, tous les bâtiments et radeaux doivent s'arrêter avant le signal d'arrêt.

ARTICLE 60

Sections désaffectées

1. Il est interdit à tous bâtiments et radeaux, à l'exception des menues embarcations non munies de moyens mécaniques de propulsion, de naviguer sur les sections de voie d'eau qui sont indiquées par des balises portant un ballon rouge avec un anneau blanc horizontal.
2. A proximité des barrages, il est interdit à tous bâtiments et radeaux de naviguer, de jour, sur les sections de voie d'eau délimitées par une série de bouées portant un cylindre rouge vertical avec un trait blanc horizontal et, de nuit, sur les sections de voie d'eau dont les limites sont signalées par une série de deux feux rouges superposés.

ARTICLE 60 bis

Obligation de prendre une direction déterminée

1. Aux endroits où se trouve un panneau rectangulaire blanc, bordé de rouge et muni d'une flèche horizontale en noir, les bâtiments et convois doivent prendre la direction indiquée par la flèche.
2. L'autorité compétente peut dispenser certains bâtiments ou catégories de bâtiments de cette obligation.

CHAPITRE VI

BACS ET PONTS, BARRAGES ET ÉCLUSES

ARTICLE 61

Feux des bacs

1. Tous les bacs doivent porter, de nuit, un feu de mât constitué par un feu clair vert, et à 1 m environ au-dessous, un feu clair blanc. Le feu vert doit se trouver à 6 m au moins au-dessus de l'eau. Cette hauteur peut être réduite à 4 m si la longueur du bac ne dépasse pas 12 m.
2. Outre les feux prescrits au chiffre 1 ci-dessus, les bacs à voitures naviguant librement et munis de moyens mécaniques de propulsion n'ont pas besoin de porter les feux de côté et le feu de poupe prescrits à l'article 28 b et c, si leurs contours sont suffisamment éclairés par les lumières du pont.
3. (sans objet)
4. Lorsqu'un bac ne naviguant pas librement et un bac naviguant librement sont en service au même endroit, le deuxième doit éteindre le feu de mât vert lorsqu'il se trouve à la rive.

ARTICLE 62

Règles applicables aux bacs

1. Les bacs ne peuvent effectuer la traversée de la rivière que dans le cas où le chenal est libre. Pendant la traversée, ils doivent se tenir à une distance des bâtiments ou radeaux telle que ceux-ci ne soient pas obligés de s'écarter de leur route ou de diminuer leur vitesse pour éviter un abordage.
2. Un bac ne naviguant pas librement doit, en outre, se conformer aux règles suivantes :
 - a) le bac doit dégager le chenal ou s'abstenir de s'y engager lorsqu'un convoi ou bâtiment isolé partant d'un point situé à proximité de l'endroit où le bac est établi fait connaître, par l'émission d' « un son prolongé », son intention de croiser le trajet du bac ;
 - b) si le bac est obligé de s'arrêter dans le chenal, il doit montrer, du côté où le chenal n'est pas libre, de jour, un pavillon rouge, de nuit, en plus des feux prescrits à l'article 61, chiffre 1, un feu clair rouge ;
 - c) lorsque le bac 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 ;
 - d) (sans objet)
 - e) le bac ne doit pas demeurer dans le chenal au-delà du temps nécessaire pour son service.

ARTICLE 63

(sans objet)

ARTICLE 64

Passage des ponts fixes

1. Dans l'ouverture d'un pont, le croisement ou le dépassement n'est autorisé que si le chenal offre une largeur incontestablement suffisante pour le passage simultané des bâtiments ou radeaux.

2. Il est interdit de passer par une ouverture de pont fixe signalée par un panneau rectangulaire rouge barré dans sa grande dimension d'une raie blanche horizontale.
3. Lorsque certaines ouvertures ou parties de ponts fixes sont signalées par deux panneaux carrés rouge et blanc dont l'une des diagonales est placée verticalement, le passage n'est autorisé qu'entre ces deux signaux. Cette prescription n'est pas applicable aux menues embarcations.
4. Lorsque certaines ouvertures de ponts fixes sont signalées :
 - a) par un panneau carré jaune dont l'une des diagonales est placée verticalement, ou
 - b) par deux panneaux carrés jaunes superposés ou juxtaposés dont l'une des diagonales est placée verticalement,
 il est recommandé à la navigation d'utiliser de préférence ces ouvertures en suivant une route passant au plus près de l'aplomb de ces panneaux.
 Si la passe est munie de la signalisation visée sous a, elle est ouverte à la navigation venant dans l'autre sens ; si elle est munie de la signalisation visée sous b, elle est interdite à la navigation venant dans l'autre sens.

ARTICLE 65

(sans objet)

ARTICLE 66

(sans objet)

ARTICLE 66 bis

Passage des barrages

Le passage des barrages est interdit.

ARTICLE 66 ter

Passage aux écluses

1. Les bâtiments doivent, à l'approche des garages, ralentir leur marche. S'ils ne peuvent pas entrer dans l'écluse, ils doivent s'arrêter en-deçà des panneaux d'arrêt (panneaux carrés blancs bordés de rouge et portant un trait noir horizontal).
2. Dans les garages, le dépassement est interdit sauf indication spéciale du personnel des écluses.
3. L'accès d'une écluse est réglé, de jour et de nuit, par les signaux suivants :
 - a) deux feux rouges superposés :
navigation interrompue (écluse hors service) ;
 - b) deux feux rouges juxtaposés :
l'accès est interdit (l'écluse est fermée) ;
 - c) extinction de l'un des deux feux rouges :
l'accès est interdit (l'écluse est en préparation pour l'ouverture) ;
 - d) un feu rouge et un feu vert juxtaposés :
l'accès est interdit (l'écluse est en cours d'ouverture) ;
 - e) deux feux verts juxtaposés :
l'accès est autorisé.
4. La sortie d'une écluse est réglée, de jour et de nuit, par les signaux suivants :
 - a) un feu rouge :
la sortie est interdite ;

- b) un feu vert :
la sortie est autorisée.
5. Dans les écluses :
- les bâtiments doivent se tenir entre les limites indiquées sur les bajoyers ;
 - pendant le remplissage et la vidange du sas, les bâtiments doivent être amarrés et la manœuvre des amarres doit être assurée de manière qu'il ne se produise aucun choc contre les bajoyers ou les portes ;
 - l'emploi de défenses est obligatoire ;
 - l'utilisation de gaffes ferrées est interdite.
6. Il est interdit, dans les écluses et dans les garages, de laisser traîner des ancres, câbles, chaînes et objets de même nature.
7. Sans préjudice des autres dispositions du présent Règlement, dans les garages et dans les écluses, les conducteurs doivent se conformer aux ordres qui leur sont donnés par le personnel des écluses en vue de la sécurité et du bon ordre de la navigation.
8. (sans objet)

ARTICLE 66 quater

Ordre de passage aux écluses

1. Le passage aux écluses s'effectue, en principe, suivant l'ordre d'arrivée dans les garages. Toutefois, le personnel des écluses peut s'écarter de ce principe afin d'assurer une meilleure utilisation des écluses.
2. En dérogation au chiffre 1 ci-dessus, bénéficient d'un droit de priorité de passage :
- a) les bâtiments appartenant aux services de navigation, à la police et à la douane des États riverains et se déplaçant pour des raisons de service ;
 - b) les bâtiments munis d'une attestation spéciale de l'autorité compétente leur attribuant un droit de priorité dans les cas suivants :
 - bâtiments à passagers, pour autant qu'ils ne peuvent utiliser les écluses à nacelles et qu'ils effectuent un service régulier dont les horaires sont publiés ;
 - bâtiments répondant à des conditions exceptionnelles telles que : transport de certaines matières dangereuses ou périssables, coopération à des opérations de sauvetage.
- Toutefois, à l'égard des bâtiments en attente sans droit de priorité, le droit de priorité des bâtiments à passagers ne pourra s'exercer qu'une seule fois à chaque écluse.
3. Les bâtiments visés au chiffre 2 peuvent montrer une flamme rouge à l'avant.
4. Les menues embarcations, dans la mesure où elles ne peuvent utiliser les écluses à nacelles ou les rampes, ne seront éclusées qu'en groupe ou en même temps que d'autres bâtiments ou radeaux.

ARTICLE 66 quinquies

Demande préalable à certains éclusages

1. Le passage aux écluses 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 à une écluse une demi-heure au plus tard avant l'heure limite figurant à cet horaire, au besoin par téléphone.

2. La demande devra 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) l'indication des écluses à passer,
 - d) l'heure d'arrivée aux écluses.
- La demande sera annulée si l'heure d'arrivée indiquée est dépassée de plus d'une heure. Lorsqu'un voyage prévu n'a pas lieu ou lorsqu'il est interrompu, toutes les écluses non encore traversées et dont le passage avait été envisagé devront en être immédiatement avisées.

CHAPITRE VII

STATIONNEMENT (ANCRAGE ET AMARRAGE)

ARTICLE 67

Lieu de stationnement

Sauf dispositions contraires prévues par le présent Règlement ou prises en vertu de celui-ci, les bâtiments ou radeaux doivent choisir leur lieu de stationnement aussi proche 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.

ARTICLE 68

Stationnement interdit

1. Il est interdit aux bâtiments ou radeaux de stationner
 - a) dans les passages étroits visés à l'article 41 et à leurs abords ;
 - b) aux embouchures des affluents et aux aires de virage ;
 - c) à l'entrée des embranchements, des canaux et des chenaux de ports ;
 - d) à proximité des chantiers de construction navale dont l'exploitation pourrait être gênée, ainsi que des ponts de bateaux ;
 - e) sur le trajet des bacs ;
 - f) sur la route que suivent les bâtiments à passagers pour accoster un débarcadère ou en partir ;
 - g) dans les sections de la rivière déterminées par une décision de l'autorité compétente et signalées par des panneaux placés sur les rives. Ces panneaux seront carrés avec une pointe vers la section interdite. Ils seront blancs, bordés de rouge avec une diagonale rouge ainsi que le caractère « P » en noir ;
 - h) sous les ponts, sauf dérogation accordée par l'autorité compétente.
2. Il est interdit aux bâtiments de stationner dans les aires d'ancrage réservées aux radeaux. Cette interdiction ne s'applique pas aux remorqueurs des radeaux.

ARTICLE 69

Sécurité d'ancrage et d'amarrage des bâtiments en stationnement

Les bâtiments et radeaux en stationnement doivent être ancrés ou amarrés de telle façon qu'ils puissent suivre les variations du niveau de l'eau et qu'ils ne risquent pas d'être endommagés par le remous et l'effet de succion causés par les autres bâtiments passant avec une vitesse diminuée dans la mesure prescrite à l'article 54, chiffre 1.

ARTICLE 70

Stationnement côte à côte

1. Là où les conditions du chenal le permettent, les bâtiments peuvent stationner jusqu'à trois côte à côte. Cette disposition ne s'applique pas aux aires d'ancrage où le stationnement côte à côte d'un plus grand nombre de bâtiments est expressément autorisé.
2. Là où, en raison des conditions du chenal, la navigation doit s'effectuer à moins de 40 m de la rive, il n'est permis qu'à une seule rangée de bâtiments de stationner le long de celle-ci.

ARTICLE 71

Garde

1. Une garde suffisante doit se trouver en permanence sur les radeaux et à bord des bâtiments qui doivent stationner dans le chenal ou à proximité de celui-ci.
2. Les bâtiments amarrés à la rive et ceux qui sont immobilisés pour un temps assez long ne sont tenus d'avoir une garde que si les circonstances locales l'exigent.

ARTICLE 72

Feux de stationnement des bâtiments

1. Tout bâtiment en stationnement, à l'exception des menues embarcations, doit, pendant la nuit, porter du côté du chenal un feu ordinaire blanc à 3 m au moins au-dessus du plat-bord ou du pont.
2. Dans des cas spéciaux, certains bâtiments immobilisés pendant une longue période et réunis en 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 ci-dessus.
3. Les bateaux de pêche qui ont dressé un engin avec perche dans la direction du chenal doivent, quel que soit leur tonnage, porter le feu prescrit au chiffre 1 ci-dessus, et, en outre, à l'extrémité de leur perche, un feu ordinaire blanc à 1 m environ au-dessus de l'eau.

ARTICLE 73

Feux de stationnement des radeaux

Tout radeau en stationnement doit, pendant la nuit, porter à chacun des deux angles qui sont du côté du chenal, deux feux ordinaires blancs. Ces feux doivent être distants de 2 à 4 m l'un de l'autre et placés à la même hauteur, à 4 m au moins au-dessus de l'eau.

ARTICLE 74

Établissements flottants

Indépendamment des conditions particulières imposées par les autorités compétentes, les personnes sous la garde desquelles sont placés des établissements flottants doivent se conformer aux dispositions suivantes :

- a) les établissements doivent être placés de façon à laisser le chenal libre pour la navigation ;
- b) ces établissements doivent être fixés d'une manière sûre et telle qu'ils ne puissent être entraînés à la dérive ; les ancres doivent être mouillées de manière à ne pas constituer une gêne ou un danger pour la navigation ;
- c) ces établissements doivent porter, de nuit, au moins un feu ordinaire jaune placé du côté du chenal à 4 m au moins au-dessus de l'eau.

ARTICLE 75

Feux de stationnement facultatifs

1. Les feux prescrits aux articles 72, 73 et 74 ne sont pas obligatoires lorsque le bâtiment, radeau ou établissement flottant se trouve entièrement sur une surface d'eau comprise entre des épis non submergés ou stationne derrière une digue longitudinale émergeant de l'eau.
2. La disposition qui précède est également applicable aux bâtiments, radeaux et établissements flottants stationnant le long de la rive tant qu'ils sont suffisamment éclairés de cette rive.

ARTICLE 76

Signalisation des ancrés

1. Les ancrés mouillés de telle manière qu'elles puissent constituer un danger ou une gêne pour la navigation doivent être signalées par des flotteurs bleu clair.
2. Pendant la nuit, les bâtiments ainsi ancrés doivent porter un feu ordinaire jaune à 1 m environ au-dessous du feu blanc prescrit à l'article 72, chiffre 1.

ARTICLE 77

Signaux des engins flottants

1. Lorsqu'ils sont placés de telle manière qu'ils puissent gêner la navigation, les engins flottants et les bâtiments effectuant dans la rivière des travaux ou des opérations de sondage ou de mesurage doivent porter les signaux suivants :
 - a) de jour :
 - du côté où le chenal est libre, un pavillon rouge et blanc, du côté où le chenal n'est pas libre, un pavillon rouge ;
 - b) de nuit :
 - du côté où le chenal est libre, au lieu du feu prescrit à l'article 72, chiffre 1, un feu clair blanc à 1 m environ au-dessous d'un feu clair rouge,
 - du côté où le chenal n'est pas libre, un feu clair rouge placé à la même hauteur que l'autre feu rouge.
2. Les pavillons et les feux doivent être placés à une hauteur suffisante pour être visibles de tous les côtés.
3. Les engins flottants, qui gênent la navigation ou qui ne peuvent être aperçus suffisamment tôt, doivent placer à une distance suffisante de leur lieu de stationnement les bouées rouges à anneau blanc.

ARTICLE 78

Déplacement des chaînes, câbles ou cordages

Les engins flottants et les bâtiments visés à l'article 77, chiffre 1, doivent, à l'approche d'un bâtiment autre qu'une menue embarcation, mollir ou déplacer les chaînes, câbles ou cordages qui peuvent constituer un danger ou une gêne pour la navigation.

ARTICLE 79

Obligation de faciliter le halage

Les bâtiments et radeaux stationnés le long d'une rive où s'effectue le halage doivent faciliter le passage des bâtiments halés.

CHAPITRE VIII

TEMPS BOUCHE

ARTICLE 80

Restriction de la navigation

1. Les bâtiments qui font route par temps bouché (brouillard, tempête de neige, etc) ne doivent naviguer qu'à une vitesse réduite en fonction de la diminution de la visibilité.
Ils doivent avoir une vigie. Toutefois, pour les convois, cette vigie n'est requise que sur la première unité. Elle doit être à portée de vue du conducteur du bâtiment ou du convoi.
En cas de nécessité, ils doivent arborer les mêmes feux que de nuit.
2. Les avalants doivent s'arrêter ou virer vers l'amont dès que, compte tenu d'une diminution de la visibilité, de la présence et des mouvements d'autres bâtiments ou des circonstances locales, le voyage ne peut être poursuivi sans danger.
3. Les montants doivent s'arrêter dès qu'en poursuivant leur route, ils courent le risque de ne plus apercevoir les obstacles assez tôt pour pouvoir effectuer un arrêt complet en temps utile. En outre, lorsque dans un convoi montant, les communications entre les unités remorquées et le remorqueur par les signaux optiques visés à l'article 58, chiffre 3, ne sont plus possibles, le convoi doit s'arrêter à l'endroit approprié le plus proche.
4. En s'arrêtant, les convois et les bâtiments isolés doivent dégager le chenal autant que possible.

ARTICLE 81

Signaux acoustiques pendant la marche

1. Les convois et les bâtiments isolés doivent, s'ils font route par temps bouché, émettre comme signal de brume « un son prolongé », répété à intervalles d'une minute au plus.
2. Le signal émis par le remorqueur doit être immédiatement répété par la dernière unité du convoi, et si le convoi se termine par des bâtiments accouplés, par le bâtiment se trouvant à bâbord.

ARTICLE 82

Signaux acoustiques pendant le stationnement

Par temps bouché, tout bâtiment ou radeau stationnant dans le chenal ou à proximité de celui-ci en dehors des ports ou des endroits spécialement affectés au stationnement, peut émettre avec une sonorité suffisante à des intervalles d'une minute au plus :

- a) lorsqu'il se trouve du côté gauche du chenal, vu vers l'aval :
une triple volée de cloche ou trois coups de métal sur métal ;
- b) lorsqu'il se trouve du côté droit du chenal, vu vers l'aval :
une double volée de cloche ou deux coups de métal sur métal.

Il est tenu d'émettre ce signal de jour aussitôt et aussi longtemps qu'il perçoit le signal d'un bâtiment qui s'approche.

CHAPITRE IX

MESURES DE PROTECTION

ARTICLE 83

Objets dangereux se trouvant à bord

1. Il est interdit de laisser déborder sur les côtés des bâtiments et radeaux des objets qui compromettraient la sécurité des bâtiments, radeaux, écluses, établissements flottants ou installations dans la rivière ou sur ses bords.
2. Lorsque les ancres sont relevées, elles ne doivent pas dépasser le fond ou la quille du bâtiment ou le plan inférieur du radeau.

ARTICLE 84

Interdiction d'ancrage

Il est interdit de jeter les ancres dans une zone s'étendant sur environ 100 m en amont et environ 100 m en aval des endroits où se trouvent, sur les rives, des panneaux blancs bordés de rouge, portant des ancres noires renversées barrées de rouge.

ARTICLE 84 bis

Protection de la voie navigable

Les bâtiments motorisés doivent, lorsque leurs hélices tournent, se tenir à une distance suffisante des rives. Pour l'essai au point fixe, l'arrière du bâtiment doit être assez éloigné de la rive pour que le plafond du chenal et les berges ne soient pas endommagés. Il est interdit d'affouiller, avec l'hélice, le fond du chenal et les berges.

ARTICLE 85

Protection des signaux de navigation

Il est interdit de se servir des signaux de navigation (par exemple bouées, flotteurs, balises) pour amarrer ou déhaler des bâtiments ou des radeaux, d'endommager ces signaux ou de les rendre impropres à leur destination.

ARTICLE 86

Amarrage interdit

1. Sur les sections de la voie navigable signalées par un panneau carré blanc, bordé de rouge avec une diagonale rouge et portant un bollard noir entouré d'un câble, l'amarrage à la rive est interdit.
2. Il est interdit de se servir, pour amarrer ou déhaler des bâtiments ou des radeaux, d'arbres ou d'objets tels que garde-corps, poteaux, bornes et colonnes, à moins qu'ils ne soient expressément affectés à cet usage.

ARTICLE 87

Déversements dans la rivière

1. Il est interdit de jeter, de verser ou de laisser tomber ou s'écouler dans la rivière des objets ou substances de nature à faire naître une entrave ou un danger pour la navigation.

2. Il est interdit de verser ou de faire s'écouler dans la rivière des résidus d'huile ou de combustibles liquides.

ARTICLE 88

Protection contre la fumée

1. Dans la mesure où les conditions d'exploitation le permettent, l'entretien des feux de chauffe doit être réglé de manière à éviter un dégagement excessif de fumée au passage des ponts fixes, dans les écluses et à proximité des agglomérations.
2. Un bâtiment à vapeur ne peut s'arrêter à proximité d'un pont fixe que si la cheminée la plus proche est à 30 m au moins du pont.

CHAPITRE X

ACCIDENTS ET OBSTACLES A LA NAVIGATION

ARTICLE 89

Sauvetage des personnes se trouvant à bord

En cas d'accident mettant en péril la vie des personnes se trouvant à bord, le conducteur doit user de tous les moyens à sa disposition pour sauver celles-ci sans préjudice des obligations plus étendues pouvant résulter de la législation générale.

ARTICLE 90

Assistance

1. Le conducteur de tout bâtiment se trouvant à proximité d'un bâtiment victime d'un accident menaçant de créer une obstruction du chenal est tenu, dans la mesure compatible avec la sécurité de son propre bâtiment ou convoi, de prêter une assistance immédiate.
2. La même obligation incombe au conducteur de tout bâtiment se trouvant à proximité, dans le cas où l'accident met en péril des vies humaines, sans préjudice des obligations plus étendues pouvant résulter de la législation générale.

ARTICLE 91

Signaux de détresse

Lorsqu'un bâtiment en détresse veut demander secours, il donne les signaux suivants ou l'un d'eux :

de jour :

- a) pavillon agité circulairement ;
- b) volées de cloche ou sons répétés ;

de nuit :

- a) feu agité circulairement ;
- b) volées de cloche ou sons répétés ;
- c) flammes sur le bâtiment telles qu'on peut en produire par exemple en brûlant un baril de goudron ou d'huile, dans le seul cas, toutefois, où la nature de la cargaison le permet.

ARTICLE 92

Déclaration des accidents navals

1. Le conducteur d'un bâtiment échoué ou coulé, d'un bâtiment ayant touché un objet inconnu émergeant du fond de la rivière ou d'un radeau échoué ou disloqué, doit faire aviser, dans le plus bref délai possible, les autorités compétentes et au plus tard la prochaine écluse. Dans le cas où le bâtiment est échoué ou coulé, le conducteur doit rester avec son équipage à bord ou à proximité du lieu de l'accident jusqu'à nouvel ordre.
2. Les accidents survenus au passage d'une écluse doivent être signalés immédiatement au chef de service de l'écluse en cause.

ARTICLE 92 BIS

Dommages causés aux ouvrages d'art

Lorsqu'un bâtiment ou radeau a endommagé un ouvrage d'art (écluse, pont, etc.), le conducteur doit en aviser, sans délai, les autorités compétentes et au plus tard la prochaine écluse.

