

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

### MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

Décret n° 2013-251 du 25 mars 2013 relatif à certaines dispositions de la partie réglementaire du code des transports (Décrets en Conseil d'Etat et en conseil des ministres)

NOR : DEVK1221262D

**Publics concernés :** professionnels de la navigation intérieure et du transport fluvial, préfets de département, préfet de la région Nord - Pas-de-Calais.

**Objet :** dispositions réglementaires de la quatrième partie du code des transports, relative à la navigation intérieure et au transport fluvial, relevant d'un décret en Conseil d'Etat délibéré en conseil des ministres.

**Entrée en vigueur :** le décret entre en vigueur le lendemain de sa publication. Toutefois, jusqu'au 30 décembre 2013, il pourra être délivré, pour certains bateaux à passagers, un titre de navigation selon les règles techniques nationales antérieurement applicables, dont la durée de validité est limitée à deux ans. A compter de cette date, ces titres seront délivrés conformément aux prescriptions techniques issues du droit de l'Union européenne.

**Notice :** le décret codifie dans la quatrième partie du code des transports les dispositions réglementaires applicables en matière de navigation intérieure et de transport fluvial relevant d'un décret en Conseil d'Etat délibéré en conseil des ministres. Elles concernent :

- la désignation du préfet de département dans lequel le service instructeur a son siège comme autorité compétente pour l'immatriculation des bateaux et leur enregistrement ainsi que pour la délivrance des certificats de jaugeage et des titres de navigation, des certificats de capacité, des certificats d'agrément et des documents spécifiques à la navigation sur le Rhin ;
- la désignation du préfet de la région Nord - Pas-de-Calais comme autorité compétente pour accomplir certaines formalités encadrant l'exercice de la profession de transporteur fluvial et de courtier de fret fluvial.

**Références :** le code des transports modifié par le présent décret peut être consulté, dans sa rédaction issue de cette modification, sur le site Légifrance (<http://www.legifrance.gouv.fr>).

Le Président de la République,

Sur le rapport du Premier ministre et de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie,  
Vu le code des transports ;

Vu le décret n° 97-34 du 15 janvier 1997 modifié relatif à la déconcentration des décisions administratives individuelles ;

Vu le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'Etat dans les régions et départements ;

Vu les avis de la Commission supérieure de codification des 6 et 13 décembre 2011 et du 6 mars 2012 ;

Vu l'avis de la Chambre nationale de la batellerie artisanale du 26 avril 2012 ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu ;

Le conseil des ministres entendu,

Décrète :

**Art. 1<sup>er</sup>.** - Les dispositions annexées au présent décret constituent les dispositions de la quatrième partie réglementaire du code des transports relevant d'un décret en Conseil d'Etat délibéré en conseil des ministres.

**Art. 2.** - Les dispositions de la quatrième partie réglementaire du code des transports relevant d'un décret en Conseil d'Etat délibéré en conseil des ministres qui mentionnent, sans les reproduire, des dispositions soit d'autres codes, soit de textes législatifs ou réglementaires, soit de textes de l'Union européenne sont de plein droit modifiées par l'effet des modifications ultérieures de ces dispositions.

**Art. 3.** – Les références à des dispositions abrogées par l'article 4 du présent décret sont remplacées par les références aux dispositions correspondantes du code des transports.

**Art. 4.** – Sont abrogés à compter de l'entrée en vigueur du présent décret :

1° Le décret n° 83-1111 du 19 décembre 1983 déterminant les modalités d'application des dispositions du code du travail dans les entreprises de transport par voie de navigation intérieure et au personnel naviguant de la batellerie fluviale ;

2° Le décret n° 2007-1168 du 2 août 2007 relatif aux titres de navigation des bâtiments et établissements flottants naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures, à l'exception du premier alinéa du II de l'article 57, dont l'abrogation prend effet le 31 décembre 2013.

**Art. 5.** – Le Premier ministre, le ministre de l'intérieur, la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sont responsables, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 25 mars 2013.

FRANÇOIS HOLLANDE

Par le Président de la République :

*Le Premier ministre,*  
JEAN-MARC AYRAULT

*La ministre de l'écologie,  
du développement durable  
et de l'énergie,*  
DELPHINE BATHO

*Le ministre de l'intérieur,*  
MANUEL VALLS

*Le ministre délégué  
auprès de la ministre de l'écologie,  
du développement durable et de l'énergie,  
chargé des transports,  
de la mer et de la pêche,*  
FRÉDÉRIC CUVILLIER

## A N N E X E

### QUATRIÈME PARTIE

#### NAVIGATION INTÉRIEURE ET TRANSPORT FLUVIAL

##### LIVRE I<sup>er</sup>

##### LE BATEAU

**Art. R.\* 4100-1.** – L'autorité compétente pour l'immatriculation des bateaux, leur enregistrement et la délivrance des certificats de jaugeage, selon les procédures prévues par le présent livre, est le préfet du département dans lequel le service instructeur a son siège.

Le nombre, le siège et la compétence territoriale des services instructeurs sont définis par arrêté du ministre chargé des transports.

##### LIVRE II

#### NAVIGATION INTÉRIEURE

**Art. R.\* 4200-1.** – L'autorité compétente définie à l'article R.\* 4100-1 est également compétente pour délivrer :

1° Les titres de navigation conformément au titre II et au règlement de visite des bateaux du Rhin ;

2° Les certificats de capacité pour la conduite des bateaux, à l'exception de ceux concernant les bateaux de plaisance, et les attestations nécessaires pour la conduite au radar et la conduite de passagers conformément au titre III ;

3° Les patentes conformément au règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin ;

4° Les certificats d'agrément pour les bateaux transportant des marchandises dangereuses délivrés conformément à l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit « arrêté TMD ») ;

5° Les carnets de contrôle des huiles usées prévus par le règlement général de police de la navigation intérieure et le règlement de police pour la navigation du Rhin.

#### TITRE IV

### POLICE DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE

#### CHAPITRE I<sup>er</sup>

### Règlements de police

#### Section 1

### Règlement général de police de la navigation intérieure

#### Sous-section 1

#### Dispositions générales

#### Paragraphe 7

#### Transports spéciaux

**Art. R.\* 4241-36.** – L'autorité compétente pour délivrer l'autorisation mentionnée à l'article R. 4241-35 est le préfet du département du lieu d'arrivée du transport.

#### LIVRE IV

### LE TRANSPORT FLUVIAL

#### TITRE II

### ENTREPRISES DE TRANSPORT FLUVIAL

#### CHAPITRE I<sup>er</sup>

### Entreprises de transport fluvial de marchandises

**Art. R.\* 4421-1.** – Le préfet de la région Nord - Pas-de-Calais est l'autorité compétente pour :

1° Délivrer et retirer l'attestation de capacité professionnelle nécessaire pour exercer la profession de transporteur fluvial ;

2° Autoriser la poursuite d'une exploitation dans le cas prévu au troisième alinéa de l'article R. 4421-5.

#### TITRE IV

### COURTIERS DE FRET FLUVIAL

#### CHAPITRE UNIQUE

**Art. R.\* 4441-1.** – Le préfet de la région Nord - Pas-de-Calais est l'autorité compétente pour :

1° Procéder à l'inscription et à la radiation des courtiers de fret fluvial sur un registre qu'il tient à jour et délivrer les certificats d'inscription y afférents ;

2° Délivrer et retirer l'attestation de capacité professionnelle pour exercer la profession de courtier de fret fluvial ;

3° Autoriser la poursuite de l'exploitation dans les conditions énoncées à l'article R. 4441-10 ;

4° Effectuer la notification de toute modification portée au registre des courtiers de fret fluvial, dans les conditions prévues à l'article R. 4441-11.

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

### MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

#### TRANSPORTS, MER ET PÊCHE

**Décret n° 2013-253 du 25 mars 2013 relatif aux dispositions de la quatrième partie réglementaire du code des transports (Décrets en Conseil d'Etat et décrets simples)**

NOR : TRAK1221354D

*Publics concernés* : professionnels de la navigation intérieure et du transport fluvial.

*Objet* : dispositions réglementaires de la quatrième partie du code des transports, relative à la navigation intérieure et au transport fluvial, relevant d'un décret en Conseil d'Etat ou d'un décret simple.

*Entrée en vigueur* : le décret entre en vigueur le lendemain de sa publication.

Entrent toutefois en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 2014 :

- les articles du code des transports, créés par le décret, concernant la police de la navigation intérieure, à l'exception de ceux relatifs :
  - à l'autorisation spéciale de transport requise pour les déplacements de bateaux dont les dimensions ne répondent pas aux caractéristiques d'une section d'eau intérieure ;
  - à l'obligation de communiquer en langue française pour les équipages de bateaux soumis à l'obligation de disposer d'une installation de radiotéléphonie ;
  - à l'obligation de disposer à bord de certains documents et au contrôle soit de la conformité du bateau au titre de navigation, soit de l'absence de danger manifeste pour les personnes à bord, l'environnement ou la navigation ;
- les modifications apportées au code de procédure pénale destinées à rendre applicable le dispositif de l'amende forfaitaire aux infractions des quatre premières classes prévues par le code des transports en matière d'identification du bateau, de règlements de police de la navigation et de règlement de la circulation sur les dépendances du domaine public fluvial.

Les articles du code des transports, créés par le décret, relatifs au conseil d'administration de Voies navigables de France (VNF) entrent en vigueur une fois proclamés les résultats des élections des représentants du personnel au sein du nouveau conseil d'administration organisées au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2014. Jusqu'à la constitution du comité technique unique de Voies navigables de France, la fonction dévolue au secrétaire de la formation représentant les salariés de droit privé est assurée par le secrétaire du comité d'entreprise de Voies navigables de France.

*Notice* : les dispositions de l'annexe au présent décret, qui constituent la quatrième partie relative à la navigation intérieure et au transport fluvial du code des transports relevant d'un décret en Conseil d'Etat ou d'un décret simple, sont regroupées en six livres et concernent :

- les dispositions relatives au bateau, notamment l'identification et le régime de propriété ;
- la réglementation de la navigation intérieure intégrant le nouveau règlement général de police de la navigation intérieure en application des règles harmonisées pour les voies navigables européennes ;
- les dispositions concernant VNF issues de la réforme de cet établissement et celles relatives aux ports fluviaux, notamment le Port autonome de Paris, dont le statut vient d'être modifié ;
- la réglementation du transport fluvial et de la batellerie artisanale ;
- les dispositions spécifiques relatives au personnel des entreprises de la navigation intérieure ;
- les dispositions relatives à l'outre-mer.

Le décret abroge les textes ainsi codifiés dans le code des transports et procède aux mesures de coordination nécessaires.

**Références :** les codes modifiés par le présent décret peuvent être consultés, dans leur rédaction issue de cette modification, sur le site Légifrance (<http://www.legifrance.gouv.fr>).

Le Premier ministre,

Sur le rapport de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie,

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code pénal, notamment son article R. 610-1 ;

Vu le code de procédure pénale ;

Vu le code des transports ;

Vu le code du travail ;

Vu la loi n° 2012-77 du 24 janvier 2012 relative à Voies navigables de France ;

Vu le décret n° 2010-389 du 19 avril 2010 relatif au cabotage dans les transports routiers et fluviaux ;

Vu le décret n° 2012-722 du 9 mai 2012 modifiant le décret n° 60-1441 du 26 décembre 1960 portant statut de Voies navigables de France et fixant les modalités de commissionnement et d'assermentation de ses agents ;

Vu l'avis du comité des finances locales (commission consultative d'évaluation des normes) en date du 3 février 2011 ;

Vu les avis de la Commission supérieure de codification en date des 6 et 13 décembre 2011 et du 6 mars 2012 ;

Vu l'avis de la Chambre nationale de la batellerie artisanale en date du 26 avril 2012 ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décète :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – Les dispositions de l'annexe au présent décret constituent la quatrième partie réglementaire relative à la navigation intérieure et au transport fluvial du code des transports.

Les articles identifiés par un R correspondent aux dispositions relevant d'un décret en Conseil d'Etat ; ceux identifiés par un D correspondent aux dispositions relevant d'un décret simple.

**Art. 2.** – Les dispositions de la quatrième partie réglementaire du code des transports relevant d'un décret en Conseil d'Etat ou d'un décret simple qui mentionnent, sans les reproduire, des dispositions soit d'autres codes, soit de textes législatifs ou réglementaires, soit de textes de l'Union européenne sont de plein droit modifiées par l'effet des modifications ultérieures de ces dispositions.

**Art. 3.** – Les références contenues dans des dispositions de nature réglementaire à des dispositions abrogées par l'article 4 du présent décret sont remplacées par des références aux dispositions correspondantes du code des transports.

**Art. 4.** – I. – Sous réserve des dispositions de l'article 7, sont abrogés à la date d'entrée en vigueur du présent décret :

1° Dans le code du travail, les articles R. 221-18, R. 221-19, R. 221-20, R. 221-21 et R. 221-22 ;

2° Dans le code de l'environnement, les articles R. 214-105-1 à R. 214-105-4 ;

3° Le décret du 3 avril 1919 portant règlement d'administration publique pour l'exécution de la loi du 5 juillet 1917 sur l'immatriculation des bateaux de rivière et l'hypothèque fluviale ;

4° Le décret du 29 mars 1928 relatif au jaugeage des bateaux de navigation intérieure ;

5° Le décret du 26 février 1929 relatif à la clôture des quais et terre-pleins dans les ports de commerce ;

6° Le décret du 6 février 1932 portant règlement général de police des voies de navigation intérieure ;

7° Le décret n° 60-1441 du 26 décembre 1960 portant statut de Voies navigables de France ;

8° Le décret n° 69-112 du 27 janvier 1969 relatif aux droits de port dans les ports du Rhin et de la Moselle ;

9° Le décret n° 69-113 du 27 janvier 1969 fixant le taux de la taxe sur les passagers des bateaux ou des navires de commerce perçue au titre du droit de port dans les ports du Rhin et de la Moselle ;

10° Le décret n° 69-114 du 27 janvier 1969 relatif au droit de port dans les ports fluviaux ouverts au trafic par bâtiments de mer ;

11° Le décret n° 69-115 du 27 janvier 1969 fixant le taux de la taxe sur les passagers de navires de commerce perçue au titre du droit de port dans les ports fluviaux ouverts au trafic par bâtiments de mer ;

12° Le décret n° 69-535 du 21 mai 1969 portant application de la loi n° 68-917 du 24 octobre 1968 relative au port autonome de Paris ;

13° Le décret n° 69-800 du 8 août 1969 relatif aux droits de port institués au profit du port autonome de Paris ;

14° Le décret n° 70-801 du 27 août 1970 fixant les conditions d'inscription et d'apposition de marques extérieures d'identité des bateaux et engins de plaisance circulant sur les eaux intérieures ;

15° Le décret n° 73-151 du 9 février 1973 concernant les contraventions aux règlements applicables aux bateaux, engins et établissements flottants circulant ou stationnant sur les eaux intérieures ;

16° Le décret n° 73-912 du 21 septembre 1973 portant règlement général de police de la navigation intérieure ;

17° Le décret n° 76-359 du 15 avril 1976 relatif aux opérations de jaugeage des bateaux de navigation intérieure ;

18° Le décret n° 84-365 du 14 mai 1984 relatif à la Chambre nationale de la batellerie artisanale ;

19° Le décret n° 90-43 du 9 janvier 1990 relatif aux mesures de sécurité applicables dans les établissements flottants ou bateaux stationnaires et les bateaux en stationnement sur les eaux intérieures recevant du public ;

20° Le décret n° 91-731 du 23 juillet 1991 relatif à l'équipage et à la conduite des bateaux circulant ou stationnant sur les eaux intérieures ;

21° Le décret n° 91-796 du 20 août 1991 relatif au domaine confié à Voies navigables de France par l'article 124 de la loi de finances pour 1991 (n° 90-1168 du 29 décembre 1990) ;

22° Le décret n° 91-797 du 20 août 1991 relatif aux recettes instituées au profit de Voies navigables de France par l'article 124 de la loi de finances pour 1991 (n° 90-1168 du 29 décembre 1990) ;

23° Le décret n° 91-798 du 20 août 1991 pris en application de l'article 1<sup>er</sup> (7°) du décret n° 91-796 du 20 août 1991 relatif au domaine confié à Voies navigables de France par l'article 124 de la loi de finances pour 1991 ;

24° Le décret n° 92-507 du 5 juin 1992 relatif à l'accès à la profession de transporteur de marchandises par bateau de navigation intérieure ;

25° Le décret n° 93-386 du 15 mars 1993 relatif à la constatation et à la répression des infractions aux dispositions de l'article 4 de la convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868 ;

26° Le décret n° 93-620 du 27 mars 1993 relatif aux conditions dans lesquelles le montant de la contre-valeur de la taxe due à Voies navigables de France par les titulaires d'ouvrages pourra être mis à la charge des usagers des services publics de distribution d'eau et d'assainissement ;

27° Le décret n° 93-1243 du 12 novembre 1993 relatif au contrôle de l'acquittement de la taxe et des péages prévus par l'article 124 de la loi de finances pour 1991 et aux transactions sur la poursuite des infractions relatives à l'acquittement des péages ;

28° Le décret du 22 septembre 1995 portant désignation des autorités compétentes chargées de l'application du règlement de police pour la navigation du Rhin ;

29° Le décret n° 96-488 du 31 mai 1996 relatif à l'exercice de la profession de courtier de fret fluvial ;

30° Le décret n° 96-855 du 30 septembre 1996 portant approbation de contrats types pour les transports publics de marchandises par voie navigable ;

31° Le décret n° 99-263 du 1<sup>er</sup> avril 1999 portant approbation du contrat type pour les transports publics de marchandises par voie navigable dit « contrat de sous-traitance » ;

32° Le décret n° 99-267 du 1<sup>er</sup> avril 1999 portant approbation du contrat type pour les transports publics de marchandises par voie navigable dit « contrat à temps » ;

33° Le décret n° 99-268 du 1<sup>er</sup> avril 1999 portant approbation du contrat type pour les transports publics de marchandises par voie navigable dit « contrat au tonnage » ;

34° Le décret n° 2008-168 du 22 février 2008 relatif aux services d'information fluviale (SIF) harmonisés sur les voies navigables communautaires ;

35° Le décret n° 2008-1321 du 16 décembre 2008 relatif à Voies navigables de France, au transport fluvial et au domaine public fluvial ;

36° L'article 9-1 de l'arrêté du 30 décembre 2008 relatif aux prescriptions techniques de sécurité applicables aux bateaux de marchandises, aux bateaux à passagers et aux engins flottants naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures ;

37° Le décret n° 2009-953 du 29 juillet 2009 relatif à l'application du règlement de visite des bateaux du Rhin et modifiant le décret n° 2007-1168 du 2 août 2007 relatif aux titres de navigation des bâtiments et établissements flottants naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures ;

38° Les articles 7, 8, 9 et 10 du décret n° 2010-389 du 19 avril 2010 relatif au cabotage dans les transports routiers et fluviaux ;

39° Le décret n° 2010-820 du 14 juillet 2010 relatif aux conditions de signalisation des ouvrages visés à l'article L. 211-3 du code de l'environnement ;

40° Les articles 20, 21 et le second alinéa de l'article 25 du décret n° 2012-722 du 9 mai 2012 modifiant le décret n° 60-1441 du 26 décembre 1960 portant statut de Voies navigables de France et fixant les modalités de commissionnement et d'assermentation de ses agents.

II. – Le décret du 1<sup>er</sup> avril 1899 portant règlement relatif : 1° à l'immatriculation et au jaugeage des bateaux ; 2° à la statistique de la navigation intérieure est et demeure abrogé.

**Art. 5.** – Le 2° de l'article R. 48-1 du code de procédure pénale est complété par un alinéa ainsi rédigé :  
« m) Les livres I<sup>er</sup> et II de la quatrième partie du code des transports. »

**Art. 6.** – I. – Le code de l'environnement est ainsi modifié :

1° L'article R. 214-105 est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. R. 214-105.* – La circulation sur les cours d'eau s'effectue dans les conditions fixées par les règlements de police prévus par les articles L. 4241-1 et L. 4241-2 du code des transports. » ;

2° Au second alinéa de l'article R. 211-62, les mots : « décret n° 73-912 du 21 septembre 1973 portant règlement général de police de la navigation intérieure » sont remplacés par les mots : « des règlements de police prévus par les articles L. 4241-1 et L. 4241-2 du code des transports ».

II. – A l'article R. 1311-7 du code général des collectivités territoriales, les mots : « au décret n° 73-912 du 21 septembre 1973 portant règlement général de police de la navigation intérieure » sont remplacés par les mots : « à l'article R. 4241-66 du code des transports ».

**Art. 7.** – I. – L'abrogation du premier alinéa et du 4° de l'article 59 du décret du 6 février 1932 portant règlement général de police des voies de navigation intérieure, du décret n° 73-151 du 9 février 1973 concernant les contraventions aux règlements applicables aux bateaux, engins et établissements flottants circulant ou stationnant sur les eaux intérieures et du décret n° 73-912 du 21 septembre 1973 portant règlement général de police de la navigation intérieure, à l'exception du 1 de l'article 1.21 de son annexe, interviendra le premier jour du dix-huitième mois suivant celui de la publication du présent décret.

II. – L'abrogation de l'annexe au décret n° 92-507 du 5 juin 1992 relatif à l'accès à la profession de transporteur de marchandises par bateau de navigation intérieure interviendra à compter de la publication de l'arrêté mentionné à l'article R. 4421-4 du code des transports.

III. – L'abrogation des quatre premiers alinéas de l'article 6 et du troisième alinéa de l'article 12 du décret n° 60-1441 du 26 décembre 1960 portant statut de Voies navigables de France interviendra une fois les dispositions mentionnées au II de l'article 8 du présent décret entrées en vigueur.

**Art. 8.** – I. – Les articles 5 et 6 du présent décret et les articles D. 4113-4, R. 4142-2, R. 4241-1 à R. 4241-7, R. 4241-9 à R. 4241-34, R. 4241-38 à R. 4241-40, R. 4241-47 à R. 4241-67 et R. 4274-1 à R. 4274-60 du code des transports entrent en vigueur le premier jour du dix-huitième mois suivant celui de la publication du présent décret.

II. – L'article R. 4312-1 et le troisième alinéa de l'article R. 4312-6 du code des transports entrent en vigueur une fois les résultats des élections prévues au IV de l'article 9 de la loi n° 2012-77 du 24 janvier 2012 relative à Voies navigables de France proclamés.

III. – Jusqu'à la constitution du comité technique unique de Voies navigables de France, la fonction dévolue au secrétaire de la formation mentionnée au 2° du I de l'article L. 4312-3-2, prévue à l'article R. 4312-9 du code des transports, est assurée par le secrétaire du comité d'entreprise de Voies navigables de France.

**Art. 9.** – La garde des sceaux, ministre de la justice, le ministre de l'économie et des finances, la ministre de l'égalité des territoires et du logement, le ministre de l'intérieur, le ministre du redressement productif, la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, le ministre du travail, de l'emploi, de la formation professionnelle et du dialogue social, le ministre de la défense, le ministre de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt, le ministre des outre-mer, la ministre de l'artisanat, du commerce et du tourisme et le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 25 mars 2013.

JEAN-MARC AYRAULT

Par le Premier ministre :

*Le ministre délégué  
auprès de la ministre de l'écologie,  
du développement durable et de l'énergie,  
chargé des transports,  
de la mer et de la pêche,*  
FRÉDÉRIC CUVILLIER

*La garde des sceaux,  
ministre de la justice,*  
CHRISTIANE TAUBIRA

*Le ministre de l'économie et des finances,*  
PIERRE MOSCOVICI

*La ministre de l'égalité des territoires  
et du logement,*  
CÉCILE DUFLLOT

*Le ministre de l'intérieur,*  
MANUEL VALLS

*Le ministre du redressement productif,*  
ARNAUD MONTEBOURG

*La ministre de l'écologie,  
du développement durable  
et de l'énergie,*  
DELPHINE BATHO

*Le ministre du travail, de l'emploi,  
de la formation professionnelle  
et du dialogue social,*  
MICHEL SAPIN

*Le ministre de la défense,*  
JEAN-YVES LE DRIAN

*Le ministre de l'agriculture,  
de l'agroalimentaire et de la forêt,*  
STÉPHANE LE FOLL

*Le ministre des outre-mer,*  
VICTORIN LUREL

*La ministre de l'artisanat,  
du commerce et du tourisme,*  
SYLVIA PINEL

## A N N E X E

### QUATRIÈME PARTIE

#### NAVIGATION INTÉRIEURE ET TRANSPORT FLUVIAL

**Art. R. 4000-1.** – Pour l'application de la présente partie, sont respectivement dénommés :

- 1° Bateau de commerce : bateau de marchandises ou à passagers ;
- 2° Bateau à passagers : bateau, autre qu'un bateau de plaisance, destiné à transporter ou recevoir à son bord des personnes ne faisant partie ni de l'équipage ni du personnel de bord ;
- 3° Bateau de marchandises : pousseur, remorqueur ou bateau destiné à transporter, manipuler ou stocker des biens ;
- 4° Remorqueur : bateau spécialement construit pour effectuer le remorquage ;
- 5° Pousseur : bateau spécialement construit pour assurer la propulsion d'un convoi poussé ;
- 6° Bateau de plaisance : bateau utilisé par une personne physique ou morale de droit privé soit pour son usage personnel à des fins notamment de loisir ou de sport, soit pour la formation à la navigation de plaisance ;
- 7° Menue embarcation : tout bateau dont la longueur de la coque est inférieure à 20 mètres, à l'exception des bateaux qui sont construits ou aménagés pour remorquer, pousser ou mener à couple des bateaux autres que des menues embarcations, des bacs et des bateaux autorisés au transport de plus de douze passagers.

**Art. R. 4000-2.** – Pour l'application de la présente partie, les bateaux utilisés par une personne publique autres que les bateaux de commerce sont soumis à la réglementation applicable aux bateaux à passagers ou à celle applicable aux bateaux de plaisance selon des conditions fixées par arrêté du ministre chargé des transports.

#### LIVRE I<sup>er</sup>

#### LE BATEAU

#### TITRE I<sup>er</sup>

#### IDENTIFICATION DU BATEAU

#### CHAPITRE I<sup>er</sup>

#### Immatriculation

#### Section 1

#### Dispositions relatives à l'immatriculation

**Art. R. 4111-1.** – Le registre d'immatriculation mentionné à l'article L. 4111-4 est un registre national informatisé tenu par le ministre chargé des transports.

Les bateaux sont inscrits sur ce registre dans l'ordre de la réception des demandes d'immatriculation visées aux articles R. 4111-3 et R. 4111-7.

**Art. R. 4111-2.** – L'immatriculation est l'inscription du bateau avec un numéro d'ordre sur le registre d'immatriculation.

Cette inscription indique notamment :

- 1° Le nom et la devise du bateau ;
- 2° Le mode de construction et le type du bateau, l'année et le lieu de construction et, pour les bateaux à propulsion mécanique, même auxiliaire, la nature et la puissance de la machine ;
- 3° La capacité maximum de chargement ou de déplacement d'après le certificat de jaugeage ;
- 4° La longueur maximale (L) et la largeur maximale (B) de la coque ;
- 5° Le numéro d'enregistrement du bateau, s'il y a lieu, sur le registre d'une société de classification des bateaux ;
- 6° Le lieu d'inscription du certificat de jaugeage, le numéro et la date de ce certificat ;
- 7° Les nom, prénoms, profession, domicile du propriétaire et, s'il n'est pas français, sa nationalité ;
- 8° Le lieu d'immatriculation et le numéro d'inscription sur le registre prévu à l'article L. 4121-2.

Un arrêté du ministre chargé des transports détermine les conditions d'applications du présent article.

**Art. R. 4111-3.** – L'immatriculation a lieu à la demande du propriétaire du bateau qui présente les pièces justificatives nécessaires.

Lorsque la demande porte sur un bateau neuf, celle-ci est formée auprès de l'autorité compétente du lieu de construction dès que le bateau est mis à flot au sortir du chantier.

Si le lieu de construction se situe en dehors du territoire national, la demande est adressée à l'autorité compétente du lieu de domiciliation du demandeur.

Lorsque la demande porte sur un bateau existant mais non immatriculé ou immatriculé à l'étranger, celle-ci est formée auprès de l'une des autorités compétentes visées à l'article R.\* 4100-1. La demande indique tout lieu où le bateau aurait été immatriculé antérieurement.

Un arrêté du ministre chargé des transports détermine les conditions d'applications du présent article.

**Art. R. 4111-4.** – Un certificat d'immatriculation reproduisant le contenu de l'inscription au registre d'immatriculation est délivré contre reçu au propriétaire. En cas de changement de propriétaire, un nouveau certificat est délivré à ce dernier.

Un arrêté du ministre chargé des transports fixe le modèle de ce certificat.

**Art. R. 4111-5.** – Le propriétaire d'un bateau immatriculé peut déposer auprès de l'autorité compétente du lieu d'immatriculation une demande en vue de transférer l'immatriculation de son bateau auprès d'un Etat étranger.

Cette demande est accompagnée du certificat d'immatriculation du bateau, d'un extrait du registre des droits réels et d'un état négatif de transcription de saisie.

**Art. R. 4111-6.** – Si l'extrait du registre des droits réels ne mentionne aucune inscription effectuée en exécution de l'article L. 4121-2, il est procédé sans délai à la radiation du registre d'immatriculation.

Dans le cas contraire, il est procédé à la radiation uniquement lorsque l'intéressé a justifié du paiement, entre les mains du greffier qui a reçu les inscriptions, des rétributions prévues à l'article R. 4124-12.

Cette radiation est notifiée au greffier du tribunal de commerce du lieu de l'immatriculation.

**Art. R. 4111-7.** – En cas de demande d'immatriculation d'un bateau déjà immatriculé dans un Etat partie à la convention de Genève du 25 janvier 1965 relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure ou en cas de demande de transfert d'immatriculation vers un des ces Etats, il est procédé conformément aux dispositions de l'article 11 de cette convention.

**Art. R. 4111-8.** – La déclaration de modification des informations inscrites sur le registre d'immatriculation mentionnée à l'article L. 4111-7 est adressée à l'une des autorités compétentes visées à l'article R.\* 4100-1. Elle est accompagnée du certificat d'immatriculation et de l'extrait des inscriptions des droits réels existant sur le bateau ou du certificat constatant qu'il n'en existe aucune.

S'il s'agit de modifications des caractéristiques du bateau, mention en est faite, avec indication de la date, sur le registre d'immatriculation et sur le certificat d'immatriculation.

S'il s'agit de perte, de déchirage ou d'incapacité définitive à la navigation, mention en est faite, avec indication de la date, sur le registre d'immatriculation. L'autorité compétente conserve le certificat d'immatriculation en en donnant au propriétaire récépissé pour annulation et, à moins qu'il n'existe des inscriptions hypothécaires, elle procède à la radiation du bateau sur le registre d'immatriculation.

S'il y a des inscriptions hypothécaires, avis des mentions nouvelles portées au registre d'immatriculation est transmis d'urgence au greffier du tribunal de commerce, qui est également informé du retrait du certificat.

**Art. R. 4111-9.** – Lorsqu'il est porté à la connaissance de l'autorité compétente pour l'immatriculation, autrement que par la déclaration du propriétaire, soit que des modifications ont été apportées aux

caractéristiques d'un bateau, soit qu'un bateau a été perdu, déchiré ou est devenu définitivement inapte à la navigation, il est dressé procès-verbal de l'infraction commise par le propriétaire pour non-déclaration par un des agents ou fonctionnaires mentionnés au 1<sup>o</sup> de l'article L. 4141-1. Sans attendre le résultat des poursuites, il est également procédé sur le registre d'immatriculation aux inscriptions et, s'il y a lieu, à la radiation et à l'information du greffe du tribunal de commerce, dans les conditions fixées par l'article précédent.

## Section 2

### Dispositions relatives à l'enregistrement des bateaux de plaisance

**Art. D. 4111-10.** – Les bateaux de plaisance non immatriculés, d'une puissance propulsive égale ou supérieure à 4,5 kW ou d'une longueur supérieure à 5 mètres, naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures et appartenant pour au moins la moitié à des personnes physiques ayant leur résidence habituelle en France ou à des personnes morales ayant leur siège en France doivent faire l'objet d'un enregistrement.

**Art. D. 4111-11.** – Peuvent également être enregistrés les bateaux mentionnés à l'article D. 4111-10 appartenant :

1<sup>o</sup> Au moins pour la moitié à des personnes morales ayant la direction principale de leurs affaires en France ;

2<sup>o</sup> Au moins pour la moitié à des ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne ou d'un Etat partie à l'Espace économique européen, lorsque l'exploitation du bateau est dirigée depuis la France.

**Art. R. 4111-12.** – L'enregistrement est l'inscription du bateau avec un numéro d'ordre sur un registre national informatisé tenu par le ministre chargé des transports.

Cette inscription indique notamment :

1<sup>o</sup> Le nom et la devise du bateau ;

2<sup>o</sup> Le mode de construction et le type du bateau, l'année et le lieu de construction et, pour les bateaux à propulsion mécanique, même auxiliaire, la nature et la puissance de la machine ;

3<sup>o</sup> La longueur maximale (L) et la largeur maximale (B) de la coque ;

4<sup>o</sup> Le lieu et le numéro d'enregistrement du bateau ;

5<sup>o</sup> Les nom, prénoms, domicile du propriétaire et, s'il n'est pas français, sa nationalité.

**Art. R. 4111-13.** – L'enregistrement a lieu à la demande du propriétaire du bateau qui présente les pièces justificatives nécessaires.

La demande est adressée à l'autorité compétente du lieu de domiciliation du demandeur.

**Art. D. 4111-14.** – En cas de vente d'un bateau de plaisance ayant déjà fait l'objet d'un enregistrement, le vendeur doit en faire la déclaration en indiquant l'identité et le domicile de l'acquéreur.

Il incombe au nouveau propriétaire de faire procéder à l'enregistrement à son nom du bateau en joignant à sa demande le titre de navigation et un certificat de vente établi par l'ancien propriétaire.

**Art. D. 4111-15.** – En cas de destruction d'un bateau de plaisance ayant fait l'objet d'un enregistrement, son propriétaire doit en faire la déclaration en y joignant le titre de navigation.

**Art. D. 4111-16.** – Un arrêté du ministre chargé des transports précise les modalités d'application de la présente section.

## CHAPITRE II

### Jaugeage

#### Section unique

#### Dispositions générales

**Art. D. 4112-1.** – Le ministre chargé des transports désigne, par arrêté, en qualité d'experts jaugeurs les agents des services instructeurs chargés des opérations de jaugeage.

**Art. D. 4112-2.** – L'expert jaugeur procède aux opérations de jaugeage et en dresse procès-verbal conformément aux prescriptions de la convention internationale relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure signée à Genève le 15 février 1966 et aux prescriptions complémentaires fixées par arrêté du ministre chargé des transports.

**Art. D. 4112-3.** – Les opérations de jaugeage sont constatées par la délivrance d'un certificat qui est inscrit sur un registre tenu par l'autorité compétente.

Un arrêté du ministre chargé des transports détermine les conditions d'applications du présent article.

**Art. D. 4112-4.** – Le certificat de jaugeage est établi et signé par l'expert jaugeur ; il est contresigné par l'autorité compétente. Il est délivré, contre reçu, au propriétaire du bateau ou à son représentant.

Ce certificat est présenté à toute réquisition des agents mentionnés à l'article L. 4141-1.

**Art. D. 4112-5.** – Sous réserve des dispositions de l'article L. 4112-4, la durée de validité du certificat de jaugeage est de quinze ans.

Toutefois, s'il est constaté après vérification et en consultant, le cas échéant, le procès-verbal de jaugeage que les indications portées sur le certificat de jaugeage restent exactes, la validité de ce certificat peut être prorogée pour une durée au plus égale à dix ans pour les bateaux de marchandises et à quinze ans pour les autres bateaux. Cette prorogation peut être renouvelée dans les mêmes conditions de durée, sous réserve d'effectuer les mêmes vérification et consultation.

**Art. D. 4112-6.** – En cas de perte, de vol ou de détérioration d'un certificat de jaugeage, le propriétaire du bateau peut en obtenir un duplicata en adressant une demande à l'autorité ayant délivré celui-ci.

**Art. D. 4112-7.** – Les marques, échelles et signes de jaugeage sont apposés à la diligence du propriétaire du bateau conformément aux directives et sous le contrôle de l'expert jaugeur.

Il est interdit de les enlever ou de les déplacer.

Toutes les fois qu'une marque ou une échelle a été perdue ou se trouve détériorée, le conducteur du bateau est tenu de le signaler à l'autorité compétente pour le jaugeage la plus proche qui fait procéder aux opérations prévues au premier alinéa.

**Art. D. 4112-8.** – L'apposition du signe de jaugeage prévue à l'article 6 de l'annexe à la convention mentionnée à l'article D. 4112-2 n'est obligatoire que sur une seule paire de marques de jaugeage.

**Art. D. 4112-9.** – Le ministre chargé des transports fixe par arrêté l'organisation et les conditions de fonctionnement du service central de jaugeage prévu à l'article 8 de la convention mentionnée à l'article D. 4112-2. Il détermine les conditions dans lesquelles les autorités compétentes pour le jaugeage sont autorisées à communiquer directement avec les autorités exerçant ces mêmes compétences dans les autres Etats en application des articles 7 et 8 de ladite convention et des articles 10 et 11 de l'annexe de cette dernière.

### CHAPITRE III

#### Marques d'identification

##### Section 1

###### Dispositions applicables aux bateaux immatriculés

**Art. D. 4113-1.** – Tout bateau immatriculé doit porter son nom sur chacun des côtés de l'avant et, à la poupe, son nom, la désignation du lieu où il est immatriculé et son numéro d'immatriculation.

Si le titre de navigation du bateau est constitué d'un certificat communautaire, le bateau doit également porter le numéro européen d'identification.

Le ministre chargé des transports fixe par arrêté les modalités suivant lesquelles il est procédé à l'apposition de ces inscriptions et les caractéristiques devant être respectées par celles-ci.

##### Section 2

###### Dispositions applicables aux bateaux enregistrés

**Art. D. 4113-2.** – Les bateaux visés à l'article D. 4111-10 doivent porter de chaque côté de la coque sur la partie la plus verticale du bordé ou des superstructures leur numéro d'enregistrement.

Le ministre chargé des transports fixe par arrêté les modalités suivant lesquelles il est procédé à l'apposition de ce numéro et les caractéristiques devant être respectées par celui-ci.

**Art. D. 4113-3.** – Les bateaux dotés d'une marque d'identité permanente délivrée par un club affilié à une fédération motonautique agréée par le ministre chargé des sports peuvent porter cette marque au lieu et place de leur numéro d'enregistrement.

##### Section 3

###### Dispositions applicables aux menues embarcations

**Art. D. 4113-4.** – Les menues embarcations non immatriculées ou enregistrées doivent porter sur leur coque leur nom ou leur devise ainsi que, en un endroit apparent à l'intérieur ou à l'extérieur de l'embarcation, le nom et le domicile de leur propriétaire.

Le ministre chargé des transports fixe par arrêté les modalités suivant lesquelles il est procédé à l'apposition de ces inscriptions et les caractéristiques devant être respectées par celles-ci.

## TITRE II

### RÉGIME DE PROPRIÉTÉ

#### CHAPITRE I<sup>er</sup>

##### Droits réels

**Art. R. 4121-1.** – La requête prévue à l'article L. 4121-2 aux fins d'inscriptions d'un acte ou jugement translatif, constitutif ou déclaratif de propriété ou de droits réels autres que l'hypothèque contient :

- 1° Le nom ou la devise du bateau ;
- 2° Le numéro et la date de l'immatriculation du bateau ;
- 3° La date et la nature de l'acte ou du jugement et, la désignation, s'il est authentique, de l'officier public, ou, s'il s'agit d'un jugement, du tribunal dont il émane ;
- 4° L'objet et les principaux éléments de l'acte ou du jugement ;
- 5° Les nom, prénoms, profession, domicile et nationalité des parties à l'acte ou au jugement.

Dans le cas où l'acte ou le jugement à inscrire s'appliquerait à plusieurs bateaux, il doit être produit une requête distincte pour chaque bateau.

**Art. R. 4121-2.** – A l'appui de la requête mentionnée à l'article R. 4121-1, il doit être présenté :

- 1° Un extrait du registre d'immatriculation ou le certificat d'immatriculation du bateau ou, s'il s'agit d'un bateau en construction, le récépissé en tenant lieu ;
- 2° L'acte ou le jugement au sujet duquel l'inscription est requise, ou un extrait si celui-ci concerne plusieurs bateaux.

**Art. R. 4121-3.** – A la suite de la requête mentionnée à l'article R. 4121-1, le greffier du tribunal de commerce procède à l'inscription prévue à l'article L. 4121-2 et mentionne sur le registre prévu à cet effet, outre la date de l'inscription, les éléments prévus par les 3° à 5° de l'article R. 4121-1.

**Art. R. 4121-4.** – La requête aux fins de délivrance d'un extrait du registre des droits réels ou d'un certificat constatant qu'il n'existe aucune inscription de droit réel prévus par les articles L. 4121-3 et L. 4121-4 est formulée par écrit et est accompagnée de l'extrait du registre d'immatriculation prévu à l'article L. 4111-5 ou du certificat d'immatriculation du bateau, ou, s'il s'agit d'un bateau en construction, du récépissé de la déclaration mentionné à l'article R. 4122-1.

Il en est de même en cas de requête aux fins d'obtenir un état des inscriptions de procès-verbaux de saisie effectuées en exécution de l'article R. 4123-6 ou un certificat qu'il n'en existe aucune.

Les dispositions du premier alinéa s'appliquent à tous les droits réels, y compris l'hypothèque.

#### CHAPITRE II

### Hypothèques et privilèges

#### Section 1

##### Déclaration préalable des bateaux en construction aux fins d'hypothèque

**Art. R. 4122-1.** – La déclaration mentionnée à l'article L. 4122-1 est adressée par le propriétaire du bateau ou son représentant à l'autorité compétente pour la procédure d'immatriculation au regard du lieu de construction du bateau. Si ce lieu se situe en dehors du territoire national, la déclaration est adressée à l'autorité compétente du lieu de domiciliation du demandeur.

Il est indiqué sur cette déclaration la longueur de la quille du bateau et, approximativement, ses principales dimensions, le jaugeage présumé ainsi que le lieu et la date de la mise en chantier.

Il est délivré un récépissé de cette déclaration sur lequel figurent les indications mentionnées à l'alinéa précédent.

**Art. R. 4122-2.** – Le bateau est immédiatement inscrit sur le registre d'immatriculation et y prend son numéro d'ordre, avec les indications portées sur la déclaration. L'inscription est complétée ultérieurement et rectifiée, s'il y a lieu, lors de l'accomplissement des formalités prescrites à l'article R. 4111-3 qui restent obligatoires après l'achèvement du bateau.

Jusqu'à l'accomplissement de ces formalités, le récépissé de la déclaration tient lieu de certificat d'immatriculation.

#### Section 2

##### Publicité des hypothèques

**Art. R. 4122-3.** – La requête prévue à l'article L. 4121-2 aux fins d'inscriptions d'une hypothèque se compose de deux bordereaux signés par le requérant contenant :

- 1° Les noms, prénoms, profession, domicile et nationalité du créancier et du débiteur ;
- 2° La date et la nature du titre ;
- 3° Le montant de la créance exprimée dans le titre ;
- 4° Les conventions relatives aux intérêts et aux remboursements ;
- 5° Le nom et la désignation du bateau, la date et le numéro de l'immatriculation ou de la déclaration prévue à l'article L. 4122-1 ;
- 6° Election de domicile par le créancier dans la localité où siège le tribunal de commerce.

**Art. R. 4122-4.** – A l'appui de la requête aux fins d'inscriptions d'une hypothèque, il doit être présenté :

- 1° Un extrait du registre d'immatriculation ou le certificat d'immatriculation du bateau ou, s'il s'agit d'un bateau en construction, le récépissé en tenant lieu ;
- 2° Un des originaux du titre constitutif d'hypothèque, lequel y reste déposé s'il est sous seing privé, ou reçu en brevet, ou une expédition s'il en existe une minute.

**Art. R. 4122-5.** – L'inscription hypothécaire contient la mention du contenu des bordereaux et la date à laquelle elle est réalisée.

Si le titre constitutif d'hypothèque est authentique, l'expédition en est remise au requérant ainsi que l'un des bordereaux au bas duquel certificat est donné que l'inscription a été faite.

**Art. R. 4122-6.** – Pour l'application de l'article L. 4122-10, dans le cas où l'acte constitutif d'hypothèque est sous seing privé ou si, étant authentique, il a été reçu en brevet, il est communiqué au greffe du tribunal de commerce, et, séance tenante, mention y est faite de la radiation totale ou partielle.

Si l'acte constitutif d'hypothèque ne peut être représenté et s'il n'est pas à ordre, la déclaration en est faite par les deux parties dans l'acte de mainlevée.

### Section 3

#### Purge des hypothèques

**Art. R. 4122-7.** – L'acquéreur d'un bateau hypothéqué qui veut se garantir des poursuites autorisées par l'article L. 4122-8 est tenu, avant la poursuite ou dans le délai de quinzaine, de notifier à tous les créanciers inscrits sur le registre du greffe du tribunal de commerce, au domicile élu par eux dans leurs inscriptions :

- 1° Un extrait de son titre indiquant seulement la date et la nature du titre, le nom et le numéro d'immatriculation, le type et le port en lourd du bateau ainsi que les charges faisant partie du prix ;
- 2° Un tableau sur trois colonnes dont la première contiendra la date des inscriptions, la seconde le nom des créanciers, la troisième le montant des créances inscrites ;
- 3° La déclaration qu'il est prêt à acquitter sur le champ les dettes hypothécaires jusqu'à concurrence de leur prix, sans distinction des dettes exigibles ou non ;
- 4° L'indication du lieu où le bateau se trouve et doit rester amarré jusqu'à l'expiration du délai donné aux créanciers pour requérir la mise aux enchères et, en outre, si cette mise aux enchères est requise, jusqu'à l'adjudication qui suivra ;
- 5° Constitution d'un avocat près le tribunal de grande instance dans le ressort duquel se trouve le bateau.

**Art. R. 4122-8.** – L'acquéreur est tenu, à peine de nullité de la notification prévue à l'article précédent, de maintenir le bateau au lieu indiqué.

En cas de déplacement momentané pour cause de force majeure, ou en exécution d'un ordre administratif, les délais visés au 4° de l'article R. 4122-7 cessent de courir pendant le temps que le bateau passe hors du lieu indiqué.

**Art. R. 4122-9.** – Tout créancier inscrit peut requérir la mise aux enchères du bateau en offrant de porter le prix à un dixième en sus et de donner caution pour le paiement du prix et des charges.

**Art. R. 4122-10.** – La réquisition de mise aux enchères doit être signée du créancier et signifiée à l'acquéreur dans les dix jours de la notification.

Elle contient assignation devant le tribunal de grande instance du lieu où se trouve le bateau pour voir ordonner qu'il soit procédé aux enchères requises.

**Art. R. 4122-11.** – La vente aux enchères a lieu à la diligence soit du créancier qui l'a requise, soit de l'acquéreur, dans les formes établies pour les ventes sur saisie.

## CHAPITRE III

### Mesures conservatoires et exécution forcée

#### Section 1

##### Mesures conservatoires

**Art. R. 4123-1.** – Sous réserve de l'application des conventions internationales, les modalités selon lesquelles les bateaux mentionnés à l'article L. 4111-1 peuvent faire l'objet de mesures conservatoires sont régies par le code des procédures civiles d'exécution.

## Section 2

## Exécution forcée

**Art. R. 4123-2.** – La saisie, la vente forcée des bateaux mentionnés à l'article L. 4111-1, et le paiement et la distribution subséquente du prix sont effectués dans les formes prévues par la présente section.

## Sous-section 1

## Saisie et vente

## Paragraphe 1

## La saisie

**Art. R. 4123-3.** – Il ne peut être procédé à la saisie que vingt-quatre heures après le commandement de payer signifié au saisi.

Celui-ci contient, à peine de nullité :

1° Mention du titre exécutoire en vertu duquel les poursuites sont exercées, avec le décompte distinct des sommes réclamées en principal, frais et intérêts échus ainsi que l'indication du taux des intérêts ;

2° Commandement d'avoir à payer la dette dans un délai de vingt-quatre heures, faute de quoi il pourra y être contraint par la vente forcée de son bateau ;

3° Indication de l'heure à laquelle le commandement est signifié.

**Art. R. 4123-4.** – Le procès-verbal de saisie contient, à peine de nullité :

1° Les nom, prénoms et domicile du créancier pour qui il est agi ;

2° Le titre exécutoire en vertu duquel il est procédé ;

3° La somme en principal, intérêts et frais, dont il est poursuivi le paiement ;

4° L'élection de domicile faite par le créancier dans le lieu où siège le juge de l'exécution devant lequel la vente doit être poursuivie et dans le lieu où le bateau saisi est amarré ;

5° Le nom du propriétaire ;

6° Le nom et la devise, le type, le port en lourd du bateau, le numéro et le lieu de son immatriculation.

Il fait l'énonciation et la description des agrès, batelets, ustensiles et approvisionnements.

Il est établi un gardien, qui signe le procès-verbal, à peine de nullité.

**Art. R. 4123-5.** – Le saisissant doit, à peine de caducité, dans le délai de trois jours, notifier au propriétaire copie du procès-verbal de saisie et le faire citer devant le juge de l'exécution du lieu de la saisie pour voir dire qu'il sera procédé à la vente des choses saisies.

Si le propriétaire est domicilié hors de France et non représenté, les citations et les significations seront données ainsi qu'il est prescrit par les articles 683 à 688 du code de procédure civile.

**Art. R. 4123-6.** – Le procès-verbal de saisie est transcrit au greffe du tribunal de commerce du lieu de l'immatriculation ou dans le ressort duquel se situe l'autorité compétente pour recevoir la déclaration prévue à l'article R. 4122-1 lorsque le bateau est en construction, dans le délai de trois jours.

Cette transcription rend le bien indisponible.

Le procès-verbal de saisie cesse de plein droit de produire ses effets si, dans les deux ans de sa transcription, il n'a pas été mentionné en marge de cette transcription un jugement constatant la vente du bien saisi.

Le greffe du tribunal de commerce délivre un état des inscriptions dans les huit jours de la transcription du procès-verbal de saisie et, dans les trois jours qui suivent, la saisie est dénoncée aux créanciers inscrits aux domiciles élus dans leurs inscriptions, avec l'indication des date, heure et lieu de l'audience du juge de l'exécution. Cette dénonciation vaut assignation.

Elle doit être faite trois jours avant l'audience.

L'accomplissement des formalités de dénonciation est transcrit au greffe du tribunal de commerce visé au premier alinéa.

**Art. R. 4123-7.** – Les créanciers inscrits et les créanciers privilégiés peuvent, à compter de la transcription du procès-verbal de saisie, à tout moment de la procédure, demander au juge de l'exécution leur subrogation dans les droits du poursuivant. La subrogation emporte substitution dans les poursuites. Le poursuivant contre lequel la subrogation est prononcée est tenu de remettre les pièces de la poursuite au subrogé qui en accuse réception. Tant que cette remise n'a pas eu lieu, le poursuivant n'est pas déchargé de ses obligations.

Le juge de l'exécution tranche par ailleurs toutes contestations soulevées devant lui.

## Paragraphe 2

## La vente

**Art. R. 4123-8.** – Le juge de l'exécution fixe par son jugement la mise à prix et les conditions de la vente. Si, au jour fixé pour la vente, il n'est pas fait d'offre, le juge indique par jugement le jour auquel les enchères auront lieu sur une nouvelle mise à prix inférieure à la première et qui est déterminée par jugement.

**Art. R. 4123-9.** – La vente sur saisie se fait à l’audience du juge de l’exécution quinze jours après une apposition d’affiche et une insertion de cette affiche :

- 1° Dans un des journaux d’annonces légales du ressort du tribunal de grande instance du lieu de la vente ;
- 2° Dans un journal spécial de navigation intérieure.

Néanmoins, le juge peut ordonner que la vente soit faite ou devant un autre juge de l’exécution ou en l’étude et par le ministère soit d’un notaire, soit d’un autre officier public, au lieu où se trouve le bateau saisi. En ce dernier cas, le juge constate la vente dans un jugement qui met fin à l’instance.

Dans ces divers cas, le jugement réglemente la publicité locale.

**Art. R. 4123-10.** – Les affiches sont apposées sur la partie la plus apparente du bateau saisi, à la porte principale du tribunal de grande instance du lieu de vente, sur le quai du lieu où le bateau est amarré ainsi qu’à la porte du service instructeur du lieu d’immatriculation.

**Art. R. 4123-11.** – Les annonces et affiches doivent indiquer :

- 1° Les nom, prénom, profession et domicile du poursuivant et de son avocat ;
- 2° Le titre exécutoire en vertu duquel il agit ;
- 3° L’élection de domicile par lui faite dans le lieu où siège le juge de l’exécution et dans le lieu où le bateau saisi est amarré ;
- 4° Les caractéristiques du bateau portées au certificat d’immatriculation ;
- 5° Le nom du propriétaire ;
- 6° Le lieu où se trouve le bateau ;
- 7° La mise à prix et les conditions de la vente, les jour, lieu et heure de la vente ;
- 8° L’indication que les enchères ne peuvent être portées que par un avocat inscrit au barreau du tribunal de grande instance du lieu de la vente.

**Art. R. 4123-12.** – Les dispositions des articles R. 322-39 à R. 322-49 du code des procédures civiles d’exécution sont applicables aux enchères portées devant le juge de l’exécution.

**Art. R. 4123-13.** – Le titre de vente consiste dans l’expédition du jugement ayant décidé des modalités de la vente et du jugement d’adjudication.

Celui-ci est transcrit au greffe du tribunal de commerce, à la requête de l’acquéreur ou, à son défaut, du créancier poursuivant la distribution.

## Sous-section 2

### Paiement et distribution du prix

**Art. R. 4123-14.** – L’adjudicataire est tenu de consigner son prix sans frais, à la Caisse des dépôts et consignations dans les vingt-quatre heures de l’adjudication, à peine de réitération des enchères.

En ce cas, celles-ci se déroulent dans les conditions prévues aux articles R. 322-66 à R. 322-72 du code des procédures civiles d’exécution. Toutefois, pour l’application des dispositions de l’article R. 322-67, la référence à l’article L. 322-12 du code des procédures civiles d’exécution est remplacée par la référence au présent article. Par ailleurs, pour l’application des dispositions de l’article R. 322-69, le juge fixe la date de l’audience d’adjudication sans condition de délai. Enfin, pour l’application de l’article R. 322-70 du code des procédures civiles d’exécution, la référence aux articles R. 322-31 à R. 322-36 du code des procédures civiles d’exécution est remplacée par la référence aux articles R. 4123-10 et R. 4123-11.

**Art. R. 4123-15.** – Seront déduits du prix d’adjudication, avant sa distribution, les frais de justice effectués dans l’intérêt commun des créanciers pour parvenir à la vente et à la distribution du prix, y compris les frais de garde.

**Art. R. 4123-16.** – Lorsqu’il n’existe qu’un créancier concourant à la distribution, celui-ci adresse à la Caisse des dépôts et consignations une demande de paiement de sa créance par lettre recommandée avec demande d’avis de réception, dans un délai de deux mois suivant la transcription du titre de vente.

La demande de paiement est motivée et accompagnée d’un état des inscriptions certifié à la date de la transcription du procès-verbal de saisie, d’une copie revêtue de la formule exécutoire du jugement ayant décidé des modalités de la vente et, selon le cas, du jugement d’adjudication ou du jugement constatant la fin de l’instance, à laquelle est annexé un certificat du greffe du tribunal de commerce attestant qu’aucun créancier inscrit après la date de la transcription du procès-verbal de saisie n’est intervenu dans la procédure.

La Caisse des dépôts et consignations procède au paiement dans le mois de la demande. A l’expiration de ce délai, les sommes dues portent intérêt au taux légal.

Dans le même délai, elle informe le saisi du montant versé au créancier et, le cas échéant, lui remet le solde.

Elle ne peut refuser le paiement que si les documents produits démontrent l’existence d’un autre créancier pouvant concourir à la distribution du prix. En cas de contestation, le juge de l’exécution est saisi par le créancier poursuivant ou le débiteur.

**Art. R. 4123-17.** – Le juge de l’exécution territorialement compétent pour connaître de la procédure de saisie demeure compétent pour connaître de la procédure de distribution.

**Art. R. 4123-18.** – Lorsque plusieurs créanciers concourent à la distribution du prix, la partie poursuivante saisit le juge de l'exécution d'une demande de distribution amiable du prix de vente.

**Art. R. 4123-19.** – Le juge notifie une demande de déclaration de créances aux créanciers inscrits ainsi que, si le créancier poursuivant l'a informé de leur existence, aux créanciers privilégiés.

Le décompte est produit par conclusions d'avocat, dans les quinze jours suivant la demande qui en est faite. A défaut, le créancier est déchu du bénéfice de sa sûreté pour la distribution du prix de vente. Si sa déclaration est tardive, il peut toutefois prétendre à la répartition du solde éventuel.

**Art. R. 4123-20.** – Le juge élabore un projet de distribution par ordonnance, qui est notifié aux créanciers mentionnés à l'article R. 4123-19 et au débiteur.

Cette notification mentionne :

1° Qu'une contestation motivée peut être formée par acte d'avocat, accompagné des pièces justificatives nécessaires au greffe du juge de l'exécution ;

2° Qu'à défaut de contestation dans le délai de quinze jours suivant la réception de la notification le projet est réputé accepté et qu'il deviendra alors exécutoire.

**Art. R. 4123-21.** – A défaut de contestation dans les quinze jours suivant la réception de la notification, la partie poursuivante ou, à défaut, toute partie au projet de distribution, sollicite du greffe du juge de l'exécution l'apposition de la formule exécutoire sur le projet de distribution.

**Art. R. 4123-22.** – Lorsque le projet de distribution fait l'objet d'une contestation, le juge de l'exécution convoque les parties à une audience, statue sur les contestations et établit l'état des répartitions, tout en statuant sur les frais de la distribution.

L'appel contre le jugement établissant l'état des répartitions a un effet suspensif.

**Art. R. 4123-23.** – La Caisse des dépôts et consignations procède au paiement des créanciers et le cas échéant du débiteur, dans le mois de la notification qui lui est faite d'une copie revêtue de la formule exécutoire de la décision arrêtant l'état des répartitions.

**Art. R. 4123-24.** – Sur requête de l'adjudicataire, le juge de l'exécution constate la purge des hypothèques et privilèges pris sur le bateau du chef du débiteur et ordonne la radiation des inscriptions correspondantes.

### Sous-section 3

#### Dispositions spécifiques applicables aux départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle

**Art. R. 4123-25.** – Les dispositions de la présente section s'appliquent dans les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle, sous réserve des dispositions des articles R. 4123-26 et R. 4123-27.

**Art. R. 4123-26.** – La saisie des bateaux se fait sans commandement préalable et la vente forcée se poursuit devant le tribunal d'instance de Strasbourg, qui fixe toutes audiences.

Le greffier fait d'office les significations, tient procès-verbal d'audiences et conserve le dossier de la procédure conformément aux lois locales.

Les parties postulent en personne ou par l'intermédiaire d'un mandataire quelconque dans les conditions de la loi locale. Elles désignent, s'il y a lieu, un mandataire chargé de recevoir les significations, conformément aux articles 21 et 22 de l'annexe du code de procédure civile relative à son application dans les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle.

En cas de contredit et à défaut d'entente amiable sur la distribution du prix, le juge, séance tenante, dresse procès-verbal des prétentions opposées des parties et fixe audience pour les débats sur les points litigieux. Sa décision sur les contredits est susceptible de recours immédiat dans les conditions prévues par l'article 23 de l'annexe du code de procédure civile relative à son application dans les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle.

L'état définitif des collocations est dressé par le juge dans la huitaine qui suit le jour où la décision sur les contredits aura acquis force de chose jugée.

**Art. R. 4123-27.** – Les créanciers privilégiés sont tenus, en cas d'aliénation du bateau sur saisie ou sur surenchère du dixième, de notifier leurs droits au plus tard à l'audience de distribution du prix devant le tribunal d'instance.

Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux bateaux ne circulant pas habituellement sur le Rhin.

## CHAPITRE IV

## Dispositions diverses

## Section 1

Obligations des greffiers  
des tribunaux de commerce

**Art. R. 4124-1.** – Pour l'exécution des dispositions relatives aux inscriptions devant figurer sur le registre mentionné à l'article L. 4121-2, les greffes des tribunaux de commerce sont tenus d'avoir :

- 1° Un registre de dépôt ;
- 2° Une collection de dossiers, chacun d'eux ouvert pour un bateau ;
- 3° Un fichier ou répertoire alphabétique des noms des bateaux renvoyant aux numéros d'immatriculation de ceux-ci.

**Art. R. 4124-2.** – Sur le registre de dépôt prévu à l'article R. 4124-1, les greffiers enregistrent les remises qui leur sont faites d'actes ou jugements translatifs, constitutifs ou déclaratifs de propriété ou de droits réels, de procès-verbaux de saisie, pour être inscrits, d'actes ou d'extraits d'actes contenant subrogation ou antériorité, radiation totale ou partielle, pour être mentionnés et, généralement, de toutes pièces produites en exécution des dispositions du présent livre.

L'enregistrement de ces pièces est fait au jour le jour, par ordre numérique, sans aucun blanc ni interligne. Le registre est arrêté chaque jour.

Ces pièces reçoivent, au moment de leur entrée, le numéro d'ordre sous lequel elles sont portées au registre de dépôt et la date de cet enregistrement.

Le numéro d'ordre et la date d'enregistrement au registre de dépôt font foi de la date et de l'ordre des inscriptions.

**Art. R. 4124-3.** – Une fois les pièces enregistrées sur le registre de dépôt, il en est délivré un récépissé mentionnant :

- 1° Le numéro d'ordre et la date d'enregistrement apposés sur les pièces en exécution des dispositions du troisième alinéa de l'article R. 4124-2 ;
- 2° Les noms et prénoms des parties ;
- 3° Le nombre et la nature de ces pièces avec l'indication du but dans lequel le dépôt a été fait ;
- 4° Le nom ou la devise du bateau, la date et le numéro d'immatriculation ou de la déclaration prévue à l'article L. 4122-1.

Le récépissé est daté et signé par le greffier auquel il est présenté pour obtenir restitution des pièces.

Le registre est signé par première et dernière feuille, coté et paraphé en tous ses autres feuillets par le président du tribunal de commerce.

Lorsqu'il y a lieu d'ouvrir un nouveau registre pour faire suite à un registre épuisé, l'ordre des numéros d'enregistrement se continue sur le registre nouveau.

**Art. R. 4124-4.** – Il est ouvert un dossier pour chaque bateau lorsqu'il fait l'objet pour la première fois d'une réquisition d'inscription en vertu de l'article R. 4121-1, R. 4122-1 ou R. 4122-3.

Ces dossiers sont classés par numéro d'immatriculation.

**Art. R. 4124-5.** – Dans chaque dossier sont classées dans l'ordre d'arrivée toutes les pièces afférentes au bateau pour lequel le dossier a été ouvert.

**Art. R. 4124-6.** – Chaque dossier contient deux cotes distinctes.

La première, consacrée à l'identité du bateau, comprend les indications essentielles figurant sur l'extrait du registre d'immatriculation ou le certificat d'immatriculation produit à l'appui de l'inscription requise, soit le port en lourd du bateau, le type auquel il appartient, la puissance de la machine motrice, s'il y a lieu, et les nom, prénoms, profession, domicile et nationalité du propriétaire ou, s'il s'agit d'un bateau en construction, les énonciations portées au récépissé de la déclaration établie conformément à l'article R. 4122-2.

Les déclarations pour modification des caractéristiques ou pour perte ou inaptitude définitive du bateau à la navigation sont mentionnées, éventuellement, à la suite.

La seconde cote, réservée aux inscriptions, est divisée en deux colonnes contenant : l'une, le numéro et la date sous lesquels les pièces ont été enregistrées, l'autre, l'indication sommaire des pièces qui y sont contenues.

**Art. R. 4124-7.** – La mention des changements de domicile élu, des subrogations et antériorités, des radiations totales ou partielles d'hypothèques est portée en marge des bordereaux mentionnés à l'article R. 4122-3.

**Art. R. 4124-8.** – Lorsqu'il y a lieu, par suite de transfert d'immatriculation, à l'ouverture d'un nouveau dossier au nom du bateau qui est l'objet de ce transfert, le greffier enregistre au registre de dépôt, à sa date d'arrivée, le dossier de transfert et classe les pièces dans le dossier nouveau qu'il ouvre.

**Art. R. 4124-9.** – Pour l'exécution de l'article R. 4123-6, il est déposé au greffe une copie, certifiée conforme par l'huissier, de tout procès-verbal de saisie.

Cette copie est classée à sa date dans le dossier ouvert au nom du bateau.

**Art. R. 4124-10.** – Chaque année au mois de décembre, le président du tribunal de commerce vérifie la tenue du registre de dépôt et de la collection des dossiers. Il s'assure que les prescriptions de la présente section ont été rigoureusement suivies et en donne l'attestation au pied du dernier enregistrement du registre de dépôt.

#### Section 2

##### Rémunérations des greffiers des tribunaux de commerce

**Art. R. 4124-11.** – La rémunération des greffiers pour l'accomplissement des formalités prescrites par le présent titre est régie par les dispositions de la section 3 du chapitre III du titre IV du livre VII du code de commerce.

#### Section 3

##### Dispositions spécifiques applicables aux départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle

**Art. R. 4124-12.** – Le greffier du tribunal d'instance de Strasbourg possède les attributions données par le présent code aux greffiers des tribunaux de commerce pour les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle. Néanmoins, les droits perçus par le greffier seront réservés par lui au Trésor, par application de l'article 12 du décret du 31 octobre 1923 portant organisation des greffes dans les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle.

### TITRE III

#### RÉGIME DE RESPONSABILITÉ

##### CHAPITRE I<sup>er</sup>

##### L'abordage entre bateaux

Le présent chapitre ne comprend pas de dispositions réglementaires.

##### CHAPITRE II

##### L'abordage entre bateaux et navires

Le présent chapitre ne comprend pas de dispositions réglementaires.

### TITRE IV

#### SANCTIONS PÉNALES

##### CHAPITRE I<sup>er</sup>

##### Constatation des infractions

**Art. R. 4141-1.** – Les fonctionnaires et agents relevant du ministre chargé des transports mentionnés à l'article L. 4141-1 sont commissionnés, de manière individuelle, par le ministre chargé des transports.

**Art. R. 4141-2.** – Pour délivrer le commissionnement, le ministre vérifie que le fonctionnaire ou l'agent présente les capacités et les garanties requises au regard des missions qui lui sont confiées. Il tient compte notamment de l'affectation du fonctionnaire ou de l'agent, de son niveau de formation et de son expérience professionnelle.

Nul agent ne peut être commissionné s'il a fait l'objet d'une condamnation à une peine correctionnelle ou criminelle inscrite au bulletin n° 2 du casier judiciaire ou dans un document équivalent lorsqu'il s'agit d'un Etat membre de l'Union européenne ou d'un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen.

**Art. R. 4141-3.** – Les fonctionnaires et agents relevant du ministre chargé des transports mentionnés à l'article L. 4141-1 ne peuvent entrer en fonctions qu'après avoir prêté serment devant le tribunal de grande instance de leur résidence administrative.

La formule du serment est la suivante : « Je jure et promets de bien et loyalement remplir mes fonctions et d'observer en tout les devoirs qu'elles m'imposent. Je jure également de ne rien révéler ou utiliser de ce qui sera porté à ma connaissance à l'occasion de l'exercice de mes fonctions. »

Un titre de commissionnement est délivré au fonctionnaire ou à l'agent qui a prêté serment. Il porte mention de la prestation de serment apposée par le greffier du tribunal de grande instance qui reçoit le serment. La prestation de serment n'est pas à renouveler en cas de changement du lieu d'affectation du commissionné dès lors que sa résidence administrative demeure dans le ressort territorial du tribunal où il a prêté serment.

Les fonctionnaires et agents commissionnés ne peuvent constater les infractions que dans le ressort du service où ils sont affectés.

**Art. R. 4141-4.** – Le commissionnement prend fin de plein droit lorsque son titulaire n'exerce plus les fonctions à raison desquelles il a été commissionné. Il peut également être retiré soit pour des raisons de service, soit parce que le fonctionnaire ou l'agent ne remplit plus les conditions fixées à l'article R. 4141-2, soit en raison de son comportement dans l'exercice de ses fonctions. Dans ce dernier cas, l'intéressé est préalablement informé des motifs et de la nature de la mesure envisagée et mis à même de présenter des observations.

## CHAPITRE II

### Infractions relatives à l'identification du bateau

**Art. R. 4142-1.** – Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la 3<sup>e</sup> classe le fait pour le conducteur ou le propriétaire de faire naviguer un bateau de plaisance soumis à enregistrement ne portant pas les marques d'identification prévues par les articles D. 4113-2 et D. 4113-3 et apposées conformément aux dispositions prises pour l'application de ces articles.

**Art. R. 4142-2.** – Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la 3<sup>e</sup> classe le fait pour le conducteur ou le propriétaire de faire naviguer une menue embarcation ne portant pas les marques d'identification prévues par l'article D. 4113-4 et apposées conformément aux dispositions prises pour l'application de ces articles.

## CHAPITRE III

### Infractions relatives aux hypothèques

Le présent chapitre ne comprend pas de dispositions réglementaires.