ARTICLE 93

Avertisseurs

1. Lorsque, dans le chenal ou près de celui-ci, un bâtiment est échoué ou coulé, ou un radeau échoué, son conducteur doit faire placer, dans le plus bref délai possible, un avertisseur en un point approprié à l'amont, le cas échéant également à l'aval du lieu de l'accident à une distance suffisante pour que les bâtiments ou radeaux approchants puissent prendre, en temps utile, les dispositions nécessaires.
2. En outre, le conducteur est tenu de prendre toutes les mesures en son pouvoir pour que, dans la partie de la rivière située entre le lieu de l'accident et le point où l'avertisseur est placé, les autorités des ports, les bâtiments sortant d'affluents, d'embranchements, de canaux et de ports, ainsi que les bâtiments ou radeaux stationnant en dehors des ports soient prévenus aussitôt que possible de l'accident. A défaut d'autres moyens efficaces, des avertisseurs complémentaires doivent être placés à cet effet en des points appropriés. Le conducteur doit se mettre en rapport, à ce sujet, avec les autorités compétentes.
3. Les avertisseurs doivent informer à la voix de l'endroit de l'accident les bâtiments approchants. Ils doivent, de jour, agiter un pavillon rouge, de nuit, balancer un feu ordinaire rouge.
4. Les avertisseurs doivent être maintenus jusqu'à ce que le bâtiment ou radeau ait été remis à flot ou que l'autorité compétente ait déclaré que ces avertisseurs pouvaient être retirés.

ARTICLE 94

Signalisation des bâtiments échoués ou coulés et d'autres obstacles

1. Tout bâtiment échoué ou coulé ou tout radeau échoué doit porter les signaux suivants :
 - a) de jour :
 - du côté où le chenal est libre, un pavillon rouge et blanc, du côté où le chenal n'est pas libre, un pavillon rouge ;
 - b) de nuit :
 - du côté où le chenal est libre, un feu clair blanc à 1 m environ au-dessous d'un feu clair rouge,

du côté où le chenal n'est pas libre, un feu clair rouge à la même hauteur que l'autre feu rouge.

2. Les pavillons et les feux doivent être placés à une hauteur suffisante pour être visibles de tous les côtés.
3. Si la position du bâtiment empêche de mettre les signaux sur le bâtiment, ils doivent être placés en nombre suffisant sur des canots ou des bouées ou de quelque autre manière appropriée.
4. D'autres obstacles peuvent être signalés de la même façon par les autorités compétentes. Cependant les piles de ponts sans superstructure sont, en cas de nécessité, signalées par des feux blancs clignotants.

ARTICLE 95

Déplacement de signaux ; perte d'objets

1. Lorsqu'un bâtiment ou radeau déplace ou endommage un objet faisant partie de la signalisation de la voie d'eau ou perd un objet et qu'il peut en résulter une entrave ou un danger pour la navigation, le conducteur doit aviser, sans aucun délai, les autorités compétentes et au plus tard la prochaine écluse.
2. Le conducteur doit, dans la mesure du possible, marquer d'un repère l'endroit où l'objet a été perdu et l'indiquer dans sa déclaration.

ARTICLE 96

Obligation de dégager le chenal

1. Lorsque, soit un bâtiment échoué ou coulé, soit un radeau échoué, soit un objet perdu par un bâtiment ou un radeau crée ou menace de créer une obstruction totale ou partielle du chenal, le conducteur doit s'employer à dégager le chenal dans le plus court délai.
2. La même obligation incombe au conducteur d'un bâtiment qui menace de couler ou devient incapable de manœuvrer.

ARTICLE 97

Enlèvement des épaves

1. L'obligation d'enlever du lit de la rivière les bâtiments échoués ou coulés, les radeaux échoués ou les objets perdus, est réglée par la législation locale.
2. Les autorités compétentes peuvent procéder sans délai à l'enlèvement, si elles estiment que l'opération ne peut être différée.

ARTICLE 98

Établissements flottants

Les dispositions des articles 92 à 97 sont également applicables aux établissements flottants. Les obligations imposées par ces articles aux conducteurs incombent alors aux personnes sous la garde desquelles ces établissements sont placés.

CHAPITRE XI

AIRES DE TRANSBORDEMENT

ARTICLE 99

(sans objet)

ARTICLE 99 BIS

Chargement, déchargement et transbordement

1. Le chargement, le déchargement ou le transbordement à partir de bâtiments ou de radeaux est interdit en dehors des ports ou des emplacements régulièrement autorisés par les autorités compétentes.
2. En cas de force majeure (avarie, gel, crue) le transbordement peut avoir lieu en dehors des ports et points de déchargement même sans l'accord de l'autorité compétente.

ARTICLE 100

(sans objet)

CHAPITRE XII

PRESCRIPTIONS ET ORDRES COMPLÉMENTAIRES ; CONTROLES

ARTICLE 101

Modalités d'application dans les ports et dans les lieux de chargement et de déchargement

Le présent Règlement s'applique aussi 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 102

Prescriptions de caractère temporaire

1. Les conducteurs, ainsi que les personnes sous la garde desquelles sont placés les établissements flottants, 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 dans la rivière, des exercices militaires, des manifestations publiques dans le sens de l'article 103 ou par les conditions de la voie d'eau ; elles peuvent, sur des sections déterminées de la rivière 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 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 deux ans au maximum. Elles seront mises en vigueur dans tous les États riverains en même temps et abrogées dans les mêmes conditions.

ARTICLE 103

Autorisation de manifestations

Les manifestations sportives, fêtes nautiques et autres manifestations qui peuvent entraîner des rassemblements de bâtiments sur la rivière sont subordonnées à la permission des autorités compétentes.

ARTICLE 104

Ordres particuliers

Les conducteurs, ainsi que les personnes sous la garde desquelles sont placés les établissements flottants, doivent se conformer aux ordres particuliers qui leur sont donnés par les fonctionnaires compétents en vue de la sécurité et du bon ordre de la navigation.

ARTICLE 104 BIS

Signaux complémentaires

Sans préjudice des prescriptions édictées en vertu de l'article 102 et des ordres particuliers donnés en application de l'article 104 du présent Règlement, les conducteurs doivent respecter les signaux qui figurent à l'annexe 5.

ARTICLE 105

Contrôle

1. Les conducteurs, ainsi que les personnes sous la garde desquelles sont placés des établissements flottants, doivent donner aux fonctionnaires compétents la possibilité de s'assurer de l'observation des dispositions du présent Règlement et des prescriptions des autorités compétentes. Ils doivent notamment faciliter l'embarquement immédiat à leur bord de tout fonctionnaire se trouvant dans une embarcation qui montre :
 - a) de jour :
 - un pavillon rectangulaire partagé par des diagonales en quatre champs triangulaires aux couleurs nationales décrites à l'annexe 4 ;
 - b) de nuit :
 - un feu clignotant.
2. Les menues embarcations doivent s'arrêter et accoster l'embarcation du fonctionnaire lorsque celui-ci le demande.

DEUXIÈME PARTIE

DISPOSITIONS APPLICABLES A CERTAINES SECTIONS DE LA MOSELLE, AU TRANSPORT DES PASSAGERS ET AU FLOTTAGE

CHAPITRE I

RÈGLES PARTICULIÈRES DE ROUTE ET DE STATIONNEMENT

ARTICLE 106

Restriction de navigation

Le franchissement de la courbe du pont S.N.C.F. Sud à Thionville s'effectuera dans les conditions suivantes :

Lorsque le feu rouge sera allumé, les bâtiments montants devront s'arrêter et stationner contre le quai d'accostage situé sur la rive gauche, en aval de la courbe (PK 268,500).

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

Lorsqu'aucun feu ne sera allumé, les bâtiments montants devront émettre « un son prolongé » et stationner contre le quai d'accostage en attendant les ordres du service compétent.

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

ARTICLE 107

Restriction de navigation en temps de crue

Lorsque le niveau des eaux atteint ou dépasse les marques de crue indiquées aux écluses, la navigation doit être arrêtée, à l'exception du trafic d'une rive à l'autre.

ARTICLE 108

Franchissement des écluses de Thionville, Richemont et Talange

Les bâtiments pouvant passer dans les petites écluses devront les emprunter sauf ordre contraire donné par les autorités compétentes.

ARTICLE 109

Passage au droit des bacs

Avant le passage au droit des bacs suivants, les avalants doivent émettre, en temps opportun, « un son prolongé » :

Güls
Lay
Senheim — Senhals
Neef
Kövenig
Erden
Ûrzig
Rachtig

Minheim
Köwerich
St. Barbara — Trèves
Wasserbillig — Oberbillig

ARTICLE 110

Écluses à nacelles et rigoles pour bateaux de sport

1. Sauf dérogation expresse accordée par les autorités compétentes, toutes les embarcations dont les dimensions sont plus faibles que celles du sas de l'écluse à nacelles (18 m de long, 3 m 50 de large, 1 m 50 de tirant d'eau) devront obligatoirement l'emprunter.
2. Les écluses à nacelles et les rigoles pour bateaux de sport ne peuvent être utilisées que pendant les heures normales d'exploitation. En dehors de ces heures, leur utilisation n'est permise qu'aux pêcheurs professionnels locaux.
3. L'accès des écluses à nacelles est interdit lorsque leur entrée est marquée par un panneau rectangulaire rouge barré en son centre d'un trait blanc horizontal.
4. Les bâtiments approchant une écluse à nacelles ou une rigole pour bateaux de sport doivent se tenir le long du môle de séparation.
5. Les vannes et portes des écluses à nacelles, à l'exception de celles de l'écluse à nacelles de Coblenze, doivent être manoeuvrées 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.
6. L'écluse à nacelles de Coblenze est manoeuvrée par le personnel éclusier pendant les heures normales d'exploitation.
7. Les rigoles pour bateaux de sport des barrages de Müden, Fankel, Enkirch, Zeltingen, Wintrich, Grevenmacher et Palzem doivent être manoeuvrées 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 de contrôle est au vert. En dehors de ces périodes, le feu de contrôle est au rouge. Lorsque la rigole n'est pas en service, les feux de contrôle sont éteints.
8. Il est interdit de pénétrer sur les terre-pleins de l'écluse, sauf pour exécuter un 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 manoeuvre de l'écluse à nacelles ou de la rigole pour bateaux de sport.

CHAPITRE II

NAVIGATION DES BATIMENTS A PASSAGERS

ARTICLE 111

Embarcadères

Les bâtiments à passagers ne peuvent accoster qu'aux embarcadères autorisés par les autorités compétentes.

ARTICLE 112

Circulation des bateaux aux abords des embarcadères

1. Les bâtiments non autorisés pour le transport des passagers, et les bateaux de sport, doivent libérer les embarcadères aussitôt qu'un bâtiment à passagers s'y présentera.

2. Lorsqu'une surveillance est assurée à l'embarcadère, l'agent de service y règlera la circulation des bateaux et des passagers. Les conducteurs de bateaux doivent se conformer à ses instructions. Les bâtiments non autorisés pour le transport des passagers, et les bateaux de sport, ne peuvent accoster que sur l'autorisation de l'agent.
3. Les bâtiments 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. Le stationnement prolongé n'est autorisé qu'à la condition que le trafic des bateaux à passagers ne se trouve pas gêné.

ARTICLE 113

Refus de prendre à bord certains passagers

Le conducteur ou son préposé doivent refuser l'accès du bâtiment aux personnes dont il y a lieu de craindre qu'elles représenteront un danger pour la conduite du bâtiment ou pour les autres passagers.

ARTICLE 114

Maximum de passagers

1. Les bâtiments destinés au transport des passagers ne peuvent prendre à bord plus de passagers que le nombre fixé par les autorités compétentes.
2. Le nombre maximum de passagers autorisé doit être affiché à bord à un endroit bien apparent et d'une manière distinctement lisible.

ARTICLE 115

Maintien de l'ordre à bord

1. Dans l'intérêt de la sécurité, le conducteur doit veiller à ce que les passagers soient répartis convenablement sur le bâtiment et que l'accès des sorties ne soit pas gêné.
2. Le chargement des marchandises doit être effectué de manière à ne pas mettre en danger ou à ne pas incommoder les passagers.

ARTICLE 116

Interdiction de remorquer

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. Toutefois, les bâtiments transportant à la fois des passagers et des marchandises peuvent avoir recours à un remorqueur de renfort temporaire.

CHAPITRE III

FLOTTAGE

ARTICLE 117

Obligation de remorquage

Tout radeau doit être remorqué par un remorqueur de puissance adéquate.

ARTICLE 118

Restrictions au flottage

1. La nuit le flottage est interdit. Toutefois, dans le cas où par suite de circonstances qui ne pouvaient être prévues, des radeaux ont été empêchés d'atteindre, en temps utile, un point de stationnement approprié, ils peuvent continuer leur route jusqu'à ce qu'ils aient atteint un tel point. Ils doivent, en pareil cas, porter les mêmes feux que ceux prescrits pour leur stationnement à l'article 73.
2. Par temps bouché et en cas de tempête ou de glace, le flottage est interdit.
Si ces circonstances paraissent imminentes ou les surprennent pendant qu'ils font route, les radeaux doivent s'arrêter dès que possible.
3. En temps de hautes eaux, le flottage est interdit lorsque le niveau des eaux atteint ou dépasse 5 m 50 à l'échelle aval de l'écluse de Trèves ou 4 m 75 à l'échelle de Cochem ; les radeaux doivent être amarrés à l'endroit approprié le plus proche.

ARTICLE 119

Dimensions des radeaux

1. Les radeaux ne doivent pas dépasser 80 m en longueur et 11 m en largeur.
2. Les autorités compétentes peuvent accorder des dérogations aux dispositions du chiffre 1 ci-dessus pour des transports exceptionnels,

ARTICLE 120

Obligation de déclarer les radeaux

Le conducteur d'un radeau doit soumettre aux autorités compétentes son programme de voyage. Lesdites autorités peuvent imposer des règles particulières à ce voyage.

ANNEXE 1

SIGNIFICATION DES SIGNAUX ACOUSTIQUES

(Article 23, chiffre 4)

	Articles
(Son prolongé : — ; son bref : .) . . .	1, o).
— attention	24, 1, a); 41, 1, a); 62, 2, a); 81, 1 ; 106 ; 109.
. je viens sur tribord	24 ; 38 ; 40 ; 43 ; 49.
. . je viens sur bâbord	24 ; 38 ; 40 ; 43 ; 49.
. . . je bats en arrière	24.
. . . . je suis incapable de manœuvrer	24.
. vous ne pouvez pas me dépasser	42.
— . virage vers tribord	46 ; 47.
— . . virage vers bâbord	46 ; 47.
— — . je veux vous dépasser en venant sur tribord .	43.
— — . . je veux vous dépasser en venant sur bâbord .	43.
— — — . { je veux entrer dans un port en me dirigeant sur tribord	50, 1.
— — — . { je veux sortir d'un port et me diriger ensuite sur tribord	50, 2.
— — — . { je veux entrer dans un port en me dirigeant sur bâbord	50, 1.
— — — . { je veux sortir d'un port et me diriger ensuite sur bâbord	50, 2.

ANNEXE 2 ⁽¹⁾

MARQUES ET FEUX DISTINCTIFS DES BATIMENTS SERVANT AU TRANSPORT DE LIQUIDES COMBUSTIBLES

(Article 36, chiffre 1)

L'article 23 du Règlement international pour le transport de liquides combustibles sur les voies de navigation intérieure est libellé comme suit :

« 1. Le bateau doit être pourvu d'une bande bleu clair, d'une largeur de 20 centimètres au moins, le contournant à la hauteur du pont.

2. Le bateau doit être pourvu :

- a) d'un tableau carré bleu, d'une hauteur et d'une largeur d'au moins 50 centimètres, portant sur les deux côtés le caractère F en blanc, haut d'au moins 35 cm. Ce tableau doit être placé longitudinalement de manière à être nettement visible des deux côtés du bateau ;

(1) Le texte cité dans l'annexe 2 est celui valable à la date de la mise en vigueur du présent Règlement. Il devra être adapté aux modifications éventuelles du règlement auquel il se réfère.

- b) d'un feu violet clair, visible pendant la nuit de tous les points de l'horizon à une distance de 200 mètres. Ce feu doit être placé à une hauteur d'au moins 2 mètres au-dessus du pont ».

Conformément à la disposition de l'article 36, chiffre 5, des feux bleus peuvent être utilisés facultativement au lieu des feux violet clair.

ANNEXE 3 (1)

MARQUES ET FEUX DISTINCTIFS DES BATIMENTS SERVANT AU TRANSPORT DE MATIÈRES INFLAMMABLES N'APPARTENANT PAS A LA CATÉGORIE DES EXPLOSIFS

(Article 36, chiffre 2)

L'article 12, alinéa premier, du Règlement relatif au transport sur le Rhin des matières inflammables n'appartenant pas à la catégorie des explosifs est libellé comme suit :

«Les bateaux chargés de matières inflammables doivent arborer de jour un pavillon bleu portant un grand F blanc (caractère latin), et de nuit un feu bleu. Ce pavillon et ce feu doivent être fixés à 4 mètres au moins au-dessus du bord, au mât ou sur une perche ».

(¹) Le texte cité dans l'annexe 3 est celui valable à la date de la mise en vigueur du présent Règlement. Il devra être adapté aux modifications éventuelles du règlement auquel il se réfère.

ANNEXE 4

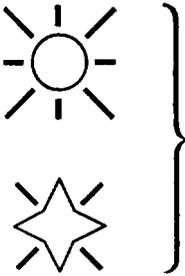
TABLEAU DES SIGNAUX



Indique des feux visibles seulement sur un arc d'horizon défini dans le règlement de police.

Indique des feux visibles de tous les côtés.

Indique des feux clignotants.

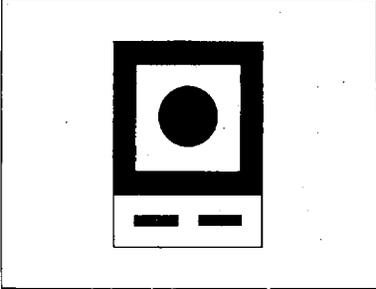
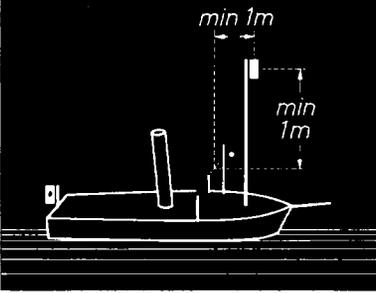
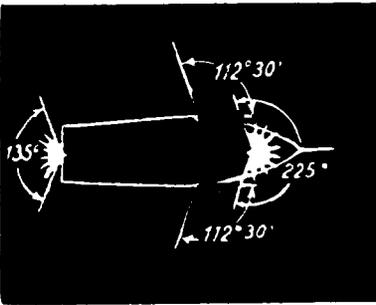
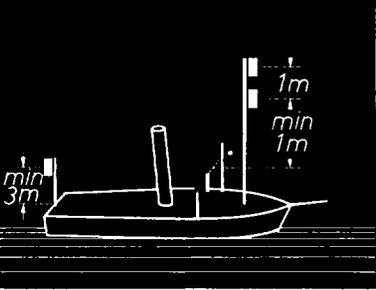


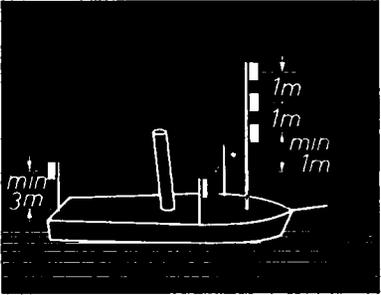
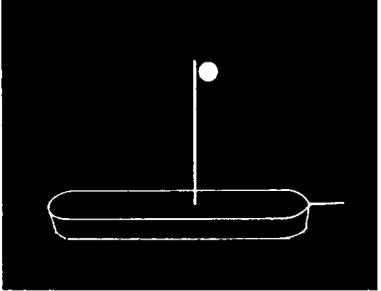
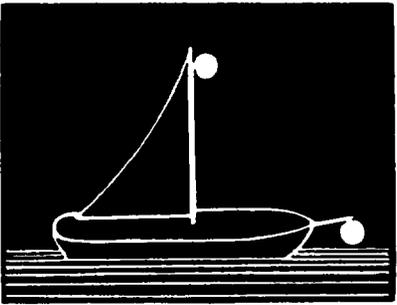
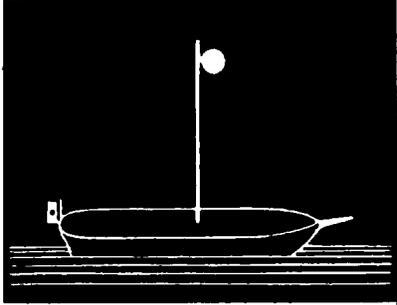
Feux visibles de jour et de nuit, mais seulement dans le sens de la marche.

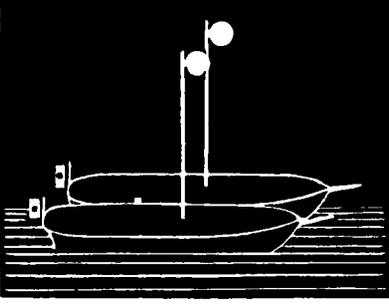
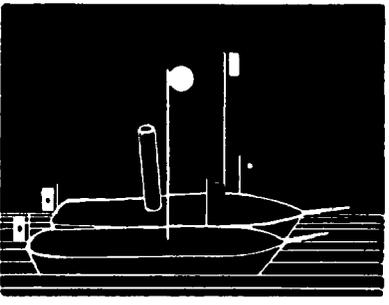
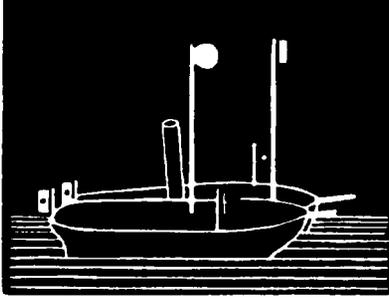
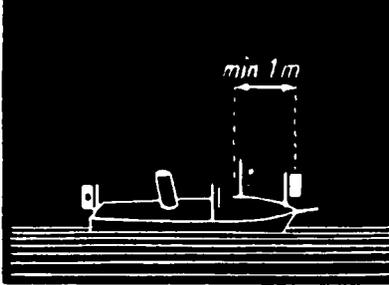
Les croquis sur fond noir représentent des feux qui ne sont utilisés que de nuit.

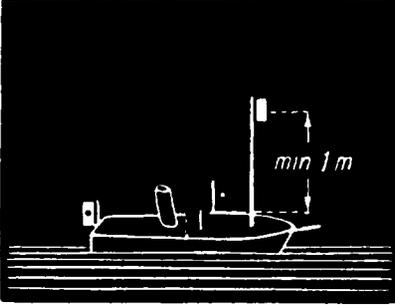
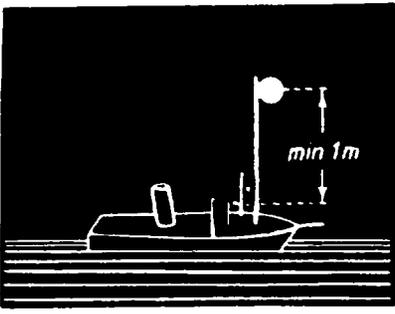
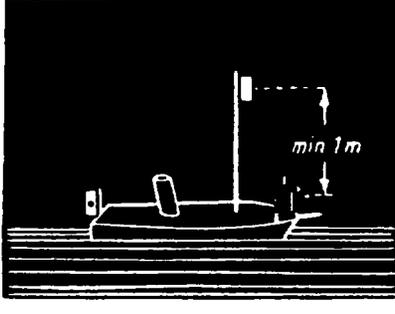
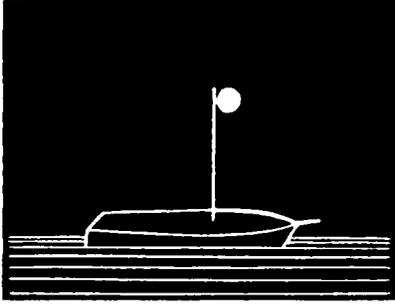
Sur certains croquis cependant, les panneaux comportent un fond blanc et les feux un fond noir ou blanc. Dans ce cas les panneaux et les feux peuvent être employés aussi bien de jour que de nuit.

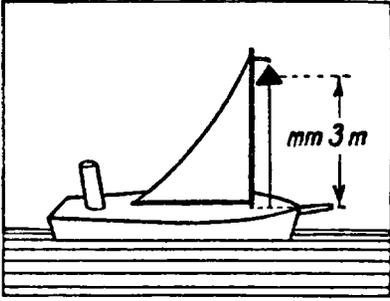
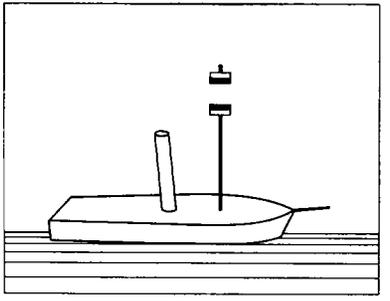
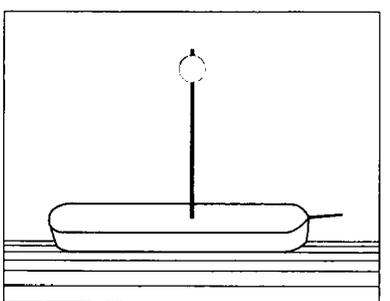
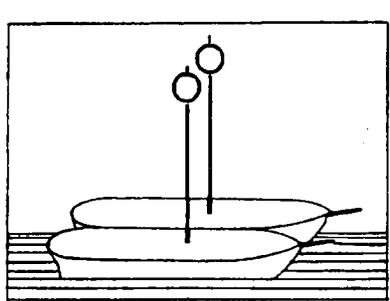
Les feux non visibles pour l'observateur comportent au centre un point.

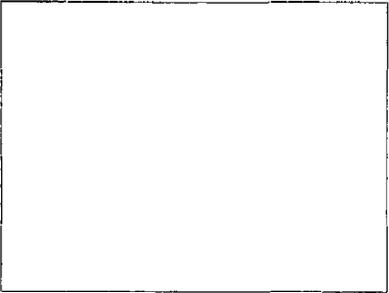
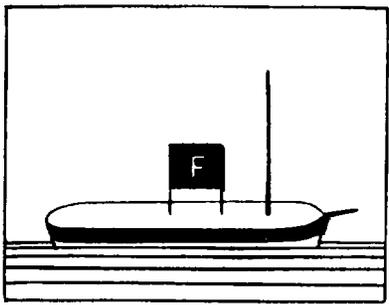
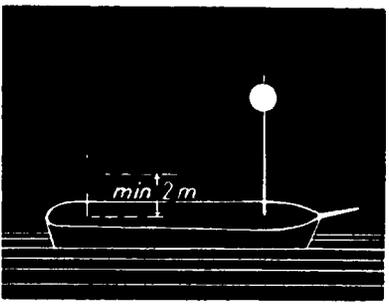
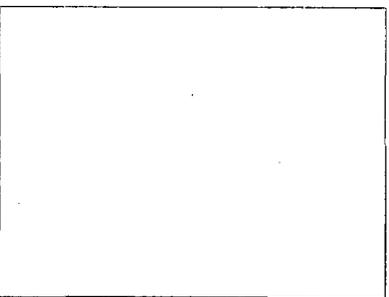
Description du signal	Croquis des signaux
<p style="text-align: center;"><i>Art. 23 bis</i></p> <p>Obligation d'émettre certains signaux acoustiques panneau rectangulaire blanc, bordé de rouge et portant un disque noir au milieu, avec un second panneau blanc, placé au-dessous et portant des symboles noirs.</p> <p>Sur l'exemple ci-contre : deux sons prolongés.</p>	<p>0</p> 
<p style="text-align: center;"><i>Art. 28</i></p> <p style="text-align: center;">Feux de route des automoteurs</p> <p>Feu de mât : feu puissant blanc,</p> <p>Feux de côté : feu clair vert, feu clair rouge,</p> <p>Feu de poupe: feu ordinaire blanc.</p>	<p>1</p>  <p>2</p> 
<p style="text-align: center;"><i>Art. 29</i></p> <p style="text-align: center;">Feux de route des remorqueurs</p> <p>No. 1. Remorqueur unique en tête d'un convoi :</p> <p>feu de mât et feux de côté : ceux des automoteurs et en outre : un second feu puissant blanc,</p> <p>feu de poupe: feu ordinaire jaune.</p>	<p>3</p> 

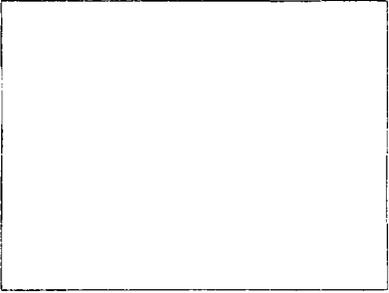
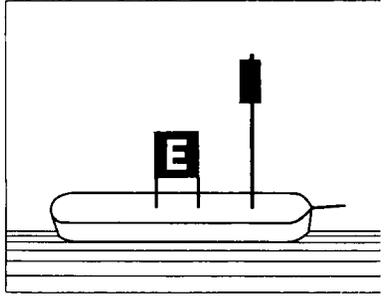
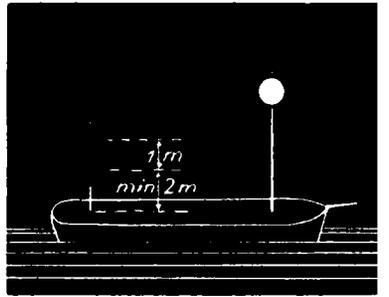
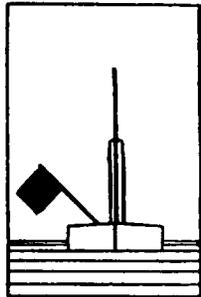
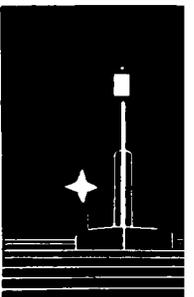
Description du signal	Croquis des signaux
<p>No. 2. Deux ou plusieurs remorqueurs en tête d'un convoi :</p> <p>Les deux premiers remorqueurs : feux des remorqueurs du chiffre 1, et en outre : un troisième feu puissant blanc, (les remorqueurs suivant les deux premiers : seulement un feu clair blanc).</p> <p>No. 3. Remorqueurs de renfort temporaire : feux des remorqueurs du chiffre 2.</p> <p>No. 4. Remorqueurs conduisant à couple seulement : feux de route des automoteurs (voir croquis 1 et 10)</p>	<p>4</p> 
<p style="text-align: center;"><i>Art. 30</i></p> <p style="text-align: center;">Feux de route des bâtiments remorqués et des bâtiments naviguant à la voile</p> <p>No. 1. Bâtiments remorqués :</p> <p>Feu de mât : feu clair blanc.</p> <p>No. 2. Bâtiments naviguant à la voile :</p> <p>En tête de mât : feu clair blanc, à l'étrave : feu ordinaire blanc.</p>	<p>5</p>  <p>6</p> 
<p style="text-align: center;"><i>Art. 31</i></p> <p style="text-align: center;">Feux de poupe des convois</p> <p>No. 1. Dernière unité remorquée feu de mât : feu clair blanc, feu de poupe : feu ordinaire blanc.</p> <p>No. 2. Convois se terminant par des bâtiments remorqués accouplés : chacun de ceux-ci : feu de mât :</p>	<p>7</p> 

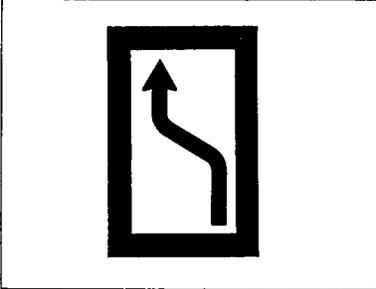
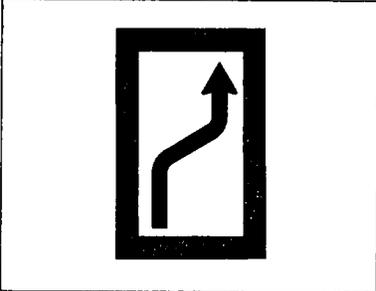
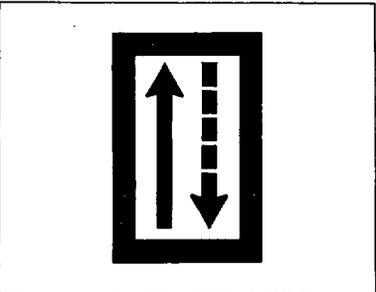
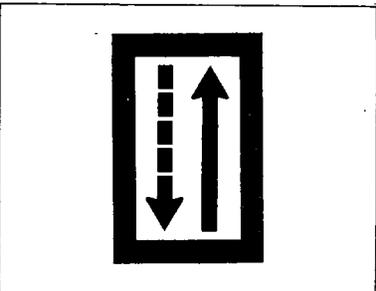
Description du signal	Croquis des signaux
<p>feu clair blanc, feu de poupe : feu ordinaire blanc.</p> <p>No. 3. Convoi comportant exclusivement des unités accouplées au remorqueur : Remorqueur ; Feu de mât et feux de côté : feux des automoteurs ; feu de poupe : feu ordinaire blanc. Unités remorquées : feu de mât : celui des bâtiments remorqués ; feu de poupe : feu ordinaire blanc.</p>	<p>8 </p> <p>9 </p>
<p><i>Art. 32.</i></p> <p>Déplacement d'un feu de côté masqué</p> <p>Feu de côté du remorqueur masqué par une unité remorquée accouplée : l'unité accouplée porte le feu de côté.</p>	<p>10 </p>
<p><i>Art. 33</i></p> <p>Feux de route des menues embarcations</p> <p>No. 1. Menues embarcations munies de moyens mécaniques de propulsion</p> <p>Dérogação :</p> <p>a) le feu de mât blanc peut n'être qu'un feu clair ; le feu de mât peut être à la même hauteur que les feux de côté, à condition qu'il soit au moins 1 m devant;</p>	<p>11 </p>

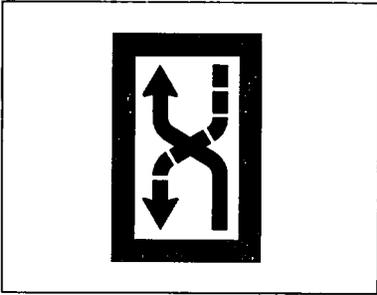
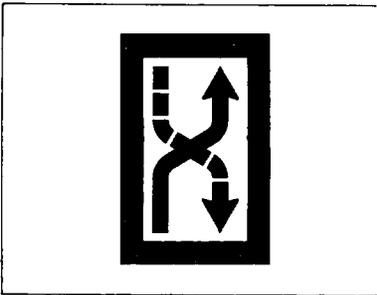
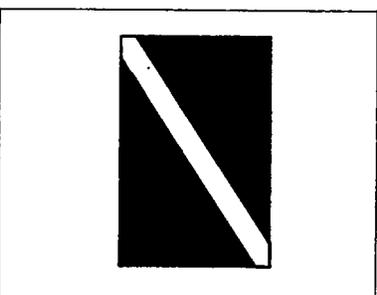
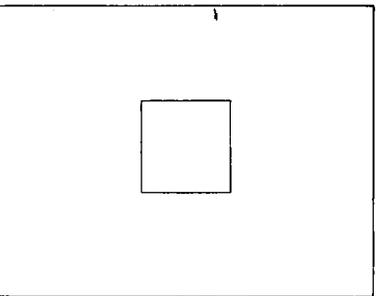
Description du signal	Croquis des signaux
<p>le feu de mâât peut être à moins de 1 m en avant des feux de côtés, à condition qu'il soit au moins 1 m au-dessus;</p>	<p>12</p> 
<p>b) le feu de poupe peut être supprimé; dans ce cas le feu de mâât doit être visible de tous les côtés ;</p>	<p>13</p> 
<p>c) les feux de côté peuvent être réunis.</p>	<p>14</p> 
<p>No. 2. Menues embarcations non munies de moyens mécaniques de propulsion : feu ordinaire blanc.</p>	<p>15</p> 

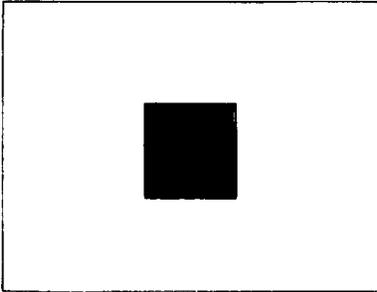
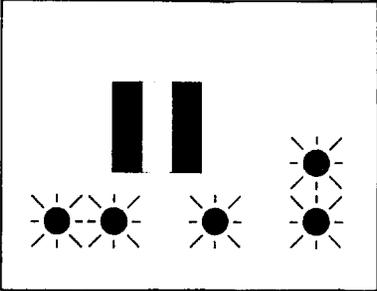
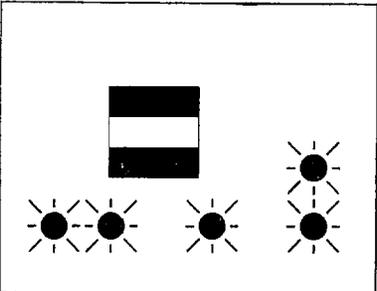
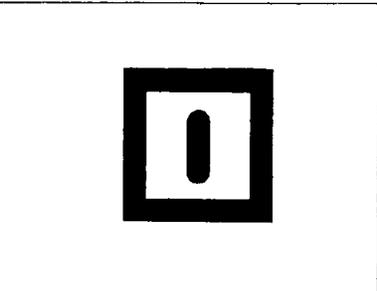
Description du signal	Croquis des signaux
<p style="text-align: center;"><i>Art. 34</i></p> <p>Voiliers à moteurs et bâtiments avec chaloupes de propulsion et de traction de jour : cône noir.</p>	<p>16</p> 
<p style="text-align: center;"><i>Art. 35</i></p> <p style="text-align: center;">Marques distinctives de jour des convois</p> <p>No. 1. Remorqueur en tête d'un convoi : cylindre jaune bordé de deux bandes noire et blanche à une hauteur suffisante pour être visible de tous les côtés.</p> <p>No. 2. Dernière unité d'un convoi : ballon jaune placé à une hauteur suffisante pour être visible de tous les côtés.</p> <p>No. 3. Convoi se terminant par des bâtiments accouplés : chacun de ceux-ci : ballon jaune.</p>	<p>17</p>  <p>18</p>  <p>19</p> 

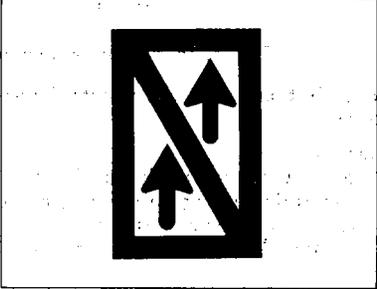
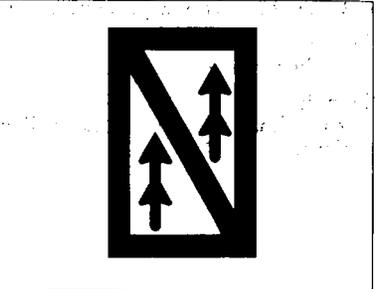
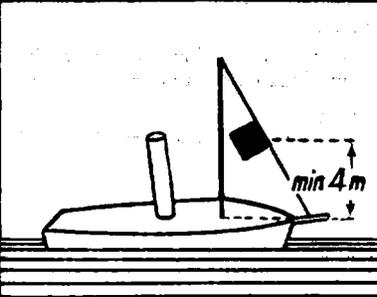
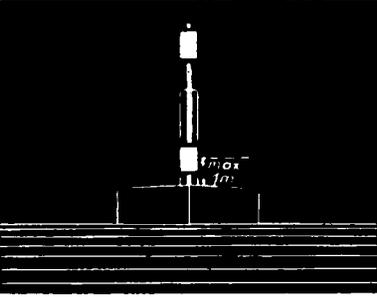
Description du signal	Croquis des signaux
	20 
<p style="text-align: center;"><i>Art. 36</i></p> <p>Marques et feux distinctifs des bâtiments servant au transport de certaines matières dangereuses (Ces marques et feux distinctifs s'ajoutent à ceux prescrits par ailleurs).</p> <p>No. 1. Liquides combustibles :</p> <p>de jour :</p> <p style="padding-left: 20px;">bande bleu clair, tableau carré bleu portant sur les deux côtés le caractère «F» en blanc.</p> <p>de nuit :</p> <p style="padding-left: 20px;">feu violet clair ou, facultativement, un feu bleu.</p>	21  22  23 

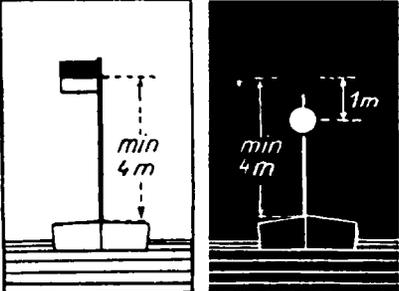
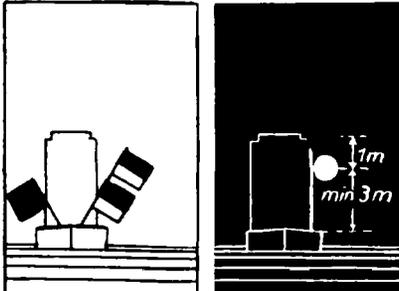
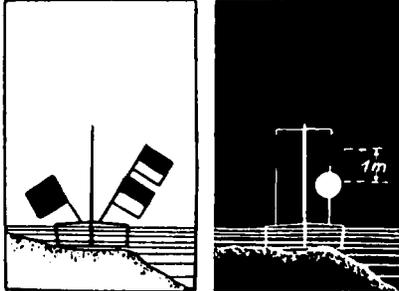
Description du signal	Croquis des signaux
<p>No. 3. Ammoniac liquéfié ou dissous sous pression :</p> <p>de jour :</p> <p>tableau carré rouge portant sur les deux côtés le caractère « E » en blanc et cylindre rouge, placés à un endroit approprié et à une hauteur suffisante pour être visible de tous les côtés;</p> <p>de nuit :</p> <p>deux feux violet clair superposés ou, facultativement, deux feux bleus.</p>	<p>24 </p> <p>25 </p> <p>26 </p>
<p><i>Art. 38 No. 3</i></p> <p>Rencontre écartement sur bâbord</p> <p>de jour :</p> <p>vers tribord : un pavillon bleu clair,</p> <p>de nuit :</p> <p>à tribord : un feu ordinaire blanc clignotant.</p>	<p>27  </p>

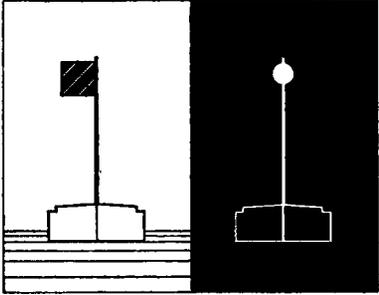
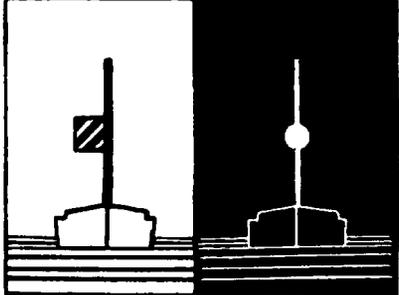
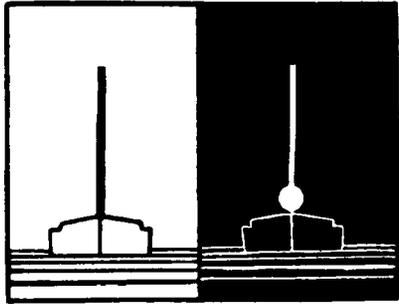
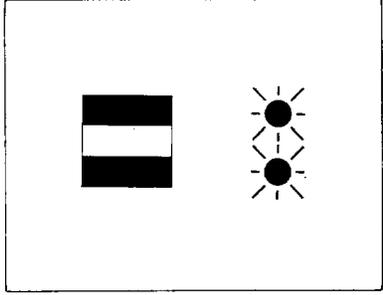
Description du signal	Croquis des signaux
<p><i>Art. 40 bis No. 1</i></p> <p>Navigation sur les secteurs où la route à suivre est prescrite</p> <p>Obligation de se diriger vers le côté du chenal se trouvant à bâbord</p>	<p>27a</p> 
<p>à tribord.</p>	<p>27b</p> 
<p>Obligation de tenir le côté du chenal se trouvant à bâbord</p>	<p>27c</p> 
<p>à tribord.</p>	<p>27d</p> 

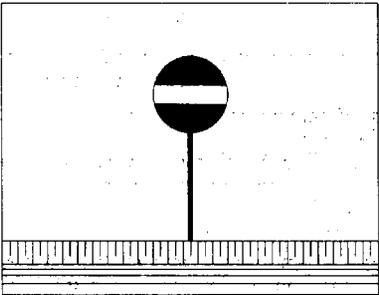
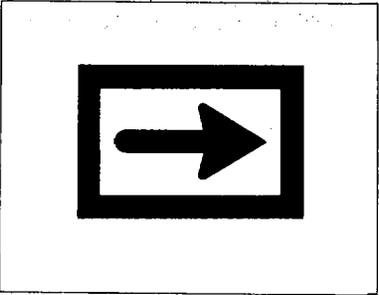
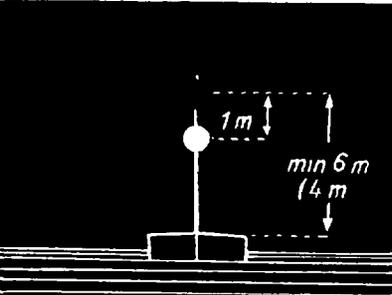
Description du signal	Croquis des signaux
<p>Obligation de croiser le chenal vers bâbord</p> <p>vers tribord.</p> <p>Fin d'une interdiction ou d'une obligation ou d'une restriction dans une seule direction.</p>	<p>27e </p> <p>27f </p> <p>27g </p>
<p><i>Art. 41</i></p> <p>Rencontre dans les passages étroits</p> <p>No. 2. Signaux indiquant aux montants l'approche d'un convoi avalant :</p> <p>panneau ou pavillon blanc,</p>	<p>28 </p>

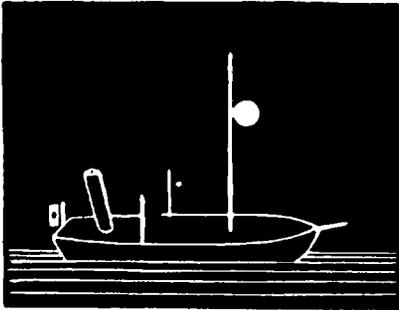
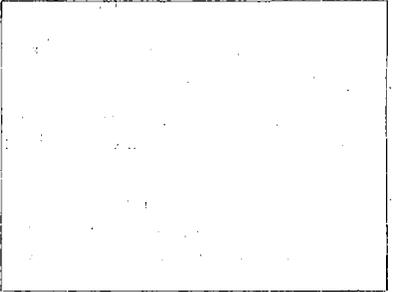
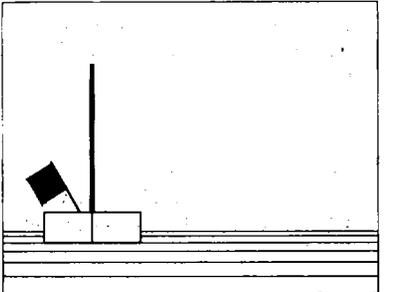
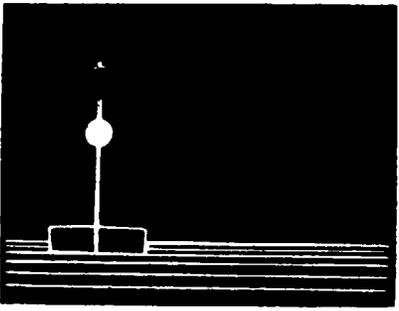
Description du signal	Croquis des signaux
<p>d'un bâtiment isolé avalant : panneau ou pavillon rouge.</p>	<p>29</p> 
<p>No. 3. Signaux imposant le passage dans un seul sens à la fois.</p> <p>De jour et de nuit :</p> <p>Autorisation de passage :</p> <p>panneau vert avec une raie blanche verticale, ou, un feu vert, ou, deux feux verts.</p>	<p>30</p> 
<p>Interdiction de passage :</p> <p>panneau rouge avec une raie blanche horizontale, ou, un feu rouge, ou, deux feux rouges.</p>	<p>31</p> 
<p>Signal avancé dans le cas d'interdiction de passage :</p> <p>panneau carré blanc, bordé de rouge et muni d'un trait vertical noir.</p>	<p>32</p> 