## LIVRE II

### NAVIGATION INTÉRIEURE

**Art. D. 4200-2.** – Pour l'application du présent livre, sont respectivement dénommés :

1<sup>o</sup> Automoteur : bateau de marchandises, construit pour naviguer isolément par ses propres moyens mécaniques de propulsion ;

2<sup>o</sup> Bac : tout bateau à passagers qui assure un service de traversée régulière d'une rive à l'autre de la voie d'eau ;

3<sup>o</sup> Convoi : convoi poussé ou convoi remorqué ou formation à couple ;

4<sup>o</sup> Longueur (L) : longueur maximale de la coque, à l'exclusion des parties amovibles qui peuvent être détachées de façon non destructive, sans affecter l'intégrité structurelle de la coque ; la longueur des bateaux de plaisance de moins de 24 mètres est mesurée conformément à la norme harmonisée EN ISO 8666 ;

5<sup>o</sup> Largeur (B) : largeur maximale de la coque, mesurée à l'extérieur du bordé, à l'exclusion des parties amovibles qui peuvent être détachées de façon non destructive, sans affecter l'intégrité structurelle de la coque ; la largeur des bateaux de plaisance de moins de 24 mètres est mesurée conformément à la norme harmonisée EN ISO 8666 ;

6<sup>o</sup> Tirant d'eau (T) : distance verticale entre le point le plus bas de la coque à l'arête inférieure des tôles de fond ou de la quille et le plan de flottaison qui correspond à l'enfoncement maximal auquel le bateau est autorisé à naviguer ;

7<sup>o</sup> Stationnement : situation d'un bateau directement ou indirectement à l'ancre ou amarré à la rive ;

8<sup>o</sup> Faisant route ou en cours de route : situation d'un bateau ne stationnant pas et n'étant pas échoué ;

9<sup>o</sup> Usage privé : utilisation par une personne physique ou morale de droit privé, pour son usage personnel, celui de ses employés ou des personnes invitées à titre individuel.

## TITRE I<sup>er</sup>

### DISPOSITIONS GÉNÉRALES

#### CHAPITRE I<sup>er</sup>

#### Dispositions relatives au bateau

##### Section 1

##### Dispositions communes

**Art. D. 4211-1.** – Pour l'application du présent titre et du titre II, les eaux intérieures nationales sont classées en cinq zones, nommées 1, 2, 3, 4 et R, par arrêté du ministre chargé des transports.

**Art. D. 4211-2.** – Les bateaux sont soumis, outre les dispositions du présent chapitre, à des prescriptions techniques relatives à leur construction, grément et entretien déterminées par arrêtés du ministre chargé des transports.

Ces arrêtés prévoient notamment des prescriptions techniques complémentaires pouvant être appliquées à la navigation de certains bateaux sur les zones 1 et 2 et des prescriptions techniques allégées applicables à la navigation de certains bateaux sur les zones 3 et 4. Ces prescriptions techniques sont définies dans le respect des dispositions de la directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure.

**Art. D. 4211-3.** – L'autorité compétente pour délivrer les titres de navigation peut admettre pour un bateau l'utilisation ou la présence à bord d'autres matériaux, installations ou équipements ou l'adoption d'autres mesures constructives ou d'autres agencements que ceux prévus dans les prescriptions techniques définies par arrêtés du ministre chargé des transports, s'ils ont été reconnus équivalents selon la procédure prévue par l'article 2-19 de l'annexe II de la directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure.

## Section 2

### Dispositions spécifiques aux bateaux de plaisance et aux établissements flottants

**Art. D. 4211-4.** – Tous les bateaux de plaisance doivent disposer à bord du matériel d'armement et de sécurité défini par arrêté du ministre chargé des transports.

**Art. D. 4211-5.** – Les bateaux de plaisance ne relevant pas du champ d'application du décret n° 96-611 du 4 juillet 1996 relatif à la mise sur le marché des bateaux de plaisance et des pièces et éléments d'équipement ou n'ayant pas été mis sur le marché avant le 16 juin 1998 dans un Etat membre de l'Union européenne à cette même date, ou n'ayant pas de titre de navigation, ou n'ayant pas d'autre document en tenant lieu, et les établissements flottants à usage privé d'une longueur inférieure à 20 mètres sont soumis à des prescriptions techniques spécifiques définies par arrêté du ministre chargé des transports.

## Section 3

### Dispositions spécifiques aux bateaux stationnant et recevant du public

**Art. R. 4211-6.** – Il est fait application aux bateaux en stationnement et recevant du public, à l'exception des bateaux à passagers tant que ceux-ci respectent les conditions définies par leur titre de navigation, des articles R.\* 123-1 à R.\* 123-55 du code de la construction et de l'habitation, à l'exception de l'article R.\* 123-12.

**Art. R. 4211-7.** – Le ministre de l'intérieur et le ministre chargé des transports précisent, dans un règlement de sécurité pris après avis de la commission centrale de sécurité prévue à l'article R.\* 123-29 du code de la construction et de l'habitation, les conditions d'application des règles visées à l'article R. 4211-6. Ils indiquent notamment les conditions dans lesquelles il doit être procédé à l'essai des matériaux, à l'entretien et à la vérification des installations, à l'emploi et à la surveillance des personnes et à l'exécution des travaux.

Le règlement de sécurité comprend des prescriptions générales communes à tous les bateaux et d'autres particulières selon leur type conformément aux dispositions de l'article R.\* 123-18 du code de la construction et de l'habitation. Il précise les cas dans lesquels les obligations qu'il définit s'imposent à la fois aux constructeurs, propriétaires, installateurs et exploitants ou à certains de ceux-ci seulement.

La modification du règlement de sécurité est décidée dans les formes définies au premier alinéa du présent article. Les ministres compétents déterminent dans quelles limites et sous quelles conditions les prescriptions nouvelles sont appliquées aux bateaux en cours d'exploitation.

**Art. R. 4211-8.** – Pour les bateaux existant à la date du 13 janvier 1990, le préfet peut, dans les conditions prévues à l'article R.\* 123-13 du code de la construction et de l'habitation, et notamment sur avis conforme de la commission consultative départementale de la protection civile, de la sécurité et de l'accessibilité, accorder, dans des cas d'espèce, des dérogations aux règles de sécurité arrêtées par le ministre compétent et prescrire des travaux d'aménagement de nature à compenser les atténuations aux règles précitées.

**Art. R. 4211-9.** – Les bateaux à passagers stationnant et recevant du public dans des conditions différentes de celles qui sont définies par leur titre de navigation sont soumis, outre aux dispositions de la présente section, à des prescriptions techniques spécifiques définies par arrêté du ministre chargé des transports.

## CHAPITRE II

### Dispositions relatives au conducteur et à l'équipage

#### Section 1

##### Conducteur

**Art. R. 4212-1.** – Le conducteur d'un bateau motorisé doit être âgé d'au moins seize ans.

## Section 2

## Equipage

**Art. D. 4212-2.** – L'équipage d'un bateau est composé du personnel nécessaire pour assurer sa navigation et sa sécurité au regard du type du bateau, de son lieu de navigation, du nombre de passagers et de la marchandise qu'il transporte.

**Art. D. 4212-3.** – L'équipage d'un bateau de marchandises naviguant sur les eaux intérieures autres que les canaux et l'équipage d'un bateau à passagers doit comprendre au moins un membre d'équipage de pont, sauf dérogation prévue par les règlements particuliers pris en application de l'article R. 4241-66.

Le membre d'équipage de pont, est une personne qui habituellement participe à la conduite et tient la barre d'un bateau.

Les règles complémentaires relatives à la composition des équipages des bateaux sont fixées par arrêté du ministre chargé des transports.

En fonction de circonstances particulières, ces règles peuvent, pour certains secteurs de navigation, déroger, dans un sens plus sévère ou, exceptionnellement, moins sévère, aux dispositions du premier alinéa.

## TITRE II

## TITRES DE NAVIGATION

**Art. D. 4220-1.** – Tout bateau, engin flottant, établissement flottant ou navire, entrant dans le champ d'application du présent titre, est muni d'un titre de navigation en cours de validité, délivré dans les conditions définies au présent titre ou d'un titre équivalent mentionné à l'article D. 4221-6.

Le titre de navigation atteste que les prescriptions techniques telles que définies aux articles D. 4211-2 et D. 4211-5 sont respectées.

**Art. D. 4220-2.** – Les dispositions du présent titre applicables aux bateaux de commerce sont également applicables aux navires mentionnés au 2° de l'article L. 4220-1.

**Art. D. 4220-3.** – Le titre de sécurité ou certificat de prévention de la pollution visé au 2° de l'article L. 4220-1 est constitué :

1° D'un certificat attestant de la conformité à la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) ou à une convention équivalente, d'un certificat attestant de la conformité à la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge ou à une convention équivalente et d'un certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures (certificat IOPP) attestant de la conformité à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) ;

2° Pour les navires à passagers ne relevant pas des conventions mentionnées au présent article, d'un certificat sur les règles et normes de sécurité pour les navires à passagers, délivré en vertu de la directive 98/18/CE du Conseil du 17 mars 1998 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers ;

3° Pour les navires de plaisance ne relevant pas des conventions mentionnées au présent article, d'un titre de navigation maritime pour les navires français ou d'un certificat du pays dont ils battent pavillon.

**Art. D. 4220-4.** – L'autorité compétente pour délivrer les titres de navigation peut autoriser, en ce qui concerne la navigation sur les eaux intérieures nationales, des dérogations à une ou plusieurs dispositions du présent titre ou aux arrêtés pris pour son application, pour des trajets limités dans une zone géographique réduite ou dans des zones portuaires.

Les dispositions sur lesquelles portent les dérogations sont définies par arrêté du ministre chargé des transports.

## CHAPITRE UNIQUE

## Section 1

## Types de titres de navigation

**Art. D. 4221-1.** – Le titre de navigation est constitué par un certificat communautaire pour :

1° Les bateaux de marchandises ou de plaisance dont la longueur est égale ou supérieure à 20 mètres ;  
2° Les bateaux de marchandises ou de plaisance dont le produit de la longueur, de la largeur et du tirant d'eau est égal ou supérieur à 100 mètres cubes ;

3° Les engins flottants ;

4° Les remorqueurs et pousseurs destinés à remorquer ou pousser ou à mener à couple les bateaux ou engins flottants visés aux trois alinéas précédents ;

5° Les bateaux à passagers motorisés destinés au transport de plus de douze passagers.

**Art. D. 4221-2.** – Pour les bateaux et engins flottants mentionnés à l'article D. 4221-1 entrant dans le champ d'application de l'article 1.02 du règlement de visite des bateaux du Rhin et conformes à ce règlement,

le titre de navigation peut également être constitué par un certificat de visite délivré sur le fondement de l'article 22 de la convention révisée pour la navigation sur le Rhin. Les procédures et prescriptions techniques applicables à la délivrance d'un certificat de visite sont précisées par le règlement de visite des bateaux du Rhin et par les articles D. 4261-1 à D. 4261-12.

**Art. D. 4221-3.** – Le titre de navigation est constitué par un certificat de bateau pour :

1° Les bateaux ou engins flottants mentionnés à l'article D. 4221-1 qui naviguent sur les eaux intérieures non reliées par voie d'eau intérieure aux eaux intérieures des autres Etats membres de l'Union européenne, dont la liste est dressée par arrêté du ministre chargé des transports ;

2° Les bateaux ne relevant pas du champ d'application de l'article D. 4221-1, à l'exception des bateaux de plaisance d'une longueur inférieure à 20 mètres et dont le produit de la longueur, de la largeur et du tirant d'eau est inférieur à 100 mètres cubes.

Le propriétaire d'un bateau ou engin flottant relevant du présent article ou son représentant peut cependant demander à se voir délivrer un certificat communautaire.

**Art. R. 4221-4.** – Le titre de navigation des bateaux de plaisance d'une longueur inférieure à 20 mètres et dont le produit de la longueur, de la largeur et du tirant d'eau est inférieur à 100 mètres cubes est constitué par une carte de circulation. Toutefois, le propriétaire d'un bateau ou son représentant peut demander à se voir délivrer un certificat communautaire, selon les procédures en vigueur.

**Art. D. 4221-5.** – Pour les établissements flottants, le titre de navigation est constitué par un certificat d'établissement flottant.

**Art. D. 4221-6.** – En l'absence d'accords de reconnaissance réciproque des titres de navigation entre l'Union européenne et les Etats tiers, le ministre chargé des transports peut reconnaître les titres de navigation des bateaux et engins flottants d'Etats tiers pour la navigation sur les eaux intérieures nationales dans des conditions qu'il fixe par arrêté.

**Art. D. 4221-7.** – L'autorité compétente pour délivrer le titre de navigation peut délivrer, sauf pour les bateaux de plaisance d'une longueur inférieure à 20 mètres et dont le produit de la longueur, de la largeur et du tirant d'eau est égal ou inférieur à 100 mètres cubes, un titre provisoire selon des modalités fixées par arrêté du ministre chargé des transports.

Cet arrêté définit notamment les cas donnant lieu à la délivrance d'un titre provisoire, le contenu de ce titre, sa durée de validité ainsi que son modèle.

## Section 2

### Dispositions applicables aux bateaux de commerce, aux engins flottants et aux établissements flottants

#### Sous-section 1

##### Durée, prolongation, modification, retrait du titre de navigation

**Art. D. 4221-8.** – La durée maximale de validité du titre de navigation pour les bateaux de commerce, engins flottants et établissements flottants est limitée à :

1° Cinq ans pour les bateaux à passagers destinés au transport de plus de douze passagers ;

2° Cinq ans pour les autres bateaux de commerce et engins flottants, à l'exception de ceux qui sont neufs, pour lesquels cette durée est portée à dix ans ;

3° Dix ans pour les établissements flottants, à l'exception des établissements flottants à usage privé de moins de 20 mètres, pour lesquels cette durée est illimitée sauf dispositions particulières prises par arrêté du ministre chargé des transports, pour des motifs de sécurité des biens et des personnes.

L'autorité compétente peut fixer, par décision motivée, une durée de validité plus courte pour des motifs de sécurité des biens et des personnes dans des conditions définies par un arrêté du ministre chargé des transports.

**Art. D. 4221-9.** – Sur demande motivée du propriétaire du bateau, de l'engin flottant ou de l'établissement flottant, ou de son représentant, l'autorité compétente peut accorder à titre exceptionnel une ou plusieurs prolongations de validité du titre de navigation sans visite pour une durée maximale cumulée de six mois selon les prescriptions précisées par arrêté du ministre chargé des transports.

**Art. R. 4221-10.** – Le propriétaire du bateau, de l'engin ou de l'établissement flottant, ou son représentant, fait parvenir, à l'une des autorités mentionnées à l'article R.\* 4200-1 le titre de navigation accompagné des justificatifs, en vue de sa modification en cas de :

1° Changement de devise ;

2° Changement de propriété ;

3° Changement d'immatriculation ;

4° Rejaugeage.

L'autorité compétente se prononce dans un délai de trois mois et modifie, le cas échéant, le titre de navigation dans les conditions prévues par arrêté du ministre chargé des transports. Elle en informe le cas échéant l'autorité compétente qui a délivré ou renouvelé le titre. Toute décision de refus de modification est motivée.

Toute décision est notifiée à l'intéressé avec l'indication des délais et des voies de recours.

**Art. D. 4221-11.** – Sur proposition du service instructeur, l'autorité qui a délivré ou renouvelé un titre de navigation d'un bateau, engin flottant ou établissement flottant qui n'est plus conforme aux prescriptions techniques au respect desquelles est subordonnée la délivrance de ce titre procède au retrait du titre, après avoir mis son titulaire à même de faire valoir ses observations, par une décision motivée et notifiée à l'intéressé avec l'indication des délais et des voies de recours. En cas d'urgence motivée, l'autorité compétente peut procéder sans délai au retrait à titre provisoire ; elle recueille les observations de l'intéressé dans les sept jours, afin de confirmer ou d'abroger la mesure. Le titre ayant fait l'objet d'une décision de retrait définitive ou provisoire est restitué à l'autorité compétente.

### Sous-section 2

#### Prescriptions techniques complémentaires ou allégées attestées par le titre de navigation

**Art. D. 4221-12.** – Tout bateau titulaire d'un certificat communautaire en tant que titre de navigation respecte les prescriptions techniques complémentaires pour naviguer sur les eaux intérieures nationales des zones 1 et 2.

**Art. D. 4221-13.** – Tout bateau titulaire d'un certificat communautaire en tant que titre de navigation peut bénéficier de prescriptions techniques allégées pour naviguer exclusivement sur les eaux intérieures nationales des zones 3 et 4.

**Art. D. 4221-14.** – Les bateaux munis d'un certificat de visite délivré sur le fondement de l'article 22 de la convention révisée pour la navigation sur le Rhin doivent être détenteurs d'un certificat communautaire supplémentaire pour naviguer sur les eaux intérieures des zones 1 et 2 ou pour bénéficier des allègements techniques prévus à l'article D. 4221-13.

**Art. D. 4221-15.** – L'application du régime des articles D. 4221-12 et D. 4221-13 à des bateaux et engins flottants munis d'un titre de navigation autre qu'un certificat communautaire est subordonné à la délivrance d'un certificat communautaire supplémentaire portant sur ces prescriptions.

**Art. D. 4221-16.** – Le certificat communautaire supplémentaire mentionné aux articles D. 4221-14 et D. 4221-15 est établi par l'autorité compétente pour délivrer les titres de navigation. La conformité aux prescriptions complémentaires ou allégées est mentionnée sur le certificat communautaire supplémentaire.

### Sous-section 3

#### Organismes de contrôle et commissions de visite intervenant dans la procédure de délivrance du titre de navigation

**Art. D. 4221-17.** – Est considéré comme un organisme de contrôle :

1° Une société de classification agréée au sens de la directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure et abrogeant la directive 82/714/CEE du Conseil, figurant sur la liste dressée par arrêté du ministre chargé des transports ;

2° Une personne physique ou morale qui, du fait de sa formation spécialisée et de son expérience personnelle ou de celles de ses représentants, possède des connaissances d'ordre réglementaire et technique dans un ou plusieurs domaines d'intervention relatifs au contrôle et aux expertises des bateaux de navigation intérieure.

**Art. D. 4221-18.** – Le propriétaire du bateau, de l'engin ou de l'établissement flottant ou son représentant désigne un ou plusieurs organismes de contrôle qui interviennent pour son compte dans les phases préalables à la délivrance ou au renouvellement du titre de navigation.

L'organisme de contrôle est notamment chargé de vérifier que le bateau, l'engin ou l'établissement flottant satisfait aux prescriptions techniques définies par arrêté du ministre chargé des transports.

Lorsqu'il est fait appel à plusieurs organismes de contrôle, l'ensemble des interventions permet de vérifier que le bateau, l'engin ou l'établissement flottant respecte toutes les prescriptions techniques qui lui sont applicables.

Pour l'application de l'article L. 4221-2, le coût de l'intervention de l'organisme de contrôle est pris en charge par le propriétaire.

**Art. D. 4221-19.** – L'intervention d'une société de classification dans les conditions prévues à l'article D. 4221-18 est obligatoire pour :

1° Les bateaux à passagers transportant plus de 150 passagers, ou transportant plus de 75 passagers dans les zones 1 ou 2 ;

- 2° Les automoteurs de longueur supérieure à 110 mètres ;
- 3° Les bateaux soumis par la réglementation relative au transport des marchandises dangereuses à l'intervention obligatoire d'une société de classification ;
- 4° Les pousseurs et remorqueurs, ou tout autre élément moteur qui participent à un convoi transportant des marchandises dangereuses et dont l'un des éléments au moins nécessite l'intervention d'une société de classification ;
- 5° Les établissements flottants recevant du public dont l'effectif admis est supérieur à 300 personnes.

**Art. D. 4221-20.** – Les modalités d'intervention des organismes de contrôle sont définies par arrêté du ministre chargé des transports.

**Art. D. 4221-21.** – Une commission de visite, chargée de donner à l'autorité compétente un avis sur la conformité du bateau, de l'engin ou de l'établissement flottant aux prescriptions techniques définies par arrêté du ministre chargé des transports en vue de la délivrance ou du renouvellement du titre de navigation, est instituée auprès de chaque autorité compétente.

**Art. D. 4221-22.** – La commission de visite mentionnée à l'article D. 4221-21 comprend uniquement des agents de l'Etat.

Sa composition détaillée et son fonctionnement sont définis par arrêté du ministre chargé des transports.

**Art. D. 4221-23.** – Le titre de navigation, y compris provisoire ou prolongé, est communiqué, sur leur demande, notamment :

- 1° Aux agents de l'Etat, membres des commissions de visite ;
- 2° A l'organisme de contrôle chargé par le propriétaire ou son représentant d'accomplir les missions définies à l'article D. 4221-18.

#### Sous-section 4

##### Procédure de délivrance du titre de navigation pour les bateaux et engins flottants

##### Paragraphe 1

##### Bateaux ou engins flottants neufs

**Art. D. 4221-24.** – En vue de l'obtention d'un titre de navigation, le propriétaire ou son représentant adresse à l'autorité compétente du lieu de construction du bateau ou de l'engin flottant une déclaration préalable de mise en chantier. Si le lieu de construction se situe en dehors du territoire national, la déclaration préalable est adressée à l'autorité compétente du lieu de domiciliation du demandeur. L'autorité compétente accuse réception de cette déclaration.

**Art. D. 4221-25.** – Le service instructeur peut procéder à des visites au cours des travaux de construction du bateau ou de l'engin flottant.

**Art. D. 4221-26.** – La demande de titre de navigation est adressée par le propriétaire du bateau ou de l'engin flottant ou son représentant à l'une des autorités mentionnées à l'article R.\* 4200-1 sous réserve que les visites prévues à l'article D. 4221-27 puissent se dérouler dans le ressort de cette autorité.

La demande de titre de navigation est complète le jour où la visite à flot prévue à l'article D. 4221-27 peut être réalisée et lorsque toutes les pièces nécessaires à la recevabilité du dossier sont réunies.

**Art. D. 4221-27.** – Préalablement à la délivrance du titre de navigation, la commission de visite procède à une visite à sec ainsi qu'à une visite à flot afin de vérifier les énonciations du rapport de l'organisme de contrôle. La visite à sec peut être réalisée avant la première mise à flot.

**Art. D. 4221-28.** – L'autorité compétente peut dispenser de visite à sec le bateau ou l'engin flottant disposant d'un document établi par une société de classification attestant que sa construction est conforme aux prescriptions de cette société ou d'un certificat établissant que des autorités compétentes d'autres Etats membres de l'Union européenne ont effectué une visite à sec à d'autres fins.

**Art. D. 4221-29.** – L'autorité compétente peut dispenser partiellement ou totalement des visites définies à la présente sous-section le bateau ou l'engin flottant disposant d'un document établi par une société de classification attestant que les éléments qu'elle a contrôlés satisfont aux prescriptions techniques définies par arrêté du ministre chargé des transports. Au vu de ce document, l'autorité compétente définit pour chaque situation le type ou la partie de visite dont le bateau ou l'engin flottant est dispensé.

**Art. R. 4221-30.** – L'autorité compétente se prononce dans un délai de trois mois à compter de la date à laquelle la demande de titre de navigation est complète et délivre, le cas échéant, le titre de navigation dans les conditions prévues par arrêté du ministre chargé des transports. La décision de refus de délivrance est motivée.

Toute décision est notifiée à l'intéressé avec l'indication des délais et des voies de recours.

**Art. D. 4221-31.** – Un arrêté du ministre chargé des transports définit les modalités d'application du présent paragraphe, notamment les modalités d'envoi de la déclaration préalable, les conditions de recevabilité du dossier de demande de titre de navigation et son contenu et les modalités des visites prévues aux articles D. 4221-25 et D. 4221-27.

## Paragraphe 2

## Bateau ou engin flottant existant

**Art. D. 4221-32.** – Toute demande de titre de navigation concernant un bateau ou engin flottant existant démuné de titre de navigation est soumise à la procédure prévue par les articles D. 4221-26 à R. 4221-31.

## Sous-section 5

## Dispositions applicables aux bateaux et engins flottants munis d'un titre de navigation

## Paragraphe 1

## Renouvellement du titre de navigation

**Art. D. 4221-33.** – Un arrêté du ministre chargé des transports définit celles des conditions applicables à la délivrance qui régissent le renouvellement du titre de navigation.

**Art. D. 4221-34.** – Lorsque l'autorité compétente estime que la non-conformité aux prescriptions techniques du bateau ou de l'engin flottant bénéficiaire d'un certificat communautaire relevant de l'article D. 4221-1, à l'exception des bateaux de marchandises visés aux 1<sup>o</sup>, 2<sup>o</sup> et 4<sup>o</sup>, ne présente pas un danger manifeste, il peut être autorisé à naviguer ou à stationner jusqu'au remplacement ou à la modification des éléments ou parties non conformes auxdites prescriptions par des éléments ou parties conformes aux prescriptions techniques.

Le remplacement de pièces existantes par des pièces identiques ou par des pièces de technologie et de conception équivalentes lors de réparations ou d'entretiens de routine ne doit pas être considéré comme un remplacement au sens du présent article.

**Art. D. 4221-35.** – Un danger manifeste, au sens de l'article D. 4221-34, est présumé notamment lorsque les prescriptions applicables au certificat considéré et à la zone pour laquelle il est valable concernant la solidité structurelle de la construction, la navigation, la manœuvrabilité ou les caractéristiques spéciales liées aux conditions d'exploitation du bateau ou de l'engin flottant sont affectées.

**Art. D. 4221-36.** – Tout non-respect des prescriptions techniques citées aux articles D. 4221-34 et D. 4221-35 est mentionné par l'autorité compétente qui le constate sur le titre de navigation.

## Paragraphe 2

## Modification ou réparation importante

**Art. D. 4221-37.** – En cas de modification ou de réparation importante affectant la solidité structurelle de la construction, la navigation ou la manœuvrabilité ou les caractéristiques spéciales liées aux conditions d'exploitation du bateau ou de l'engin flottant, celui-ci doit être à nouveau soumis, avant tout nouveau déplacement, aux dispositions du paragraphe 1.

Dans les cas où il s'agit de modification du bateau ou de l'engin flottant, il est également soumis aux dispositions des articles D. 4221-24 et D. 4221-25.

L'autorité compétente peut décider de délivrer un nouveau titre de navigation ou de modifier en conséquence le titre existant.

**Art. D. 4221-38.** – L'autorité compétente qui avait délivré ou renouvelé le titre est informée dans le délai d'un mois à compter de la délivrance du nouveau titre mentionné à l'article D. 4221-37.

## Paragraphe 3

## Visite à sec et visite volontaire

**Art. D. 4221-39.** – Le bateau ou l'engin flottant fait l'objet, de manière périodique, d'une visite à sec réalisée par un organisme de contrôle. Cette visite donne lieu à un rapport de cet organisme portant sur l'état des œuvres vives. Il est joint au dossier de demande de renouvellement du titre de navigation.

**Art. D. 4221-40.** – La visite mentionnée à l'article D. 4221-39 a lieu au moins une fois tous les cinq ans.

Toutefois, pour les bateaux ou engins flottants neufs, à l'exception des bateaux à passagers destinés au transport de plus de douze passagers, la première visite à sec après la mise en service a lieu dans les dix ans suivant la première délivrance du titre de navigation.

**Art. D. 4221-41.** – Pour les bateaux ou engins flottants ne pouvant pas, pour des raisons techniques, faire l'objet d'une visite à sec, l'examen de la coque est réalisé par l'organisme de contrôle selon des modalités proposées par celui-ci, après l'accord de l'autorité compétente pour le renouvellement du titre de navigation.

**Art. D. 4221-42.** – Le propriétaire d'un bateau ou engin flottant ou son représentant peut demander une visite volontaire de celui-ci. S'il est donné une suite favorable à cette demande, la visite est réalisée conformément à la procédure régissant le renouvellement du titre de navigation et donne lieu à un procès-verbal qui est transmis au demandeur ainsi qu'à l'autorité compétente.

### Sous-section 6

#### Dispositions applicables aux établissements flottants

**Art. D. 4221-43.** – Les dispositions des sous-sections 4 et 5 de la présente section s'appliquent aux établissements flottants, à l'exception des établissements flottants à usage privé d'une longueur inférieure à 20 mètres. Toutefois, la visite périodique à sec prévue par l'article D. 4221-40 a lieu au moins une fois tous les dix ans.

Les articles D. 4221-24 et D. 4221-25 ne s'appliquent pas aux établissements flottants à usage privé d'une longueur inférieure à 24 mètres.

**Art. D. 4221-44.** – Un arrêté précise les modalités procédurales selon lesquelles la conformité des établissements flottants à usage privé d'une longueur inférieure à 20 mètres aux dispositions techniques prévues à l'article D. 4211-5 est appréciée et attestée.

**Art. D. 4221-45.** – Un arrêté du ministre chargé des transports définit les conditions de délivrance du certificat d'établissement flottant.

**Art. R. 4221-46.** – Les conditions d'enregistrement ainsi que le contenu et le modèle des titres de navigation mentionnés à la présente section sont définis par arrêté du ministre chargé des transports.

### Section 3

#### Dispositions applicables aux bateaux de plaisance

##### Sous-section 1

Dispositions applicables aux bateaux de plaisance d'une longueur égale ou supérieure à 20 mètres ou dont le produit de la longueur, de la largeur et du tirant d'eau est égal ou supérieur à 100 mètres cubes

**Art. D. 4221-47.** – Sous les réserves énoncées par le présent article, les dispositions des articles D. 4221-8 à D. 4221-42 s'appliquent aux bateaux de plaisance d'une longueur égale ou supérieure à 20 mètres, ou dont le produit de la longueur, de la largeur et du tirant d'eau est égal ou supérieur à 100 mètres cubes :

- 1° La durée maximale de validité du titre de navigation, prévue à l'article D. 4221-8, est limitée à dix ans ;
- 2° La visite périodique à sec prévue par l'article D. 4221-40 a lieu au moins une fois tous les dix ans ;
- 3° Pour l'application de l'article D. 4221-17, est également considéré comme un organisme de contrôle pour les bateaux de plaisance un organisme notifié au titre du décret n° 96-611 du 4 juillet 1996 relatif à la mise sur le marché des bateaux de plaisance et des pièces et éléments d'équipement ;
- 4° Les dispositions des articles D. 4221-24 et D. 4221-25 ne s'appliquent pas aux bateaux de plaisance d'une longueur inférieure à 24 mètres.

**Art. D. 4221-48.** – L'autorité compétente peut fixer, par décision motivée, une durée de validité du titre de navigation plus courte que celle prévue à l'article D. 4221-47, pour des motifs de sécurité des personnes et des biens dans des conditions définies par arrêté du ministre chargé des transports.

##### Sous-section 2

Dispositions applicables aux bateaux de plaisance d'une longueur inférieure à 20 mètres et dont le produit de la longueur, de la largeur et du tirant d'eau est inférieur à 100 mètres cubes

**Art. R. 4221-49.** – La demande de titre de navigation est adressée par le propriétaire du bateau ou son représentant à l'autorité compétente pour délivrer ce titre, qui statue dans un délai de trois mois. Un arrêté du ministre chargé des transports définit le contenu du dossier de demande ou de renouvellement du titre de navigation ainsi que les conditions de sa délivrance.

**Art. R. 4221-50.** – La durée de validité du titre de navigation est illimitée, sauf dispositions particulières prises par arrêté du ministre chargé des transports pour des motifs tirés de la sécurité des biens et des personnes.

**Art. R. 4221-51.** – Le contenu et le modèle du titre de navigation et du registre ainsi que les conditions de délivrance et de renouvellement du titre mentionnés à la présente sous-section sont définis par arrêté du ministre chargé des transports.

**Art. R. 4221-52.** – Le propriétaire du bateau fait parvenir, à l'une des autorités mentionnées à l'article R.\* 4200-1, le titre de navigation accompagné des justificatifs en vue de sa modification en cas de :

- 1° Changement de devise ;
- 2° Changement de propriété ;
- 3° Changement d'immatriculation ;
- 4° Transformation importante au sens du décret n° 96-611 du 4 juillet 1996 relatif à la mise sur le marché des bateaux de plaisance et des pièces et éléments d'équipement ou du décret n° 84-810 du 30 août 1984 modifié relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution.

L'autorité compétente modifie le titre de navigation dans le délai de trois mois.

**Art. D. 4221-53.** – Tout titre de navigation en cours de validité peut être retiré, sur proposition du service instructeur, par l'autorité compétente qui l'a délivré, après que son titulaire a été mis à même de présenter ses observations sur la mesure envisagée, lorsque le bateau n'est plus conforme aux prescriptions techniques correspondant à son titre. En cas d'urgence motivée, le titre peut être retiré immédiatement pour une durée maximale de sept jours durant laquelle l'autorité recueille les observations de la personne intéressée avant de lever ou de confirmer la décision de retrait. Le titre objet d'un retrait est restitué à l'autorité compétente.

Toute décision de retrait est motivée et notifiée à l'intéressé avec l'indication des délais et des voies de recours.

**Art. D. 4221-54.** – Un arrêté du ministre chargé des transports précise les modalités procédurales selon lesquelles la conformité des bateaux de plaisance mentionnés à l'article D. 4211-5 aux prescriptions techniques prévues par ce même article est appréciée et attestée.

### TITRE III

#### CERTIFICATS DE CAPACITÉ POUR LA CONDUITE DES BATEAUX

##### CHAPITRE UNIQUE

##### Section 1

##### Bateaux de commerce

**Art. R. 4231-1.** – Tout conducteur d'un bateau de commerce, à l'exception du conducteur d'un bateau à passagers non motorisé ou dont la motorisation atteint au plus 4,5 kW, et autorisé à transporter au plus douze passagers, doit être titulaire d'un certificat de capacité pour la conduite des bateaux de commerce ou d'un titre équivalent mentionné aux articles R. 4231-19 à R. 4231-21.

Toutefois, dans les conditions prévues par la présente section, le conducteur est dispensé du certificat de capacité pour la conduite des bateaux de commerce à condition d'être titulaire d'un certificat de capacité de catégorie PA, PB, PC ou d'un permis de conduire des bateaux de plaisance.

##### Sous-section 1

##### Certificat de capacité pour la conduite des bateaux de commerce

**Art. R. 4231-2.** – L'obtention du certificat de capacité pour la conduite des bateaux de commerce est subordonnée à la réussite à un examen comprenant des épreuves théoriques et pratiques portant sur les connaissances professionnelles des candidats, notamment en matière de conduite, de navigation et de sécurité. La nature et le programme des épreuves ainsi que les modalités de délivrance du certificat de capacité sont définis par arrêté du ministre chargé des transports.

Pour la conduite de bateaux de commerce sur certaines voies définies par arrêté du ministre des transports, l'examen comporte une épreuve complémentaire relative à la connaissance des conditions locales de navigation. Le contenu de cette épreuve est défini par l'autorité compétente.

Pour la conduite de bateaux à passagers sur certains secteurs de navigation définis par arrêté du ministre chargé des transports, l'examen comporte une épreuve complémentaire relative à la connaissance de la sécurité des passagers, notamment dans le cas d'accident, d'incendie et de naufrage.

Dans les cas prévus aux deux alinéas précédents, le certificat de capacité mentionne le type de bateaux et le secteur de navigation qui ont donné lieu à une épreuve complémentaire.

**Art. R. 4231-3.** – Le candidat au certificat de capacité pour la conduite des bateaux de commerce doit être âgé de dix-huit ans au moins à la date de délivrance du titre.

Le certificat de capacité délivré à un candidat de moins de vingt et un ans n'est pas valable, tant que le titulaire n'a pas atteint l'âge de vingt et un ans, pour la conduite des bateaux transportant des marchandises dans les Etats membres de l'Union européenne qui n'autorisent la délivrance du certificat de capacité qu'aux personnes ayant au moins vingt et un ans.

**Art. R. 4231-4.** – Le candidat au certificat de capacité doit justifier, par la production d'un certificat médical, de son aptitude physique et mentale à la conduite des bateaux de commerce.

Les modalités d'application du présent article sont définies par arrêté du ministre chargé des transports.

**Art. R. 4231-5.** – Pour être admis à se présenter aux épreuves de l'examen en vue de l'obtention du certificat de capacité pour la conduite de bateaux de commerce, le candidat doit justifier d'une expérience professionnelle de quatre ans au minimum en qualité de membre d'équipage de pont d'un bateau de commerce.

L'expérience professionnelle est attestée par la présentation d'un livret de service ou d'un livret de formation, accompagné d'un document indiquant le statut au titre duquel le candidat a acquis cette expérience.

Le livret de service ou le livret de formation mentionne chacun des voyages au cours desquels le candidat a participé à la conduite du bateau.

Les informations portées sur le livret de service et le livret de formation et justifiant de l'expérience en navigation intérieure sont validées par l'autorité compétente.

**Art. R. 4231-6.** – La durée de l'expérience professionnelle mentionnée à l'article R. 4231-5 est réduite de trois ans au plus dans les cas suivants :

1° Lorsque le candidat est titulaire d'un diplôme figurant sur une liste définie par arrêté du ministre chargé des transports et sanctionnant une formation spécialisée en navigation intérieure qui comporte des stages pratiques de conduite de bateaux. Les stages effectués par le candidat sont attestés par le livret de formation. L'arrêté susmentionné détermine à quelle réduction ouvre droit chacun de ces diplômes, la réduction ne pouvant être supérieure à la durée de la formation spécialisée ;

2° Lorsque le candidat justifie d'une expérience professionnelle acquise sur un navire en qualité de membre d'équipage de pont. Un arrêté du ministre chargé des transports détermine à quelle réduction ouvre droit, selon sa durée, l'expérience acquise en navigation maritime, la réduction maximale de trois ans ne pouvant être accordée sans justifier d'une expérience professionnelle en navigation maritime d'au moins quatre ans.

**Art. R. 4231-7.** – Par dérogation aux dispositions des articles R. 4231-5 et R. 4231-6, le candidat qui justifie d'une année d'expérience professionnelle en qualité de membre d'équipage de pont d'un bateau de commerce peut obtenir le certificat de capacité pour la conduite des bateaux de commerce. Dans ce cas, le certificat de capacité n'est valable que pour la conduite des bateaux ayant des caractéristiques nautiques similaires à celles du bateau sur lequel l'examen a été passé. Le certificat mentionne le type de bateaux pour lequel il est valable.

**Art. R. 4231-8.** – Le certificat de capacité pour la conduite des bateaux de commerce mentionne le groupe de voies pour lequel il est valable.

Les voies d'eau du « groupe A » comprennent l'ensemble des eaux intérieures, à l'exception des voies sur lesquelles s'applique le règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin.

Les voies d'eau du « groupe B » comprennent les voies du « groupe A », à l'exclusion des voies à caractère maritime.

Le titulaire d'un certificat de capacité du « groupe B » peut échanger ce certificat contre un certificat de capacité du « groupe A » s'il satisfait à l'une des conditions suivantes :

1° Avoir réussi un examen dont les modalités sont définies par arrêté du ministre chargé des transports et qui porte notamment sur les conditions de navigation dans les eaux maritimes ;

2° Présenter un titre professionnel de conduite en mer ou la licence de patron-pilote prévue par le titre V du présent livre.

**Art. R. 4231-9.** – Le certificat de capacité est délivré sans limitation de durée par l'autorité compétente.

Toutefois, la validité du certificat de capacité est suspendue lorsque le titulaire du certificat de capacité pour la conduite des bateaux de commerce, qui atteint l'âge de soixante-cinq ans, ne respecte pas l'obligation de produire, dans les trois mois de son anniversaire et de chacun des anniversaires suivants, un certificat médical attestant son aptitude physique et mentale à exercer cette activité.

Le certificat de capacité mentionne que les obligations définies à l'alinéa précédent ont été respectées.

Tout certificat détruit ou volé peut être remplacé par un duplicata établi par l'autorité compétente définie à l'article R.\* 4200-1.

## Sous-section 2

### Autres certificats de capacité et équivalence liée au permis plaisance

**Art. R. 4231-10.** – Le conducteur d'un bateau à passagers non motorisé d'une longueur inférieure à quinze mètres, qui transporte des passagers en service saisonnier sur un parcours précis et limité à une section de voie d'eau non reliée au réseau communautaire ou à un plan d'eau restreint, est dispensé du certificat de capacité pour la conduite des bateaux de commerce à condition d'être titulaire d'un certificat de capacité de catégorie PA.

Ce certificat est délivré après réussite à un examen dont les modalités sont définies par arrêté du ministre chargé des transports et qui porte sur les règles de sécurité spécifiques au type de bateaux utilisés et sur la connaissance du secteur de navigation retenu. Il mentionne le type de bateaux et le secteur de navigation pour lesquels il est valable ainsi que le nombre maximal de passagers transportables sur ces bateaux.

**Art. R. 4231-11.** – Le conducteur d'un bateau à passagers d'une longueur d'au plus trente-cinq mètres autorisé à transporter au plus soixante-quinze passagers et qui effectue des services saisonniers sur un parcours précis et limité à une section de voie d'eau non reliée au réseau communautaire ou à un plan d'eau restreint est dispensé du certificat de capacité pour la conduite des bateaux de commerce à condition d'être titulaire du certificat de capacité de catégorie PB.

Ce certificat est délivré après réussite à un examen dont les modalités sont définies par arrêté du ministre chargé des transports et qui porte sur les règles de sécurité spécifiques au type de bateaux utilisés et sur la connaissance du secteur de navigation retenu.

Pour être admis à se présenter aux épreuves de cet examen, le candidat doit justifier d'une expérience professionnelle de trois mois au minimum en qualité de membre d'équipage de pont, attestée par un livret de service ou un livret de formation prévus au R. 4231-5.

Le certificat de capacité de catégorie PB mentionne le type de bateaux, les périodes et le secteur de navigation pour lesquels il est valable ainsi que le nombre maximal de passagers transportables sur ces bateaux.

**Art. R. 4231-12.** – Le conducteur d'un bateau de marchandises d'une longueur inférieure à vingt mètres est dispensé du certificat de capacité pour la conduite des bateaux de commerce à condition d'être titulaire du certificat de capacité de catégorie PC.

Ce certificat est délivré après réussite à un examen dont les modalités sont définies par arrêté du ministre chargé des transports et qui porte sur les règles de conduite, de navigation et de sécurité.

**Art. R. 4231-13.** – Le conducteur d'un bateau à passagers destiné au transport de douze passagers au plus, non compris les membres d'équipage et le personnel de bord, est dispensé du certificat de capacité pour la conduite des bateaux de commerce à condition d'être titulaire d'un permis de conduire des bateaux de plaisance comportant l'option et, le cas échéant, l'extension nécessaires en eaux intérieures, telles que définies par l'article 2 du décret n° 2007-1167 du 2 août 2007 relatif au permis de conduire et à la formation à la conduite des bateaux de plaisance à moteur.

**Art. R. 4231-14.** – Les dispositions des articles R. 4231-3, R. 4231-4 et R. 4231-9 sont applicables aux certificats PA, PB et PC.

### Sous-section 3

#### Attestations pour la conduite au radar et la conduite de bateaux à passagers

**Art. R. 4231-15.** – Pour être admis à conduire un bateau de commerce au radar, le conducteur doit détenir une attestation spéciale « radar » délivrée après réussite à un examen dont les modalités sont définies par arrêté du ministre chargé des transports et qui porte sur les connaissances professionnelles relatives à la conduite au radar.

Le certificat de capacité mentionne l'aptitude à la conduite au radar.

**Art. R. 4231-16.** – Sur tout bateau transportant des passagers, le conducteur ou un membre d'équipage doit être titulaire d'une attestation spéciale « passagers ». Lorsque plus de cinquante personnes sont admises sur le bateau, la présence à bord d'une seconde personne titulaire de l'attestation spéciale « passagers » est obligatoire.

L'autorité compétente pour la délivrance de cette attestation peut exiger la présence d'une personne titulaire de l'attestation spéciale « passagers » à bord de tout bateau en stationnement ou de tout établissement flottant, recevant du public et dont l'effectif admis est supérieur à douze personnes.

**Art. R. 4231-17.** – L'obtention de l'attestation spéciale « passagers » est subordonnée à la réussite à un examen dont les modalités sont définies par arrêté du ministre chargé des transports et qui porte sur les connaissances professionnelles relatives au transport et à la sécurité des passagers.

Pour être admis à se présenter aux épreuves de l'examen mentionné au premier alinéa, le candidat doit présenter une attestation de formation aux premiers secours reconnue par l'Etat.

**Art. R. 4231-18.** – Les attestations spéciales sont délivrées sans limitation de durée.

### Sous-section 4

#### Equivalences

**Art. R. 4231-19.** – Les certificats de capacité pour la conduite de bateaux de commerce du groupe A et du groupe B et les attestations spéciales relatives à la conduite au radar et au transport des passagers, délivrés par un Etat membre de l'Union européenne en conformité avec la directive 96/50/CE du Conseil du 23 juillet 1996 concernant l'harmonisation des conditions d'obtention des certificats nationaux de conduite de bateaux de navigation intérieure pour le transport de marchandises et de personnes dans l'Union, sont valables sur les eaux intérieures françaises, à l'exception des voies sur lesquelles s'applique le règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin.

La grande patente du Rhin et la patente radar délivrées en application du règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin sont valables sur les eaux intérieures françaises.

Les dispositions des alinéas précédents s'appliquent, le cas échéant, sous réserve de la réussite aux épreuves complémentaires prévues aux deuxième et troisième alinéas de l'article R. 4231-2.

**Art. R. 4231-20.** – Les certificats techniques délivrés par les autorités militaires et civiles chargées de la police et des secours pour la conduite des bateaux sont équivalents, pour la conduite sur les eaux intérieures françaises, aux certificats de capacité définis aux articles R. 4231-1, R. 4231-10 et R. 4231-11 dans les conditions définies par arrêté conjoint du ministre chargé des transports, du ministre de la défense et du ministre de l'intérieur.

**Art. R. 4231-21.** – Le certificat de capacité pour la conduite de bateaux de marchandises délivré par un Etat non membre de l'Union européenne ayant conclu avec la France un accord de reconnaissance réciproque des titres de conduite des bateaux de navigation intérieure destinés au transport de marchandises est valable sur les eaux intérieures françaises pour l'objet sur lequel il porte.

Le certificat de capacité pour la conduite de bateaux munis de radar délivré par un Etat non membre de l'Union européenne ayant conclu avec la France un accord de reconnaissance réciproque des titres de conduite des bateaux de navigation intérieure munis d'un radar est équivalent sur les eaux intérieures françaises à l'attestation spéciale « radar » prévue à l'article R. 4231-15.

Le certificat de capacité pour la conduite de bateaux à passagers délivré par un Etat non membre de l'Union européenne ayant conclu avec la France un accord de reconnaissance réciproque des titres de conduite des bateaux de navigation intérieure destinés au transport de passagers est valable sur les eaux intérieures françaises pour l'objet sur lequel il porte.

L'attestation spéciale « passagers » délivrée par un Etat non membre de l'Union européenne ayant conclu avec la France un accord de reconnaissance réciproque des titres de conduite des bateaux de navigation intérieure destinés au transport de passagers est équivalente sur les eaux intérieures françaises à l'attestation spéciale « passagers » prévue à l'article R. 4231-16.

**Art. R. 4231-22.** – Les certificats de capacité pour la conduite des bateaux de commerce et les attestations spéciales prévues aux articles R. 4231-15 et R. 4231-16 peuvent être retirés en cas de perte de l'aptitude physique constatée dans les conditions prévues par un arrêté du ministre chargé des transports.

## Section 2

### Engins flottants et navires

**Art. R. 4231-23.** – Les dispositions de la section 1 sont également applicables à la conduite des engins flottants et des navires circulant sur les eaux intérieures.

## Section 3

### Bateaux de plaisance

**Art. R. 4231-24.** – Les dispositions relatives aux permis de conduire les bateaux de plaisance à moteur en eaux intérieures, aux établissements de formation et aux formateurs sont régies par le décret n° 2007-1167 du 2 août 2007 modifié relatif aux permis de conduire et à la formation à la conduite des bateaux de plaisance à moteur.

## TITRE IV

### POLICE DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE

#### CHAPITRE I<sup>er</sup>

#### Règlements de police

##### Section 1

#### Règlement général de police de la navigation intérieure

**Art. R. 4241-1.** – Les dispositions de la présente section, y compris les arrêtés du ministre chargé des transports auxquels celles-ci font renvoi, constituent le règlement général de police de la navigation intérieure prévu à l'article L. 4241-1.

**Art. R. 4241-2.** – Le règlement général de police de la navigation intérieure peut être complété lorsqu'il le prévoit, par des règlements particuliers de police adoptés conformément aux dispositions de l'article R. 4241-66. Ces règlements apportent aux règles générales des adaptations rendues nécessaires par des circonstances locales, notamment en raison des caractéristiques des cours d'eau concernés.

**Art. R. 4241-3.** – Sauf disposition contraire, les obligations pesant sur le conducteur s'imposent également à la personne sous l'autorité de laquelle est placé un établissement flottant.

**Art. R. 4241-4.** – Les membres de l'équipage et les autres personnes se trouvant à bord et déterminant temporairement la route et la vitesse du bateau sont également responsables dans cette mesure de l'observation des prescriptions imposées au conducteur en matière de conduite par le présent chapitre.

## Sous-section 1

## Dispositions générales

## Paragraphe 1

Obligations générales relatives au conducteur  
et à la tenue de la barre

**Art. R. 4241-5.** – Les bateaux d'un convoi poussé autres que le pousseur sont placés sous l'autorité du conducteur du pousseur.

Les règles de désignation du conducteur d'un convoi ou d'une formation à couple sont définies par arrêté du ministre chargé des transports.

**Art. R. 4241-6.** – En cours de route, le conducteur doit être à bord.

Le conducteur d'un engin flottant motorisé doit également être à bord dès lors que l'engin est au travail, même en l'absence de déplacement.

Les présentes dispositions ne sont pas applicables aux matériels flottants.

**Art. R. 4241-7.** – A bord des bateaux de commerce en cours de route, lorsque le conducteur ne tient pas la barre du bateau, celle-ci est tenue par au moins une personne qualifiée ayant atteint seize ans, assistée du conducteur. Cette personne est titulaire d'un livret de service ou d'un livret de formation prévus à l'article R. 4231-5.

Ces conditions ne sont pas applicables à la conduite des menues embarcations non motorisées ou dont la puissance motrice est inférieure à 4,5 kW.

Un arrêté du ministre chargé des transports définit les règles applicables à la tenue de barre des bateaux de commerce.

A bord des bateaux de plaisance, les conditions de tenue de la barre sont définies par le décret n° 2007-1167 du 2 août 2007 modifié relatif aux permis de conduire et à la formation à la conduite des bateaux de plaisance à moteur.

**Art. R. 4241-8.** – Le conducteur d'un bateau soumis à l'obligation de disposer d'une installation de radiotéléphonie doit être capable de communiquer en langue française dans des conditions permettant d'assurer un niveau suffisant de sécurité. A défaut, un membre de l'équipage doit pouvoir faire office d'interprète.

Les règlements particuliers de police peuvent définir des secteurs où une autre langue est admise.

## Paragraphe 2

## Obligations générales relatives à la conduite

**Art. R. 4241-9.** – Le conducteur veille à ce que la longueur, la largeur, le tirant d'air et le tirant d'eau de son bateau soient compatibles avec les caractéristiques des eaux intérieures et des ouvrages d'art, notamment la longueur, la largeur, le mouillage et la hauteur libre.

Sauf dispositions prévues par les règlements particuliers de police ou autorisation délivrée en application de l'article R. 4241-35, la hauteur maximale des superstructures des bateaux, accessoires et équipements inclus, au-dessus du plan d'enfoncement du bateau à vide, ne peut dépasser quinze mètres.

Les règlements particuliers de police peuvent également fixer, sur certaines sections d'eau intérieure, les dimensions que les bateaux ne doivent pas excéder, chargement compris.

**Art. R. 4241-10.** – Le conducteur veille à ce que la vitesse de son bateau soit compatible avec les caractéristiques des eaux intérieures et des ouvrages d'art. Elle ne peut être inférieure ou supérieure aux vitesses minimales ou maximales édictées par les règlements particuliers de police.

Les limitations de vitesse ne sont pas applicables aux conducteurs des bateaux appartenant aux services de police, de gendarmerie, des douanes et de lutte contre l'incendie lorsqu'ils font usage de leurs dispositifs spéciaux de signalisation dans les cas justifiés par l'urgence de leur mission et sous réserve de ne pas mettre en danger les autres usagers des eaux intérieures.

**Art. R. 4241-11.** – Les bateaux naviguant sur un secteur sur lequel une vitesse minimale ou maximale est prévue ainsi que les bateaux motorisés transportant plus de douze passagers ou transportant des matières dangereuses sont équipés d'un dispositif de mesure et de lecture de la vitesse.

Un arrêté du ministre chargé des transports précise les conditions d'applications du précédent alinéa.

Les règlements particuliers de police peuvent dispenser les menues embarcations de cette obligation.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux établissements et matériels flottants.

**Art. R. 4241-12.** – Le conducteur veille à ce que le bateau respecte la distance de sécurité vis-à-vis des ouvrages lorsque celle-ci est fixée par le règlement particulier de police.

**Art. R. 4241-13.** – La conduite d'un bateau prend en compte l'enfoncement supplémentaire en marche.

**Art. R. 4241-14.** – Les règlements particuliers de police désignent, s'il y a lieu, les sections d'eaux intérieures où des restrictions sont apportées à certains modes de navigation. Ils peuvent notamment définir les moyens de traction ou de propulsion autorisés sur certaines sections d'eau intérieure, les conditions auxquelles est soumis leur emploi et la puissance minimale que doivent posséder les bateaux motorisés.

## Paragraphe 3

## Obligations générales de sécurité

**Art. R. 4241-15.** – Le conducteur prend toutes les mesures de précaution que commandent le devoir général de vigilance et la bonne pratique de la navigation en vue d'éviter :

- 1° De mettre en danger la vie des personnes ;
- 2° De causer des dommages aux bateaux ainsi qu'à leur dispositif d'ancrage ou d'amarrage, aux rives ou aux ouvrages et installations de toute nature se trouvant dans la voie navigable ou à ses abords ;
- 3° De créer des entraves à la navigation ;
- 4° De porter atteinte à l'environnement.

**Art. R. 4241-16.** – Toute personne se trouvant à bord est tenue de se conformer aux ordres qui lui sont donnés par le conducteur dans l'intérêt de la sécurité de la navigation et de l'ordre à bord.

**Art. R. 4241-17.** – Les règlements particuliers de police peuvent imposer dans certaines circonstances ou secteurs de navigation le port du gilet de sauvetage ou d'une aide individuelle à la flottabilité.

**Art. R. 4241-18.** – Si un sinistre se déclare à bord d'un bateau, le conducteur prend toutes les mesures prévues et nécessaires à son bord pour maîtriser le sinistre. Il prévient sans délai le gestionnaire ou le propriétaire de la voie d'eau intérieure compétent, et le centre opérationnel départemental d'incendie et de secours (CODIS) territorialement compétent.

Le conducteur prête son concours, en tant que de besoin, aux actions menées par le commandant des opérations de secours placé sous la direction du directeur des opérations de secours.

Dès que le gestionnaire ou le propriétaire de la voie d'eau intérieure a connaissance d'un sinistre ou de difficultés rencontrées par un bateau, il alerte le centre opérationnel départemental d'incendie et de secours (CODIS) territorialement compétent.

**Art. R. 4241-19.** – Le fait de laisser déborder sur les côtés d'un bateau des objets de nature à compromettre la sécurité des autres usagers de la voie d'eau, ou des ouvrages et installations de toute nature se trouvant dans la voie navigable ou à ses abords est interdit.

Les ancres relevées ne doivent pas dépasser le fond ou la quille du bateau ou le plan inférieur du matériel flottant.

**Art. R. 4241-20.** – Il est interdit de se servir des signaux se situant sur les eaux intérieures pour amarrer ou déhaler des bateaux, ou de rendre ces signaux impropres à leur destination.

Le conducteur avise sans délai l'autorité chargée de la police de la navigation et le gestionnaire de la voie d'eau en cas de dommage causé à un signal de navigation ou de déplacement d'un tel signal. Un arrêté du ministre chargé des transports peut prévoir des procédures de sécurité complémentaires.

**Art. R. 4241-21.** – En cas de dommages causés aux ouvrages d'art, le conducteur d'un bateau avise sans délai l'autorité chargée de la police de la navigation et le gestionnaire de la voie d'eau. Un arrêté du ministre chargé des transports peut prévoir des procédures de sécurité complémentaires.

**Art. R. 4241-22.** – Le conducteur d'un bateau perdant un objet ou rencontrant un obstacle avise sans délai l'autorité chargée de la police de la navigation et le gestionnaire de la voie d'eau en indiquant aussi exactement que possible l'endroit où l'incident a eu lieu. Lorsque cet objet crée ou est susceptible de créer une obstruction totale ou partielle d'une section d'eau intérieure, le conducteur doit s'employer à ce que la voie d'eau soit dégagée dans les plus courts délais. Un arrêté du ministre chargé des transports peut prévoir des procédures de sécurité complémentaires.

**Art. R. 4241-23.** – Le fait de jeter ou de laisser tomber dans les eaux intérieures un objet ou une substance de nature à créer une entrave ou un danger pour la navigation ou pour les autres usagers de ces eaux est interdit.

Si un tel déversement se produit à partir d'un bateau, le conducteur avise sans délai l'autorité chargée de la police de la navigation et le gestionnaire de la voie d'eau en indiquant aussi exactement que possible la nature et l'endroit du déversement. Un arrêté du ministre chargé des transports peut prévoir des procédures de sécurité complémentaires.

**Art. R. 4241-24.** – Lorsqu'un bateau est échoué ou coulé, son conducteur avise sans délai l'autorité chargée de la police de la navigation et le gestionnaire de la voie d'eau. Lorsque ce bateau crée ou est susceptible de créer une obstruction totale ou partielle d'une section d'eau intérieure, le conducteur doit s'employer à ce que la voie d'eau soit dégagée dans les plus courts délais. Un arrêté du ministre chargé des transports peut prévoir des procédures de sécurité complémentaires.

**Art. R. 4241-25.** – Le conducteur d'un bateau renforce les amarres de son bateau en périodes de glaces ou de crues.

La glace est brisée autour de la flottaison par le conducteur ou sous sa responsabilité.

Les règlements particuliers de police fixent, le cas échéant, les conditions dans lesquelles la navigation est restreinte ou interdite pendant ces périodes.

#### Paragraphe 4

##### Prescriptions temporaires

**Art. R. 4241-26.** – Le conducteur se conforme aux prescriptions temporaires édictées par le préfet pour assurer la sécurité et la sûreté de la navigation et diffusées selon des modalités définies par arrêté du ministre chargé des transports.

Il se conforme également aux mesures temporaires prises par le gestionnaire de la voie d'eau en application de l'article L. 4241-3.

#### Paragraphe 5

##### Embarquement, débarquement, chargement, déchargement et transbordement

**Art. R. 4241-27.** – Le chargement à bord ne doit pas étendre la zone de non-visibilité directe ou indirecte pour la conduite du bateau, selon des conditions fixées par arrêté du ministre chargé des transports.

**Art. R. 4241-28.** – Les bateaux transportant des conteneurs sont soumis à des règles relatives à la stabilité du bateau et à la résistance de la coque, définies par arrêté du ministre chargé des transports.

**Art. R. 4241-29.** – Les opérations de chargement, de déchargement ou de transbordement d'un bateau, ainsi que l'embarquement ou le débarquement de passagers sont interdits en dehors des ports ou des emplacements désignés à cet effet par les autorités compétentes.

Un arrêté du ministre chargé des transports peut fixer des prescriptions complémentaires afin d'assurer la sécurité de l'embarquement et du débarquement des bateaux à passagers.

**Art. R. 4241-30.** – Le chargement des bateaux est réalisé en tenant compte de l'enfoncement supplémentaire en marche.

#### Paragraphe 6

##### Documents devant se trouver à bord

**Art. R. 4241-31.** – Le conducteur d'un bateau, à l'exception des menues embarcations, des bateaux d'un convoi poussé autres que le pousseur, et des matériels flottants, doit disposer à bord d'un exemplaire du règlement général de police de la navigation intérieure et des règlements particuliers de police applicables sur le secteur emprunté.

Ces documents peuvent être conservés sous format électronique à condition de pouvoir être consultés à tout moment.

En cas de modification de ces règlements, un exemplaire actualisé doit être à bord au plus tard deux mois à compter de la publication au *Journal officiel* de l'acte réglementaire modifiant le règlement ou, pour les règlements particuliers de police, à compter de leur mise à disposition du public ou de leur affichage conformément à l'article R. 4241-66.

**Art. R. 4241-32.** – Les règlements particuliers peuvent imposer aux conducteurs de certaines menues embarcations de disposer à bord des documents mentionnés au premier alinéa de l'article R. 4241-31.

**Art. R. 4241-33.** – La liste des documents imposés par la réglementation relative à la navigation intérieure qui, outre ceux dont la possession sur le bateau est exigée par les articles L. 4111-6, L. 4112-3, L. 4221-1, R. 4241-31, R. 4241-32 et R. 4241-65, doivent se trouver à bord, est fixée par un arrêté du ministre chargé des transports.

**Art. R. 4241-34.** – Dans les convois, les documents dont la présence à bord est obligatoire peuvent être conservés à bord d'un seul bateau.

#### Paragraphe 7

##### Transports spéciaux

**Art. R. 4241-35.** – Sont considérés comme des transports spéciaux les déplacements sur les eaux intérieures de bateaux dont les dimensions ne répondent pas aux caractéristiques d'une section d'eau intérieure.

Ces transports doivent faire l'objet d'une autorisation préalable précisant les conditions dans lesquelles le transport est effectué, notamment l'itinéraire emprunté, les endroits où le stationnement sera admis et la durée de l'autorisation.

Un conducteur est désigné pour chaque transport spécial.

Un arrêté du ministre chargé des transports détermine la composition du dossier de la demande, les modalités de son dépôt et les modalités d'information des préfets des départements traversés.

**Art. R. 4241-37.** – Par dérogation aux dispositions de l'article R. 4241-35 et sans préjudice des dispositions de l'article D. 4221-7, le déplacement d'un établissement ou d'un matériel flottant ne répondant pas aux

caractéristiques d'une section d'eau intérieure est soumis à la seule autorisation préalable du ou des gestionnaires de la voie d'eau concernée s'il ne peut manifestement en résulter aucune entrave ou aucun danger pour la navigation, ni aucun dommage pour les ouvrages d'art.

## Paragraphe 8

### Manifestations sportives, fêtes nautiques et autres manifestations

**Art. R. 4241-38.** – Sans préjudice d'autres régimes d'autorisation applicables, les manifestations sportives nautiques, fêtes nautiques ou autres concentrations de bateaux susceptibles d'entraver la navigation sont soumises à autorisation. L'organisateur de la manifestation doit présenter une demande d'autorisation au préfet du département du lieu de la manifestation. La décision d'autorisation est prise par le préfet. Elle est publiée et notifiée à l'auteur de la demande.

Un arrêté du ministre chargé des transports détermine la composition du dossier de la demande et les modalités de son dépôt.

L'autorisation mentionnée à l'alinéa précédent peut prévoir une interruption de la navigation sur certaines sections des eaux intérieures ; un arrêté du ministre chargé des transports précise la durée maximale de cette interruption.

Les exercices militaires susceptibles de gêner la navigation ou nécessitant son interruption sont soumis aux mêmes règles.

## Paragraphe 9

### Intervention des autorités chargées de la police de la navigation

**Art. R. 4241-39.** – Le conducteur d'un bateau se conforme aux ordres particuliers qui lui sont donnés par les fonctionnaires et agents chargés de la police de la navigation mentionnés à l'article L. 4272-1 en vue de la sécurité ou du bon ordre de la navigation.

**Art. R. 4241-40.** – Le conducteur d'un bateau donne aux fonctionnaires et agents chargés de la police de la navigation les facilités nécessaires pour leur permettre d'exercer leur mission de constatation d'infractions définie à l'article L. 4272-1.

**Art. R. 4241-41.** – Tout conducteur est tenu de présenter les documents dont la présence à bord est obligatoire à toute réquisition des agents mentionnés à l'article L. 4272-1.

**Art. R. 4241-42.** – Les agents mentionnés à l'article L. 4272-1 peuvent vérifier à tout moment la conformité du bateau à son titre de navigation. Ils peuvent également vérifier si le bateau constitue un danger manifeste pour les personnes à bord, l'environnement ou la navigation.

**Art. R. 4241-43.** – Si, lors du contrôle prévu à l'article R. 4241-42, les agents constatent soit le défaut de validité du titre de navigation, soit que le bateau n'est pas conforme aux mentions de celui-ci, mais que ce défaut de validité ou cette absence de conformité ne constitue pas un danger manifeste au sens de l'article D. 4221-35, ils mettent en demeure la personne dont le nom figure sur le titre de navigation de prendre toutes les mesures nécessaires pour remédier à cette situation dans un délai qu'ils fixent.

**Art. R. 4241-44.** – Si, lors du contrôle prévu à l'article R. 4241-42, les agents constatent soit l'absence à bord du titre de navigation, soit que le bateau présente un danger manifeste pour les personnes à bord, l'environnement ou la navigation ou au sens de l'article D. 4221-35, lesdits agents peuvent interrompre sa navigation dans les plus brefs délais permis par la réglementation de la voie d'eau empruntée jusqu'au moment où les mesures nécessaires auront été prises pour remédier à la situation constatée.

Ils peuvent également prescrire des mesures qui permettront au bâtiment de naviguer sans danger, le cas échéant après avoir terminé son déplacement, jusqu'au lieu où il fera l'objet soit d'une visite, soit d'une réparation.

**Art. R. 4241-45.** – Les agents qui réalisent les contrôles prévus aux articles R. 4241-43 et R. 4241-44 informent l'autorité compétente qui a délivré le titre de navigation ou qui l'a renouvelé en dernier lieu des constats qu'ils ont faits ou des mesures qu'ils ont prises. Il en est de même lorsque les agents ont averti le propriétaire de leur intention d'interrompre la navigation du bateau s'il n'est pas remédié aux déficiences constatées.

Lorsque le titre de navigation a été délivré ou renouvelé en dernier lieu par l'autorité d'un autre Etat membre de l'Union européenne, la même information est adressée à l'autorité de cet Etat membre.

Dans tous les cas, cette information est adressée dans un délai de sept jours à compter de la réalisation du contrôle.

**Art. R. 4241-46.** – Toute décision d'interruption de la navigation, prise en vertu des dispositions des articles R. 4241-43 et R. 4241-44, est notifiée sans délai à la personne dont le nom figure sur le titre de navigation et à l'adresse qu'il mentionne ou, à défaut de titre, à la personne exerçant le contrôle du bateau avec l'indication des voies et délais de recours.

La procédure d'interruption de la navigation à compter de la prise de décision d'y procéder est définie par arrêté du ministre chargé des transports.

## Sous-section 2

### Dispositions relatives aux marques et échelles de tirant d'eau

**Art. R. 4241-47.** – Outre les marques d'identification prévues au titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup>, tout bateau porte des marques d'enfoncement, des échelles de tirant d'eau et des marques d'identification sur ses ancres.

Tout bateau de marchandise doit également porter les informations relatives à son port en lourd et tout bateau à passagers l'indication du nombre maximal de passagers autorisés.

Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux menues embarcations, aux établissements et matériels flottants.

Les caractéristiques de ces échelles et de ces inscriptions sont définies par arrêté du ministre chargé des transports.

## Sous-section 3

### Dispositions relatives à la signalisation visuelle des bateaux et établissements flottants

**Art. R. 4241-48.** – Les bateaux portent une signalisation visuelle. Le type d'équipement, les modalités d'installation et les modalités d'utilisation sont définis par arrêté du ministre chargé des transports. Cet arrêté peut également prévoir une signalisation particulière applicable à certains types de bateaux ou à certaines situations.

## Sous-section 4

### Dispositions relatives à la signalisation sonore, à la radiotéléphonie et aux appareils de navigation des bateaux

**Art. R. 4241-49.** – Les bateaux sont équipés d'un dispositif permettant d'émettre des signaux sonores. Les bateaux, à l'exception des menues embarcations, sont équipés d'une installation de radiotéléphonie. Le type d'équipement, les modalités d'installation et les modalités d'utilisation sont définis par arrêté du ministre chargé des transports.

Les présentes dispositions ne sont pas applicables aux établissements et aux matériels flottants.

**Art. R. 4241-50.** – L'usage d'un appareil radar de navigation est imposé, pour des raisons de sécurité, à certains bateaux ou dans certaines situations de navigation déterminés par arrêté du ministre chargé des transports.

Les règlements particuliers de police peuvent également imposer sur certains bateaux l'usage d'un système d'identification automatique.

Le type d'équipement, les modalités d'installation et les modalités d'utilisation de l'appareil radar et du système d'identification automatique sont définis par arrêté du ministre chargé des transports.

## Sous-section 5

### Dispositions relatives à la signalisation et au balisage des eaux intérieures

**Art. R. 4241-51.** – Un arrêté du ministre chargé des transports définit les signaux des eaux intérieures, leur signification et les caractéristiques techniques qui leur sont applicables, lorsqu'une telle signalisation est mise en place. Il définit également les règles de balisage qui s'appliquent en amont du premier obstacle à la navigation des navires, déterminé en application de l'article L. 5000-1.

**Art. R. 4241-52.** – Sans préjudice des dispositions des articles R. 4242-1 à R. 4242-8, si les conditions de la navigation sur une partie des eaux intérieures le justifient, notamment en raison de l'importance du trafic ou de données issues de l'accidentologie, le préfet du département demande au gestionnaire concerné ou, à défaut, au propriétaire la mise en place et l'entretien d'une signalisation adaptée aux usages de ces eaux, conforme aux dispositions de l'article R. 4241-51 et, le cas échéant, aux caractéristiques des voies d'eau fixées par les règlements particuliers de police.

Si la voie d'eau ou la section de la voie d'eau devant faire l'objet d'une signalisation se situe sur plusieurs départements, la demande est formée conjointement par les préfets des départements intéressés.

Un arrêté du ministre chargé des transports précise les conditions d'application de cet article.

## Sous-section 6

## Dispositions relatives aux règles de route

**Art. R. 4241-53.** – Les bateaux sont soumis à des règles de route fixées par arrêté du ministre chargé des transports. Cet arrêté définit notamment les règles applicables aux rencontres, aux croisements et dépassements, au passage des ponts, des barrages et des écluses ainsi que les règles applicables en cas de navigation au radar ou en cas de visibilité réduite pour des raisons atmosphériques ou autres.

L'arrêté définit également les règles de route applicables à la conduite d'un bac.

## Sous-section 7

## Dispositions relatives aux règles de stationnement

**Art. R. 4241-54.** – Les bateaux sont soumis à des règles de stationnement définies par arrêté du ministre chargé des transports. Cet arrêté définit notamment les caractéristiques des zones où le stationnement est interdit ou autorisé et les prescriptions applicables en matière d'ancrage et d'amarrage ainsi qu'en matière de surveillance.

Les règlements particuliers de police délimitent, le cas échéant, les zones précitées et peuvent limiter la durée du stationnement des bateaux recevant du public.

## Sous-section 8

Dispositions complémentaires applicables  
à certains bateaux ou aux convois

**Art. D. 4241-55.** – Le conducteur d'un bateau soumis à la réglementation applicable au transport de marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure, d'un bateau-citerne, d'un bateau dont la longueur dépasse 110 mètres, d'un convoi poussé, d'un bateau à passagers à cabines, d'un navire de commerce et d'un transport spécial mentionné à l'article R. 4241-35 s'annonce avant de pénétrer sur certains secteurs.

Les secteurs concernés par cette obligation sont définis par les règlements particuliers de police. Les modalités de notification d'arrivée et de départ sont définies par arrêté du ministre chargé des transports.

**Art. R. 4241-56.** – La composition d'un convoi poussé, les accouplements au sein d'un convoi poussé, la circulation des personnes à bord d'un convoi poussé et le déplacement de barges en dehors d'un convoi poussé sont soumis à des prescriptions de sécurité particulières fixées par un arrêté du ministre chargé des transports.

**Art. R. 4241-57.** – Les convois doivent être munis d'une installation de radiotéléphonie et d'une liaison phonique dans les conditions fixées par arrêté du ministre chargé des transports.

**Art. R. 4241-58.** – Les bateaux à passagers peuvent être soumis à des règles particulières en ce qui concerne la détermination des fréquences et des durées de leurs circuits réguliers de navigation dans les conditions fixées par les règlements particuliers de police.

## Sous-section 9

Dispositions relatives à la navigation de plaisance  
et aux activités sportives

**Art. R. 4241-59.** – Les bateaux de plaisance sont soumis à des dispositions particulières fixées par arrêté du ministre chargé des transports et relatives notamment au matériel d'armement et de sécurité, à la circulation et au stationnement de ces bateaux.

**Art. R. 4241-60.** – Sans préjudice des dispositions de l'article L. 214-12 du code de l'environnement et de l'exercice par le maire des pouvoirs de police prévus par l'article L. 2213-23 du code général des collectivités territoriales, la pratique des sports nautiques est soumise à des dispositions particulières fixées par les règlements particuliers de police.

**Art. R. 4241-61.** – Les règlements particuliers de police peuvent établir la liste des parties des canaux et leurs dépendances, sur lesquelles il est interdit de se baigner.

## Sous-section 10

Dispositions relatives à la protection des eaux  
et à l'élimination des déchets survenant à bord

**Art. R. 4241-62.** – Sans préjudice des dispositions du code de l'environnement, il est interdit de laisser tomber ou s'écouler dans la voie d'eau à partir des bateaux des déchets pétroliers sous n'importe quelle forme ou des mélanges de ces déchets avec de l'eau.

**Art. R. 4241-63.** – Les déchets dont le déversement est interdit sont déposés dans les stations de réception conformément aux procédures et modalités définies par arrêté du ministre chargé des transports.

**Art. R. 4241-64.** – Il est interdit d'enduire d'huile usée le bord extérieur des bateaux.

**Art. R. 4241-65.** – Un carnet de contrôle des huiles usées valable est conservé à bord de tout bateau ou engin flottant motorisé, à l'exception des menues embarcations.

Un arrêté du ministre chargé des transports définit le modèle du carnet de contrôle des huiles usées et ses modalités d'utilisation.

## Section 2

### Règlements particuliers de police

**Art. R. 4241-66.** – Les règlements particuliers de police sont pris :

1° Par arrêté du préfet du département intéressé, pour les dispositions de police applicables à l'intérieur d'un seul département ;

2° Par arrêté conjoint des préfets des départements intéressés, pour les dispositions de police applicables à plusieurs départements.

Les règlements particuliers pris en application du 2° peuvent autoriser les préfets de département concernés à prendre les mesures nécessaires à leur application au sein de leur département.

En cas d'urgence, le préfet de département peut prescrire des dispositions dérogeant à celles du règlement particulier de police ou les complétant. Le règlement particulier de police fixe le cas échéant les modalités de diffusion des mesures d'urgence.

Les règlements particuliers de police sont mis à la disposition du public sous forme électronique et affichés dans les lieux qu'ils définissent.

**Art. R. 4241-67.** – Les caractéristiques des eaux intérieures et des ouvrages d'art mentionnés à l'article R. 4241-9 sont fixées par les règlements particuliers de police après avis du propriétaire ou du gestionnaire des voies et plans d'eau intérieurs et des ouvrages d'art concernés. Elles peuvent faire l'objet de modifications temporaires conformément à l'article R. 4241-26.

## Section 3

### Règlement de police de la circulation sur les dépendances du domaine public fluvial

**Art. R. 4241-68.** – Sous réserve des dispositions prévues à l'article R. 4241-70, nul ne peut circuler ou stationner avec un véhicule sur les digues et chemins de halage des canaux, des dérivations, des rigoles et des réservoirs, non plus que sur les chemins de halages et d'exploitation construits le long des cours d'eau domaniaux appartenant à l'Etat, s'il n'est porteur d'une autorisation écrite délivrée par l'autorité gestionnaire du domaine dont relèvent ces digues et chemins de halage non ouverts à la circulation publique.

**Art. R. 4241-69.** – L'autorisation visée à l'article R. 4241-68 peut être délivrée, à la condition qu'elle ne soit pas susceptible d'être une cause de gêne pour la navigation et la sécurité du domaine public fluvial :

1° Aux professionnels du transport fluvial et aux membres de leur famille naviguant avec eux ;

2° Aux entrepreneurs de travaux publics travaillant pour le compte de l'autorité gestionnaire du domaine public fluvial ;

3° Aux personnes dont l'activité présente un intérêt pour le domaine public fluvial ;

4° Aux bénéficiaires d'autorisations domaniales dont l'accès aux dépendances occupées n'est pas possible par d'autres voies ;

5° Aux titulaires de la carte de stationnement pour personnes handicapées prévue à l'article L. 241-3-2 du code de l'action sociale et des familles justifiant d'un motif légitime de circulation et de stationnement sur le domaine public visé au premier alinéa ;

6° Aux cyclistes.

L'autorisation est délivrée à titre individuel, temporaire et précaire. Elle peut être à tout moment suspendue, limitée ou retirée sans indemnité pour des motifs liés à l'exploitation ou à la préservation du domaine public fluvial ou encore à la sécurité de la navigation ou pour tout autre motif d'intérêt général.

L'autorisation comporte la durée de sa validité, le cas échéant, la désignation du véhicule, ainsi que la mention de la section du domaine public concerné. Le bénéficiaire doit être en permanence porteur de l'autorisation. Si le véhicule comporte un pare-brise, l'autorisation y est apposée en évidence de manière à être vue aisément par les agents habilités à constater les infractions.

La circulation se fait aux risques et périls du bénéficiaire. Si cette circulation est de nature à présenter un caractère onéreux pour l'autorité gestionnaire, l'autorisation est subordonnée au paiement d'une indemnité correspondant aux frais engagés.

L'autorisation prend fin de plein droit dès que le motif de sa délivrance a cessé d'être valable.

**Art. R. 4241-70.** – Sont dispensés de l'autorisation prévue à l'article R. 4241-68 :

1° Pour les besoins de leur service, les agents de l'autorité gestionnaire du domaine public fluvial, les agents des personnes publiques mentionnées à l'article L. 1 du code général de la propriété des personnes publiques, les personnes chargées de la distribution du courrier et les personnes conduisant un véhicule d'intérêt général défini à l'article R. 311-1 du code de la route ;

2° Les autres usagers lorsque la circulation leur est ouverte dans le cadre d'une superposition d'affectation.

**Art. R. 4241-71.** – Il est interdit de stationner et de circuler sur les passerelles et autres dépendances des écluses et barrages à moins qu'elles ne soient aménagées pour servir de passage public et de se tenir sur les ponts mobiles pendant la manœuvre.

## CHAPITRE II

### Navigation des bateaux non motorisés

#### Section 1

##### Conditions de signalisation des ouvrages

**Art. R. 4242-1.** – En application de l'article L. 4242-2, le préfet établit par sous-bassin et par cours d'eau la liste des ouvrages présents dans le département pour lesquels la mise en place d'une signalisation appropriée est nécessaire pour assurer la sécurité de la circulation des engins nautiques non motorisés à proximité de ces ouvrages. Cette liste est établie en tenant compte notamment :

1° De la signalisation existante à proximité des ouvrages concernés ;

2° Des types d'engins nautiques non motorisés et du niveau de trafic observés à proximité de ces ouvrages ;

3° Du risque d'accident que ces ouvrages présentent, notamment au regard de leur hauteur ou des phénomènes hydrauliques dangereux à leur abord immédiat, et compte tenu des accidents constatés.

La liste est élaborée en concertation avec la fédération sportive délégataire pour l'activité de canoë-kayak et ses disciplines associées et, lorsqu'ils existent, des représentants des propriétaires ou des concessionnaires ou exploitants des ouvrages visés à l'article L. 214-2 du code de l'environnement ou soumis aux dispositions du livre V du code de l'énergie.

**Art. R. 4242-2.** – Le projet de liste est transmis aux concessionnaires ou exploitants des ouvrages ou, à défaut, aux propriétaires identifiés par le préfet qui les invite à produire leurs observations dans un délai de deux mois à compter de la communication du document.

A l'issue de cette consultation, le préfet arrête la liste des ouvrages pour lesquels il demande la mise en place d'une signalisation appropriée. L'arrêté est publié au recueil des actes administratifs de la préfecture et notifié aux concessionnaires ou exploitants des ouvrages concernés ou, à défaut, à leurs propriétaires.

**Art. R. 4242-3.** – Les destinataires de la notification préfectorale prévue à l'article R. 4242-2 disposent d'un délai de six mois suivant cette notification pour transmettre au préfet le plan de signalisation, existant ou envisagé, de l'ouvrage. Le plan de signalisation mentionne notamment les ouvrages concernés, les signaux et leur implantation.

Dans un délai de six mois à compter de la date de réception de ces documents, le préfet approuve ou rejette, le cas échéant après avoir demandé à la personne qui lui a proposé d'apporter des modifications, le projet de plan de signalisation. En cas de rejet, le préfet arrête un plan de signalisation.

Cette décision, assortie du plan de signalisation, est prise par arrêté notifié aux intéressés et publié au recueil des actes administratifs de la préfecture.

**Art. R. 4242-4.** – Afin de tenir compte de l'évolution des conditions de navigation à proximité des ouvrages, ou de la création ou de la modification d'un ouvrage, le préfet modifie la liste des ouvrages prévue à l'article R. 4242-1 et demande au concessionnaire ou à l'exploitant ou, à défaut, au propriétaire d'élaborer ou de modifier le plan de signalisation.

Les dispositions des articles R. 4242-1 à R. 4242-3 sont alors applicables.

**Art. R. 4242-5.** – Lorsqu'un ouvrage se situe sur le territoire de plus d'un département, la décision de l'inscrire sur chaque liste départementale prévue à l'article R. 4242-1 est prise conjointement par les préfets concernés qui désignent un service instructeur. L'approbation ou le rejet du plan de signalisation fait l'objet d'une décision conjointe des préfets concernés selon les modalités prévues par l'article R. 4242-3.

**Art. R. 4242-6.** – Par dérogation aux articles R. 4242-2 et R. 4242-3, l'autorité compétente pour prendre un règlement particulier de police de la navigation intérieure peut arrêter les plans de signalisation auxquels devront répondre des ouvrages identifiés dans ce règlement. Ces plans sont publiés au recueil des actes administratifs de la préfecture et notifiés aux concessionnaires ou exploitants des ouvrages concernés ou, à défaut, à leurs propriétaires.

**Art. R. 4242-7.** – La signalisation arrêtée par le plan approuvé en application de l'article R. 4242-3 ou par le règlement particulier de police en application de l'article R. 4242-6 est adaptée aux usages de la voie d'eau, du cours d'eau ou du plan d'eau concerné et conforme aux signaux prévus par le règlement général de police de la navigation intérieure.

**Art. R. 4242-8.** – Le concessionnaire, l'exploitant ou le propriétaire auquel sont notifiées les décisions prévues aux articles R. 4242-3 ou R. 4242-6 est tenu de mettre en place la signalisation ou, s'il y a lieu, de modifier la signalisation existante, conformément au plan approuvé ou contenu dans le règlement particulier de police dans un délai de douze mois à compter de la date de la notification de ce document.

Il met en place, entretient et, le cas échéant, modifie la signalisation à ses frais.

A défaut du respect des obligations mentionnées aux deux alinéas précédents, les dispositions de l'article L. 216-1 du code de l'environnement sont applicables.

## Section 2

### **Etablissement de la liste des ouvrages nécessitant un aménagement adapté pour assurer la circulation sécurisée des engins nautiques non motorisés**

**Art. R. 4242-9.** – La liste d'ouvrages prévue à l'article L. 4242-3 est établie, dans chaque département, par le préfet. Elle tient compte de la fréquentation observée des cours d'eau ou sections de cours d'eau par une activité nautique non motorisée, de la faisabilité technique et du coût des aménagements à prévoir au regard des avantages escomptés, de la sécurité et de la préservation des milieux aquatiques.

**Art. R. 4242-10.** – Le préfet élabore un projet de liste par sous-bassin, en concertation avec la fédération sportive délégataire pour l'activité de canoë-kayak et ses disciplines associées et, lorsqu'ils existent, des représentants des propriétaires ou exploitants d'ouvrages visés à l'article L. 4242-2.

Ce projet de liste est transmis aux propriétaires, concessionnaires et exploitants des ouvrages figurant sur la liste, en les invitant à produire leurs observations dans un délai de deux mois à compter de la transmission du document.

Le préfet transmet pour avis au conseil général ou, en Corse, à l'Assemblée de Corse le projet de liste accompagné des observations recueillies. Les avis sont réputés favorables s'ils n'interviennent pas dans un délai de deux mois à compter de la transmission de la demande d'avis.

Le préfet arrête la liste par sous-bassin. Il la notifie aux propriétaires, concessionnaires et exploitants des ouvrages concernés. L'arrêté est publié au recueil des actes administratifs de la préfecture.

**Art. R. 4242-11.** – Lorsque l'évolution de la fréquentation d'un cours d'eau ou d'une section de cours d'eau le justifie, la liste est modifiée selon les modalités prévues pour son établissement.

Sont inscrits sur la liste les nouveaux ouvrages dont le titre d'autorisation ou de concession prévoit l'obligation de franchissement ou de contournement.

**Art. R. 4242-12.** – L'acte d'autorisation ou de concession est modifié pour tenir compte des aménagements prescrits. Ces aménagements sont à la charge du propriétaire, de l'exploitant ou du concessionnaire.

## CHAPITRE III

### **Navigation des bateaux motorisés**

Le présent chapitre ne comprend pas de dispositions réglementaires.

## TITRE V

### **DISPOSITIONS RELATIVES À LA NAVIGATION DES BATEAUX EN MER**

#### CHAPITRE UNIQUE

### **Dispositions générales**

**Art. D. 4251-1.** – Les conditions de pilotage des bateaux dans les eaux maritimes sont définies par le décret n° 2009-1360 du 5 novembre 2009 relatif au pilotage des bateaux, convois et autres engins flottants fluviaux qui effectuent une navigation en mer, dans les ports et rades, sur les étangs ou canaux salés dépendant du domaine public maritime et dans les estuaires, fleuves, rivières et canaux en aval du premier obstacle à la navigation des bâtiments de mer.

## TITRE VI

DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES À LA NAVIGATION  
DU RHIN, DE LA MOSELLE ET SUR LE LÉMANCHAPITRE I<sup>er</sup>

## Navigation du Rhin

## Section 1

Modalités d'application du règlement  
de visite des bateaux du Rhin

## Sous-section 1

Autorités compétentes pour l'application  
du règlement de visite des bateaux du Rhin

**Art. D. 4261-1.** – Les préfets du Bas-Rhin et du Haut-Rhin sont compétents, chacun en ce qui le concerne, pour l'application de l'article 2.11, chiffre 1, du règlement de visite des bateaux du Rhin relatif aux visites d'office.

**Art. D. 4261-2.** – Le ministre chargé des transports est compétent pour l'application du chapitre 8 *bis* du règlement de visite des bateaux du Rhin relatif aux émissions de gaz et de particules polluants par les moteurs Diesel, à l'exception de l'article 8 *bis*.11 pour l'application duquel l'autorité visée à l'article R.\* 4200-1 est compétente.

Le recours à un service technique est obligatoire, en application de l'article 8 *bis*.02, chiffre 8, du règlement de visite des bateaux du Rhin, pour effectuer les essais prévus en matière d'agrément des moteurs par le chapitre 8 *bis*.

Est considéré comme service technique tout organisme proposé par le propriétaire du bateau ou son représentant et accepté préalablement à la réalisation des essais par le ministre chargé des transports au vu des compétences et des références de cet organisme.

**Art. D. 4261-3.** – Pour l'application de l'article 7-06 et des annexes M et N du règlement de visite des bateaux du Rhin relatifs aux appareils de navigation, la conformité des appareils, de leur montage et de leur fonctionnement est certifiée selon les modalités prévues par l'article 8 de l'arrêté du 30 décembre 2008 relatif aux prescriptions techniques de sécurité applicables aux bateaux de marchandises, aux bateaux à passagers et aux engins flottants naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures.

**Art. D. 4261-4.** – Pour l'application du règlement de visite des bateaux du Rhin, les commissions de visite interviennent pour le compte du préfet dont elles dépendent.

## Sous-section 2

Autres modalités d'application  
du règlement de visite des bateaux du Rhin

**Art. D. 4261-5.** – Est considéré comme un organisme de contrôle pour l'application de la présente section :

- 1° Une société de classification agréée au sens de l'article 1.01 du règlement de visite des bateaux du Rhin ;
- 2° Une personne physique ou morale qui, du fait de sa formation spécialisée et de son expérience personnelle ou de celles de ses représentants, possède des connaissances d'ordre réglementaire et technique dans un ou plusieurs domaines d'intervention relatifs au contrôle et aux expertises des bateaux de navigation intérieure ;
- 3° Pour les bateaux de plaisance, un organisme notifié au titre du décret n° 96-611 du 4 juillet 1996 modifié relatif à la mise sur le marché des bateaux de plaisance et des pièces et éléments d'équipement.

**Art. D. 4261-6.** – Le propriétaire du bateau ou de l'engin flottant ou son représentant désigne un ou plusieurs organismes de contrôle qui interviennent pour son compte dans les phases préalables à la délivrance ou au renouvellement du titre de navigation.

L'organisme de contrôle est chargé de vérifier que le bateau ou de l'engin flottant satisfait aux prescriptions techniques définies par le règlement de visite des bateaux du Rhin.

Lorsqu'il est fait appel à plusieurs organismes de contrôle, l'ensemble des interventions permet de vérifier que le bateau ou l'engin flottant respecte toutes les prescriptions techniques qui lui sont applicables.

**Art. D. 4261-7.** – Le coût de l'intervention de l'organisme de contrôle mentionné à l'article D. 4261-6 est pris en charge par le propriétaire.

**Art. D. 4261-8.** – L'intervention d'une société de classification, dans les conditions prévues aux articles D. 4261-6 et D. 4261-7, est obligatoire pour :

- 1° Les bateaux à passagers transportant plus de 150 passagers ;

- 2° Les automoteurs de longueur supérieure à 110 mètres ;
- 3° Les bateaux soumis par la réglementation relative au transport des marchandises dangereuses à l'intervention obligatoire d'une société de classification ;
- 4° Les pousseurs et remorqueurs, ou tout autre élément moteur qui participe à un convoi transportant des marchandises dangereuses et dont l'un des éléments au moins nécessite en vertu de la réglementation l'intervention d'une société de classification.

**Art. D. 4261-9.** – La commission de visite définie à l'article 2.01, chiffre 1, du règlement de visite des bateaux du Rhin est instituée auprès de chacune des autorités compétentes au sens de l'article R.\* 4200-1. Elle comprend uniquement des agents de l'Etat.

**Art. D. 4261-10.** – La demande de titre de navigation est adressée par le propriétaire du bateau ou de l'engin flottant ou son représentant à l'une des autorités mentionnées à l'article R.\* 4200-1, sous réserve que les visites prévues au chapitre 2 du règlement de visite des bateaux du Rhin puissent se dérouler dans le ressort de cette autorité.

La demande de titre de navigation est complète le jour où la visite à flot prévue au chapitre 2 du règlement de visite des bateaux du Rhin peut être réalisée et lorsque toutes les pièces nécessaires à la recevabilité du dossier sont réunies.

L'autorité compétente se prononce dans un délai de deux mois à compter de la date à laquelle la demande de titre de navigation est complète et délivre, le cas échéant, le titre de navigation.

Toute décision est notifiée à l'intéressé avec l'indication des délais et des voies de recours.

**Art. D. 4261-11.** – Toute demande de titre de navigation concernant un bateau ou engin flottant existant démuné de titre de navigation est soumise à la procédure prévue à l'article D. 4261-10.

**Art. D. 4261-12.** – Un arrêté du ministre chargé des transports définit :

- 1° Les modalités d'intervention des organismes de contrôle ;
- 2° Le fonctionnement des commissions de visite et les modalités d'organisation de leurs visites ;
- 3° Le contenu et les conditions de recevabilité des dossiers de demande, de renouvellement, de prolongation ou de modification de titre de navigation ;
- 4° Les conditions dans lesquelles les titres de navigation sont délivrés, renouvelés, prolongés ou modifiés.

## Section 2

### **Modalités d'application du règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin**

**Art. D. 4261-13.** – Outre les autorités définies à l'article R.\* 4200-1, les agents mentionnés à l'article L. 4272-1 sont compétents pour l'application de l'article 3.07, alinéa 2, du règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin.

Le ministre chargé des transports est compétent pour l'application de l'article 3.10 relatif à l'agrément des tachygraphes dudit règlement.

## Section 3

### **Modalités d'application du règlement de police pour la navigation du Rhin**

**Art. D. 4261-14.** – Les autorités compétentes pour l'application des dispositions du règlement de police pour la navigation du Rhin sont les préfets du Bas-Rhin et du Haut-Rhin. Le directeur du Port autonome de Strasbourg est compétent sur l'étendue du domaine géré par ce port.

**Art. D. 4261-15.** – Les autorités compétentes visées aux articles 1.10, chiffre 4, 1.19 et 1.20 dudit règlement de police sont les officiers et agents de police judiciaire et les fonctionnaires et agents du ministre chargé des transports mentionnés à l'article L. 4272-1.

## CHAPITRE II

### **Navigation de la Moselle**

Le présent chapitre ne comprend pas de dispositions réglementaires.

## CHAPITRE III

### **Navigation sur le Léman**

Le présent chapitre ne comprend pas de dispositions réglementaires.

## TITRE VII

SANCTIONS ADMINISTRATIVES  
ET SANCTIONS PÉNALESCHAPITRE I<sup>er</sup>

## Sanctions administratives

**Art. R. 4271-1.** – Les certificats de capacité pour la conduite des bateaux de commerce et les attestations spéciales prévues aux articles R. 4231-15 et R. 4231-16 peuvent être retirés temporairement ou définitivement en cas de contravention aux règlements de police de la navigation, ou de manœuvre, de négligence ou d'imprudence de nature à compromettre la sécurité ou la liberté de la navigation, ou en cas de conduite en état d'ébriété constatées dans les conditions prévues par un arrêté du ministre chargé des transports.

**Art. R. 4271-2.** – Le retrait temporaire prévu à l'article R. 4271-1, d'une durée maximale de six mois, est prononcé, après que le titulaire a été entendu, par l'autorité compétente au lieu du contrôle. L'autorité compétente qui a délivré le certificat est informée de la décision.

Le retrait définitif est prononcé, après que le titulaire a été entendu, sur l'avis conforme de l'autorité compétente au lieu du contrôle, par l'autorité compétente qui l'a délivré.

**Art. R. 4271-3.** – Lorsque le conducteur en infraction est titulaire d'un des documents énumérés aux articles R. 4231-19 à R. 4231-21, l'autorité compétente pour décider du retrait du certificat de capacité informe l'autorité qui a délivré le certificat des constatations faites et des décisions qu'elle a prises ou qu'elle envisage de prendre. Elle peut prononcer à l'encontre du conducteur, après avoir entendu celui-ci, l'interdiction de conduire un bateau de commerce sur les eaux intérieures nationales pour une durée maximum de six mois.

## CHAPITRE II

## Recherche et constatation des infractions

**Art. R. 4272-1.** – Les fonctionnaires et agents relevant du ministre chargé des transports mentionnés à l'article L. 4272-1 sont commissionnés et assermentés dans les conditions prévues par les articles R. 4141-1 à R. 4141-4.

**Art. R. 4272-2.** – Conformément aux dispositions de l'article L. 4272-2, les personnels de Voies navigables de France peuvent être commissionnés, de manière individuelle, par le directeur général de Voies navigables de France pour constater les infractions définies par les règlements de police de la navigation intérieure, à l'exception des infractions suivantes :

- 1° Le défaut du titre de conduite à bord ;
- 2° Le défaut du titre de navigation à bord ;
- 3° L'organisation d'une manifestation nautique sans autorisation ou en ne respectant pas les conditions de l'autorisation délivrée ;
- 4° La conduite d'un transport spécial sans autorisation ou sans respecter les conditions de l'autorisation délivrée ;
- 5° Le non-respect des ordres particuliers donnés par les agents chargés de la police de la navigation définis à l'article L. 4272-1 ;
- 6° Le non-respect des règles particulières applicables au transport de personnes fixées par les règlements particuliers de police.

**Art. R. 4272-3.** – Le commissionnement et l'assermentation des personnels de Voies navigables de France ont lieu dans les conditions prévues par les articles R. 4141-2 à R. 4141-4. Pour l'exécution l'article R. 4141-2, les attributions du ministre chargé des transports sont exercées par le directeur général de Voies navigables de France.

Les agents commissionnés ne peuvent constater les infractions que dans le ressort du service territorial de Voies navigables de France où ils sont affectés.

**Art. R. 4272-4.** – Le directeur général de Voies navigables de France peut déléguer ses pouvoirs en matière de commissionnement aux directeurs des services territoriaux de l'établissement qui les exercent en respectant les règles définies aux alinéas précédents.

## CHAPITRE III

## Contraventions de grande voirie

Le présent chapitre ne comprend pas de dispositions réglementaires.

## CHAPITRE IV

## Sanctions pénales

## Section 1

Sanctions des dispositions du règlement général de police  
de la navigation intérieure

## Sous-section 1

## Sanctions des dispositions générales

**Art. R. 4274-1.** – Sous réserve des dispositions spécifiques à certains documents, est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la première classe le fait pour le conducteur ou le responsable d'un établissement flottant de ne pas avoir à bord un des documents mentionnés aux articles R. 4241-31 et R. 4241-33.

**Art. R. 4274-2.** – Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait :

1° De conduire un bateau sans respecter les dispositions de l'article R. 4241-10 relatives à la vitesse du bateau ;

2° Pour le conducteur d'un bateau de ne pas respecter les prescriptions de l'article R. 4241-11 relatives au dispositif de mesure et de lecture de vitesse ;

3° Pour le conducteur ou le responsable d'un établissement flottant, de ne pas respecter les procédures prévues en période de crues et de glace définies à l'article R. 4241-25 ;

4° De ne pas respecter les dispositions prises en application de l'article R. 4241-27 relatives à la visibilité pour la conduite du bateau.

**Art. R. 4274-3.** – Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe le fait :

1° De ne pas respecter les interdictions prévues à l'article R. 4241-19 ;

2° D'endommager une signalisation faisant partie de la voie navigable ou de ne pas respecter les prescriptions prévues à l'article R. 4241-20 relatives aux signaux des eaux intérieures ;

3° De ne pas respecter l'interdiction prévue au premier alinéa de l'article R. 4241-23 ;

4° Pour le conducteur ou le responsable d'un établissement flottant de ne pas aviser l'autorité chargée de la police de la navigation et le gestionnaire de la voie d'eau ou de ne pas appliquer les procédures de sécurité conformément aux dispositions des articles R. 4241-20 à R. 4241-24 ;

5° De charger, décharger ou de transborder un bateau ou d'embarquer ou débarquer des passagers en dehors des ports ou des emplacements désignés à cet effet conformément à l'article R. 4241-29 ;

6° De ne pas respecter les dispositions prises en application de l'article R. 4241-29 pour assurer la sécurité de l'embarquement et du débarquement des bateaux à passagers ;

7° Pour le conducteur ou le responsable d'un établissement flottant de ne pas se conformer aux prescriptions de caractère temporaire édictées conformément à l'article R. 4241-26 ;

8° D'organiser un rassemblement de bateaux sans une autorisation délivrée conformément à l'article R. 4241-38 ou en ne respectant pas les conditions de cette autorisation ;

9° De naviguer dans une section d'eau intérieure où la navigation est interdite.

**Art. R. 4274-4.** – Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe le fait :

1° Pour le conducteur ou le responsable d'un établissement flottant de ne pas respecter les prescriptions de l'article R. 4241-9 ;

2° Pour le conducteur d'effectuer un transport spécial sans être titulaire de l'autorisation spéciale délivrée conformément à l'article R. 4241-35 ou de ne pas respecter les conditions de cette autorisation ;

3° Pour le conducteur ou le responsable d'un établissement flottant de ne pas respecter les ordres particuliers donnés par les agents chargés de la police de la navigation conformément à l'article R. 4241-39 ;

4° De ne pas respecter les dispositions relatives à la stabilité du bateau prises en application de l'article R. 4241-28.

## Sous-section 2

Sanctions des dispositions relatives aux marques  
et échelles de tirant d'eau

**Art. R. 4274-5.** – Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait pour le conducteur ou le propriétaire de faire naviguer un bateau ne portant pas les marques d'enfoncement, les échelles de tirant d'eau et les marques d'identification sur ses ancres prévues à l'article R. 4241-47.

**Art. R. 4274-6.** – Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe le fait pour le conducteur ou le propriétaire de faire naviguer un bateau de commerce ne portant pas les inscriptions relatives au port en lourd et au nombre de passagers prévues à l'article R. 4241-47.

## Sous-section 3

Sanctions des dispositions  
relatives à la signalisation visuelle des bateaux

**Art. R. 4274-7.** – Sous réserve des sanctions prévues par le décret n° 77-1331 du 30 novembre 1977 applicables lorsque le bateau transporte des matières dangereuses, est puni de l’amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait pour le conducteur ou le responsable d’un établissement flottant de ne pas respecter les règles de signalisation visuelle prises en application de l’article R. 4241-48.

**Art. R. 4274-8.** – Est puni de l’amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe le fait pour le conducteur ou le responsable d’un établissement flottant :

1° De faire route de nuit avec un bateau totalement dépourvu de signalisation visuelle ;

2° De faire naviguer ou de stationner un bac, un bateau incapable de manœuvrer ou un bateau ou établissement flottant utilisé pour la pratique de la plongée subaquatique dépourvu de la signalisation spécifique qui lui est applicable.

## Sous-section 4

Sanctions des dispositions relatives à la signalisation sonore,  
à la radiotéléphonie et aux appareils de navigation des bateaux

**Art. R. 4274-9.** – Est puni de l’amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait pour le conducteur d’un bateau de ne pas respecter les dispositions relatives à la signalisation sonore, à la radiotéléphonie et aux appareils de navigation prévues par les articles R. 4241-49 et R. 4241-50 ou les prescriptions prises en application de ces articles.

## Sous-section 5

Sanctions des dispositions relatives  
à la signalisation et au balisage des eaux intérieures

**Art. R. 4274-10.** – Est puni de l’amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait pour le conducteur d’un bateau ou le responsable d’un établissement flottant de ne pas respecter les prescriptions résultant de la signalisation des eaux intérieures prises en application de l’article R. 4241-51.

## Sous-section 6

Sanctions des dispositions relatives  
aux règles de route

**Art. R. 4274-11.** – Est puni de l’amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait pour le conducteur d’un bateau de ne pas respecter les règles de route prises en application de l’article R. 4241-53. Toutefois, lorsque le manquement aux règles de route est commis par le conducteur d’un bateau à passagers, transportant des matières dangereuses ou naviguant à proximité d’un bateau transportant des matières dangereuses, l’amende encourue est celle prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

## Sous-section 7

Sanctions des dispositions relatives  
aux règles de stationnement

**Art. R. 4274-12.** – Est puni de l’amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait pour le conducteur d’un bateau ou le responsable d’un établissement flottant de ne pas respecter les règles de stationnement telles que prévues à l’article R. 4241-54. Toutefois, lorsque le manquement aux règles de stationnement est commis par le conducteur d’un bateau à passagers, transportant des matières dangereuses ou naviguant à proximité d’un bateau transportant des matières dangereuses, l’amende encourue est celle prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

## Sous-section 8

Sanctions des dispositions complémentaires  
applicables à certains bateaux

**Art. R. 4274-13.** – Sous réserve des sanctions prévues par le décret n° 77-1331 du 30 novembre 1977 applicables lorsque le bateau transporte des matières dangereuses, est puni de l’amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait pour le conducteur d’un bateau de ne pas respecter les dispositions relatives à l’obligation de notification d’arrivée et de départ prévues par l’article R. 4241-55.

**Art. R. 4274-14.** – Est puni de l’amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait pour le conducteur d’un bateau de ne pas respecter les dispositions relatives aux convois prises en application des articles R. 4241-56 et R. 4241-57.

**Art. R. 4274-15.** – Est puni de l’amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe le fait pour le conducteur d’un bateau à passagers de ne pas respecter les dispositions prévues à l’article R. 4241-58.

#### Sous-section 9

##### Sanctions des dispositions relatives à la navigation de plaisance et aux activités sportives

**Art. R. 4274-16.** – Est puni de l’amende prévue pour les contraventions de la première classe le fait de ne pas respecter les interdictions de baignade établies par les règlements particuliers de police en application de l’article R. 4241-61.

**Art. R. 4274-17.** – Est puni de l’amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait pour le conducteur d’un bateau de plaisance de ne pas respecter les dispositions prises en application de l’article R. 4241-59 relatives à la circulation et au stationnement des bateaux de plaisance.

**Art. R. 4274-18.** – Est puni de l’amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait de ne pas respecter les dispositions prises en application de l’article R. 4241-59 relatives au matériel d’armement et de sécurité des bateaux de plaisance.

#### Sous-section 10

##### Sanctions des dispositions relatives à la protection des eaux et à l’élimination des déchets survenant à bord

**Art. R. 4274-19.** – Est puni de l’amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait pour le conducteur d’un bateau de ne pas conserver à bord un carnet de contrôle des huiles usées rempli conformément aux dispositions prévues par l’article R. 4241-65.

**Art. R. 4274-20.** – Est puni de l’amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe :

1° Le fait pour le conducteur d’un bateau ou le responsable d’un établissement flottant de ne pas respecter les procédures et modalités relatives à la collecte, au traitement et au dépôt des déchets prévues à l’article R. 4241-63 ;

2° Le fait pour le conducteur d’un bateau de ne pas s’acquitter de la rétribution d’élimination prévue à l’article 3 du décret n° 2010-697 du 25 juin 2010 portant diverses dispositions d’application de la convention de Strasbourg du 9 septembre 1996 relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure ;

3° Le fait d’enduire d’huile usée le bord extérieur d’un bateau.

**Art. R. 4274-21.** – Sans préjudice de l’application des peines prévues par le code de l’environnement, est puni de l’amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe le fait de ne pas respecter l’interdiction de déversement prévue par l’article R. 4241-62.

#### Section 2

##### Sanctions des dispositions des règlements particuliers de police

**Art. R. 4274-22.** – Sauf disposition contraire du présent chapitre, la violation des interdictions ou le manquement aux obligations prévues par les règlements particuliers de police pris en application de l’article R. 4241-66 sont punis de l’amende prévue pour les contraventions de la troisième classe.

#### Section 3

##### Sanctions des dispositions du règlement de police de la circulation sur les dépendances du domaine public fluvial

**Art. R. 4274-23.** – Est puni de l’amende prévue pour les contraventions de la première classe le fait de ne pas respecter les dispositions relatives à la circulation et au stationnement sur les passerelles et autres dépendances des écluses et barrages prévues à l’article R. 4241-71.

**Art. R. 4274-24.** – Est puni de l’amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe le fait de ne pas respecter les dispositions relatives à la circulation et au stationnement sur les digues et chemins de halage et d’exploitation prévues à l’article R. 4241-68.

## Section 4

**Sanctions des dispositions du règlement de police  
pour la navigation du Rhin**

## Sous-section 1

## Sanctions des dispositions générales

**Art. R. 4274-25.** – Sous réserve des dispositions spécifiques à certains documents, est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la première classe le fait, pour le conducteur ou le responsable d'un établissement flottant, de ne pas avoir à bord un des documents mentionnés aux articles 1.10 et 1.11 du règlement de police pour la navigation du Rhin.

**Art. R. 4274-26.** – Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe :

1° Le fait de conduire un bateau sans respecter les dispositions de l'article 1.06 du règlement de police pour la navigation du Rhin relatives à la vitesse du bateau ;

2° Le fait pour le conducteur de ne pas respecter les prescriptions prévues à l'article 1.07 (2) du règlement de police pour la navigation du Rhin relatives à la visibilité pour la conduite du bateau.

**Art. R. 4274-27.** – Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe le fait :

1° De ne pas respecter les interdictions prévues à l'article 1.12 du règlement de police pour la navigation du Rhin ;

2° D'endommager une signalisation faisant partie de la voie navigable ou de ne pas respecter les prescriptions prévues au premier alinéa de l'article 1.13 du règlement de police pour la navigation du Rhin relatives aux signaux des eaux intérieures ;

3° De ne pas respecter l'interdiction prévue au premier alinéa de l'article 1.15 du règlement de police pour la navigation du Rhin ;

4° Pour le conducteur ou le responsable d'un établissement flottant de ne pas aviser l'autorité chargée de la police de la navigation et le gestionnaire de la voie d'eau ou de ne pas appliquer les procédures de sécurité conformément aux dispositions des articles 1.14, 1.17 et 1.18 du règlement de police pour la navigation du Rhin ;

5° Pour le conducteur ou le responsable d'un établissement flottant de ne pas se conformer aux prescriptions de caractère temporaire édictées conformément à l'article 1.22 du règlement de police pour la navigation du Rhin ;

6° D'organiser un rassemblement de bateaux sans une autorisation délivrée conformément à l'article 1.23 du règlement de police pour la navigation du Rhin ou en ne respectant pas les conditions de cette autorisation ;

7° De naviguer dans une section d'eau intérieure où la navigation est interdite.

**Art. R. 4274-28.** – Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe le fait :

1° Pour le conducteur ou le responsable d'un établissement flottant de ne pas respecter les prescriptions de l'article 1.06 du règlement de police pour la navigation du Rhin relatives à la compatibilité de la longueur, de la largeur, du tirant d'air, du tirant d'eau des bateaux et des convois avec les caractéristiques de la voie navigable et des ouvrages d'art ;

2° Pour le conducteur d'effectuer un transport spécial sans être titulaire de l'autorisation spéciale délivrée conformément à l'article 1.21 du règlement de police pour la navigation du Rhin ou de ne pas respecter les conditions de cette autorisation ;

3° Pour le conducteur ou le responsable d'un établissement flottant de ne pas respecter les ordres particuliers donnés par les agents chargés de la police de la navigation conformément à l'article 1.19 du règlement de police pour la navigation du Rhin ;

4° De ne pas respecter les dispositions relatives à la stabilité du bateau prises en application de l'article 1.07 (3 et 4) du règlement de police pour la navigation du Rhin.

## Sous-section 2

Sanctions des dispositions relatives aux marques  
et échelles de tirant d'eau

**Art. R. 4274-29.** – Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait pour le conducteur ou le propriétaire de faire naviguer un bateau ne portant pas les marques d'enfoncement, les échelles de tirant d'eau et les marques d'identification sur ses ancres prévues aux articles 2.04 et 2.05 du règlement de police pour la navigation du Rhin.

**Art. R. 4274-30.** – Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe le fait pour le conducteur ou le propriétaire de faire naviguer un bateau de commerce ne portant pas les inscriptions relatives au port en lourd et au nombre de passagers prévues à l'article 2.01 (2) du règlement de police pour la navigation du Rhin.

## Sous-section 3

Sanctions des dispositions relatives  
à la signalisation visuelle des bateaux

**Art. R. 4274-31.** – Sous réserve des sanctions applicables lorsque le bateau transporte des matières dangereuses, est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait pour le conducteur ou le responsable d'un établissement flottant de ne pas respecter les règles de signalisation visuelle prises en application du chapitre 3 du règlement de police pour la navigation du Rhin.

**Art. R. 4274-32.** – Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe le fait pour le conducteur ou le responsable d'un établissement flottant :

1° De faire route de nuit avec un bateau totalement dépourvu de signalisation visuelle ;

2° De faire naviguer ou de stationner un bac, un bateau incapable de manœuvrer ou un bateau ou établissement flottant utilisé pour la pratique de la plongée subaquatique dépourvu de la signalisation spécifique qui lui est applicable.

## Sous-section 4

Sanctions des dispositions relatives à la signalisation sonore,  
à la radiotéléphonie et aux appareils de navigation des bateaux

**Art. R. 4274-33.** – Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait pour le conducteur d'un bateau de ne pas respecter les dispositions relatives à la signalisation sonore, à la radiotéléphonie et aux appareils de navigation prévues par le chapitre 4 du règlement de police pour la navigation du Rhin.

## Sous-section 5

Sanctions des dispositions relatives à la signalisation  
et au balisage des eaux intérieures

**Art. R. 4274-34.** – Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait pour le conducteur d'un bateau ou le responsable d'un établissement flottant de ne pas respecter les prescriptions résultant de la signalisation des eaux intérieures prise en application de l'article 5.01 (2) du règlement de police pour la navigation du Rhin.

## Sous-section 6

Sanctions des dispositions relatives  
aux règles de route

**Art. R. 4274-35.** – Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait pour le conducteur d'un bateau de ne pas respecter les règles de route prises en application du chapitre 6 du règlement de police pour la navigation du Rhin. Toutefois, lorsque le manquement aux règles de route est commis par le conducteur d'un bateau à passagers, transportant des matières dangereuses ou naviguant à proximité d'un bateau transportant des matières dangereuses, l'amende encourue est celle prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

## Sous-section 7

Sanctions des dispositions relatives  
aux règles de stationnement

**Art. R. 4274-36.** – Sous réserve des sanctions applicables lorsque le bateau transporte des matières dangereuses, est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait pour le conducteur d'un bateau ou le responsable d'un établissement flottant de ne pas respecter les règles de stationnement telles que prévues au chapitre 7 du règlement de police pour la navigation du Rhin. Toutefois, lorsque le manquement aux règles de stationnement est commis par le conducteur d'un bateau à passagers, transportant des matières dangereuses ou naviguant à proximité d'un bateau transportant des matières dangereuses, l'amende encourue est celle prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

## Sous-section 8

Sanctions des dispositions complémentaires  
applicables à certains bateaux

**Art. R. 4274-37.** – Sous réserve des sanctions applicables lorsque le bateau transporte des matières dangereuses, est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait pour le conducteur d'un bateau de ne pas respecter les dispositions relatives à l'obligation de notification d'arrivée et de départ prévues par l'article 12.01 du règlement de police pour la navigation du Rhin.

**Art. R. 4274-38.** – Est puni de l’amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait pour le conducteur d’un bateau de ne pas respecter les dispositions prises en application des articles 8.01 à 8.10 du règlement de police pour la navigation du Rhin.

#### Sous-section 9

Sanctions des dispositions relatives à la protection des eaux  
et à l’élimination des déchets survenant à bord

**Art. R. 4274-39.** – Est puni de l’amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait pour le conducteur d’un bateau de ne pas conserver à bord un carnet de contrôle des huiles usées rempli conformément aux dispositions prévues par l’article 15.05 (1) du règlement de police pour la navigation du Rhin.

**Art. R. 4274-40.** – Est puni de l’amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe :

1° Le fait pour le conducteur d’un bateau ou le responsable d’un établissement flottant de ne pas respecter les dispositions de sécurité et l’interdiction prévues à l’article 15.03 (3) du règlement de police pour la navigation du Rhin ;

2° Le fait pour le conducteur d’un bateau ou le responsable d’un établissement flottant de ne pas respecter les procédures et modalités relatives à la collecte, au traitement et au dépôt des déchets prévues à l’article 15.04 du règlement de police pour la navigation du Rhin ;

3° Le fait pour le conducteur d’un bateau de ne pas s’acquitter de la redevance prévue à l’article 3 du décret n° 2010-697 du 25 juin 2010 portant diverses dispositions d’application de la convention de Strasbourg du 9 septembre 1996 relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure ;

4° Le fait d’enduire d’huile ou de nettoyer le bord extérieur d’un bateau avec des produits dont le déversement dans l’eau est interdit, conformément à l’article 15.08 du règlement de police pour la navigation du Rhin.

**Art. R. 4274-41.** – Sans préjudice de l’application des peines prévues par le code de l’environnement, est puni de l’amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe le fait de ne pas respecter l’interdiction et les modalités de déversement prescrites par l’article 15.03 (1 et 2) du règlement de police pour la navigation du Rhin.

#### Sous-section 10

Sanctions des dispositions particulières  
à certains secteurs

**Art. R. 4274-42.** – Sauf disposition contraire de la présente section, la violation des interdictions et le manquement aux obligations relatives à certains secteurs énoncées par les chapitres 9, 10, 11, 13 et 14 du règlement de police pour la navigation du Rhin sont punis de l’amende prévue pour les contraventions de la troisième classe.

### Section 5

#### Sanctions des dispositions du règlement de police pour la navigation de la Moselle

##### Sous-section 1

Sanctions des dispositions générales

**Art. R. 4274-43.** – Sous réserve des dispositions spécifiques à certains documents, est puni de l’amende prévue pour les contraventions de la première classe le fait pour le conducteur ou le responsable d’un établissement flottant de ne pas avoir à bord un des documents mentionnés aux articles 1.10 et 1.11 du règlement de police pour la navigation de la Moselle.

**Art. R. 4274-44.** – Est puni de l’amende prévue pour les contraventions de la troisième classe :

1° Le fait de conduire un bateau sans respecter les dispositions des articles 1.06 et 8.01 *bis* du règlement de police pour la navigation de la Moselle relatives à la vitesse du bateau ;

2° Le fait pour le conducteur de ne pas respecter les prescriptions prévues à l’article 1.07 (2) du règlement de police pour la navigation de la Moselle relatives à la visibilité pour la conduite du bateau.

**Art. R. 4274-45.** – Est puni de l’amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe le fait :

1° De ne pas respecter les interdictions prévues à l’article 1.12 du règlement de police pour la navigation de la Moselle ;

2° D’endommager une signalisation faisant partie de la voie navigable ou de ne pas respecter les prescriptions prévues au premier alinéa de l’article 1.13 du règlement de police pour la navigation de la Moselle relatives aux signaux des eaux intérieures ;

3° De ne pas respecter l'interdiction prévue au premier alinéa de l'article 1.15 du règlement de police pour la navigation de la Moselle ;

4° Pour le conducteur ou le responsable d'un établissement flottant, de ne pas aviser l'autorité chargée de la police de la navigation et le gestionnaire de la voie d'eau ou de ne pas appliquer les procédures de sécurité conformément aux dispositions des articles 1.14, 1.17 et 1.18 du règlement de police pour la navigation de la Moselle ;

5° De charger, décharger ou de transborder un bateau ou d'embarquer ou débarquer des passagers en dehors des ports ou des emplacements désignés à cet effet conformément à l'article 8.12 du règlement de police pour la navigation de la Moselle ;

6° De ne pas respecter les dispositions prises en application de l'article 8.12 du règlement de police pour la navigation de la Moselle pour assurer la sécurité de l'embarquement et du débarquement des bateaux à passagers ;

7° Pour le conducteur ou le responsable d'un établissement flottant de ne pas se conformer aux prescriptions de caractère temporaire édictées conformément à l'article 1.22 du règlement de police pour la navigation de la Moselle ;

8° D'organiser un rassemblement de bateaux sans une autorisation délivrée conformément à l'article 1.23 du règlement de police pour la navigation de la Moselle ou en ne respectant pas les conditions de cette autorisation ;

9° De naviguer dans une section d'eau intérieure où la navigation est interdite.

**Art. R. 4274-46.** – Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe le fait :

1° Pour le conducteur ou le responsable d'un établissement flottant de ne pas respecter les prescriptions des articles 1.06 et 8.01 du règlement de police pour la navigation de la Moselle relatives à la compatibilité de la longueur, de la largeur, du tirant d'air, du tirant d'eau des bateaux et des convois avec les caractéristiques de la voie navigable et des ouvrages d'art ;

2° Pour le conducteur d'effectuer un transport spécial sans être titulaire de l'autorisation spéciale délivrée conformément aux articles 8.04 et 8.05 du règlement de police pour la navigation de la Moselle ou de ne pas respecter les conditions de cette autorisation ;

3° Pour le conducteur d'effectuer un transport spécial sans être titulaire de l'autorisation spéciale délivrée conformément à l'article 1.21 du règlement de police pour la navigation du Rhin ou de ne pas respecter les conditions de cette autorisation ;

4° Pour le conducteur ou le responsable d'un établissement flottant de ne pas respecter les ordres particuliers donnés par les agents chargés de la police de la navigation conformément à l'article 1.19 du règlement de police pour la navigation de la Moselle ;

5° De ne pas respecter les dispositions relatives à la stabilité du bateau prises en application de l'article 1.07 (3 et 4) du règlement de police pour la navigation de la Moselle.

#### Sous-section 2

##### Sanctions des dispositions relatives aux marques et échelles de tirant d'eau

**Art. R. 4274-47.** – Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait pour le conducteur ou le propriétaire de faire naviguer un bateau ne portant pas les marques d'enfoncement, les échelles de tirant d'eau et les marques d'identification sur ses ancres prévues aux articles 2.04 et 2.05 du règlement de police pour la navigation de la Moselle.

**Art. R. 4274-48.** – Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe le fait pour le conducteur ou le propriétaire de faire naviguer un bateau de commerce ne portant pas les inscriptions relatives au port en lourd et au nombre de passagers prévues à l'article 2.01 (2) du règlement de police pour la navigation de la Moselle.

#### Sous-section 3

##### Sanctions des dispositions relatives à la signalisation visuelle des bateaux

**Art. R. 4274-49.** – Sous réserve des sanctions applicables lorsque le bateau transporte des matières dangereuses, est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait pour le conducteur ou le responsable d'un établissement flottant de ne pas respecter les règles de signalisation visuelle prises en application du chapitre 3 du règlement de police pour la navigation de la Moselle.

**Art. R. 4274-50.** – Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe le fait pour le conducteur ou le responsable d'un établissement flottant :

1° De faire route de nuit avec un bateau totalement dépourvu de signalisation visuelle ;

2° De faire naviguer ou de stationner un bac, un bateau incapable de manœuvrer ou un bateau ou établissement flottant utilisé pour la pratique de la plongée subaquatique dépourvu de la signalisation spécifique qui lui est applicable.

## Sous-section 4

Sanctions des dispositions relatives à la signalisation sonore,  
à la radiotéléphonie et aux appareils de navigation des bateaux

**Art. R. 4274-51.** – Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait pour le conducteur d'un bateau de ne pas respecter les dispositions relatives à la signalisation sonore, à la radiotéléphonie et aux appareils de navigation prévues par le chapitre 4 du règlement de police pour la navigation de la Moselle.

## Sous-section 5

Sanctions des dispositions relatives  
à la signalisation et au balisage des eaux intérieures

**Art. R. 4274-52.** – Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait pour le conducteur d'un bateau ou le responsable d'un établissement flottant de ne pas respecter les prescriptions résultant de la signalisation des eaux intérieures prise en application de l'article 5.01 (2) du règlement de police pour la navigation de la Moselle.

## Sous-section 6

Sanctions des dispositions relatives  
aux règles de route

**Art. R. 4274-53.** – Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait pour le conducteur d'un bateau de ne pas respecter les règles de route prises en application du chapitre 6 du règlement de police pour la navigation de la Moselle. Toutefois, lorsque le manquement aux règles de route est commis par le conducteur d'un bateau à passagers, transportant des matières dangereuses ou naviguant à proximité d'un bateau transportant des matières dangereuses, l'amende encourue est celle prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

## Sous-section 7

Sanctions des dispositions relatives  
aux règles de stationnement

**Art. R. 4274-54.** – Sous réserve des sanctions applicables lorsque le bateau transporte des matières dangereuses, est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait pour le conducteur d'un bateau ou le responsable d'un établissement flottant de ne pas respecter les règles de stationnement telles que prévues au chapitre 7 du règlement de police pour la navigation de la Moselle. Toutefois, lorsque le manquement aux règles de stationnement est commis par le conducteur d'un bateau à passagers, transportant des matières dangereuses ou naviguant à proximité d'un bateau transportant des matières dangereuses, l'amende encourue est celle prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

## Sous-section 8

Sanctions des dispositions complémentaires  
applicables à certains bateaux

**Art. R. 4274-55.** – Sous réserve des sanctions applicables lorsque le bateau transporte des matières dangereuses est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait pour le conducteur d'un bateau de ne pas respecter les dispositions relatives à l'obligation de notification d'arrivée et de départ prévues par l'article 9.05 du règlement de police pour la navigation de la Moselle.

**Art. R. 4274-56.** – Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait pour le conducteur d'un bateau de ne pas respecter les dispositions prises en application des articles 8.02 à 8.11 du règlement de police pour la navigation de la Moselle.

## Sous-section 9

Sanctions des dispositions relatives à la protection des eaux  
et à l'élimination des déchets survenant à bord

**Art. R. 4274-57.** – Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait pour le conducteur d'un bateau de ne pas disposer d'un carnet de contrôle des huiles usées ou de ne pas l'avoir rempli conformément aux dispositions prévues par l'article 11.05 (1) du règlement de police pour la navigation de la Moselle.

**Art. R. 4274-58.** – Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe :

1° Le fait pour le conducteur d'un bateau ou le responsable d'un établissement flottant de ne pas respecter les dispositions de sécurité et l'interdiction prévues à l'article 11.03 (2) du règlement de police pour la navigation de la Moselle ;

2° Le fait pour le conducteur d'un bateau ou le responsable d'un établissement flottant de ne pas respecter les procédures et modalités relatives à la collecte, au traitement et au dépôt des déchets prévues à l'article 11.04 du règlement de police pour la navigation de la Moselle ;

3° Le fait pour le conducteur d'un bateau de ne pas s'acquitter de la redevance prévue à l'article 3 du décret n° 2010-697 du 25 juin 2010 portant diverses dispositions d'application de la convention de Strasbourg du 9 septembre 1996 relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure ;

4° Le fait d'enduire d'huile ou de nettoyer le bord extérieur d'un bateau avec des produits dont le déversement dans l'eau est interdit, conformément à l'article 11.09 du règlement de police pour la navigation de la Moselle ;

**Art. R. 4274-59.** – Sans préjudice de l'application des peines prévues par le code de l'environnement, est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe le fait de ne pas respecter l'interdiction et les modalités de déversement prescrites par l'article 11.03 (1) du règlement de police pour la navigation de la Moselle.

#### Sous-section 10

##### Sanctions des dispositions particulières à certains secteurs

**Art. R. 4274-60.** – Sauf disposition contraire de la présente section, la violation des interdictions et le manquement aux obligations relatives à certains secteurs énoncées par les chapitres 9 et 10 du règlement de police pour la navigation de la Moselle sont punis de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe.

### LIVRE III

#### VOIES NAVIGABLES DE FRANCE ET PORTS FLUVIAUX

##### TITRE I<sup>er</sup>

#### VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

##### CHAPITRE I<sup>er</sup>

#### Objet et missions

**Art. R. 4311-1.** – Voies navigables de France est un établissement public administratif placé sous la tutelle du ministre chargé des transports.

Dans le cadre de ses missions définies aux articles L. 4311-1 et suivants et sous réserve des missions attribuées aux ports autonomes fluviaux, à la Compagnie nationale du Rhône ainsi qu'aux concessionnaires et titulaires d'autorisation de la force hydraulique, Voies navigables de France :

1° Au titre de l'exploitation des voies navigables, centralise et diffuse au public les informations relatives à l'utilisation des voies navigables et peut être chargé par l'Etat d'assurer tant le contrôle des flottes françaises circulant sur les voies d'eau soumises à un régime international que l'observation par leurs exploitants des servitudes d'intérêt national ;

2° Au titre de la promotion des voies navigables, peut contribuer à la définition, au financement et à la mise en œuvre des aides financières susceptibles d'être accordées aux entreprises de transport fluvial ;

3° Au titre de l'entretien et de la surveillance des ouvrages et aménagements hydrauliques situés sur le domaine public qui lui est confié, assure les différents usages du réseau navigable ;

4° Au titre de l'appui technique aux autorités administratives de l'Etat, assure, sur le domaine de l'Etat qui lui est confié en vertu de l'article L. 4314-1, la préparation des règlements particuliers de police, des autorisations de manifestations nautiques, des autorisations spéciales de transport en raison des caractéristiques de la voie navigable, des plans de signalisation, des actes de déplacement d'office et de la liste des ouvrages pour lesquels la mise en place d'une signalisation appropriée est nécessaire.

**Art. R. 4311-2.** – Pour la réalisation des missions qui lui sont confiées, Voies navigables de France peut faire appel à tout établissement public de l'Etat compétent en matières scientifique et technique. Une convention passée entre les deux établissements précise les prestations réalisées pour Voies navigables de France ainsi que leurs modalités de réalisation.

**Art. R. 4311-3.** – Le ministre chargé des transports fixe les caractéristiques générales des voies navigables et arrête le tracé de référence des voies navigables nouvelles.

Voies navigables de France est le maître d'ouvrage des opérations d'investissement sur le domaine qui lui est confié.

Il soumet à l'approbation du ministre chargé des transports les projets unitaires dont le montant excède un seuil fixé par arrêté de ce ministre, sur la base d'un dossier indiquant l'objectif du projet, la consistance des travaux, l'évaluation de la dépense correspondante et de la rentabilité économique et sociale de l'investissement projeté. Les méthodes d'évaluation sont conformes aux règles fixées par le ministre chargé des transports pour les projets d'infrastructure.

**Art. R. 4311-4.** – Conformément aux dispositions de l'article L. 4311-3, Voies navigables de France est consulté par l'Etat sur les règlements particuliers de police de la navigation mentionnés à l'article L. 4241-2.

**Art. R. 4311-5.** – Voies navigables de France est consulté par l'Etat préalablement à l'attribution :

1° Des autorisations ou concessions accordées, pour la production d'énergie hydraulique, par le code de l'énergie ;

2° Des concessions accordées en application des articles L. 3211-10 et L. 3211-15 du code général de la propriété des personnes publiques.

## CHAPITRE II

### Organisation administrative

#### Section 1

#### Conseil d'administration

##### Sous-section 1

##### Organisation

**Art. R. 4312-1.** – Le conseil d'administration de Voies navigables de France comprend :

1° Neuf représentants de l'Etat, deux nommés par arrêté du ministre chargé des transports dont un choisi parmi les présidents des directoires des grands ports maritimes, les autres représentants de l'Etat étant nommés respectivement par arrêté du ministre chargé de l'économie, du ministre chargé du budget, du ministre chargé de l'agriculture, du ministre chargé du tourisme, du ministre chargé de l'environnement, du ministre chargé de l'énergie et du ministre chargé des collectivités territoriales ;

2° Neuf personnalités nommées par arrêté du ministre chargé des transports dont deux choisies parmi les élus locaux présidents des commissions territoriales des voies navigables mentionnées à l'article R. 4312-20, une proposée par la Chambre nationale de la batellerie artisanale, une par le Comité des armateurs fluviaux, une par l'Association des utilisateurs de transport de fret, une par le ministre chargé de l'énergie pour représenter les entreprises de production d'électricité utilisant l'énergie hydraulique du domaine confié à l'établissement, une par le ministre chargé de l'environnement pour représenter les associations de protection de la nature et de l'environnement et deux choisies en raison de leur compétence en matière de transports ou d'aménagement du territoire, dont une titulaire d'un mandat électoral local ou national ;

3° Huit représentants des personnels de l'établissement élus dans les conditions fixées au 3° de l'article L. 4312-1 dont sept représentants des personnels mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 4312-3-1 et un représentant des personnels mentionnés au 4° du même article.

**Art. R. 4312-2.** – Le mandat d'administrateur est gratuit, sans préjudice du remboursement par l'établissement public des frais exposés pour l'exercice dudit mandat.

Chaque représentant des personnels dispose d'un crédit de quinze heures par mois pour l'exercice de son mandat.

**Art. R. 4312-3.** – Le président du conseil d'administration est nommé dans les conditions prévues par l'article L. 4312-2 pour une durée de cinq ans.

La durée du mandat des membres du conseil d'administration est de cinq ans. Ils ne peuvent exercer plus de trois mandats consécutifs.

Le nombre des membres du conseil d'administration qui ont dépassé l'âge de soixante-cinq ans ne peut être supérieur au tiers du nombre des membres du conseil. Lorsque cette limite est dépassée, le membre le plus âgé est réputé démissionnaire d'office.

**Art. R. 4312-4.** – En cas de vacance par décès, démission ou pour toute autre cause, notamment en cas de perte de la qualité pour laquelle les membres du conseil d'administration ont été nommés ou désignés, il est pourvu à leur remplacement dans les conditions suivantes :

1° Les représentants de l'Etat et les membres nommés en raison de leur compétence sont remplacés dans les conditions prévues par l'article R. 4312-1 ;

2° Les représentants des personnels sont remplacés par le suivant de la liste sur laquelle ils ont été élus dans l'ordre des résultats des élections.

Le mandat d'un nouveau membre expire à la date à laquelle aurait normalement pris fin celui de son prédécesseur.

Les vacances de siège des membres du conseil d'administration sont portées à la connaissance du ministre chargé des transports par le président du conseil.

**Art. R. 4312-5.** – Il est interdit aux administrateurs de prendre ou de conserver un intérêt personnel direct ou indirect dans une entreprise concluant un marché, un contrat ou un accord-cadre avec Voies navigables de France, sauf accord du commissaire du Gouvernement, après avis du contrôleur budgétaire.

Lorsque le conseil d'administration examine un marché, un contrat ou un accord-cadre susceptibles d'être passés avec une entreprise dans laquelle un administrateur détient un intérêt personnel direct ou indirect, l'administrateur intéressé ne prend pas part à la délibération.

Un administrateur ne prend pas part aux délibérations sur tout dossier examiné en conseil d'administration dans laquelle il pourrait avoir un intérêt personnel direct ou indirect.

## Sous-section 2

### Fonctionnement

**Art. R. 4312-6.** – Le conseil d'administration se réunit aussi souvent qu'il est nécessaire et au moins trois fois par an, sur la convocation de son président qui en fixe l'ordre du jour.

La convocation est de droit si elle est demandée par le commissaire du Gouvernement. Il en est de même si elle est demandée, sur un ordre du jour déterminé, par au moins la moitié des membres du conseil d'administration, dès lors que celui-ci ne s'est pas réuni depuis plus de deux mois.

Sur demande de la majorité des représentants du personnel du conseil d'administration, un point peut être inscrit à l'ordre du jour, sous réserve que cette demande soit effectuée vingt et un jours avant la date de réunion du conseil.

**Art. R. 4312-7.** – Le conseil d'administration ne peut valablement délibérer que si la moitié au moins de ses membres assiste à la séance ou s'y fait représenter. Si le quorum n'est pas atteint, le conseil est à nouveau convoqué sur le même ordre du jour dans un délai de quinze jours. Il délibère alors valablement quel que soit le nombre de membres présents.

Un membre du conseil d'administration peut donner procuration à un autre membre du conseil d'administration. Nul ne peut être porteur de plus d'une procuration.

Les délibérations sont prises à la majorité des voix ; en cas de partage égal des voix, celle du président de séance est prépondérante.

**Art. R. 4312-8.** – Les membres du conseil d'administration peuvent participer à une séance du conseil d'administration par des moyens de visioconférence permettant leur identification et leur participation effective à une délibération collégiale, dans des conditions précisées par le règlement intérieur. En pareil cas, en sus de la règle définie au premier alinéa de l'article R. 4312-7, le nombre de membres physiquement présents à la séance ne peut être inférieur au quart de l'effectif total du conseil.

**Art. R. 4312-9.** – Le directeur général, le commissaire du Gouvernement, le contrôleur budgétaire, l'agent comptable principal et le secrétaire de la formation mentionnée au 2° du I de l'article L. 4312-3-2 assistent aux séances du conseil d'administration avec voix consultative.

**Art. R. 4312-10.** – Le conseil d'administration délibère notamment sur :

1° Les orientations stratégiques de l'établissement, notamment les orientations en matière de recrutement des personnels, les conditions générales d'emploi, les conditions de rémunération des personnels mentionnés aux 3° et 4° de l'article L. 4312-3-1, les contrats d'objectifs, les programmes généraux et annuels d'activités et d'investissement ;

2° Le budget et ses décisions modificatives ;

3° Le rapport annuel d'activité ;

4° Les conditions générales d'organisation et de fonctionnement de l'établissement ;

5° Le montant des péages de navigation, des droits fixes et des redevances d'occupation domaniale ainsi que des redevances perçues en contrepartie d'usage des services d'information fluviale ;

6° L'administration du domaine qui lui est confié par l'Etat et la gestion de ses biens ;

7° Les subventions ;

8° Les concessions, les marchés, les accords-cadres et les contrats de partenariat ;

9° Le compte financier, qui comprend notamment l'annexe et les états de développement des soldes et les propositions relatives à la fixation et à l'affectation des résultats et la constitution de réserves ;

10° La conclusion d'emprunts sur une période n'excédant pas douze mois conformément aux lois et règlements en vigueur ;

11° La création de filiales et les prises, extensions ou cessions de participations financières ;

12° L'acquisition ou l'aliénation des biens immobiliers ;

13° L'octroi d'hypothèques, de cautions ou d'autres garanties ;

14° La participation à des organismes dotés de la personnalité morale ;

15° Les actions en justice et les transactions ;

16° L'acceptation ou le refus des dons et legs ;

17° Les horaires et les jours d'ouverture des ouvrages de navigation qui lui sont confiés, ainsi que les périodes de chômage, sous réserve des attributions dévolues en cas d'urgence au directeur général et mentionnées à l'article R. 4312-16.

**Art. R. 4312-11.** – Le conseil d'administration établit son règlement intérieur et peut créer des comités en son sein, dont un comité d'audit et un comité de programmation des investissements.

Il crée les commissions territoriales des voies navigables mentionnées à l'article D. 4312-19.

**Art. R. 4312-12.** – Dans des conditions qu'il détermine, et à l'exclusion notamment de l'approbation du budget et du compte financier, le conseil d'administration peut déléguer une partie de ses pouvoirs au directeur général, sous réserve pour lui d'agir dans le cadre des programmes de l'établissement et dans la limite des crédits ouverts par ses budgets. Le directeur général rend compte au conseil d'administration des décisions qu'il a prises par délégation de ce conseil.

**Art. R. 4312-13.** – Il est établi un procès-verbal de chaque séance du conseil d'administration, signé par le président de séance et par le secrétaire désigné par le président de séance parmi les agents de Voies navigables de France. Le procès-verbal est adressé sans délai au ministre des transports.

**Art. R. 4312-14.** – Les délibérations du conseil d'administration sont exécutoires de plein droit, sauf si le commissaire du Gouvernement ou le contrôleur budgétaire y font opposition dans les huit jours qui suivent soit la réunion du conseil d'administration, s'ils y ont assisté, soit la réception du procès-verbal de la séance.

Sauf confirmation par le ministre chargé des transports ou par le ministre chargé des finances de cette opposition dans un délai d'un mois à partir de l'opposition du commissaire du Gouvernement ou du contrôleur budgétaire, celle-ci est levée de plein droit.

Les délibérations relatives aux emprunts, aux créations de filiales, aux cessions, prises ou extensions de participations financières sont transmises, pour approbation, au ministre chargé des transports et au ministre chargé du budget. Sauf décision expresse de ces ministres dans les deux mois suivant leur réception, ces délibérations sont réputées approuvées et deviennent exécutoires à l'issue de ce délai.

**Art. R. 4312-15.** – La publication des actes réglementaires pris par l'établissement est assurée par une insertion au *Bulletin officiel* des actes de Voies navigables de France, édité sous forme papier.

Ce bulletin est tenu à la disposition du public au siège de l'établissement et auprès de ses représentants locaux. Il peut être adressé à toute personne qui en fait la demande.

Ce bulletin est également mis à la disposition du public sous forme électronique de façon permanente et gratuite.

## Section 2

### Directeur général

**Art. R. 4312-16.** – Dans le cadre des missions définies à l'article L. 4312-3, le directeur général :

1° Exerce la direction générale de l'établissement et est, à ce titre, responsable de la bonne marche de l'établissement et de sa bonne gestion économique et financière ;

2° Conclut tout marché ou accord-cadre dont le montant est inférieur à un seuil fixé par le conseil d'administration ;

3° Signe tous actes et contrats et représente l'établissement dans tous les actes de la vie civile et dans ses rapports avec les tiers ;

4° Représente l'établissement en justice ;

5° Signe les conventions collectives et accords d'établissement ;

6° Nomme et licencie le personnel de droit privé de l'établissement ;

7° Est ordonnateur des dépenses et des recettes et peut désigner des ordonnateurs secondaires parmi les directeurs territoriaux de l'établissement ;

8° Prépare le budget de l'établissement ainsi que les décisions modificatives et veille à leur exécution ;

9° Modifie, en cas d'urgence, les jours et horaires de navigation et rend compte de ses décisions en la matière à la séance du conseil d'administration la plus proche ;

10° Rend compte en conseil d'administration des principales décisions qu'il prend. A ce titre, il lui présente un rapport d'activité de l'établissement.

**Art. R. 4312-17.** – Les directeurs des services territoriaux peuvent, dans les matières où ils ont reçu délégation de pouvoir du directeur général, dans les conditions prévues à l'article L. 4312-3, déléguer leur signature aux personnels de l'établissement qui sont placés sous leur autorité.

Le directeur général peut déléguer sa signature aux personnels de l'établissement qu'il aura désignés.

## Section 3

### Contrôle de l'Etat

**Art. R. 4312-18.** – Un commissaire du Gouvernement est nommé par le ministre chargé des transports. Il peut, en cas d'absence ou d'empêchement, se faire représenter aux séances du conseil d'administration.

Le commissaire du Gouvernement peut à tout moment se faire communiquer tous documents, pièces ou archives et procéder ou faire procéder à toutes vérifications.