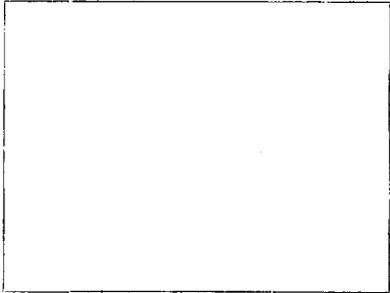
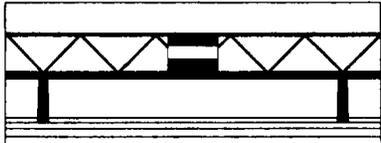
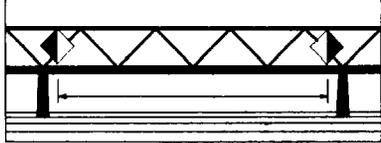
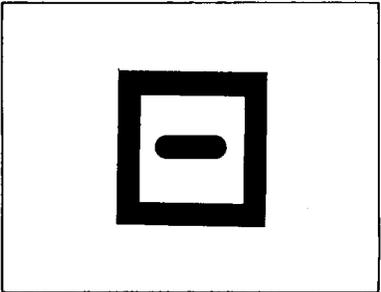
Description du signal	Croquis des signaux
<p style="text-align: center;"><i>Art. 42</i></p> <p style="text-align: center;">Dépassement interdit</p> <p>No. 3. Sections où tout dépassement est interdit : sur la rive :</p> <p>panneau rectangulaire blanc, bordé de rouge et barré d'une diagonale rouge portant deux flèches verticales noires avec la pointe vers le haut et muni d'une pointe blanche dans la direction de la section.</p> <p>No. 4. Section où le dépassement entre convois est interdit. sur la rive :</p> <p>panneau rectangulaire blanc, bordé de rouge et barré d'une diagonale rouge portant deux doubles flèches verticales noires avec les pointes vers le haut et muni d'une pointe blanche dans la direction de la section.</p>	<p>33 </p> <p>34 </p>
<p style="text-align: center;"><i>Art. 43 No. 1.</i></p> <p style="text-align: center;">Signal de dépassement</p> <p>de jour :</p> <p>à l'avant : pavillon bleu clair,</p> <p>de nuit :</p> <p>à la proue : feu ordinaire blanc.</p>	<p>35 </p> <p>36 </p>

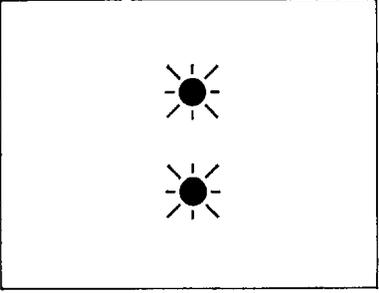
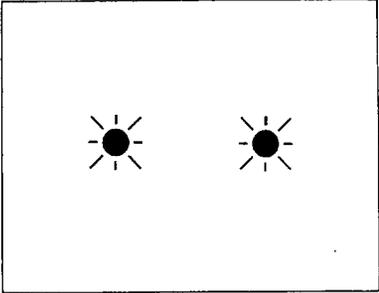
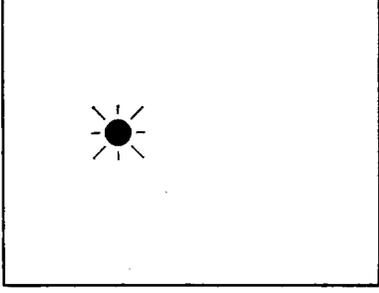
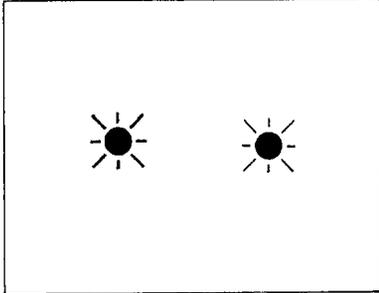
Description du signal	Croquis des signaux
<p style="text-align: center;"><i>Art. 54</i></p> <p style="text-align: center;">Protection contre le remous</p> <p>No. 1. Sections où les bâtiments doivent réduire leur vitesse</p> <p>sur la rive :</p> <p>panneaux carrés blancs, bordés de rouge et barrés d'une diagonale rouge, portant deux lignes ondulées horizontales en noir et munis d'une pointe blanche dans la direction de la section.</p>	<p>37</p> 
<p>No. 2. Les bâtiments à protéger montrent :</p> <p>de jour :</p> <p>pavillon rouge et blanc,</p> <p>de nuit :</p> <p>feu ordinaire rouge au-dessus d'un feu ordinaire blanc.</p>	<p>38</p> 
<p>No. 3. Les engins flottants montrent :</p> <p>de jour :</p> <p>outre les pavillons prévus à l'art. 77, No. 1/a : un deuxième pavillon rouge et blanc,</p> <p>de nuit :</p> <p>les feux prévus à l'art. 77 No. 1/b</p>	<p>39</p> 
<p>Les bâtiments échoués ou coulés montrent :</p> <p>de jour :</p> <p>outre les pavillons prévus à l'art. 94, No. 1/a : un deuxième pavillon rouge et blanc,</p> <p>de nuit :</p> <p>les feux prévus à l'art. 94, No. 1/b.</p>	<p>40</p> 

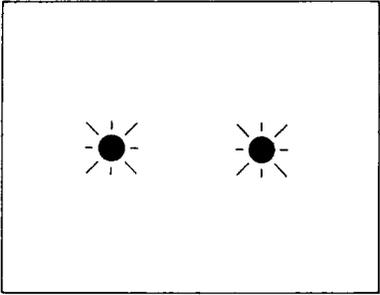
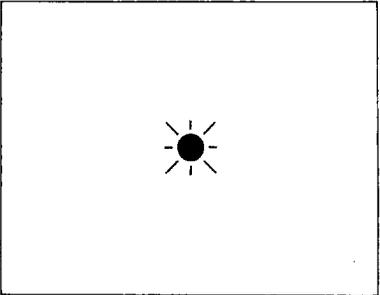
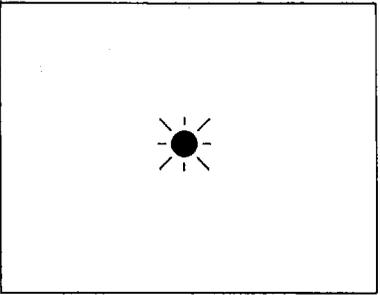
Description du signal	Croquis des signaux
<p style="text-align: center;"><i>Art. 58 No. 3.</i></p> <p>Signaux pour les communications entre les bâtiments formant un convoi</p> <p>Les bâtiments remorqués utilisent :</p> <p>de jour :</p> <p style="padding-left: 20px;">pavillon à volonté (par ex. pavillon d'armement) hissé aussi haut que possible à un mât ou à une perche,</p> <p>de nuit : feu de mât.</p> <p>a) Le remorqueur peut marcher à pleine puissance : pavillon ou feu de mât hissé à bloc</p> <p>b) Demande de marche à demi-puissance : pavillon ou feu de mât à mi-mât</p> <p>c) demande d'arrêt immédiat : pavillon ou feu de mât amené.</p>	<p>41 </p> <p>42 </p> <p>43 </p>
<p style="text-align: center;"><i>Art. 59</i></p> <p style="text-align: center;">Interruption de la navigation</p> <p>de jour et de nuit :</p> <p style="padding-left: 20px;">panneau rouge, barré d'une raie blanche horizontale,</p> <p>ou,</p> <p style="padding-left: 20px;">deux feux rouges superposés</p>	<p>44 </p>

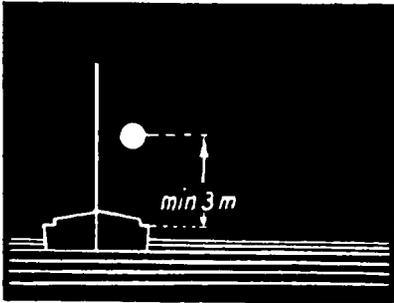
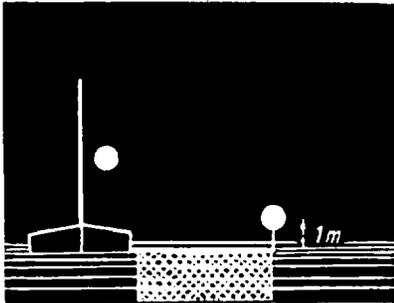
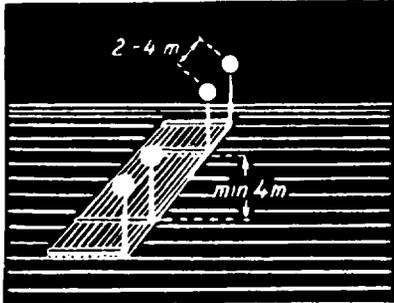
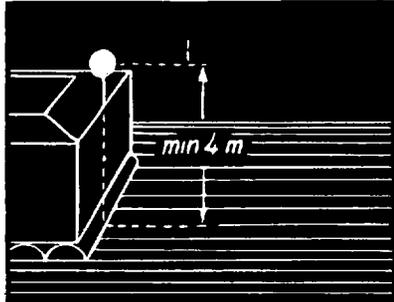
Description du signal	Croquis des signaux
<p style="text-align: center;"><i>Art. 60</i></p> <p style="text-align: center;">Interdiction de naviguer sur les voies d'eau désaffectées</p> <p>No. 1. Sections désaffectées mais ouvertes aux menues embarcations non munies de moyens mécaniques de propulsion : ballon rouge avec un anneau blanc horizontal.</p> <p>No. 2. Section interdite à tous bâtiments à proximité des barrages, de jour: une série de bouées portant un cylindre rouge vertical avec un trait blanc horizontal. de nuit : deux feux rouges superposés aux deux extrémités de la section interdite.</p>	<p>45 </p> <p>45a </p>
<p style="text-align: center;"><i>Art. 60 bis</i></p> <p>Obligation de prendre une direction déterminée : panneau rectangulaire blanc bordé de rouge et muni d'une flèche horizontale noire</p>	<p>45b </p>
<p style="text-align: center;"><i>Art. 61</i></p> <p style="text-align: center;">Feux des bacs</p> <p>No. 1. Tous les bacs : feu de mât : feu clair vert (à 4 m de hauteur pour les bacs de moins de 12 m de longueur), et au dessous : feu clair blanc</p>	<p>46 </p>

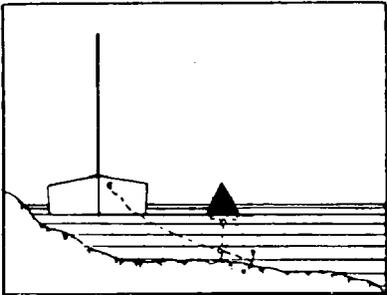
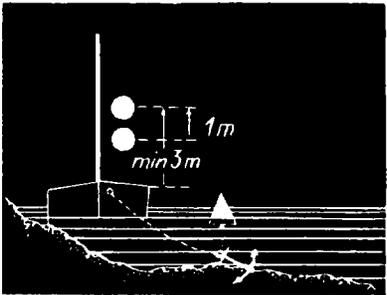
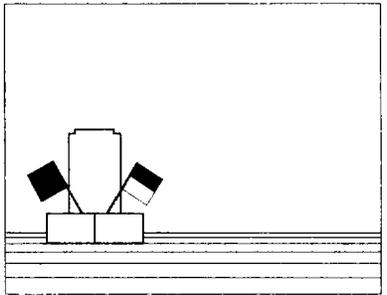
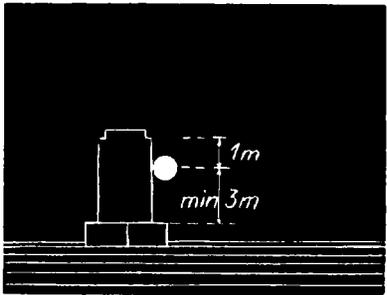
Description du signal	Croquis des signaux
<p>No. 2. Bacs naviguant librement et munis de moyens mécaniques de propulsion: en outre, si leurs contours ne sont pas suffisamment éclairés par les feux du pont: les feux de côté et le feu de poupe.</p>	<p>47</p> 
	<p>48</p> 
<p><i>Art. 62 No. 2/b</i></p> <p>Bacs ne naviguant pas librement, stationnant dans le chenal du côté où le chenal n'est pas libre: de jour : pavillon rouge,</p> <p>de nuit : feu clair rouge et en outre : les feux de bacs. Voir Art. 61 No. 1 (croquis 46)</p>	<p>49</p>  <p>50</p> 

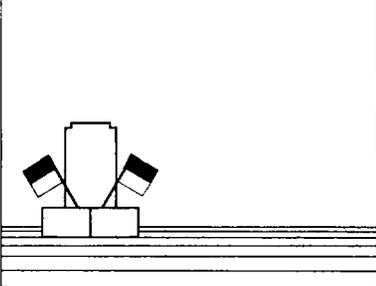
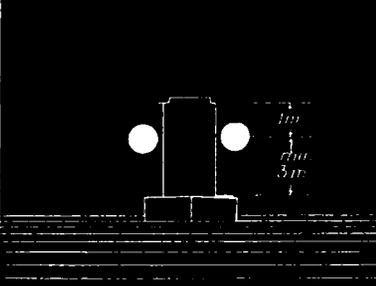
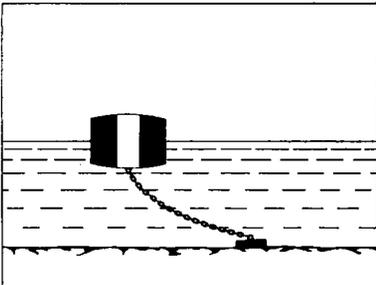
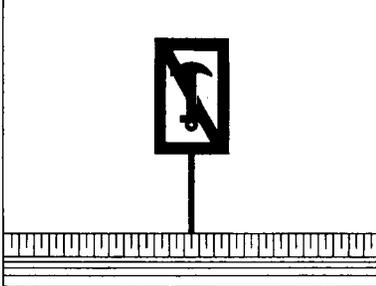
Description du signal	Croquis des signaux
	51 
<p style="text-align: center;"><i>Art. 64</i></p> <p style="text-align: center;">Passage des ponts fixes</p> <p>No. 2. Passage interdit : panneau rectangulaire rouge barré dans sa grande dimension d'une raie blanche horizontale.</p> <p>No. 3. Signalisation du passage : deux panneaux carrés rouges et blancs dont l'une des diagonales est placée verticalement.</p> <p>No. 4. Passage recommandé</p> <p>a) navigation dans les deux sens : panneau carré jaune dont l'une des diagonales est placée verticalement</p> <p>b) navigation dans un sens : deux panneaux carrés jaunes superposés ou juxtaposés dont l'une des diagonales est placée verticalement.</p>	52  52a  53  53a 
<p style="text-align: center;"><i>Art. 66 ter</i></p> <p style="text-align: center;">Passage aux écluses</p> <p>No. 1. Obligation de s'arrêter en-deça du panneau lorsque l'entrée dans l'écluse est interdite : panneau carré blanc, bordé de rouge avec un trait horizontal en noir.</p>	53b 

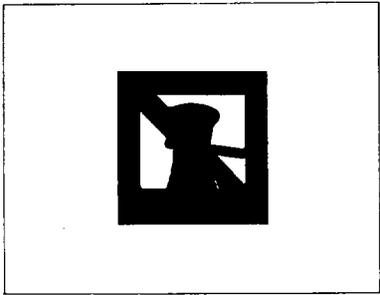
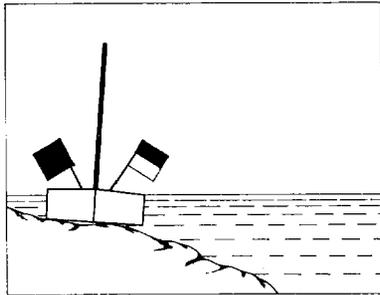
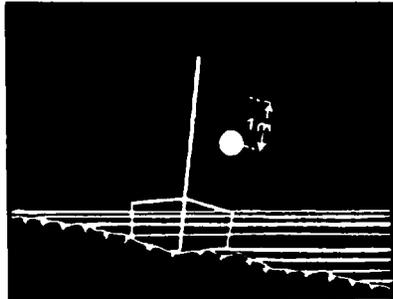
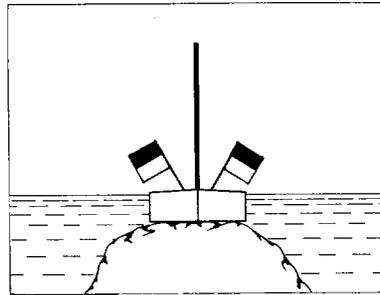
Description du signal	Croquis des signaux
No. 3. a) Navigation interrompue (écluse hors service) deux feux rouges superposés.	53c 
No. 3. b) Accès interdit : deux feux rouges juxtaposés.	53d 
No. 3 c) Accès interdit Lorsque l'écluse est en préparation pour l'ouverture, l'un des feux prévus au croquis 53 d s'éteint.	53e 
No. 3 d) Accès interdit Lorsque l'écluse est en cours d'ouverture un feu rouge et un feu vert juxtaposés.	53f 

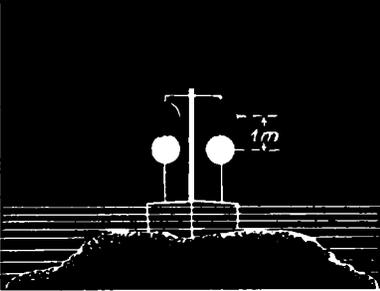
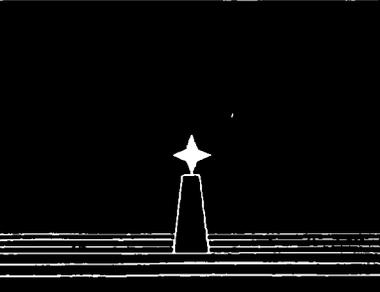
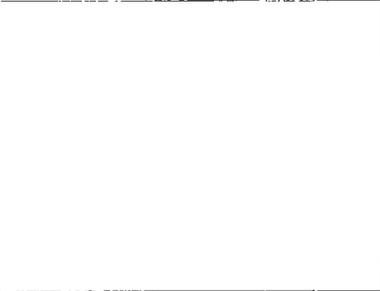
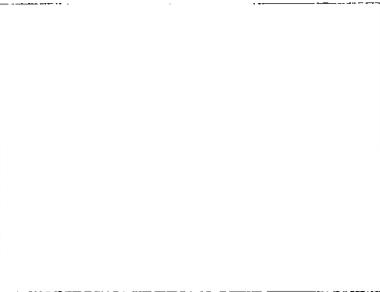
Description du signal	Croquis des signaux
<p>No. 3 e) Accès autorisé deux feux verts juxtaposés.</p>	<p>53g</p> 
<p>No. 4 a) Sortie interdite un feu rouge.</p>	<p>53h</p> 
<p>No. 4 b) Sortie autorisée un feu vert.</p>	<p>53i</p> 
<p><i>Art. 68. No. 1/9</i></p> <p>Sections où le stationnement est interdit sur la rive :</p> <p>panneau carré blanc, bordé de rouge avec une diagonale rouge et caractère « P » en noir, avec une pointe blanche dans la direction de la section interdite.</p>	<p>54</p> 

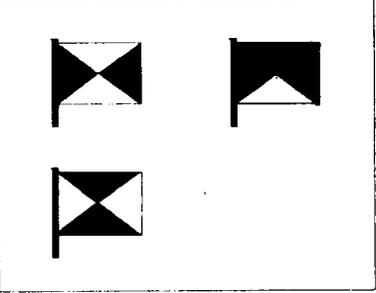
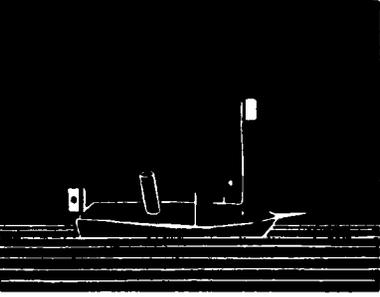
Description du signal	Croquis des signaux
<p style="text-align: center;"><i>Art. 72</i></p> <p style="text-align: center;">Feux de stationnement des bâtiments</p> <p>No. 1. Tous les bâtiments du côté du chenal : feu ordinaire blanc.</p> <p>No. 3. Les bateaux de pêche portent en outre sur l'engin de pêche : du côté du chenal : feu ordinaire blanc.</p>	<p>55 </p> <p>56 </p>
<p style="text-align: center;"><i>Art. 73</i></p> <p style="text-align: center;">Feux de stationnement des radeaux</p> <p>à chacun des deux angles du côté du chenal : deux feux ordinaires blancs.</p>	<p>57 </p>
<p style="text-align: center;"><i>Art. 74/c</i></p> <p style="text-align: center;">Feux des établissements flottants</p> <p>du côté du chenal : au moins un feu ordinaire jaune.</p>	<p>58 </p>

Description du signal	Croquis des signaux
<p style="text-align: center;"><i>Art. 76</i></p> <p style="text-align: center;">Signalisation des ancrés</p> <p>de jour au-dessus de l'ancre : flotteur bleu clair,</p> <p>de nuit sur le bâtiment ancré : feu ordinaire jaune au-dessous d'un feu ordinaire blanc.</p>	<p>59 </p> <p>60 </p>
<p style="text-align: center;"><i>Art. 77</i></p> <p style="text-align: center;">Signaux des engins flottants</p> <p>No. 1. De jour :</p> <p>du côté où le chenal est libre, pavillon rouge et blanc, du côté où le chenal n'est pas libre, pavillon rouge ;</p> <p>de nuit :</p> <p>du côté où le chenal est libre, un feu clair blanc, au-dessous d'un feu clair rouge, du côté où le chenal n'est pas libre, un feu clair rouge ;</p>	<p>61 </p> <p>62 </p>

Description du signal	Croquis des signaux
<p>lorsque le chenal est libre des deux côtés, de jour :</p> <p>des deux côtés: pavillon rouge et blanc;</p> <p>de nuit :</p> <p>des deux côtés : un feu clair blanc au-dessous d'un feu clair rouge.</p> <p>No. 3. A une distance suffisante : bouée rouge avec anneau blanc.</p>	<p>63</p>  <p>64</p>  <p>64a</p> 
<p><i>Art. 84</i></p> <p>Interdiction d'ancrage sur la rive :</p> <p>panneau blanc bordé de rouge portant une dia- gonale rouge et une ancre noire renversée.</p>	<p>65</p> 

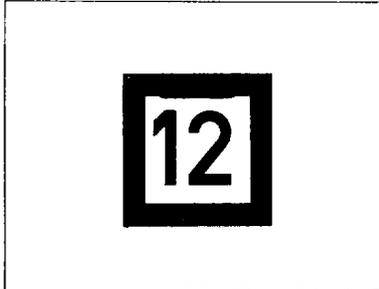
Description du signal	Croquis des signaux
<p><i>Art. 86 No. 1</i></p> <p>Amarrage interdit :</p> <p>panneau carré blanc, bordé de rouge avec une diagonale rouge et portant un bollard noir entouré d'un câble.</p>	<p>65a</p> 
<p><i>Art. 94. No. 1</i></p> <p>Signalisation des bâtiments échoués ou coulés</p> <p>de jour :</p> <p>du côté où le chenal est libre : un pavillon rouge et blanc,</p> <p>du côté où le chenal n'est pas libre : pavillon rouge ;</p> <p>de nuit :</p> <p>du côté où le chenal est libre : un feu clair blanc au-dessous d'un feu clair rouge.</p> <p>du côté où le chenal n'est pas libre : un feu clair rouge.</p> <p>Lorsque le chenal est libre des deux côtés :</p> <p>de jour :</p> <p>des deux côtés : pavillon rouge et blanc;</p>	<p>66</p>  <p>67</p>  <p>68</p> 

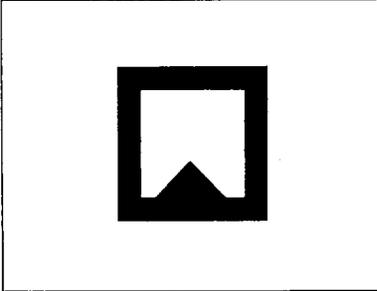
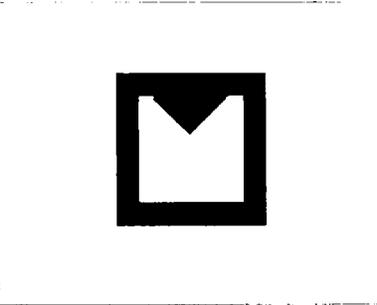
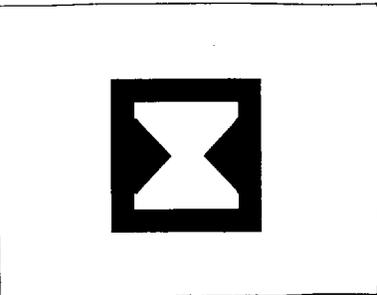
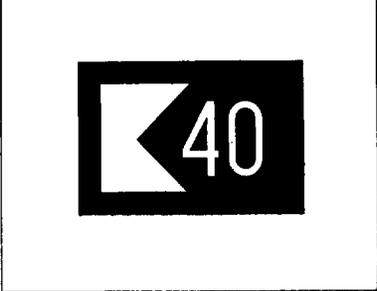
Description du signal	Croquis des signaux
<p>de nuit :</p> <p>des deux côtés :</p> <p>un feu clair blanc au-dessous d'un feu clair rouge.</p>	<p>69</p> 
<p><i>Art. 94. No. 4</i></p> <p>Signalisation des piles de ponts sans superstructure</p> <p>de nuit :</p> <p>feu blanc clignotant.</p>	<p>70</p>  <p>71</p>  <p>72</p> 

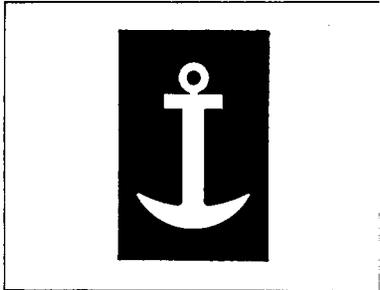
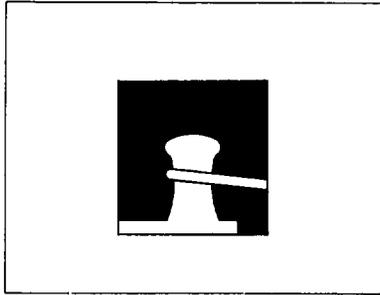
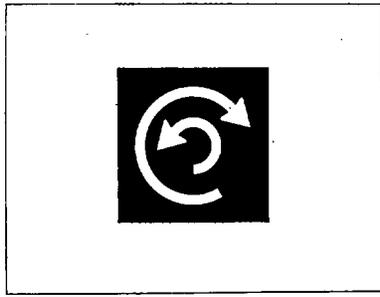
Description du signal	Croquis des signaux
<p style="text-align: center;"><i>Art. 105</i></p> <p style="text-align: center;">Contrôle</p> <p>No. 1. L'embarcation du fonctionnaire voulant monter à bord montre :</p> <p style="padding-left: 20px;">de jour :</p> <p style="padding-left: 40px;">pavillon aux couleurs nationales :</p> <p>a) France, b) Allemagne, c) Luxembourg ;</p> <p>de nuit :</p> <p style="padding-left: 20px;">feu rouge clignotant.</p>	<p>73</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; width: fit-content; margin: 0 auto;">  </div> <p>74</p> 

SIGNAUX COMPLÉMENTAIRES

visés à l'article 104 bis

Description du signal	Croquis des signaux
<p>I — <i>Signaux d'interdiction</i></p> <p>1. Interdiction de croiser et de dépasser</p> <p>2. Interdiction de virer</p>	<p>1 </p> <p>2 </p>
<p>II — <i>Signaux d'obligation</i></p> <p>3. Obligation de ne pas dépasser la vitesse indiquée (en km/heure)</p>	<p>3 </p>

Description du signal	Croquis des signaux
III — <i>Signaux de restriction</i>	
4. Profondeur d'eau limitée	4 
5. Hauteur libre au-dessus du plan d'eau limitée	5 
6. Largeur de la passe (ou du chenal) limitée	6 
7. Obligation de se tenir, à la distance indiquée sur le panneau, de la rive sur laquelle est placé le panneau (Panneau dit de « Marckholsheim »)	7 

Description du signal	Croquis des signaux
12. Autorisation d'ancrer	12 
13. Autorisation de s'amarrer	13 
14. Autorisation de virer	14 

Arrêté grand-ducal du 23 mai 1964 portant publication des dispositions de police pour la navigation par poussage, adoptées par la Commission de la Moselle à Trêves, le 13 mars 1964.

Nous CHARLOTTE, par la grâce de Dieu, Grande-Duchesse de Luxembourg, Duchesse de Nassau, etc., etc., etc.;

Vu la Convention entre le Grand-Duché de Luxembourg, la République Fédérale d'Allemagne et la République française au sujet de la canalisation de la Moselle, signée à Luxembourg, le 27 octobre 1956 et approuvée par la loi du 29 décembre 1956;

Vu l'article 32 de cette Convention;

Vu la décision de la Commission de la Moselle du 13 mars 1964, adoptant les dispositions de police pour la navigation par poussage, prise en exécution dudit article 32;

Vu l'article 27 de la loi du 8 février 1961 portant organisation du Conseil d'Etat et considérant qu'il y a urgence;

Sur le rapport de Notre Ministre des Affaires Etrangères et de Notre Ministre des Transports, et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Avons arrêté et arrêtons:

Art. 1^{er}. Les dispositions de police pour la navigation par poussage, adoptées par la Commission de la Moselle à Trêves, le 13 mars 1964, seront publiées au Mémorial pour produire leurs effets.

Art. 2. Les dispositions visées à l'article premier entreront en vigueur le 1^{er} juin 1964.

Art. 3. Notre Ministre des Affaires Etrangères et Notre Ministre des Transports sont chargés de l'exécution du présent arrêté.

Le Ministre des Affaires Etrangères,

Eugène Schaus

Le Ministre des Transports,

Pierre Grégoire

Palais de Luxembourg, le 23 mai 1964

Pour la Grande-Duchesse :

Son Lieutenant-Représentant

Jean

Grand-Duc héritier

DISPOSITIONS DE POLICE POUR LA NAVIGATION PAR POUSSAGE

adoptées par la Commission de la Moselle le 13 mars 1964

I. Définitions —

1. Le terme « convoi poussé » désigne un ensemble rigide composé de bâtiments dont un au moins est placé en avant du bâtiment motorisé qui assure la propulsion du convoi.
La formation composée d'un pousseur menant une barge de poussage à couple n'est pas un convoi poussé.
2. Le terme « pousseur » s'applique aux bâtiments motorisés construits ou aménagés pour assurer la propulsion d'un convoi poussé.
3. Le terme « barge de poussage » s'applique aux bâtiments construits ou aménagés pour être poussés et
 - a) non munis de moyens mécaniques de propulsion
ou
 - b) munis de moyens mécaniques de propulsion auxiliaires dont ils se servent seulement :
 - lorsqu'ils font partie d'un convoi poussé,
 - lorsqu'ils ne font pas partie d'un convoi poussé, pour effectuer de petits déplacements.

II. Application du Règlement de police —

1. Les convois poussés sont soumis aux dispositions du Règlement de police concernant les convois, sauf dispositions contraires ci-après.
2. Ne sont pas applicables aux convois poussés :
les articles 27, 31, 35, 56, 57, 58 et 81, chiffre 2.
3. Ne sont pas applicables aux barges de poussage :
les articles 18, 20, chiffre 2, 23 et 24.
Les articles 2 et 17 ne sont applicables aux barges de poussage que si elles sont conduites, à la remorque ou à couple, hors d'un convoi poussé, sauf si une barge est menée à couple d'un pousseur dont le certificat de visite comprend une disposition contraire.
L'article 17, chiffre 1, est applicable, en outre, aux barges de poussage munies de moyens mécaniques de propulsion auxiliaires lorsqu'elles s'en servent pour effectuer de petits déplacements.
4. L'article 71 n'est applicable qu'aux barges de poussage qui sont des bâtiments visés à l'article 36, chiffres 1 et 2, lorsqu'elles stationnent en dehors d'un convoi poussé.
5. L'article 82 n'est pas applicable aux barges de poussage faisant partie d'un convoi poussé.

III. Conducteur —

1. Le conducteur du pousseur d'un convoi poussé est le conducteur de ce convoi.
2. Il doit former le convoi poussé de manière à éviter tout danger aux personnes se trouvant à bord et à la navigation.

3. Sans préjudice des dispositions de l'article 18, chiffre 3, du Règlement de police, il doit former le convoi poussé de manière à conserver, depuis la timonerie, une vue suffisamment libre dans toutes les directions.
4. Lorsqu'un convoi poussé comprend des bâtiments servant au transport de matières visées à l'article 36, chiffres 1 et 2, du Règlement de police, le conducteur est responsable à bord du convoi de l'observation des prescriptions de service des règlements relatifs au transport de ces matières.

IV. Dimensions maximales des convois poussés —

La longueur et la largeur des convois poussés doivent être compatibles avec les caractéristiques de la voie navigable et des ouvrages d'art.

V. Signalisation visuelle des convois poussés —

1. Un convoi poussé faisant route doit porter de nuit :
 - a) comme feux de mâât, trois feux à l'avant du convoi. Ces feux doivent être disposés selon un triangle équilatéral à base horizontale dans un plan perpendiculaire à l'axe longitudinal du convoi. Le feu supérieur doit être placé à une hauteur suffisante et les deux autres à 1 m 10 environ au-dessous du premier et à 1 m 25 environ de distance l'un de l'autre.
Ces feux doivent, par ailleurs, répondre aux prescriptions de l'article 28, lettre a, du Règlement de police.
 - b) comme feux de côté, les feux prescrits à l'article 28, lettre b. Ces feux doivent être placés sur la partie la plus large du convoi et à 1 m au plus des bords de celui-ci. Dans le sens longitudinal du convoi, ils doivent se trouver le plus près possible du pousseur.
 - c) comme feux arrière, trois feux, placés sur le pousseur selon une ligne horizontale perpendiculaire à l'axe longitudinal, à une hauteur suffisante et avec un écartement de 1 m 25 environ.
Ces feux doivent, par ailleurs, répondre aux prescriptions de l'article 28, lettre c.
2. Chaque unité d'un convoi poussé en stationnement doit porter de nuit le feu prescrit à l'article 72, chiffre 1.
3. Les prescriptions du V. 1 ci-dessus ne s'appliquent pas aux convois poussés dont la longueur ne dépasse pas 86 mètres.
Ces convois doivent porter de nuit, lorsqu'ils font route, les feux prescrits pour les automoteurs par l'article 28.
4. Par dérogation aux dispositions prescrites sous V.1. ci-dessus, un convoi poussé remorqué par un remorqueur de renfort doit porter
de nuit : seulement les feux de mâât et les feux arrière visés sous a et c dudit V. 1.
de jour : à l'avant le ballon jaune prescrit à l'article 35, chiffre 2, du Règlement de police.
5. De nuit, tout convoi poussé comprenant un ou plusieurs bâtiments visés à l'article 36, chiffres 1 et 2, doit porter, en faisant route, outre les feux prévus ci-dessus :

- a) à l'avant : un feu clair bleu, placé à 2 m 20 environ au-dessous du feu blanc supérieur prescrit sous V.1., a, et visible sur le même arc d'horizon que celui-ci ;
 - b) sur la timonerie du pousseur : un feu clair bleu, visible de tous les côtés.
6. Les bâtiments visés sous V.5. devront porter de nuit les feux prescrits aux annexes 2 et 3 au Règlement de police, sauf s'ils font partie d'un convoi poussé en marche.

VI. Stationnement ; ancrés —

1. En stationnement, les convois poussés ainsi que les barges de poussage isolées doivent être amarrés ou ancrés, à l'avant comme à l'arrière, de telle façon qu'ils ne puissent pas changer de position, compte tenu des conditions les plus défavorables qui peuvent se présenter à l'endroit du stationnement et pendant la durée de celui-ci.
2. Tout convoi poussé doit être muni d'ancres en nombre suffisant et à caractéristiques suffisantes pour permettre son stationnement cap à l'amont et, pour autant que le chiffre X ci-après prescrit la faculté d'arrêt cap à l'aval, également pour permettre son stationnement cap à l'aval.
Dans ce dernier cas, une ancre au moins doit se trouver à l'arrière du pousseur.

VII. 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.

VIII. Accouplements —

1. Les accouplements d'un convoi poussé doivent, dans tous les cas, assurer sa rigidité.
2. Tout accouplement dont la rupture pourrait provoquer la dislocation du convoi doit être doublé par un autre accouplement indépendant.
3. Ils doivent pouvoir se faire et se défaire de façon simple et facile.
4. Si un des accouplements visés sous VIII. 2. est un câble, celui-ci doit pouvoir être tendu et retendu par des dispositifs appropriés (de préférence par des treuils spéciaux).

IX. Vitesse vers l'amont —

La vitesse d'un convoi poussé, à la remonte, doit être, dans tout secteur et en toutes circonstances, au moins égale à la vitesse moyenne des convois remorqués, sur le même secteur et dans les mêmes circonstances.

X. Arrêt cap à l'aval —

Tout convoi poussé dont la longueur dépasse 86 m doit pouvoir s'arrêter cap à l'aval, en temps utile, tout en restant parfaitement manoeuvrable pendant et après l'arrêt.

XI. Remorquage —

1. Les convois poussés ne peuvent faire usage d'un remorqueur de renfort que dans des cas exceptionnels et lorsque cela ne gêne pas la navigation.
2. Le remorquage par un convoi poussé est interdit.

XII. Installation de radiotéléphonie —

Dans tous les cas où la longueur d'un convoi poussé dépasse 110 m, le pousseur doit être muni d'une installation de radiotéléphonie conforme à l'Accord régional relatif à l'établissement d'un service mobile radiotéléphonique international sur ondes métriques pour la navigation rhénane, conclu à Bruxelles en mars 1957. L'installation doit permettre les communications de bord à bord.

XIII. Communication téléphonique à bord —

Dans tous les cas où la longueur d'un convoi dépasse 110 m, il doit y avoir une communication téléphonique dans les deux sens, entre la timonerie du pousseur et l'avant du convoi.

XIV. Circulation des personnes à bord —

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.

Arrêté grand-ducal du 23 mai 1964 portant publication du règlement relatif à l'introduction sur la Moselle d'une patente internationale provisoire, adopté par la Commission de la Moselle à Trèves, le 13 mars 1964.

Nous CHARLOTTE, par la grâce de Dieu, Grande-Duchesse de Luxembourg, Duchesse de Nassau, etc., etc., etc. ;

Vu la Convention entre le Grand-Duché de Luxembourg, la République Fédérale d'Allemagne et la République française au sujet de la canalisation de la Moselle, signée à Luxembourg, le 27 octobre 1956 et approuvée par la loi du 29 décembre 1956 ;

Vu l'article 33 de cette Convention ;

Vu la décision de la Commission de la Moselle du 13 mars 1964, adoptant le règlement relatif à l'introduction sur la Moselle d'une patente internationale provisoire, prise en exécution dudit article 33 ;

Vu l'article 27 de la loi du 8 février 1961 portant organisation du Conseil d'Etat et considérant qu'il y a urgence ;

Sur le rapport de Notre Ministre des Affaires Etrangères et de Notre Ministre des Transports, et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Avons arrêté et arrêtons :

Art. 1^{er}. Le règlement relatif à l'introduction sur la Moselle d'une patente internationale provisoire, adopté par la Commission de la Moselle à Trèves, le 13 mars 1964, sera publié au Mémorial pour produire ses effets.

Art. 2. Le règlement visé à l'article premier entrera en vigueur le 1^{er} juin 1964.

Art. 3. Notre Ministre des Affaires Etrangères et Notre Ministre des Transports sont chargés de l'exécution du présent arrêté.

Le Ministre des Affaires Etrangères,

Eugène Schaus

Le Ministre des Transports,

Pierre Grégoire

Palais de Luxembourg, le 23 mai 1964

Pour la Grande-Duchesse :

Son Lieutenant-Représentant

Jean

Grand-Duc héritier

RÈGLEMENT RELATIF À L'INTRODUCTION SUR LA MOSELLE D'UNE PATENTE INTERNATIONALE PROVISOIRE

adopté par la Commission de la Moselle le 13 mars 1964

1. Sans préjudice des dispositions du chiffre 4 ci-dessous, le droit de conduire un bâtiment sur la Moselle entre Metz et son confluent avec le Rhin n'appartient qu'aux titulaires d'une patente internationale provisoire de batelier de la Moselle ou aux titulaires d'une patente de batelier du Rhin pour la catégorie de bâtiments qu'ils conduisent.
2. La patente internationale provisoire de batelier de la Moselle pourra être délivrée par les autorités compétentes de chacun des États riverains aux candidats qui remplissent dans l'État correspondant les conditions nécessaires à la conduite sur la Moselle ou sur la Sarre des bâtiments de la catégorie pour laquelle la patente est demandée.
3. Le conducteur doit porter sur lui, pendant qu'il navigue, la patente internationale provisoire de batelier de la Moselle et la présenter, à toute réquisition, aux autorités de contrôle compétentes.
4. Les bateliers qui conduisent des bâtiments n'effectuant pas sur la Moselle de transports transfrontières sont dispensés de l'obligation d'être titulaires de la patente internationale provisoire visée au paragraphe 1 ainsi que de celle de batelier du Rhin.
5. La patente internationale provisoire de batelier de la Moselle sera valable jusqu'au 31 décembre 1966.
6. La patente internationale provisoire de batelier de la Moselle pourra être retirée par l'État qui l'a délivrée au titulaire ayant fait preuve d'une incapacité constituant un danger pour la navigation ou ayant été condamné soit pour faits répétés de fraude douanière, soit pour atteintes graves à la propriété. Le retrait de la patente peut avoir lieu à titre temporaire.

..... 1)

Nr. 2)

PATENTE INTERNATIONALE PROVISOIRE DE BATELIER DE LA MOSELLE
(valable jusqu'au 31 décembre 1966)

VORLÄUFIGES INTERNATIONALES MOSELSCHIFFERPATENT
(gültig bis 31. Dezember 1966)

M. 3)
Herr

Lieu et date de naissance
Geburtsort und -tag

est autorisé, conformément au règlement relatif à la délivrance des patentes internationales provisoires de batelier de la Moselle arrêté par la Commission de la Moselle, à conduire sur la Moselle, entre Metz et son confluent avec le Rhin, des bâtiments :

munis de moyens mécaniques de propulsion 4)
non munis de moyens mécaniques de propulsion

ist auf Grund der Verordnung über die Erteilung von vorläufigen internationalen Moselschifferpatenten in der von der Moselkommission beschlossenen Fassung berechtigt zur Führung von Fahrzeugen auf der Mosel zwischen Metz und ihrer Mündung in den Rhein :

mit eigener Triebkraft 4)
ohne eigene Triebkraft

..... 5) le 5)
den

6)
7)

Signature du titulaire 8)
Unterschrift des Inhabers
9)

1) Nom du pays qui délivre la patente (à imprimer)
Name des ausstellenden Staates (einzudrucken)

2) Numéro du registre
Registernummer

3) Nom et prénoms
Namen und Vornamen

4) En cas de besoin, biffer une de ces deux mentions
Nichtzutreffendes streichen

5) Lieu et date de la délivrance de la patente
Ort und Tag der Ausstellung des Patents

6) Désignation de l'autorité délivrant la patente (à imprimer)
Bezeichnung der ausstellenden Behörde (einzudrucken)

7) Signature de l'autorité délivrant la patente
Unterschrift der ausstellenden Behörde

8) Cachet de l'autorité délivrant la patente
Dienstsigel der ausstellenden Behörde

9) Signature du titulaire
Unterschrift des Inhabers

Arrêté grand-ducal du 23 mai 1964 portant publication du tarif des péages, approuvé par la Commission de la Moselle à Trèves, le 13 mars 1964.

Nous CHARLOTTE, par la grâce de Dieu, Grande-Duchesse de Luxembourg, Duchesse de Nassau, etc., etc., etc. ;

Vu la Convention entre le Grand-Duché de Luxembourg, la République Fédérale d'Allemagne et la République française au sujet de la canalisation de la Moselle, signée à Luxembourg, le 27 octobre 1956 et approuvée par la loi du 29 décembre 1956 ;

Vu les articles 24, 25, 27 et 40 de cette Convention ;

Vu la décision de la Commission de la Moselle du 13 mars 1964, approuvant le tarif des péages ;

Vu l'article 27 de la loi du 8 février 1961 portant organisation du Conseil d'Etat et considérant qu'il y a urgence ;

Sur le rapport de Notre Ministre des Affaires Etrangères et de Notre Ministre des Transports, et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Avons arrêté et arrêtons :

Art. 1^{er}. Le tarif des péages, approuvé par la Commission de la Moselle à Trèves le 13 mars 1964, sera publié au Mémorial pour produire ses effets.

Art. 2. Le tarif visé à l'article premier entrera en vigueur le 1^{er} juin 1964.

Art. 3. Notre Ministre des Affaires Etrangères et Notre Ministre des Transports sont chargés de l'exécution du présent arrêté.