#### Section 4

##### Commissions territoriales

**Art. D. 4312-19.** – Les commissions territoriales des voies navigables comprennent des élus locaux, des personnalités désignées par les agences de l'eau, des chambres consulaires, des grands ports maritimes, des ports autonomes, des concessionnaires de voies navigables, des professionnels du transport fluvial, des usagers des transports, des autres utilisateurs du domaine confié à l'établissement, des associations de protection de l'environnement ainsi que des représentants des personnels des services territoriaux de Voies navigables de France.

**Art. D. 4312-20.** – Les commissions territoriales des voies navigables sont coprésidées par un président élu par les membres de celles-ci parmi les élus locaux et par le préfet de la région où la commission a son siège, ou par son représentant.

**Art. D. 4312-21.** – Les commissions territoriales des voies navigables assistent le président du conseil d'administration et le directeur général ou son représentant dans l'exercice de leurs missions et donnent leur avis sur toute question qu'ils leur soumettent.

Elles peuvent notamment être consultées sur les péages, droits fixes et redevances domaniales, les priorités d'investissements, les schémas de développement et les conditions d'exploitation du réseau.

Elles peuvent, en outre, se saisir de toutes questions relatives à l'exercice des missions de l'établissement public, dans les limites de leur circonscription. Elles se réunissent au moins une fois par an.

**Art. D. 4312-22.** – Le nombre des commissions territoriales des voies navigables, qui ne peut être inférieur à deux, leur composition, le mode de désignation de leurs membres, leur circonscription et leurs règles de fonctionnement sont fixés par le conseil d'administration de l'établissement. Les secrétariats des commissions sont assurés par le représentant du directeur général de l'établissement.

### CHAPITRE III

#### Gestion financière, comptable et domaniale

##### Section 1

##### Gestion financière et comptable

**Art. R. 4313-1.** – Sous réserve des modalités particulières de la présente section, l'établissement public est soumis aux dispositions des titres I<sup>er</sup> et III du décret n° 2012-1246 du 7 novembre 2012 relatif à la gestion budgétaire et comptable publique.

Un règlement financier définit les modalités pratiques des dispositions financières et comptables applicables à l'établissement.

**Art. R. 4313-2.** – Le compte financier de l'établissement comprend les comptes sociaux et les comptes consolidés. Ils sont préparés par l'agent comptable.

Ils sont, après adoption par le conseil d'administration, transmis avec leurs annexes au ministre chargé des transports et au ministre chargé du budget pour approbation ainsi qu'à la Cour des comptes.

**Art. R. 4313-3.** – L'agent comptable principal, chef des services de la comptabilité, peut, sous sa responsabilité et avec l'agrément du directeur général de l'établissement, déléguer sa signature à un ou plusieurs de ses agents, qu'il constitue ses fondés de pouvoirs par une procuration régulière.

**Art. R. 4313-4.** – Des comptables secondaires peuvent être désignés sur proposition du directeur général, avec l'agrément de l'agent comptable, par arrêté conjoint des ministres chargés du budget et des transports.

Les comptables secondaires relèvent de la responsabilité et de l'autorité de l'agent comptable principal.

**Art. R. 4313-5.** – L'inventaire des biens meubles et immeubles et la situation des disponibilités sont dressés, à la fin de chaque exercice comptable, par les soins de l'agent comptable ou sous son contrôle.

L'agent comptable établit ou fait établir l'inventaire des biens immeubles privés acquis au titre de la gestion du domaine confié à l'établissement ainsi que des biens meubles et immeubles confiés par l'Etat en vue de pourvoir aux missions d'administration du domaine public fluvial qui lui est confié.

**Art. R. 4313-6.** – La garde et le maniement des fonds et valeurs de Voies navigables de France incombent à l'agent comptable qui assure la gestion de la trésorerie et du portefeuille sous l'autorité du conseil d'administration et du directeur.

Les fonds disponibles sont déposés au Trésor public.

Un compte peut également être ouvert à la Banque de France, au nom de l'agent comptable, pour permettre l'exécution des opérations en devises.

Les comptes de disponibilités fonctionnent sous la seule signature de l'agent comptable.

**Art. R. 4313-7.** – Avec l'accord du ministre chargé du budget, le directeur général peut autoriser l'agent comptable à payer, sans son intervention préalable et dans la limite des crédits approuvés, certaines menues dépenses.

Ces dépenses sont payées, soit directement par l'agent comptable, soit sous sa responsabilité, par certains agents de Voies navigables de France désignés, avec son accord, par le directeur général.

L'agent comptable est tenu de justifier, chaque mois, des dépenses effectuées. Au vu des justifications produites, le directeur général émet un titre de régularisation au nom de l'agent comptable.

**Art. R. 4313-8.** – Les pièces justificatives de recettes et de dépenses sont conservées dans les archives de l'agent comptable pendant six ans à partir de la date de clôture de l'exercice au cours duquel elles ont été établies.

**Art. R. 4313-9.** – Dans ses relations avec ses usagers et les occupants du domaine public fluvial, Voies navigables de France peut recourir à la facturation.

**Art. R. 4313-10.** – Des régies d'avances ou des régies de recettes peuvent être instituées par le directeur général après avis de l'agent comptable, dans les conditions prévues par le décret n° 92-681 du 20 juillet 1992 relatif aux régies de recettes et aux régies d'avances des organismes publics.

**Art. R. 4313-11.** – Des avances peuvent être consenties, dans les conditions fixées par le conseil d'administration avec l'accord du contrôleur budgétaire, aux personnels de Voies navigables de France ainsi qu'aux personnes, sociétés ou organismes mandatés par l'établissement pour opérer pour son compte, aux entrepreneurs et aux fournisseurs.

Le mode de justification de ces avances est déterminé par le règlement financier.

**Art. R. 4313-12.** – Un règlement adopté par le conseil d'administration sur proposition du directeur général fixe les modalités de constitution et de fonctionnement d'une commission consultative des marchés.

Le règlement est soumis à l'approbation du ministre chargé des transports et du ministre chargé du budget. L'approbation est réputée acquise, à défaut d'opposition de leur part, dans un délai de deux mois à compter de la date de leur saisine.

## Section 2

### Gestion domaniale

**Art. R. 4313-13.** – Sur le domaine qui lui est confié et pour l'exercice de ses missions, Voies navigables de France est substitué de plein droit à l'Etat dans les droits et obligations de celui-ci, tels qu'ils résultent des conventions, contrats et concessions qu'il a conclus avec des tiers antérieurement à la création de l'établissement public.

**Art. R. 4313-14.** – Voies navigables de France exerce sur le domaine public qui lui est confié par l'Etat et pour la réalisation des missions définies aux articles L. 4311-1 et L. 4311-2 les pouvoirs d'administration et de gestion.

A ce titre, il lui appartient notamment, dans le respect des principes de la domanialité publique et sous réserve de l'application des dispositions législatives mentionnées à l'article R. 4311-5, d'autoriser toute occupation et autre utilisation du domaine public fluvial. Il a le pouvoir de délivrer, dans les conditions prévues à l'article R. 2122-15 du code général de la propriété des personnes publiques, les titres d'occupation du domaine public de l'Etat en application des articles L. 2122-5 à L. 2122-19 du même code, à l'exception de l'article L. 2122-15.

Il peut procéder à tous travaux sur le domaine qui lui est confié, sous réserve des dispositions de l'article R. 4311-3.

**Art. R. 4313-15.** – Toute concession d'outillage public, d'installation portuaire de plaisance ou autorisation d'outillage privé avec obligation de service public délivrée dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article R. 4313-14 donne lieu à une convention avec cahier des charges passée par Voies navigables de France avec le demandeur.

**Art. R. 4313-16.** – Voies navigables de France est l'autorité gestionnaire, au sens de l'article R. 4400-1, du domaine public fluvial qui lui est confié par l'Etat.

**Art. R. 4313-17.** – Les règles de circulation sur le domaine public et de sécurité de la navigation demeurent fixées par l'Etat.

L'Etat demeure responsable sur le domaine confié à Voies navigables de France des polices de la navigation, des eaux, des installations classées, de l'hydroélectricité, de la pêche, de la chasse et des mines et carrières.

**Art. R. 4313-18.** – Voies navigables de France procède aux acquisitions et prises à bail des biens immobiliers, après avoir consulté le directeur des services fiscaux, dans les conditions prévues par les articles R. 1211-1 à R. 1211-6 et R. 4111-1 à R. 4111-5 du code général de la propriété des personnes publiques.

Les biens immobiliers acquis à l'amiable ou par voie d'expropriation par l'établissement public, à l'exception de ceux qui le sont en réemploi du produit de la vente d'un bien propre, sont acquis au nom de l'Etat et réputés être immédiatement confiés par celui-ci à l'établissement public.

Voies navigables de France communique aux ministres chargés des transports et du domaine, avant le 1<sup>er</sup> mars de chaque année, l'état des biens immobiliers acquis l'année précédente.

**Art. R. 4313-19.** – Les immeubles confiés à l'établissement public ne peuvent faire l'objet d'un déclassement, d'un changement d'affectation, d'un transfert de gestion ou d'une aliénation que dans les conditions et suivant les procédures applicables aux biens de l'Etat.

#### CHAPITRE IV

##### Domaine confié à Voies navigables de France

**Art. D. 4314-1.** – Le domaine confié à Voies navigables de France en application de l'article L. 4314-1 est le domaine public fluvial de l'Etat tel qu'il est défini aux articles L. 2111-7, L. 2111-10 et L. 2111-11 du code général de la propriété des personnes publiques, à l'exclusion :

- 1° Des cours d'eau, lacs, canaux et plans d'eau domaniaux ayant fait l'objet d'un décret de radiation ;
- 2° Des cours d'eau, lacs, canaux et plans d'eau non reliés au réseau principal des voies navigables dont la liste est fixée à l'article D. 4314-3 ;
- 3° Des cours d'eau, lacs, canaux, plans d'eau et ports intérieurs faisant l'objet d'une expérimentation de transfert de propriété conformément à l'article L. 3113-2 du code général de la propriété des personnes publiques ;
- 4° Du domaine public fluvial dont la gestion est confiée aux ports autonomes fluviaux, tel qu'il est défini par les dispositions législatives et réglementaires qui leur sont propres ;
- 5° Du domaine public fluvial inclus dans la circonscription des grands ports maritimes, telle qu'elle est définie conformément à l'article L. 5312-5, ainsi que du domaine public fluvial dont la gestion leur est confiée au titre des services annexes, dans les conditions prévues à l'article R. 111-13 du code des ports maritimes ;
- 6° Des emprises des ports maritimes implantés sur le domaine public fluvial.

Les chenaux de navigation restent confiés à l'établissement en cas de transfert de propriété ou d'une expérimentation de transfert de propriété d'un port intérieur en application des articles L. 3113-1 et L. 3113-2 du code général de la propriété des personnes publiques.

L'étendue de ce domaine peut être modifiée par le déclassement ou la remise à une autre personne publique d'un élément de celui-ci.

Un arrêté conjoint des ministres chargés des transports et du domaine énumère les éléments du domaine public confié à Voies navigables de France.

**Art. D. 4314-2.** – Outre le domaine déterminé à l'article D. 4314-1, l'Etat confie à Voies navigables de France les biens immeubles nécessaires à l'exercice de ses missions.

Des conventions conclues dans les conditions prévues aux articles R. 2313-1 à R. 2313-6 et R. 4121-2 du code général de la propriété des personnes publiques fixent la liste des immeubles mentionnés au présent article et en déterminent les conditions d'utilisation.

**Art. D. 4314-3.** – La liste des cours d'eau, lacs, canaux et plans d'eau appartenant au domaine public fluvial de l'Etat, qui ne sont pas confiés à Voies navigables de France en application du 2° de l'article D. 4314-1, est fixée par département ainsi qu'il suit :

1° Ain :

La Chalaronne ;

2° Charente-Maritime :

La Charente, entre le pont de Tonny et l'océan ;

La Seudre ;

Le canal maritime de Marans au Brault ;

La Sèvre niortaise, de l'embouchure du Mignon à Croix des Maries, puis d'Entonne au Petit Brault ;

Le Mignon, de l'écluse de Chaban à l'embouchure dans la Sèvre niortaise ;

3° Côtes-d'Armor :

Le Trieux ;

Le Jaudy ;

Le Guer ;

Le Gouët ;

4° Deux-Sèvres :

Le Mignon, du port de Mauzé jusqu'à l'écluse de Chaban ;

La Sèvre niortaise, du port de Niort jusqu'au PK 8,415 ;

5° Eure :

La Risle ;

## 6° Finistère :

Le Dourduff ;

L'Elorn ;

Le Goyen ;

L'Aber-Wrach ;

La rivière de Morlaix ;

L'Odet ;

La Pensé ;

La rivière de Pont-l'Abbé ;

La Laïta ;

L'Aven ;

La Douffine ou rivière du Pont-de-Buiz ;

## 7° Haute-Garonne :

La Garonne, de Portet-sur-Garonne (embouchure de l'Ariège) jusqu'à Crespis ;

## 8° Gironde :

La Leyre, du pont de chemin de fer Bordeaux-Bayonne à Lamothe jusqu'à son embouchure dans le bassin d'Arcachon ;

## 9° Landes :

Les gaves réunis, de Peyrehorade jusqu'au Bec-du-Gave ;

L'Adour (voir à Pyrénées-Atlantiques) ;

## 10° Loiret :

Le canal d'Orléans, de l'écluse de Combleux jusqu'à sa confluence avec la Loire ;

Le canal d'Orléans, de l'écluse de la Folie jusqu'à sa confluence avec les canaux de Briare et du Loing ;

## 11° Manche :

Le canal de jonction entre la Taute et Carentan ;

## 12° Morbihan :

Le Scorff ;

La rivière d'Auray ;

La rivière de Vannes ;

Le Bono ;

## 13° Nièvre :

Le lac des Settons ;

## 14° Pyrénées-Atlantiques :

L'Adour, de sa jonction avec les gaves réunis (PK 101) jusqu'à son embouchure dans la mer. Cette section de l'Adour sert à plusieurs reprises de limite départementale avec les Landes ;

La Bidouze, de la confluence du Lihoury à son confluent avec l'Adour ;

Le Lihoury, du pont de la RN 636 (PK 0,9) au confluent avec la Bidouze ;

L'Aran, depuis le port de l'Arroque jusqu'à son confluent avec l'Adour ;

L'Ardanavy, depuis le pont de fer (PK 2,650) jusqu'à son confluent avec l'Adour ;

La Nive, depuis le barrage d'Haïtze (port de Compaïto, PK 45) jusqu'à son confluent avec l'Adour ;

La Nivelle ;

La Bidassoa ;

## 15° Savoie :

Le lac du Bourget ;

Le canal de Savières ;

La Leysse, entre Nant-Varron et l'embouchure dans le lac du Bourget ;

## 16° Haute-Savoie :

Le lac Léman ;

Le lac d'Annecy ;

Le Thiou, du lac d'Annecy jusqu'au barrage de l'usine Sainte-Claire ;

Le Vassé, du lac d'Annecy jusqu'au pont de la République. (Le Thiou et le Vassé sont des émissaires du lac d'Annecy qui servent de ports) ;

17° Seine-Maritime :

Le canal d'Eu au Tréport ;

18° Somme :

La Petite-Avre, depuis le pont Mathieu jusqu'à son embouchure dans le bras dérivé de la rivière Somme (canal maritime) ;

19° Vendée :

La Jeune-Autise ;

Le canal de la Vieille-Autise ;

La Sèvre niortaise, d'Irleau jusqu'au Mazeau, puis de Damvix à l'écluse de Bazoin, puis de Croix des Maries à l'embouchure de la Vendée, puis la partie comprenant les 7 kilomètres jusqu'à son embouchure dans l'océan.

## CHAPITRE V

### Patrimoine

Le présent chapitre ne comprend pas de dispositions réglementaires.

## CHAPITRE VI

### Ressources de Voies navigables de France

#### Section 1

#### Taxe sur les titulaires d'ouvrages hydrauliques

##### Sous-section 1

##### Dispositions générales

**Art. R. 4316-1.** – La taxe annuelle mentionnée à l'article L. 4316-3 est due par les titulaires d'ouvrages de prise d'eau, de rejet d'eau ou autres ouvrages et détenteurs à ce titre d'une autorisation d'occupation du domaine délivrée avant le 1<sup>er</sup> janvier de l'année au titre de laquelle est perçue la taxe, quelle que soit l'autorité qui a délivré l'autorisation.

Les redevables adressent au comptable de Voies navigables de France leur déclaration accompagnée du paiement de la taxe avant le 1<sup>er</sup> mai de l'année au titre de laquelle cette taxe est due.

Toutefois, la taxe peut donner lieu, à partir de la deuxième année d'assujettissement, au versement d'acomptes avant le 1<sup>er</sup> février et avant le 1<sup>er</sup> mai de l'année au titre de laquelle elle est due, le solde étant acquitté avant le 1<sup>er</sup> août de la même année. Le premier acompte est égal au tiers de la taxe versée au titre de l'année précédente. Le deuxième acompte est égal à la moitié de la différence entre le montant de la taxe due, tel qu'il ressort de la déclaration effectuée au titre de l'année en cours, et le premier acompte versé.

**Art. R. 4316-2.** – Pour les ouvrages autres que les ouvrages liés à un usage agricole, le taux de base mentionné au 1<sup>o</sup> de l'article L. 4316-4 est fixé à :

1<sup>o</sup> 1,15 € par mètre carré pour une emprise située dans une commune de moins de 2 000 habitants ;

2<sup>o</sup> 11,20 € par mètre carré pour une emprise située dans une commune de 2 000 habitants et de moins de 100 000 habitants ;

3<sup>o</sup> 22,50 € par mètre carré pour une emprise située dans une commune de 100 000 habitants et plus.

Pour les ouvrages liés à un usage agricole, ce taux de base est celui fixé au 1<sup>o</sup> ci-dessus, quelle que soit la commune d'implantation de l'ouvrage.

Pour l'ensemble des usages, ce taux est réduit de 50 % pour la fraction de la superficie de l'emprise au sol des ouvrages comprise entre 10 000 et 20 000 mètres carrés et de 85 % pour la fraction de la superficie de l'emprise supérieure à 20 000 mètres carrés.

Le nombre d'habitants de chaque commune est déterminé par le dernier recensement disponible de l'Institut national de la statistique et des études économiques. La population de référence est la population avec doubles comptes.

**Art. R. 4316-3.** – Pour les ouvrages autres que les ouvrages hydroélectriques autorisés par le code de l'énergie, le taux de base mentionné au 2<sup>o</sup> de l'article L. 4316-4 est fixé à 5,7 € par millier de mètre cube prélevable ou rejetable.

Le volume prélevable est le volume maximal annuel prélevable de l'ouvrage, tel qu'il résulte de la capacité physique de celui-ci. Le volume rejetable est le volume maximal annuel rejetable par l'ouvrage, tel qu'il résulte de la capacité physique de rejet de l'ouvrage et des quantités susceptibles de transiter par celui-ci.

Les coefficients d'abattement appliqués à cet élément de la taxe prévus au 2° de l'article L. 4316-4 sont de 94 % pour les usages agricoles et de 10 % pour les usages industriels.

La superficie d'emprise et les volumes définis ci-dessus sont mentionnés dans les actes autorisant l'occupation du domaine confié à l'établissement public postérieurs au 22 août 1991.

**Art. R. 4316-4.** – Pour les ouvrages hydroélectriques autorisés par le code de l'énergie, le taux de base mentionné au 2° de l'article L. 4316-5 est fixé à 8,67 €.

Le coefficient d'abattement appliqué à ce deuxième élément de la taxe est celui applicable aux usages industriels, tel qu'il est défini à l'article R. 4316-3.

La superficie d'emprise au sol des ouvrages correspondants et la puissance maximale brute autorisée de la chute sont mentionnés dans les actes autorisant l'occupation du domaine confié à l'établissement public.

**Art. R. 4316-5.** – Lorsqu'un titulaire pour un même usage de l'eau utilise une installation comprenant, à proximité et dans le même bief, soit un ouvrage mixte de prise et de rejet d'eau, soit un ensemble d'ouvrages assurant une fonction de prise et de rejet d'eau, il est assujéti à une taxe unique pour l'installation de prise et de rejet d'eau. Dans ce cas :

Pour le calcul du premier élément de la taxe, la superficie à prendre en compte est la somme des superficies d'emprise des ouvrages de l'installation ;

Pour le calcul du second élément de la taxe, le volume retenu est le plus grand des deux volumes suivants : volume maximal prélevable ou volume maximal rejetable.

**Art. R. 4316-6.** – Le paiement de la taxe prévue à l'article L. 4316-3 tient lieu de redevance pour occupation du domaine par les ouvrages de prise ou de rejet d'eau.

**Art. R. 4316-7.** – La contre-valeur de la taxe due à Voies navigables de France par les titulaires d'ouvrages mentionnée à l'article L. 4316-3 peut, sur décision de la collectivité publique ou de l'établissement public compétent, être répercutée en tout ou partie sur chaque usager des services publics de distribution d'eau et d'assainissement, sous la forme d'un supplément au prix du mètre cube d'eau.

**Art. R. 4316-8.** – Le montant du supplément mentionné à l'article R. 4316-7 est déterminé, pour une année donnée, en divisant le montant de la taxe due par le titulaire d'ouvrages pour cette même année majoré du moins-perçu ou minoré du trop-perçu de l'année précédente, selon le cas, par le volume d'eau total facturé aux usagers au cours de l'année précédente ; le montant ainsi obtenu est arrondi au centime ou au demi-centime le plus proche.

Le moins-perçu ou le trop-perçu est égal à l'insuffisance ou à l'excédent du montant mis à la charge de l'ensemble des usagers qui résulte de ce que le supplément est déterminé en fonction du volume d'eau facturé l'année précédente.

Le montant mis à la charge de chaque usager est obtenu en multipliant le supplément au prix du mètre cube d'eau par le volume d'eau consommé. Il est individualisé dans la facture adressée à l'usager.

**Art. R. 4316-9.** – Lorsqu'un titulaire d'ouvrages répercute la taxe sur une personne publique ou privée qui gère un service public de distribution d'eau ou d'assainissement, cette dernière peut répercuter à son tour le montant qu'elle acquitte au titulaire d'ouvrages sur l'usager final du service, selon les modalités prévues aux articles R. 4316-7 et R. 4316-8.

## Sous-section 2

### Contrôle

**Art. R. 4316-10.** – Les agents chargés de contrôler l'acquittement de la taxe instituée au profit de Voies navigables de France mentionnés à l'article L. 4316-10 sont commissionnés et assermentés dans les conditions définies aux articles R. 4141-1 à R. 4141-4.

## Section 2

### Redevances domaniales et autres produits

**Art. R. 4316-11.** – Voies navigables de France fixe, conformément aux dispositions de l'article L. 2125-3 du code général de la propriété des personnes publiques, le montant des redevances, prévues au 2° de l'article L. 4316-1, dues à raison de toute emprise ou de tout autre usage que ceux mentionnés aux articles R. 4316-1 à R. 4316-5, y compris le prélèvement de matériaux.

Il perçoit à son profit les redevances dues pour l'utilisation du domaine non concédé.

**Art. R. 4316-12.** – Les frais exceptionnels d'entretien ou de restauration des voies navigables entraînés par certaines utilisations du domaine, telles que le rejet dans ces voies de quantités importantes de sédiments, peuvent donner lieu au versement de participations proportionnées au montant de ces frais. Ces participations sont dues par l'utilisateur du domaine et versées par lui à Voies navigables de France. A défaut d'accord amiable, leur montant est fixé par le conseil d'administration de l'établissement public.

**Art. R. 4316-13.** – Sur le domaine qui est confié à Voies navigables de France, le droit de pêche et le droit de chasse sont exploités par l'Etat dans les conditions habituelles.

L'Etat reverse à l'établissement public les produits du droit de pêche et du droit de chasse.

**Art. R. 4316-14.** – L'établissement public reverse aux concessionnaires, s'il y a lieu, la participation prévue à l'article R. 4316-12 et les produits du droit de pêche et du droit de chasse.

## TITRE II

### LES PORTS FLUVIAUX

#### CHAPITRE I<sup>er</sup>

#### Organisation

##### Section 1

#### Voies ferrées des ports fluviaux

**Art. D. 4321-1.** – Les règles relatives aux voies ferrées des ports fluviaux mentionnées aux articles L. 4321-1 et L. 4321-2 sont fixées aux articles R. 411-1 à R. 411-10 du code des ports maritimes.

##### Section 2

#### Police

**Art. D. 4321-2.** – Pour des raisons de sécurité publique ou de bonne exploitation, des parties d'un port fluvial peuvent être encloses dans les conditions définies à la présente section.

Ne pourront être clos que des terrains dépendant uniquement du domaine fluvial, à l'exclusion des voies publiques terrestres classées dans la voirie nationale, départementale ou communale.

**Art. D. 4321-3.** – Il est statué, tant sur l'établissement des clôtures que sur les mesures spéciales de police concernant les surfaces encloses, après avis :

- 1° De la chambre de commerce et d'industrie de la circonscription du lieu ;
- 2° Du conseil municipal de la commune.

Chaque organisme rend son avis dans un délai d'un mois suivant sa saisine. Passé ce délai, l'avis est réputé favorable.

**Art. D. 4321-4.** – Le projet de clôture est approuvé par le conseil d'administration du port pour les ports autonomes, le préfet pour les autres ports relevant de la compétence de l'Etat, l'exécutif de la collectivité territoriale ou du groupement compétent pour les ports relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements.

Le projet de clôture comprend tous les éléments explicatifs nécessaires pour déterminer complètement le tracé et les dispositions de ces clôtures, les emplacements et les dimensions des portes.

**Art. D. 4321-5.** – L'accès des surfaces encloses est réservé, pendant les heures d'ouverture des portes, aux seules personnes appelées à y pénétrer pour les besoins de l'exploitation du port ainsi qu'aux personnes munies d'une autorisation spéciale et temporaire délivrée par le directeur du port.

Les fonctionnaires et agents des services publics ont toujours accès aux surfaces encloses pour les besoins de leurs services.

Les dispositions qui précèdent ne font pas obstacle à ce que le préfet prenne, lorsque les circonstances l'exigent, toutes mesures nécessaires à la défense de l'ordre public et à la sûreté de l'Etat ainsi qu'à la sécurité des personnes et des biens dans l'enceinte portuaire.

**Art. D. 4321-6.** – Sous les réserves mentionnées à l'article D. 4321-5, des arrêtés fixent dans chaque cas :

- 1° Les heures d'ouverture et de fermeture des portes ;
- 2° Les catégories de personnes auxquelles l'accès à l'intérieur de l'enceinte est permis ou interdit soit constamment, soit pendant certaines périodes ;
- 3° Les mesures spéciales de police concernant les surfaces encloses.

Les arrêtés sont pris par le préfet pour les ports relevant de la compétence de l'Etat, après avis du conseil d'administration du port autonome lorsqu'il s'agit d'un port autonome, ou par l'exécutif de la collectivité territoriale ou du groupement compétent pour les ports relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements.

**Art. D. 4321-7.** – Sans préjudice de leur publication et affichage réglementaires, les arrêtés mentionnés à l'article D. 4321-6 sont portés à la connaissance du public au moyen d'affiches apposées d'une manière apparente aux endroits fixés par le directeur du port.

La charge de l'apposition de ces affiches, la responsabilité de leur conservation et l'obligation de les remplacer toutes les fois qu'il y a lieu incombent à celui qui a établi les clôtures.

**Art. D. 4321-8.** – Les agents que des collectivités ou des particuliers emploient pour le gardiennage des portes ou la surveillance des surfaces encloses peuvent être commissionnés et assermentés devant le tribunal d’instance, dans les conditions prévues pour les gardes particuliers par le code de procédure pénale. Ils portent des signes distinctifs de leurs fonctions.

## CHAPITRE II

### Port autonome de Paris

#### Section 1

##### Nature et attributions

**Art. R. 4322-1.** – Port autonome de Paris est un établissement public de l’Etat placé sous la tutelle du ministre chargé des transports.

**Art. D. 4322-2.** – La procédure de l’enquête préalable à la délimitation de la circonscription du port mentionnée à l’article L. 4322-2 est engagée par le ministre chargé des transports.

Le dossier d’enquête préalable à la délimitation de cette circonscription est établi par le préfet de la région Ile-de-France sur proposition du directeur général du port autonome.

Ce dossier comporte :

- 1° Une notice relative aux limites de la circonscription du port ;
- 2° Un plan au 1/100 000 de ces limites ;
- 3° La liste des collectivités publiques, des services publics, des établissements publics et des organisations d’usagers régulièrement constituées dont la consultation doit être effectuée au cours de l’enquête.

**Art. D. 4322-3.** – Le préfet de la région Ile-de-France soumet sans délai à l’approbation du ministre chargé des transports le dossier constitué conformément à l’article D. 4322-2 accompagné d’un rapport justificatif.

Le ministre chargé des transports invite le préfet de la région Ile-de-France à procéder à l’enquête.

Le délai imparti aux organismes mentionnés au 3° de l’article D. 4322-2 consultés au cours de l’enquête pour faire connaître leur avis est de deux mois. Passé ce délai, les avis non fournis sont réputés favorables.

Le préfet de la région Ile-de-France adresse au ministre chargé des transports, dans le délai maximum d’un mois après clôture de l’enquête, son rapport avec le dossier de l’enquête.

**Art. D. 4322-4.** – L’enquête prévue à l’article L. 4322-3 est effectuée dans les formes indiquées aux articles D. 4322-1 à D. 4322-3, le dossier d’enquête étant limité à l’objet de la substitution de Port autonome de Paris à des collectivités publiques ou établissements publics concessionnaires d’outillage portuaire.

**Art. R. 4322-5.** – Le ministre chargé des transports peut, après avis du conseil d’administration, confier par arrêté à Port autonome de Paris la gestion de services dépendant de son département et dont il définit la consistance. Ces services constituent des services annexes de Port autonome de Paris.

Pour cette gestion, le directeur général relève directement de l’autorité du ministre chargé des transports et le personnel de Port autonome de Paris agit pour le compte de l’Etat.

**Art. R. 4322-6.** – En vue d’assurer l’unité de gestion des activités portuaires de l’agglomération parisienne, les collectivités territoriales propriétaires des canaux Saint-Martin, Saint-Denis et de l’Ourcq et de leurs dépendances fonctionnelles et portuaires peuvent confier tout ou partie de la gestion de ces biens à Port autonome de Paris par voie de conventions approuvées par le ministre de l’intérieur et par le ministre chargé des transports.

#### Section 2

### Organisation administrative

#### Sous-section 1

##### Conseil d’administration

##### Paragraphe 1

##### Organisation

**Art. R. 4322-7.** – Le conseil d’administration comprend trente-deux membres :

- 1° Seize membres désignés ou élus dans les conditions mentionnées à l’article R. 4322-8 ;
- 2° Seize membres nommés par décret sur le rapport du ministre chargé des transports.

**Art. R. 4322-8.** – Les seize membres mentionnés au 1° de l’article R. 4322-7 sont :

- 1° Un membre désigné par le conseil régional d’Ile-de-France ;

- 2° Deux membres désignés par le conseil de Paris, un au titre de la commune et un au titre du département ;
- 3° Sept membres désignés respectivement par chacun des conseils généraux des départements de la Seine-Saint-Denis, des Hauts-de-Seine, du Val-de-Marne, des Yvelines, de l'Essonne, du Val-d'Oise et de Seine-et-Marne ;
- 4° Un membre désigné par le conseil municipal de la commune siège de la plus importante zone portuaire de l'établissement ;
- 5° Un membre désigné par la chambre régionale de commerce et d'industrie Paris - Ile-de-France ;
- 6° Quatre représentants des salariés, dont un représentant des cadres, élus conformément aux dispositions du chapitre II du titre II de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 modifiée relative à la démocratisation du secteur public.

**Art. R. 4322-9.** – Les seize membres mentionnés au 2° de l'article R. 4322-7 sont :

- 1° Un membre du Conseil d'Etat nommé sur proposition de son vice-président ;
- 2° Un membre nommé sur proposition du ministre chargé de l'économie, des finances et du budget ;
- 3° Un membre nommé sur proposition du ministre chargé des transports ;
- 4° Un membre nommé sur proposition du ministre chargé de l'industrie ;
- 5° Un membre nommé sur proposition du ministre chargé de l'urbanisme et du logement ;
- 6° Un membre nommé sur proposition du ministre de l'intérieur ;
- 7° Dix personnalités choisies parmi les principaux usagers du port ou désignées en raison de leur compétence dans les domaines relatifs aux ports, à la navigation, aux transports, à l'économie régionale et à l'économie générale, dont deux proposées par la chambre régionale de commerce et d'industrie Paris - Ile-de-France.

**Art. R. 4322-10.** – Le préfet de la région Ile-de-France est consulté par le ministre chargé des transports avant la désignation des personnalités nommées par décret qui exercent leur activité principale dans le cadre local, départemental ou régional.

En cas de silence gardé pendant quinze jours, l'avis est réputé donné.

**Art. R. 4322-11.** – Les usagers qui peuvent être nommés au conseil d'administration du port en application du 7° de l'article R. 4322-9 doivent appartenir à l'une des catégories suivantes :

- 1° Principales entreprises industrielles, commerciales et agricoles des régions desservies par le port ;
- 2° Entreprises de navigation ;
- 3° Entreprises de transports terrestres ;
- 4° Entreprises de manutention, d'entrepôt, de transit.

**Art. R. 4322-12.** – Les membres du conseil d'administration, autres que ceux désignés par le conseil régional, le conseil de Paris et les conseils généraux, sont nommés, désignés ou élus pour cinq ans.

Les mandats des membres désignés par le conseil régional, le conseil de Paris et les conseils généraux prennent fin lors du renouvellement de l'assemblée qui les a désignés.

**Art. R. 4322-13.** – Les mandats des membres du conseil d'administration peuvent être renouvelés. Lorsque les circonstances l'exigent, ces mandats peuvent, en outre, être prorogés pour une durée n'excédant pas six mois par arrêté du ministre chargé des transports.

**Art. R. 4322-14.** – Cessent de plein droit de faire partie du conseil les membres, autres que les représentants des salariés, qui ont perdu la qualité en vertu de laquelle ils étaient désignés ou nommés. Il est alors pourvu à leur remplacement jusqu'à l'expiration normale de leur mandat.

**Art. R. 4322-15.** – A l'exception des représentants des salariés, qui doivent remplir les conditions prévues par l'article 15 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public, les membres du conseil d'administration doivent être de nationalité française ou ressortissant d'un des Etats membres de l'Union européenne et jouir de leurs droits civiques et politiques.

**Art. R. 4322-16.** – Les dispositions des articles R. 102-4 et R. 102-5 du code des ports maritimes relatives aux obligations déclaratives des membres du conseil de surveillance des grands ports maritimes s'appliquent aux membres du conseil d'administration de Port autonome de Paris.

**Art. R. 4322-17.** – Les vacances de membres du conseil pour décès, démission, expiration du mandat ou pour toute autre cause sont immédiatement portées, par le président du conseil d'administration, à la connaissance du ministre chargé des transports en vue d'assurer leur remplacement pendant le temps restant à courir de leur mandat. Les règles à suivre pour le remplacement des membres des diverses catégories sont celles applicables pour leur nomination. Le ministre chargé des transports notifie au président du conseil d'administration les noms des nouveaux membres.

Par dérogation aux dispositions de l'alinéa précédent, le remplacement des administrateurs représentant les salariés est assuré dans les conditions prévues à l'article 24 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public.

## Paragraphe 2

## Fonctionnement

**Art. R. 4322-18.** – Dès sa formation ou son renouvellement, le conseil d'administration se réunit sur la convocation et sous la présidence du préfet de la région Ile-de-France ou de son délégué, cette convocation étant adressée aux membres du conseil d'administration au moins dix jours avant la date prévue.

**Art. R. 4322-19.** – Dès sa première réunion, le conseil d'administration élit son bureau composé d'un président, d'un vice-président et d'un secrétaire choisis parmi les membres du conseil. Il peut également élire un second vice-président.

**Art. R. 4322-20.** – Les candidats aux fonctions de membres du bureau doivent, au moins trois jours ouvrables avant la séance du conseil au cours de laquelle il doit être procédé à l'élection du bureau, se faire connaître auprès du commissaire du Gouvernement et lui transmettre la déclaration mentionnée à l'article R. 4322-16. Faute pour les candidats d'avoir observé ces formalités, leur candidature est irrecevable.

Préalablement au vote, le commissaire du Gouvernement informe le conseil d'administration de ce qu'un candidat, s'il venait à être élu, lui paraîtrait susceptible de s'exposer, dans ses fonctions de membre du bureau, à l'application des dispositions de l'article 432-12 du code pénal.

**Art. R. 4322-21.** – Le président, les deux vice-présidents et le secrétaire du conseil d'administration sont élus pour cinq ans. Les membres sortants du bureau sont rééligibles à celui-ci.

Le conseil d'administration peut adjoindre au secrétaire des secrétaires auxiliaires pris dans le personnel du port autonome qui assistent aux séances sans participer aux délibérations.

Le mandat des membres du bureau expire normalement avec leur mandat de membres du conseil d'administration. Toutefois, le mandat de président du conseil d'administration prend fin au plus tard lorsque son titulaire atteint l'âge de soixante-sept ans.

**Art. R. 4322-22.** – Le conseil d'administration se réunit en séance ordinaire au moins quatre fois par an sur convocation de son président.

Le conseil d'administration peut en outre être réuni en séance extraordinaire, sur un ordre du jour déterminé, à la demande du commissaire du Gouvernement, de la majorité des membres du conseil ou à l'initiative du président du conseil d'administration.

**Art. R. 4322-23.** – Les convocations aux séances sont adressées dix jours au moins avant la date de réunion du conseil au préfet de la région Ile-de-France, au commissaire du Gouvernement et du contrôleur budgétaire ; elles sont accompagnées des ordres du jour et des mêmes documents que ceux qui sont transmis aux membres du conseil d'administration.

Le préfet de la région Ile-de-France, le commissaire du Gouvernement et le contrôleur budgétaire peuvent demander au président du conseil d'administration l'inscription à l'ordre du jour des questions sur lesquelles ils estiment nécessaire de provoquer une délibération de cette assemblée.

**Art. R. 4322-24.** – Le conseil ne peut valablement délibérer que lorsque la moitié au moins de ses membres en exercice assistent à la séance. Toutefois, les délibérations prises à la suite de deux convocations successives, à trois jours d'intervalle, et dûment constatées, sont valables quel que soit le nombre des membres présents.

Les délibérations sont prises à la majorité des suffrages exprimés. En cas de partage, la voix du président est prépondérante.

**Art. R. 4322-25.** – Le vote a lieu au scrutin secret dans le cas de nomination ou d'avis sur une désignation. Dans ces deux cas, si, après deux tours de scrutin, aucun candidat n'a obtenu la majorité absolue, il est procédé à un troisième tour de scrutin et la nomination ou la désignation a lieu à la majorité relative ; à égalité de voix, la nomination ou la désignation est acquise au candidat le plus âgé.

**Art. R. 4322-26.** – Tout membre du conseil d'administration peut, par mandat spécial, déléguer à un autre membre la faculté de voter en son lieu et place sur les questions portées à l'ordre du jour ; un membre ne peut être mandataire que d'un seul de ses collègues.

**Art. R. 4322-27.** – Les dispositions de l'article R. 102-8 du code des ports maritimes relatives aux obligations déontologiques des membres du conseil de surveillance des grands ports maritimes s'appliquent aux membres du conseil d'administration de Port autonome de Paris.

**Art. R. 4322-28.** – Les membres du conseil d'administration ont droit au remboursement des frais occasionnés par leur mandat dans des conditions fixées par décision conjointe du ministre chargé du budget et du ministre chargé des transports.

Chaque représentant des salariés dispose d'un crédit de quinze heures par mois pour l'exercice de son mandat.

**Art. R. 4322-29.** – Le préfet de région Ile-de-France ou son représentant, le commissaire du Gouvernement, le directeur général, le contrôleur budgétaire et le secrétaire du comité d'entreprise assistent avec voix consultative aux séances du conseil d'administration.

L'agent comptable du port assiste avec voix consultative aux séances du conseil d'administration traitant de questions budgétaires et comptables.

**Art. R. 4322-30.** – Le conseil d'administration règle par ses délibérations les affaires de Port autonome de Paris. A ce titre, il :

1° Adopte, au plus tard le 1<sup>er</sup> novembre de l'année précédant celle pour laquelle il est établi, le budget et ses décisions modificatives, notamment portant sur l'évolution de la dette, les politiques salariales et les effectifs ;

2° Adopte le compte financier et l'affectation des résultats aux fins de vérification et de contrôle ;

3° Approuve, hormis le cas des marchés passés par les services annexes du port mentionnés à l'article R. 4322-5, les marchés d'un montant supérieur à une valeur qu'il détermine et, pour les marchés d'un montant inférieur à cette valeur, fixe les règles de leur passation par le directeur général dans le respect des dispositions du second alinéa de l'article D. 4322-50 ;

4° Fixe les principes techniques et tarifaires d'utilisation des installations gérées par le port dans les conditions de la réglementation en vigueur ;

5° Décide de la création de filiales ainsi que des prises, cessions ou extensions de participations financières prévues au dernier alinéa de l'article L. 4322-1, après approbation des ministres chargé des transports, de l'économie et du budget, dans les conditions prévues à l'article R. 4322-47 ;

6° Adopte les conditions des emprunts et des prêts ;

7° Décide des acquisitions et aliénations de biens immobiliers ainsi que du déclassement de terrain, ouvrage ou bâtiment faisant partie du domaine public de l'établissement ;

8° Approuve les transactions prévues aux articles 2044 et suivants du code civil, lorsque leur montant est supérieur à un seuil qu'il fixe ;

9° Accorde des cautions, avals et garanties ;

10° Décide des opérations d'investissement d'un montant supérieur à un seuil qu'il fixe ;

11° Approuve les conventions visées au III de l'article R. 102-8 du code des ports maritimes ;

12° Fixe les conditions générales de rémunération des personnels ;

13° Fixe les limites d'emploi des fonds excédant les besoins de la trésorerie et le placement des réserves ;

14° Définit les règles générales de gestion domaniale ;

15° Institue et modifie les droits de port mentionnés à l'article R. 4322-62 ;

16° Fixe les conditions dans lesquelles le directeur général peut déléguer sa signature et, en particulier, les modalités de publication des actes de délégation correspondants.

**Art. R. 4322-31.** – Le conseil d'administration établit son règlement intérieur qui détermine notamment les modalités de publication des décisions de l'établissement public.

**Art. R. 4322-32.** – Le conseil d'administration constitue en son sein un comité d'audit qui l'assiste dans sa fonction de garant de la qualité du contrôle interne et de la fiabilité des informations fournies à l'Etat.

Le conseil d'administration fixe, dans la limite de ses attributions, les affaires qui sont de la compétence du comité d'audit. Celles-ci comprennent notamment le contrôle de l'efficacité des systèmes de contrôle interne, la supervision du contrôle légal des comptes annuels et des comptes consolidés, les risques d'engagement hors bilan significatifs, l'examen et le suivi de l'indépendance des commissaires aux comptes.

Le président du conseil d'administration ne peut faire partie du comité d'audit.

Le commissaire du Gouvernement et le contrôleur budgétaire assistent avec voix consultative aux séances de ce comité.

**Art. R. 4322-33.** – Le conseil d'administration peut constituer en son sein des comités ou commissions spécialisées.

Il détermine la composition de ces comités ou commissions, les catégories d'affaires qui peuvent leur être soumises et toutes les dispositions utiles à leur fonctionnement.

Le préfet de la région Ile-de-France ou son représentant, le commissaire du Gouvernement, le directeur général et le contrôleur budgétaire assistent avec voix consultative aux séances des comités ou commissions créés en application du premier alinéa. L'agent comptable assiste avec voix consultative aux séances traitant de questions budgétaires et comptables.

Ils assistent dans les mêmes conditions aux séances du comité de direction prévu à l'article L. 4322-6.

**Art. R. 4322-34.** – Le conseil d'administration peut déléguer certaines de ses attributions soit au comité de direction, soit au directeur général du port.

Toutefois, ne peuvent pas faire l'objet de la délégation prévue au précédent alinéa les attributions mentionnées du 1<sup>o</sup> au 11<sup>o</sup> à l'article R. 4322-30.

La fixation des rémunérations des personnels dont les échelles ne sont pas fixées par le régime général du port ne peut être déléguée qu'au comité de direction.

**Art. R. 4322-35.** – Il est établi un procès-verbal de chaque séance signé par le président et le secrétaire.

Ce procès-verbal est adressé au ministre chargé des transports, au ministre chargé de l'économie, au ministre chargé du budget, aux administrateurs, au commissaire du Gouvernement, au contrôleur budgétaire et au préfet de la région Ile-de-France.

**Art. R. 4322-36.** – Les délibérations du conseil d'administration sont transmises au ministre chargé des transports, au ministre chargé de l'économie et au ministre chargé du budget. Elles sont communiquées en même temps, par les soins du président, au commissaire du Gouvernement, au contrôleur budgétaire et au préfet de la région Ile-de-France.

Les délibérations relatives aux objets sur lesquels le conseil statue définitivement deviennent de plein droit exécutoires si le commissaire du Gouvernement n'y fait pas opposition dans les huit jours qui suivent la réunion du conseil d'administration.

Les délibérations portant sur le budget et le compte financier sont exécutoires dans les conditions prévues par le titre II du décret n° 2012-1246 du 7 novembre 2012 relatif à la gestion budgétaire et comptable publique.

Sauf confirmation par le ministre chargé des transports dans un délai d'un mois à partir de l'opposition du commissaire du Gouvernement, celle-ci est levée de plein droit.

**Art. R. 4322-37.** – Dans le cadre des missions qui sont définies à l'article L. 4322-5, le président du conseil d'administration prépare le rapport que le conseil d'administration doit présenter chaque année sur la situation du port et l'état des différents services. Le rapport du conseil, accompagné d'un extrait du procès-verbal de la discussion, est adressé avant le 31 mars à chacun des ministres chargé des transports et de l'économie et du budget.

**Art. R. 4322-38.** – En cas d'absence ou pour tout autre empêchement, le président du conseil d'administration est provisoirement remplacé dans la plénitude de ses fonctions par le vice-président et, s'il existe deux vice-présidents, par l'un d'eux dans les conditions définies par le règlement intérieur du conseil prévu à l'article R. 4322-31.

#### Sous-section 2

##### Directeur général

**Art. R. 4322-39.** – Dans le cadre des missions qui lui sont confiées à l'article L. 4322-8, le directeur général :

1° Exerce la direction générale de l'établissement et est, à ce titre, responsable de sa bonne marche et de sa bonne gestion économique et financière ;

2° Est l'ordonnateur principal des dépenses et des recettes ;

3° Nomme, gère, révoque et licencie le personnel du port autonome de Paris, remet à la disposition de leur administration d'origine les fonctionnaires placés dans la position de service détaché et fixe la rémunération du personnel dans les limites arrêtées par le conseil d'administration, sous réserve de l'observation des règles de tutelle et des dispositions mentionnées au troisième alinéa de l'article R. 4322-34 ;

4° Prépare le budget de l'établissement ainsi que les décisions modificatives et veille à leur exécution ;

5° Représente l'établissement en justice ;

6° Conclut tout marché ou accord-cadre dont le montant est inférieur au seuil fixé par le conseil d'administration ;

7° Signe tous actes et contrats et représente l'établissement dans les actes de la vie civile et dans ses rapports avec les tiers ;

8° Assure la gestion domaniale et arrête les conditions techniques et financières des autorisations d'occupation du domaine public ;

9° Rend compte au président du conseil d'administration des décisions qu'il a prises par délégation de cette assemblée.

**Art. R. 4322-40.** – Le directeur général peut déléguer sa signature aux agents placés sous son autorité dans les limites et selon les conditions fixées par le conseil d'administration.

**Art. R. 4322-41.** – En cas de vacance momentanée du poste de directeur général, d'absence ou d'empêchement du directeur général, ce dernier est remplacé dans ses fonctions par un agent du port désigné à l'avance par le ministre chargé des transports, après avis du conseil d'administration.

Si l'absence du directeur général se prolonge, un directeur général intérimaire peut être désigné par décret pris sur le rapport du ministre chargé des transports, soit à l'initiative de ce dernier, après avis du conseil d'administration, soit à l'initiative du conseil d'administration

**Art. R. 4322-42.** – Il ne peut être mis fin aux fonctions du directeur général, autrement que sur sa demande, que par un décret en conseil des ministres, sur le rapport du ministre chargé des transports, après avis ou sur la proposition du conseil d'administration.

#### Sous-section 3

##### Personnel

**Art. R. 4322-43.** – Les fonctionnaires soumis aux dispositions de la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique d'Etat et mis à la disposition du port pour occuper des emplois dans ses services sont placés dans la position de détachement prévue aux articles 45 à 48 de cette loi.

Les fonctionnaires de la ville de Paris et du département de Paris soumis aux dispositions du décret n° 94-415 du 24 mai 1994 portant dispositions statutaires relatives aux personnels des administrations parisiennes peuvent être détachés auprès de Port autonome de Paris.

### Section 3

#### Gestion financière, comptable et domaniale

##### Sous-section 1

###### Gestion financière et comptable

**Art. R. 4322-44.** – Dans le cadre des dépenses d'exploitation et des opérations en capital faisant l'objet des états prévisionnels mentionnés à l'article D. 4322-45, le conseil d'administration statue définitivement dans les conditions fixées à l'article R. 4322-36 sur les mesures concernant l'exploitation du port et fixe notamment les principes techniques et tarifaires d'usage pour les outillages gérés par lui.

**Art. D. 4322-45.** – Le budget est établi pour la période de douze mois commençant le 1<sup>er</sup> janvier.

La section des opérations en capital doit comporter une annexe faisant apparaître la liste, le coût total et l'échéancier des paiements des opérations nouvelles de toute nature dont l'engagement est proposé au titre de l'exercice concerné.

Un document annexe fait apparaître les prévisions propres à chaque service annexe : il comporte deux sections qui retracent les charges et les produits de chacun des services.

Les frais généraux du port autonome de Paris dont la détermination est nécessaire pour calculer le montant du remboursement par l'Etat au titre du fonctionnement des services annexes et au titre des travaux exécutés pour ces mêmes services font l'objet d'une justification spéciale annexée au budget.

Les opérations en capital peuvent donner lieu à des prévisions d'exécution échelonnées sur plusieurs années.

**Art. D. 4322-46.** – Le budget mentionné à l'article D. 4322-45 est présenté par le directeur au conseil d'administration. Il est soumis à l'approbation du ministre chargé des transports, du ministre chargé de l'économie et du ministre chargé du budget au plus tard le 30 novembre précédant l'ouverture de l'exercice.

**Art. R. 4322-47.** – Les créations de filiales, les prises, cessions ou extensions de participations financières prévues au dernier alinéa de l'article L. 4322-1 sont décidées par le conseil d'administration du port autonome et sont soumises à l'approbation préalable du ministre chargé des transports, du ministre chargé de l'économie et du ministre chargé du budget, lorsque ces participations financières sont d'un montant supérieur à un seuil fixé par arrêté conjoint de ces ministres. L'approbation est réputée acquise à défaut d'opposition de l'un d'entre eux notifiée dans un délai de deux mois à compter de la date la plus tardive de réception de la demande par ces derniers.

**Art. R. 4322-48.** – La comptabilité du port autonome est tenue dans les formes prévues au plan comptable général.

Le port autonome est soumis aux dispositions des titres I<sup>er</sup> et III du décret n° 2012-1246 du 7 novembre 2012 relatif à la gestion budgétaire et comptable publique, à l'exception des 1<sup>o</sup> et 2<sup>o</sup> de l'article 175, des articles 178 à 185, 204 à 208 et 220 à 228.

**Art. R. 4322-49.** – Sauf convention spéciale avec l'Etat, le port ne peut engager des dépenses concernant la gestion des services annexes qui lui sont confiés en application de l'article R. 4322-5 que dans la limite des crédits mis à sa disposition pour l'exercice par le ministre chargé des transports.

L'engagement des dépenses de travaux exécutés au titre des services annexes doit correspondre aux autorisations de programme accordées par le même ministre. Le port doit régler la cadence d'exécution des opérations visées ci-dessus en fonction des crédits de paiement dont il dispose.

**Art. R. 4322-50.** – Les marchés relatifs à des opérations concernant les services annexes sont soumis à la réglementation des marchés de l'Etat.

Les marchés relatifs aux autres opérations sont passés suivant les règles fixées par le conseil d'administration et approuvés par le ministre chargé des transports, le ministre chargé de l'économie et le ministre chargé du budget. Ces règles s'inspirent des règles applicables aux marchés de l'Etat.

**Art. R. 4322-51.** – Les droits, redevances et taxes perçus au profit de Port autonome de Paris sont recouverts par l'agent comptable, sous réserve des dispositions particulières relatives au recouvrement des droits de port perçus sur le trafic maritime par application de l'article L. 4323-1.

**Art. R. 4322-52.** – Il peut être institué des régies de recettes et des régies d'avances dans les conditions prévues par le décret n° 92-681 du 20 juillet 1992 relatif aux régies de recettes et aux régies d'avances des organismes publics.

## Sous-section 2

### Gestion domaniale

**Art. R. 4322-53.** – Les remises de biens à Port autonome de Paris en application des articles L. 4322-16 et L. 4322-19 ne modifient pas le statut légal des terrains, ouvrages et matériels en ce qui concerne la police de leur conservation.

**Art. R. 4322-54.** – Port autonome de Paris a le pouvoir de délivrer, dans les conditions prévues à l'article R. 2122-15 du code général de la propriété des personnes publiques, les titres d'occupation du domaine public en application des articles L. 2122-5 à L. 2122-19 du même code, à l'exception de l'article L. 2122-15.

## Section 4

### Contrôle de l'Etat

**Art. R. 4322-55.** – Sous réserve de l'application des dispositions de l'article R. 4322-47, Port autonome de Paris est soumis de plein droit aux règles de tutelle financière prévues par le décret n° 53-707 du 9 août 1953 modifié relatif au contrôle de l'Etat sur les entreprises publiques nationales et certains organismes ayant un objet d'ordre économique et social et au contrôle budgétaire prévu par le décret n° 2012-1246 du 7 novembre 2012 relatif à la gestion budgétaire et comptable publique.

**Art. R. 4322-56.** – Un commissaire du Gouvernement est désigné par le ministre chargé des transports. Il contrôle l'ensemble des opérations du conseil d'administration et vérifie le fonctionnement de tous les services. Le contrôleur budgétaire est désigné par les ministres chargés de l'économie et du budget.

**Art. R. 4322-57.** – Le commissaire du Gouvernement correspond directement pour les besoins du service avec le président du conseil d'administration et avec le directeur général du port.

Il prend connaissance des projets en préparation ou en cours d'exécution.

Il a le droit de prendre connaissance à tout moment de tous les documents qu'il juge nécessaire pour constater la situation active et passive du port.

**Art. R. 4322-58.** – Le commissaire du Gouvernement transmet au ministre chargé des transports ses observations sur le rapport annuel d'activité présenté par le conseil d'administration.

Le contrôleur budgétaire établit un rapport sur la gestion économique et financière du port pendant l'année précédente ainsi que sur les comptes de la même année. Ce rapport est adressé aux ministres de l'économie et du budget.

Le commissaire du Gouvernement et le contrôleur budgétaire se communiquent leur rapport et leurs observations respectifs avant la transmission à leur ministre.

## Section 5

### Domaine

**Art. R. 4322-59.** – Dans le cas où intervient un décret de substitution, par application de l'article L. 4322-3, les dispositions suivantes sont applicables :

1° La remise en toute propriété à Port autonome de Paris de l'actif et du passif des concessions d'outillage portuaire des collectivités locales, des chambres de commerce et d'industrie, des établissements publics a lieu à la date fixée par le décret prononçant cette substitution ;

2° Les articles L. 4322-3 et L. 4322-14 s'appliquent aux concessions et services organisés des établissements publics ou associations de toute nature formés entre les chambres de commerce et d'industrie de la circonscription du port ;

3° Les éléments d'actif des établissements visés au présent article comportent les participations qu'ils ont prises, au titre des ressources procurées par l'activité portuaire, dans des organismes de toute nature.

**Art. R. 4322-60.** – Lors de chacune des remises prévues aux articles L. 4322-16 et L. 4322-19, il est dressé contradictoirement entre Port autonome de Paris et la collectivité publique propriétaire ou attributaire un inventaire descriptif des terrains, ouvrages, bâtiments ainsi que du matériel compris dans la remise.

Il est également dressé contradictoirement un état des éléments d'actif autres que ceux visés à l'alinéa précédent et détenus par les concessionnaires d'outillage public, au titre des ressources procurées par l'activité portuaire. Ces éléments d'actif comportent notamment les fonds libres, les dépôts, les valeurs en portefeuille et les créances de toute nature.

Cet inventaire porte également sur les charges et obligations attachées aux biens remis et aux activités transférées.

Les différends auxquels pourraient donner lieu l'établissement des inventaires sont réglés par le ministre chargé des transports et le ministre intéressé.

## Section 6

## Patrimoine

**Art. R. 4322-61.** – Les biens et installations portuaires dont Port autonome de Paris est propriétaire ou dont la gestion lui est confiée font l'objet d'une liste répertoriée consultable au siège de Port autonome de Paris.

## Section 7

## Ressources

**Art. R. 4322-62.** – Pour faire face aux charges résultant de l'application des articles L. 4322-1 et L. 4322-14, d'une part en matière d'exploitation et d'entretien des infrastructures, d'autre part en matière de travaux d'établissement, d'amélioration et de renouvellement des ouvrages et des outillages du port et pour assurer notamment le service des emprunts contractés à cet effet, Port autonome de Paris peut instituer des droits de port sur les marchandises, les voyageurs, les bateaux et convois du trafic fluvial utilisant les installations portuaires situées dans la circonscription de cet établissement.

Ces droits sont institués, après avis de Voies navigables de France et le cas échéant des services des douanes, par délibération du conseil d'administration ; ils peuvent être modifiés dans les mêmes formes.

**Art. R. 4322-63.** – Les droits de port s'appliquant au trafic fluvial institués à l'intérieur des limites de la circonscription de Port autonome de Paris peuvent comprendre :

- 1° Une redevance sur les marchandises à la charge, selon le cas, de l'expéditeur ou du destinataire ;
- 2° Une redevance sur les passagers à la charge de l'exploitant du bateau ou convoi ;
- 3° Une redevance de stationnement à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du bateau ou convoi.

**Art. R. 4322-64.** – Les taux de la redevance sur les marchandises déchargées, chargées ou transbordées à l'intérieur des limites de la circonscription de Port autonome de Paris sont fixés soit au poids, soit à l'unité.

Pour les transbordements entre navire et bateau, la seule redevance pouvant être perçue est celle fixée en application de la législation sur les droits de port applicables aux navires.

**Art. R. 4322-65.** – Des réductions peuvent être accordées :

- 1° Aux marchandises chargées ou rechargées ;
- 2° Aux marchandises transbordées, celles-ci ne payant qu'une seule fois la redevance ;
- 3° Aux marchandises déchargées, chargées ou transbordées dans certaines parties de la circonscription de Port autonome de Paris ;
- 4° Aux marchandises chargées puis déchargées à l'intérieur de cette circonscription.

**Art. R. 4322-66.** – Sont exonérés de la redevance sur les marchandises :

- 1° Les matériaux employés au lestage ou provenant du délestage des bateaux ou convois et ne donnant lieu à aucune opération commerciale ;
- 2° Les produits livrés à l'avitaillement, au gréement ou à l'armement des bateaux ou convois ;
- 3° Les marchandises appartenant à l'Etat ou au port autonome et transportées sur des bateaux de service des administrations de l'Etat ou du port autonome ;
- 4° Les bagages et véhicules de tourisme, objets et animaux appartenant aux équipages et au personnel en service sur les bateaux ou convois ;
- 5° Les marchandises mises à terre temporairement et rechargées sur le même bateau ou convoi en continuation du transport ou, en cas de force majeure, concernant le premier bateau ou convoi, sur un bateau ou convoi différent ;
- 6° Le matériel déchargé des bateaux ou convois pour réparation ou nettoyage ;
- 7° Les bagages et approvisionnement accompagnant les passagers ;
- 8° La tare des cadres, containers, palettes, remorques ou semi-remorques, transportés en charge ou à vide.

**Art. R. 4322-67.** – Le taux de la redevance sur les passagers est fixé par passager débarqué, embarqué ou transbordé à l'intérieur des limites de la circonscription de Port autonome de Paris.

Cette redevance peut être récupérée sur les passagers.

**Art. R. 4322-68.** – Le taux de la redevance sur les passagers peut être réduit :

- 1° En faveur des personnes âgées de moins de seize ans ;
- 2° En faveur des groupes d'élèves ou d'étudiants ;
- 3° En faveur des militaires en uniforme.

Pour les passagers embarqués et débarqués dans les limites de la circonscription du port, la redevance n'est perçue qu'une fois.

**Art. R. 4322-69.** – Sont exonérés de la redevance sur les passagers :

- 1° Les enfants âgés de moins de quatre ans ;
- 2° Les militaires voyageant en formations constituées ;
- 3° Le personnel de bord, les agents des compagnies voyageant pour les besoins du service et munis d'un titre de transport gratuit ;
- 4° Les fonctionnaires chargés d'assurer à bord un service administratif ;
- 5° Les passagers des bateaux de croisière qui ne débarquent que temporairement au cours de l'escale.

**Art. R. 4322-70.** – Le taux de la redevance de stationnement des bateaux ou convois dont le séjour dans la circonscription du port autonome dépasse un délai déterminé en fonction des conditions d'exploitation et du trafic du port est fixé selon la surface du rectangle circonscrit hors tout au bateau ou convoi.

Des délais et des taux différents peuvent être fixés selon les catégories de bateaux ou convois et selon le lieu de stationnement.

**Art. R. 4322-71.** – Port autonome de Paris peut s'assurer des concours extérieurs pour le recouvrement des droits de port dans des conditions qui seront approuvées par arrêté conjoint du ministre chargé des transports, du ministre chargé de l'économie et des finances et éventuellement des autres ministres intéressés. L'arrêté précise notamment les conditions financières de ces concours.

### CHAPITRE III

#### Droits de port

##### Section 1

#### Ports fluviaux ouverts au trafic des navires autres que les ports du Rhin et de la Moselle

##### Sous-section 1

##### Dispositions générales

**Art. R. 4323-1.** – Peuvent être perçus, sur les navires de commerce, dans les ports fluviaux ouverts au trafic des navires autres que les ports du Rhin et que les ports de la Moselle situés entre la frontière française et la porte de garde de Wadrineau à Metz, des droits de port qui comprennent :

- 1° Une redevance sur le navire, à la charge de l'armateur, pouvant se décomposer en deux éléments :
  - a) Une redevance fluviale correspondant à la partie fluviale du parcours accompli par le navire ;
  - b) Une redevance maritime correspondant à la partie maritime de ce parcours ;
- 2° Une redevance sur les marchandises, à la charge, selon le cas, de l'expéditeur ou du destinataire ;
- 3° Une redevance sur les passagers, à la charge de l'armateur.

**Art. R. 4323-2.** – La redevance fluviale, la redevance sur les marchandises et la redevance sur les passagers, pour la partie qui ne revient pas à l'Etat, sont perçues dans chaque port fluvial au profit des collectivités, établissements publics et autres organismes participant au financement des travaux du port.

Tout projet tendant à instituer ou à modifier ces redevances et à fixer leurs taux est instruit dans les conditions définies aux articles R.\* 211-2, R.\* 211-4 à R.\* 211-7, à l'exception de l'article R. 211-5-1, du code des ports maritimes. Les consultations mentionnées au deuxième alinéa de l'article R.\* 211-2 sont alors limitées au seul service des douanes et les attributions conférées au ministre chargé des ports maritimes par les articles R.\* 211-6 et R.\* 211-7 sont exercées par le ministre chargé des transports.

**Art. R. 4323-3.** – La redevance maritime est perçue au profit des collectivités, établissements publics et autres organismes participant au financement des travaux d'aménagement du port maritime dont bénéficient les navires utilisés pour accéder au réseau de navigation intérieure.

Tout projet tendant à instituer ou à modifier cette redevance et à fixer son taux est instruit dans les conditions définies aux articles R.\* 211-2, R.\* 211-4 à R.\* 211-7, à l'exception de l'article R. 211-5-1, du code des ports maritimes. Les consultations mentionnées au deuxième alinéa de l'article R.\* 211-2 sont alors remplacées par celles du service des douanes, de Voies navigables de France et des ports autonomes fluviaux concernés et les attributions conférées au ministre chargé des ports maritimes par les articles R.\* 211-6 et R.\* 211-7 sont exercées par le ministre chargé des transports.

**Art. R. 4323-4.** – La redevance fluviale, la redevance sur les marchandises et la redevance sur les passagers sont perçues, tant à l'entrée qu'à la sortie, lors de chaque escale des navires de commerce, dans les ports fluviaux définis à l'article R. 4323-1.

La redevance maritime est perçue à la montée dans le premier port où les navires mentionnés au premier alinéa de l'article R. 4323-3 font escale et, à la descente, dans le dernier port fluvial où ils font escale.

Les aéroglisseurs et les hydroglisseurs qui effectuent une navigation maritime sont considérés comme navires de commerce pour l'application de la présente section.

**Art. R. 4323-5.** – Les tarifs fixant les taux des droits de port prévus par les articles R. 4323-2 et R. 4323-3 sont présentés suivant un cadre type uniforme fixé par arrêté conjoint du ministre chargé des douanes et des droits indirects et du ministre chargé des transports.

**Art. R. 4323-6.** – Les tarifs des droits de port perçus au titre de la présente section fixent un seuil par déclaration en dessous duquel les droits de port ne sont pas perçus et, à partir de ce seuil, un minimum de perception. Ce minimum de perception ne peut excéder le double de la valeur du seuil de perception.

**Art. R. 4323-7.** – Les tarifs fixant les taux des droits de port prévus dans la présente section entrent en vigueur dans les conditions fixées à l'article R.\* 211-8 du code des ports maritimes.

**Art. R. 4323-8.** – Les dispositions de l'article L. 5321-3 sont applicables aux droits de port perçus par application de la présente section.

#### Sous-section 2

#### Redevance sur le navire

#### Paragraphe 1

#### Modalités de fixation

**Art. R. 4323-9.** – Sauf pour le cas particulier des aéroglisseurs, l'assiette de la redevance sur le navire est le volume V établi, en fonction de ses caractéristiques physiques, par la formule ci-après :

$$V = L \times b \times Te$$

dans laquelle V est exprimé en mètres cubes, L, b, Te représentent respectivement la longueur hors tout du navire, sa largeur maximale et son tirant d'eau maximal d'été, et sont exprimés en mètres et décimètres.

La valeur du tirant d'eau maximal du navire prise en compte pour l'application de la formule ci-dessus ne peut, en aucun cas, être inférieure à une valeur théorique égale à :

$$0,14 \times \sqrt{L \times b}.$$

**Art. R. 4323-10.** – Pour les aéroglisseurs, l'assiette de la redevance sur le navire est le volume V établi selon la formule de l'article R. 4323-9 en prenant forfaitairement un tirant d'eau égal à un mètre.

**Art. R. 4323-11.** – La redevance fluviale et la redevance maritime sont fixées dans chaque port par mètre cube ou fraction de mètre cube. Elles comprennent un taux pour les navires n'effectuant au port que des opérations de soutage ou d'avitaillement et, pour les autres navires, des taux variant selon les types de navires et les genres de navigation énumérés aux articles R. 4323-12 et R. 4323-13.

Les tarifs fixés pour chaque port peuvent prévoir des réductions de ces taux pour des catégories de navires appartenant à un même type afin de tenir compte de leurs caractéristiques particulières de taille, de structure et d'équipement et du coût du service rendu par le port qui en découle.

**Art. R. 4323-12.** – Les types de navires mentionnés à l'article R. 4323-11 sont les suivants :

- 1° Navires à passagers ;
- 2° Navires transbordeurs ;
- 3° Navires transportant des hydrocarbures liquides ;
- 4° Navires transportant des gaz liquéfiés ;
- 5° Navires transportant principalement des marchandises liquides en vrac autres qu'hydrocarbures ;
- 6° Navires transportant des marchandises solides en vrac ;
- 7° Navires réfrigérés ou polythermes ;
- 8° Navires de charges à manutention horizontale ;
- 9° Navires porte-conteneurs ;
- 10° Navires porte-barges ;
- 11° Aéroglisseurs ;
- 12° Hydroglisseurs ;
- 13° Navires autres que ceux désignés ci-dessus.

**Art. R. 4323-13.** – Les genres de navigation (selon la zone de provenance ou de destination) mentionnés à l'article R. 4323-11 sont les suivants :

- 1° France métropolitaine, Guadeloupe, Guyane, Martinique, Mayotte, La Réunion, Saint-Barthélemy, Saint-Martin, Saint-Pierre-et-Miquelon ;
- 2° Cabotage international ;
- 3° Long cours.

**Art. R. 4323-14.** – Un navire est classé en fonction de son utilisation dominante lorsque, en raison de son chargement, il relève de plusieurs types à la fois ; les unités prises en compte pour cette appréciation sont respectivement le passager et la tonne de marchandises.

Toutefois, les tarifs pris pour chaque port peuvent prévoir la possibilité de classer certains navires en fonction de leur aménagement, indépendamment de leur chargement.

**Art. R. 4323-15.** – La redevance fluviale est liquidée distinctement à raison des opérations d'entrée et des opérations de sortie en fonction de la provenance et de la destination du navire. L'ensemble des droits ainsi calculés fait l'objet d'une perception unique, par touchée du navire au port.

Lorsqu'un navire, à l'entrée ou à la sortie, ne débarque, n'embarque ou ne transborde ni passagers ni marchandises, la redevance fluviale n'est liquidée et perçue qu'une fois, à la sortie ou à l'entrée, selon le cas. Lorsque le navire n'effectue que des opérations de soutage ou d'avitaillement, la redevance sur le navire n'est liquidée et perçue qu'une fois à la sortie.

**Art. R. 4323-16.** – Pour la détermination des zones de provenance ou de destination, il est tenu compte :

- 1° A l'entrée, du port d'embarquement des marchandises ou des passagers débarqués ou transbordés ;
- 2° A la sortie, du port déclaré comme celui du débarquement des marchandises ou des passagers embarqués ou transbordés.

Lorsque les marchandises et les passagers d'un même navire sont embarqués ou débarqués dans plusieurs ports n'appartenant pas à la même zone, il est tenu compte, pour le calcul de la redevance fluviale, de la zone la plus éloignée.