Le Ministre des Affaires Etrangères,

Eugène Schaus

Le Ministre des Transports,

Pierre Grégoire

Palais de Luxembourg, le 23 mai 1964

Pour la Grande-Duchesse :

Son Lieutenant-Représentant

Jean

Grand-Duc héritier

TARIF des PEAGES

—
SOMMAIRE

	Numéros
Section A Dispositions générales	1—12
Section B Péages de circulation	
I — Bateaux à marchandises chargés	13—14
II — Bateaux à passagers et bateaux-hôtels	15—17
Section C Droits d'éclusage	18—20
Section D Droits supplémentaires	21—22
Section E Exemptions	
I — Exemptions de tous péages de circulation et droits d'éclusage	23—27
II — Exemptions de péages de circulation	28 31
III — Exemptions de droits d'éclusage	32—36
Section F Dispositions finales	37
Annexe 1 Tableau des distances sur la Moselle	
Annexe 2 Tableau des prix : péages marchandises	
a — en pfennigs	
b — en centimes français	
c — en francs luxembourgeois	
Annexe 3 Tableau des prix : péages passagers	
a — en pfennigs	
b — en centimes français	
c — en francs luxembourgeois	
Annexe 4 Droits d'écluse	
a — en DM	
b — en francs français	
c — en francs luxembourgeois	

Section A. — **Dispositions générales**

Numéros

- 1 Il est perçu, pour autant qu'il est utilisé au moins une écluse autre qu'une écluse à nacelles, des péages de circulation ou des droits d'éclusage.
- 2 Les péages de circulation (Section B) sont calculés en fonction de la distance du parcours :
 - a) pour les bateaux à marchandises chargés, d'une capacité de chargement d'au moins 15 tonnes (numéros 13 et 14), d'après le poids et la nature de la marchandise transportée, à l'exclusion de l'avitaillement et du ravitaillement de bord ;
 - b) pour les bateaux à passagers et les bateaux-hôtels ayant des passagers à bord (numéros 15 et 16), d'après le nombre maximum de passagers autorisé ou d'après le nombre de lits existant à bord.
- 3 A l'exception des cas prévus à la Section E III, des droits d'éclusage (Section C) sont perçus à chaque éclusage pour les bateaux suivants :
 - a) menues embarcations autres que les bateaux de plaisance;
 - b) bateaux de plaisance ;
 - c) bateaux d'un tonnage supérieur à 15 tonnes autres que ceux visés au paragraphe 2 ci-dessus et corps flottants.

- 4 Dispositions réservées jusqu'au 1^{er} juillet 1965 concernant les éclusages en dehors des heures de service normal.
- 5 Dispositions réservées jusqu'au 1^{er} juillet 1965 concernant les éclusages prioritaires.
- 6 Le classement des marchandises s'effectue suivant la nomenclature établie conformément aux dispositions de la Convention sur la canalisation de la Moselle et aux décisions de la Commission de la Moselle en la matière, prises en vertu de l'article 40 de ladite Convention.
Les numéros indiqués à la suite de la désignation de la marchandise, au numéro 14 du Tarif, correspondent à ceux de la nomenclature susvisée.
- 7 La longueur du parcours servant de base au calcul des péages est donnée par le tableau des distances (annexe 1).
- 8 Les péages, calculés conformément aux dispositions de la Convention au sujet de la canalisation de la Moselle, sont fixés :
— en deutsche mark dans les annexes 2 a (péages marchandises), 3 a (péages des bateaux à passagers) et 4 a (droits d'éclusage);
— en francs français dans les annexes 2 b (péages marchandises), 3 b (péages de bateaux à passagers) et 4 b (droits d'éclusage);
— en francs luxembourgeois dans les annexes 2 c (péages marchandises), 3 c (péages de bateaux à passagers) et 4 c (droits d'éclusage).
Les montants à percevoir pour chaque lot de marchandises sont arrondis aux 10 Pf., 10 centimes français et au franc luxembourgeois inférieurs.
Les usagers payent le montant du péage :
— en francs français à l'écluse de Koenigsmacker ;
— en francs français ou en francs luxembourgeois, à leur choix, à l'écluse d'Apach ;
— en francs luxembourgeois ou en deutsche mark, à leur choix, aux écluses de Palzem et de Grevenmacher ;
— en deutsche mark aux autres écluses.
- 9 Les tableaux de prix sont officiellement portés à la connaissance des usagers, et notamment par voie d'affichage aux bureaux de perception.
- 10 En cas de modification d'une ou des parités monétaires, de nouveaux tableaux de prix sont établis dans les moindres délais par la Commission de la Moselle dans les monnaies française et/ou luxembourgeoise. Ils sont applicables à partir du lendemain à 0 h, du jour où la modification de la ou des parités monétaires entre en vigueur d'après la déclaration du ou des Gouvernements intéressés. Les différences entre les sommes versées par les usagers sur la base des tableaux de prix qui ont cessé d'être en vigueur et les sommes dues par eux sur la base des tableaux de prix applicables feront l'objet d'un avis de crédit ou de débit qui leur sera adressé.
Les dispositions à prendre éventuellement en cas de modification des écarts entre les cours limites de part et d'autre des parités monétaires sont réservées et seront traitées au règlement d'application.
- 11 Les remorqueurs et pousseurs avec convoi ne sont soumis ni à péage de circulation ni à droit d'éclusage.
- 12 Les règlements publiés en application du présent Tarif sont considérés comme faisant partie intégrante du Tarif.

Section B. — Péages de circulation

Numéros

I — Bateaux à marchandises chargés

Pour chaque tonne (1.000 kg) de marchandises transportée sur des bateaux d'une capacité de chargement au moins égale à 15 tonnes sont dus des péages calculés d'après le tableau des prix de l'annexe 2 qui est basé sur les taux suivants par kilomètre :

Numéros

13

Tarif normal :

— pour les marchandises de la classe	I	0,900 Pf/t	(Barème 1)
» » »	II	0,880 » »	2
» » »	III	0,760 » »	3
» » »	IV	0,650 » »	4
» » »	V	0,505 » »	5
» » »	VI	0,340 » »	8

14

Tarifs d'exception :

— pour les marchandises de la classe V :			
V a — gypse, plâtre (N° 325)		0,410 Pf/t	(Barème 6)
V b — ciment (N° 1.076)		0,360 » »	7
V c — pierres N°(925, 928, 930, 934, 935, 939, 940, 943, 949)			
Pierres pour béton, pierres de bordure, de toiture (comprises dans N° 85)			
Briques à four, pavés, briques lorsque ces matériaux sont fabriqués en argile (compris dans les N° 1.000 et 1.009)	0,255	» »	11
Clinkers de ciment (N° 1.077)			
Poudre de brique (comprise dans N° 993)			
— pour les marchandises de la classe VI :			
VI a — Combustibles minéraux solides (N° 525-534)			
VI b — Argiles (N° 995)	0,310	» »	9
VI c — Laitiers et scories (N° 880-884)			
VI d — Bims (N° 90)			
VI e — Piâtre de décombres (N° 941)	0,280	» »	10
VI f — Sel (N° 716)			
VI g — Terres, graviers, sables N° 226, 227, 355)			
VI h — Minerais et résidus (N° 230-240)	0,250	» »	12
VI i — Engrais (N° 478, 479)			
VI j — Ferrailles (N° 176, 177)			
VI k — Gravillons et matériaux d'empierrement (N° 86, 941)			
VI l — Bois de mines (N° 404)	0,220	» »	13

II — Bateaux à passagers et bateaux-hôtels

Les bateaux à passagers et bateaux-hôtels servant au transport de passagers, naviguant avec des passagers à bord, sont soumis, par kilomètre de parcours, aux péages figurant au barème de l'annexe 3 qui est basé sur les taux suivants :

Numéros

- 15 bateaux à passagers
par tranche de capacité de 50 personnes :
— service régulier 6 Pf
— service non régulier 7 Pf.
- 16 bateaux-hôtels
par tranche de 25 lits installés à bord :
— service régulier 30 Pf
— service non régulier 35 Pf.
- 17 Le calcul de la distance de parcours se fait pour le lieu d'accostage le plus éloigné du lieu de départ. En cas de croisière, lorsque le point le plus éloigné du lieu de départ n'est pas un point d'accostage, le bateau est censé être allé jusqu'à mi-chemin du bief le plus éloigné.
- Lorsqu'un bateau à passagers circulant dans plusieurs biefs utilisera une écluse de navigation au lieu de l'écluse à nacelles, il payera les péages de circulation à partir de cette écluse de navigation jusqu'au lieu de destination ou jusqu'au passage de la prochaine écluse à nacelles.
- Il y a service régulier au sens du tarif lorsque les bateaux à passagers effectuent, pendant une période d'au moins quatre semaines, un voyage hebdomadaire au moins suivant un horaire régulier et sur un itinéraire donné comportant des arrêts fixes. Pour les bateaux-hôtels il y a service régulier lorsqu'ils effectuent au moins quatre voyages par saison touristique annuelle.
- Les horaires doivent être approuvés préalablement par les services de navigation.
- Section C. — Droits d'éclusage**
- Les droits d'éclusage à payer pour chaque passage dans une écluse de navigation sont les suivants (Annexe 4) :
- 18 menues embarcations *) à l'exception des bateaux de sport
par embarcation ou bateau 4,— DM
- 19 Bateaux de plaisance, c'est-à-dire :
— embarcations à pagaie, à rames, à voile (et aussi embarcations avec moteur auxiliaire d'une puissance inférieure ou égale à 5 CV) 1,— DM
— embarcations à moteur 4,— DM
- par unité, pour autant qu'ils ne sont pas éclusés en même temps que d'autres bateaux ou corps flottants
avec un minimum de 10 — DM par éclusage.
- 20 Autres embarcations de tonnage supérieur à 15 t et corps flottants ne servant ni au transport de marchandises ni à celui de passagers tels qu'établissements de bain, dragues, hangars à bateaux, bateaux restaurants, bateaux de lavage, pontons de battage, grues flottantes, bateaux-ateliers, bateaux d'habitation, radeaux,
par unité et pour une surface portante allant
jusqu'à 400 m² 4,— DM
» 600 m² 6,— DM
au-delà de 600 m² 8,— DM

*) Voir § 1, i du Règlement de police pour la navigation de la Moselle,

Numéros

Section D. — **Droits supplémentaires**

- 21 Position tarifaire réservée jusqu'au 1^{er} juillet 1965.
 22 Position tarifaire réservée jusqu'au 1^{er} juillet 1965.

Section E. — **Exemptions**

- I — Exemptions de tous péages de circulation et droits d'éclusage
 Sont exempts de tous péages de circulation et droits d'éclusage :
- 23 — pendant les heures normales de service aux écluses, les bateaux d'un tonnage inférieur à 15 tonnes ;
 24 — les transports effectués dans l'intérêt de la construction ou de l'entretien de la voie navigable ou de ses ouvrages conformément à la Convention. Dans ce cas une attestation des services de navigation compétents doit être présentée ;
 25 — les bâtiments et corps flottants appartenant à la République fédérale d'Allemagne, aux Länder de la République fédérale d'Allemagne riverains de la Moselle, à la République française, au département de la Moselle ou au Grand-Duché de Luxembourg et servant à la surveillance, aux travaux, ou à d'autres fins dans l'intérêt des installations de la voie navigable ou des ports ;
 26 — tous les bâtiments et corps flottants utilisant exclusivement les écluses ou les passages à nacelles ;
 27 — les bâtiments et corps flottants qui sont obligés de changer de lieu de stationnement sur ordre des services de navigation et reviennent par la suite vers leur premier lieu de stationnement.
- II — Exemptions de péages de circulation
 Sont exempts de péages de circulation :
- 28 — les « préchargements », c'est-à-dire les marchandises qui demeurent comme partie de cargaison sur un bateau faisant l'aller et le retour sur un même parcours pour débarquer ou embarquer d'autres marchandises ;
 29 — les marchandises se trouvant à bord d'automoteurs utilisés comme remorqueurs ou comme pousseurs, lorsque ces marchandises sont transportées sur un même parcours aller et retour et demeurent sans changement à bord ;
 30 — l'eau servant au lestage, ainsi que l'eau transportée dans les cofferdams des bateaux-citernes, à condition que ces cofferdams soient jaugés et que le capitaine puisse justifier le tonnage d'eau transporté ;
 31 — les bateaux à passagers et les bateaux-hôtels naviguant sans passagers à bord.
- III — Exemptions de droits d'éclusage
 Sont exempts de droits d'éclusage :
- 32 — a) les bateaux à marchandises vides, les remorqueurs et les pousseurs ;
 — b) les bateaux de ravitaillement (carburants et vivres) lorsqu'ils ont conclu un accord spécial avec le service de navigation au sujet d'un règlement forfaitaire des péages et qu'ils en justifient par une attestation ;
 — c) les radeaux
 naviguant seuls
 pendant les heures de service normal aux écluses

Numéros

- 33 — les bateaux des pêcheurs professionnels dans la section de rivière où ils sont titulaires du droit de pêche naviguant seuls
- 34 — a) les menues embarcations, y compris les bateaux de plaisance
b) les bateaux de ravitaillement (carburants et vivres)
c) les chaloupes à rames appartenant à des bateaux ou corps flottants ; lorsqu'ils sont éclusés en même temps que d'autres embarcations soumises à péages ou exemptes de péages selon les numéros 13 à 16, 20, 24, 25, 27, 31, 32 a.
- 35 — les bateaux-pompe et les bateaux appartenant aux services de surveillance, de sauvetage ou d'aumônerie de la batellerie, lorsque ces bateaux remplissent leurs fonctions.
- 36 Les exemptions du chapitre III sont valables pour les droits éventuels d'éclusage prioritaire (N° 22) uniquement en ce qui concerne les bateaux visés au numéro 35
- Section F. — Dispositions finales**
- 37 Le présent tarif entre en vigueur le 1^{er} juin 1964.
A compter du même jour, le « Tarif des péages de l'écluse de Coblenz » du 1^{er} août 1951, ainsi que ses additifs et règlement d'application, cessera d'être en vigueur.

ANNEXE 1
Tableau des distances

donnant le nombre de kilomètres servant de base au calcul des péages pour les divers points de la Moselle. (Les kilomètres sont comptés à partir du confluent avec le Rhin, les hectomètres à partir du cinquième étant arrondis au kilomètre supérieur).

Légende : P = port
PS = port de sécurité
DE = point de déchargement
DBC = débarcadères des bâtiments à passagers

Kilomètres	Points	Kilomètres	Points
0	Confluent de la Moselle	8	
1	P Coblenz-Moselle	9	
	P Port de service	10	
	Coblenz-Lutzel	11	DBC Winingen
2	Ecluse de Koblenz (Coblenz)		DE Winingen
3	P Coblenz-Rauenthal	12	DE Winingen-Condertal
	DE Coblenz-Rauenthal	13	
	DE Coblenz-Metternich	14	
4		15	
5		16	
6	DBC Moselweiss	17	DE Kobern
7		18	

Kilomètres	Points	Kilomètres	Points
19	DBC Gondorf	59	Ecluse de Fankel
20		60	
21	Ecluse de Lehmen	61	DBC Beilstein
22		62	
23	DE Oberfell	63	DBC Briedern
24	DBC Alken	64	
	DE Alken	65	
	DBC Kattenes	66	
		67	
25		68	PS Senheim
26	DBC Löf		DE Senhals
27	DBC Brodenbach	69	
	P Port de service Brodenbach	70	
28		71	
29		72	
30		73	
31		74	
32	DBC Burgen	75	
33	DE de la firme Meurer	76	
34	DBC Moselkern	77	
	DE Burgen	78	Ecluse de St-Aldegund
35		79	
36		80	DE Bullay-Alf
37	Ecluse de Müden	81	
38		82	DBC Alf
39	DBC Karden		P Porte de service Alf
40	DE Treis	83	
41		84	
42		85	
43		86	
44	DE Pommern	87	DBC Zell
45			DE Zell
46		88	DE de la firme Bamberg
47		89	
48		90	
49		91	
50		92	
51	DBC Cochem	93	
	DE Cochem	94	
52		95	
53		96	
54		97	
55	DBC Valwig	98	
56		99	
57		100	
58		101	

Kilomètres	Points	Kilomètres	Points
102		141	Ecluse de Wintrich
103	Ecluse d'Enkirch		DBC Wintrich
104		142	
105		143	
106		144	
107	DBC Traben-Trarbach	145	
	DE Traben-Trarbach	146	
		147	
108		148	DBC Piesport
109		149	
110		150	
111		151	
112		152	
113	DBC Kröv	153	DE Neumagen
114			DBC Neumagen
115		154	
116		155	
117		156	DBC Trittenheim
118			DE Trittenheim
119	DBC Urzig	157	
120		158	
121	DE Rachtig	159	DBC Leiwien
122		160	
123	DBC Zeltingen	161	
124	DE Zeltingen	162	DBC Klüsserath
	Ecluse de Zeltingen	163	
125		164	DBC Thörnich
126	DBC Wehlen	165	DBC Besch
127	DE Graach	166	DE Detzem
128			DBC Detzem
129	DBC Bernkastel	167	Ecluse de Detzem
	DE Bernkastel-Kues	168	
	DBC Bernkastel	169	
130	DE Bernkastel-Kues	170	
	DBC Bernkastel	171	
	PS Bernkastel-Kues	172	DBC Mehring
131		173	
132	DE Andel	174	
133		175	
134	DBC Lieser	176	DBC Longuich
135	DBC Mülheim	177	DE Kirsch
136		178	DBC Schweich
137	DBC Brauneberg		DE Schweich
138		179	
139	DBC Kesten	180	
140		181	

Kilomètres	Points	Kilomètres	Points
182	DE Quint	219	DBC Ahn (Luxemb.)
183		220	
184	P/PS Pfalzel-Ehrang port de Trèves)	221	
185		222	DBC Wormeldange (Wormeldingen), (Luxemb.)
186	DBC Ruwer		
187	DBC Pfalzel	223	
188		224	DBC Ehnen (Luxembourg)
189		225	
190		226	
191	DBC Trèves (Quai Zurlauben)	227	
192		228	
193	DBC Trèves (Quai Johanniter-Ufer)	229	
	DE Trèves	230	Ecluse de Palzem
194		231	
195	DBC Trèves (Quai Abbaye de St-Matthias)	232	
196	Ecluse de Trier (Trèves)	233	DE Nennig
	DBC Trèves (Hôtel Estricher Hof)	234	DBC Remich (Luxembourg)
197			P Nennig
198		235	
199	DBC Oberkirsch	236	DE Bech-Kleinmacher (Lux.)
	DBC Karthaus	237	DE Besch (Bergwerks-AG)
200	DE Konz	238	DE Besch (firme Rheinhold)
201			DBC Wintrange (Lux.)
202	DE Wasserliesch		DE Wintrange (Lux.)
203	DBC Reinig	239	
	DBC Igel	240	DE Besch (firme Degend)
204		241	DE Perl
205		242	DBC Schengen (Lux.)
			Ecluse d'Apach
206	DBC Pont de Wasserbillig	243	
207	DBC Wasserbillig (Luxemb.)	244	
	DE Wasserbillig (Luxemb.)	245	
208	P Mertert (Luxemb.)	246	
209		247	
210		248	
211		249	
		250	
212	DBC Grevenmacher (Luxemb.)	251	
213	Ecluse de Grevenmacher	252	
	DE Wellen	253	
214		254	
215	DBC Machtum (Luxemb.)	255	
216		256	
217		257	
218			

Kilomètres	Points	Kilomètres	Points
258		264	
259		265	
260	Ecluse de Koenigsmacker (Königsmachern)	266	
261		267	
262		268	
263		269	Thionville (Diedenhofen).

ANNEXE 2a
PEAGES MARCHANDISES

TABLEAU DES PRIX EN PFENNIGS (par tonne)
établi conformément aux articles 23 et 24 de la Convention Internationale du 27.10.1956 et applicable par décision de la Commission de la Moselle du 13 mars 1964 à partir du 1^{er} juin 1964, à 0 heure.

Barèmes (voir p. 1279)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Taux en Pfennigs par t/km	0,900	0,880	0,760	0,650	0,505	0,410	0,360	0,340	0,310	0,280	0,255	0,250	0,220
Tranches de distance en km													
1 à 5 (3)	2,700	2,640	2,280	1,950	1,515	1,230	1,080	1,020	0,930	0,840	0,765	0,750	0,660
6 10 (8)	7,200	7,040	6,080	5,200	4,040	3,280	2,880	2,720	2,480	2,240	2,040	2,000	1,760
11 15 (13)	11,700	11,440	9,880	8,450	6,565	5,330	4,680	4,420	4,030	3,640	3,315	3,250	2,860
16 20 (18)	16,200	15,840	13,680	11,700	9,090	7,380	6,480	6,120	5,580	5,040	4,590	4,500	3,960
21 25 (23)	20,700	20,240	17,480	14,950	11,615	9,430	8,280	7,820	7,130	6,440	5,865	5,750	5,060
26 30 (28)	25,200	24,640	21,280	18,200	14,140	11,480	10,080	9,520	8,680	7,840	7,140	7,000	6,160
31 35 (33)	29,700	29,040	25,080	21,450	16,665	13,530	11,880	11,220	10,230	9,240	8,415	8,250	7,260
36 40 (38)	34,200	33,440	28,880	24,700	19,190	15,580	13,680	12,920	11,780	10,640	9,690	9,500	8,360
41 45 (43)	38,700	37,840	32,680	27,950	21,715	17,630	15,480	14,620	13,330	12,040	10,965	10,750	9,460
46 50 (48)	43,200	42,240	36,480	31,200	24,240	19,680	17,280	16,320	14,880	13,440	12,240	12,000	10,560
51 60 (55)	49,500	48,400	41,800	35,750	27,775	22,550	19,800	18,700	17,050	15,400	14,025	13,750	12,100
61 70 (65)	58,500	57,200	49,400	42,250	32,825	26,650	23,400	22,100	20,150	18,200	16,575	16,250	14,300
71 80 (75)	67,500	66,000	57,000	48,750	37,875	30,750	27,000	25,500	23,250	21,000	19,125	18,750	16,500
81 90 (85)	76,500	74,800	64,600	55,250	42,925	34,850	30,600	28,900	26,350	23,800	21,675	21,250	18,700
91 100 (95)	85,500	83,600	72,200	61,750	47,975	38,950	34,200	32,300	29,450	26,600	24,225	23,750	20,900
101 110 (105)	94,500	92,400	79,800	68,250	53,025	43,050	37,800	35,700	32,550	29,400	26,775	26,250	23,100
111 120 (115)	103,500	101,200	87,400	74,750	58,075	47,150	41,400	39,100	35,650	32,200	29,325	28,750	25,300
121 130 (125)	112,500	110,000	95,000	81,250	63,125	51,250	45,000	42,500	38,750	35,000	31,875	31,250	27,500
131 140 (135)	121,500	118,800	102,600	87,750	68,175	55,350	48,600	45,900	41,850	37,800	34,425	33,750	29,700
141 150 (145)	130,500	127,600	110,200	94,250	73,225	59,450	52,200	49,300	44,950	40,600	36,975	36,250	31,900
151 160 (155)	139,500	136,400	117,800	100,750	78,275	63,550	55,800	52,700	48,050	43,400	39,525	38,750	34,100
161 170 (165)	148,500	145,200	125,400	107,250	83,325	67,650	59,400	56,100	51,150	46,200	42,075	41,250	36,300
171 180 (175)	157,500	154,000	133,000	113,750	88,375	71,750	63,000	59,500	54,250	49,000	44,625	43,750	38,500
181 190 (185)	166,500	162,800	140,600	120,250	93,425	75,850	66,600	62,900	57,350	51,800	47,175	46,250	40,700
191 200 (195)	175,500	171,600	148,200	126,750	98,475	79,950	70,200	66,300	60,450	54,600	49,725	48,750	42,900
201 210 (205)	184,500	180,400	155,800	133,250	103,525	84,050	73,800	69,700	63,550	57,400	52,275	51,250	45,100
211 220 (215)	193,500	189,200	163,400	139,750	108,575	88,150	77,400	73,100	66,650	60,200	54,825	53,750	47,300
221 230 (225)	202,500	198,000	171,000	146,250	113,625	92,250	81,000	76,500	69,750	63,000	57,375	56,250	49,500
231 240 (235)	211,500	206,800	178,600	152,750	118,675	96,350	84,600	79,900	72,850	65,800	59,925	58,750	51,700
241 250 (245)	220,500	215,600	186,200	159,250	123,725	100,450	88,200	83,300	75,950	68,600	62,475	61,250	53,900
251 260 (255)	229,500	224,400	193,800	165,750	128,775	104,550	91,800	86,700	79,050	71,400	65,025	63,750	56,100
261 270 (265)	238,500	233,200	201,400	172,250	133,825	108,650	95,400	90,100	81,150	74,200	67,575	66,250	58,300

Tarif normal :

— pour les marchandises de la classe	I	(Barème 1)
» » » »	II	(» 2)
» » » »	III	(» 3)
» » » »	IV	(» 4)
» » » »	V	(» 5)
» » » »	VI	(» 8)

Tarifs d'exception :

— pour les marchandises de la classe V :		
V a — Gypse, plâtre (N° 325)		(Barème 6)
V b — Ciment (N° 1.076)		(» 7)
V c — Pierres (N° 925, 928, 930, 934, 935, 939, 940, 943, 949)		
Pierres pour béton, pierres de bordure, de toiture (comprises dans N° 85)	}	(Barème 11)
Briques à four, pavés, briques lorsque ces matériaux sont fabriqués en argile (compris dans les N° 1.000 et 1.009)		
Clinkers de ciment (N° 1.077)		
Poudre de brique (comprise dans N° 993)		
— pour les marchandises de la classe VI :		
VI a — Combustibles minéraux solides (N° 525-534)	}	(Barème 9)
VI b — Argiles (N° 995)		
VI c — Laitiers et scories (N° 880-884)		
VI d — Bims (N° 90)	}	(Barème 10)
VI e — Plâtre de décombres (N° 941)		
VI f — Sel (N° 716)		
VI g — Terres, graviers, sables (N° 226, 227, 355)		
VI h — Minerais et résidus (N° 230-240)	}	(Barème 12)
VI i — Engrais (N° 478, 479)		
VI j — Ferrailles (N° 176, 177)		
VI k — Gravillons et matériaux d'empierrement (N° 86, 941)		
VI l — Bois de mines (N° 404)		

ANNEXE 2b
PEAGES MARCHANDISES

TABLEAU DES PRIX EN CENTIMES FRANCAIS (par tonne)
établi par conversion des prix en Pfennigs à la parité 100 DM = 123,4265 F
et applicable à partir du 1^{er} juin 1964, à 0 heure

Barèmes (v. p. 1281)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Taux en centimes par t/km	1,11084	1,08615	0,93804	0,80227	0,62330	0,50605	0,44434	0,41965	0,38262	0,34559	0,31474	0,30857	0,27154
Tranches de distance en km													
1 à 5 (3)	3,333	3,258	2,814	2,407	1,870	1,518	1,333	1,259	1,148	1,037	0,944	0,926	0,815
6 10 (8)	8,887	8,689	7,504	6,418	4,986	4,048	3,555	3,357	3,061	2,765	2,518	2,469	2,172
11 15 (13)	14,441	14,120	12,195	10,430	8,103	6,579	5,776	5,455	4,974	4,493	4,092	4,011	3,530
16 20 (18)	19,995	19,551	16,885	14,441	11,219	9,109	7,998	7,554	6,887	6,221	5,665	5,554	4,888
21 25 (23)	25,549	24,981	21,575	18,452	14,336	11,639	10,220	9,652	8,800	7,949	7,239	7,097	6,245
26 30 (28)	31,104	30,412	26,265	22,464	17,452	14,169	12,441	11,750	10,713	9,677	8,813	8,640	7,603
31 35 (33)	36,658	35,843	30,955	26,475	20,569	16,700	14,663	13,848	12,626	11,404	10,386	10,183	8,961
36 40 (38)	42,212	41,274	35,646	30,486	23,685	19,230	16,885	15,947	14,540	13,132	11,960	11,726	10,319
41 45 (43)	47,766	46,704	40,336	34,498	26,802	21,760	19,107	18,045	16,453	14,860	13,534	13,269	11,676
46 50 (48)	53,320	52,135	45,026	38,509	29,918	24,290	21,328	20,143	18,366	16,588	15,108	14,811	13,034
51 60 (55)	61,096	59,738	51,592	44,125	34,281	27,833	24,439	23,081	21,044	19,007	17,311	16,971	14,935
61 70 (65)	72,205	70,600	60,973	52,148	40,514	32,893	28,882	27,277	24,870	22,463	20,458	20,057	17,650
71 80 (75)	83,313	81,461	70,353	60,170	46,747	37,954	33,325	31,474	28,696	25,919	23,605	23,143	20,365
81 90 (85)	94,421	92,323	79,733	68,193	52,980	43,014	37,769	35,670	32,523	29,375	26,753	26,228	23,081
91 100 (95)	105,530	103,184	89,114	76,216	59,213	48,075	42,212	39,867	36,349	32,831	29,900	29,314	25,796
101 110 (105)	116,638	114,046	98,494	84,238	65,446	53,135	46,656	44,063	40,175	36,287	33,048	32,400	28,512
111 120 (115)	127,747	124,907	107,875	92,261	71,679	58,196	51,099	48,260	44,001	39,743	36,195	35,486	31,227
121 130 (125)	138,855	135,769	117,255	100,284	77,912	63,256	55,542	52,456	47,827	43,199	39,342	38,571	33,942
131 140 (135)	149,963	146,630	126,635	108,306	84,145	68,317	59,986	56,653	51,654	46,655	42,490	41,657	36,658
141 150 (145)	161,072	157,492	136,016	116,329	90,378	73,377	64,429	60,849	55,480	50,111	45,637	44,743	39,373
151 160 (155)	172,180	168,353	145,396	124,352	96,611	78,438	68,873	65,046	59,306	53,566	48,785	47,828	42,089
161 170 (165)	183,289	179,215	154,777	132,375	102,844	83,498	73,316	69,242	63,132	57,022	51,932	50,914	44,804
171 180 (175)	194,397	190,076	164,157	140,397	109,077	88,559	77,759	73,439	66,958	60,478	55,079	54,000	47,519
181 190 (185)	205,505	200,938	173,537	148,420	115,310	93,619	82,203	77,635	70,785	63,934	58,227	57,085	50,235
191 200 (195)	216,614	211,799	182,918	156,443	121,543	98,680	86,646	81,832	74,611	67,390	61,374	60,171	52,950
201 210 (205)	227,722	222,661	192,298	164,465	127,776	103,740	91,090	86,028	78,437	70,846	64,522	63,257	55,666
211 220 (215)	238,831	233,522	201,679	172,488	134,009	108,801	95,533	90,225	82,263	74,302	67,669	66,343	58,381
221 230 (225)	249,939	244,384	211,059	180,511	140,242	113,861	99,976	94,421	86,089	77,758	70,816	69,428	61,096
231 240 (235)	261,047	255,245	220,439	188,533	146,475	118,922	104,420	98,618	89,916	81,214	73,964	72,514	63,812
241 250 (245)	272,156	266,107	229,820	196,556	152,708	123,982	108,863	102,814	93,742	84,670	77,111	75,600	66,527
251 260 (255)	283,264	276,968	239,200	204,579	158,941	129,043	113,307	107,011	97,568	88,125	80,259	78,685	69,243
261 270 (265)	294,373	287,830	248,581	212,602	165,174	134,103	117,750	111,207	101,394	91,581	83,406	81,771	71,958

Tarif normal :

— pour les marchandises de la classe	I	(Barème 1)
» » » »	II	(» 2)
» » » »	III	(» 3)
» » » »	IV	(» 4)
» » » »	V	(» 5)
» » » »	VI	(» 8)

Tarifs d'exception :

— pour les marchandises de la classe V :

V a — Gypse, plâtre (N° 325)	(Barème 6)
V b — Ciment (N° 1.076)	(» 7)
V c — Pierres (N° 925, 928, 930, 934, 935, 939, 940, 943, 949)	} (Barème 11)
Pierres pour béton, pierres de bordure, de toiture (comprises dans N° 85)	
Briques à four, pavés, briques lorsque ces matériaux sont fabriqués en argile (compris dans les N° 1.000 et 1.009)	
Clinkers de ciment (N° 1.077)	
Poudre de brique (comprise dans N° 993)	

— pour les marchandises de la classe VI :

VI a — Combustibles minéraux solides (N° 525-534)	} (Barème 9)
VI b — Argiles (N° 995)	
VI c — Laitiers et stries (N° 880-884)	
VI d — Bims (N° 90)	} (Barème 10)
VI e — Plâtre de décombres (N° 941)	
VI f — Sel (N° 716)	
VI g — Terres, graviers, sables (N° 226, 227, 355)	} (Barème 12)
VI h — Minerais et résidus (N° 230-240)	
VI i — Engrais (N° 478, 479)	
VI j — Ferrailles (N° 176, 177)	
VI k — Gravillons et matériaux d'empierrement (N° 86, 941)	
VI l — Bois de mines (N° 404)	(Barème 13)

ANNEXE 2c
PEAGES MARCHANDISES

TABLEAU DES PRIX EN FRANCS LUXEMBOURGEOIS (par tonne)
établi par conversion des prix en Pfennigs à la parité 100 DM = 1.250 F.L.
et applicable à partir du 1^{er} juin 1964 à 0 heure

Barèmes (voir page 1283)													
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Taux en francs luxembourgeois par t/km	0,11250	0,11000	0,09500	0,08125	0,06313	0,05125	0,04500	0,04250	0,03875	0,03500	0,03188	0,03125	0,02750
Tranches de distance en km													
1 à 5 (3)	0,3375	0,3300	0,2850	0,2437	0,1894	0,1537	0,1350	0,1275	0,1162	0,1050	0,0956	0,0937	0,0825
6 10 (8)	0,9000	0,8800	0,7600	0,6500	0,5050	0,4100	0,3600	0,3400	0,3100	0,2800	0,2550	0,2500	0,2200
11 15 (13)	1,4625	1,4300	1,2350	1,0562	0,8207	0,6662	0,5850	0,5525	0,5037	0,4550	0,4144	0,4062	0,3575
16 20 (18)	2,0250	1,9800	1,7100	1,4625	1,1363	0,9225	0,8100	0,7650	0,6975	0,6300	0,5738	0,5625	0,4950
21 25 (23)	2,5875	2,5300	2,1850	1,8687	1,4520	1,1787	1,0350	0,9775	0,8912	0,8050	0,7332	0,7187	0,6325
26 30 (28)	3,1500	3,0800	2,6600	2,2750	1,7676	1,4350	1,2600	1,1900	1,0850	0,9800	0,8926	0,8750	0,7700
31 35 (33)	3,7125	3,6300	3,1350	2,6812	2,0833	1,6912	1,4850	1,4025	1,2787	1,1550	1,0520	1,0312	0,9075
36 40 (38)	4,2750	4,1800	3,6100	3,0875	2,3989	1,9475	1,7100	1,6150	1,4725	1,3300	1,2114	1,1875	1,0450
41 45 (43)	4,8375	4,7300	4,0850	3,4937	2,7146	2,2037	1,9350	1,8275	1,6662	1,5050	1,3708	1,3437	1,1825
46 50 (48)	5,4000	5,2800	4,5600	3,9000	3,0302	2,4600	2,1600	2,0400	1,8600	1,6800	1,5302	1,5000	1,3200
51 60 (55)	6,1875	6,0500	5,2250	4,4687	3,4721	2,8187	2,4750	2,3375	2,1312	1,9250	1,7534	1,7187	1,5125
61 70 (65)	7,3125	7,1500	6,1750	5,2812	4,1034	3,3312	2,9250	2,7625	2,5187	2,2750	2,0722	2,0312	1,7875
71 80 (75)	8,4375	8,2500	7,1250	6,0937	4,7347	3,8437	3,3750	3,1875	2,9062	2,6250	2,3910	2,3437	2,0625
81 90 (85)	9,5625	9,3500	8,0750	6,9062	5,3660	4,3562	3,8250	3,6125	3,2937	2,9750	2,7098	2,6562	2,3375
91 100 (95)	10,6875	10,4500	9,0250	7,7187	5,9973	4,8687	4,2750	4,0375	3,6812	3,3250	3,0286	2,9687	2,6125
101 110 (105)	11,8125	11,5500	9,9750	8,5312	6,6286	5,3812	4,7250	4,4625	4,0687	3,6750	3,3474	3,2812	2,8875
111 120 (115)	12,9375	12,6500	10,9250	9,3437	7,2599	5,8937	5,1750	4,8875	4,4562	4,0250	3,6662	3,5937	3,1625
121 130 (125)	14,0625	13,7500	11,8750	10,1562	7,8912	6,4062	5,6250	5,3125	4,8437	4,3750	3,9850	3,9062	3,4375
131 140 (135)	15,1875	14,8500	12,8250	10,9687	8,5225	6,9187	6,0750	5,7375	5,2312	4,7250	4,3038	4,2187	3,7125
141 150 (145)	16,3125	15,9500	13,7750	11,7812	9,1538	7,4312	6,5250	6,1625	5,6187	5,0750	4,6226	4,5312	3,9875
151 160 (155)	17,4375	17,0500	14,7250	12,5937	9,7851	7,9437	6,9750	6,5875	6,0062	5,4250	4,9414	4,8437	4,2625
161 170 (165)	18,5625	18,1500	15,6750	13,4062	10,4164	8,4562	7,4250	7,0125	6,3937	5,7750	5,2602	5,1562	4,5375
171 180 (175)	19,6875	19,2500	16,6250	14,2187	11,0477	8,9687	7,8750	7,4375	6,7812	6,1250	5,5790	5,4687	4,8125
181 190 (185)	20,8125	20,3500	17,5750	15,0312	11,6790	9,4812	8,3250	7,8625	7,1687	6,4750	5,8978	5,7812	5,0875
191 200 (195)	21,9375	21,4500	18,5250	15,8437	12,3103	9,9937	8,7750	8,2875	7,5562	6,8250	6,2166	6,0937	5,3625
201 210 (205)	23,0625	22,5500	19,4750	16,6562	12,9416	10,5062	9,2250	8,7125	7,9437	7,1750	6,5354	6,4062	5,6375
211 220 (215)	24,1875	23,6500	20,4250	17,4687	13,5729	11,0187	9,6750	9,1375	8,3312	7,5250	6,8542	6,7187	5,9125
221 230 (225)	25,3125	24,7500	21,3750	18,2812	14,2042	11,5312	10,1250	9,5625	8,7187	7,8750	7,1730	7,0312	6,1875
231 240 (235)	26,4375	25,8500	22,3250	19,0937	14,8355	12,0437	10,5750	9,9875	9,1062	8,2250	7,4918	7,3437	6,4625
241 250 (245)	27,5625	26,9500	23,2750	19,9062	15,4668	12,5562	11,0250	10,4125	9,4937	8,5750	7,8106	7,6562	6,7375
251 260 (255)	28,6875	28,0500	24,2250	20,7187	16,0981	13,0687	11,4750	10,8375	9,8812	8,9250	8,1294	7,9687	7,0125
261 270 (265)	29,8125	29,1500	25,1750	21,5312	16,7294	13,5812	11,9250	11,2625	10,2687	9,2750	8,4482	8,2812	7,2875

Tarif normal :

— pour les marchandises de la classe	I	(Barème 1)
» » » »	II	(» 2)
» » » »	III	(» 3)
» » » »	IV	(» 4)
» » » »	V	(» 5)
» » » »	VI	(» 8)

Tarifs d'exception :

— pour les marchandises de la classe V :		
V a — Gypse, plâtre (N° 325)		(Barème 6)
V b — Ciment (N° 1.076)		(» 7)
V c — Pierres (N° 925, 928, 930, 934, 935, 939, 940, 943, 949)		
Pierres pour béton, pierres de bordure, de toiture (comprises dans N° 85)	}	(Barème 11)
Briques à four, pavés, briques lorsque ces matériaux sont fabriqués en argile (compris dans les N° 1.000 et 1.009)		
Clinkers de ciment (N° 1.077)		
Poudre de brique (comprise dans N° 993)		
— pour les marchandises de la classe VI :		
VI a — Combustibles minéraux solides (N° 525-534)		
VI b — Argiles (N° 995)		(Barème 9)
VI c — Laitiers et scories (N° 880-884)		
VI d — Bims (N° 90)	}	(Barème 10)
VI e — Plâtre de décombres (N° 941)		
VI f — Sel (N° 716)		
VI g — Terres, graviers, sables (N° 226, 227, 355)	}	(Barème 12)
VI h — Minerais et résidus (N° 230-240)		
VI i — Engrais (N° 478, 479)		
VI j — Ferrailles (N° 176, 177)		
VI k — Gravillons et matériaux d'empierrement (N° 86, 941)		
VI l — Bois de mines (N° 404)		(Barème 13)

ANNEXE 3 a

PEAGES PASSAGERS

TABLEAU DES PRIX EN PFENNIGS

établi conformément à l'article 22 c) de la Convention Internationale du 27.10.1956 et applicable par décision de la Commission de la Moselle du 13 mars 1964, à partir du 1^{er} juin 1964 à 0 heure

a) bateaux à passagers

Nombre maximum de passagers autorisé		Service non régulier Pf/km	Service régulier Pf/km
jusqu'à	50 personnes	7	6
»	100 »	14	12
»	150 »	21	18
»	200 »	28	24
»	250 »	35	30
»	300 »	42	36
»	400 »	56	48
»	500 »	70	60
»	750 »	105	90
»	1.000 »	140	120
»	1.500 »	210	180
»	2.000 »	280	240
»	2.500 »	350	300
»	3.000 »	420	360
plus de	3.000 »	490	420

b) bateaux-hôtels

Nombre de lits		Service non régulier Pf/km	Service régulier Pf/km
jusqu'à	25	35	30
»	50	70	60
»	100	140	120
»	150	210	180
»	200	280	240
»	250	350	300
»	300	420	360
»	400	560	480
plus de	400	700	600

ANNEXE 3 b

PEAGES PASSAGERS

TABLEAU DES PRIX EN CENTIMES FRANÇAIS

établi par conversion du tableau des prix en Pfennigs à la parité 100DM =123,4265 F et applicable à partir du 1^{er} juin 1964 à 0 heure

a) bateaux à passagers

Nombre maximum de passagers autorisé		Service non régulier cts/km	Service régulier cts/km
jusqu'à	50 personnes	8,64	7,41
»	100 »	17,28	14,81
»	150 »	25,92	22,22
»	200 »	34,56	29,62
»	250 »	43,20	37,03
»	300 »	51,84	44,43
»	400 »	69,12	59,24
»	500 »	86,40	74,06
»	750 »	129,60	111,08
»	1.000 »	172,80	148,41
»	1.500 »	259,20	222,17
»	2.000 »	345,60	296,22
»	2.500 »	431,99	370,28
»	3.000 »	518,39	444,34
plus de	3.000 »	604,79	518,39

b) bateaux-hôtels

Nombre de lits		Service non régulier cts/km	Service régulier cts/km
jusqu'à	25	43,20	37,03
»	50	86,40	74,06
»	100	172,80	148,11
»	150	259,20	222,17
»	200	345,60	296,22
»	250	432,—	370,28
»	300	518,40	444,34
»	400	691,20	592,45
plus de	400	864,—	740,56

ANNEXE 3 c

PEAGES PASSAGERS

TABLEAU DES PRIX EN FRANCS LUXEMBOURGEOIS

établi par conversion du tableau des prix en Pfennigs à la parité 100 DM = 1.250 F.L. et applicable à partir du 1^{er} juin 1964 à 0 heure

a) bateaux à passagers

Nombre maximum de passagers autorisé		Service non régulier fr. lux./km	Service régulier fr. lux./km
jusqu'à	50 personnes	0,875	0,750
»	100 »	1,750	1,500
»	150 »	2,625	2,250
»	200 »	3,500	3,000
»	250 »	4,375	3,750
»	300 »	5,250	4,500
»	400 »	7,000	6,000
»	500 »	8,750	7,500
»	750 »	13,125	11,250
»	1.000 »	17,500	15,000
»	1.500 »	26,250	22,500
»	2.000 »	35,000	30,000
»	2.500 »	43,750	37,500
»	3.000 »	52,500	45,000
plus de	3.000 »	61,250	52,500

b) bateaux-hôtels

Nombre de lits		Service non régulier fr. lux./km	Service régulier fr. lux./km
jusqu'à	25	4,375	3,750
»	50	8,750	7,500
»	100	17,500	15,000
»	150	26,250	22,500
»	200	35,000	30,000
»	250	43,750	37,500
»	300	52,500	45,000
»	400	70,000	60,000
plus de	400	87,500	75,000

ANNEXE 4 a

DROITS D'ECLUSAGE (en DM)

applicables en vertu de la Décision de la Commission de la Moselle du 13 mars 1964 à partir du 1^{er} juin 1964 à 0 heure

Par unité et pour chaque passage dans une écluse de navigation :	
— Menues embarcations, à l'exception des bateaux de sport :	4,— DM
— Bateaux de plaisance :	
<i>a)</i> embarcations à pagaie, à rames, à voile, à moteur auxiliaire de puissance inférieure ou égale à 5 CV	1,— DM
<i>b)</i> embarcations à moteur	4,— DM
Minimum par éclusage	10,— DM
— Autres embarcations de tonnage supérieur à 15 t. et corps flottants ne servant ni au transport de marchandises ni au transport de passagers :	
Surface portante jusqu'à 400 m ²	4,— DM
» » » » 600 m ²	6,— DM
» » supérieure à 600 m ²	8,— DM

ANNEXE 4 b

DROITS D'ECLUSAGE (en francs français)

fixés par conversion des droits en DM à la parité 100 DM = 123,4265 F et applicables à partir du 1^{er} juin 1964 à 0 heure

Par unité et pour chaque passage dans une écluse de navigation :	
— Menues embarcations, à l'exception des bateaux de sport :	4,90 F
— Bateaux de plaisance :	
<i>a)</i> embarcations à pagaie, à rames, à voile, à moteur auxiliaire de puissance inférieure ou égale à 5 CV	1,20 F
<i>b)</i> embarcations à moteur	4,90 F
Minimum par éclusage	12,30 F
— Autres embarcations de tonnage supérieur à 15 t. et corps flottants ne servant ni au transport de marchandises ni au transport de passagers :	
Surface portante jusqu'à 400 m ²	4,90 F
» » » » 600 m ²	7,40 F
» » supérieure à 600 m ²	9,80 F

ANNEXE 4 c

DROITS D'ECLUSAGE (en francs luxembourgeois)

fixés par conversion des droits en DM à la parité 100DM = 1.250 frs. lux. et applicables à partir du 1^{er} juin 1964 à 0 heure

Par unité et pour chaque passage dans une écluse de navigation :			
— Menues embarcations, à l'exception des bateaux de sport :			50 F.L
— Bateaux de plaisance :			
a) embarcations à pagaie, à rames, à voile, à moteur auxiliaire de puissance inférieure ou égale à 5 CV			12 F.L
b) embarcations à moteur			50 F.L
Minimum par éclusage			125 F.L
— Autres embarcations de tonnage supérieur à 15 t. et corps flottants ne servant ni au transport de marchandises ni au transport de passagers :			
Surface portante jusqu'à	400 m ²		50 F.L
» » »	600 m ²		75 F.L
» » supérieure à	600 m ²		100 F.L

Arrêté grand-ducal du 1^{er} juin 1964 portant publication du règlement d'application du tarif des péages sur la Moselle entre Thionville et Coblenze, approuvé par la Commission de la Moselle à Trèves, le 5 mai 1964.