**Art. R. 4323-17.** – Les dispositions de l'article R. 4323-16 relatives à la détermination de la zone de provenance et de destination du navire sont applicables à la redevance maritime.

**Art. R. 4323-18.** – La redevance fluviale et la redevance maritime doivent être payées, ou garanties avant le départ du navire.

## Paragraphe 2

### Réductions et exemptions de la redevance fluviale

**Art. R. 4323-19.** – Lorsque, pour les navires qui transportent des passagers, le rapport existant entre le nombre de passagers débarqués, embarqués ou transbordés et la capacité du navire en passagers est égal ou inférieur aux taux ci-après, le tarif d'entrée ou le tarif de sortie est réduit dans les proportions suivantes :

Rapport inférieur ou égal à :

- 1° 2/3 : réduction de 10 % ;
- 2° 1/2 : réduction de 30 % ;
- 3° 1/4 : réduction de 50 % ;
- 4° 1/8 : réduction de 60 % ;
- 5° 1/20 : réduction de 70 % ;
- 6° 1/50 : réduction de 80 % ;
- 7° 1/100 : réduction de 95 %.

**Art. R. 4323-20.** – Lorsque, pour les navires qui transportent des marchandises, le rapport existant entre le nombre de tonnes de marchandises débarquées, embarquées ou transbordées et le volume V calculé comme indiqué à l'article R. 4323-9 est égal ou inférieur aux taux ci-après, le tarif d'entrée ou le tarif de sortie est réduit dans les proportions suivantes :

Rapport inférieur ou égal à :

- 1° 2/15 : réduction de 10 % ;
- 2° 1/10 : réduction de 30 % ;
- 3° 1/20 : réduction de 50 % ;
- 4° 1/40 : réduction de 60 % ;
- 5° 1/100 : réduction de 70 % ;
- 6° 1/250 : réduction de 80 % ;
- 7° 1/500 : réduction de 95 %.

Les tarifs fixés pour chaque port peuvent prévoir des réductions plus élevées et définir des rapports différents tenant compte du type de navire et de la nature de la marchandise qu'il transporte.

**Art. R. 4323-21.** – Les réductions mentionnées aux articles R. 4323-19 et R. 4323-20 ne s'appliquent pas aux navires n'effectuant que des opérations de soutage ou d'avitaillement.

**Art. R. 4323-22.** – Pour les navires de moins de 500 tonneaux de jauge brute en provenance ou à destination de la France continentale ou de la Corse, les taux de la redevance fluviale sont réduits de moitié.

**Art. R. 4323-23.** – Pour les navires des lignes régulières ouvertes au public selon un itinéraire et un horaire fixés à l'avance, les taux de la redevance fluviale peuvent être réduits, en fonction du nombre de départs de la ligne par le tarif fixé dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article R. 4323-2.

Une réduction peut également être accordée aux autres navires, dans la limite de 30 %, en fonction du nombre de départs.

**Art. R. 4323-24.** – Les réductions prévues aux articles R. 4323-19, R. 4323-20 et R. 4323-23 ne sont pas cumulables ; seule est appliquée la plus avantageuse pour le navire.

**Art. R. 4323-25.** – Des réductions de la redevance fluviale peuvent également être accordées par les tarifs pris pour chaque port :

1° A la sortie, aux navires de certains types, cette réduction pouvant être limitée au navire de la ligne régulière ;

2° Aux navires de lignes régulières effectuant, au cours d'un même voyage, des escales successives dans plusieurs ports français de la métropole ;

3° Aux navires en provenance ou à destination de la Corse, de Guadeloupe, de Guyane, de Martinique, de Mayotte, de La Réunion, de Saint-Barthélemy, de Saint-Martin ou de Saint-Pierre-et-Miquelon ;

4° Aux navires qui opèrent dans certaines parties de la circonscription portuaire ;

5° Aux navires de croisière.

**Art. R. 4323-26.** – La redevance fluviale n'est pas due pour les navires énumérés ci-après :

1° Navires affectés au pilotage, au sauvetage et au remorquage ;

2° Bâtiments de servitude ;

3° Navires en relâche forcée qui n'effectuent aucune opération commerciale ;

4° Navires qui n'embarquent, ne débarquent ou ne transbordent ni passagers ni marchandises autres que le fret postal ou les colis postaux et qui n'effectuent aucune opération de soutage ou d'avitaillement ;

5° Navires qui, ne pouvant avoir accès à une installation portuaire, se trouvent obligés d'effectuer leurs opérations de débarquement, d'embarquement ou de transbordement, en dehors du port.

### Paragraphe 3

#### Réductions et exemptions de la redevance maritime

**Art. R. 4323-27.** – Pour les navires des lignes régulières ouvertes au public selon un itinéraire et un horaire fixés à l'avance, les taux de la redevance maritime peuvent être réduits, en fonction du nombre de fois où la ligne remonte le fleuve, par le tarif fixé dans les conditions prévues au dernier alinéa de l'article R. 4323-3.

**Art. R. 4323-28.** – Pour les navires de moins de 500 tonneaux de jauge brute en provenance ou à destination de la France continentale ou de la Corse, les taux de la redevance maritime sont réduits de moitié.

**Art. R. 4323-29.** – Des réductions de la redevance maritime peuvent également être accordées par les tarifs fixés dans les conditions prévues au dernier alinéa de l'article R. 4323-3 aux navires en provenance de la Corse, de Guadeloupe, de Guyane, de Martinique, de Mayotte, de La Réunion, de Saint-Barthélemy, de Saint-Martin et de Saint-Pierre-et-Miquelon ou aux navires de croisières.

**Art. R. 4323-30.** – La redevance maritime n'est pas due pour les navires affectés au pilotage, au sauvetage et au remorquage ainsi que pour les bâtiments de servitude.

### Sous-section 3

#### Redevance sur les marchandises

**Art. R. 4323-31.** – Les marchandises débarquées, embarquées ou transbordées dans l'un des ports définis à l'article R. 4323-1 sont soumises à une redevance dont les taux sont fixés dans chaque port soit au poids, soit à l'unité.

**Art. R. 4323-32.** – Des réductions de la redevance sur les marchandises peuvent être accordées :

1° Aux marchandises embarquées ou réembarquées ;

2° Aux marchandises transbordées, celles-ci ne payant qu'une seule fois la redevance ;

3° Aux marchandises débarquées puis acheminées en transit douanier à destination de l'étranger ;

4° Aux marchandises embarquées qui sont arrivées directement de l'étranger en transit douanier ;

5° Aux marchandises débarquées, embarquées ou transbordées dans certaines parties de la circonscription portuaire.

**Art. R. 4323-33.** – La redevance sur les marchandises n'est pas due pour :

1° Les matériaux employés au lestage ou provenant du délestage des navires s'ils sont effectivement débarqués et ne donnent lieu à aucune opération commerciale ;

2° Les produits livrés à l'avitaillement, au gréement ou à l'armement des navires et les marchandises de pacotille appartenant aux équipages ;

3° Les marchandises appartenant à l'Etat et transportées sur les navires de guerre et les bâtiments de services des administrations de l'Etat ;

- 4° Les marchandises mises à terre temporairement dans l'enceinte du port et qui, sans avoir quitté cette enceinte, sont chargées sur le même navire en continuation du transport ;
- 5° Le matériel débarqué des navires pour réparation ou nettoyage ;
- 6° Les sacs de dépêches, les sacs postaux et les colis postaux ;
- 7° Les bagages et approvisionnements accompagnant les passagers ;
- 8° La tare des cadres, containers, palettes, remorques et semi-remorques transportés en charge ou à vide.

#### Sous-section 4

##### Redevance sur les passagers

**Art. R. 4323-34.** – Il est perçu pour chaque passager débarqué, embarqué ou transbordé dans les ports fluviaux ouverts au trafic par bâtiments de mer une redevance à la charge de l'armateur, lequel peut la récupérer sur les passagers. Elle est payée en même temps que la redevance fluviale.

**Art. D. 4323-35.** – La redevance sur les passagers n'est pas perçue pour :

- 1° Les enfants âgés de moins de quatre ans ;
- 2° Les militaires voyageant en formations constituées ;
- 3° Le personnel de bord, les agents de l'armateur voyageant pour les besoins du service et munis d'un titre de transport gratuit ;
- 4° Les fonctionnaires chargés d'assurer à bord un service administratif ;
- 5° Les passagers des navires de croisières qui ne débarquent que temporairement au cours de l'escale.

**Art. D. 4323-36.** – Les dispositions de l'article R. 212-19 du code des ports maritimes sont applicables dans les ports fluviaux ouverts au trafic par navire.

#### Section 2

##### Ports du Rhin et de la Moselle

#### Sous-section 1

##### Dispositions générales

**Art. R. 4323-37.** – Peuvent être perçus dans les ports du Rhin et dans les ports de la Moselle situés entre la frontière française et la porte de garde de Wadrineau à Metz des droits de port comprenant :

- 1° Pour les bateaux et navires de commerce :
  - a) Une redevance sur les marchandises à la charge, selon le cas, de l'expéditeur ou du destinataire ;
  - b) Une redevance sur les passagers à la charge, selon le cas, du propriétaire du bateau ou de l'armateur du navire ;
  - c) Le cas échéant, une redevance de stationnement à la charge, selon le cas, du propriétaire du bateau ou de l'armateur du navire.

Les aéroglisseurs et les hydroglisseurs qui effectuent une navigation maritime ou fluviale sont considérés comme navires de commerce pour l'application de la présente section ;

- 2° Pour les bateaux et navires de plaisance et de sport :

Une redevance d'équipement des ports de plaisance, à la charge du propriétaire du bateau ou du navire.

**Art. R. 4323-38.** – La redevance sur les marchandises, la redevance sur le stationnement des bateaux ou navires et la redevance d'équipement des ports de plaisance, prévues à l'article R. 4323-37, sont perçues au profit des collectivités, établissements publics et autres organismes participant au financement des travaux du port.

Tout projet tendant à instituer ou à modifier ces redevances et à fixer leurs taux est instruit dans les conditions définies aux articles R.\* 211-2, R.\* 211-4 à R.\* 211-7, à l'exception de l'article R. 211-5-1, du code des ports maritimes. Les consultations mentionnées au deuxième alinéa de l'article R.\* 211-2 sont alors limitées au seul service des douanes et les attributions conférées au ministre chargé des ports maritimes par les articles R.\* 211-6 et R.\* 211-7 sont exercées par le ministre chargé des transports.

**Art. R. 4323-39.** – Les tarifs des droits de port institués dans les ports du Rhin et de la Moselle en vertu des dispositions de la présente section sont présentés suivant un cadre type uniforme fixé par arrêté conjoint du ministre chargé des douanes et des droits indirects et du ministre chargé des transports.

**Art. R. 4323-40.** – Les tarifs des droits de port perçus au titre de la présente section fixent un seuil par déclaration au dessous duquel les droits de port ne sont pas perçus et, à partir de ce seuil, un minimum de perception. Ce minimum de perception ne peut excéder le double de la valeur du seuil de perception.

**Art. R. 4323-41.** – Les tarifs fixant les taux des droits de port entrent en vigueur dans les conditions fixées à l'article R.\* 211-8 du code des ports maritimes.

**Art. R. 4323-42.** – Les dispositions de L. 5321-3 sont applicables aux droits de port perçus par application de la présente section.

**Art. R. 4323-43.** – Les collectivités, établissements publics et autres organismes bénéficiaires des droits de port dans les ports non autonomes sont tenus de présenter, le 31 mars de chaque année au plus tard, au ministre de l'économie et des finances, au ministre chargé des transports et au ministre de l'intérieur un compte d'utilisation des droits de port pour l'exercice clos, extrait de leur comptabilité.

Les modalités de présentation de ce compte sont fixées par arrêté conjoint du ministre de l'économie et des finances, du ministre chargé des transports et du ministre de l'intérieur.

## Sous-section 2

### Droit de port

#### Paragraphe 1

##### Redevance sur les marchandises

**Art. R. 4323-44.** – Les marchandises débarquées, embarquées ou transbordées dans l'un des ports définis à l'article R. 4323-37 et qui sont, soit arrivées d'un autre de ces ports ou expédiées dans un autre de ces ports, selon un trajet empruntant le Rhin ou la Moselle, soit arrivées de l'étranger ou expédiées à l'étranger par le Rhin ou la Moselle, sont soumises à une redevance dont les taux sont fixés dans chaque port, soit au poids, soit à l'unité.

**Art. R. 4323-45.** – Des réductions de la redevance sur les marchandises peuvent être accordées :

- 1° Aux marchandises embarquées ou réembarquées ;
- 2° Aux marchandises transbordées, celles-ci ne payant qu'une seule fois la redevance ;
- 3° Aux marchandises débarquées puis acheminées en transit douanier à destination de l'étranger ;
- 4° Aux marchandises embarquées qui sont arrivées directement de l'étranger en transit douanier ;
- 5° Aux marchandises débarquées, embarquées ou transbordées dans certaines parties de la circonscription portuaire ;
- 6° Aux marchandises embarquées puis débarquées à l'intérieur de la circonscription d'un même port.

**Art. R. 4323-46.** – La redevance sur les marchandises n'est pas due pour :

- 1° Les matériaux employés au lestage ou provenant du délestage des bateaux ou des navires s'ils sont effectivement débarqués et ne donnent lieu à aucune opération commerciale ;
- 2° Les produits livrés à l'avitaillement, au gréement ou à l'armement des bateaux ou des navires ;
- 3° Les bateaux ou marchandises appartenant à l'Etat ou au port et transportées sur les navires de guerre et les bateaux ou navires de service des administrations de l'Etat ou du port ;
- 4° Les bagages et véhicules de tourisme, objets et animaux appartenant aux équipages et personnels en service sur les bateaux ou navires de commerce ;
- 5° Les marchandises et les véhicules transportés par bacs, faisant office de pont, d'une rive à l'autre du Rhin ou de la Moselle ;
- 6° Les marchandises mises à terre temporairement dans l'enceinte du port et qui, sans avoir quitté cette enceinte, sont rechargées sur le même bateau ou navire en continuation du transport ou sur un bateau ou navire différent pour le cas de force majeure ;
- 7° Le matériel débarqué des bateaux ou navires pour réparation ou nettoyage ;
- 8° Les bagages et approvisionnements accompagnant les passagers ;
- 9° Les produits de la pêche locale en provenance des bateaux de pêche ;
- 10° Les matériaux destinés à être incorporés dans les ouvrages de la voie d'eau navigable ouverte au trafic international ;
- 11° Le matériel de sauvetage et les véhicules des corps de pompiers et autres corps de secours intervenant sur le Rhin ou la Moselle en cas de sinistre ;
- 12° La tare des cadres, containers, palettes, remorques et semi-remorques transportés en charge ou à vide.

#### Paragraphe 2

##### Redevance sur les passagers

**Art. R. 4323-47.** – Il est perçu une redevance, à la charge du propriétaire du bateau ou de l'armateur du navire, pour chaque passager qui est débarqué, embarqué ou transbordé dans l'un des ports définis à l'article R. 4323-37 et qui est, soit arrivé d'un autre de ces ports ou conduit dans un autre de ces ports, selon un trajet empruntant le Rhin ou la Moselle, soit arrivé de l'étranger ou conduit à l'étranger par le Rhin ou la Moselle.

Cette redevance peut être récupérée sur les passagers.

**Art. D. 4323-48.** – Le taux de la redevance sur les passagers des bateaux ou des navires de commerce perçue au titre du droit de port dans les ports du Rhin et de la Moselle est fixé à 0,36 € pour chaque passager débarqué, embarqué ou transbordé.

**Art. D. 4323-49.** – Le taux de la redevance sur les passagers est réduit de 50 % en faveur :

- 1° Des passagers transbordés ;
- 2° Des excursionnistes âgés de moins de seize ans ;
- 3° Des groupes scolaires ;
- 4° Des militaires en uniforme ;
- 5° Des passagers des bateaux ou navires de croisière en escale lorsque celle-ci ne dépasse pas vingt-quatre heures.

**Art. D. 4323-50.** – La redevance sur les passagers n'est pas perçue pour :

- 1° Les enfants âgés de moins de quatre ans ;
- 2° Les militaires voyageant en formations constituées ;
- 3° Le personnel de bord, les agents du propriétaire du bateau ou de l'armateur du navire voyageant pour les besoins du service et munis d'un titre de transport gratuit ;
- 4° Les fonctionnaires chargés d'assurer à bord un service administratif ;
- 5° Les membres des corps de pompiers et autres corps de secours intervenant sur le Rhin ou la Moselle en cas de sinistre.

**Art. D. 4323-51.** – Les liaisons fluviales de caractère local peuvent donner lieu à des taux particuliers déterminés, dans chaque port, en fonction du prix du billet, par le tarif qui fixe les droits de port.

### Paragraphe 3

Redevance sur le stationnement  
des bateaux et navires de commerce

**Art. R. 4323-52.** – Lorsque, par application des dispositions de l'article R. 4323-37, il est institué, dans l'un des ports définis à ce même article, une redevance de stationnement sur les bateaux et navires de commerce, les modalités de perception et les taux de cette redevance sont déterminés par le tarif qui fixe les taux du droit de port.

### Paragraphe 4

Redevance d'équipement des ports de plaisance

**Art. R. 4323-53.** – La redevance d'équipement des ports de plaisance mentionnée à l'article R. 4323-37 est perçue en fonction de la durée de stationnement du bateau ou navire dans le port considéré ainsi que de la longueur et de la largeur dudit bateau ou navire.

**Art. R. 4323-54.** – Les bateaux ou navires qui stationnent dans leur port d'attache bénéficient d'une réduction de 50 % du montant de la redevance.

Pour les bateaux ou navires qui n'ont effectué aucune sortie dans l'année, les taux de la redevance sont triplés à partir du treizième mois de stationnement dans le port.

Le stationnement n'est pas considéré comme interrompu par une sortie terminée par une rentrée au port, le même jour, sauf en ce qui concerne les bateaux ou navires de moins de deux tonneaux de jauge brute.

La redevance n'est pas due pendant le séjour des bateaux ou navires dans les chantiers navals pour entretien, réparation ou transformation ou lorsqu'ils sont tirés à terre pour gardiennage.

**Art. R. 4323-55.** – La redevance d'équipement des ports de plaisance est à la charge du propriétaire du bateau ou navire. Elle doit être payée ou garantie avant le départ du bateau ou du navire.

## LIVRE IV

### LE TRANSPORT FLUVIAL

**Art. R. 4400-1.** – L'autorité gestionnaire du domaine public fluvial de l'Etat est chargée de déterminer les horaires et les jours d'ouverture des ouvrages nécessaires à la navigation ainsi que les périodes de chômage pendant lesquelles la navigation est interrompue ou restreinte pour permettre de réaliser les travaux d'entretien, de restauration ou de modernisation.

Sauf cas d'urgence, l'autorité gestionnaire organise une concertation préalable avec les personnes intéressées avant de déterminer les périodes de chômage.

L'autorité gestionnaire coordonne les horaires, les jours d'ouverture des ouvrages de navigation et les périodes de chômage avec ceux qui sont fixés sur le domaine public fluvial situé en continuité.

La publication, au moins annuelle, des informations relatives aux horaires, jours d'ouverture et périodes de chômage programmées est assurée par l'autorité gestionnaire.

Cette publication est mise à la disposition du public sous forme électronique de façon permanente et gratuite.

TITRE I<sup>er</sup>

## DISPOSITIONS GÉNÉRALES

CHAPITRE I<sup>er</sup>

## Schéma de développement du transport fluvial

## Section unique

## Services d'information fluviale

**Art. D. 4411-1.** – La présente section établit le cadre du déploiement et de l'utilisation des services d'information fluviale (SIF) mis en place dans le but de soutenir le développement du transport fluvial, de renforcer la sécurité, l'efficacité, le respect de l'environnement et de faciliter les interfaces avec d'autres modes de transport.

**Art. D. 4411-2.** – Au sens de la présente section, les services d'information fluviale sont les services d'information favorisant la gestion du trafic et des transports dans le domaine de la navigation intérieure, y compris, dans tous les cas où cela est techniquement possible, les interfaces avec d'autres modes de transport.

Le contenu des services d'information fluviale est précisé par arrêté du ministre chargé des transports.

**Art. D. 4411-3.** – Les gestionnaires de voies navigables mettent en place et gèrent les services d'information fluviale conformément aux règlements communautaires relatifs aux orientations techniques concernant la planification, la mise en œuvre et l'exploitation opérationnelle des services, ainsi qu'aux spécifications techniques portant sur :

- 1° Les systèmes de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure ;
- 2° La notification électronique des transports ;
- 3° Les avis à la batellerie ;
- 4° Les systèmes de repérage et de suivi des bateaux ;
- 5° La compatibilité de l'équipement nécessaire pour l'utilisation des services d'information fluviale.

**Art. D. 4411-4.** – Au plus tard trente mois après le jour suivant celui de la publication au *Journal officiel de l'Union européenne* des règlements fixant les orientations et les spécifications techniques, les gestionnaires de voies navigables prennent les mesures nécessaires pour satisfaire aux exigences définies à l'article D. 4411-3 et par ces règlements.

**Art. D. 4411-5.** – Voies navigables de France assure la coordination de la mise en place et de l'interopérabilité des services d'information fluviale, conformément aux règlements communautaires mentionnés à l'article D. 4411-3, sur l'ensemble des réseaux concernés par la mise en œuvre des services d'information fluviale et mentionnés à l'article D. 4411-7.

Voies navigables de France assure l'échange au niveau national, ainsi que les traitements rendus nécessaires par ces échanges, avec les gestionnaires et utilisateurs des services d'information fluviale. Il en est de même au niveau international avec les autorités en charge des services d'information fluviale notifiées à la Commission européenne. Les modalités de ces échanges sont fixées par arrêté du ministre chargé des transports.

**Art. D. 4411-6.** – Les données personnelles nécessaires à l'exploitation des services d'information fluviale sont traitées conformément aux règles communautaires et nationales protégeant les libertés et les droits fondamentaux des individus, notamment par les lois n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés et n° 78-753 du 17 juillet 1978 portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'administration et le public et diverses dispositions d'ordre administratif, social et fiscal.

**Art. D. 4411-7.** – Les services d'information fluviale sont mis en œuvre sur toutes les voies navigables de classe IV et supérieure reliées à une voie navigable de classe IV ou supérieure d'un autre Etat membre de l'Union européenne, ainsi que dans les ports situés sur ces voies navigables équipés d'installations de transbordement pour le transport intermodal ou dont le volume annuel du trafic de fret est d'au moins 500 000 tonnes.

Le ministre chargé des transports peut étendre par arrêté la mise en œuvre d'un service d'information fluviale à d'autres voies navigables ainsi qu'à des ports situés sur ces voies navigables.

**Art. D. 4411-8.** – Si la sécurité de la navigation ou les spécifications techniques correspondantes l'exigent, la conformité des équipements et des applications logicielles à ces exigences est certifiée par des organismes habilités à cet effet par arrêté du ministre chargé des transports, qui définit également les missions pour lesquelles ils reçoivent cette habilitation. Cette certification peut, pour certains équipements ou applications logicielles, être mise en œuvre par le fabricant sous le contrôle de ces organismes.

## CHAPITRE II

## Péages fluviaux

## Section unique

Péages fluviaux perçus sur le domaine  
confié à Voies navigables de France

**Art. R. 4412-1.** – Pour le transport public ou privé de marchandises à l'intérieur des limites du domaine confié à Voies navigables de France mentionné à l'article L. 4412-1, le transporteur acquitte un péage pour tout parcours utilisant le réseau fluvial. Les tarifs du péage sont fonction des caractéristiques du bateau, du trajet, de la nature des marchandises transportées, du chargement du bateau ainsi que, le cas échéant, de la période d'utilisation du réseau, que ce bateau relève du régime de la navigation intérieure ou de celui de la navigation maritime.

Il est dû en sus des impôts et cotisations de toute nature que les transporteurs de marchandises doivent acquitter par ailleurs.

Le transport de marchandises destinées à l'entretien de la voie d'eau confiée à l'établissement public n'est pas soumis à péage.

**Art. R. 4412-2.** – Pour le transport public de personnes à l'intérieur des limites du domaine confié à Voies navigables de France mentionné à l'article L. 4412-1, le transporteur acquitte un péage pour tout parcours utilisant le réseau fluvial. Les tarifs du péage sont fonction des sections de voies navigables empruntées par le transporteur, des caractéristiques du bateau, de la durée d'utilisation des voies du réseau, du trajet ainsi que, le cas échéant, de la période d'utilisation du réseau, que ce bateau relève du régime de la navigation intérieure ou de celui de la navigation maritime.

**Art. R. 4412-3.** – Les propriétaires de bateaux de plaisance mentionnés à l'article L. 4412-1 acquittent un péage lorsque ces bateaux naviguent à l'intérieur des limites du domaine confié à Voies navigables de France. Les tarifs du péage sont fonction des sections des voies navigables empruntées, des caractéristiques du bateau, de la durée d'utilisation des voies ainsi que, le cas échéant, de la période d'utilisation du réseau, que ce bateau relève du régime de la navigation intérieure ou de celui de la navigation maritime.

Sont toutefois exemptées du péage les personnes publiques propriétaires de bateaux utilisés, pour l'exercice de leurs fonctions, par les officiers de police judiciaire et agents de la force publique, les sapeurs-pompiers, les agents de la protection civile, du service des douanes et les agents mentionnés à l'article L. 4462-4.

**Art. R. 4412-4.** – Les péages prévus aux articles R. 4412-1 à R. 4412-3 peuvent être établis sous la forme de forfaits calculés selon la durée, la période d'utilisation du réseau, la portion du réseau emprunté et les caractéristiques du bateau.

**Art. R. 4412-5.** – Le conseil d'administration de Voies navigables de France fixe le montant des péages prévus aux articles R. 4412-1 à R. 4412-3, les modalités de calcul des péages forfaitaires mentionnés à l'article R. 4412-4 ainsi que les modalités de la facturation d'office prévue aux articles R. 4462-2 à R. 4462-4.

**Art. R. 4412-6.** – Le péage prévu à l'article R. 4412-1 est recouvré par Voies navigables de France, en fonction des règles établies par son conseil d'administration, sur la base de la déclaration de chargement mentionnée à l'article R. 4461-1.

**Art. R. 4412-7.** – Les transporteurs mentionnés à l'article R. 4412-2 et les personnes dont l'activité professionnelle est la location des bateaux mentionnés à l'article R. 4412-3 doivent transmettre chaque année à Voies navigables de France, au plus tard le 1<sup>er</sup> février, une déclaration de flotte. Cette déclaration précise notamment le nombre, les caractéristiques des bateaux susceptibles de naviguer dans l'année et le mode d'acquiescement des péages sur la base du tarif, réel ou forfaitaire, choisi pour chacun d'entre eux.

**Art. R. 4412-8.** – Les transporteurs et les personnes qui ont choisi d'acquiescer les péages dus au tarif réel doivent produire avant chaque trajet une déclaration de navigation qui précise notamment le numéro d'immatriculation, la devise, les dates de navigation et le trajet du bateau.

**Art. R. 4412-9.** – La forme, les conditions de renseignement de la déclaration de flotte prévue à l'article R. 4412-7 et de la déclaration de navigation prévue à l'article R. 4412-8, leurs modalités de transmission à Voies navigables de France ainsi que les conditions de recouvrement des péages prévus aux articles R. 4412-1 à R. 4412-3 et les documents attestant du paiement des péages au tarif forfaitaire sont définis par le conseil d'administration de Voies navigables de France.

**Art. R. 4412-10.** – Voies navigables de France est consulté préalablement à la fixation des péages établis en application de l'article L. 4412-2 sur les voies d'eau reliées au réseau qui lui est confié, à l'exception de celles qui sont gérées par des collectivités territoriales bénéficiant d'un transfert de compétence.

**Art. R. 4412-11.** – Les péages fluviaux prévus au profit des concessionnaires sont recouvrés par Voies navigables de France sur le domaine qui lui est confié. L'établissement public reverse à chaque concessionnaire le produit des péages qui correspond à l'utilisation du domaine qui lui est concédé.

## CHAPITRE III

**Cabotage fluvial**

**Art. R. 4413-1.** – Les conditions d'application de l'article L. 4413-1 sont définies aux articles R. 4462-7 à R. 4462-10.

## TITRE II

**ENTREPRISES DE TRANSPORT FLUVIAL**CHAPITRE I<sup>er</sup>**Entreprises de transport fluvial de marchandises**

**Art. R. 4421-2.** – Pour l'application du présent chapitre, est regardée comme exerçant la profession de transporteur fluvial de marchandises toute personne physique ou toute entreprise dont l'activité, même si elle n'est exercée qu'à titre occasionnel, consiste à effectuer au moyen d'un bateau un transport de marchandises pour le compte d'autrui. Est considérée comme une telle entreprise tout groupement ou coopérative de bateliers, même n'ayant pas la personnalité morale, ayant pour objet de passer des contrats avec des chargeurs en vue d'en répartir l'exécution entre ses adhérents ou ses membres.

**Art. R. 4421-3.** – Les personnes physiques qui demandent à exercer la profession de transporteur fluvial de marchandises doivent satisfaire aux conditions de capacité professionnelle même si elles adhèrent à un groupement ou sont membres d'une coopérative de bateliers.

En ce qui concerne les entreprises mentionnées à l'article R. 4421-2, la condition de capacité professionnelle susmentionnée doit être remplie par la personne qui, dans l'entreprise, dirige effectivement et en permanence l'activité de transport, pour compte de tiers ou, si cette direction est exercée par plusieurs personnes, par une d'entre elles au moins.

Les dispositions du présent chapitre sont applicables à toute personne physique ou morale qui exerce son activité de transport pendant une durée déterminée comme sous-traitant d'une autre entreprise de transport fluvial. Elles ne le sont pas aux exploitants de bacs ou de bateaux dont le port en lourd à l'enfoncement maximum est inférieur ou égal à 200 tonnes.

**Art. R. 4421-4.** – La condition de capacité professionnelle prévue au présent chapitre fait l'objet d'une attestation délivrée :

1° Soit aux personnes titulaires d'un diplôme de l'enseignement supérieur sanctionnant une formation qui permette d'assurer la direction d'une entreprise de transport ou d'un diplôme d'enseignement technique sanctionnant une formation qui prépare aux activités de transport ;

2° Soit aux personnes qui ont exercé pendant au moins trois années consécutives des fonctions de direction ou d'encadrement dans une entreprise de transport fluvial de marchandises ou dans une autre entreprise, si l'activité qu'elles y ont exercée relève du domaine des transports ;

3° Soit aux personnes qui ont satisfait aux épreuves d'un examen permettant d'apprécier leurs aptitudes professionnelles.

Sont définies par arrêté du ministre chargé des transports les modalités d'application du présent article, notamment la liste des diplômes mentionnés au 1°, l'appréciation de l'expérience professionnelle prise en compte au 2° et les modalités de l'examen permettant d'apprécier les aptitudes professionnelles mentionnées au 3°.

**Art. R. 4421-5.** – Par dérogation à l'article R. 4421-3, l'exploitation peut être poursuivie à titre provisoire pendant une période maximum d'un an, prorogeable de six mois au plus, en cas de décès ou d'incapacité physique ou légale de la personne physique exerçant l'activité de transporteur.

En cas de départ du titulaire de l'attestation de capacité, l'entreprise peut continuer d'exercer son activité jusqu'au recrutement d'un remplaçant dans un délai n'excédant pas six mois.

La poursuite, à titre définitif, de l'exploitation, par une personne ayant une expérience pratique d'au moins trois ans dans la gestion de cette exploitation, peut toutefois être autorisée à titre exceptionnel et en vue de répondre à de graves difficultés familiales ou sociales.

**Art. R. 4421-6.** – Toute décision de rejet d'une demande d'attestation de capacité de transporteur fluvial de marchandises est motivée. Elle est notifiée à l'intéressé avec l'indication des voies et des délais de recours ouverts par les lois et règlements.

**Art. R. 4421-7.** – Lorsqu'il n'est plus satisfait aux conditions énoncées aux articles R. 4421-3 et R. 4421-4, l'autorisation d'exercer la profession de transporteur fluvial de marchandises est retirée par une décision motivée, prise après que l'intéressé a été en mesure de présenter ses observations.

**Art. R. 4421-8.** – Sont reconnues comme preuve satisfaisante de la capacité professionnelle des intéressés les attestations délivrées par les autorités des autres Etats membres dès lors qu'elles ont un objet conforme à celui de l'article R. 4421-4.

## CHAPITRE II

**Entreprises de transport fluvial de personnes**

Le présent chapitre ne comprend pas de dispositions réglementaires.

## TITRE III

**BATELLERIE ARTISANALE**CHAPITRE I<sup>er</sup>**Entreprises de la batellerie artisanale**

**Art. R. 4431-1.** – L'immatriculation au registre des entreprises de la batellerie artisanale prévue à l'article L. 4431-1 et l'inscription au registre des patrons et compagnons bateliers mentionné à l'article L. 4432-1 ainsi que la radiation de ces registres sont opérées par le président du conseil d'administration de la Chambre nationale de la batellerie artisanale.

Une commission présidée par le ministre chargé des transports ou son représentant et composée en nombre égal de membres désignés par le conseil d'administration de la Chambre nationale de la batellerie artisanale et de représentants de l'Etat désignés par le ministre chargé des transports apprécie, si elle est contestée, la régularité de ces immatriculations, inscriptions et radiations. Elle peut, à la demande du ministre ou de tout intéressé, décider de toute immatriculation, inscription ou radiation.

En cas de partage égal des voix, la voix du président est prépondérante.

Un arrêté du ministre chargé des transports détermine le nombre des membres et les règles de fonctionnement de la commission.

**Art. R. 4431-2.** – Sont inscrites au registre des patrons et compagnons bateliers :

1° En qualité de patron batelier, les personnes mentionnées à l'article L. 4430-3 ;

2° En qualité de compagnon batelier, les personnes autres que celles mentionnées au 1° travaillant dans les entreprises de batellerie artisanale et possédant une qualification professionnelle justifiée soit par la possession du certificat de compagnon, soit par un apprentissage préalable, soit par l'exercice prolongé du métier. Les compagnons bateliers salariés sont inscrits à une section particulière du registre.

Le conjoint d'un patron batelier qui apporte une collaboration effective habituelle et sans rémunération au fonctionnement de l'entreprise et n'exerce aucune autre profession est inscrit au registre en qualité de patron batelier dans les mêmes conditions que le chef d'entreprise.

Le conjoint collaborateur remplissant les conditions fixées par l'article R. 121-1 du code de commerce fait l'objet d'une mention au registre.

**Art. R. 4431-3.** – Les dispositions des articles 2, 3 et 4 du décret n° 83-316 du 15 avril 1983 relatif au crédit à l'artisanat sont applicables aux patrons bateliers inscrits au registre de la Chambre nationale de la batellerie artisanale.

Lorsque des prêts bonifiés sont consentis à des patrons bateliers, l'arrêté prévu à l'article 2 de ce décret est pris conjointement par le ministre chargé de l'économie, des finances et du budget, par le ministre chargé des transports et par le ministre chargé du commerce et de l'artisanat.

## CHAPITRE II

**Chambre nationale de la batellerie artisanale**

## Section 1

**Objet et missions**

**Art. R. 4432-1.** – La Chambre nationale de la batellerie artisanale, mentionnée à l'article L. 4432-1, est un établissement public national à caractère administratif placé sous la tutelle du ministre chargé des transports.

**Art. R. 4432-2.** – Dans le cadre des missions générales conférées par l'article L. 4432-1, la Chambre nationale de la batellerie artisanale est chargée :

1° D'émettre un avis sur les projets de loi ou de décret relatifs au transport fluvial ; elle est également saisie de toutes autres questions qui lui sont soumises par le ministre chargé des transports ;

2° De gérer tout fonds qui serait créé en vue de favoriser l'adaptation de la capacité de la flotte artisanale ;

3° D'organiser ou de concourir à l'organisation de l'apprentissage et de la formation continue en vue de favoriser la promotion professionnelle des patrons et des compagnons bateliers ;

4° De coordonner l'action des entreprises de batellerie artisanale, notamment par la création de services communs destinés à améliorer la rentabilité, la qualité, les techniques et les méthodes de cette batellerie ;

5° De créer des institutions d'entraide et d'assistance ou de concourir à leur fonctionnement.

Elle peut, en outre, procéder à toutes études et émettre tous vœux sur des matières relevant de sa compétence, notamment sur les qualifications spécifiques aux métiers de la batellerie.

## Section 2

### Organisation administrative

#### Sous-section 1

#### Le conseil d'administration

#### Paragraphe 1

#### Organisation

**Art. R. 4432-3.** – Le conseil d'administration de la Chambre nationale de la batellerie artisanale comprend :

1° Vingt-deux membres, dont quatre exploitant un ou plusieurs bateaux dont le port en lourd est supérieur à 500 tonnes, élus pour six ans par les patrons et compagnons bateliers non salariés inscrits au registre prévu à l'article R. 4431-2. Ils sont renouvelés par moitié tous les trois ans ;

2° Un membre élu pour trois ans par les compagnons bateliers salariés inscrits dans la section particulière du registre prévue à l'article R. 4431-2 relative aux compagnons bateliers salariés. Ce nombre est porté à deux lorsque la proportion des compagnons bateliers salariés dépasse 10 % du nombre total des patrons et des compagnons bateliers salariés et non salariés.

Le mandat des membres du conseil d'administration est renouvelable.

**Art. R. 4432-4.** – Les membres du conseil d'administration sont élus au scrutin plurinominal direct à un tour selon les modalités suivantes :

1° En ce qui concerne les membres élus par les patrons et les compagnons bateliers non salariés :

Peuvent seuls être candidats les patrons ou les compagnons bateliers non salariés inscrits au registre prévu à l'article R. 4431-2.

L'ensemble des candidats est porté sur deux listes distinctes dont l'une comprend ceux qui exploitent un ou plusieurs bateaux dont le port en lourd est supérieur à 500 tonnes. Ces listes sont établies par ordre alphabétique. Leur publicité est assurée dans les conditions fixées par l'arrêté prévu au dernier alinéa.

Chaque électeur choisit, au plus, quatre candidats sur la liste de ceux exploitant un ou plusieurs bateaux de plus de 500 tonnes et, au plus, dix-huit candidats sur l'autre liste.

Sont proclamés élus :

a) Sur la première liste, les quatre candidats ayant obtenu le plus de voix ;

b) Sur la seconde, les dix-huit candidats ayant obtenu le plus de voix.

Si deux ou plusieurs candidats de la même liste obtiennent le même nombre de voix, le ou les plus jeunes sont proclamés élus ;

2° En ce qui concerne le ou les membres élus par les compagnons bateliers salariés :

Peuvent seuls être candidats les compagnons bateliers salariés inscrits au registre prévu à l'article R. 4431-2.

Le vote par correspondance est autorisé.

Un arrêté du ministre chargé des transports fixe les modalités d'organisation du scrutin.

**Art. R. 4432-5.** – Il est pourvu au remplacement des membres décédés ou démissionnaires lors du prochain renouvellement.

Toutefois, lorsque le conseil d'administration est réduit à moins de dix-sept membres par l'effet de vacances survenues pour une cause quelconque, il est procédé à des élections complémentaires dans le délai de deux mois à compter de la vacance qui a eu pour effet de faire descendre le nombre des membres au-dessous de dix-sept.

Dans l'année qui précède un renouvellement partiel, les élections complémentaires sont reportées à la date de ce renouvellement.

Les membres élus à la faveur des dispositions susmentionnées ne demeurent en fonctions que jusqu'à l'expiration de la durée du mandat confié à leurs prédécesseurs.

**Art. R. 4432-6.** – Le ministre chargé des transports détermine par arrêté les organisations syndicales les plus représentatives de la profession appelées à désigner chacune auprès du conseil d'administration et pour une durée de trois ans un représentant qui siège avec voix consultative. Le nombre de ces représentants ne peut être supérieur à dix. Ils sont remplacés dans les mêmes conditions lorsqu'ils perdent la qualité au titre de laquelle ils ont été désignés.

## Paragraphe 2

### Fonctionnement

**Art. R. 4432-7.** – Le conseil d'administration élit en son sein un bureau qui comprend au moins un président, un trésorier et un secrétaire. Les membres du bureau sont élus au vote secret par un scrutin distinct pour chaque poste. L'élection a lieu à la majorité absolue des suffrages exprimés au premier tour et, le cas échéant, au second tour. S'il y a lieu de procéder à un troisième tour, la majorité relative suffit.

Le conseil d'administration établit, sur proposition du bureau, son règlement intérieur, qui est transmis, pour approbation, au ministre chargé des transports.

**Art. R. 4432-8.** – Le conseil d'administration se réunit, sur la convocation de son président, au moins trois fois par an. Il se réunit également à la demande du ministre chargé des transports ou si la moitié de ses membres le demandent.

**Art. R. 4432-9.** – Les convocations sont adressées au moins quinze jours avant chaque séance du conseil d'administration. Elles précisent l'ordre du jour, qui est fixé par le président du conseil d'administration et qui doit comporter, notamment, les questions dont le commissaire du Gouvernement a demandé l'inscription.

Les convocations sont également adressées au commissaire du Gouvernement, au contrôleur budgétaire et à l'agent comptable. Ceux-ci assistent aux réunions du conseil avec voix consultative.

**Art. R. 4432-10.** – Le conseil d'administration délibère sur les missions énumérées aux articles L. 4432-1 et R. 4432-2. Il peut déléguer une partie de ses attributions à son président.

Il ne peut valablement délibérer que lorsque la moitié au moins de ses membres en exercice sont présents. Si cette condition n'est pas remplie, les membres sont convoqués pour une nouvelle réunion au cours de laquelle le conseil peut délibérer quel que soit le nombre des membres présents.

Les délibérations sont prises à la majorité absolue des votants. En cas de partage égal, la voix du président est prépondérante.

Les procès-verbaux sont signés par le président et par le secrétaire. Ils font mention des personnes présentes.

**Art. R. 4432-11.** – Les membres élus du conseil d'administration sont remboursés de leurs frais de transport, d'hébergement et de restauration, au titre des déplacements accomplis dans l'exercice de leur mandat, dans les conditions et selon les modalités fixées par arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé du budget.

**Art. R. 4432-12.** – Le président et les membres élus du conseil d'administration peuvent également se voir attribuer des indemnités de fonctions au titre de leurs activités au sein de ce conseil. Le montant et les modalités d'attribution de ces indemnités sont déterminés, selon les fonctions exercées, par l'arrêté prévu à l'article R. 4432-11.

**Art. R. 4432-13.** – En cas de faute grave, il peut être mis fin aux fonctions du président et des autres membres du bureau par décret pris sur proposition du ministre chargé des transports.

## Sous-section 2

### Le président

**Art. R. 4432-14.** – Le président du conseil d'administration a autorité sur l'ensemble des personnels de l'établissement public.

Il est ordonnateur des dépenses et des recettes.

Il représente l'établissement en justice et dans les actes de la vie civile.

Il recrute, gère et licencie le personnel de l'établissement.

Il signe les baux et conventions.

Après accord du bureau, il peut déléguer une partie de ses attributions à un secrétaire général nommé par ses soins et placé sous son autorité.

## Section 3

### Gestion financière et comptable

**Art. R. 4432-15.** – La Chambre nationale de la batellerie artisanale est soumise aux dispositions des titres I<sup>er</sup> et III du décret n° 2012-1246 du 7 novembre 2012 relatif à la gestion budgétaire et comptable publique.

**Art. R. 4432-16.** – Les délibérations portant sur le budget et le compte financier sont exécutoires dans les conditions prévues par le titre III du décret n° 2012-1246 du 7 novembre 2012 relatif à la gestion budgétaire et comptable publique.

## Section 4

### Ressources de l'établissement

**Art. R. 4432-17.** – Les ressources de la Chambre nationale de la batellerie artisanale comprennent notamment :

1° Le produit de la taxe prévue à l'article L. 4432-3 et des autres taxes qui viendraient à être créées au profit de l'établissement ;

2° Les subventions de l'Etat et d'autres personnes de droit public ;

3° Le produit des emprunts que l'établissement public est autorisé à contracter par décision conjointe du ministre chargé des transports et du ministre chargé de l'économie, des finances et du budget ;

4° Le produit des rémunérations pour services rendus ;

5° Les revenus des biens et valeurs lui appartenant ;

6° Les dons et legs.

## Section 5

### Contrôle de l'Etat

**Art. R. 4432-18.** – Un commissaire du Gouvernement est nommé par arrêté du ministre chargé des transports.

Il peut faire opposition à toute délibération du conseil d'administration dans un délai de dix jours à compter du jour où il en a reçu notification. L'opposition est levée de plein droit si elle n'est pas confirmée par le ministre chargé des transports dans un délai d'un mois à compter du jour où le président du conseil d'administration a reçu notification de cette opposition.

## TITRE IV

### COURTIERS DE FRET FLUVIAL

#### CHAPITRE UNIQUE

**Art. R. 4441-2.** – Le courtier de fret fluvial établi en France doit être inscrit au registre des courtiers de fret fluvial.

Les divers établissements de l'entreprise sont mentionnés au registre des courtiers de fret fluvial. Le registre est ouvert au public. La composition du dossier de demande d'inscription est définie par arrêté du ministre chargé des transports.

Par dérogation aux alinéas précédents, les ressortissants légalement établis dans un autre Etat membre de l'Union européenne ou un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen sont dispensés de l'obligation d'inscription au registre pour exercer en France l'activité de courtier en fret fluvial à titre temporaire.

**Art. R. 4441-3.** – Il est justifié de la capacité professionnelle requise pour l'inscription au registre par une attestation dont doit être titulaire la personne assurant la direction permanente et effective de l'entreprise ou la personne chargée au sein de l'entreprise de l'activité mentionnée à l'article L. 4441-1.

Le nom et les fonctions de cette personne sont mentionnés au registre.

**Art. R. 4441-4.** – L'attestation de capacité professionnelle mentionnée à l'article R. 4441-3 est délivrée aux personnes répondant à l'une des conditions suivantes :

1° La possession d'un diplôme de l'enseignement supérieur sanctionnant une formation juridique, économique, comptable, commerciale ou technique préparant à la gestion d'une entreprise, ou d'un diplôme d'enseignement technique sanctionnant une formation qui prépare aux activités de transport ;

2° L'exercice pendant au moins trois années consécutives de fonctions de direction ou d'encadrement, à condition que ces fonctions n'aient pas pris fin depuis plus de trois ans à la date de la demande d'attestation de capacité professionnelle, soit dans une entreprise exerçant les activités mentionnées à l'article L. 4441-1 ou dans une entreprise de transport fluvial de marchandises, soit dans une autre entreprise si l'activité ainsi exercée relève du domaine des transports.

**Art. R. 4441-5.** – La condition d'honorabilité requise pour l'inscription au registre est remplie dès lors que le demandeur ne se trouve pas frappé d'une interdiction d'exercer une profession industrielle et commerciale et inscrit, à ce titre, au fichier mentionné au chapitre VIII du titre II du livre I<sup>er</sup> de la partie législative du code de commerce.

**Art. R. 4441-6.** – Toute personne n'ayant pas la nationalité d'un Etat membre de l'Union européenne ni d'un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen peut être inscrite au registre à la condition d'être ressortissant d'un Etat avec lequel la France ou l'Union européenne ont conclu un accord de réciprocité permettant son établissement sur le territoire national et dans les conditions définies par cet accord.

**Art. R. 4441-7.** – Les courtiers de fret fluvial possédant le certificat d'inscription au registre ou bénéficiant de la dérogation prévue à l'article R. 4441-2 sont habilités à effectuer toute opération de courtage sur le territoire métropolitain. Ce certificat est personnel et incessible.

En cas de transmission ou de location du fonds de commerce, le bénéficiaire de la transmission ou le locataire, s'il est établi en France, doit demander une nouvelle inscription, en justifiant qu'il satisfait aux conditions énoncées au présent chapitre. S'il s'agit d'une location de fonds de commerce, le certificat d'inscription qui est délivré au locataire mentionne le nom du bailleur.

**Art. R. 4441-8.** – Tout changement de nature à modifier la situation de l'entreprise au regard des règles auxquelles est subordonnée l'inscription au registre doit être porté à la connaissance de l'autorité compétente pour procéder à cette inscription dans un délai maximum d'un mois sous peine de radiation dans les conditions prévues à l'article R. 4441-9.

**Art. R. 4441-9.** – Sous réserve des dispositions de l'article R. 4441-10, la radiation du registre des courtiers de fret fluvial est prononcée lorsque les conditions requises pour l'inscription ne sont plus satisfaites. La radiation ne peut être prononcée qu'après une mise en demeure restée sans effet, invitant l'entreprise à régulariser dans un délai de trois mois sa situation au regard de la condition à laquelle il a cessé d'être satisfait.

**Art. R. 4441-10.** – Lorsque le titulaire de l'attestation de capacité professionnelle décède ou se trouve dans l'incapacité physique ou légale de gérer ou de diriger l'entreprise, la poursuite de l'activité peut être autorisée pendant une période maximum d'un an à compter du jour du décès ou de l'incapacité, sans qu'il soit justifié de la capacité professionnelle d'une autre personne. Ce délai peut, à titre exceptionnel, être prorogé de six mois par décision motivée du préfet.

En cas de départ du titulaire de l'attestation de capacité professionnelle, l'entreprise peut continuer d'exercer son activité jusqu'au recrutement d'un remplaçant dans un délai n'excédant pas six mois.

**Art. R. 4441-11.** – Toute modification portée au registre mentionné à l'article R. 4441-2 fait l'objet d'une notification par l'autorité responsable de la tenue du registre, dans un délai de quinze jours, à la Chambre nationale de la batellerie artisanale et à Voies navigables de France.

## TITRE V

### CONTRATS RELATIFS AU TRANSPORT DE MARCHANDISES

#### CHAPITRE I<sup>er</sup>

#### Le contrat de transport

##### Section 1

##### Dispositions générales

**Art. D. 4451-1.** – Le chargement et le déchargement ne sont considérés comme terminés que lorsque le transporteur a reçu à bord la lettre de voiture avec ou sans réserve, dûment signée de l'expéditeur ou du destinataire ou de leur mandataire.

La lettre de voiture, accompagnant obligatoirement le chargement, doit être conforme à un modèle type fixé par arrêté du ministre chargé des transports.

##### Section 2

##### Contrats types

**Art. D. 4451-2.** – Le contrat type pour les transports fluviaux de marchandises ayant pour objet de mettre à la disposition exclusive d'un donneur d'ordre un ou plusieurs bateaux et leur équipage pour une durée déterminée, dit « contrat à temps », mentionné aux articles L. 4451-1 et L. 4451-2, figure en annexe au présent livre.

**Art. D. 4451-3.** – Le contrat type pour les transports fluviaux de marchandises ayant pour objet le transport d'un tonnage déterminé, dit « contrat au tonnage », mentionné aux articles L. 4451-1 et L. 4451-2, figure en annexe au présent livre.

**Art. D. 4451-4.** – Le contrat type pour les transports fluviaux de marchandises ayant pour objet un seul voyage ou des voyages multiples, dit « contrat de voyages simple ou multiples », mentionné aux articles L. 4451-1 et L. 4451-2, figure en annexe au présent livre.

#### CHAPITRE II

#### Contrats de sous-traitance

**Art. D. 4452-1.** – Le contrat ayant pour objet de sous-traiter un transport fluvial de marchandises, dit « contrat de sous-traitance », mentionné à l'article L. 4452-1, prend obligatoirement la forme d'un des contrats de transport mentionnés à l'article L. 4451-1.

**Art. D. 4452-2.** – Le contrat type pour le contrat de sous-traitance mentionné à l'article D. 4452-1 figure en annexe au présent livre.

#### CHAPITRE III

#### Dispositions communes aux contrats de transport et de sous-traitance

Le présent chapitre ne comprend pas de dispositions réglementaires.

## CHAPITRE IV

**Contrat de location  
d'un bateau de marchandises**

Le présent chapitre ne comprend pas de dispositions réglementaires.

## CHAPITRE V

**Contrat d'assurance de navigation intérieure**

Le présent chapitre ne comprend pas de dispositions réglementaires.

## TITRE VI

**CONTRÔLE ET DISPOSITIONS PÉNALES**CHAPITRE I<sup>er</sup>**Contrôle**

**Art. R. 4461-1.** – La déclaration de la nature et du poids des chargements mentionnée à l'article L. 4461-1 est réalisée par une déclaration de chargement que, pour chaque transport, toute personne qui effectue un transport fluvial de marchandises établit et transmet à l'autorité gestionnaire du domaine public fluvial.

La déclaration de chargement est tenue à jour pour prendre en compte les variations du chargement.

Un arrêté du ministre chargé des transports détermine le contenu ainsi que les modalités de délivrance des déclarations de chargement et précise les conditions dans lesquelles elles sont établies, tenues à jour et transmises à l'autorité gestionnaire du domaine public fluvial.

**Art. R. 4461-2.** – La déclaration de chargement mentionnée à l'article R. 4461-1 est présentée, à leur demande, aux agents mentionnés à l'article L. 4461-1. Ces agents peuvent se rendre à bord pour vérifier la quantité et la nature des marchandises transportées.

Les documents de transport, tels que la lettre de voiture ou le connaissement, peuvent être demandés par ces mêmes agents afin de vérifier leur concordance avec les mentions inscrites sur la déclaration de chargement présentée.

La présentation de la déclaration de chargement et des autres documents mentionnés au deuxième alinéa du présent article est faite au moment même de la demande des agents.

Les systèmes informatiques d'enregistrement de données sont admis lorsqu'ils permettent de satisfaire aux obligations du présent article.

**Art. R. 4461-3.** – Lors de tout contrôle effectué dans les conditions prévues à l'article L. 4462-4, le transporteur, la personne dont l'activité professionnelle est la location de bateaux ou le propriétaire d'un bateau de plaisance doit produire un exemplaire de la déclaration de chargement ou de la déclaration de navigation ou le document attestant du paiement du péage forfaitaire.

Les personnes habilitées à exercer les contrôles susmentionnés peuvent demander au transporteur ayant à produire une déclaration de chargement de présenter en outre, au moment même de la demande, les documents de transport, tels que la lettre de voiture ou le connaissement, afin de vérifier leur concordance avec les mentions inscrites sur la déclaration présentée.

## CHAPITRE II

**Recherche, constatation et poursuite des infractions**

## Section 1

**Dispositions relatives aux péages fluviaux**

## Sous-section 1

**Péages fluviaux perçus  
au profit de Voies navigables de France**

**Art. R. 4462-1.** – Les agents chargés de contrôler l'acquittement des péages institués au profit de Voies navigables de France mentionnés au 1<sup>o</sup> de l'article L. 4462-4 sont commissionnés et assermentés dans les conditions définies aux articles R. 4141-1 à R. 4141-4.

**Art. R. 4462-2.** – L'absence de transmission de la déclaration de chargement mentionnée à l'article R. 4461-1, constatée, y compris postérieurement au transport, par les agents assermentés et commissionnés mentionnés à l'article R. 4462-1 entraîne la rédaction par ces agents d'un constat sur la base des éléments de

fait dont ils disposent. Ce constat se substitue à la déclaration de chargement et entraîne la facturation d'office du montant du péage dû, auquel s'ajoute une majoration dont le taux est fixé par le conseil d'administration, dans la limite de la moitié des sommes éludées. La même procédure s'applique en cas de déclaration inexacte.

**Art. R. 4462-3.** – L'absence de transmission, avant le 1<sup>er</sup> février, de la déclaration de flotte mentionnée à l'article R. 4412-7, et après mise en demeure restée sans effet pendant quinze jours, constatée par les agents mentionnés à l'article R. 4462-1, entraîne l'établissement par le directeur général de Voies navigables de France, à partir des éléments de connaissance de la flotte dont il dispose, d'un état qui se substitue à la déclaration de flotte. Sur cette base, il détermine le montant du péage à acquitter selon les règles définies par le conseil d'administration et en poursuit le recouvrement. La régularisation du défaut de paiement de tout ou partie des acomptes forfaitaires dus au titre des péages est assortie d'une majoration dont le taux est fixé par le conseil d'administration, dans la limite de la moitié des sommes éludées. La même procédure s'applique en cas de déclaration inexacte.

**Art. R. 4462-4.** – L'absence de transmission avant la date de départ de la déclaration de navigation mentionnée à l'article R. 4412-8, constatée par les agents mentionnés à l'article R. 4462-1, y compris postérieurement au transport, entraîne la rédaction par ces agents d'un constat sur la base des éléments de fait dont ils disposent. Ce constat se substitue à la déclaration de navigation et entraîne la facturation d'office du montant du péage dû, auquel s'ajoute une majoration dont le taux est fixé par le conseil d'administration, dans la limite de la moitié des sommes éludées. La même procédure s'applique en cas de déclaration inexacte.

## Sous-section 2

### Dispositions communes

**Art. R. 4462-5.** – La proposition de transaction en matière d'infractions relatives à l'acquittement des péages prévue par l'article L. 4462-5 est adressée par l'autorité compétente au procureur de la République dans le délai de deux mois à compter de la clôture du procès-verbal.

Elle précise la somme que l'auteur de l'infraction sera invité à payer au Trésor public et les délais dans lesquels elle devra être exécutée.

**Art. R. 4462-6.** – Lorsque le procureur de la République a donné son accord sur la proposition de transaction, celle-ci est notifiée en double exemplaire à l'auteur de l'infraction. Ce dernier dispose d'un mois pour l'accepter et, en ce cas, retourner un exemplaire signé de la proposition.

## Section 2

### Dispositions relatives au cabotage fluvial et à l'immobilisation des bateaux

**Art. R. 4462-7.** – Dans la stricte mesure nécessaire au contrôle des durées mentionnées à l'article L. 4413-1, les agents mentionnés à l'article L. 4272-1 peuvent consulter les informations issues des déclarations effectuées au cours des douze derniers mois et au titre des transports réalisés avec le bateau concerné pour l'établissement des péages dus en vertu des articles L. 4412-1 à L. 4412-3.

Les traitements mentionnés à l'alinéa précédent qui portent sur des données à caractère personnel ne peuvent être mis en œuvre qu'après avoir été autorisés dans les conditions prévues à l'article 26 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

Les transporteurs non résidents qui acquittent les péages mentionnés au premier alinéa sous la forme de forfaits en vertu de l'article R. 4412-4 doivent être en mesure d'attester par tout moyen du respect des durées mentionnées à l'article L. 4413-1.

**Art. R. 4462-8.** – L'immobilisation prévue à l'article L. 4462-7 est l'obligation faite au conducteur ou au propriétaire d'un bateau de maintenir ce bateau au lieu où l'infraction a été constatée ou, si les règles relatives au stationnement, au déchargement ou au débarquement l'exigent, en un autre lieu désigné par l'agent ayant constaté l'infraction.

Pendant tout le temps de l'immobilisation, le bateau demeure sous la responsabilité de son conducteur.

**Art. R. 4462-9.** – Lorsque l'infraction qui a motivé l'immobilisation n'a pas cessé au moment où l'agent quitte le lieu où le bateau est immobilisé, l'agent retient le titre de navigation du bateau et rédige une fiche d'immobilisation. Il saisit l'agent territorialement compétent en lui remettant les deux documents précités. Un double de la fiche d'immobilisation est remis au contrevenant.

La fiche d'immobilisation énonce les date, heure et lieu de l'immobilisation, l'infraction qui l'a motivée et le lieu de sa constatation s'il est distinct du lieu de l'immobilisation, les éléments d'identification du bateau et du titre de navigation retenu, les nom et adresse du contrevenant, les nom, qualité et affectation de l'agent qui la rédige et précise la résidence de l'agent qualifié pour lever la mesure.

**Art. R. 4462-10.** – L'immobilisation est levée dès la cessation de l'infraction par l'agent qui l'a prescrite s'il est encore présent lors de la cessation de l'infraction ou par l'agent saisi dans les conditions prévues à l'article R. 4462-9. Dans ce cas, le titre de navigation est restitué au conducteur au lieu indiqué par l'agent qui l'a retenu.

L'immobilisation cesse lorsque l'entreprise exécutant l'opération de cabotage justifie par tous moyens appropriés et vérifiables que le bateau est réaffecté à une opération autorisée, le cas échéant après le déchargement ou le transbordement des marchandises ou le débarquement des personnes. Les frais qui en résultent sont à la charge de l'entreprise exécutant l'opération de cabotage.

### CHAPITRE III

#### Sanctions pénales

**Art. R. 4463-1.** – Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la 5<sup>e</sup> classe le fait pour tout transporteur, toute personne dont l'activité professionnelle est la location de bateaux ou tout propriétaire d'un bateau de plaisance de ne pas présenter les documents mentionnés à l'article R. 4461-3 ou de présenter des documents inexacts, sans préjudice de la rectification de droit de l'assiette du péage par les représentants assermentés de Voies navigables de France.

### TITRE VII

#### DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES AUX TRANSPORTS SUR LE RHIN ET LA MOSELLE

### CHAPITRE I<sup>er</sup>

#### Dispositions générales

**Art. R. 4471-1.** – La perception en France des péages dus pour la navigation sur la partie internationale de la Moselle, en application de la convention du 27 octobre 1956 entre la République française, la République fédérale d'Allemagne et le Grand-Duché de Luxembourg au sujet de la canalisation de la Moselle, est assurée par Voies navigables de France, qui en remet le produit à la Société internationale de la Moselle.

### CHAPITRE II

#### Sanctions pénales

##### Section 1

#### Recherche, constatation et poursuite des infractions

**Art. R. 4472-1.** – La proposition de transaction, prévue à l'article L. 4472-2, relative aux infractions énumérées à l'article L. 4472-9, est adressée par le ministre chargé des transports au procureur de la République dans le délai d'un an à compter de la clôture du procès-verbal.

Elle précise la somme que l'auteur de l'infraction sera invité à payer au Trésor public et les délais dans lesquels elle devra être exécutée.

**Art. R. 4472-2.** – Lorsque le procureur de la République a donné son accord sur la proposition de transaction, le ministre chargé des transports la notifie en double exemplaire à l'auteur de l'infraction. Ce dernier dispose de deux mois pour l'accepter et, en ce cas, retourner un exemplaire signé de la proposition.

##### Section 2

#### Appréhension et saisie du bateau ou navire

**Art. R. 4472-3.** – L'appréhension du bateau ou du navire qui a servi à commettre les infractions énumérées à l'article L. 4472-9 a lieu au moment de la constatation de l'infraction, que ce soit durant la navigation, au mouillage ou à quai.

Les officiers et agents qui ont qualité, en application de l'article L. 4472-5, pour procéder à l'appréhension des bateaux et des navires établissent un procès-verbal de l'appréhension et le notifient au contrevenant ou à son préposé. Ils en adressent une copie au représentant local de Voies navigables de France territorialement compétent.

Le procès-verbal de l'appréhension contient toutes les indications de nature à justifier l'existence de l'infraction et la régularité de l'appréhension. Il comporte l'indication de la date et de l'heure de la notification de cette mesure.

**Art. R. 4472-4.** – La durée d'effet de l'appréhension ne peut dépasser soixante-douze heures. La remise des bateaux ou des navires qui ont fait l'objet d'une appréhension à l'autorité compétente pour les saisir doit intervenir avant la fin de ce délai.

S'il décide de ne pas opérer la saisie, le représentant local de Voies navigables de France qui s'est vu remettre un bateau ou un navire ayant fait l'objet d'une appréhension restitue le bateau ou le navire, le mentionne sur le procès-verbal d'appréhension et en informe le procureur de la République dans le délai prescrit à l'alinéa précédent.

**Art. R. 4472-5.** – Le représentant local de Voies navigables de France compétent pour opérer la saisie prévue par l'article L. 4472-3 est celui dans la circonscription duquel l'infraction prévue à l'article L. 4472-9 a été commise.

**Art. R. 4472-6.** – La saisie peut être opérée à tout moment, qu'il y ait eu auparavant appréhension ou non. En cas de saisie, le représentant local de Voies navigables de France dresse procès-verbal, le notifie au contrevenant ou à son préposé qui doit le signer, puis le transmet au procureur de la République accompagné, le cas échéant, du procès-verbal d'appréhension. Lorsqu'il y a lieu, il informe le commettant de cette mesure. Si le contrevenant ou son préposé refuse de signer le procès-verbal, il en est fait mention dans celui-ci.

**Art. R. 4472-7.** – Le représentant local de Voies navigables de France peut, après avoir consulté le contrevenant ou son préposé, désigner un gardien de saisie pour la durée nécessaire au déroulement de la procédure.

Le gardien désigné peut être le patron ou le propriétaire du bateau ou du navire, le consignataire, l'armateur ou toute autre personne choisie par le représentant local de Voies navigables de France.

Notification de cette désignation est faite au gardien.

**Art. R. 4472-8.** – La destination donnée au bateau ou au navire saisi est le port, le quai de stationnement, le point d'amarrage ou d'ancrage déterminé par le représentant local de Voies navigables de France, qui tient compte de la sécurité de la navigation et de celle du bateau ou du navire saisi, des coûts entraînés par son acheminement et son séjour et, s'il y a lieu, des difficultés de liaison du gardien de saisie.

**Art. R. 4472-9.** – La destination du bateau ou du navire et les autres modalités de la saisie sont fixées après consultation du contrevenant ou de son préposé.

**Art. R. 4472-10.** – Le procès-verbal de saisie contient toutes les indications de nature à justifier l'existence de l'infraction et la régularité de la saisie. Il fait mention, s'il y a lieu, du gardien de saisie désigné. Il comporte une estimation du bateau ou du navire saisi ainsi qu'un état des frais résultant des différentes opérations requises par la procédure. Il mentionne également la destination donnée au bateau ou au navire et les opérations requises à cette fin.

Le procès-verbal de saisie indique si les souhaits exprimés par le contrevenant ou son préposé en ce qui concerne l'organisation de la saisie ont été pris en compte et, le cas échéant, les raisons pour lesquelles ils ne l'ont pas été.

Il est adressé au juge d'instance dans un délai qui ne peut excéder soixante-douze heures.

**Art. R. 4472-11.** – Lors de la notification du procès-verbal de saisie du bateau ou du navire, le représentant local de Voies navigables de France informe le contrevenant ou son préposé de la possibilité d'obtenir du juge d'instance du lieu de la saisie la mainlevée de la saisie contre le dépôt d'un cautionnement.

Dans le cas où il a désigné un gardien de saisie, le représentant local de Voies navigables de France en fait la mention dans la requête qu'il adresse au juge d'instance aux fins de confirmation de la saisie.

**Art. R. 4472-12.** – Quand il a été décidé de mettre fin à la saisie, soit par le représentant local de Voies navigables de France, soit par le juge d'instance, que la saisie soit ou non remplacée par le dépôt d'un cautionnement, le représentant local de Voies navigables de France notifie cette décision au contrevenant ou à son préposé, en l'accompagnant de l'indication des modalités pratiques de restitution du bateau ou du navire.

Cette restitution donne lieu à un procès-verbal de restitution, signé si possible par le contrevenant ou son préposé, et transmis par le représentant local de Voies navigables de France au juge d'instance. Si le contrevenant ou son préposé refuse de signer le procès-verbal, il en est fait mention dans celui-ci.

**Art. R. 4472-13.** – Le cautionnement est restitué dès que le contrevenant ou son préposé a satisfait aux obligations découlant de l'infraction commise.

## A N N E X E S

### CONTRAT TYPE MENTIONNÉ À L'ARTICLE D. 4451-2, DIT « CONTRAT À TEMPS »

#### Article 1<sup>er</sup>

##### *Objet et domaine d'application du contrat à temps*

Le présent contrat a pour objet de mettre à disposition exclusive d'un donneur d'ordre, pour une période déterminée, un bateau propriété ou mis à disposition d'un entrepreneur de transport et conduit par lui-même ou son préposé.

Cette mise à disposition a pour but le transport des marchandises qui lui sont confiées par le donneur d'ordre.

Le présent contrat est établi conformément aux dispositions des articles L. 1432-12, L. 4451-1 et L. 4451-2 du code des transports.

Il s'applique de plein droit à défaut de convention écrite définissant les rapports entre les parties au contrat sur les matières mentionnées à l'article L. 1432-2.

## Article 2

### *Définitions*

#### 2.1. Donneur d'ordre.

On entend par donneur d'ordre la partie qui est engagée par le contrat de transport vis-à-vis de l'entrepreneur de transport, qu'elle soit intervenue personnellement ou qu'elle ait été représentée par un mandataire.

#### 2.2. Mandataire.

Le donneur d'ordre peut être représenté par un mandataire. Les instructions données par un mandataire engagent le donneur d'ordre de la même façon que s'il était intervenu directement. De même, le donneur d'ordre peut se prévaloir contre l'entrepreneur de transport des droits attachés aux interventions de son mandataire.

#### 2.3. Durée du contrat.

Le contrat prend fin à la date convenue par les parties ou à la fin du dernier voyage en cours à cette date. Toutefois, si ce dernier voyage compromet la réalisation d'engagements pris antérieurement par l'entrepreneur de transport, ce dernier peut refuser ledit voyage. Dans ce cas, le contrat prend fin à la date demandée de chargement de ce dernier transport.

#### 2.4. Unité de charge.

Objet ou ensemble matériel composé de plusieurs objets, quels qu'en soient les dimensions et le volume, constituant une charge unitaire (carton, caisse, palette cerclée ou filmée) lors de la remise à l'entrepreneur de transport par le donneur d'ordre, que le contenu en soit ou non détaillé dans le document de transport.

#### 2.5. Jours non ouvrables.

Les jours non ouvrables sont le dimanche et les jours légalement fériés. En outre, les autres jours de fermeture hebdomadaire de l'établissement où doit s'effectuer la prise en charge ou la livraison de la marchandise sont considérés comme jours non ouvrables si l'entrepreneur de transport en est dûment avisé par le donneur d'ordre avant la conclusion du contrat de transport.

#### 2.6. Mise à quai.

Date et plage horaire (0 heure-12 heures, 12 heures-24 heures) auxquelles l'entrepreneur de transport s'est engagé à mettre son bateau à quai, navire ou autre installation désignée par le donneur d'ordre en vue de l'exécution des opérations de chargement ou déchargement.

#### 2.7. Poste d'attente.

Endroit désigné à l'entrepreneur de transport par le donneur d'ordre ou les autorités portuaires pour stationner en attendant que le poste de mise à quai soit disponible.

#### 2.8. Comptage.

Dénombrement contradictoire des colis ou unités de charge embarqués et débarqués, au moment de l'embarquement et du débarquement.