Nous CHARLOTTE, par la grâce de Dieu, Grande-Duchesse de Luxembourg, Duchesse de Nassau, etc., etc., etc. ;

Vu la Convention entre le Grand-Duché de Luxembourg, la République Fédérale d'Allemagne et la République française au sujet de la canalisation de la Moselle, signée à Luxembourg, le 27 octobre 1956 et approuvée par la loi du 27 décembre 1956 ;

Vu l'article 40 de cette Convention ;

Vu le tarif des péages sur la Moselle adopté par la Commission de la Moselle le 13 mars 1964 ;

Vu la décision de la Commission de la Moselle du 5 mai 1964, approuvant le règlement d'application du tarif des péages sur la Moselle entre Thionville et Coblenze ;

Vu l'article 27 de la loi du 8 février 1961 portant organisation du Conseil d'Etat et considérant qu'il y a urgence ;

Sur le rapport de Notre Ministre des Affaires Etrangères et de Notre Ministre des Transports, et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Avons arrêté et arrêtons :

Art. 1^{er}. Le règlement d'application du tarif des péages sur la Moselle entre Thionville et Coblenze, approuvé par la Commission de la Moselle à Trèves, le 5 mai 1964, sera publié au Mémorial pour produire ses effets.

Art. 2. Le règlement d'application visé à l'article premier entre en vigueur le 1^{er} juin 1964.

Art. 3. Notre Ministre des Affaires Etrangères et Notre Ministre des Transports sont chargés de l'exécution du présent arrêté.

Le Ministre des Affaires Etrangères,

Eugène Schaus

Le Ministre des Transports a.i.,

Pierre Werner

Palais de Luxembourg, le 1^{er} juin 1964

Pour la Grande-Duchesse :

Son Lieutenant-Représentant

Jean

Grand-Duc héritier

**Règlement d'application du tarif des péages sur la Moselle
entre Thionville et Coblenze.**

S O M M A I R E

	page
§ 1 Paiement des péages	1289
§ 2 Documents à produire pour la perception des péages	1290
§ 3 Examen de la déclaration	1290
§ 4 Détermination du poids de la cargaison dans des cas particuliers	1290
§ 5 Contestations sur le poids de la cargaison	1291
§ 6 Classement des marchandises	1291
§ 7 Titre de passage ou laissez-passer provisoire	1291
§ 8 Titre de passage	1292
§ 9 Laissez-passer provisoire	1292
§ 10 Droits d'éclusage	1292
§ 11 Exemptions	1292
§ 12 Rectification du montant des péages et des droits d'éclusage	1292
§ 13 Surveillance et contrôle	1293
§ 14 Dispositions finales	1293

Annexes

Imprimé modèle 1	Déclaration pour la perception des péages sur la Moselle
» modèle 2	Titre de passage pour la circulation sur la Moselle
» modèle 3	Titre de passage provisoire
» modèle 4	Autorisation de prélèvement des droits de péage dus pour la navigation sur la Moselle
» modèle 5	Attestation des chargements et déchargements effectués sur la Moselle
» modèle 6	Attestation de préchargement de marchandises circulant sur la Moselle
» modèle 7	Quittance

§ 1. — Paiement des péages

1. Le franchissement des écluses de la Moselle est subordonné au paiement des péages prévus au «Tarif des péages sur la Moselle entre Thionville (Diedenhofen) et Koblenz (Coblence)».

2. Les péages sont dus par le transporteur. Ils sont exigibles lors du franchissement de la première écluse rencontrée entre Koenigsmacker (Koenigsmachern) et Koblenz (Coblence) et payables, suivant les modalités fixées par l'Etat qui perçoit les péages, par le débit d'un compte ou comptant à un bureau de perception.

3. Des bureaux de perception des péages sont installés à toutes les écluses et comprennent des bureaux de perception principaux et des bureaux de perception auxiliaires.

Les bureaux établis aux écluses de
 Koenigsmacker (Koenigsmachern)
 Apach
 Grevenmacher
 Trier (Trèves)
 Koblenz (Coblence)

sont des bureaux de perception principaux.

Aux autres écluses, les bureaux sont des bureaux de perception auxiliaires,

§ 2. — Documents à produire pour la perception des péages

1. Les conducteurs de bateaux à marchandises, de bateaux à passagers et de bateaux-hôtels sont tenus de présenter au premier bureau de perception rencontré une déclaration établie suivant le modèle 1 et signée par eux.

Une déclaration est requise pour chaque élément d'un convoi, à l'exception des pousseurs et des remorqueurs.

Les marchandises visées aux numéros 28 et 29 du Tarif doivent figurer comme telles dans la déclaration.

Les marchandises emballées sont déclarées pour leur poids brut. Par contre, ne doit pas être compris dans le poids de la marchandise celui des récipients fixés à demeure sur le bateau.

2. Pour les bateaux à marchandises sans cargaison ainsi que pour les bateaux à passagers et les bateaux-hôtels sans passagers à bord, la déclaration doit comporter, selon le cas, la mention «vide» ou «sans passagers».

3. A l'appui des indications fournies dans la déclaration, doivent être présentés :

a) les lettres de voiture, ou les copies signées du connaissement, ou les certificats des administrations portuaires, ou les attestations de pesage, ou tous autres documents accompagnant obligatoirement la marchandise transportée ; en plus, dans le cas de chargements plombés par la douane, les documents douaniers ;

b) le livret de jaugeage pour les bateaux jaugés, ou le certificat de mensuration pour les bateaux mesurés d'après la capacité nette, ou le certificat ou le permis de navigation pour les bateaux à passagers et les bateaux-hôtels.

Les pièces justificatives visées en *a)*, à l'exception des documents douaniers, sont revêtus du cachet du bureau de perception. Toutes les pièces justificatives sont rendues aux intéressés.

4. Quand les péages sont payés par le débit d'un compte, le conducteur doit remettre au bureau de perception, en échange de chaque titre de passage délivré, une « Autorisation de prélèvement » signée par le débiteur des péages (modèle 4).

5. Pour bénéficier du forfait visé au numéro 32 b du Tarif, les conducteurs de bateaux de ravitaillement doivent présenter au bureau de perception un certificat établi par l'administration compétente.

6. Les exemptions de péage visées aux numéros 24 et 27 du Tarif doivent être justifiées par la présentation d'un certificat de circulation.

§ 3. — Examen de la déclaration

1. Toutes les indications contenues dans la déclaration sont vérifiées.

2. Si ces indications diffèrent de celles des pièces justificatives visées au § 2, le conducteur du bateau est tenu d'établir une nouvelle déclaration en concordance avec la réalité.

3. En l'absence de pièces justificatives, le poids du chargement est déterminé suivant les règles prévues aux §§ 4 et 5 et les marchandises sont classées conformément au § 6. Il en est de même si les pièces justificatives ne font pas apparaître clairement la nature et le poids de la cargaison et si l'on peut, de ce fait, supposer que les indications contenues dans la déclaration ou figurant dans les pièces justificatives et documents visés au § 2 ne sont pas exactes.

§ 4. — Détermination du poids de la cargaison dans des cas particuliers

1. Pour les bois transportés sans indication de poids, ce dernier est déterminé comme suit :

<i>a)</i> bois lourds :	1 m ³ plein	900 kg
	1 stère	600 kg
	1 cord canadien	2.300 kg
	1 fathom	3.700 kg
	1 standard	3.600 kg

Sont considérés comme bois lourds : poirier d'Afrique, érable, bongossi, bruyère, hêtre, chêne, ébène, frêne, tremble, charme, hickory, kambala, noyer, palissandre, pitchpin, pock, hêtre rouge, sapolimahagony, teak, orme et zebrano.

Toutes les autres catégories de bois sont classées parmi les bois légers (cf. alinéa b).

b) bois légers :	1 m ³ plein	700 kg
	1 stère	450 kg
	1 cord canadien	1.700 kg
	1 fathom	2.800 kg
	1 standard	2.600 kg

2. En cas de non-présentation d'un livret de jaugeage ou d'un certificat donnant la capacité en m³ du bateau, le poids de la cargaison est évalué d'après les échelles de jauge.

3. Quand, dans le cas de bateaux non jaugés et de bateaux dont la capacité nette en m³ n'est pas connue, le poids du chargement indiqué dans la déclaration n'est pas justifié, ou si l'on peut supposer que les indications contenues dans la déclaration ne sont pas exactes, le poids de la marchandise embarquée s'établit par évaluation.

§ 5. — Contestations sur le poids de la cargaison

1. Si le poids du chargement indiqué dans la déclaration diffère de celui établi par la vérification suivant la jauge, les péages sont calculés d'après le poids suivant la jauge, déduction faite du poids de l'avitaillement et du ravitaillement dans la mesure où la jauge n'en tient pas compte. L'enfoncement est déterminé par la lecture des échelles de jauge ou par la mesure de la partie non mouillée de l'échelle et la déduction de la valeur ainsi obtenue de celle du plus grand enfoncement indiquée dans le certificat de jaugeage (livret de jaugeage).

En cas d'enfoncement inégal, on retient celui qui résulte de la moyenne des chiffres indiqués par toutes les échelles de jauge (échelles de tirant d'eau). Si l'enfoncement se situe entre deux échelons indiqués dans le certificat de jaugeage, on adopte une valeur moyenne.

2. Toutefois, si le poids de la cargaison établi par la vérification suivant la jauge ne dépasse pas de plus de 2% (ou de 4% s'ils s'agit de gravier ou de sable) celui indiqué par le conducteur, les péages sont calculés d'après le poids mentionné dans la déclaration. Dans le cas contraire, ils sont calculés d'après le poids résultant de la vérification.

3. Les chargements en provenance de plusieurs lieux de chargement et/ou à destination de plusieurs lieux de déchargement (envois groupés) sont soumis, pour le poids excédentaire constaté, au paiement de péages calculés sur la base du plus long trajet à parcourir dans la zone d'application du Tarif et sur la base du barème au taux le plus élevé applicable aux marchandises du chargement.

§ 6. — Classement des marchandises

1. Les marchandises énumérées dans la déclaration sont classées conformément au numéro 6 du Tarif des péages.

2. En l'absence des pièces justificatives prescrites, ou si la marchandise ne s'y trouve pas désignée de manière assez précise pour que la déclaration ne laisse subsister aucun doute sur la nature du chargement celle-ci est déterminée à vue et la marchandise est classée en conséquence.

Si ce n'est pas possible, elle est mise en classe I. Cette mise en classe I est provisoire si elle provient du fait que la marchandise ne figure pas dans la nomenclature.

3. Le montant du péage à acquitter est calculé séparément pour chaque lot de marchandises conformément au barème (cf. annexe 2 du Tarif) en arrondissant le poids à la tonne voisine, la demi-tonne étant arrondie à la tonne supérieure.

4. Dans le cas de chargement mixte, l'excédent de poids résultant soit d'une absence de déclaration soit d'une déclaration inexacte est mis dans la classe I.

§ 7. — Titre de passage ou laissez-passer provisoire

1. Les conducteurs de bateaux soumis au droit de péage sont tenus de se procurer au premier bureau de perception rencontré :

- un « Titre de passage » (modèle 2) si le bureau de perception est un bureau principal, ainsi que pour les voyages qui ne comportent pas de passage à un bureau de perception principal,

- un « Laissez-passer provisoire » (modèle 3) dans tous les autres cas.
- 2. Pour les convois, il est requis un titre de passage ou un laissez-passer provisoire par élément chargé, sauf dans le cas d'un convoi dont toutes les unités sont chargées de la même marchandise, de même origine, de même destination et pour lesquels les péages sont dus par le même débiteur.
- 3. Les bateaux à passagers et bateaux-hôtels sans voyageurs, de même que les bateaux à marchandises sans cargaison n'ont besoin d'aucun laissez-passer spécial. La déclaration modèle 1 visée par le bureau de perception de la première écluse rencontrée sert de laissez-passer.

§ 8. — Titre de passage

- 1. Le titre de passage est établi par décalque en trois exemplaires. L'exemplaire C est remis au conducteur du bateau qui doit le présenter à chaque écluse. Un cachet de contrôle est apposé à la dernière écluse rencontrée.
- 2. Si le transporteur effectue le paiement par le débit d'un compte, les indications portées sur le titre de passage comprennent seulement les indications nécessaires pour l'identification du transport.
- Les péages sont alors décomptés, a posteriori, par les services spécialisés des administrations sur les exemplaires A et B des titres de passage.
- 3. Si les péages sont payés comptant, le décompte en est fait sur le titre de passage même, l'exemplaire C tenant lieu de quittance.
- 4. L'exemplaire B est destiné à la Société Internationale de la Moselle.
- 5. Si des modifications de distance ou de chargement interviennent au cours du voyage après remise de la déclaration qui sert à l'établissement du titre de passage, le conducteur doit le signaler en produisant une « Attestation de déchargement et de chargement » (modèle 5) au prochain bureau de perception, lequel établit, le cas échéant, un titre de passage complémentaire. Les modifications entraînant une réduction des péages donnent lieu à un remboursement du trop-perçu sur demande du transporteur (cf. § 12).
- 6. Pour les bateaux à marchandises exemptés du droit de péage, les motifs de l'exemption sont indiqués sur le titre de passage.

§ 9. — Laissez-passer provisoire

- 1. Le laissez-passer provisoire est établi par décalque en deux exemplaires. Le conducteur reçoit l'exemplaire B à titre de laissez-passer pour le voyage.
- 2. Le laissez-passer provisoire permet au conducteur d'aller jusqu'au prochain bureau de perception principal sans versement préalable du montant du péage et sans présentation d'une autorisation de prélèvement en compte. Au prochain bureau de perception principal, il est procédé, sur présentation du laissez-passer provisoire, comme il est indiqué au § 8.

§ 10. — Droits d'éclusage

- 1. Les droits d'éclusage doivent être payés d'avance et comptant, pour une ou plusieurs écluses d'un même secteur national, contre remise d'un reçu (modèle 7).
- 2. Pour le calcul en m² de la surface portante des embarcations et corps flottants on multiplie la longueur maxima par la largeur maxima.

§ 11. — Exemptions

- 1. Les conducteurs de bateaux qui demandent une exemption de péage et de droits d'éclusage doivent présenter une attestation de l'autorité compétente qui justifie cette exemption. Cette attestation peut ne pas être exigée lorsque l'exemption résulte du type de bateau.
- 2. Les exemptions de péage visées aux numéros 28 et 29 du Tarif ne sont accordées qu'à condition que les marchandises en cause aient été par avance déclarées comme telles et que, lors de leur retour, soit remis un certificat conforme au modèle 6.

§ 12. — Rectification du montant des péages et des droits d'éclusage

- 1. Si le montant dû à titre de péage ou de droit d'éclusage doit être rectifié, le montant payé en trop est

remboursé, le montant payé en moins réclamé à l'intéressé.

Les différences inférieures à 5,—DM ou 6 francs français ou 60 francs luxembourgeois par titre de passage ne pourront être ni remboursées ni réclamées.

2. Les demandes de remboursement doivent être présentées dans un délai de 3 mois à compter de la date d'établissement du premier titre de passage, accompagnées des pièces suivantes :

a) exemplaire C du titre de passage muni du cachet du bureau de perception de la dernière écluse traversée dans la zone d'application du Tarif ;

b) certificats relatifs à la cargaison (v. § 2, 3a) ;

c) attestation de l'administration compétente (modèle 5) en cas de modification de la cargaison.

Pour la présentation des pièces justificatives, l'administration compétente peut accorder un délai supplémentaire de trois mois.

3. Les demandes de remboursement sont adressées aux services compétents de l'Etat sur le territoire duquel le titre de passage a été établi.

Sont compétents :

— pour la République Fédérale d'Allemagne : la Wasser- und Schifffahrtsdirektion de Mayence

— Pour la République Française : l'Office National de la Navigation

— pour le Grand-Duché de Luxembourg : Le Ministère des Transports — Service de la Navigation

4. Des perceptions supplémentaires ne peuvent être demandées que par l'administration compétente qui a fait le décompte des péages ou des droits d'éclusage.

§ 13. — Surveillance et contrôle

Pour assurer une application correcte du Tarif, tous les bateaux — à l'exception de ceux visés au numéro 25 du Tarif — sont soumis au contrôle des agents des services de navigation des Etats contractants.

§ 14. — Dispositions finales

Conformément à l'art. 12 du Tarif des péages, le présent règlement entre en vigueur, en même temps que le Tarif des péages, le 1^{er} juin 1964.

ABGABENERKLÄRUNG
für die Fahrt auf der Mosel

DECLARATION
pour la perception des péages sur la Moselle

Für den damit
zu verbindenden
Fahrschein Nr.
à joindre au titre
de passage No
vom 19 ..
du

Für das Schiff
pour le bateau
(Art und Name / type et devise)

(Flagge / pavillon)

Länge m
longueur

Breite m
largueur

Tragfähigkeit t
port en lourd

Größter Tiefgang cm
enfoncement maximum

Leertiefgang cm
enfoncement à vide

Bei Fahrgastschiffen Angabe der höchstzulässigen Fahrgastzahl
pour les bateaux à passagers indiquer le nombre maximum de places autorisé

Personen
personnes

Bei Fahrgastkabinenschiffen Angabe der vorhandenen Bettplätze
pour les bateaux-hôtels indiquer le nombre de lits pour passagers

Schiffsführer
conducteur

Schiffseigner
propriétaire

Frachtführer
transporteur

Ladung

Chargement

Lfd. Nr. N° d'ordre	Ladestelle lieu de chargement	Löschstelle lieu de déchargement	Güterart nature de la marchandise	Nr. des Güter- Verzeichnisses N° de la nomenclature	Gütermenge in t poids en tonnes
1	2	3	4	5	6
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					

maßgebliche Eintauchung cm
enfoncement correspondant au chargement

Gesamtgewicht
poids total

den 19 ..
le

Unterschrift des Schiffsführers
signature du conducteur

FAHRSCHEIN
für die Fahrt auf der Mosel

TITRE DE PASSAGE
pour la circulation sur la Moselle

 Nr.
N° **L**

 für das Schiff / pour le bateau
(Art und Name / type et devise) / (Flagge / pavillon)

 Länge m Breite m Tragfähigkeit t Größter Tiefgang cm Leertiefgang cm
longueur m largeur m port en lourd t enfoncement maximum cm enfoncement à vide cm

 Bei Fahrgastschiffen Angabe der höchstzulässigen Fahrgastzahl Personen Bei Fahrgastkabinenschiffen Angabe der vorhandenen Bettplätze
pour les bateaux à passagers indiquer le nombre maximum de places autorisé personnes pour les bateaux-hôtels indiquer le nombre de lits pour passagers

 Schiffsführer Schiffseigner Frachtführer
conducteur propriétaire transporteur

Lfd. Nr. N° d'ordre	La destelle lieu de chargement	Löschatelle Lieu de déchargement	Güterart nature de la marchandise	Nr. des Güterverz. N° de la nomenclat.	Güterklasse Classe des march.	Bareme Nr. N° du barème	Entfernung distance		Gütermenge t	Satz nach Bareme	Betrag montants
1	2	3	4	5	6	7	tats. km réelle 8a	Tarif-km tarifaire 8b	Poids en t 9	péage par t. 10	frs. luxembourgeois 11
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											

 Vorgelegte Ladepapiere maßgebliche Eintauchung Gesamtbetrag
Pièces justificatives produites enfoncement correspondant au chargement montant total

 den 19
(Hebestelle / bureau de perception) le * bar (Kassenbuch Seite Nr.)
* comptant (livre de caisse p. n°)

 Unterschrift des Erhebers Zahlung * von
signature du préposé paiement par

 * Nichtzutreffendes streichen / rayer la mention inutile über die Bank
banque

1295

Vorläufiger Fahrtausweis
Laissez-passer provisoire

Nr
L
 N°

für das Schiff /
 pour le bateau (Art und Name / Type et devise) (Flagge / pavillon)

von : bis zur Haupthebestelle :
 naviguant de : jusqu'au bureau principal de :

Schiffsführer : Schiffseigner :
 conducteur : propriétaire :

Frachtführer : Gewicht de Ladung : t
 transporteur : poids de la cargaison :

Art der Ladung :
 nature du chargement :

.....

Dieser vorläufige Fahrtausweis ist gegen Entrichtung der tarifmäßigen Abgaben bei der obengenannten Haupthebestelle gegen einen Fahrschein einzutauschen.

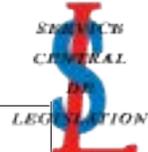
Le présent titre de passage provisoire est à échanger contre un titre définitif au bureau de perception principal sus-indiqué après paiement des droits de péage prévus au barème.

.....den 19Unterschrift
 le Signature

ersetzt durch Fahrschein Nr
 échangé contre le titre de passage N°

der Haupthebestelle
 délivré par le bureau de perception principal de

vom le
 le



**Ermächtigung zur Inanspruchnahme
des Stundungskontos für Moselschiffahrtabgaben**

**Autorisation de prélèvement
des droits de péage dus pour la navigation sur la Moselle**

Die Schiffahrtabgaben für die Ladung t.
Le montant des péages relatifs au chargement de

Güterart
nature de la marchandise

.....
.....

des Schiffes /
du bateau (Art und Name / type et devise) (Flagge / pavillon)

mit dem Schiffsführer
conduit par (Name und Wohnort / nom et adresse)

für die Fahrt von bis
pour le voyage de à

werden für
sera réglé pour (Name und Wohnort / nom et adresse)

durch die Bank Konto-Nr
par la banque N° de compte

nach den festgelegten Stundungsbedingungen entrichtet
suivant les conditions de paiement par compte

..... den 19.....
le
(Unterschrift und Firmenstempel / Signature et cachet)

.....

**Bescheinigung über erfolgte
Aus- und Einladungen an der Mosel**

**Attestation des chargements
et déchargements effectués sur la Moselle**

Es wird bescheinigt, daß aus dem* / in das* Schiff / Il est certifié que du* / dans* le bateau

...../.....
(Art und Name — Type et devise) Flagge (pavillon)

des Schiffsführers :
conduit par : (Name und Wohnort — Nom et adresse)

folgende Güter — les marchandises suivantes :

Güterart nature de la marchandise	Gewicht Poids en t	Güterart nature de la marchandise	Gewicht Poids en t

hier ausgeladen* / eingeladen* wurden / ont été déchargées* / chargées* ici

Vergl. hierzu Fahrschein Nr..... der Hebestelle..... vom.....196...

Voir le titre de passage N°.....délivré par le bureau de.....le196...

..... den 196...
le

(Stempel — Cachet) Zuständige Behörde — Administration compétente
(Unterschrift — Signature)

* Nichtzutreffendes streichen / barrer les mentions inutiles

Bescheinigung über Vorladegut auf der Mosel

**Attestation de préchargement
de marchandises circulant sur la Moselle**

Es wird bescheinigt, daß in dem Schifff
Il est certifié que dans le bateau (Art und Name / type et devise)

des Schiffsführers
conduit par

die in dem Fahrschein vom 196...
les marchandises désignées dans le titre de passage du

der Hebestelle
délivré par le bureau de perception de

bezeichnete Ladung, und zwar :
à savoir

Güterart nature de la marchandise	Gewicht poids en t.	Güterart nature de la marchandise	Gewicht poids en t.
.....
.....
.....
.....
.....
.....

unverändert an Bord geblieben ist / sont restées à bord sans changement.

Nachgeprüft :

Vérfifié :

(Stempel der Hebestelle)

(Cachet du bureau de perception)

(Datum / date) (Unterschrift / signature)

.....den.....19.....
le...

Zuständige Behörde

administration compétente

(Unterschrift / signature)

Livre de caisse, page.....n°.....

Quittance N° L 000000

Reçu de
(nom et adresse)

pour le bateau surface portante m²
(type et devise) (pour bateaux visés au n° 20 du Tarif)

à titre de **droits d'éclusage** sur la Moselle

à / aux l'ouvrage(s) de

la somme de Francs luxembourgeois

(en lettres)

soit Fr. lux. par éclusage, conformément au N° du Tarif

..... le 19.....
(Bureau de perception)

Cachet du bureau de perception

(Signature du préposé)