#### 2.9. Jaugeage.

Relevé contradictoire des échelles du bateau, avant et après chargement et déchargement.

#### 2.10. Freinte de route.

Toute diminution, au cours du temps, de poids ou de volume de la marchandise, inhérente à la nature de celle-ci, constitue une freinte de route.

#### 2.11. Temps conventionnel de parcours.

Le temps conventionnel de parcours est fixé par référence à un tableau tenu à jour par Voies navigables de France. Ce tableau tient compte des vitesses praticables, des caractéristiques des voies empruntées et des réglementations en vigueur.

## Article 3

### *Données nécessaires à l'exécution du contrat*

#### 3.1. Données fournies par le donneur d'ordre.

Il incombe au donneur d'ordre de fournir à l'entrepreneur de transport les indications suivantes :

- les dates de prise d'effet et de fin du contrat ;
- les noms et adresses de l'expéditeur et du destinataire ;
- la ou les voies empruntées, en précisant les points ou zones de chargement et de déchargement sur la ou les voies empruntées ;
- les caractéristiques des installations de chargement et de déchargement qui doivent être compatibles avec les caractéristiques des bateaux ;

- la nature des marchandises, leurs caractéristiques de volume et leurs dimensions, leur caractère périssable ou dangereux et les précautions à prendre pour leur transport ainsi qu'une mention précisant la freinte éventuelle compte tenu des usages en vigueur ;
- le poids de la marchandise, l'entrepreneur de transport n'en étant toutefois garant que s'il y a eu jaugeage, tel que défini par l'article 2.9 ci-dessus, demandé par le donneur d'ordre et effectué contradictoirement en présence de l'entrepreneur de transport et d'un représentant du donneur d'ordre ou du destinataire ;
- le nombre de colis et/ou d'unités de charge, l'entrepreneur de transport n'en étant toutefois garant que s'il y a eu comptage tel que défini au point 2.8 ci-dessus, demandé par le donneur d'ordre et effectué contradictoirement en présence de l'entrepreneur de transport et d'un représentant du donneur d'ordre et/ou du destinataire ;
- toute autre modalité d'exécution du contrat.

Le donneur d'ordre doit également informer l'entrepreneur de transport des particularités non apparentes de la marchandise susceptibles d'avoir une incidence sur la bonne exécution du transport.

Il supporte vis-à-vis de l'entrepreneur de transport toutes les conséquences d'une fausse déclaration sur les caractéristiques du chargement ou d'une absence de déclaration ayant eu pour effet, entre autres, de lui laisser ignorer le caractère dangereux ou frauduleux des marchandises transportées, y compris les dommages occasionnés au bateau.

### 3.2. Données fournies par l'entrepreneur de transport.

Il incombe à l'entrepreneur de transport de fournir au donneur d'ordre, au plus tard au moment de la conclusion du contrat, les caractéristiques techniques du bateau qu'il met à sa disposition (longueur, largeur, dimensions utiles des cales, tirant d'air, tirant d'eau, port en lourd aux enfoncements communs, cubage, puissance moteur [CV ou kW]) ainsi que la liste des voies d'eau sur lesquelles le bateau est autorisé à naviguer avec et sans pilote et les éventuelles habilitations de l'entrepreneur de transport et du bateau.

## Article 4

### *Matériel de transport*

L'entrepreneur de transport s'engage à effectuer les transports qui lui seront confiés à l'aide de matériel en bon état de navigabilité et de propreté, conforme aux réglementations en vigueur, et à le maintenir dans cet état pendant toute la durée du contrat, le donneur d'ordre pouvant exiger que les documents attestant de la conformité avec lesdites réglementations lui soient présentés.

## Article 5

### *Rémunération de la prestation liée à l'exécution du contrat*

#### 5.1. Nature du prix.

Les prix sont fixes pour la durée du contrat.

#### 5.2. Éléments du prix.

Sont prises en considération pour le calcul du prix les charges fixes résultant de la mise à disposition du ou des bateaux utilisés et de l'équipage ainsi que les charges variables liées à l'exécution des transports. Le prix n'est pas exprimé en fonction du tonnage transporté.

Le prix du transport initialement convenu est révisé en cas de variations significatives des charges de l'entreprise de transport, qui tiennent à des conditions extérieures à cette dernière, tel notamment le prix des carburants, et dont la partie demanderesse justifie par tous moyens. Cette révision est de droit pour couvrir la variation des charges de carburant liée à la variation du prix du carburant dans les conditions et selon les modalités fixées aux articles L. 4451-4 et L. 4451-5 du code des transports.

Les prestations supplémentaires ou annexes, les péages et redevances maritimes ainsi que la prime d'assurance responsabilité du transporteur s'ajoutent à ce fret principal.

Les modalités exactes du calcul du prix, le débiteur et l'unité de temps prise en compte pour les règlements sont indiqués au plus tard au moment de la conclusion du contrat.

En contrepartie de la perception du prix tel que défini au présent article, l'entrepreneur de transport n'est tenu qu'à la fourniture du bateau, de son équipage et au transport de la marchandise entre les ports désignés à l'exclusion de toute prestation supplémentaire ou annexe, et à l'intérieur de l'amplitude horaire de navigation fixée par les règlements particuliers de police des voies empruntées et des horaires de travail fixés par le règlement des installations de chargement et de déchargement.

#### 5.3. Prestations supplémentaires ou annexes.

Les prestations supplémentaires ou annexes effectivement fournies par l'entrepreneur de transport sont rémunérées en sus du prix et font l'objet d'une facturation distincte. Entrent notamment dans le cadre de ces prestations :

- les frais de chargement et de déchargement ;
- les frais d'arrimage ;

- les frais de relevé d'échelles lorsque ceux-ci sont effectués par un tiers ;
- l'indemnité de comptage des colis ;
- l'indemnité de bâchage et de débâchage ;
- le coût de la protection particulière des marchandises ;
- les frais d'assurance de la marchandise ;
- les frais de nettoyage des cales et d'élimination des résidus de cargaison à l'issue du transport ;
- les frais de pilotage maritime ;
- l'indemnité pour heures effectuées en dépassement des horaires conformément aux dispositions de l'article 13.

Tous ces prix sont exprimés hors taxes.

## Article 6

### *Modalités de paiement*

La rémunération de l'entrepreneur de transport telle que définie à l'article 5 est exigible par mois.

A moins qu'il n'ait été réglé au moment de l'enlèvement ou de la livraison, ce prix est payable à réception de la facture de l'entrepreneur de transport présentée par mois. Le donneur d'ordre est garant de son acquittement. Tout retard dans le paiement entraîne de plein droit le versement d'intérêts au taux légal, sans préjudice de la réparation éventuelle, dans les conditions du droit commun, de tout autre dommage résultant directement de ce retard.

## Article 7

### *Modification du contrat*

Toute instruction nouvelle du donneur d'ordre par rapport aux dispositions convenues à l'article 3.1 donne lieu à ajustement du contrat.

## Article 8

### *Résiliation du contrat*

La résiliation du contrat avant sa date d'échéance peut intervenir à tout moment à la demande de l'une ou l'autre des parties moyennant le respect d'un préavis de cinq jours par mois du contrat initial, notifié par écrit avec accusé de réception.

Dans ce cas, la partie à l'origine de la résiliation devra verser à l'autre partie une indemnité égale à 50 % de la rémunération prévue par le contrat initial pour la période restant à couvrir.

## Article 9

### *Assurances*

L'entrepreneur de transport, responsable de la cargaison qui lui est confiée, est tenu de faire couvrir sa responsabilité d'entrepreneur de transport par une société d'assurance.

La prime d'assurance correspondante doit obligatoirement figurer dans le décompte des frais supplémentaires.

A défaut de déclaration de valeur des marchandises, l'entrepreneur de transport assure sa responsabilité au niveau des limitations prévues à l'article 17.1.

## Article 10

### *Documents de transport*

Sur la base des indications mentionnées à l'article 3 et fournies par écrit ou par tout autre procédé en permettant la mémorisation, il est établi un document de transport qui matérialise l'accord des parties.

Le document de transport (lettre de voiture et sa copie ou connaissance original non négociable) accompagne la marchandise. Il est remis à l'entrepreneur de transport dès la fin du chargement et porte les dates et heures de début et de fin de l'opération de chargement ainsi que, le cas échéant, les réserves motivées de l'entrepreneur de transport, du donneur d'ordre ou de son représentant au chargement.

L'entrepreneur de transport remet le document au destinataire désigné contre la décharge donnée par ce dernier sur la lettre de voiture (*primatum*) ou sur le connaissance original non négociable. Le document de transport mentionne en outre les jours et heures d'arrivée du bateau à destination, du début et de la fin des opérations de déchargement et éventuellement les réserves motivées au déchargement.

## Article 11

*Conditionnement, emballage  
et étiquetage des marchandises*

Lorsque la nature de la marchandise ou de l'unité de charge employée le nécessite, celle-ci doit être emballée, conditionnée, marquée, contremarquée ou étiquetée de façon qu'elle puisse supporter un transport dans les conditions normales et qu'elle ne constitue pas une cause de danger :

- pour le personnel navigant ou de manutention ;
- pour le bateau ;
- pour les marchandises transportées ;
- pour les tiers.

Les mentions portées sur les étiquettes doivent correspondre à celles du document de transport.

Le donneur d'ordre répond de toutes les conséquences résultant d'une absence, d'une insuffisance ou d'une défectuosité du conditionnement, de l'emballage, du marquage ou de l'étiquetage.

L'absence de réserves portées sur le document de transport par l'entrepreneur de transport se rapportant aux points précédents lors de la prise en charge de la marchandise ne vaut pas renonciation à invoquer ultérieurement l'absence, l'insuffisance ou la défectuosité du conditionnement, de l'emballage, du marquage ou de l'étiquetage.

## Article 12

*Chargement, arrimage, conservation de la marchandise,  
protection contre les intempéries, déchargement*

## 12.1. Chargement, calage, arrimage.

L'exécution des opérations de chargement, calage et arrimage de la marchandise incombe au donneur d'ordre ou à son représentant. L'entrepreneur de transport est tenu de fournir au donneur d'ordre ou à son représentant les indications nécessaires à la bonne exécution du chargement et de surveiller ou de faire surveiller ces opérations.

Si lesdites opérations sont de nature à compromettre la conservation des marchandises, la navigabilité du bateau ou la sécurité en général, l'entrepreneur de transport demande l'interruption des opérations en cours ou la réfection du chargement dans des conditions satisfaisantes ; en cas de refus de prise en charge, celui-ci doit être explicitement motivé.

## 12.2. Conservation de la marchandise.

L'entrepreneur de transport procède, avant le départ, à la reconnaissance extérieure du chargement, relativement à la conservation de la marchandise.

En cas de défectuosité apparente de nature à porter atteinte à cette conservation, il porte des réserves motivées sur le document de transport. Dans l'hypothèse où le donneur d'ordre ou son représentant n'accepte pas ces réserves, l'entrepreneur de transport peut refuser la prise en charge des marchandises.

L'entrepreneur de transport est exonéré de la responsabilité résultant de la perte ou de l'avarie de la marchandise survenant pendant le transport lorsqu'il a émis des réserves motivées, visées par le donneur d'ordre ou son représentant, sur la lettre de voiture ou le connaissement. Le visa ne vaut pas acceptation de la validité des réserves, mais constat de leur existence.

L'absence de réserves sur la lettre de voiture ou le connaissement se rapportant aux points précédents ne vaut pas renonciation de la part de l'entrepreneur de transport à invoquer ultérieurement la défectuosité non apparente du chargement.

En cas de chargement à plusieurs endroits successifs, l'entrepreneur de transport s'assure en liaison avec le donneur d'ordre que tout nouveau chargement ne porte pas atteinte aux marchandises déjà chargées.

## 12.3. Protection contre les intempéries.

Le donneur d'ordre peut exiger une protection particulière des marchandises contre les intempéries autre que la couverture par écoutilles. Ces moyens de protection particuliers sont fournis par l'entrepreneur de transport. Dans ce cas, l'expéditeur et le destinataire doivent mettre en place les moyens nécessaires en personnel et en matériel afin d'aider l'entrepreneur de transport à exécuter les opérations de mise en place et d'enlèvement des moyens particuliers.

Toutefois, l'entrepreneur de transport n'est pas responsable des dommages causés par les intempéries aux marchandises transportées en pontée lorsque ce mode de chargement a été demandé et agréé par le donneur d'ordre.

## 12.4. Déchargement.

Les opérations de déchargement sont effectuées par le destinataire (ou son représentant) et sous sa responsabilité, y compris l'évacuation et l'élimination des résidus de cargaison se trouvant dans les cales ou tombés sur le bateau lors de leur manutention. L'entrepreneur de transport est tenu de surveiller ces opérations.

## Article 13

*Conditions d'accès aux lieux de chargement  
et de déchargement*

L'entrepreneur de transport doit se tenir et tenir le bateau à la disposition de l'expéditeur et du destinataire pendant les heures de travail fixées par le règlement des installations de chargement ou de déchargement. L'entrepreneur de transport a droit à une indemnité pour chaque heure effectuée en dehors des horaires ainsi fixés.

Par ailleurs, il est tenu de se conformer aux règles internes de sécurité et d'exploitation définies par le donneur d'ordre ou son représentant pour les installations de chargement, et par le destinataire désigné pour les installations de déchargement et qui lui ont été communiquées.

## Article 14

*Empêchement au transport*

Si, pour un motif quelconque, l'exécution du ou des transports est ou devient impossible dans les conditions initialement convenues, l'entrepreneur de transport est tenu d'en informer immédiatement le donneur d'ordre.

Si le motif de l'inexécution est imputable à l'entrepreneur de transport, ce dernier est tenu, sauf avis contraire du donneur d'ordre, de fournir le matériel de remplacement ou, s'il ne le peut, de supporter l'écart de prix résultant pour le donneur d'ordre du recours à d'autres moyens d'acheminement des marchandises.

Toutefois, si le motif de l'inexécution est extérieur à l'entreprise de transport, l'entrepreneur de transport est tenu de demander au donneur d'ordre des instructions et, en leur absence, de veiller au mieux à la sauvegarde des marchandises.

## Article 15

*Délais de route*

Le délai de route est fixé par référence au temps conventionnel de parcours déterminé conformément à l'article 2.11 et tenant compte des circonstances particulières.

L'entrepreneur de transport doit avertir au moins un jour ouvrable à l'avance le destinataire, lorsqu'il est connu, ou, à défaut, le donneur d'ordre de la date et de l'heure estimées de son arrivée.

Le non-respect des délais prévus ci-dessus ouvre droit à une indemnisation du donneur d'ordre dans les conditions fixées à l'article 18, sans qu'il soit besoin de mise en demeure.

## Article 16

*Empêchement à la livraison*

La livraison est effectuée à la personne désignée destinataire sur le document de transport ou à son mandataire accrédité.

Chaque déchargement effectué dans le cadre du contrat de transport met fin à la responsabilité encourue par l'entrepreneur de transport à l'égard des marchandises transportées.

Il y a empêchement à la livraison lorsque les marchandises parvenues au lieu de livraison ne peuvent être remises au destinataire désigné ou à son mandataire accrédité en raison de l'absence de ces derniers, ou lorsqu'ils refusent la marchandise.

En cas d'empêchement à la livraison, l'entrepreneur de transport est tenu de demander des instructions au donneur d'ordre, dans un délai ne pouvant excéder vingt-quatre heures, et d'attendre ses instructions.

A partir du moment où il a reçu des instructions régulières du donneur d'ordre, l'entrepreneur de transport est tenu de s'y conformer, à condition toutefois que ces instructions ne compromettent pas l'exploitation normale de l'entreprise de transport ni ne menacent la réalisation d'engagements antérieurs.

## Article 17

*Indemnités pour pertes et avaries*

Déclaration de valeur. – Freinte de route.

17.1. Limitation d'indemnités pour pertes et avaries.

L'entrepreneur de transport est tenu de verser une indemnité pour la réparation de tous les dommages justifiés dont il est légalement tenu responsable, qui résultent de la perte ou de l'avarie de la marchandise.

Cette indemnité ne peut excéder 762 € par tonne de marchandises manquantes, déduction faite de la freinte déclarée au document de transport ou à défaut tolérée dans les limites énoncées à l'article 17.3 ou par tonne de marchandises avariées, sans excéder un montant égal au produit du nombre de tonnes chargées par 152,5 €.

#### 17.2. Déclaration de valeur.

Le donneur d'ordre a la faculté de faire une déclaration de valeur qui a pour conséquence de substituer les valeurs de cette déclaration à celles fixées à l'article 17.1.

Pour produire effet, cette déclaration de valeur doit être signifiée à l'entrepreneur de transport avant le début du chargement et figurer sur la lettre de voiture ou sur le document en tenant lieu.

#### 17.3. Freinte de route.

La freinte de route se mesure par jaugeage, tel que défini à l'article 2.9.

L'entrepreneur de transport est tenu pour responsable de la partie de la freinte de route qui dépasse la tolérance portée au document de transport, ainsi qu'il est prévu à l'article 3.1.

A défaut d'une telle mention, l'entrepreneur de transport est responsable du dépassement des tolérances suivantes :

2,5 % pour les marchandises ayant un taux d'humidité supérieur à 10 % ;

1 % pour les marchandises sèches sujettes à freinte de route.

### Article 18

#### *Indemnisation pour retard à la livraison*

En cas de préjudice prouvé résultant du dépassement du délai de route du fait de l'entrepreneur de transport, celui-ci est tenu de supporter une indemnité déterminée aux conditions du contrat ramenées à la journée et appliquée au nombre de jours de retard.

Le donneur d'ordre a la faculté de faire une déclaration d'intérêt spécial à la livraison, qui a pour conséquence de substituer le montant de cette déclaration au plafond de l'indemnisation fixée à l'alinéa précédent. Pour produire effet, cette déclaration doit être notifiée à l'entrepreneur de transport avant l'acceptation du transport et reportée sur la lettre de voiture.

Sans préjudice de l'indemnité prévue aux alinéas précédents, les pertes ou avaries de marchandises résultant d'un retard sont indemnisées conformément aux dispositions de l'article 17.1.

### Article 19

#### *Respect de la réglementation des conditions de travail et de sécurité*

Conformément aux dispositions des articles L. 1311-3 et L. 1311-4 du code des transports :

- l'entrepreneur de transport ne doit, en aucun cas, conduire les opérations de transport dans des conditions incompatibles avec la réglementation des conditions de travail et de sécurité ;
- la responsabilité du donneur d'ordre, tel que défini à l'article 2.1, du destinataire ou d'un donneur d'ordre de fait est engagée par les manquements à ladite réglementation qui leur sont imputables.

### Article 20

#### *Réglementations particulières*

En cas de transport de marchandises soumis à une réglementation administrative particulière telle que régie, douane, police, sanitaire ou autre, chacune des parties au contrat est tenue de se conformer aux obligations de ladite réglementation qui lui incombent. En particulier, afin d'éviter tout retard ou empêchement dans le transport, le donneur d'ordre est tenu de fournir à l'entrepreneur de transport tous les renseignements et documents nécessaires à la bonne exécution du contrat de transport.

Chacune des parties supporte les conséquences des manquements qui lui sont imputables.

### Article 21

#### *Sous-traitance*

L'entrepreneur de transport peut sous-traiter tout ou partie de l'opération de transport, sauf avis contraire du donneur d'ordre.

L'entrepreneur de transport porte alors à la connaissance de l'entreprise de transport sous-traitante toutes les informations sur les conditions convenues avec le donneur d'ordre et permettant l'exécution effective de ces conditions.

CONTRAT TYPE MENTIONNÉ À L'ARTICLE D. 4451-3,  
DIT « CONTRAT AU TONNAGE »

Article 1<sup>er</sup>

*Objet et domaine d'application  
du contrat au tonnage*

Le présent contrat a pour objet le transport, par un entrepreneur de transport public fluvial, de marchandises, moyennant un prix fixé à la tonne. Il porte sur une durée maximale et un tonnage déterminés.

Le présent contrat est établi conformément aux dispositions des articles L. 1432-12, L. 4451-1 et L. 4451-2 du code des transports.

Il s'applique de plein droit à défaut de convention écrite définissant les rapports entre les parties au contrat sur les matières mentionnées à l'article L. 1432-2.

Article 2

*Définitions*

2.1. Donneur d'ordre.

On entend par donneur d'ordre la partie qui est engagée par le contrat de transport vis-à-vis de l'entrepreneur de transport, qu'elle soit intervenue personnellement ou qu'elle ait été représentée par un mandataire.

2.2. Mandataire.

Le donneur d'ordre peut être représenté par un mandataire. Les instructions données par un mandataire engagent le donneur d'ordre de la même façon que s'il était intervenu directement. De même, le donneur d'ordre peut se prévaloir contre l'entrepreneur de transport des droits attachés aux interventions de son mandataire.

2.3. Unité de charge.

Objet ou ensemble matériel composé de plusieurs objets, quels qu'en soient les dimensions et le volume, constituant une charge unitaire (carton, caisse, palette cerclée ou filmée) lors de la remise à l'entrepreneur de transport par le donneur d'ordre, que le contenu en soit ou non détaillé dans le document de transport.

2.4. Jours non ouvrables.

Les jours non ouvrables sont le dimanche et les jours légalement fériés. En outre, les autres jours de fermeture hebdomadaire de l'établissement où doit s'effectuer la prise en charge ou la livraison de la marchandise sont considérés comme jours non ouvrables si l'entrepreneur de transport en est dûment avisé par le donneur d'ordre avant la conclusion du contrat de transport.

2.5. Mise à quai.

Date et plage horaire (0 heure-12 heures, 12 heures-24 heures) auxquelles l'entrepreneur de transport s'est engagé à mettre son bateau à quai, navire ou autre installation désignée par le donneur d'ordre en vue de l'exécution des opérations de chargement ou déchargement.

2.6. Poste d'attente.

Endroit désigné à l'entrepreneur de transport par le donneur d'ordre ou les autorités portuaires, pour stationner en attendant que le poste de mise à quai soit disponible.

2.7. Escale.

Constitue une escale tout point intermédiaire où le bateau s'arrête pour charger ou décharger une partie de sa cargaison pour un même donneur d'ordre, à condition que la distance entre deux points de chargement ou de déchargement successifs soit supérieure à 500 mètres, ou que le déplacement comporte un franchissement d'ouvrage, ou qu'il y ait un changement de navire.

2.8. Comptage.

Dénombrement contradictoire des colis embarqués et débarqués au moment de l'embarquement et du débarquement.

2.9. Jaugeage.

Relevé contradictoire des échelles du bateau, avant et après chargement et déchargement.

2.10. Freinte de route.

Toute diminution, au cours du temps, de poids ou de volume de la marchandise, inhérente à la nature de celle-ci, constitue une freinte de route.

2.11. Temps conventionnel de parcours.

Le temps conventionnel de parcours est fixé par référence à un tableau tenu à jour par Voies navigables de France après avis du comité du transport par voie navigable. Ce tableau tient compte des vitesses praticables, des caractéristiques des voies empruntées et des réglementations en vigueur.

2.12. Délai de planche.

Délai conventionnel imparti pour les opérations de chargement et de déchargement d'une unité fluviale, une unité fluviale pouvant être composée d'un seul bateau ou de bateaux formant convoi à condition qu'ils soient présentés simultanément au chargement ou au déchargement.

#### 2.13. Surestaries.

Indemnité payée à l'entrepreneur de transport, notamment en cas de dépassement du délai de planche.

#### 2.14. Tonnage.

Le tonnage contractuel global à transporter est assorti d'une fourchette de 10 % en plus ou en moins fixant un tonnage minimum et un tonnage maximum.

#### 2.15. Programmation.

Le tonnage contractuel global à transporter est assorti d'une programmation à laquelle s'applique la fourchette définie à l'article 2.14 et qui répartit *pro rata temporis* la quantité de marchandises à transporter.

#### 2.16. Prise d'effet du contrat.

Le contrat prend effet le jour de l'accord des deux parties.

### Article 3

#### *Données relatives à l'exécution du transport*

3.1. Il incombe au donneur d'ordre de fournir à l'entrepreneur de transport les indications suivantes :

a) Au plus tard au moment de la conclusion du contrat :

- les noms et adresses de l'expéditeur et du destinataire, si du moins le nom de ce dernier est connu ;
- les points ou zones de chargement et de déchargement, y compris les escales éventuelles ;
- les caractéristiques des installations de chargement et de déchargement ;
- la nature de la marchandise, ses caractéristiques de volume et ses dimensions, son caractère dangereux et les précautions à prendre pour son transport ainsi qu'une mention précisant la freinte éventuelle compte tenu des usages en vigueur ;
- le prix du transport fixé à la tonne et le débiteur du fret ;
- toute autre modalité particulière d'exécution du contrat de transport et du ou des transports eux-mêmes.

b) Au plus tard au moment de chaque prise en charge de la marchandise :

- le poids de la marchandise, l'entrepreneur de transport n'en étant toutefois garant que s'il y a eu jaugeage, tel que défini par l'article 2.9 ci-dessus, demandé par le donneur d'ordre et effectué contradictoirement en présence de l'entrepreneur de transport et d'un représentant du donneur d'ordre et/ou du destinataire ;
- le nombre de colis et/ou d'unités de charge, l'entrepreneur de transport n'en étant toutefois garant que s'il y a eu comptage tel que défini au point 2.8 ci-dessus, demandé par le donneur d'ordre et effectué contradictoirement en présence de l'entrepreneur de transport et d'un représentant du donneur d'ordre et/ou du destinataire.

3.2. Le donneur d'ordre doit également informer l'entrepreneur de transport des particularités non apparentes de la marchandise susceptibles d'avoir une incidence sur la bonne exécution du transport.

Il supporte vis-à-vis de l'entrepreneur de transport toutes les conséquences d'une fausse déclaration sur les caractéristiques du chargement ou d'une absence de déclaration ayant eu pour effet, entre autres, de laisser ignorer à l'entrepreneur de transport le caractère dangereux ou frauduleux des marchandises transportées, y compris les dommages occasionnés au bateau.

3.3. Sur la base des indications mentionnées aux alinéas 3.1 et 3.2 et fournies par écrit ou par tout autre procédé en permettant la mémorisation, il est établi un document de transport qui matérialise l'accord des parties.

Le document de transport (lettre de voiture et sa copie ou connaissance original non négociable) accompagne la marchandise. Il est remis à l'entrepreneur de transport dès la fin du chargement et porte les dates et heures de début et de fin de l'opération de chargement ainsi que, le cas échéant, les réserves motivées de l'entrepreneur de transport, du donneur d'ordre ou de son représentant au chargement.

Au moment des opérations de déchargement, l'entrepreneur de transport remet le document au destinataire désigné contre la décharge donnée par ce dernier sur la lettre de voiture (*primatum*) ou sur le connaissance original non négociable. Le document de transport mentionne en outre les jours et heures d'arrivée du bateau à destination, du début et de la fin des opérations de déchargement, les sommes réglées ou à régler à l'entrepreneur de transport et, éventuellement, les réserves motivées au déchargement.

### Article 4

#### *Modification du contrat de transport*

Le donneur d'ordre a le droit de disposer de la marchandise jusqu'au moment où le destinataire fait valoir ses droits. Dans ce cadre, toute nouvelle instruction du donneur d'ordre donne lieu à ajustement du contrat.

## Article 5

*Matériel de transport*

L'entrepreneur de transport s'engage à effectuer les transports à l'aide d'un bateau :

- en bon état de navigabilité et de propreté et conforme aux réglementations en vigueur ; le bateau doit être maintenu dans cet état pendant toute la durée du contrat, le donneur d'ordre pouvant exiger que les documents attestant cette conformité lui soient présentés ;
- adapté aux installations de chargement et de déchargement dans les conditions définies par le donneur d'ordre ;
- dont les cales et installations sont adaptées, ou peuvent être adaptées, aux exigences requises par la nature de la marchandise à transporter.

## Article 6

*Assurances*

L'entrepreneur de transport, responsable de la cargaison qui lui est confiée, est tenu de faire couvrir sa responsabilité d'entrepreneur de transport par une société d'assurance.

La prime d'assurance correspondante doit obligatoirement figurer dans le décompte des frais supplémentaires de la marchandise.

A défaut de déclaration de valeur des marchandises, l'entrepreneur de transport assure sa responsabilité au niveau des limitations prévues à l'article 18.1.

## Article 7

*Conditionnement, emballage  
et étiquetage des marchandises*

Lorsque la nature de la marchandise ou de l'unité de charge employée le nécessite, celle-ci doit être emballée, conditionnée, marquée, contremarquée ou étiquetée de façon qu'elle puisse supporter un transport dans les conditions normales et qu'elle ne constitue pas une cause de danger :

- pour le personnel navigant ou de manutention ;
- pour le bateau ;
- pour les marchandises transportées ;
- pour des tiers.

Les mentions portées sur les étiquettes doivent correspondre à celles du document de transport.

Le donneur d'ordre répond de toutes les conséquences résultant d'une absence, d'une insuffisance ou d'une défectuosité du conditionnement, de l'emballage, du marquage ou de l'étiquetage.

L'absence de réserves portées sur le document de transport par l'entrepreneur de transport se rapportant aux points précédents lors de la prise en charge de la marchandise ne vaut pas renonciation à invoquer ultérieurement l'absence, l'insuffisance ou la défectuosité du conditionnement, de l'emballage, du marquage ou de l'étiquetage.

## Article 8

*Chargement, arrimage, conservation de la marchandise,  
protection contre les intempéries, déchargement*

## 8.1. Chargement, calage, arrimage.

L'exécution des opérations de chargement, calage et arrimage de la marchandise incombe au donneur d'ordre ou à son représentant. L'entrepreneur de transport est tenu de fournir au donneur d'ordre ou à son représentant les indications nécessaires à la bonne exécution du chargement et de surveiller ou de faire surveiller ces opérations.

Si lesdites opérations sont de nature à compromettre la conservation des marchandises, la navigabilité du bateau ou la sécurité en général, l'entrepreneur de transport demande l'interruption des opérations en cours ou la réfection du chargement dans des conditions satisfaisantes ; en cas de refus de prise en charge, celui-ci doit être explicitement motivé.

## 8.2. Conservation de la marchandise.

L'entrepreneur de transport procède, avant le départ, à la reconnaissance extérieure du chargement, relativement à la conservation de la marchandise.

En cas de défectuosité apparente de nature à porter atteinte à cette conservation, il porte des réserves motivées sur le document de transport. Dans l'hypothèse où le donneur d'ordre ou son représentant n'accepte pas ces réserves, l'entrepreneur de transport peut refuser la prise en charge des marchandises.

L'entrepreneur de transport est exonéré de la responsabilité résultant de la perte ou de l'avarie de la marchandise survenant pendant le transport lorsqu'il a émis des réserves motivées, visées par le donneur d'ordre ou son représentant, sur la lettre de voiture ou le connaissement. Le visa ne vaut pas acceptation de la validité des réserves, mais constat de leur existence.

L'absence de réserves sur la lettre de voiture ou le connaissement se rapportant aux points précédents ne vaut pas renonciation de la part de l'entrepreneur de transport à invoquer ultérieurement la défectuosité non apparente du chargement.

En cas de chargement à plusieurs endroits successifs, l'entrepreneur de transport s'assure, en liaison avec le donneur d'ordre, que tout nouveau chargement ne porte pas atteinte aux marchandises déjà chargées.

#### 8.3. Protection contre les intempéries.

Le donneur d'ordre peut exiger une protection particulière des marchandises contre les intempéries autres que la couverture en écouteille. Ces moyens de protection particuliers sont fournis par l'entrepreneur de transport. Dans ce cas, l'expéditeur et le destinataire doivent mettre en place les moyens nécessaires en personnel et en matériel afin d'aider l'entrepreneur de transport à exécuter les opérations de mise en place et d'enlèvement des moyens particuliers.

Toutefois, l'entrepreneur de transport n'est pas responsable des dommages causés par les intempéries aux marchandises transportées en pontée lorsque ce mode de chargement a été demandé et agréé par le donneur d'ordre.

#### 8.4. Déchargement.

Les opérations de déchargement sont effectuées par le destinataire (ou son représentant) et sous sa responsabilité, y compris l'évacuation et l'élimination des résidus de cargaison se trouvant dans les cales ou tombés sur le bateau lors de leur manutention. L'entrepreneur de transport est tenu de surveiller ces opérations.

### Article 9

#### *Conditions d'accès aux lieux de chargement et de déchargement*

L'entrepreneur de transport doit se tenir, et tenir le bateau, à la disposition de l'expéditeur et du destinataire pendant les heures de travail fixées par le règlement des installations de chargement ou de déchargement. L'entrepreneur de transport a droit à une indemnité pour chaque heure effectuée en dehors des horaires ainsi fixés.

Par ailleurs, l'entrepreneur de transport est tenu de se conformer aux règles internes de sécurité et d'exploitation définies par le donneur d'ordre ou son représentant pour les installations de chargement et par le destinataire désigné pour les installations de déchargement et qui lui ont été communiquées.

### Article 10

#### *Délai de chargement et de déchargement des bateaux*

#### 10.1. Délai de planche.

Les délais accordés pour le chargement, d'une part, et pour le déchargement, d'autre part, appelés délais de planche, sont fixés à :

- 2 jours ouvrables pour les chargements ou déchargements de moins de 500 tonnes ;
- 3 jours ouvrables pour les chargements ou déchargements de 500 à 1 100 tonnes ;
- 3,5 jours ouvrables pour les chargements ou déchargements de plus de 1 100 tonnes.

Sous réserve des dispositions prévues à l'article 5, ils prennent effet à :

12 heures, le jour de la mise à quai si celle-ci est antérieure à 12 heures ;

Le lendemain à 0 heure, si la mise à quai a lieu entre 12 heures et 24 heures.

Toutefois, en cas de dépassement des délais de route fixés à l'article 13, le point de départ du délai de planche accordé pour le déchargement est reporté de vingt-quatre heures.

Lorsqu'en raison d'escales les opérations de chargement ou de déchargement s'effectuent dans différents ports, les dispositions ci-dessus s'appliquent à chaque escale ; dans cette hypothèse toutefois, le délai à chaque escale est compté à partir de la première heure qui suit celle de l'arrivée du bateau.

#### 10.2. Surestaries.

En cas de dépassement des délais de planche, il est payé à l'entrepreneur de transport des surestaries calculées par demi-journée comptée selon les cas à partir de 0 heure ou au-delà de 12 heures. Le montant journalier des surestaries pour les différentes catégories de matériel est déterminé par Voies navigables de France après avis du comité du transport par voie navigable. Aux surestaries s'ajoutent les droits de stationnement acquittés par l'entrepreneur de transport pendant la période de surestaries.

## Article 11

*Défaillance du donneur d'ordre*

## 11.1. Défaut de respect de la programmation.

Dans le cas où la programmation ne serait pas respectée par le donneur d'ordre, celui-ci serait tenu de verser une indemnité égale à la moitié du fret correspondant aux tonnages non exécutés.

La somme des indemnités définies ci-dessus ne peut excéder l'indemnité définie à l'article 11.2.

## 11.2. Défaut d'exécution des tonnages.

Au cas où les tonnages minima ne seraient pas atteints au cours de la durée du contrat pour des raisons mettant en jeu la responsabilité du donneur d'ordre, celui-ci serait tenu de verser à l'entrepreneur de transport une indemnité égale à la moitié du fret correspondant aux tonnages non exécutés.

Cette indemnité ne se cumule pas avec celle versée pour défaut de programmation.

## Article 12

*Défaillance de l'entrepreneur de transport*

En cas de panne ou d'avarie survenant au matériel de transport, il appartient à l'entrepreneur de transport contractant de fournir le matériel de remplacement ou de supporter l'écart de prix résultant, pour le donneur d'ordre ou le destinataire, du recours à d'autres moyens d'acheminement des marchandises.

En cas d'inobservation des dates de mise à quai convenues dans le cadre du respect de la programmation et hors les cas de force majeure, l'entrepreneur de transport paie au donneur d'ordre, à titre de clause pénale, une indemnité égale, par demi-journée de retard, au quart du taux journalier de surestaries sans que cette indemnité puisse être supérieure à 20 % du prix de fret initial.

En outre, à l'expiration d'un délai égal au double du délai de planche applicable dans l'hypothèse où l'entrepreneur de transport a averti de son retard ou égal au délai de planche dans le cas contraire, le donneur d'ordre a le droit de résilier le contrat par notification écrite à l'entrepreneur de transport après une seule mise en demeure.

Dans les cas où les tonnages confiés ne seraient pas intégralement exécutés, l'entrepreneur de transport serait tenu de verser au donneur d'ordre une indemnité égale à la moitié du fret correspondant aux tonnages non exécutés, sauf si cette défaillance est consécutive au non-respect de la programmation du fait du donneur d'ordre.

## Article 13

*Délais de route*

Le délai de route est fixé par référence au temps conventionnel de parcours déterminé conformément à l'article 2.11 et tenant compte des circonstances particulières.

Il commence à 12 heures ou à 0 heure le lendemain selon que le document de transport est remis à l'entrepreneur de transport avant ou après 12 heures. Il prend fin à l'issue du temps conventionnel de parcours, modifié, le cas échéant, par la prise en compte de circonstances particulières.

L'entrepreneur de transport doit avertir au moins un jour ouvrable à l'avance le destinataire, lorsqu'il est connu, ou, à défaut, le donneur d'ordre de la date et de l'heure estimées de son arrivée.

Le non-respect des délais prévus ci-dessus ouvre droit à une indemnisation du donneur d'ordre dans les conditions fixées à l'article 19, sans qu'il soit besoin de mise en demeure.

## Article 14

*Empêchement au transport*

Si, pour un motif quelconque, y compris le cas de force majeure, l'exécution d'un transport est ou devient impossible dans les conditions initialement convenues, l'entrepreneur de transport est tenu, dans un délai ne pouvant dépasser quarante-huit heures, de demander des instructions au donneur d'ordre, à moins que l'empêchement au transport ne mette manifestement et gravement en danger la marchandise.

S'il n'a pu obtenir, avant 12 heures le premier jour ouvrable qui suit sa demande, les instructions du donneur d'ordre, l'entrepreneur de transport doit prendre le moment venu les mesures appropriées pour sauvegarder au mieux l'intérêt du donneur d'ordre en ce qui concerne la conservation de la marchandise et sa livraison dans les délais prescrits ou, à défaut, dans le délai le plus court possible par référence au temps conventionnel de parcours.

## Article 15

*Empêchement à la livraison*

La livraison est effectuée à la personne désignée comme destinataire sur le document de transport ou à son mandataire accrédité.

Chaque déchargement effectué dans le cadre du contrat de transport met fin à la responsabilité encourue par l'entrepreneur de transport à l'égard des marchandises transportées.

Il y a empêchement à la livraison lorsque les marchandises parvenues au lieu de livraison ne peuvent être remises au destinataire désigné ou à son mandataire accrédité en raison de l'absence de ces derniers, ou lorsqu'ils refusent la marchandise.

Est également considéré comme empêchement à la livraison toute non-prise en charge des marchandises par le destinataire avant l'écoulement d'un délai égal à la moitié du délai de planche applicable.

En cas d'empêchement à la livraison, l'entrepreneur de transport est tenu de demander des instructions au donneur d'ordre, dans un délai ne pouvant excéder vingt-quatre heures.

L'entrepreneur de transport est tenu d'attendre les instructions du donneur d'ordre jusqu'à 12 heures le premier jour ouvrable qui suit sa demande.

A partir du moment où il a reçu des instructions régulières du donneur d'ordre dans ce délai, l'entrepreneur de transport est tenu de s'y conformer, à condition toutefois que ces instructions ne compromettent pas l'exploitation normale de l'entreprise de transport ni ne menacent la réalisation d'engagements antérieurs. Toute nouvelle instruction donne lieu à une renégociation équitable du prix du fret.

Lorsque le donneur d'ordre désigne un nouveau destinataire, le destinataire initial ne peut plus revendiquer la marchandise.

Lorsque l'entrepreneur de transport n'a pas reçu les instructions du donneur d'ordre avant 12 heures le premier jour ouvrable qui suit sa demande, il a le droit de faire procéder d'office au déchargement de la marchandise en veillant à sa conservation, tous les frais engagés étant, en sus du montant du fret et des surestaries, à la charge du donneur d'ordre.

## Article 16

### *Rémunération de l'entrepreneur de transport*

#### 16.1. Nature du prix de transport.

Les prix sont fixes pour la durée du contrat.

#### 16.2. Prix du transport.

Sont pris en considération pour le calcul du prix du transport proprement dit le poids, le volume, la nature de la marchandise, la distance sur laquelle elle est déplacée, le type de bateau utilisé et, éventuellement, les caractéristiques des voies empruntées. Les péages et taxes portuaires s'ajoutent à ce fret principal.

Le prix du transport initialement convenu est révisé en cas de variations significatives des charges de l'entreprise de transport, qui tiennent à des conditions extérieures à cette dernière, tel notamment le prix des carburants, et dont la partie demanderesse justifie par tous moyens. Cette révision est de droit pour couvrir la variation des charges de carburant liée à la variation du prix du carburant dans les conditions et selon les modalités fixées aux articles L. 4451-4 et L. 4451-5 du code des transports.

Tout changement d'itinéraire demandé par le donneur d'ordre ou imposé par les circonstances auxquelles l'entrepreneur de transport est étranger donne lieu à un réajustement équitable du prix conforme aux dispositions de l'article 4.

En contrepartie de la perception du prix du transport tel que défini au présent article, l'entrepreneur de transport n'est tenu qu'à la fourniture du bateau et au transport de la marchandise entre les ports désignés, à l'exclusion de toute prestation supplémentaire ou annexe, et à l'intérieur de l'amplitude horaire de navigation fixée par les règlements particuliers de police des voies empruntées et des horaires de travail fixés par le règlement des installations de chargement et de déchargement.

#### 16.3. Prestations supplémentaires ou annexes.

Les prestations supplémentaires ou annexes effectivement fournies par l'entrepreneur de transport sont rémunérées en sus du transport et font l'objet d'une facturation distincte. Entrent notamment dans le cadre de ces prestations :

- les frais de chargement et de déchargement ;
- les frais d'arrimage ;
- les frais de relevé d'échelles lorsque ceux-ci sont effectués par un tiers ;
- l'indemnité de comptage des colis ;
- l'indemnité de bâchage et de débâchage ;
- le coût de la protection particulière des marchandises ;
- les frais d'assurance de la marchandise ;
- l'indemnité d'escale ;
- les frais de nettoyage des cales et d'élimination des résidus de cargaison à l'issue du transport ;
- les frais de pilotage maritime ;
- l'indemnité pour heures effectuées en dépassement des horaires conformément aux dispositions de l'article 9.

Tous ces prix sont exprimés hors taxe.

## Article 17

*Modalités de paiement*

La rémunération de l'entrepreneur de transport telle que définie à l'article 16 est exigible à l'enlèvement (port payé) ou à la livraison (port dû) sur présentation de la facture ou d'un document en tenant lieu.

A moins qu'il n'ait été réglé au moment de l'enlèvement ou de la livraison, ce prix est payable à réception de la facture de l'entrepreneur de transport présentée mensuellement. Le donneur d'ordre est garant de son acquittement. Tout retard dans le paiement entraîne de plein droit le versement d'intérêts au taux légal, sans préjudice de la réparation éventuelle, dans les conditions du droit commun, de tout autre dommage résultant directement de ce retard.

## Article 18

*Indemnités pour pertes et avaries*

Déclaration de valeur. – Freinte de route.

18.1. Limitation d'indemnités pour pertes et avaries.

L'entrepreneur de transport est tenu de verser une indemnité pour la réparation de tous les dommages justifiés dont il est légalement tenu responsable résultant de la perte ou de l'avarie de la marchandise.

Cette indemnité ne peut excéder 762 € par tonne de marchandises manquantes, déduction faite de la freinte déclarée au document de transport ou à défaut tolérée dans les limites énoncées à l'article 18.3, ou par tonne de marchandises avariées, sans excéder un montant égal au produit du nombre de tonnes chargées par 152,5 €.

18.2. Déclaration de valeur.

Le donneur d'ordre a la faculté de faire une déclaration de valeur qui a pour conséquence de substituer les valeurs de cette déclaration à celles fixées à l'article 18.1.

Pour produire effet, cette déclaration de valeur doit être signifiée à l'entrepreneur de transport avant le début du chargement et figurer sur la lettre de voiture ou sur le document en tenant lieu.

18.3. Freinte de route.

La freinte de route se mesure par jaugeage, tel que défini à l'article 2.9.

L'entrepreneur de transport est tenu pour responsable de la partie de la freinte de route qui dépasse la tolérance portée au document de transport, ainsi qu'il est prévu à l'article 3.1.

A défaut d'une telle mention, l'entrepreneur de transport est responsable du dépassement des tolérances suivantes :

2,5 % pour les marchandises ayant un taux d'humidité supérieur à 10 % ;

1 % pour les marchandises sèches sujettes à freinte de route.

## Article 19

*Indemnisation pour retard à la livraison*

En cas de préjudice prouvé résultant du dépassement du délai de route du fait de l'entrepreneur de transport, celui-ci est tenu de verser une indemnité qui ne peut excéder la moitié du prix du transport.

Le donneur d'ordre a la faculté de faire une déclaration d'intérêt spécial à la livraison, qui a pour conséquence de substituer le montant de cette déclaration au plafond de l'indemnisation fixée à l'alinéa précédent. Pour produire effet, cette déclaration doit être notifiée à l'entrepreneur de transport avant l'acceptation du transport et reportée sur la lettre de voiture.

Sans préjudice de l'indemnité prévue aux alinéas précédents, les pertes ou avaries de marchandises résultant d'un retard sont indemnisées conformément aux dispositions de l'article 18.1.

## Article 20

*Respect de la réglementation  
des conditions de travail et de sécurité*

Conformément aux dispositions des articles L. 1311-3 et L. 1311-4 du code des transports :

- l'entrepreneur de transport ne doit, en aucun cas, conduire les opérations de transport dans des conditions incompatibles avec la réglementation des conditions de travail et de sécurité ;
- la responsabilité du donneur d'ordre, tel que défini à l'article 2.1, du destinataire ou d'un donneur d'ordre de fait est engagée par les manquements à ladite réglementation qui leur sont imputables.

## Article 21

*Réglementations particulières*

En cas de transport de marchandises soumis à une réglementation administrative particulière telle que régie, douane, police, réglementation sanitaire ou autre, chacune des parties au contrat est tenue de se conformer aux

obligations de ladite réglementation qui lui incombent. En particulier, afin d'éviter tout retard ou empêchement dans le transport, le donneur d'ordre est tenu de fournir à l'entrepreneur de transport tous les renseignements et documents nécessaires à la bonne exécution du contrat de transport.

Chacune des parties supporte les conséquences des manquements qui lui sont imputables.

## Article 22

### *Sous-traitance*

L'entrepreneur de transport peut sous-traiter tout ou partie de l'opération de transport, à condition qu'il en informe préalablement le donneur d'ordre.

L'entrepreneur de transport porte alors à la connaissance de l'entreprise de transport sous-traitante toutes les informations sur les conditions convenues avec le donneur d'ordre et permettant l'exécution effective de ces conditions.

## CONTRAT TYPE MENTIONNÉ À L'ARTICLE D. 4451-4, DIT « CONTRAT DE VOYAGES SIMPLE OU MULTIPLE »

## Article 1<sup>er</sup>

### *Objet et domaine d'application du contrat de voyage*

Le présent contrat a pour objet le transport, par un transporteur public fluvial, de marchandises générales ou spécialisées, en vrac ou conditionnées, ne relevant pas d'un contrat type spécifique, moyennant un prix assurant une juste rémunération du service rendu. Il porte sur un voyage déterminé (contrat de voyage simple) ou sur une série de voyages successifs par un même bateau (contrat de voyages multiples).

Le présent contrat est établi conformément aux dispositions des articles L. 1432-12, L. 4451-1 et L. 4451-2 du code des transports. Il s'applique de plein droit, à défaut de convention écrite définissant les rapports entre les parties au contrat sur les matières mentionnées à l'article L. 1432-2 du même code.

Lorsqu'une convention écrite est, conformément à l'article L. 1432-3 du code des transports, conclue entre un donneur d'ordre et un transporteur public fluvial et porte sur plusieurs expéditions, chacune d'elles est présumée soumise aux conditions de ladite convention.

## Article 2

### *Définitions*

#### 2.1. Donneur d'ordre.

On entend par donneur d'ordre la partie qui est engagée par le contrat de transport, qu'elle soit intervenue personnellement ou qu'elle ait été représentée par un mandataire qualifié.

#### 2.2. Mandataire.

Le mandataire est le courtier de fret fluvial qui représente le donneur d'ordre. Les instructions données par un mandataire engagent le donneur d'ordre de la même façon que s'il était intervenu directement. De même, le donneur d'ordre peut se prévaloir contre le transporteur des droits attachés aux interventions de son mandataire.

#### 2.3. Unité de charge.

Objet ou ensemble matériel composé de plusieurs objets, quels qu'en soient les dimensions et le volume, constituant une charge unitaire (carton, caisse, palette cerclée ou filmée) lors de la remise au transporteur par le donneur d'ordre, que le contenu en soit ou non détaillé dans le document de transport.

#### 2.4. Jours non ouvrables.

Les jours non ouvrables sont le dimanche et les jours légalement fériés. En outre, les autres jours de fermeture hebdomadaire de l'établissement où doit s'effectuer la prise en charge ou la livraison de la marchandise sont considérés comme jours non ouvrables si le transporteur en est dûment avisé par le donneur d'ordre avant la conclusion du contrat de transport.

#### 2.5. Mise à quai.

Date et plage horaire (0 heure-12 heures, 12 heures – 24 heures) auxquelles le transporteur s'est engagé à mettre son bateau à quai, navire ou autre installation désignée par le donneur d'ordre en vue de l'exécution des opérations de chargement ou déchargement.

#### 2.6. Poste d'attente.

Endroit désigné au transporteur par le donneur d'ordre ou les autorités portuaires pour stationner en attendant que le poste de mise à quai soit disponible.

#### 2.7. Escale.

Constitue une escale tout point intermédiaire où le bateau s'arrête pour charger ou décharger une partie de sa cargaison pour un même donneur d'ordre, à condition que la distance entre deux points de chargement ou de déchargement successifs soit supérieure à 500 mètres, ou que le déplacement comporte un franchissement d'ouvrage, ou qu'il y ait un changement de navire.

### 2.8. Comptage.

Dénombrement contradictoire des colis embarqués et débarqués au moment de l'embarquement et du débarquement.

### 2.9. Jaugeage.

Relevé contradictoire des échelles du bateau, avant et après chargement et déchargement.

### 2.10. Freinte de route.

Toute diminution, au cours du temps, de poids ou de volume, inhérente à la nature de la marchandise, constitue une freinte de route.

### 2.11. Temps conventionnel de parcours.

Le temps conventionnel de parcours est fixé par référence à un tableau tenu à jour par Voies navigables de France après avis du comité du transport par voie navigable. Ce tableau tient compte des vitesses praticables, des caractéristiques des voies empruntées et des réglementations en vigueur.

### 2.12. Délai de planche.

Délai conventionnel imparti pour les opérations de chargement et de déchargement d'une unité fluviale, une unité fluviale pouvant être composée d'un seul bateau ou de bateaux formant convoi à condition qu'ils soient présentés simultanément au chargement.

### 2.13. Surestaries.

Indemnité payée au transporteur, notamment en cas de dépassement du délai de planche.

## Article 3

### *Documents de transport (lettre de voiture ou connaissance)*

Il incombe au donneur d'ordre de fournir au transporteur les indications suivantes :

#### 3.1. Au plus tard au moment de la conclusion du contrat :

- les noms et adresses de l'expéditeur et du destinataire si, du moins, le nom de ce dernier est connu ;
- les points ou zones de chargement et de déchargement, y compris les escales éventuelles ;
- les caractéristiques des installations de chargement et de déchargement ;
- la date de mise à quai ;
- la date d'arrivée à destination compte tenu des délais de planche au chargement et du temps conventionnel de parcours ;
- la nature de la marchandise, son poids, éventuellement son volume et/ou ses dimensions, son caractère dangereux et les précautions à prendre pour effectuer son transport, ainsi qu'une mention précisant la freinte éventuelle compte tenu des usages en vigueur ;
- le prix du transport et le débiteur du fret ;
- s'il y a lieu, les autres modalités relatives à l'exécution du contrat de transport et du transport lui-même (déclaration de valeur, déclaration d'intérêt à la livraison, etc.).

#### 3.2. Au plus tard au moment de la prise en charge de la marchandise :

- le poids de la marchandise, le transporteur n'en étant toutefois garant que s'il y a eu jaugeage, tel que défini par l'article 2.9 ci-dessus, demandé par le donneur d'ordre et effectué contradictoirement en présence du transporteur et d'un représentant du donneur d'ordre et/ou du destinataire ;
- le nombre de colis et/ou d'unités de charge, le transporteur n'en étant toutefois garant que s'il y eu comptage tel que défini au point 2.8 ci-dessus, demandé par le donneur d'ordre et effectué contradictoirement en présence du transporteur et d'un représentant du donneur d'ordre et/ou du destinataire.

Le donneur d'ordre doit également informer le transporteur des particularités non apparentes de la marchandise susceptibles d'avoir une incidence sur la bonne exécution du transport.

Il supporte vis-à-vis du transporteur toutes les conséquences d'une fausse déclaration sur les caractéristiques du chargement ou d'une absence de déclaration ayant eu pour effet, entre autres, de laisser ignorer au transporteur le caractère dangereux ou frauduleux des marchandises transportées, y compris les dommages occasionnés au bateau.

Un document de transport matérialisant l'accord des parties est établi sur la base de ces indications fournies par écrit ou par tout autre procédé permettant leur mémorisation.

Le document de transport (lettre de voiture et sa copie ou connaissance original non négociable) accompagne la marchandise. Il est remis au transporteur dès la fin du chargement et porte les dates et heures de début et de fin de l'opération de chargement ainsi que, le cas échéant, les réserves motivées du transporteur, du donneur d'ordre ou de son représentant au chargement.

Le transporteur remet le document au destinataire désigné contre la décharge donnée par ce dernier sur la lettre de voiture timbrée (*primatum*) ou sur le connaissance original non négociable. Le document de transport mentionne en outre les jours et heures d'arrivée du bateau à destination, du début et de la fin des opérations de déchargement, les sommes réglées ou à régler au transporteur et, éventuellement, les réserves motivées au déchargement.

## Article 4

*Modification du contrat de transport*

Le donneur d'ordre a le droit de disposer de la marchandise jusqu'au moment où le destinataire fait valoir ses droits. Toute nouvelle instruction du donneur d'ordre ayant pour objet la modification des conditions initiales d'exécution du transport et, notamment, la substitution d'un destinataire nouveau au destinataire initial est donnée ou confirmée immédiatement par écrit ou par tout autre procédé en permettant la mémorisation.

Lorsque le donneur d'ordre demande au transporteur de raccourcir la distance de transport, le prix de fret initialement prévu au contrat reste acquis au transporteur.

Lorsque le donneur d'ordre demande au transporteur de rallonger la distance de transport, cette prestation supplémentaire donne lieu à une renégociation équitable du prix de fret.

Si, du fait des instructions du donneur d'ordre, le bateau est arrêté en cours de route ou à un point de destination provisoire pour des raisons autres que des prescriptions administratives ou des difficultés de navigation, la durée de l'arrêt donne lieu au paiement de surestaries à la charge du donneur d'ordre. Tout préjudice subi par le transporteur du fait de cet arrêt est pris en charge par le donneur d'ordre.

Dans tous les cas, de nouvelles instructions du donneur d'ordre ne doivent pas compromettre l'exploitation normale de l'entreprise de transport ni empêcher ou porter atteinte à la réalisation d'engagements pris avant la modification du transport.

## Article 5

*Matériel de transport*

Le transporteur s'engage à effectuer le transport à l'aide d'un bateau :

- en bon état de navigabilité et de propreté ;
- adapté aux installations de chargement ou de déchargement dans les conditions définies par le donneur d'ordre ;
- dont les cales et installations sont adaptées, ou peuvent être adaptées, aux exigences requises par la nature de la marchandise à transporter.

## Article 6

*Conditionnement, emballage  
et étiquetage des marchandises*

Lorsque la nature de la marchandise ou de l'unité de charge employée le nécessite, celle-ci doit être emballée, conditionnée, marquée, contremarquée ou étiquetée de façon qu'elle puisse supporter un transport dans les conditions normales et qu'elle ne constitue pas une cause de danger :

- pour le personnel navigant ou de manutention ;
- pour le bateau ;
- pour les marchandises transportées ;
- pour des tiers.

Les mentions portées sur les étiquettes doivent correspondre à celles du document de transport.

Le donneur d'ordre répond de toutes les conséquences résultant d'une absence, d'une insuffisance ou d'une défectuosité du conditionnement, de l'emballage, du marquage ou de l'étiquetage.

L'absence de réserves portées sur la lettre de voiture ou le connaissement par le transporteur se rapportant aux points précédents lors de la prise en charge de la marchandise ne vaut pas renonciation à invoquer ultérieurement l'absence, l'insuffisance ou la défectuosité du conditionnement, de l'emballage, du marquage ou de l'étiquetage.

## Article 7

*Chargement, arrimage,  
protection contre les intempéries, déchargement*

## 7.1. Chargement, calage, arrimage.

L'exécution des opérations de chargement, calage et arrimage de la marchandise incombe au donneur d'ordre ou à son représentant. Le transporteur est tenu de fournir au donneur d'ordre ou à son représentant les indications nécessaires à la bonne exécution du chargement et de surveiller ces opérations.

Si lesdites opérations sont de nature à compromettre la conservation des marchandises, la navigabilité du bateau ou la sécurité en général, le transporteur demande l'interruption des opérations en cours ou la réfection du chargement dans des conditions satisfaisantes ; en cas de refus de prise en charge, celui-ci doit être explicitement motivé.

### 7.2. Conservation de la marchandise.

Le transporteur procède, avant le départ, à la reconnaissance extérieure du chargement, relativement à la conservation de la marchandise.

En cas de défectuosité apparente de nature à porter atteinte à cette conservation, il porte des réserves motivées sur le document de transport. Dans l'hypothèse où le donneur d'ordre ou son représentant n'accepte pas ces réserves, le transporteur peut refuser la prise en charge des marchandises.

Le transporteur est exonéré de la responsabilité résultant de la perte ou de l'avarie de la marchandise survenant pendant le transport lorsqu'il a émis des réserves motivées, visées par le donneur d'ordre ou son représentant, sur la lettre de voiture ou le connaissement.

L'absence de réserves sur la lettre de voiture ou le connaissement se rapportant aux points précédents ne vaut pas renonciation de la part du transporteur à invoquer ultérieurement la défectuosité non apparente du chargement.

En cas de chargement à plusieurs endroits successifs, le transporteur s'assure, en liaison avec le donneur d'ordre, que tout nouveau chargement ne porte pas atteinte aux marchandises déjà chargées.

### 7.3. Protection contre les intempéries.

Le donneur d'ordre peut exiger une protection particulière des marchandises contre les intempéries autre que la couverture en écoute. Ces moyens de protection particuliers sont fournis par le transporteur. Dans ce cas, l'expéditeur et le destinataire doivent mettre en place les moyens nécessaires en personnel et en matériel afin d'aider le transporteur à exécuter les opérations de mise en place et d'enlèvement des moyens particuliers.

Toutefois, le transporteur n'est pas responsable des dommages causés par les intempéries aux marchandises transportées en pontée lorsque ce mode de chargement a été demandé et agréé par le donneur d'ordre.

### 7.4. Déchargement.

Les opérations de déchargement sont effectuées par le destinataire (ou son représentant) et sous sa responsabilité, y compris l'évacuation et l'élimination des résidus de cargaison se trouvant dans les cales ou tombées sur le bateau lors de leur manutention. Le transporteur est tenu de surveiller ces opérations.

## Article 8

### *Horaire de mise à disposition des bateaux dans les lieux de chargement et de déchargement*

Le transporteur doit se tenir, et tenir le bateau, à la disposition de l'expéditeur et du destinataire pendant les heures de travail fixées par le règlement portuaire. Le transporteur a droit à une indemnité pour chaque heure effectuée en dehors des heures ainsi fixées.

## Article 9

### *Délai de chargement et de déchargement des bateaux*

#### 9.1. Délai de planche.

Les délais accordés pour le chargement, d'une part, et pour le déchargement, d'autre part, appelés délais de planche, sont fixés à :

2 jours ouvrables pour les chargements ou déchargements de moins de 500 tonnes ;

3 jours ouvrables pour les chargements ou déchargements de 500 à 1 100 tonnes ;

3,5 jours ouvrables pour les chargements ou déchargements de plus de 1 100 tonnes.

Ils prennent effet à :

12 heures le jour de la mise à quai si celle-ci est antérieure à 12 heures ;

Le lendemain à 0 heure si la mise à quai a lieu entre 12 heures et 24 heures.

Toutefois, en cas de dépassement des délais de route fixés à l'article 12, le point de départ du délai de planche accordé pour le déchargement est reporté de vingt-quatre heures.

Lorsque, en raison d'escales, les opérations de chargement ou de déchargement s'effectuent dans différents ports, les dispositions ci-dessus s'appliquent à chaque escale ; dans cette hypothèse toutefois, le délai à chaque escale est compté à partir de la première heure qui suit celle de l'arrivée du bateau.

#### 9.2. Surestaries.

En cas de dépassement des délais de planche, il est payé au transporteur des surestaries calculées par demi-journée comptée selon les cas à partir de 0 heure ou au-delà de 12 heures. Le montant journalier des surestaries pour les différentes catégories de matériel est déterminé par Voies navigables de France après avis du comité du transport par voie navigable. Aux surestaries s'ajoutent les droits de stationnement acquittés par le transporteur pendant la période de surestaries.

## Article 10

### *Défaillance du donneur d'ordre au chargement*

#### 10.1. Désaffrètement.

Le donneur d'ordre a le droit de résilier le contrat à tout moment avant la date fixée pour le chargement de l'unité fluviale. Dans ce cas, le donneur d'ordre devra verser au transporteur une indemnité égale au nombre de jours calendaires écoulés entre les dates incluses de signature du contrat et de notification de sa résiliation, multiplié par le montant journalier des surestaries.

10.2. Défaillance du donneur d'ordre à la remise de la marchandise.

Si, hors les cas de force majeure, le chargement n'est pas commencé à l'expiration du délai de planche, le transporteur a le droit d'exiger la résiliation du contrat de transport à condition de le notifier par écrit au donneur d'ordre. Dans ce cas, le donneur d'ordre devra verser au transporteur une indemnité égale au nombre de jours calendaires écoulés entre les dates incluses de signature et de résiliation du contrat, multiplié par le montant journalier des surestaries.

## Article 11

### *Défaillance du transporteur au chargement*

En cas d'inobservation de la date de mise à quai telle que prévue à l'article 2.5, et hors les cas de force majeure, le transporteur paie au donneur d'ordre, à titre de clause pénale, une indemnité égale, par demi-journée de retard, au quart du taux journalier de surestaries, sans que cette indemnité puisse être supérieure à 20 % du prix de fret initial.

En outre, à l'expiration d'un délai égal au double du délai de planche applicable dans l'hypothèse où le transporteur a averti de son retard, ou égal au délai de planche dans le cas contraire, le donneur d'ordre a le droit de résilier le contrat par notification écrite au transporteur.

## Article 12

### *Délais de route*

Le délai de route est fixé par référence au temps conventionnel de parcours déterminé conformément à l'article 2.11 et tenant compte des circonstances particulières.

Il commence à 12 heures ou à 0 heure le lendemain selon que le document de transport est remis au transporteur avant ou après 12 heures. Il prend fin à l'issue du temps conventionnel de parcours, modifié le cas échéant par la prise en compte de circonstances particulières.

Le transporteur doit avertir au moins un jour ouvrable à l'avance le destinataire, lorsqu'il est connu, ou, à défaut, le donneur d'ordre de la date et de l'heure estimées de son arrivée.

Le non-respect des délais prévus ci-dessus ouvre droit à une indemnisation du donneur d'ordre dans les conditions fixées à l'article 18, sans qu'il soit besoin de mise en demeure.

## Article 13

### *Empêchement au transport*

Si, pour un motif quelconque, y compris le cas de force majeure, l'exécution du transport est ou devient impossible dans les conditions initialement convenues, le transporteur est tenu, dans un délai ne pouvant dépasser quarante-huit heures, de demander des instructions au donneur d'ordre, à moins que l'empêchement au transport ne mette manifestement et gravement en danger la marchandise.

S'il n'a pu obtenir, avant 12 heures le premier jour ouvrable qui suit sa demande, les instructions du donneur d'ordre, le transporteur doit prendre le moment venu les mesures qui lui paraissent appropriées à sauvegarder au mieux l'intérêt du donneur d'ordre en ce qui concerne la conservation de la marchandise et sa livraison dans les délais prescrits ou, à défaut, dans le délai le plus court possible par référence au temps conventionnel de parcours.

A moins que l'impossibilité de l'exécution du transport dans les conditions initialement prévues ne soit imputable au transporteur, le donneur d'ordre rembourse au transporteur les dépenses justifiées que ce dernier a dû engager suite aux instructions qu'il lui a données ou aux mesures prises par le transporteur en application de l'alinéa précédent.

Le défaut de transbordement ou de déchargement de la marchandise ne peut être imputable au transporteur qu'à la condition que le donneur d'ordre lui ait notifié cette opération. Les conditions d'une telle opération de transbordement devront avoir été agréées par les deux parties.

## Article 14

### *Empêchement à la livraison*

La livraison est effectuée à la personne désignée destinataire sur le document de transport ou à son mandataire accrédité.

Le déchargement met fin au contrat de transport et à la responsabilité encourue par le transporteur à l'égard des marchandises.

Il y a empêchement à la livraison lorsque les marchandises parvenues au lieu de livraison ne peuvent être remises au destinataire désigné ou à son mandataire accrédité en raison de l'absence de ces derniers, ou lorsqu'ils refusent la marchandise.

Est également considéré comme empêchement à la livraison toute non-prise en charge des marchandises par le destinataire avant l'écoulement d'un délai égal à la moitié du délai de planche applicable.

En cas d'empêchement à la livraison, le transporteur est tenu de demander des instructions au donneur d'ordre, dans un délai ne pouvant excéder vingt-quatre heures, et d'attendre les instructions du donneur d'ordre jusqu'à 12 heures le premier jour ouvré qui suit la demande.

A partir du moment où il a reçu des instructions régulières du donneur d'ordre, le transporteur est tenu de s'y conformer, à condition toutefois que ces instructions ne compromettent pas l'exploitation normale de l'entreprise de transport ni ne menacent la réalisation d'engagements antérieurs. Toute nouvelle instruction donne lieu à une renégociation équitable du prix de fret.

Lorsque le donneur d'ordre désigne un nouveau destinataire, le destinataire initial ne peut plus revendiquer la marchandise.

Lorsque le transporteur n'a pas reçu les instructions du donneur d'ordre avant 12 heures le premier jour ouvré qui suit sa demande, il a le droit de faire procéder d'office au déchargement de la marchandise en veillant à sa conservation, tous les frais engagés étant, en sus du fret et des surestaries, à la charge du donneur d'ordre.

## Article 15

### *Rémunération du transporteur*

#### 15.1. Prix du transport.

Sont pris en considération pour le calcul du prix du transport proprement dit le poids, le volume, la nature de la marchandise, la distance sur laquelle elle est déplacée, le type de bateau utilisé et, éventuellement, les caractéristiques des voies empruntées. Les péages et taxes portuaires s'ajoutent à ce fret principal.

Le prix du transport initialement convenu est révisé en cas de variations significatives des charges de l'entreprise de transport, qui tiennent à des conditions extérieures à cette dernière, tel notamment le prix des carburants, et dont la partie demanderesse justifie par tous moyens. Cette révision est de droit pour couvrir la variation des charges de carburant liée à la variation du prix du carburant dans les conditions et selon les modalités fixées aux articles L. 4451-4 et L. 4451-5 du code des transports.

Tout changement d'itinéraire demandé par le donneur d'ordre ou imposé par des circonstances auxquelles le transporteur est étranger donne lieu à un réajustement équitable du prix conforme aux dispositions de l'article 4.

En contrepartie de la perception du prix du transport tel que défini au présent article, le transporteur n'est tenu qu'à la fourniture du bateau et au transport de la marchandise entre les ports désignés, à l'exclusion de toute prestation supplémentaire ou annexe.

#### 15.2. Prestations supplémentaires.

Les prestations supplémentaires ou annexes effectivement fournies par le transporteur sont rémunérées en sus du transport et font l'objet d'une facturation distincte. Entrent notamment dans le cadre de ces prestations :

- les frais de chargement et de déchargement ;
- les frais d'arrimage ;
- les frais de relevés d'échelles lorsque ceux-ci sont effectués par un tiers ;
- l'indemnité de comptage des colis ;
- l'indemnité de bâchage et de débâchage ;
- le coût de la protection particulière des marchandises ;
- les frais complémentaires d'assurance de la marchandise en fonction d'une éventuelle déclaration de valeur ou d'intérêt spécial à la livraison ;
- l'indemnité d'escale ;
- les frais de nettoyage des cales et d'élimination des résidus de cargaison à l'issue du transport ;
- l'indemnité pour heures effectuées en dépassement des horaires conformément aux dispositions de l'article 8.

Tous ces prix sont exprimés hors taxes.

## Article 16

### *Modalités de paiement*

La rémunération du transporteur telle que définie à l'article 15 est exigible à l'enlèvement (port payé) ou à la livraison (port dû) sur présentation de la facture ou d'un document en tenant lieu.

A moins qu'il n'ait été réglé au moment de l'enlèvement ou de la livraison, ce prix est payable à réception de la facture du transporteur. Le donneur d'ordre est garant de son acquittement. Tout retard dans le paiement entraîne de plein droit le versement d'intérêts au taux légal, sans préjudice de la réparation éventuelle, dans les conditions du droit commun, de tout autre dommage résultant directement de ce retard.

## Article 17

### *Indemnités pour pertes et avaries*

Déclaration de valeur. – Freinte de route.

17.1. Limitation d'indemnité pour pertes et avaries.

Le transporteur est tenu de verser une indemnité pour la réparation de tous les dommages justifiés, dont il est légalement tenu responsable, qui résultent de la perte ou de l'avarie de la marchandise.

Cette indemnité ne peut excéder 762 € par tonne de marchandises manquantes, déduction faite de la freinte déclarée au document de transport ou, à défaut, tolérée dans les limites énoncées à l'article 17.3, ou par tonne de marchandises avariées, sans excéder un montant égal au produit du nombre de tonnes chargées par 152,5 €.

17.2. Déclaration de valeur.

Le donneur d'ordre a la faculté de faire une déclaration de valeur qui a pour conséquence de substituer les valeurs de cette déclaration à celles fixées à l'article 17.1.

Pour produire effet, cette déclaration de valeur doit être signifiée au transporteur au moins un jour ouvré avant le début du chargement et figurer sur la lettre de voiture.

17.3. Freinte de route.

La freinte de route se mesure par jaugeage, tel que défini à l'article 2.9.

Le transporteur est tenu pour responsable de la partie de la freinte de route qui dépasse la tolérance portée au document de transport, ainsi qu'il est prévu à l'article 3.1.

A défaut d'une telle mention, le transporteur est responsable du dépassement des tolérances suivantes :  
2,5 % pour les marchandises ayant un taux d'humidité supérieur à 10 % ;

1 % pour les marchandises sèches sujettes à freinte de route.

## Article 18

### *Indemnisation pour retard à la livraison*

En cas de préjudice prouvé résultant du dépassement du délai de route du fait du transporteur, celui-ci est tenu de verser une indemnité qui ne peut excéder la moitié du prix du transport.

Le donneur d'ordre a la faculté de faire une déclaration d'intérêt spécial à la livraison qui a pour conséquence de substituer le montant de cette déclaration au plafond de l'indemnisation fixée à l'alinéa précédent. Pour produire effet, cette déclaration doit être notifiée au transporteur avant l'acceptation du transport et reportée sur la lettre de voiture.

Sans préjudice de l'indemnité prévue aux alinéas précédents, les pertes ou avaries de marchandises résultant d'un retard sont indemnisées conformément aux dispositions de l'article 17.

## Article 19

### *Respect de la réglementation des conditions de travail et de sécurité*

Conformément aux dispositions des articles L. 1311-3 et L. 1311-4 du code des transports :

- le transporteur ne doit, en aucun cas, conduire les opérations de transport dans des conditions incompatibles avec la réglementation des conditions de travail et de sécurité ;
- la responsabilité du donneur d'ordre, tel que défini à l'article 2.1, du destinataire ou d'un donneur d'ordre de fait est engagée par les manquements à ladite réglementation qui leur sont imputables.

## Article 20

### *Réglementations particulières*

En cas de transport de marchandises soumis à une réglementation administrative particulière telle que régie, douane, police, réglementation sanitaire ou autre, chacune des parties au contrat est tenue de se conformer aux obligations de ladite réglementation qui lui incombent. En particulier, afin d'éviter tout retard ou empêchement dans le transport, le donneur d'ordre est tenu de fournir au transporteur tous les renseignements et documents nécessaires à la bonne exécution du contrat de transport.

Chacune des parties supporte les conséquences des manquements qui lui sont imputables.

## Article 21

### *Sous-traitance*

Le transporteur peut sous-traiter tout ou partie de l'opération de transport, à condition qu'il en informe préalablement le donneur d'ordre.

Le transporteur porte alors à la connaissance de l'entreprise de transport sous-traitante toutes les informations sur les conditions convenues avec le donneur d'ordre et permettant l'exécution effective de ces conditions.

CONTRAT TYPE MENTIONNÉ À L'ARTICLE D. 4452-2,  
DIT « CONTRAT DE SOUS-TRAITANCE »

## Article 1<sup>er</sup>

### *Objet et domaine d'application*

Le présent contrat a pour objet l'exécution par un transporteur public fluvial sous-traitant d'opérations de transport de marchandises qui lui sont confiées par un transporteur fluvial principal. Il est établi conformément aux dispositions des articles L. 1432-13 et L. 4452-1 du code des transports.

## Article 2

### *Conditions générales d'exécution des transports*

Conformément aux dispositions de l'article D. 4452-1 du code des transports, les dispositions du contrat type de sous-traitance reprennent, selon l'option choisie, celles des contrats types relatives au contrat à temps, au contrat au tonnage et au contrat de voyages simple ou multiples définies respectivement par les articles D. 4451-2 à D. 4451-4 de ce même code.

## Article 3

### *Définition*

#### 3.1. Transporteur principal.

On entend par transporteur principal la partie qui est engagée par le contrat initial de transport avec un donneur d'ordre et qui en confie tout ou partie de l'exécution sous la forme d'un contrat de sous-traitance.

Dans les contrats types évoqués ci-dessus, le transporteur principal est assimilé au donneur d'ordre, et le sous-traitant au transporteur.

#### 3.2. Transporteur sous-traitant.

On entend par transporteur sous-traitant la partie qui s'engage à exécuter les opérations de transport qui lui sont confiées par le transporteur principal et qui découlent du contrat initial.

## Article 4

### *Respect de la réglementation des conditions de travail et de sécurité*

Le transporteur sous-traitant s'engage à mettre à bord de ses unités un équipage suffisant et nécessaire pour en assurer la marche normale et la sécurité, conformément aux articles R. 4212-1 à R. 4212-3 et R. 4231-1 à R. 4231-21 du code des transports.

Conformément aux dispositions des articles L. 1311-3 et L. 1311-4 du même code, le transporteur ne doit en aucun cas conduire les opérations de transport dans des conditions incompatibles avec la réglementation des conditions de travail et de sécurité.

## Article 5

### *Prix du transport*

Le transporteur principal garantit au transporteur sous-traitant que les prix pratiqués couvriront au moins les charges découlant des obligations légales applicables, notamment en matière sociale et de sécurité, ainsi que les charges d'amortissement, d'entretien des bateaux et de carburants ou, en ce qui concerne les entreprises unipersonnelles, les charges équivalentes et la rémunération du chef d'entreprise.

Le prix du transport initialement convenu est révisé en cas de variations significatives des charges de l'entreprise de transport, qui tiennent à des conditions extérieures à cette dernière, tel notamment le prix des carburants, et dont la partie demanderesse justifie par tous moyens. Cette révision est de droit pour couvrir la variation des charges de carburant liée à la variation du prix du carburant dans les conditions et selon les modalités fixées aux articles L. 4451-4 et L. 4451-5 du code des transports.

#### Article 6

##### *Frais*

Tous les frais afférents à l'activité des bateaux utilisés dans le cadre de contrat de sous-traitance sont à la charge du transporteur sous-traitant et acquittés directement par lui.

#### Article 7

##### *Cession de sous-traitance*

Lorsque le transporteur sous-traitant confie à son tour l'exécution des transports en tout ou partie à des entreprises de transport fluvial sous-traitantes, il doit en informer par écrit le transporteur principal et le donneur d'ordre.

### LIVRE V

#### PERSONNELS DES ENTREPRISES DE NAVIGATION INTÉRIEURE

##### TITRE I<sup>er</sup>

##### RÉGIMES DE TRAVAIL

##### CHAPITRE I<sup>er</sup>

##### Dispositions générales

##### Section 1

##### Dispositions communes au personnel navigant et au personnel sédentaire

**Art. R. 4511-1.** – Les dispositions du présent chapitre sont applicables aux employeurs de droit privé ainsi qu'aux salariés des entreprises de transport fluvial, à l'exception des entreprises de location de bateaux de plaisance.

Elles s'appliquent également, pour leur personnel navigant, aux entreprises de toute nature exerçant, à titre accessoire, une activité de transport fluvial.

**Art. R. 4511-2.** – L'organisation du travail par roulement, ainsi que l'organisation du travail par relais sont autorisées après consultation du comité d'entreprise ou, à défaut, des délégués du personnel, s'ils existent. Cette consultation doit porter notamment sur le principe et les modalités d'application pour chaque catégorie de personnel navigant ou sédentaire mentionnée au présent chapitre.

**Art. D. 4511-3.** – La prolongation de la durée du travail effectif quotidien, ou de la durée réputée équivalente, est limitée à une heure pour préparer ou achever les opérations de chargement ou de déchargement des unités, pour réaliser des opérations qui, techniquement, ne peuvent être arrêtées à volonté lorsqu'elles n'ont pu être terminées dans les délais réglementaires par suite de leur nature ou de circonstances exceptionnelles ainsi que pour le personnel des unités fréquentant à la fois des parties maritimes et fluviales d'une voie navigable.

Elle peut être portée à deux heures pour le personnel d'armement, de régulation et de mouvement effectuant la préparation et le contrôle des conditions d'exploitation des unités ainsi que pour le personnel devant exécuter dans des délais de rigueur le chargement ou le déchargement des unités.

Cette prolongation de la durée du travail effectif ne peut conduire à dépasser la durée maximale quotidienne fixée par l'article L. 3121-34 du code du travail ou, en application des dispositions de cet article, par les dispositions spéciales du présent chapitre.

Le comité d'entreprise ou, à défaut, les délégués du personnel, s'ils existent, doivent être consultés au moins une fois par an sur l'utilisation des dérogations prévues au présent article.

**Art. R. 4511-4.** – Dans tous les cas où elles conduisent à dépasser la durée hebdomadaire du travail prévue par l'article L. 3121-10 du code du travail ou la durée de présence équivalente, les heures de prolongation

prévues par l'article D. 4511-3 sont rémunérées au tarif des heures supplémentaires. Elles ouvrent droit, dans les conditions fixées par accord d'entreprise ou d'établissement ou, à défaut, par convention ou accord de branche, au repos compensateur de remplacement prévu à l'article L. 3121-24 du code du travail. Elles ne sont pas imputées sur le contingent déterminé selon les dispositions de l'article L. 3121-11 du code du travail. Elles entrent en compte dans le calcul de la durée maximale de travail pouvant être accomplie au cours d'une même semaine, telle qu'elle est définie à l'article L. 3121-36 dudit code.

**Art. R. 4511-5.** – La durée du travail effectif peut être, à titre temporaire, prolongée au-delà des limites fixées par les articles L. 3121-34 et L. 3121-35 du code du travail pour permettre :

1° Au personnel sédentaire d'effectuer des travaux urgents dont l'exécution immédiate est nécessaire pour prévenir des accidents imminents, organiser des mesures de sauvetage ou réparer des accidents survenus soit aux bateaux, soit au matériel fixe, soit aux installations, soit aux bâtiments de l'entreprise et mettant en péril la marche de celle-ci ;

2° Au personnel navigant d'effectuer des travaux urgents dont l'exécution immédiate est nécessaire pour parer aux accidents ou incidents de navigation, organiser des mesures de sauvetage, sauver d'une perte irréparable les cargaisons ou réparer des accidents survenus aux unités.

Cette faculté de prolongation est illimitée pendant un jour. Elle est limitée à deux heures pendant les jours suivants dans des conditions déterminées après consultation du comité d'entreprise et du comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail ou, à défaut, des délégués du personnel, s'ils existent, sans avoir pour effet de porter la durée hebdomadaire du travail au-delà de celle fixée au second alinéa de l'article L. 3121-35 du code du travail.

Les heures ainsi accomplies sont rémunérées comme des heures supplémentaires. Elles ouvrent droit, dans les conditions fixées par accord d'entreprise ou d'établissement ou, à défaut, par convention ou accord de branche, au repos compensateur de remplacement prévu à l'article L. 3121-24 du code du travail. Elles ne sont pas imputées sur le contingent déterminé selon les dispositions de l'article L. 3121-11 du code du travail.

L'employeur qui veut faire usage des dérogations prévues au présent article en informe immédiatement l'inspecteur du travail.

**Art. D. 4511-6.** – En cas d'utilisation du contingent annuel d'heures supplémentaires prévu à l'article L. 3121-11 du code du travail, l'employeur procède à un affichage qui mentionne ce contingent, la durée prévue de son utilisation, la récapitulation des heures déjà utilisées et la partie de ce contingent restant disponible.

Conformément à l'article D. 3171-12 du code du travail, le bulletin de paie ou la fiche annexée au bulletin de paie doit préciser le total cumulé des heures supplémentaires effectuées par le salarié depuis le début de l'année civile.

L'employeur tient à la disposition de l'inspection du travail et pendant une durée d'un an les documents existants dans l'entreprise ou l'établissement permettant de comptabiliser les heures de travail effectuées par chaque salarié.

Dans les entreprises qui ont recours au système de dérogation à la limitation à quarante-huit heures de la durée maximale hebdomadaire moyenne de présence dans les conditions prévues au présent titre, l'employeur tient à jour un registre de tous les salariés qui ont donné leur accord au dépassement de la durée maximale hebdomadaire de présence sur une période de référence de six mois. Ce registre est tenu à la disposition de l'inspection du travail.

**Art. R. 4511-7.** – Le contrôle du repos hebdomadaire est effectué dans les conditions fixées par les articles R. 3172-1 à R. 3172-5 du code du travail.

## Section 2

### Personnel navigant

#### Sous-section 1

##### Dispositions communes au personnel navigant

**Art. R. 4511-8.** – Le personnel navigant a droit à un repos hebdomadaire d'une durée minimale de vingt-quatre heures consécutives, qui peut être accordé un jour quelconque de la semaine.

**Art. R. 4511-9.** – Lorsque les nécessités de l'exploitation l'exigent, l'attribution du repos prévu à l'article R. 4511-8 peut être différée sans qu'un même salarié puisse être occupé plus de quatorze jours consécutifs ou avoir un crédit de repos hebdomadaire supérieur à trois jours.

Toutefois, des modalités différentes de celles exposées à l'alinéa ci-dessus peuvent être définies par accord d'entreprise ou d'établissement. Ces accords ne peuvent avoir pour effet de porter le crédit de repos hebdomadaires différés au-delà de six jours.

Les repos hebdomadaires différés doivent pouvoir être pris à terre.

**Art. R. 4511-10.** – Les salariés mentionnés à l'article R. 4511-8 doivent être informés au moins quarante-huit heures à l'avance de la date de leurs repos ou des décisions de report de ceux-ci.

**Art. D. 4511-11.** – La durée du temps de travail du personnel navigant est enregistrée, attestée et contrôlée au moyen d'un livret individuel de contrôle dont les feuillets doivent être remplis quotidiennement par les intéressés. Le livret est signé à la fin de chaque cycle pour le personnel navigant à bord de bateaux exploités en relèves et à la fin de chaque semaine pour les autres personnels navigants.

Un récapitulatif hebdomadaire et mensuel des feuillets quotidiens du livret de contrôle est établi par l'employeur ou, sous sa responsabilité, par la personne à laquelle il a délégué ses pouvoirs à cet effet.

Pour le personnel navigant à bord de bateaux exploités en relèves, le livret de contrôle peut être remplacé par un journal de bord.

Les données relevées dans les livrets de contrôle et les journaux de bord peuvent être enregistrées au moyen de procédés informatiques sécurisés.

## Sous-section 2

### Transport de marchandises

#### Paragraphe 1

##### Modes d'exploitation

**Art. R. 4511-12.** – Deux régimes de travail sont applicables, en fonction de l'organisation spécifique des entreprises, au personnel navigant des entreprises de transport de marchandises :

1° Le régime de flotte exploitée en relèves applicable au personnel navigant travaillant sur des bateaux exploités selon des systèmes de relèves, dont les cycles alternent des périodes de présence à bord suivies de périodes de repos à terre ;

2° Le régime de flotte classique applicable au personnel navigant qui n'est pas soumis à une organisation du travail par cycles, qu'il soit ou non logé à bord du bateau sur lequel il travaille.

#### Paragraphe 2

##### Bateaux exploités en relèves

**Art. D. 4511-13.** – Sous réserve des dispositions des articles L. 3132-1 et suivants du code du travail relatifs au repos hebdomadaire, et après avoir consulté le comité d'entreprise ou, à défaut, les délégués du personnel s'ils existent, l'employeur peut organiser le travail du personnel affecté sur un bateau exploité selon le régime de la flotte en relèves, dans le cadre d'un cycle comprenant une période d'embarquement suivie d'une période de repos à terre.

La durée hebdomadaire moyenne du travail est calculée sur la durée du cycle ; elle est égale au résultat de la division du nombre d'heures de travail que le cycle comprend par le nombre de semaines ou de fractions de semaine sur lequel il s'étend.

La durée hebdomadaire moyenne calculée sur une période de douze semaines consécutives ne doit en aucun cas être supérieure à quarante-six heures.

La durée quotidienne du travail effectif ne peut excéder dix heures. Elle peut être portée à douze heures lorsque la durée hebdomadaire moyenne calculée sur un cycle de deux semaines ne dépasse pas quarante-deux heures.

**Art. D. 4511-14.** – A défaut de dérogation prévue par la convention collective, l'accord de branche étendu ou l'accord d'entreprise ou d'établissement mentionnés à l'article L. 1321-4, chaque salarié employé selon le régime de la flotte exploitée en relèves bénéficie d'un repos quotidien, attribué dans les conditions suivantes :

1° Pour la flotte exploitée en continu, chaque salarié dispose d'un repos quotidien de douze heures dans chaque période de vingt-quatre heures ; cette durée peut être réduite sous réserve que le salarié dispose d'un repos d'au moins vingt-quatre heures, dont au moins deux fois six heures ininterrompues, par période de quarante-huit heures ;

2° Pour la flotte dont le régime d'exploitation comporte une navigation semi-continue de dix-huit heures au plus, chaque salarié dispose d'un repos quotidien d'au moins huit heures dont au moins six heures consécutives dans chaque période de vingt-quatre heures décomptée à partir de la fin du dernier repos de six heures ;

3° Pour la flotte dont le régime d'exploitation comporte une navigation diurne de quatorze heures au plus, chaque salarié dispose d'un repos quotidien d'au moins huit heures consécutives dans chaque période de vingt-quatre heures décomptée à partir de la fin du dernier repos de huit heures.

#### Paragraphe 3

##### Bateaux exploités en flotte classique

**Art. D. 4511-15.** – Pour le personnel navigant affecté sur un bateau exploité selon le régime de la flotte classique, la durée de présence hebdomadaire, équivalente à la durée légale du travail de trente-cinq heures, est fixée à quarante-six heures quarante minutes. En aucun cas la durée de présence quotidienne ne peut excéder quatorze heures.

La durée de présence maximale moyenne hebdomadaire calculée sur douze semaines est de cinquante-sept heures, sans pouvoir dépasser cinquante-neuf heures sur une semaine isolée.

En outre, cette durée maximale de présence hebdomadaire moyenne ne peut être supérieure à quarante-huit heures sur une période de référence de six mois. Les jours de repos compensateur annuels accordés au titre de la réduction du temps de travail par convention ou accord collectif étendu sont pris en compte pour le calcul de la moyenne.

**Art. R. 4511-16.** – Une convention ou un accord collectif étendu peut prévoir la possibilité pour un salarié de dépasser la durée maximale hebdomadaire moyenne de présence définie au troisième alinéa de l'article D. 4511-15, dans le respect des durées maximales prévues à ce même article D. 4511-15, à condition qu'il ait donné son accord écrit.

La mise en place d'une telle organisation du travail ne peut être effectuée qu'après consultation du comité d'entreprise ou, à défaut, des délégués du personnel, s'ils existent.

Chaque salarié auquel ce dépassement est proposé doit être informé qu'il n'est pas tenu de donner son accord et qu'il ne peut subir aucun préjudice s'il le refuse.

**Art. R. 4511-17.** – La répartition de la durée de présence hebdomadaire sur un nombre de jours inférieur à cinq ne peut être effectuée qu'avec l'accord du comité d'entreprise ou, à défaut, des délégués du personnel, s'ils existent. Dans les entreprises qui ne sont pas légalement dotées d'une représentation du personnel, cette répartition peut être autorisée par l'inspecteur du travail après enquête auprès des salariés.

Sauf dans les cas prévus à l'article R. 4511-5, l'adoption d'une répartition de la durée de présence hebdomadaire sur un nombre de jours inférieur à cinq exclut toute dérogation à la durée maximale de présence quotidienne.

### Sous-section 3

#### Transport de personnes

**Art. R. 4511-18.** – Quatre régimes de travail sont applicables au personnel navigant des entreprises de transport de personnes :

- 1° Le régime d'exploitation diurne, dans lequel la navigation du bateau est limitée à seize heures par jour ;
- 2° Le régime d'exploitation diurne prolongée, dans lequel la navigation du bateau est limitée à dix-huit heures par jour ;
- 3° Le régime d'exploitation semi-continue, dans lequel la navigation du bateau est limitée à vingt heures par jour ;
- 4° Le régime d'exploitation continue.

**Art. D. 4511-19.** – La durée quotidienne du travail effectif ne peut excéder dix heures. Elle peut être portée exceptionnellement à douze heures pour le personnel embarqué et celui lié à l'exploitation des unités.

**Art. D. 4511-20.** – La durée maximale hebdomadaire moyenne de travail calculée sur une période de trois mois, ou de quatre mois par convention ou accord collectif étendu ou par convention ou accord d'entreprise ou d'établissement, est de quarante-six heures, sans pouvoir dépasser quarante-huit heures sur une semaine isolée.

La répartition de cette durée de travail sur un nombre de jours inférieur à cinq ne peut être effectuée qu'avec l'accord du comité d'entreprise ou, à défaut, des délégués du personnel, s'ils existent. Dans les entreprises qui ne sont pas légalement dotées d'une représentation du personnel, cette répartition peut être autorisée par l'inspecteur du travail après enquête auprès des salariés.

Sauf dans les cas prévus à l'article R. 4511-5, l'adoption d'une répartition de la durée légale hebdomadaire du travail sur un nombre de jours inférieur à cinq exclut toute dérogation à la limitation de la durée quotidienne de travail prévue par l'article L. 3121-34 du code du travail.

**Art. D. 4511-21.** – A défaut de dérogation prévue par la convention collective, l'accord de branche étendu ou l'accord d'entreprise ou d'établissement mentionnés à l'article L. 1321-4, chaque salarié appartenant au personnel navigant des entreprises de transport de personnes dispose d'un repos quotidien d'au moins huit heures dont au moins six heures consécutives dans chaque période de vingt-quatre heures décomptée à partir de la fin du dernier repos de six heures.

### Section 3

#### Personnel sédentaire

**Art. D. 4511-22.** – Dans le cas de travail par relais pour le personnel sédentaire, l'amplitude individuelle de la journée de travail ne peut excéder dix heures.

**Art. R. 4511-23.** – Sous réserve du respect des dispositions du code du travail relatives au repos hebdomadaire, et après avoir consulté le comité d'entreprise ou, à défaut, les délégués du personnel, s'ils existent, l'employeur peut répartir sur l'ensemble ou seulement sur certains des six autres jours de la semaine la durée hebdomadaire de travail du personnel sédentaire sans que la durée quotidienne du travail puisse excéder le maximum prévu à l'article L. 3121-34 du code du travail.

La répartition de cette durée hebdomadaire de travail sur un nombre de jours inférieur à cinq ne peut être effectuée qu'avec l'accord du comité d'entreprise ou, à défaut, des délégués du personnel, s'ils existent. Dans les entreprises qui ne sont pas légalement dotées d'une représentation du personnel, cette répartition pourra être autorisée par l'inspecteur du travail après enquête auprès des salariés.

Sauf dans les cas prévus à l'article R. 4511-5, l'adoption d'une répartition de la durée légale hebdomadaire du travail sur un nombre de jours inférieur à cinq exclut toute dérogation à la limitation de la durée quotidienne de travail prévue par l'article L. 3121-34 du code du travail.

**Art. D. 4511-24.** – Sous réserve de dispositions législatives ou réglementaires plus favorables, la durée hebdomadaire du travail effectif prévue à l'article L. 3121-10 du code du travail peut être prolongée du temps de présence suivant, afin de tenir compte des périodes d'inaction :

- 1° Pour le personnel sédentaire occupé à des opérations de gardiennage et de surveillance, de neuf heures ;
- 2° Pour le personnel sédentaire des services d'incendie, de six heures.

La durée de présence de ce personnel peut être déterminée sur la base d'une moyenne calculée sur un cycle maximum de trois semaines consécutives, le temps de présence quotidien déterminé dans les limites fixées par l'article L. 3121-34 du code du travail ne devant pas excéder douze heures.

En outre, la durée maximale hebdomadaire moyenne de présence de ce personnel ne peut être supérieure à quarante-huit heures sur une période de référence de six mois.

**Art. R. 4511-25.** – En application de l'article L. 1321-5, et par dérogation à l'article L. 3132-3 du code du travail, le repos hebdomadaire peut être accordé un autre jour que le dimanche :

- 1° Au personnel de régulation et de mouvement ;
- 2° Au personnel d'armement ;
- 3° Au personnel devant exécuter le chargement et le déchargement des unités.

**Art. D. 4511-26.** – L'horaire de travail du personnel sédentaire doit être affiché de manière à assurer l'information immédiate et permanente des salariés concernés ainsi que celle de l'autorité chargée du contrôle. L'horaire doit être maintenu en bon état de lisibilité.

Cet horaire est daté et signé par l'employeur ou, sous sa responsabilité, par la personne à laquelle il a délégué ses pouvoirs à cet effet.

Les rectificatifs qui doivent être établis en cas de recours à des heures supplémentaires doivent être également datés, signés et affichés.

Les salariés ne peuvent être occupés, sauf horaires individualisés prévus par les articles L. 3122-23 à L. 3122-25 du code du travail, que conformément aux indications d'un horaire qui mentionne, pour chaque journée, les heures de début et de fin de travail ainsi que celle des repos et l'indicateur de paiement et de non-paiement de ces heures de repos.

Il précise éventuellement le régime particulier auquel sont soumises certaines catégories de travailleurs et mentionne en outre, s'il y a lieu, la base juridique des heures supplémentaires ou des heures de récupération qu'il comporte.

En cas d'organisation du travail par équipes, la composition nominative de chacune de celles-ci est indiquée, soit par un tableau affiché dans les mêmes conditions que l'horaire, soit par un registre spécial tenu constamment à jour et mis à la disposition de l'inspection du travail.

## CHAPITRE II

### **Dispositions spécifiques aux bateliers rhénans**

Le présent chapitre ne comprend pas de dispositions réglementaires.

## CHAPITRE III

### **Dispositions particulières aux départements de la Moselle, du Bas-Rhin et du Haut-Rhin**

Le présent chapitre ne comprend pas de dispositions réglementaires

## TITRE II

### **SÉCURITÉ SOCIALE ET AIDE SOCIALE**

## CHAPITRE I<sup>er</sup>

### **Dispositions générales**

Le présent chapitre ne comprend pas de dispositions réglementaires

## CHAPITRE II

**Dispositions spécifiques aux bateliers rhénans**

Le présent chapitre ne comprend pas de dispositions réglementaires.

## LIVRE VI

**DISPOSITIONS RELATIVES À L'OUTRE-MER**TITRE I<sup>er</sup>**DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES  
AUX DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER**

## CHAPITRE UNIQUE

**Art. R. 4611-1.** – Les dispositions du titre I<sup>er</sup> du livre III de la quatrième partie réglementaire ne sont pas applicables en Guadeloupe, en Guyane, à la Martinique et à La Réunion.

**Art. R. 4611-2.** – Les dispositions du chapitre II du titre I<sup>er</sup> du livre IV de la quatrième partie réglementaire ne sont pas applicables en Guadeloupe, en Guyane, à la Martinique et à La Réunion.

**Art. R. 4611-3.** – A l'article R. 4441-11, les mots : « et à Voies navigables de France » ne sont pas applicables.

**Art. R. 4611-4.** – Les dispositions de la sous-section 1 de la section 1 du chapitre II du titre VI du livre IV de la quatrième partie réglementaire ne sont pas applicables en Guadeloupe, en Guyane, à la Martinique et à La Réunion.

## TITRE II

**DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES À MAYOTTE**

## CHAPITRE UNIQUE

**Art. R. 4621-1.** – Les dispositions du titre I<sup>er</sup> du livre III de la quatrième partie réglementaire ne sont pas applicables à Mayotte.

**Art. R. 4621-2.** – Les dispositions du titre I<sup>er</sup> du livre IV de la quatrième partie réglementaire ne sont pas applicables à Mayotte.

**Art. R. 4621-3.** – A l'article R. 4441-11, les mots : « et à Voies navigables de France » ne sont pas applicables.

**Art. R. 4621-4.** – Les dispositions de la sous-section 1 de la section 1 du chapitre II du titre VI du livre IV de la quatrième partie réglementaire ne sont pas applicables à Mayotte.

**Art. R. 4621-5.** – Les dispositions du titre I<sup>er</sup> du livre V de la quatrième partie réglementaire ne sont pas applicables à Mayotte.

## TITRE III

**DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES  
À SAINT-BARTHÉLEMY**

## CHAPITRE UNIQUE

**Art. R. 4631-1.** – Les dispositions du titre I<sup>er</sup> du livre III de la quatrième partie réglementaire ne sont pas applicables à Saint-Barthélemy.

**Art. R. 4631-2.** – Les dispositions des chapitres I<sup>er</sup> et II du titre I<sup>er</sup> du livre IV de la quatrième partie réglementaire ne sont pas applicables à Saint-Barthélemy.

**Art. R. 4631-3.** – A l'article R. 4441-11, les mots : « et à Voies navigables de France » ne sont pas applicables.

**Art. R. 4631-4.** – Les dispositions de la sous-section 1 de la section 1 du chapitre II du titre VI du livre IV de la quatrième partie réglementaire ne sont pas applicables à Saint-Barthélemy.

## TITRE IV

**DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES  
À SAINT-MARTIN**

## CHAPITRE UNIQUE

**Art. R. 4641-1.** – Les dispositions du titre I<sup>er</sup> du livre III de la quatrième partie réglementaire ne sont pas applicables à Saint-Martin.

**Art. R. 4641-2.** – Les dispositions du chapitre II du titre I<sup>er</sup> du livre IV de la quatrième partie réglementaire ne sont pas applicables à Saint-Martin.

**Art. R. 4641-3.** – A l'article R. 4441-11, les mots : « et à Voies navigables de France » ne sont pas applicables.

**Art. R. 4641-4.** – Les dispositions de la sous-section 1 de la section 1 du chapitre II du titre VI du livre IV de la quatrième partie réglementaire ne sont pas applicables à Saint-Martin.

## TITRE V

**DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES  
À SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON**

## CHAPITRE UNIQUE

**Art. R. 4651-1.** – Les dispositions du titre I<sup>er</sup> du livre III de la quatrième partie réglementaire ne sont pas applicables à Saint-Pierre-et-Miquelon.

**Art. R. 4651-2.** – Les dispositions du titre I<sup>er</sup> du livre IV de la quatrième partie réglementaire ne sont pas applicables à Saint-Pierre-et-Miquelon.

**Art. R. 4651-3.** – A l'article R. 4441-11, les mots : « et à Voies navigables de France » ne sont pas applicables.

**Art. R. 4651-4.** – Les dispositions de la sous-section 1 de la section 1 du chapitre II du titre VI du livre IV de la quatrième partie réglementaire ne sont pas applicables à Saint-Pierre-et-Miquelon.

## TITRE VI

**NOUVELLE-CALÉDONIE**

## CHAPITRE UNIQUE

Le présent chapitre ne comprend pas de dispositions réglementaires.

## TITRE VII

**POLYNÉSIE FRANÇAISE**

## CHAPITRE UNIQUE

Le présent chapitre ne comprend pas de dispositions réglementaires.

## TITRE VIII

**WALLIS-ET-FUTUNA**

## CHAPITRE UNIQUE

Le présent chapitre ne comprend pas de dispositions réglementaires.

## TITRE IX

**TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANÇAISES**

## CHAPITRE UNIQUE

Le présent chapitre ne comprend pas de dispositions réglementaires.

# RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'écologie,  
du développement durable  
et de l'énergie

## Arrêté du 28 juin 2013 portant règlement général de police de la navigation intérieure

NOR : TRAT1301867A

**Publics concernés** : professionnels du transport fluvial et usagers de la voie d'eau

**Objet** : dispositions réglementaires - arrêtés - du titre IV, livre II de la quatrième partie du code des transports, relatives au règlement général de police de la navigation intérieure.

**Entrée en vigueur** : l'arrêté entre en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 2014.

Entrent toutefois en vigueur le lendemain de la publication du présent arrêté :

- l'article A. 4241-26 relatif aux mesures temporaires prises par les préfets et les gestionnaires ;

- les articles A. 4241-35-1 à A. 4241-35-4 relatifs à l'autorisation spéciale de transport requise pour les déplacements de bateaux dont les dimensions ne répondent pas aux caractéristiques d'une section d'eau intérieure.

**Notice** : Dans le cadre de la codification, par les décrets n° 2013-251 et n° 2013-253 du 25 mars 2013, de la quatrième partie réglementaire du code des transports se rapportant au transport fluvial et à la navigation intérieure, un nouveau règlement général de police, prévu à l'article L. 4241-1 du code des transports, a été adopté.

Directement intégré dans le chapitre 1<sup>er</sup> consacré aux règlements de police du titre IV, livre II de la quatrième partie du code des transports, le nouveau règlement général de police se substitue aux anciens règlements de police pris en application des décrets du 21 septembre 1973 et du 6 février 1932, maintenus temporairement en vigueur, jusqu'à son entrée en application au 1<sup>er</sup> septembre 2014, de façon à permettre les adaptations nécessaires.

*Les dispositions de l'annexe du présent arrêté, qui constituent la section 1 du chapitre Ier du titre IV du livre II de la quatrième partie réglementaire - Arrêtés - du code des transports, viennent préciser l'application de ce règlement général de police.*

*Conformément à l'article R. 4241-1 du code des transports, le règlement général de police de la navigation intérieure est constitué par la section 1 du chapitre I<sup>er</sup> du titre IV, livre II de la quatrième partie du code des transports - parties décrets et arrêtés - et des 8 annexes techniques associées.*

*Le présent arrêté abroge les arrêtés ministériels prévus pour l'application du décret du 21 septembre 1973 suscité.*

Le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche,

Vu le code européen des voies navigables révisé, annexé à la résolution n° 24 adoptée le 15 novembre 1985 par le groupe de travail des transports par voie navigable des Nations Unies ;

Vu la directive 96/98/CE du Conseil, du 20 décembre 1996, relative aux équipements marins modifiée ;

Vu la directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 établissant les prescriptions techniques pour les bateaux de la navigation intérieure et abrogeant la directive 82/714/CEE du Conseil ;

Vu le code des transports, et notamment son article L. 4241-1 ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code général de la propriété des personnes publiques ;

Vu le décret n° 2010-197 du 23 février 2010 portant publication de la convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, signée à Strasbourg le 9 septembre 1996 ;

Vu le décret n° 2012-1556 du 28 décembre 2012 déterminant la liste des mesures temporaires d'interruption ou de modification des conditions de la navigation pouvant être prises par le gestionnaire de la voie d'eau ;

Vu le décret n° 2013-253 du 25 mars 2013 relatif aux dispositions de la quatrième partie réglementaire du code des transports (Décrets en Conseil d'Etat et décrets simples) ;

Vu le décret n° 2013-251 du 25 mars 2013 relatif à certaines dispositions de la partie réglementaire du code des transports (Décrets en Conseil d'Etat et en conseil des ministres) ;

Vu l'arrêté du 2 juillet 2008 relatif à l'équipage et à la conduite de certains bateaux de navigation intérieure ;

Vu l'arrêté du 30 décembre 2008 relatif aux prescriptions techniques de sécurité applicables aux bateaux de marchandises, aux bateaux à passagers et aux engins flottants naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures ;

Vu l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres ;

Vu l'arrêté du 2 février 2011 relatif à l'agrément du matériel et des sociétés installatrices de feux de signalisation, d'appareils radar, d'indicateurs de vitesse de giration et d'appareils AIS Intérieur ;

Vu l'arrêté du 11 avril 2012 relatif au matériel d'armement et de sécurité des bateaux de plaisance naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures,

## **Arrête :**

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

Les dispositions de l'annexe du présent arrêté constituent la section 1 du chapitre Ier du titre IV du livre II de la quatrième partie réglementaire - Arrêtés - du code des transports.

### **Article 2**

Sous réserve des dispositions des articles 3 et 4, les prescriptions prévues à l'annexe du présent arrêté s'appliquent à compter du 1er septembre 2014.

### **Article 3**

Sont applicables à compter de la publication du présent arrêté les dispositions suivantes, figurant à son annexe :

- l'article A. 4241-26 ;
- les articles A. 4241-35-1 à A. 4241-35-4.

### **Article 4**

La signalisation et le balisage des eaux intérieures installés à la date de publication du présent arrêté sont mis en conformité avec les dispositions prescrites par la sous-section 5 de la section 1 du chapitre Ier du titre IV du livre II de la quatrième partie réglementaire - Arrêtés - du code des transports, au plus tard le 1er septembre 2019.

### **Article 5**

Sont abrogés à compter du 1er septembre 2014 :

- les arrêtés ministériels fixant les règlements particuliers de police de la navigation pris en application du décret n° 73-912 du 21 septembre 1973 portant règlement général de police ;
- l'arrêté du 27 juin 1974 fixant les conditions d'application des règles de croisement et de dépassement des bâtiments de navigation intérieure ;
- l'arrêté du 23 août 1974 relatif au contrôle de la récupération des huiles usées sur les bâtiments de navigation intérieure ;

- l'arrêté du 16 avril 1975 relatif aux prescriptions techniques des avertisseurs sonores des bâtiments de navigation intérieure.

### Article 6

Le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le            2 8 JUIN 2013

Pour le ministre et par délégation  
Le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer

Bun aux

D. BURSAUX

## ANNEXE

### Quatrième partie NAVIGATION INTERIEURE ET TRANSPORT FLUVIAL

#### LIVRE II NAVIGATION INTERIEURE

#### Titre IV POLICE DE LA NAVIGATION INTERIEURE

#### Chapitre premier REGLEMENTS DE POLICE

#### Section 1 Règlement général de police de la navigation intérieure

#### Sous-section 1 Dispositions générales

#### **Article A. 4241-1 – Définitions**

Pour l'application du présent chapitre, sont respectivement dénommés :

1° *avis à la batellerie* : le mode de diffusion, le cas échéant par voie électronique, d'éléments de nature informative ou prescriptive concernant la navigation, émis par le gestionnaire de la voie d'eau ou par l'autorité chargée de la police de la navigation ;

2° *bateau en train de pêcher* : tout bateau qui pêche avec des filets, lignes, chaluts ou autres engins de pêche réduisant sa capacité de manœuvre, à l'exclusion de bateau qui pêche avec des lignes traînantes ou autres engins de pêche ne réduisant pas sa capacité de manœuvre ;

3° *feu blanc, feu rouge, feu vert, feu jaune et feu bleu* : les feux dont les couleurs répondent aux prescriptions de l'article A. 4241-48-2 ;

4° *feu puissant, feu clair et feu ordinaire* : les feux dont l'intensité répond aux prescriptions de l'article A. 4241-48-2 ;

5° *feu scintillant, feu scintillant rapide* : des feux rythmés de 40 à 60 et de 100 à 120 périodes de lumière par minute ;

6° *son bref* : un son d'une durée d'environ 1 seconde ; *son prolongé* : un son d'une durée d'environ 4 secondes, l'intervalle entre deux sons consécutifs étant d'environ 1 seconde ;

7° *série de sons très brefs* : une série d'au moins six sons d'une durée de un quart de seconde environ chacun, séparés par des pauses d'une durée de un quart de seconde environ ;

8° *nuit* : la période comprise entre le coucher et le lever du soleil ;

9° *jour* : la période comprise entre le lever et le coucher du soleil ;

10° *navigation au radar* : la conduite à l'aide du radar par visibilité réduite ;

11° *garage à bateaux* : la zone de stationnement réservée pour une durée maximale de 30 jours aux bateaux de marchandises et aux bateaux à passagers ;

12° *garage d'écluse* : la zone située aux abords des écluses et utilisée pour le stationnement des bateaux dans l'attente d'être éclusés ;

13° *bateau rapide* : un bateau motorisé, à l'exception des menues embarcations, capable de naviguer à une vitesse supérieure à 40 km/h par rapport à l'eau ;

14° *bateau à voile* : un bateau naviguant exclusivement à la voile. Le bateau qui navigue à la voile et utilise en même temps ses propres moyens mécaniques doit être considéré comme un bateau motorisé ;

15° *bateau de plaisance mû exclusivement par la force humaine* : bateau de plaisance, défini à l'article R. 4000-1, qui n'utilise pour son déplacement ni moteur ni voile ;

16° *arrêt* : situation d'un bateau, dont la vitesse par rapport au fond est nulle, sans être ancré, amarré ou échoué.

#### **Article A. 4241-2 – Champ d'application**

1. Les dispositions de la présente section fixent :

- Les principes généraux applicables ;
- Les marques et les échelles de tirant d'eau ;
- La signalisation visuelle ;
- La signalisation sonore, la radiotéléphonie et les appareils de navigation des bateaux ;
- La signalisation et le balisage des eaux intérieures ;
- Les règles de route ;
- Les règles de stationnement ;
- Les compléments applicables à certains bateaux ou convois ;
- La navigation de plaisance et les activités sportives ;
- La protection des eaux et l'élimination des déchets survenant à bord.

### **Paragraphe 1**

#### **Obligations générales relatives au conducteur et à la tenue de la barre**

#### **Article A. 4241-5 – Règles de désignation du conducteur d'un convoi ou d'une formation à couple**

1. Le conducteur du convoi est désigné de la façon suivante :

- a) Dans le cas d'un convoi ne comprenant qu'un bateau motorisé, le conducteur du convoi est celui du bateau motorisé ;
- b) Dans le cas d'un convoi remorqué comportant en tête des bateaux motorisés en ligne de file au nombre de deux ou davantage, le conducteur du premier bateau est le conducteur du convoi ; toutefois, si le premier bateau est un remorqueur de renfort temporaire, le conducteur du convoi est le conducteur du deuxième bateau ;
- c) Dans le cas d'un convoi remorqué comprenant en tête des bateaux motorisés au nombre de deux ou davantage ne naviguant pas en ligne de file, et dont l'un assure la traction principale, le conducteur du convoi est le conducteur du bateau motorisé assurant la traction principale ;
- d) Dans le cas d'un convoi poussé propulsé par deux pousseurs côte à côte, le conducteur du pousseur tribord est le conducteur du convoi ;
- e) Dans le cas d'une formation à couple, le conducteur du bateau assurant la propulsion principale est le conducteur de la formation à couple ;
- f) Dans les autres cas, le conducteur du convoi ou de la formation à couple doit être désigné en temps utile par le responsable du transport.

2. Dans le cas d'un convoi remorqué ou poussé, les conducteurs des bateaux remorqués ou poussés autres que le conducteur visé au chiffre 1 prennent toutes les mesures nécessitées par les circonstances pour la bonne conduite de leur bateau et se conforment aux ordres du conducteur du convoi.

Les mêmes prescriptions s'appliquent aux conducteurs des bateaux d'une formation à couple qui ne sont pas les conducteurs de la formation.

#### **Article A. 4241-7 – Règles applicables à la tenue de barre**

1. Afin d'assurer la bonne conduite du bateau, la personne qualifiée qui tient la barre doit être en mesure de recevoir et de donner toutes les informations et tous les ordres qui arrivent à la timonerie ou qui partent de celle-ci. En particulier, elle doit être en mesure d'entendre les signaux sonores et avoir une vue suffisamment dégagée dans toutes les directions. En l'absence de vue suffisamment dégagée, elle doit avoir la possibilité d'utiliser un moyen optique couvrant un champ visuel suffisant et lui donnant une image claire et sans déformation de la situation.

2. Lorsque des circonstances particulières l'exigent, une vigie ou un poste d'écoute doit être placé pour renseigner la personne qui tient la barre.

3. A bord de tout bateau rapide faisant route, la barre est tenue par une personne âgée d'au moins 18 ans titulaire du certificat de capacité pour les bateaux de commerce prévu à l'article R. 4231-1, ainsi que de l'attestation spéciale "radar" prévue à l'article R. 4231-15.

Une seconde personne également titulaire de ces documents doit se trouver dans la timonerie, sauf pendant l'accostage et l'appareillage ainsi qu'au passage des écluses.

## **Paragraphe 2**

### **Obligations générales relatives à la conduite**

#### **Article A. 4241- 11 – Dispositif de mesure et de lecture de la vitesse**

Le dispositif visé à l'article R. 4241-11 est un dispositif de lecture de la vitesse par rapport au fond.

Pour les bateaux à passagers transportant plus de 150 passagers, ce dispositif doit être fixe.

Les engins flottants sont dispensés de l'obligation d'équipement lorsqu'ils sont au travail, ou lorsqu'ils stationnent, ou lorsqu'ils ne sont pas motorisés.

## **Paragraphe 3**

### **Obligations générales de sécurité**

#### **Article A. 4241-22 – Obligations de dégager une section d'eau intérieure**

1. En complément des procédures de sécurité prévues à l'article R. 4241-22, pour s'employer à ce que la voie d'eau soit dégagée, le conducteur prend les mesures nécessaires pour repêcher l'objet ou le signaler et toutes autres mesures nécessaires pour éviter tout accident et assurer le maintien de la circulation.

2. Les dépenses d'acquisition, de pose et d'entretien de la signalisation installée au droit de l'obstacle sont à la charge du responsable, ou à défaut du propriétaire, de l'objet formant obstacle.

#### **Article A. 4241-24 – Bateau échoué ou coulé**

1. En application de l'article R. 4241-24, le conducteur ou un autre membre de l'équipage est tenu de rester à bord ou à proximité du lieu de l'accident tant que les agents chargés de la police de la navigation n'ont pas autorisé son départ.

2. Sauf si cela n'est manifestement pas nécessaire et sans préjudice des dispositions de l'article A. 4241-48-25, le conducteur doit, dans le plus bref délai, avertir les bateaux approchant et ce, en des points appropriés et à une distance suffisante du lieu de l'accident, pour que ces bateaux puissent prendre en temps utile les dispositions nécessaires.

3. En cas d'accident survenu dans un garage d'écluse ou dans une écluse, le conducteur doit aviser immédiatement le personnel chargé de la manœuvre de l'écluse en cause.

4. Afin de procéder à ce que la voie d'eau soit dégagée dans le plus court délai, le conducteur est tenu de se conformer aux ordres qui lui sont donnés par l'autorité chargée de la police de la navigation et le gestionnaire de la voie d'eau. La même obligation incombe au conducteur dont le bateau menace de couler ou devient incapable de manœuvrer.

## **Paragraphe 4**

### **Prescriptions temporaires**

#### **Article A. 4241-26 – Mesures temporaires**

1. Les mesures temporaires édictées par le préfet en application de l'article R. 4241-26, et celles édictées par le gestionnaire en application du décret n° 2012-1556 du 28 décembre 2012 déterminant la liste des mesures temporaires d'interruption ou de modification des conditions de la navigation pouvant être prises par le gestionnaire de la voie d'eau, pris en application de l'article L. 4241-3, sont diffusées par voie d'avis à la batellerie.

2. Lorsque les mesures temporaires, visées au précédent alinéa, sont rendues nécessaires par des travaux exécutés par un maître d'ouvrage tiers, ce dernier doit informer le préfet et le gestionnaire au moins 3 mois avant lesdits travaux. Ce délai n'est pas applicable dans les cas d'urgence.

3. Les mesures visées au présent article font, si nécessaire, l'objet d'une signalisation appropriée par le gestionnaire de la voie d'eau concerné. Cette signalisation doit être mise en place par le concessionnaire sur les parties concédées, et par le maître d'ouvrage en cas de travaux pour le compte de tiers.

## **Paragraphe 5**

### **Embarquement, débarquement, chargement, déchargement et transbordement**

#### **Article A. 4241-27 – Règles relatives à la visibilité**

Sans préjudice des dispositions relatives à la réglementation technique applicable aux bateaux, la zone de non-visibilité directe ou indirecte devant le bateau ne doit pas excéder 350 m du fait du chargement. Si la vision directe vers l'arrière est masquée lorsque le bateau fait route, cette insuffisance du champ de vision peut être compensée par l'utilisation du radar.

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

Lorsque des circonstances particulières exigent que la zone de non-visibilité soit inférieure à 350 m, les règlements particuliers de police peuvent préciser la distance de vision requise et les équipements d'aide à la navigation nécessaires.

#### **Article A. 4241-28 – Règles relatives à la stabilité du bateau et à la résistance de la coque**

La stabilité des bateaux transportant des conteneurs est vérifiée par le responsable du transport avant le départ sauf dans les cas de chargement non critiques. Les résultats de la vérification sont conservés à bord pendant la durée du transport. Sont réputés non critiques les cas suivants :

- bateaux chargés uniquement de conteneurs en cale, sur une seule couche centrée sur l'axe du bateau ;
- bateaux d'une largeur égale ou supérieure à 9,5 m, chargés uniquement de conteneurs, sur deux couches au maximum, centrées sur l'axe du bateau, en partant du fond de la cale, et non ballastables.

D'autres cas peuvent être considérés comme non critiques après une étude de stabilité spécifique au bateau.

## Paragraphe 6

### Documents devant se trouver à bord

#### Article A. 4241-33 – Documents de bord

Outre le certificat d'immatriculation exigé à l'article L. 4111-6, le certificat de jaugeage exigé à l'article L. 4112-3, le titre de navigation exigé à l'article L. 4221-1, les exemplaires du règlement général de police et des règlements particuliers de police exigés aux articles R. 4241-31 et R. 4241-32, le carnet des huiles usées exigé à l'article R. 4241-65, doivent se trouver à bord des bateaux, les documents ci-après :

1° le certificat de capacité du conducteur pour la conduite des bateaux de commerce prévu à l'article R. 4231-1 ou le document en tenant lieu ;

2° le livret de service ou de formation, prévu à l'article R. 4231-5, lorsque la personne qui tient la barre d'un bateau de commerce n'est pas titulaire du certificat de capacité requis ;

3° l'attestation de capacité à naviguer seul à bord prévue par l'arrêté du 2 juillet 2008 relatif à l'équipage et à la conduite de certains bateaux de navigation intérieure, s'il y a lieu ;

4° à bord des bateaux naviguant au radar, l'attestation spéciale "radar" prévue à l'article R. 4231-15 ou le document en tenant lieu ;

5° à bord des bateaux à passagers en service, la ou les attestations spéciales "passagers", prévues à l'article R. 4231-16, ou les documents en tenant lieu ;

6° à bord de tout bateau motorisé à l'exception des menues embarcations, équipé de moyens de radiotéléphonie, le certificat d'opérateur et la licence d'exploitation, ou les documents en tenant lieu ;

7° à bord de tout bateau faisant partie d'un convoi ou d'une formation à couple transportant des marchandises dangereuses visées à l'ADN (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures), les documents requis par l'article 18 de l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit « arrêté TMD ») ;

8° à bord de tout bateau visé aux articles D. 4221-1 et D. 4221-2 et sous réserve des dispositions relatives aux titres de navigation :

- les documents relatifs aux chaudières à vapeur et aux autres réservoirs sous pression, s'il y a lieu ;

- l'attestation pour installations à gaz liquéfiés, s'il y a lieu ;

- les documents relatifs aux installations électriques, s'il y a lieu ;

- les attestations de vérification des extincteurs portatifs et des installations d'extinction d'incendie fixées à demeure, s'il y a lieu ;

9° à bord de tout bateau visé aux 1°, 2°, 3° et 4° de l'article D. 4221-1, les attestations de contrôle des grues, s'il y a lieu ;

10° à bord de tout bateau transportant des conteneurs, les documents relatifs à la stabilité du bateau ;

11° à bord de tout bateau de marchandises, la déclaration de chargement prévue à l'article R. 4461-1, s'il y a lieu, ainsi que la lettre de voiture ou le connaissement prévus à l'article R. 4461-2, s'il y a lieu ;

12° à bord de tout bateau visé à l'article 6.03 de l'annexe 2 du décret n° 2010-197 du 23 février 2010 portant publication de la convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, signée à Strasbourg le 9 septembre 1996, l'attestation de déchargement mentionnée, s'il y a lieu.

## **Paragraphe 7**

### **Transports spéciaux**

#### **Article A. 4241-35-1 – Demande d'autorisation spéciale de transport**

La demande d'autorisation spéciale de transport prévue à l'article R. 4241-35 est adressée à l'autorité compétente mentionnée à l'article R.\* 4241-36, au moins 15 jours avant le déplacement, par le propriétaire du bateau ou convoi, ou par son représentant.

#### **Article A. 4241-35-2 – Composition du dossier**

La demande mentionnée à l'article A. 4241-35-1 s'effectue à l'aide du formulaire CERFA prévu à cet effet qui doit être dûment rempli et accompagné des pièces justificatives exigées. Le formulaire doit être signé par le propriétaire du bateau ou convoi, ou par son représentant.

#### **Article A. 4241-35-3 – Modalités d'information des préfets**

Lorsque le déplacement couvre plusieurs départements, les préfets des départements traversés par le bateau bénéficiaire de l'autorisation spéciale de transport sont préalablement informés de la délivrance de ce document.

#### **Article A. 4241-35-4 – Notification**

Le préfet notifie sa décision au demandeur et adresse une copie au gestionnaire concerné.

## **Paragraphe 8**

### **Manifestations sportives, fêtes nautiques et autres manifestations**

#### **Article A. 4241-38-1 – Durée maximale de l'interruption de navigation sur certaines sections des eaux intérieures**

L'autorisation d'interruption de la navigation prévue à l'article R. 4241-38 ne peut dépasser quatre heures par période de vingt-quatre heures. Pour toute interruption de navigation de plus de deux heures consécutives, une période de reprise de la navigation peut être prévue afin de permettre le passage des bateaux de commerce.

Le préfet peut accorder une seule fois par an une autorisation entraînant une interruption de plus de quatre heures, sans pouvoir dépasser six heures.

En l'absence de navigation commerciale, le préfet peut déroger aux conditions fixées par les alinéas 1 et 2 du présent article.

#### **Article A. 4241-38-2 – Demande d'autorisation**

La demande d'autorisation est adressée, au moins 3 mois avant la manifestation, par l'organisateur de la manifestation à l'autorité compétente mentionnée à l'article R. 4241-38, qui en accuse réception.

#### **Article A. 4241-38-3 – Composition du dossier**

La demande mentionnée à l'article A. 4241-38-2 s'effectue à l'aide du formulaire CERFA prévu à cet effet qui doit être dûment rempli et accompagné des pièces justificatives exigées. Le formulaire doit être signé par l'organisateur de la manifestation.

#### **Article A. 4241-38-4 – Notification**

Le préfet notifie sa décision au demandeur et adresse une copie au gestionnaire concerné.

### **Paragraphe 9**

#### **Intervention des autorités chargées de la police de la navigation**

Le présent paragraphe ne comporte pas de dispositions réglementaires (partie arrêtés).

#### **Sous-Section 2**

#### **Dispositions relatives aux marques et aux échelles de tirant d'eau**

#### **Article A. 4241-47-1 – Marques d'identification des bateaux**

Les marques d'identification des bateaux sont apposées dans les conditions prévues par les articles D. 4113-1 à D. 4113-4.

Tout bateau de marchandises porte l'indication, en tonnes, de son port en lourd. Cette indication doit être apposée des deux côtés du bateau, sur la coque ou sur des panneaux fixés à demeure.

Tout bateau à passagers porte l'indication du nombre maximal de passagers autorisé. Cette indication doit être affichée à bord en un endroit bien apparent.

L'annexe 1 définit les lettres ou groupes de lettres distinctifs du lieu d'immatriculation des bateaux.

#### **Article A. 4241-47-2 – Marques d'enfoncement**

1. Tout bateau, à l'exception des menues embarcations, porte des marques indiquant le plan du plus grand enfoncement.

Pour les bateaux, les modalités de détermination du plus grand enfoncement et les conditions d'apposition des marques d'enfoncement sont définies par la réglementation technique prise en application de l'arrêté du 30 décembre 2008 relatif aux prescriptions techniques de sécurité applicables aux bateaux de marchandises, aux bateaux à passagers et aux engins flottants naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures (article 4.04 de l'annexe 1).

2. Tout bateau dont le tirant d'eau peut atteindre 1 m, à l'exception des menues embarcations, doit porter des échelles de tirant d'eau.

Cette disposition n'est pas applicable aux établissements flottants.

En complément de la réglementation technique applicable au bateau concerné, l'annexe 2 définit les conditions d'apposition des échelles de tirant d'eau.

### **Sous-Section 3**

#### **Dispositions relatives à la signalisation visuelle des bateaux et établissements flottants**

#### **Paragraphe 1**

#### **Dispositions générales**

##### **Article A. 4241-48-1 – Applications et définitions**

1. Lorsque les conditions de visibilité l'exigent, la signalisation prescrite pour la nuit doit aussi être portée de jour.

2. Dans la présente sous-section, on entend par :

a) *feu de mât* : un feu blanc puissant, projetant une lumière ininterrompue sur toute l'étendue d'un arc d'horizon de  $225^\circ$  et disposé de manière à projeter cette lumière depuis l'avant jusqu'à  $22^\circ 30'$  sur l'arrière du travers de chaque bord ;

b) *feux de côté* : un feu clair vert à tribord et un feu rouge clair à bâbord, chacun de ces feux projetant une lumière ininterrompue sur toute l'étendue d'un arc d'horizon de  $112^\circ 30'$  et étant disposé de manière à projeter cette lumière depuis l'avant jusqu'à  $22^\circ 30'$  sur l'arrière du travers de son côté ;

c) *feu de poupe* : un feu clair ou ordinaire blanc, projetant une lumière ininterrompue sur toute l'étendue d'un arc d'horizon de  $135^\circ$  et disposé de manière à projeter cette lumière sur un secteur de  $67^\circ 30'$  de chaque bord à partir de l'arrière ;

d) *feu visible de tous les côtés* : un feu projetant une lumière ininterrompue sur toute l'étendue d'un arc d'horizon de  $360^\circ$  ;

e) *hauteur* : la hauteur au-dessus du plan des marques d'enfoncement ou, pour les bateaux sans marques d'enfoncement, au-dessus de la ligne de flottaison.

3. Pour l'application de la présente sous-section :

a) les convois poussés dont la longueur ne dépasse pas 110 m et dont la largeur ne dépasse pas 12 m sont considérés comme bateaux motorisés isolés de même longueur ;

b) les formations à couple dont la longueur dépasse 140 m sont considérées comme convois poussés de même longueur.

4. L'annexe 3 décrit sous forme de croquis les obligations prescrites par les articles de la présente sous-section, à laquelle il est fait renvoi autant que besoin.

##### **Article A. 4241-48-2 – Feux et fanaux**

1. Sauf prescriptions contraires, les feux prescrits à la présente section doivent montrer une lumière continue et uniforme.
2. Ne peuvent être utilisés que des feux de signalisation dont les corps et les accessoires portent la marque d'agrément exigée par la directive 96/98/CE du Conseil, du 20 décembre 1996, relative aux équipements marins modifiée.
3. Les feux dont les caractéristiques des corps, accessoires et sources lumineuses sont conformes aux exigences du règlement général de police de la navigation intérieure en vigueur au 31 août 2014 ou aux exigences de la directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 établissant les prescriptions techniques pour les bateaux de la navigation intérieure et abrogeant la directive 82/714/CEE du Conseil peuvent continuer à être utilisés, jusqu'au remplacement desdits feux.

#### **Article A. 4241-48-3 – Pavillons, panneaux et flammes**

1. Sauf prescriptions contraires, les panneaux et pavillons prescrits à la présente section doivent être rectangulaires.
2. Les couleurs des panneaux, pavillons et flammes ne doivent être ni passées ni salies.
3. Leurs dimensions doivent être suffisantes pour en assurer la bonne visibilité ; cette condition est considérée comme remplie dans tous les cas suivants :
  - a) la longueur et la largeur des panneaux et pavillons sont chacune d'au moins 1 m, ou d'au moins 0,60 m dans le cas des menues embarcations ;
  - b) la longueur des flammes est de 1 m au moins et leur largeur sur un côté d'au moins 0,50 m.

#### **Article A. 4241-48-4 – Cylindres, ballons, cônes et bicônes**

1. Les cylindres, ballons, cônes et bicônes prescrits à la présente section peuvent être remplacés par des dispositifs présentant, à distance, la même apparence.
2. Leurs couleurs ne doivent être ni passées, ni salies.
3. Leurs dimensions doivent être suffisantes pour en assurer la bonne visibilité ; cette condition est considérée comme remplie dans les cas suivants :
  - a) les cylindres ont une hauteur d'au moins 0,80 m et un diamètre d'au moins 0,50 m ;
  - b) les ballons, un diamètre d'au moins 0,60 m ;
  - c) les cônes, une hauteur est d'au moins 0,60 m et un diamètre de base d'au moins 0,60 m ;
  - d) les bicônes, une hauteur est d'au moins 0,80 m et un diamètre de base d'au moins 0,50 m.
4. Par dérogation au chiffre 3, les menues embarcations peuvent utiliser des dispositifs de signalisation dont les dimensions sont inférieures aux dimensions minimales prescrites pour autant que ces dispositifs soient assez grands pour être facilement visibles.

### **Article A. 4241-48-5 – Feux et signaux interdits**

1. Il est interdit de faire usage de feux ou signaux autres que ceux mentionnés à la présente section ou de faire usage des feux ou signaux mentionnés dans des conditions autres que celles prescrites ou admises par la présente section.

2. Toutefois, pour la communication entre bateaux ou entre bateaux et la terre, l'usage d'autres feux ou signaux est admis à condition qu'ils ne prêtent pas à confusion avec les feux ou signaux mentionnés à la présente section.

### **Article A. 4241-48-6 – Feux de secours**

Lorsque des feux de signalisation prescrits à la présente section ne fonctionnent pas, ils sont remplacés sans délai par des feux de secours. Toutefois, lorsque le feu prescrit devait être puissant, le feu de secours peut être clair, et lorsque le feu prescrit devait être clair, le feu de secours peut être ordinaire. Le rétablissement des feux ayant la puissance prescrite a lieu dans les plus brefs délais.

### **Article A. 4241-48-7 – Interdiction d'utiliser des lumières, projecteurs, panneaux, pavillons, flammes**

1. Il est interdit de faire usage de lumières, de projecteurs, de panneaux, notamment publicitaires, de pavillons ou d'autres objets qui risquent d'être confondus avec les feux ou signaux mentionnés dans la présente section ou qui risquent de nuire à la visibilité ou de compliquer l'identification de ces feux ou signaux.

2. Il est interdit de faire usage de lumières ou de projecteurs qui risquent de produire un éblouissement susceptible de constituer un danger ou une gêne pour la navigation ou la circulation à terre.

## **Paragraphe 2**

### **Signalisation de nuit et de jour**

#### **Article A. 4241-48-8 – Signalisation des bateaux motorisés isolés en cours de route**

(Annexe 3 : croquis 1, 2, 3, 4)

1. Les bateaux motorisés isolés doivent porter :

- De nuit :

a) Un feu de mât placé dans la partie avant et dans l'axe du bateau, à une hauteur de 5 m au moins. La hauteur minimale peut être de 4 m si la longueur du bateau ne dépasse pas 40 m ;

b) Des feux de côté placés à la même hauteur et sur une même perpendiculaire à l'axe du bateau, à 1 m plus bas que le feu de mât et à au moins 1 m en arrière de celui-ci sur la partie la plus large du bateau ; ils doivent être masqués vers l'intérieur du bateau de façon que le feu vert ne puisse pas être vu de bâbord ni le feu rouge de tribord.

c) Un feu de poupe placé dans la partie arrière et dans l'axe du bateau.

2. Tout bateau motorisé isolé peut porter de nuit en outre, à l'arrière, un deuxième feu de mât placé dans l'axe du bateau à 3 m au moins plus haut que le feu avant, de telle façon que la distance horizontale entre ces feux soit au moins trois fois la distance verticale. Tout bateau motorisé isolé de plus de 110 m de longueur doit porter ce deuxième feu de mât.

3. Tout bateau motorisé qui est temporairement précédé de nuit d'un bateau motorisé placé en renfort doit conserver les feux visés aux chiffres 1 et 2 ci-dessus.

4. Outre les signaux prescrits par les autres dispositions de la présente section, les bateaux rapides faisant route doivent porter de nuit et de jour :

deux feux scintillants jaunes, puissants et rapides.

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

5. Pendant le passage par une ouverture de pont fixe, de pont fermé ou de barrage, ou pendant le passage aux écluses, les bateaux peuvent porter les feux de mât prévus aux chiffres 1 et 2 ci-dessus à une hauteur réduite, de sorte que ce passage puisse s'effectuer sans difficulté.

6. Les dispositions du présent article ne sont applicables ni aux menues embarcations ni aux bacs.

#### **Article A. 4241-48-9 – Signalisation des convois remorqués faisant route**

(Annexe 3 : croquis 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12)

1. Tout bateau motorisé faisant route en tête d'un convoi remorqué et tout bateau motorisé placé en renfort devant un autre bateau motorisé, un convoi poussé ou une formation à couple doivent porter :

- De nuit :

a) Deux feux de mât superposés à 1 m environ de distance l'un de l'autre, placés dans la partie avant et dans l'axe du bateau, le feu supérieur étant à une hauteur d'au moins 5 m et le feu inférieur, autant que possible, à 1 m au moins plus haut que les feux de côté ;

b) Des feux de côté répondant aux spécifications du chiffre 1 b) de l'article A. 4241-48-8 ;

c) Un feu de poupe jaune au lieu de blanc placé dans l'axe du bateau à une hauteur suffisante pour être bien visible de l'unité remorquée qui suit le bateau ou du bateau motorisé, du convoi poussé ou de la formation à couple devant laquelle le bateau est placé en renfort ;

- De jour :

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

2. Dans le cas où un convoi remorqué comporte en tête plusieurs bateaux motorisés, ou dans le cas où un bateau motorisé, un convoi poussé ou une formation à couple est précédé de plusieurs bateaux motorisés placés en renfort, naviguant l'un à côté de l'autre, accouplés ou non, chacun de ces bateaux doit porter :

- De nuit :

À la partie avant et dans l'axe du bateau, au lieu des feux de mât prescrits au chiffre 1 a) ci-dessus, trois feux de mât superposés à 1 m environ l'un de l'autre, le feu supérieur et le feu inférieur se trouvant à la même hauteur que ceux prescrits au chiffre 1 a) ;

- De jour :

Le cylindre prescrit au paragraphe 1 ci-dessus.

Dans le cas où un bateau, un matériel flottant ou un établissement flottant est manoeuvré par plusieurs bateaux motorisés, la même prescription s'applique à chacun de ceux-ci.

3. Les bateaux d'un convoi remorqué suivant le ou les bateaux visés aux chiffres 1 et 2 ci-dessus doivent porter :

- De nuit :

Un feu clair blanc, visible de tous les côtés, placé à une hauteur d'au moins 5 m ;

- De jour :

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

Toutefois,

a) Si une longueur de convoi dépasse 110 m, elle doit porter deux des feux visés ci-dessus dont un sur sa partie avant et un sur sa partie arrière;

b) Si une longueur du convoi comprend une rangée de plus de deux bateaux accouplés, ces feux ou ce ballon doit être porté seulement par les deux bateaux extérieurs de la rangée.

La signalisation de tous les bateaux remorqués d'un convoi doit, autant que possible, être portée à une même hauteur au-dessus du plan d'eau.

4. Le ou les bateaux formant la dernière longueur d'un convoi remorqué doivent porter, outre la signalisation prescrite au chiffre 3 ci-dessus :

- De nuit :

Un feu de poupe répondant aux spécifications du chiffre 1 c) de l'article A. 4241-48-8.

Si le convoi se termine par une rangée de plus de deux bateaux accouplés, seuls les deux bateaux extérieurs de la rangée doivent porter ce feu. Si le convoi se termine par des menues embarcations, il n'est pas tenu compte de ces embarcations pour l'application du présent chiffre.

5. Pendant le passage par une ouverture de pont fixe, de pont fermé ou de barrage, ou pendant le passage aux écluses, les bateaux d'un convoi remorqué peuvent porter la signalisation prescrite aux chiffres 1 a), 2 et 3 du présent article à une hauteur réduite de sorte que ce passage puisse s'effectuer sans difficulté.

6. Si les bateaux visés au chiffre 3 ci-dessus sont des navires venant directement de la mer ou partant pour la mer, ils peuvent :

- De nuit :

Au lieu du feu blanc, porter les feux de côté prescrits au chiffre 1 b) de l'article A. 4241-48-8 ;

- De jour :

Porter le ballon jaune.

7. Les dispositions du présent article ne sont applicables ni aux menues embarcations ne remorquant que des menues embarcations ni au remorquage des menues embarcations.

#### **Article A. 4241-48-10 – Signalisation des convois poussés faisant route**

(Annexe 3 : croquis 13, 14, 15, 16)

1. Les convois poussés doivent porter :

- De nuit :

a) *Comme feux de mât :*

i) Trois feux de mât à l'avant du bateau en tête du convoi ou du bateau bâbord en tête 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 à une hauteur d'au moins 5 m. Les deux feux inférieurs doivent être écartés l'un de l'autre de 1,25 m environ et situés 1,10 m environ en dessous du feu supérieur ;

ii) Un feu de mât à l'avant de tout autre bateau dont la largeur totale est visible de front. Ce feu doit être placé autant que possible 3 m en dessous du feu supérieur visé sous i). Les mâts portant ces feux doivent être placés dans l'axe longitudinal du bateau sur lequel ils se trouvent ;

b) *Comme feux de côté :*

Des feux de côté répondant aux spécifications du chiffre 1 b) de l'article A. 4241-48-8; ces feux doivent être placés sur la partie la plus large du convoi, le plus près possible du pousseur, à 1 m au maximum des bords du convoi et à une hauteur d'au moins 2 m ;

c) *Comme feux de poupe :*

i) Trois feux de poupe sur le pousseur, répondant aux spécifications du chiffre 1 c) de l'article A. 4241-48-8, placés selon une ligne perpendiculaire à l'axe longitudinal, à 1,25 m environ l'un de

l'autre et à une hauteur suffisante pour ne pas pouvoir être masqués par un des autres bateaux du convoi ;

ii) Un feu de poupe sur chaque bateau dont la largeur totale est visible de l'arrière; toutefois, lorsque plus de deux bateaux autres que le pousseur sont visibles de l'arrière, ce feu ne doit être porté que par les deux bateaux qui se trouvent à l'extérieur du convoi.

2. Les dispositions du chiffre 1 ci-dessus s'appliquent aussi aux convois poussés précédés de nuit par un ou plusieurs bateaux motorisés placés en renfort ; toutefois, les feux de poupe visés au chiffre 1 c) i) ci-dessus doivent être jaunes au lieu de blancs.

Lorsqu'un convoi poussé est précédé de jour par un ou plusieurs bateaux motorisés placés en renfort, le pousseur porte le ballon jaune visé au chiffre 3 de l'article A. 4241-48-9.

3. Pendant le passage par une ouverture de pont fixe, de pont fermé ou de barrage, ou pendant le passage aux écluses, les feux de mât prescrits au chiffre 1 a) ci-dessus peuvent être portés à une hauteur réduite de sorte que ce passage puisse s'effectuer sans difficulté.

4. Les convois poussés avec deux pousseurs en formation à couple doivent porter de nuit les feux de poupe visés au chiffre 1 c) i) ci-dessus sur le pousseur qui assure la traction principale ; l'autre pousseur doit porter le feu de poupe visé au chiffre 1 c) ii) ci-dessus.

#### **Article A. 4241-48-11 – Signalisation des formations à couple faisant route**

(Annexe 3 : croquis 17, 18, 19)

1. Les formations à couple doivent porter de nuit :

a) Sur chaque bateau *un feu de mât*, répondant aux spécifications du chiffre 1 a) de l'article A. 4241-48-8 ; toutefois, sur les bateaux non motorisés, ce feu peut être remplacé par un feu blanc, visible de tous les côtés, répondant aux spécifications du chiffre 3 de l'article A. 4241-48-9, placé à un endroit approprié, mais pas plus haut que le feu de mât du bateau ou des bateaux motorisés ;

b) *Des feux de côté*, répondant aux spécifications du chiffre 1 b) de l'article A. 4241-48-8 ; ces feux sont placés à l'extérieur de la formation, autant que possible à la même hauteur, et 1 m au moins au-dessous du feu de mât le plus bas ;

c) Sur chaque bateau, *le feu de poupe* prescrit au chiffre 1 c) de l'article A. 4241-48-8 ;

2. Les dispositions du chiffre 1 ci-dessus s'appliquent également aux formations à couple qui sont précédées de nuit par un ou plusieurs bateaux motorisés placés en renfort.

Lorsqu'une formation à couple est précédée de jour par un ou plusieurs bateaux placés en renfort, chaque bateau de la formation doit porter le ballon jaune visé au chiffre 3 de l'article A. 4241-48-9.

3. Pendant le passage par une ouverture de pont fixe, de pont fermé ou de barrage, ou pendant le passage aux écluses, les feux prescrits au chiffre 1 a) ci-dessus peuvent être portés à une hauteur réduite de sorte que ce passage puisse s'effectuer sans difficulté.

4. Les dispositions du présent article ne sont applicables ni aux menues embarcations ne menant à couple que des menues embarcations, ni aux menues embarcations menées à couple.

#### **Article A. 4241-48-12 – Signalisation des bateaux à voile faisant route**

(Annexe 3 : croquis 20, 21)

1. Les bateaux à voile doivent porter de nuit :

a) *Les feux de côté* prescrits au chiffre 1 b) de l'article A. 4241-48-8 toutefois, ces feux peuvent être des feux ordinaires au lieu de clairs ;

b) *Le feu de poupe* prescrit au chiffre 1 c) de l'article A. 4241-48-8.

2. Outre les feux prescrits au chiffre 1 ci-dessus, un bateau à voile peut porter :

- De nuit :

*Deux feux ordinaires ou clairs superposés*, visibles de tous les côtés, le feu supérieur étant rouge et le feu inférieur vert ; ces feux doivent être placés à un endroit approprié, au sommet ou à la partie supérieure du mât, à 1 m au moins l'un de l'autre.

3. Tout bateau naviguant à la voile et utilisant en même temps ses propres moyens mécaniques de propulsion doit porter de jour : *Un cône noir*, pointe en bas. Ce cône doit être placé le plus haut possible et à l'endroit où il est le plus apparent.

4. Les dispositions des chiffres 1 et 2 du présent article ne sont pas applicables aux menues embarcations. Les dispositions du chiffre 2 ne sont pas applicables aux bateaux visés à l'article A. 4241-48-35.

#### **Article A. 4241-48-13 – Signalisation des menues embarcations faisant route**

(Annexe 3 : croquis 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30)

1. Les menues embarcations motorisées isolées faisant route doivent porter :

- De nuit :

a) *Un feu de mât* : ce feu doit être placé dans l'axe de l'embarcation et à 1 m au moins plus haut que les feux de côté, et doit être clair au lieu de puissant ;

b) *Des feux de côté* qui peuvent être des feux ordinaires et qui doivent être placés soit :

i) Comme prescrit au chiffre 1 b) de l'article A. 4241-48-8 ;

ii) L'un à côté de l'autre ou dans une même lanterne dans l'axe de l'embarcation, à la proue ou près de la proue ;

c) *Un feu de poupe* répondant aux spécifications du chiffre 1 c) de l'article A. 4241-48-8. Toutefois, ce feu peut être supprimé mais, dans ce cas, le feu de mât visé sous a) ci-dessus est remplacé par un feu clair blanc, visible de tous les côtés.

2. Les menues embarcations motorisées isolées, d'une longueur inférieure à 7 m, peuvent, au lieu des feux visés au chiffre 1 ci-dessus, porter un *feu ordinaire blanc* à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés.

3. Lorsqu'une menue embarcation ne remorque ou ne mène à couple que des menues embarcations, elle doit porter de nuit les feux prescrits au chiffre 1 ci-dessus.

4. Les menues embarcations remorquées ou menées à couple doivent porter de nuit *un feu ordinaire blanc*, visible de tous les côtés. Cette disposition ne s'applique pas au bachot, tel que défini par l'arrêté du 30 décembre 2008 relatif aux prescriptions techniques de sécurité applicables aux bateaux de marchandises, aux bateaux à passagers et aux engins flottants naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures, attaché au service d'un bateau.

5. Les menues embarcations à voile doivent porter :

- De nuit :

Soit des feux de côté et un feu de poupe, les feux de côté étant placés l'un à côté de l'autre ou dans une même lanterne dans l'axe de l'embarcation à la proue ou près de la proue, et le feu de poupe étant placé sur la partie arrière de l'embarcation; toutefois, ces feux peuvent être des feux ordinaires;

Soit des feux de côté et un feu de poupe réunis dans une même lanterne placée à un endroit approprié au sommet ou à la partie supérieure du mât; ce feu peut être un feu ordinaire;

Soit, dans le cas d'embarcations de moins de 7 m de long, un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés. À l'approche d'autres bateaux, ces embarcations doivent montrer en outre un deuxième feu ordinaire blanc.

6. Les menues embarcations isolées qui ne sont ni motorisées ni à voile doivent porter de nuit : *Un feu ordinaire blanc*, visible de tous les côtés.

Toutefois, les bachots qui se trouvent dans les mêmes conditions ne doivent montrer ce feu qu'à l'approche d'autres bateaux.

7. Pendant le passage par une ouverture de pont fixe, de pont fermé ou de barrage, ou pendant le passage aux écluses, les feux de mât prescrits au présent article peuvent être portés à une hauteur réduite de sorte que ce passage puisse s'effectuer sans difficulté.

#### **Article A. 4241-48-14 – Signalisation supplémentaire des bateaux faisant route effectuant certains transports de matières dangereuses**

(Annexe 3 : croquis 31a, 31b, 32, 33, 34, 35, 36)

1. Les bateaux effectuant des transports de certaines matières inflammables visées par l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) et son règlement annexé, conformément à l'annexe III de l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit « arrêté TMD »), doivent porter, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions de la présente

section, la signalisation suivante, conformément aux prescriptions du paragraphe 7.1.5.0 ou du paragraphe 7.2.5.0 de l'ADN :

- De nuit :

*Un feu bleu ;*

- De jour :

*Un cône bleu, pointe en bas,*

comme indiqué dans l'ADN, chapitre 3.2, tableau A colonne (12) ou tableau C, colonne (19).

Ces signaux sont placés à un endroit approprié et assez haut pour être visible de tous les côtés. Le cône bleu peut être remplacé par un cône bleu à l'avant et un cône bleu à l'arrière du bateau, à une hauteur de 3 m au moins au-dessus du plan des marques d'enfoncement.

2. Les bateaux effectuant des transports de certaines marchandises présentant un danger pour la santé visées par l'ADN, conformément à l'annexe III de l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit « arrêté TMD »), doivent porter outre la signalisation prescrite par les autres dispositions de la présente section, la signalisation suivante, conformément aux prescriptions du paragraphe 7.1.5.0 ou du paragraphe 7.2.5.0 de l'ADN :

- De nuit :

*Deux feux bleus ;*

- De jour :

*Deux cônes bleus, pointe en bas,*

comme indiqué dans l'ADN, chapitre 3.2, tableau A colonne (12) ou tableau C, colonne (19).

Ces signaux doivent être placés à environ 1 m l'un au-dessus de l'autre, à un endroit approprié et assez haut pour être visibles de tous les côtés. Les deux cônes bleus peuvent être remplacés par deux cônes bleus à l'avant et deux cônes bleus à l'arrière du bateau, à une hauteur de 3 m au moins au-dessus du plan des marques d'enfoncement.

3. Les bateaux effectuant des transports de certaines matières explosives visées par l'ADN, conformément à l'annexe III de l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit « arrêté TMD »), doivent porter outre la signalisation prescrite par les autres dispositions de la présente section, la signalisation suivante, conformément aux prescriptions du paragraphe 7.1.5.0 ou du paragraphe 7.2.5.0 de l'ADN :

- De nuit :

*Trois feux bleus ;*

- De jour :

*Trois cônes bleus, pointe en bas,*

comme indiqué dans l'ADN, chapitre 3.2, tableau A colonne (12) ou tableau C, colonne (19).

Ces signaux sont placés à environ 1 m l'un au-dessus de l'autre, à un endroit approprié et assez haut pour être visibles de tous les côtés.

4. Lorsqu'un convoi poussé ou une formation à couple comprend un ou plusieurs bateaux mentionnés aux chiffres 1, 2 ou 3 ci-dessus, le bateau assurant la propulsion du convoi poussé ou de la formation à couple porte la signalisation prescrite aux chiffres 1, 2 ou 3 ci-dessus.

5. Les convois poussés propulsés par deux pousseurs placés côte à côte portent la signalisation mentionnée au chiffre 4 du présent article sur le pousseur placé à tribord.

6. Les bateaux, convois poussés ou formations à couple qui transportent ensemble plusieurs marchandises dangereuses visées aux chiffres 1, 2 et 3 ci-dessus portent la signalisation relative à la marchandise dangereuse exigeant le plus grand nombre de feux ou cônes bleus.

7. Les bateaux non astreints à porter les signaux visés aux chiffres 1, 2 ou 3 ci-dessus mais qui sont munis d'un certificat d'agrément ADN conformément à l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit « arrêté TMD ») et qui respectent les dispositions de sécurité visées au chiffre 1 ci-dessus peuvent, à l'approche des écluses, porter la signalisation visée au chiffre 1 ci-dessus lorsqu'ils veulent être éclusés en commun avec un bateau astreint à arborer la signalisation mentionnée au chiffre 1 du présent article.

8. L'intensité des feux bleus prescrits au présent article correspond au minimum à celle de feux ordinaires bleus.

#### **Article A. 4241-48-15 – Signalisation des bateaux à passagers faisant route**

(Annexe 3 : croquis 37)

Les bateaux autorisés au transport de plus de 12 passagers et dont la longueur maximale (L) de la coque est inférieure à 20 m doivent porter de jour :

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

#### **Article A. 4241-48-16 – Signalisation des bacs faisant route**

(Annexe 3 : croquis 38, 39, 40, 41)

1. Les bacs ne naviguant pas librement doivent porter :

- De nuit :

a) *Un feu clair blanc* visible de tous les côtés et placé à une hauteur d'au moins 5 m ; toutefois, cette hauteur peut être réduite si la longueur du bac est inférieure à 20 m ;

b) *Un feu clair vert* visible de tous les côtés et placé à 1 m environ au-dessus du feu visé sous a) ;

- De jour :

*Un ballon vert* placé à une hauteur d'au moins 5 m.

2. Le canot ou flotteur de tête d'un bac à câble longitudinal est muni de nuit d'un *feu clair blanc*, visible de tous les côtés, placé à 3 m au moins au-dessus du plan d'eau.

3. Les bacs naviguant librement doivent porter :

- De nuit :

- a) Un *feu clair blanc* visible de tous les côtés, comme prescrit au chiffre 1 a) ci-dessus ;
- b) Un *feu clair vert* visible de tous les côtés, comme prescrit au chiffre 1 b) ci-dessus ;
- c) Les feux de côté et le feu de poupe, comme prescrit aux chiffres 1 b) et 1 c) de l'article A. 4241-48-8 ;

- De jour :

Un ballon vert, comme prescrit au chiffre 1 ci-dessus.

#### **Article A. 4241-48-17 – Signalisation supplémentaire des bateaux faisant route jouissant d'une priorité de passage**

(Annexe 3 : croquis 42)

Les bateaux auxquels l'autorité chargée de la police de la navigation a délivré une priorité pour le passage aux endroits où l'ordre de passage est réglé par elle doivent porter, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions de la présente section, de jour :

Une *flamme rouge* hissée à l'avant à une hauteur suffisante pour être bien visible.

#### **Article A. 4241-48-18 – Signalisation supplémentaire des bateaux incapables de manœuvrer**

(Annexe 3 : croquis 43a, 43b)

1. Tout bateau incapable de manœuvrer doit, en cas de besoin, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions de la présente section, montrer :

- De nuit :

Soit un *feu rouge* balancé ; dans le cas des menues embarcations, ce feu peut être blanc au lieu de rouge ;

Soit *deux feux rouges* superposés à 1 m environ de distance l'un au-dessus de l'autre, placés à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés ;

- De jour :

Soit un *pavillon rouge* balancé ;

Soit *deux ballons noirs* superposés à 1 m environ de distance l'un de l'autre, placés à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés.

2. En cas de besoin, un tel bateau doit en outre émettre le signal sonore défini à l'annexe 4 prévue par l'article A. 4241-49-1.

#### **Article A. 4241-48-19 – Signalisation des matériels flottants et établissements flottants**

(Annexe 3 : croquis 44)

Sans préjudice des conditions particulières qui peuvent être imposées en vertu de l'article R.4241-35, les matériels flottants et les établissements flottants doivent porter de nuit :

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

### **Paragraphe 3 – Signalisation en stationnement**

#### **Article A. 4241-48-20 – Signalisation en stationnement**

(Annexe 3 : croquis 45, 46, 47, 48)

1. Tout bateau stationnant, à l'exception des bateaux énumérés dans les articles A. 4241-48-22 et A. 4241-48-25, doit porter :

- De nuit :

*Un feu ordinaire blanc* visible de tous les côtés et placé du côté du chenal, à une hauteur d'au moins 3 m. Ce feu peut être remplacé par un feu ordinaire blanc à la proue et un feu ordinaire blanc à la poupe, visibles de tous les côtés, placés du côté du chenal à une même hauteur.

2. Un convoi stationnant au large (sans accès direct ou indirect à la rive) doit porter :

- De nuit :

Sur chaque bateau de l'ensemble un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés, placé à un endroit approprié à une hauteur d'au moins 4 m. Le total des feux portés par les barges peut être limité à quatre, sous réserve que le contour du convoi soit bien indiqué;

- De jour :

Un ballon noir et sur le bateau en tête du convoi ou sur les bateaux extérieurs en tête du convoi et sur le pousseur, s'il y a lieu.

3. Une menue embarcation en stationnement, à l'exception des bachots, peut porter *un feu ordinaire blanc* à un endroit approprié à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés, au lieu des feux prescrits de nuit aux chiffres 1 et 2 du présent article.

4. La signalisation prescrite dans le présent article n'est pas obligatoire :

- a) Lorsque le bateau est en stationnement dans une voie de navigation intérieure où la navigation est temporairement impossible ou interdite ;
- b) Lorsque le bateau stationne le long de la rive et est suffisamment éclairé de cette rive ;
- c) Lorsque le bateau est en stationnement en dehors du chenal dans une situation manifestement sans danger.

#### **Article A. 4241-48-21 – Signalisation supplémentaire des bateaux ou engins flottants en stationnement et effectuant certains transports de matières dangereuses**

(Annexe 3 : croquis 49, 50, 51)

Les prescriptions de l'article A. 4241-48-14 s'appliquent également aux bateaux visés audit article lorsqu'ils sont en stationnement.

#### **Article A. 4241-48-22 – Signalisation des bacs en stationnement à leur débarcadère**

(Annexe 3 : croquis 52, 53)

1. Les bacs ne naviguant pas librement, stationnant à leur débarcadère, portent de nuit les feux prescrits au chiffre 1 de l'article A. 4241-48-16. En outre, le canot ou flotteur de tête des bacs à câble longitudinal doit porter le feu prescrit au chiffre 2 de l'article A. 4241-48-16.

2. Les bacs naviguant librement en service, stationnant à leur débarcadère, portent de nuit les feux prescrits au chiffre 1 de l'article A. 4241-48-16. Pour un stationnement de courte durée, ils peuvent conserver en outre les feux prescrits aux chiffres 1 b) et 1 c) de l'article A. 4241-48-8.

Ils éteignent le feu vert prévu par le 3 b) de l'article A. 4241-48-16 dès qu'ils ne sont plus en service.

#### **Article A. 4241-48-23 – Signalisation des matériels flottants et établissements flottants en stationnement**

(Annexe 3 : croquis 54)

Sans préjudice des conditions particulières qui pourront être imposées en vertu de l'article R.4241-35, les matériels flottants et les établissements flottants doivent porter de nuit :

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

Les dispositions de l'article A. 4241-48-20, chiffre 4, sont applicables.

#### **Article A. 4241-48-24 – Signalisation de certains bateaux de pêche en stationnement, des filets ou des perches**

(Annexe 3 : croquis 55)

Lorsque des bateaux ont des filets ou perches qui s'étendent dans le chenal ou à proximité de celui-ci, ces filets ou perches doivent être signalés :

- De nuit :

Par des *feux ordinaires blancs*, visibles de tous les côtés, en nombre suffisant pour indiquer leur position ;

- De jour :

Par des *flotteurs jaunes ou des pavillons jaunes* en nombre suffisant pour indiquer leur position.

#### **Article A. 4241-48-25 – Signalisation des engins flottants au travail et des bateaux échoués ou coulés**

(Annexe 3 : croquis 56, 57, 58, 59)

1. Les engins flottants au travail et les bateaux effectuant des travaux ou des opérations de sondage ou de mesurage, lorsqu'ils sont en stationnement, doivent porter :

a) Du ou des côtés où le passage est libre :

- De nuit :

*Deux feux ordinaires verts ou deux feux clairs verts*, placés à 1 m environ l'un au-dessus de l'autre ;

- De jour :

*Le panneau E.1* (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1) *ou deux bicônes verts superposés*, placés à 1 m environ l'un au-dessus de l'autre et, le cas échéant,

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

- De nuit :

*Un feu ordinaire rouge ou un feu clair rouge* placé à la même hauteur que le plus haut des deux feux verts prescrits sous a) ci-dessus et de même intensité que lesdits feux verts,

- De jour :

*Le panneau A1* (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1) placé à la même hauteur que le panneau visé à la lettre a) ci-dessus,  
ou un *ballon rouge* placé à la même hauteur que le plus haut des deux bicônes verts prescrits sous a) ci-dessus,

ou, dans le cas où ces bateaux ou engins flottants doivent être protégés contre les remous,

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

- De nuit :

*Un feu ordinaire rouge et un feu ordinaire blanc ou un feu clair rouge et un feu clair blanc*, placés à 1 m environ l'un au-dessus de l'autre, le feu rouge étant le plus haut,

- De jour :

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

et, le cas échéant,

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

- De nuit :

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

- De jour :

*Un pavillon rouge* placé à la même hauteur que le pavillon rouge et blanc ou que le pavillon rouge porté de l'autre côté.

2. La signalisation prévue par les 1 et 2 du présent article est placée à une hauteur telle qu'elle soit visible de tous les côtés.

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

3. Les bateaux échoués ou coulés portent la signalisation prescrite au 1 ci-dessus sous c) et d). Si la position d'un bateau coulé empêche de mettre les signaux sur le bateau, ceux-ci doivent être placés sur des canots, des bouées ou de quelque autre manière appropriée.

5. L'autorité chargée de la police de la navigation peut dispenser de l'obligation de porter les signaux prescrits aux chiffres 1 et 2 ci-dessus, sous les lettres a) et b).

#### **Article A. 4241-48-26 – Signalisation supplémentaire des bateaux dont les ancres peuvent présenter un danger pour la navigation et signalisation des ancres**

(Annexe 3 : croquis 60,61)

1. Les bateaux en stationnement visés aux articles A. 4241-48-20 et A. 4241-48-23, dont les ancres sont mouillées de telle manière qu'elles-mêmes, leurs câbles ou leurs chaînes, peuvent présenter un danger pour la navigation, doivent porter de nuit, deux feux ordinaires blancs, visibles de tous les côtés, superposés à 1 m environ l'un de l'autre.

2. Les bateaux doivent signaler chacune de leurs ancres qui peuvent présenter un danger pour la navigation :

- De nuit :

Par un flotteur à réflecteur radar portant un feu ordinaire blanc, visible de tous les côtés.

- De jour :

Un flotteur jaune à réflecteur radar.

### **Paragraphe 4**

#### **Signalisations particulières**

#### **Article A. 4241-48-27 – Signalisation des bateaux des autorités de contrôle**

(Annexe 3 : croquis 62)

Les bateaux des autorités de contrôle peuvent montrer, sans préjudice de la signalisation qui leur est applicable en vertu des autres dispositions de la présente section :

- De nuit comme de jour :

Un feu ordinaire bleu scintillant, visible de tous les côtés.

Il en est de même des bateaux appartenant aux services de police, de gendarmerie, des douanes, de lutte contre l'incendie et des gestionnaires de voie d'eau dans les cas justifiés par l'urgence de leur mission.

**Article A. 4241-48-28 – Signalisation des bateaux ou engins flottants effectuant des travaux ou des opérations de sondage**

(Annexe 3 : croquis 63)

Les bateaux faisant route et effectuant dans la voie de navigation intérieure des travaux ou des opérations de sondage ou de mesurage peuvent montrer, sans préjudice de la signalisation qui leur est applicable en vertu des autres dispositions de la présente section :

- De nuit comme de jour :

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

L'usage de cette signalisation est restreint aux bateaux munis d'une autorisation de l'autorité chargé de la police de la navigation.

**Article A. 4241-48-29 – Signalisation supplémentaire en vue de la protection contre les remous**

(Annexe 3 : croquis 64)

1. Les bateaux faisant route ou en stationnement, autres que ceux visés à l'article A. 4241-48-25 qui veulent être protégés contre les remous causés par le passage d'autres bateaux peuvent montrer, sans préjudice de la signalisation prescrite par les autres dispositions de la présente sous-section :

- De nuit :

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

- De jour :

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

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

2. Sans préjudice des dispositions de l'article A. 4241-48-25, ont seuls le droit de faire usage de la signalisation visée au chiffre 1 du présent article :

a) Les bateaux gravement avariés ou participant à une opération de sauvetage, ainsi que les bateaux incapables de manœuvrer ;

b) les bateaux munis d'une autorisation écrite de l'autorité chargée de la police de la navigation.

**Article A. 4241-48-30 – Signaux de détresse**

(Annexe 3 : croquis 65)

1. Lorsqu'un bateau en détresse veut demander du secours au moyen de signaux visuels, il peut montrer :

- a) *Un pavillon ou tout autre objet approprié agité circulairement ;*
- b) *Un feu agité circulairement ;*
- c) *Un pavillon ayant, en dessus ou en dessous, une boule ou un objet analogue ;*
- d) *Des fusées ou bombes projetant des étoiles rouges lancées une à une à de courts intervalles ;*
- e) *Un signal lumineux composé du groupe ...---... (SOS) du Code Morse ;*
- f) *Des flammes telles qu'on peut en produire en brûlant du goudron, de l'huile, etc. ;*
- g) *Des fusées à parachute ou feux à main produisant une lumière rouge ;*
- h) *Des mouvements lents et répétés de haut en bas des bras étendus de chaque côté.*

2. Ces signaux remplacent ou complètent les signaux sonores prévus par l'article A. 4241-49-1.

### **Article A. 4241-48-31 – Signalisation de l'interdiction d'accès à bord**

(Annexe 3 : croquis 66)

1. Si d'autres dispositions réglementaires interdisent l'accès à bord des personnes non autorisées, cette interdiction doit être signalée par :

*Des panneaux ayant la forme d'un disque, blancs, bordés de rouge, avec une diagonale rouge, et portant, en noir, l'image d'un piéton.*

Ces panneaux doivent être placés, selon les besoins, à bord ou à la planche de bord. Par dérogation au chiffre 3 de l'article A. 4241-48-3, leur diamètre doit être de 0,60 m environ.

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

### **Article A. 4241-48-32 – Signalisation d'interdiction de fumer, d'utiliser une lumière ou du feu non protégés**

(Annexe 3 : croquis 67)

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

Ces panneaux doivent être placés, selon les besoins, à bord ou à la planche de bord. Par dérogation au chiffre 3 de l'article A. 4241-29-3, leur diamètre est de 0,60 m environ.

2. Ces panneaux doivent être éclairés en tant que de besoin pour être parfaitement visibles, de nuit, des deux côtés du bateau.

### **Article A. 4241-48-33 – Signalisation d'interdiction de stationnement latéral**

(Annexe 3 : croquis 68)

1. Si des dispositions réglementaires ou des prescriptions spéciales de l'autorité chargée de la police de la navigation interdisent de stationner latéralement à proximité d'un bateau (par exemple à cause de la nature de la cargaison), ce bateau porte sur le pont, dans l'axe longitudinal :

*Un panneau carré avec, au-dessous, un triangle.*

Les deux faces de ce panneau carré sont de couleur blanche, bordées de rouge, et portent une diagonale rouge de gauche en haut à droite en bas et le caractère "P" en noir au milieu.

Les deux faces du triangle sont blanches et portent, en chiffres noirs, la distance en mètres sur laquelle le stationnement est interdit.

2. De nuit, ces panneaux doivent être éclairés en tant que de besoin pour être parfaitement visibles des deux côtés du bateau.

3. Le présent article ne s'applique pas aux bateaux, convois poussés et formations à couple visés à l'article A. 4241-48-21.

#### **Article A. 4241-48-34 – Signalisation supplémentaire des bateaux dont la capacité de manœuvre est restreinte**

(Annexe 3 : croquis 69, 70)

1. Un bateau dont la capacité de s'écarter conformément aux prescriptions de la présente section est limitée lorsqu'il effectue des travaux ou des opérations subaquatiques – notamment dragage, pose de câbles ou de bouées - et dont la position peut entraver la navigation, doit, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions de la présente section, porter :

- De nuit :

*Trois feux clairs ou ordinaires*, les feux supérieur et inférieur étant rouges et le feu du milieu blanc, superposés à 1 m de distance au moins, placés à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés ;

- De jour :

*Un ballon noir, un bicône noir et un ballon noir*, le bicône étant au milieu, superposés à 1 m de distance au moins, placés à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés.

2. Le bateau mentionné au chiffre 1 du présent article, lorsque les opérations qu'il effectue créent une obstruction, doit porter en plus de la signalisation prévue au chiffre 1 :

- De nuit :

a) *Deux feux clairs ou ordinaires rouges*, superposés à 1 m de distance au moins, placés du côté ou des côtés où se trouve l'obstruction tels qu'ils soient visibles de tous les côtés ;

b) *Deux feux clairs ou ordinaires verts*, superposés à 1 m de distance au moins, placés du côté ou des côtés où le passage est libre tels qu'ils soient visibles de tous les côtés.

- De jour :

a) *Deux ballons noirs*, superposés à 1 m de distance au moins, placés du côté ou des côtés où se trouve l'obstruction ;

b) *Deux bicônes noirs*, superposés à 1 m de distance au moins, placés du côté ou des côtés où le passage est libre.

Les feux, ballons et bicônes prévus par le chiffre 2 du présent article sont placés à 2 m de distance au moins, et ne peuvent être positionnés plus haut que le feu inférieur ou le ballon inférieur mentionné au chiffre 1 du présent article.

3. Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux engins flottants au travail, en stationnement.

### **Article A. 4241-48-35 – Signalisation d'un bateau tirant dans l'eau un chalut ou autre engin de pêche**

(Annexe 3 : croquis 71,72)

1. Un bateau qui est en train de tirer dans l'eau un chalut ou autre engin de pêche doit, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions de la présente section, porter :

- De nuit :

*Deux feux clairs ou ordinaires*, le feu supérieur étant vert et le feu inférieur blanc, superposés à 1 m de distance au moins, placés à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés et disposés en avant du feu prescrit au chiffre 1 a) de l'article A. 4241-48-8, le feu supérieur étant plus bas que ce dernier et le feu inférieur à une distance d'au moins 2 m au dessus des feux prévus par le 1 b) de l'article A. 4241-48-8.

Toutefois, les bateaux d'une longueur inférieure à 50 m ne sont, dans ce cas, pas tenus de porter le feu prescrit au 1 a) de l'article A. 4241-48-8.

- De jour :

*Deux cônes noirs superposés opposés par la pointe*, placés à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés.

2. Un bateau en train de pêcher autre que le bateau mentionné au 1 du présent article doit porter la signalisation prescrite, à l'exception du feu prescrit au chiffre 1 a) de l'article A. 4241-48-8 et au lieu du feu vert :

- De nuit :

*Un feu clair ou ordinaire rouge*, visible de tous les côtés;

et, en outre, si son engin de pêche est déployé sur une distance horizontale supérieure à 150 m à partir du bateau, dans l'alignement de l'engin :

*Un feu clair ou ordinaire blanc*, situé à une distance horizontale de 2 m au moins et de 6 m au plus des deux feux rouge et blanc prescrits ci-dessus, et placés à une hauteur qui n'est ni supérieure à celle dudit feu blanc, ni inférieure à celle des feux prescrits au chiffre 1 b) de l'article A. 4241-48-8.

- De jour :

*Un cône noir, la pointe en haut.*

### **Article A. 4241-48-36 – Signalisation supplémentaire des bateaux utilisés pour la plongée subaquatique**

(Annexe 3 : croquis 73)

1. Tout bateau utilisé pour la pratique de la plongée subaquatique doit, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions de la présente section, porter :  
une *reproduction rigide, d'au moins 1 m de hauteur, du pavillon "A" du Code international de signaux*, placée à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'elle soit visible, de nuit comme de jour, de tous les côtés.

Pour les bateaux dont la longueur est inférieure à 7 m, la hauteur de la reproduction rigide du pavillon « A » est d'au moins 50 cm de hauteur.

2. Le cas échéant, il peut, au lieu de la signalisation prescrite au chiffre 1 ci-dessus, porter la signalisation prévue par le chiffre 1 de l'article A. 4241-48-34.

### **Article A. 4241-48-37 – Signalisation des bateaux effectuant des opérations de dragage de mines**

(Annexe 3, croquis 74)

Un bateau effectuant des opérations de dragage de mines doit, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent arrêté, porter :

- De nuit :

*Trois feux clairs ou ordinaires verts*, visibles de tous les côtés, disposés selon un triangle à base horizontale dans un plan perpendiculaire à l'axe du bateau ou engin flottant, le feu supérieur se trouvant à la tête du mât de misaine ou à proximité de celle-ci et les autres feux, à chaque extrémité de la vergue de misaine ;

- De jour :

*Trois ballons noirs superposés* disposés comme prescrit pour les feux.

### **Article A. 4241-48-38 – Signalisation des bateaux en service de pilotage**

(Annexe 3, croquis 75)

Un bateau en service de pilotage doit, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent arrêté, porter :

Au lieu du feu prescrit au chiffre 1 a) de l'article A. 4241-48-8 *deux feux clairs ou ordinaires superposés*, visibles de tous les côtés, le feu supérieur étant blanc et le feu inférieur rouge, et placés à la tête ou à proximité de la tête du mât.

## **Sous-section 4 - Dispositions relatives à la signalisation sonore et à la radiotéléphonie des bateaux**

### **Paragraphe 1**

## **Signaux sonores**

(Annexe 4)

### **Article A. 4241-49-1 – Généralités**

1. Lorsque des signaux sonores autres que des coups ou volées de cloche sont prévus par les prescriptions du présent arrêté ou d'autres dispositions applicables, ces signaux sonores sont émis :

a) À bord des bateaux, à l'exception de certaines menues embarcations ne disposant pas d'installation radar, au moyen d'avertisseurs sonores actionnés mécaniquement et placés suffisamment haut pour que les signaux sonores puissent se propager sans obstacle vers l'avant et si possible vers l'arrière ; ces avertisseurs sonores répondent aux prescriptions définies au chapitre I de l'annexe 4 prévue au chiffre 6 du présent article.

b) À bord des bateaux non motorisés et à bord des menues embarcations motorisées dont la machinerie ne comporte pas d'appareil pour l'émission des signaux, au moyen d'une trompe ou d'une corne appropriée; ces signaux répondent aux prescriptions du chapitre I de l'annexe 4 prévue au chiffre 6 du présent article sous les références 1 b) et 2 b).

2. Les signaux sonores des bateaux motorisés sont accompagnés de signaux lumineux synchronisés avec eux; ces signaux sont jaunes, clairs et visibles de tous les côtés. Cette disposition ne s'applique pas aux menues embarcations ni aux coups ou volées de cloche.

3. Dans le cas d'un convoi, les signaux sonores prescrits ne sont donnés, sauf disposition contraire particulière, que par le bateau à bord duquel se trouve le conducteur du convoi.

4. Une volée de cloche a une durée d'environ 4 secondes. Elle peut être remplacée par une série de coups de métal sur métal de même durée.

5. Pour assurer l'audibilité des signaux sonores, le niveau de pression acoustique pondéré du bruit dans la timonerie, à l'emplacement de la tête de l'homme de barre, ne dépasse pas 70 décibels (A), le bateau faisant route dans les conditions normales d'exploitation.

6. L'annexe 4 décrit sous forme de croquis les obligations prescrites par les articles de la présente sous-section.

### **Article A. 4241-49-2 – Usage des signaux sonores**

(Annexe 4 - chapitre III)

1. Sans préjudice des autres dispositions du présent arrêté, tout bateau, à l'exception des menues embarcations visées au chiffre 2 du présent article, fait usage, en cas de besoin, des signaux figurant au chapitre III de l'annexe 4 prévue par l'article A. 4241-49-1.

2. Les menues embarcations isolées ou qui ne remorquent ou ne mènent à couple que de menues embarcations peuvent, en cas de besoin, émettre des signaux figurant au chapitre III de l'annexe 4 prévue par l'article A. 4241-49-1.

### **Article A. 4241-49-3 – Signaux sonores interdits**

1. Il est interdit de faire usage de signaux sonores autres que ceux mentionnés à la présente section ou de faire usage des signaux mentionnés dans des conditions autres que celles prescrites ou admises par la présente section.

2. Toutefois, pour la communication entre bateaux ou entre un bateau et la terre, l'usage d'autres signaux sonores est admis à condition qu'ils ne prêtent pas à confusion avec les signaux mentionnés à la présente section.

### **Article A. 4241-49-4 – Signaux de détresse**

1. Lorsqu'un bateau en détresse veut demander du secours, il peut émettre des volées de cloche ou des sons prolongés répétés.

2. Ces signaux remplacent ou complètent les signaux visuels visés à l'article A. 4241-48-30.

## **Paragraphe 2**

### **Radiotéléphonie**

#### **Article A. 4241-49-5 – Radiotéléphonie**

1. Toute installation de radiotéléphonie se trouvant à bord d'un bateau doit être conforme à l'arrangement régional relatif au service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure et doit être utilisée conformément aux dispositions dudit arrangement.

Ces dispositions sont explicitées dans le guide de radiotéléphonie pour la navigation intérieure.

2. Les voies des réseaux de correspondance publique, bateau à bateau, informations nautiques et bateau à autorité portuaire ne peuvent être utilisées que pour des informations prescrites ou permises par la présente section ou autorisées en vertu de l'arrangement régional relatif au service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure.

3. Sauf dispositions particulières prévues dans les règlements particuliers de police, les bateaux motorisés, à l'exception des menues embarcations, ne peuvent naviguer que lorsqu'ils sont équipés d'une installation de radiotéléphonie pour les réseaux de bateau à bateau, informations nautiques et de bateau à autorité portuaire et lorsque celle-ci est en bon état de fonctionnement. L'installation de radiotéléphonie doit assurer la veille simultanée de deux de ces réseaux.

4. L'installation des bateaux motorisés faisant route, à l'exception des menues embarcations, est branchée sur écoute sur la voie dédiée au réseau bateau à bateau et, exceptionnellement, sur la voie dédiée à un autre réseau. Ces bateaux donnent, sur les voies dédiées aux réseaux bateau à bateau et informations nautiques, les informations nécessaires à la sécurité de la navigation. Ils sont branchés sur écoute simultanément sur les réseaux bateau-bateau et informations nautiques.

5. Le panneau B.11 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1) indique l'obligation imposée par l'autorité chargée de la police de la navigation d'utiliser la radiotéléphonie.

### **Article A. 4241-50-1 – Radar**

1. Les bateaux ne peuvent utiliser le radar et les appareils ECDIS intérieur dont le système peut être utilisé pour la conduite du bateau avec superposition de l'image radar (mode navigation) que pour autant :

- a) qu'ils sont équipés d'une installation radar et, le cas échéant, d'un système ECDIS intérieur et d'un indicateur de vitesse de giration. Cet équipement doit être en bon état de fonctionnement et d'un type agréé pour les besoins de la navigation intérieure. Toutefois, les bacs ne naviguant pas librement ne sont pas tenus d'être équipés d'un indicateur de vitesse de giration;
- b) que se trouve à bord une personne titulaire de l'attestation spéciale "radar" ou d'un document équivalent. Le radar peut toutefois être utilisé à des fins de formation par bonne visibilité de jour et de nuit, même en l'absence d'une telle personne à bord;
- c) qu'ils sont équipés, à l'exception des menues embarcations et des bacs, d'une installation pour l'émission du signal sonore tritonal. Les autorités compétentes peuvent toutefois dispenser de cette dernière obligation.

Nonobstant les dispositions de l'article A. 4241-49-5, les menues embarcations doivent aussi être équipées d'une installation de radiotéléphonie en bon état de fonctionnement pour le réseau bateau-bateau.

2. Dans les convois, les prescriptions du paragraphe 1 ci-dessus ne s'appliquent qu'au bateau à bord duquel se trouve le conducteur.

3. Les bateaux rapides faisant route doivent utiliser le radar.

4. Les articles A. 4241-53-33 à A. 4241-53-35 définissent les règles de route applicables en cas de visibilité réduite et de navigation au radar.

5. Les règlements particuliers de police peuvent également imposer sur certains bateaux l'usage d'un appareil radar de navigation.

### **Article A. 4241-50-2 – Système d'identification automatique - appareil AIS Intérieur**

1. Les bateaux, à l'exception des navires de mer, ne peuvent pas utiliser de système d'identification automatique (AIS), à moins qu'ils ne soient équipés d'un dispositif automatique d'identification pour la navigation intérieure conforme aux prescriptions relatives au montage et au contrôle de fonctionnement prévues par l'arrêté du 2 février 2011 relatif à l'agrément du matériel et des sociétés installatrices de feux de signalisation, d'appareils radar, d'indicateurs de vitesse de giration et d'appareils AIS Intérieur. Le dispositif doit être en bon état de marche. Les menues embarcations utilisant un système AIS doivent en outre être équipées d'une installation de radiotéléphonie en ordre de marche pour la voie de bateau à bateau.

2. Les bateaux ne peuvent utiliser un système AIS que si les paramètres enregistrés dans le dispositif correspondent à tout moment aux paramètres réels du bateau.

3. Les règlements particuliers de police peuvent prescrire le couplage du système d'identification automatique (AIS) avec un afficheur de carte électronique (ECDIS).

## **Sous-Section 5**

### **Dispositions relatives à la signalisation et au balisage des eaux intérieures**

#### **Article A. 4241-51-1 – Signalisation**

1. En application de l'article R. 4241-51, l'annexe 5 définit les signaux d'interdiction, d'obligation, de restriction, de recommandation et d'indication, ainsi que les signaux auxiliaires de la voie de navigation intérieure, de même que leur signification.

2. Sans préjudice des autres prescriptions de la présente section, les conducteurs doivent obéir aux prescriptions et tenir compte des recommandations ou indications qui sont portées à leur connaissance par les signaux, visés au chiffre 1 ci-dessus, qui sont placés sur la voie de navigation intérieure ou sur ses rives.

3. En application de l'article R. 4241-51, l'annexe 7 définit les caractéristiques techniques applicables aux signaux, panneaux et feux de la voie de navigation intérieure.

#### **Article A. 4241-51-2 – Balisage**

En application de l'article R. 4241-51, l'annexe 8 définit les règles de balisage qui s'appliquent en amont du premier obstacle à la navigation des navires, déterminé en application de l'article L. 5000-1. Elle précise également dans quelles conditions les différentes marques de balisage sont utilisées.

#### **Article A. 4241-52 – Mise en place de la signalisation et du balisage**

En application de l'article R. 4241-52, lorsque l'autorité compétente pour prendre le règlement particulier de police demande un plan de signalisation, le gestionnaire concerné, ou à défaut le propriétaire, est tenu de lui fournir dans le délai qui lui aura été fixé par cette même autorité. Ce plan de signalisation mentionne notamment les ouvrages concernés, les signaux et balises et leur implantation.

## **Sous-Section 6**

### **Dispositions relatives aux règles de route**

#### **Paragraphe 1**

#### **Dispositions générales**

#### **Article A. 4241-53-1 – Généralités**

1. Au sens de la présente sous-section, sur les eaux intérieures, le sens "amont" est le sens d'un mouvement allant vers la source des fleuves, y compris les sections où le sens du courant change avec la marée. Sur les canaux, ce sens est le sens dirigé vers le bief de partage. A défaut de bief de partage, le sens "amont" conventionnel est défini par le règlement particulier de police.

2. Pour les lacs et grands plans d'eau, sauf dispositions contraires définies par le règlement particulier de police, les règles de route sont celles prescrites par le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer tel qu'amendé.

3. Dans la présente sous-section, on entend par ::

a) *Rencontre* : lorsque deux bateaux suivent des routes directement opposées ou à peu près opposées ;

b) *Dépassement* : lorsqu'un bateau (le rattrapant) s'approche d'un autre bateau (le rattrapé) en venant d'une direction de plus de 22,5° sur l'arrière du travers de ce dernier, et le dépasse ;

c) *Croisement* : lorsque deux bateaux s'approchent autrement que dans les cas visés sous a) et b) ci-dessus.

d) *Montant* : bateau naviguant dans le sens "amont" ou sens "amont" conventionnel.

e) *Avalant* : bateau naviguant de manière opposée au sens "amont" ou sens "amont" conventionnel.

#### **Article A. 4241-53-2 – Bateaux rapides**

Les bateaux rapides doivent laisser aux autres bateaux l'espace nécessaire pour suivre leur route et pour manœuvrer. Ils ne peuvent exiger que ceux-ci s'écartent en leur faveur.

#### **Article A. 4241-53-3 – Menues embarcations : règles générales**

1. Dans la présente sous-section, les termes "menues embarcations" comprennent les menues embarcations naviguant isolément ainsi que les convois composés uniquement de menues embarcations.

2. Lorsque les dispositions de la présente sous-section prévoient qu'une règle de route donnée ne s'applique pas aux menues embarcations dans leur comportement par rapport à d'autres bateaux, ces menues embarcations sont tenues de laisser à tous les autres bateaux, y compris les bateaux rapides, l'espace nécessaire pour suivre leur route et pour manœuvrer. Elles ne peuvent exiger que ceux-ci s'écartent en leur faveur.

### **Paragraphe 2**

#### **Croisement et dépassement**

##### **Article A. 4241-53-4 – Principes généraux**

1. a) Le passage 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 bateaux.

b) Les possibilités de passage et de dépassement peuvent être limitées ou interdites sur certaines sections d'eau par les règlements particuliers de police.

2. Dans les convois, les signaux visuels prescrits par les articles A. 4241-48-17, A. 4241-53-5, A. 4241-53-10 et A. 4241-53-11 ne doivent être montrés ou émis que par le bateau à bord duquel se

trouve le conducteur du convoi ou de la formation à couple, dans le cas d'un convoi remorqué par le bateau remorqué en tête du convoi.

3. a) Les bateaux qui suivent des routes excluant tout danger d'abordage ne doivent modifier ni leur route ni leur vitesse d'une manière qui puisse faire surgir un danger d'abordage.

b) La distance minimale qu'un bateau doit respecter par rapport à celui qui le précède peut être fixée par les règlements particuliers de police.

4. Tout conducteur qui constate un danger d'abordage doit émettre « une série de sons très brefs.

#### **Article A. 4241-53-5 – Croisement : règles générales**

1. Lorsque le croisement de deux bateaux présente un risque d'abordage, le bateau qui voit l'autre bateau sur tribord s'écarte de la route de celui-ci et, si les circonstances le permettent, évite de croiser sa route sur l'avant. Le bateau qui suit le côté du chenal à tribord est tenu de maintenir sa route.

Cette règle ne s'applique pas aux menues embarcations dans leur comportement avec d'autres bateaux.

2. La disposition du chiffre 1 ci-dessus ne s'applique pas lorsqu'un des articles A. 4241-53-14, A. 4241-53-15 ou A. 4241-53-17 est applicable.

3. Sans préjudice des dispositions du chiffre 1, lorsque le croisement de deux menues embarcations de catégories différentes présente un risque d'abordage, les menues embarcations motorisées doivent s'écarter de la route de toutes les autres menues embarcations et les menues embarcations qui ne sont ni motorisées ni à voile doivent s'écarter de la route des menues embarcations à voile. L'embarcation qui suit le côté du chenal à tribord est tenue de maintenir sa route.

4. Sans préjudice des dispositions du chiffre 1, lorsque le croisement de deux bateaux à voile présente un risque d'abordage, l'un d'eux doit s'écarter de la route de l'autre comme suit :

a) Quand chacun des bateaux reçoit le vent d'un bord différent, celui qui reçoit le vent de bâbord doit s'écarter de la route de l'autre ;

b) Quand les deux bateaux reçoivent le vent du même bord, celui qui est au vent doit s'écarter de la route de celui qui est sous le vent ;

c) Si un bateau qui reçoit le vent de bâbord voit un autre bateau au vent et ne peut pas déterminer avec certitude si cet autre bateau reçoit le vent de bâbord ou de tribord, le premier doit s'écarter de la route de l'autre.

Le bateau qui suit le côté du chenal à tribord est tenu de maintenir sa route.

Sans préjudice des dispositions de l'article A. 4241-53-3, le chiffre 4 ne s'applique pas aux menues embarcations dans leur comportement avec d'autres bateaux.

#### **Article A. 4241-53-6 – Rencontre : montants et avalants**

1. En cas de rencontre de deux bateaux de manière qu'il puisse en résulter un danger d'abordage, chacun doit venir sur tribord pour passer à bâbord de l'autre. Cette règle ne s'applique pas aux menues embarcations dans leur comportement avec d'autres bateaux.

2. En cas de rencontre, les montants doivent, compte tenu des circonstances locales et des mouvements des autres bateaux, réserver aux avalants une route appropriée.

3. Les montants qui laissent la route des avalants à bâbord ne donnent aucun signal.

4. Les montants qui laissent la route des avalants à tribord doivent, en temps utile et à tribord :

a) De jour :

- soit montrer un feu puissant blanc scintillant ou agiter un pavillon ou un panneau bleu clair ;
- soit montrer un panneau bleu clair asservi à un feu clair blanc scintillant ;

b) De nuit :

- montrer un feu clair blanc scintillant qui peut être asservi à un panneau bleu clair. (croquis n°76)

Ces signaux sont visibles de l'avant et de l'arrière et 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 les avalants à tribord. Le panneau bleu clair est bordé d'une bande blanche d'au moins 5 cm de largeur; le cadre et le support ainsi que la lanterne du feu scintillant doit être de teinte sombre.

5. Dès qu'il est à craindre que les intentions des montants n'ont pas été comprises par les avalants, les montants doivent émettre :

- "un son bref" lorsque la rencontre doit s'effectuer sur bâbord ;

ou

- "deux sons brefs" lorsque la rencontre doit s'effectuer sur tribord.

6. Sans préjudice des dispositions de l'article A. 4241-53-7 ci-après, les avalants doivent suivre la route indiquée par les montants conformément aux dispositions ci-dessus. Ils répètent les signaux visuels visés au chiffre 4 ci-dessus et les signaux sonores visés au chiffre 5 ci-dessus qui sont montrés ou émis par les montants à leur intention.

7. Sans préjudice des dispositions de l'article A. 4241-53-3, les chiffres 2 à 6 du présent article ne s'appliquent pas aux menues embarcations dans leur comportement avec d'autres bateaux ni dans le cas où de menues embarcations en rencontrent d'autres.

8. En cas de rencontre de deux menues embarcations pouvant entraîner un danger d'abordage, chacune doit venir sur tribord pour passer à bâbord de l'autre.

#### **Article A. 4241-53-7 – Croisement : Dérogations aux règles générales**

1. Par dérogation aux règles générales de l'article A. 4241-53-6, les bateaux peuvent dans des cas exceptionnels et à condition de s'être assurés qu'il est possible sans danger de leur donner satisfaction, demander que le passage s'effectue tribord sur tribord.

2. Par dérogation aux dispositions de l'article A. 4241-53-6 :

- a) les bateaux à passagers avalants effectuant un service régulier, et dont le nombre maximum autorisé de passagers n'est pas inférieur au nombre fixé par le règlement particulier de police, lorsqu'ils veulent accoster un débarcadère situé sur la rive longée par les bateaux ;
- b) les convois remorqués avalants qui, pour virer vers l'amont, veulent longer une rive déterminée,
- peuvent demander aux montants de modifier leur route, si celle qui leur est réservée en application de l'article A. 4241-53-6 ne leur convient pas.

Toutefois, ils ne peuvent faire cette demande qu'à condition de s'être préalablement assurés qu'il est possible, sans danger, de leur donner satisfaction.

3. Dans ce cas, les avalants doivent faire usage en temps utile des signaux suivants :

- s'ils veulent que la rencontre s'effectue à bâbord, ils doivent émettre "un son bref" et,
- s'ils veulent que la rencontre s'effectue à tribord, ils doivent émettre "deux sons brefs" et, en outre, montrer les signaux visuels mentionnés au chiffre 4 de l'article A. 4241-53-6.

4. Les montants doivent alors satisfaire à la demande des avalants et en donner confirmation de la façon suivante :

- si la rencontre s'effectue à bâbord, ils émettent "un son bref" et, en outre, suppriment les signaux visuels prévus par le chiffre 4 de l'article A. 4241-53-6 ;
- si la rencontre s'effectue à tribord, ils émettent "deux sons brefs" et, en outre, montrent les signaux visuels prévus par le chiffre 4 de l'article A. 4241-53-6.

5. Dès qu'il est à craindre que les intentions des avalants n'aient pas été comprises par les montants, les avalants doivent répéter les signaux sonores prévus au chiffre 4 du présent article.

6. Si les montants considèrent que la route demandée par les avalants n'est pas appropriée et qu'il en résultera un danger d'abordage, ils doivent émettre "une série de sons très brefs". Les conducteurs sont alors tenus de prendre toutes les mesures que les circonstances exigent pour éviter le danger.

7. Sans préjudice des dispositions de l'article A. 4241-53-3, les chiffres 1 à 6 ci-dessus ne s'appliquent pas aux menues embarcations.

#### **Article A. 4241-53-7bis – Rencontre d'un bateau rapide et d'un autre bateau**

Les articles A. 4241-53-6 et A. 4241-53-7 ne s'appliquent pas lorsqu'un bateau rapide rencontre un autre bateau. Si cet autre bateau est un bateau rapide, les deux bateaux doivent toutefois s'entendre par radiotéléphonie sur leur rencontre.

#### **Article A. 4241-53-8 – Rencontre dans les passages étroits**

1. Pour éviter, dans la mesure du possible, une rencontre dans les secteurs ou aux endroits où le chenal ne présente pas une largeur incontestablement suffisante pour une telle rencontre (passages étroits), les règles suivantes sont applicables :

- a) Tous les bateaux doivent franchir les passages étroits dans le plus court délai possible ;

b) Dans le cas où la portée de vue est restreinte, les bateaux doivent, avant de s'engager dans un passage étroit, émettre un son prolongé ; en cas de besoin, notamment lorsque le passage étroit est long, ils doivent répéter ce signal plusieurs fois dans le passage ;

c) Sur les voies de navigation intérieure pour lesquelles l'aval et l'amont sont définis,

- i) les bateaux ou convois doivent, lorsqu'ils constatent qu'un bateau ou convoi avalant est sur le point de s'engager dans un passage étroit, s'arrêter à l'aval de ce passage jusqu'à ce que le bateau ou convoi avalant l'ait franchi ;
- ii) lorsqu'un bateau ou convoi montant est déjà engagé dans un passage étroit, les bateaux, ou convois avalants doivent, pour autant qu'il est possible, s'arrêter à l'amont de ce passage jusqu'à ce que le bateau, ou convoi montant l'ait franchi ;

d) Sur les voies de navigation intérieure pour lesquelles l'aval et l'amont ne sont pas définis,

- i) les bateaux qui ne trouvent pas d'obstacle à tribord ainsi que ceux qui, lorsque le passage étroit se trouve dans une courbe, ont l'extérieur de la courbe à tribord, doivent poursuivre leur route et les autres bateaux doivent attendre jusqu'à ce que les premiers aient franchi le passage étroit; toutefois cette disposition ne s'applique pas entre menues embarcations et autres bateaux ;
- ii) en cas de rencontre entre une menue embarcation à voile et une menue embarcation d'une autre catégorie, la menue embarcation à voile doit poursuivre sa route et l'autre embarcation doit attendre jusqu'à ce que la menue embarcation à voile ait franchi le passage étroit ;
- iii) en cas de rencontre de deux bateaux à voile, le bateau qui est au vent ou, dans le cas où tous les deux naviguent au vent, celui qui reçoit le vent de tribord doit poursuivre sa route et l'autre doit attendre jusqu'à ce que le premier ait franchi le passage étroit.

Les dispositions du chiffre 1 ne s'appliquent pas aux menues embarcations à voile dans leur comportement avec d'autres bateaux.

2. Dans le cas où la rencontre dans un passage étroit est devenue inévitable, les bateaux doivent prendre toutes les mesures possibles pour que la rencontre ait lieu en un endroit et dans des conditions présentant un minimum de danger.

3. Les règlements particuliers de police peuvent définir les modalités de passage aux points singuliers, notamment les passages étroits et les souterrains, nécessitant la mise en œuvre d'un alternat.

#### **Article A. 4241-53-9 – Rencontre interdite par les signaux de la voie de navigation intérieure**

1. À l'approche des secteurs indiqués par les signaux d'interdiction A.4 ou A.4.1 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1),

- a) Sur les voies de navigation intérieure pour lesquelles l'aval et l'amont sont définis, les bateaux, ou convois montants doivent s'arrêter à l'approche des bateaux, ou convois avalants jusqu'à ce que ces derniers aient franchi le secteur ;
- b) Sur les voies de navigation intérieure pour lesquelles l'aval et l'amont ne sont pas définis, les règles correspondantes de l'article A. 4241-53-8 s'appliquent.

2. Si, pour éviter toute rencontre, la navigation est imposée par le passage à sens unique alterné :
- l'interdiction de passage est indiquée par un signal général d'interdiction (A.1 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1)) ;
  - l'autorisation de passage est indiquée par un signal général d'autorisation de passage (E.1 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1)).

Selon les circonstances locales, le signal d'interdiction de passage peut être annoncé par le signal d'obligation B.8 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1) employé comme signal avancé.

### **Article A. 4241-53-10 – Dépassement : Dispositions générales**

1. Le dépassement n'est autorisé que si le rattrapant s'est assuré que cette manœuvre peut avoir lieu sans danger.
2. Le rattrapé doit faciliter dans la mesure du possible le dépassement. Il doit diminuer sa vitesse lorsque cela est nécessaire pour que le dépassement s'effectue sans danger et que sa durée soit suffisamment courte pour que le mouvement d'autres bateaux ne soit pas gêné.

Cette disposition ne s'applique pas dans le cas où une menue embarcation rattrape un bateau d'une autre catégorie.

### **Article A. 4241-53-11 – Dépassement : Conduite et signaux**

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

Le rattrapant qui, dans ces conditions, veut encore dépasser doit émettre «deux sons brefs» dans le cas a) ou «un son bref» dans le cas b).

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

5. Lorsque le dépassement est impossible sans danger d'abordage, le rattrapé doit émettre «cinq sons brefs».

6. En cas de dépassement entre deux bateaux à voile, le rattrapant doit, en règle générale, passer du côté d'où le rattrapé reçoit le vent. Cette disposition ne s'applique pas à une menue embarcation à voile rattrapée par un autre bateau à voile.

En cas de dépassement d'un bateau par un bateau à voile, le rattrapé doit faciliter le passage du côté d'où le rattrapant reçoit le vent. Cette disposition ne s'applique pas à une menue embarcation rattrapant un autre bateau.

7. Les chiffres 2 à 6 ci-dessus ne s'appliquent pas aux menues embarcations dans leur comportement avec d'autres bateaux ni en cas de dépassement de menues embarcations par d'autres.

### **Article A. 4241-53-12 – Dépassement interdit par les signaux de la voie de navigation intérieure**

Sans préjudice des dispositions du chiffre 1 de l'article A. 4241-53-9, le dépassement est interdit :

- a) d'une manière générale, sur les secteurs délimités par le signal d'interdiction A.2 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1) ;
- b) entre convois, sur les secteurs délimités par le signal A.3 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1).

Toutefois, cette interdiction ne s'applique pas lorsque l'un au moins des convois est un convoi poussé dont les dimensions maximales ne dépassent pas 110 m sur 12 m (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1).

Lorsque le règlement particulier de police prévoit une interdiction de dépassement, la mise en place d'une signalisation, à la charge du gestionnaire ou à défaut du propriétaire concerné, est obligatoire.

## **Paragraphe 3**

### **Autres règles de route**

#### **Article A. 4241-53-13 – Navigation sur les secteurs où la route à suivre est prescrite**

1. Les règlements particuliers fixent les secteurs où la route à suivre est imposée.

Cette route est indiquée par les signaux d'obligation B.1, B.2, B.3 ou B.4 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1). La fin du secteur peut être annoncée par le signal d'indication E.11 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1).

2. Dans ces secteurs :

- a) les montants qui suivent la rive à bâbord montrent en permanence le signal visuel prescrit au chiffre 4 de l'article A. 4241-53-6 ;
- b) lorsque, en suivant la route qui leur est imposée par les signaux prévus au chiffre 1, les montants traversent le chenal de tribord vers bâbord, ils montrent en temps utile le signal visuel mentionné au a) ci-dessus, et, lorsqu'ils traversent le chenal en sens inverse, ils présentent ce signal en temps utile ;
- c) les montants ne doivent en aucun cas gêner la marche des avalants; en particulier en cas d'obligation de croiser le chenal ils doivent au besoin diminuer leur vitesse ou s'arrêter pour permettre aux avalants d'accomplir leur manœuvre.

#### **Article A. 4241-53-14 – Virement**

1. Les bateaux ne peuvent virer qu'après s'être assurés que les mouvements des autres bateaux permettent d'effectuer la manœuvre sans danger et sans que ces autres bateaux soient obligés de modifier brusquement leur route ou leur vitesse.

2. Si la manœuvre envisagée oblige d'autres bateaux à s'écarter de leur route ou à modifier leur vitesse, le bateau qui veut virer doit, au préalable, annoncer sa manœuvre, en émettant :

- a) "Un son prolongé suivi d'un son bref", s'il veut virer sur tribord, ou
- b) "Un son prolongé suivi de deux sons brefs" s'il veut virer sur bâbord.

3. Les autres bateaux doivent, autant qu'il est nécessaire et possible, modifier leur vitesse et leur route pour que le virage puisse s'effectuer sans danger. Notamment vis-à-vis des bateaux qui veulent virer pour venir contre le courant, ils doivent prendre toutes les mesures nécessaires pour que cette manœuvre puisse être effectuée en temps utile.

4. Les dispositions des chiffres 1 à 3 ne s'appliquent pas aux menues embarcations dans leur comportement avec d'autres bateaux, mais restent applicables aux menues embarcations dans leur comportement entre elles.

5. Tout virement est interdit sur les secteurs marqués par un signal d'interdiction A.8 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1).

En revanche, s'il existe sur une voie de navigation intérieure des secteurs marqués par le signal d'indication E.8 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1), il est recommandé au conducteur de choisir ce secteur pour y virer, le virage restant soumis aux prescriptions du présent article.

Lorsque le règlement particulier de police prévoit une interdiction de virer, la mise en place d'une signalisation, à la charge du gestionnaire ou à défaut du propriétaire concerné, est obligatoire.

#### **Article A. 4241-53-15 – Conduite au départ**

Les dispositions de l'article A. 4241-53-14 s'appliquent également, exception faite des bacs, dans le cas de bateaux qui quittent leur poste de mouillage ou d'amarrage sans virer; toutefois les signaux prescrits au chiffre 2 de cet article sont remplacés par les suivants :

- "Un son bref", lorsque les bateaux viennent sur tribord, ou
- "Deux sons brefs", lorsque les bateaux viennent sur bâbord.

## **Article A. 4241-53-16 – Interdiction de s’engager dans les intervalles entre les éléments d’un convoi remorqué**

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

## **Article A. 4241-53-17 – Entrée et sortie des ports et des voies affluentes**

1. Les bateaux ne peuvent entrer dans un port ou une voie affluente, ou en sortir, ni entrer dans la voie principale, ou la traverser après la sortie, qu'après s'être assurés que ces manœuvres peuvent s'effectuer sans danger et sans que d'autres bateaux soient obligés de modifier brusquement leur route ou leur vitesse.

Si un avalant est obligé de virer cap à l'amont pour pouvoir entrer dans un port ou une voie affluente, il laisse la priorité à tout montant qui veut entrer également dans ce port ou cette voie affluente.

Dans certains cas, les voies considérées comme affluentes peuvent être indiquées par l'un des signaux d'indication E.9 ou E.10 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1).

2. Les bateaux doivent, si la manœuvre visée au chiffre 1 est de nature à obliger d'autres bateaux, à l'exception des bacs, à modifier leur route ou leur vitesse, annoncer cette manœuvre en émettant, en temps utile :

- a)- "trois sons prolongés suivis d'un son bref" lorsque, pour entrer ou après la sortie, ils doivent se diriger sur tribord,
- b)- "trois sons prolongés suivis de deux sons brefs" lorsque, pour entrer ou après la sortie, ils doivent se diriger sur bâbord,
- c)- "trois sons prolongés" lorsque après la sortie ils veulent traverser la voie principale.

Avant la fin de la traversée, ils émettent, en cas de besoin,

- "un son prolongé suivi d'un son bref" s'ils veulent se diriger sur tribord, ou
- "un son prolongé suivi de deux sons brefs" s'ils veulent se diriger sur bâbord.

3. Les autres bateaux doivent alors, si besoin, modifier leur route et leur vitesse.

Cette disposition s'applique en outre lorsque le signal d'obligation B.10 (annexe 5) est placé sur la voie principale près de la sortie d'un port ou d'une voie affluente.

4. Si l'un des signaux d'obligation B.9 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1) est placé près de la sortie d'un port ou d'une voie affluente, les bateaux sortant du port ou de la voie affluente ne peuvent s'engager sur la voie principale ou la traverser que si cette manœuvre n'oblige pas les bateaux naviguant sur celle-ci à modifier leur route ou leur vitesse.

5. Les bateaux ne peuvent pas entrer dans un port ou dans une voie affluente lorsque le signal général d'interdiction A.1, complété par une flèche blanche (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1, section II, paragraphe 2), est montré sur la voie principale.

Les bateaux ne peuvent pas sortir d'un port ou d'une voie affluente lorsque le signal A.1, complété par une flèche blanche (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1, section II, paragraphe 2), est montré près de la sortie.

6. Même si cette manœuvre peut obliger les bateaux naviguant sur la voie principale à modifier leur route ou leur vitesse, les bateaux peuvent entrer dans un port ou une voie affluente si le

signal E.1, complété par une flèche blanche (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1, section II, paragraphe 2), est montré sur la voie principale. Ils peuvent en sortir si le signal E.1, complété par une flèche blanche (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1, section II, paragraphe 2), est montré près de la sortie; dans ce dernier cas, le signal B.10 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1) est montré sur la voie principale.

7. Les dispositions des chiffres 2 et 3 ne s'appliquent pas aux menues embarcations dans leur comportement avec d'autres bateaux. Les dispositions du chiffre 4 ne s'appliquent pas aux bateaux qui ne sont pas des menues embarcations dans leur comportement avec les menues embarcations. Les dispositions du chiffre 2 ne s'appliquent pas aux menues embarcations entre elles.

#### **Article A. 4241-53-18 – Navigation à la même hauteur et interdiction de s'approcher des bateaux**

1. Les bateaux peuvent naviguer à la même hauteur si l'espace disponible le permet sans gêne ou danger pour la navigation.
2. Sauf en cours de dépassement ou de croisement, il est interdit de naviguer à moins de 50 m d'un bateau, d'une formation à couple ou d'un convoi poussé portant la signalisation prévue par les chiffres 2 et 3 de l'article A. 4241-48-14.
3. Sans préjudice des dispositions de l'article R. 4241-27, il est interdit d'accoster un bateau, engin flottant ou matériel flottant faisant route, de s'y accrocher ou de se laisser entraîner dans son sillage, sans l'autorisation expresse de son conducteur.
4. Les skieurs nautiques et les personnes pratiquant un sport nautique sans utiliser un bateau doivent se tenir suffisamment éloignés des bateaux, engins flottants et matériels flottants faisant route ou au travail.

#### **Article A. 4241-53-19 – Interdiction de faire traîner les ancres, câbles ou chaînes**

1. Il est interdit de laisser traîner les ancres, câbles ou chaînes.
2. Le chiffre 1 ne s'applique pas, sous réserve des secteurs marqués par le signal d'interdiction A.6 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1) :
  - a) aux petits mouvements aux lieux de stationnement ;
  - b) aux manœuvres ;
  - c) à la navigation à la dérive, lorsqu'elle est autorisée ;
  - d) aux petits mouvements ;
  - e) aux lieux de stationnement, de chargement et de déchargement.
3. En outre le chiffre 1 ne s'applique pas dans les secteurs indiqués, conformément au 2 de l'article A. 4241-54-3, par le signal d'autorisation E.6 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1).

#### **Article A. 4241-53-20 – Navigation à la dérive et arrêt sur certaines sections**

1. La navigation à la dérive est interdite. Cette interdiction ne s'applique pas aux petits mouvements aux lieux de stationnement, de chargement et de déchargement.
2. Les bateaux qui se laissent descendre cap à l'amont avec machine en marche avant sont considérés comme montants et non comme naviguant à la dérive.

Sans préjudice des autres dispositions de la présente section, l'arrêt sur certaines sections de la voie de navigation intérieure peut être interdit par les règlements particuliers de police.

#### **Article A. 4241-53-21 – Prévention des remous**

1. Les bateaux doivent régler leur vitesse pour éviter de créer des remous ou un effet de succion qui soient de nature à causer des dommages à des bateaux en stationnement ou faisant route, ou à des ouvrages, ou aux berges. Ils doivent, en temps utile, diminuer leur vitesse, sans tomber toutefois au-dessous de la vitesse nécessaire pour gouverner avec sécurité :

- a) devant les entrées des ports ;
- b) près des bateaux qui se trouvent amarrés à la rive ou à des débarcadères, ou qui sont en cours de chargement ou de déchargement ;
- c) près des bateaux qui stationnent aux aires de stationnement habituelles ;
- d) près des bacs ne naviguant pas librement ;
- e) Sur les secteurs de la voie de navigation intérieure définis par règlement particulier de police; ces secteurs peuvent être indiqués par le signal d'interdiction A.9 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1).

2. Sous réserve de l'application de l'article R. 4241-15, les bateaux ne sont pas tenus à l'obligation prévue au chiffre 1, b) et c), à l'égard des menues embarcations.

3. Au droit de bateaux montrant les signaux prescrits à l'article A. 4241-48-25, chiffre 1 c), et au droit de bateaux montrant les signaux prescrits au chiffre 1 de l'article A. 4241-48-29, les autres bateaux réduisent leur vitesse ainsi qu'il est prescrit au chiffre 1. Ils doivent, en outre, s'écarter le plus possible.

#### **Article A. 4241-53-22 – Composition des convois**

1. Les bateaux propulsant un convoi doivent avoir une puissance suffisante pour assurer la bonne manœuvrabilité du convoi.

2. Le pousseur d'un convoi poussé doit pouvoir, sans virer, arrêter en temps utile le convoi afin de conserver sa manœuvrabilité.

3. Les bateaux motorisés ne peuvent, sauf en cas de sauvetage ou d'assistance à un bateau en détresse, être utilisés pour des opérations de remorquage ou de poussage ou pour assurer la propulsion d'une formation à couple que dans la mesure où cette utilisation est admise dans leur titre de navigation. Il est interdit à tout bateau motorisé remorquant, poussant ou menant à couple d'autres bateaux de les abandonner pendant les opérations d'amarrage ou de mouillage avant que le chenal navigable ne soit dégagé de ces bateaux et que le conducteur du convoi ne se soit assuré qu'ils sont mis en sécurité.

4. Les barges de navire ne peuvent être placées en tête d'un convoi poussé que si des ancrs peuvent être présentées à la tête du convoi.

5. Les bateaux à passagers ayant des passagers à bord ne doivent pas naviguer à couple. La navigation à couple n'est autorisée que pour le déplacement d'un bateau à passagers en panne.

#### **Article A. 4241-53-23 – Déplacement de barges en dehors d'un convoi poussé**

En dehors d'un convoi poussé, une barge ne peut être déplacée :

- a) Que si elle est accouplée bord à bord à un bateau motorisé, ou
- b) Que sur de courtes distances, lors de la formation ou de la dispersion d'un convoi poussé, ou
- c) Que si elle constitue une formation à couple avec un bateau doté d'un appareil à gouverner et d'un équipage suffisant.

#### **Article A. 4241-53-24 – Navigation au droit des engins flottants au travail ou des bateaux échoués ou coulés, et des bateaux dont la capacité de manœuvre est restreinte**

Il est interdit de passer au droit des engins flottants au travail, ou des bateaux visés à l'article A.4142-48-25 du côté où ils montrent le feu rouge ou les feux rouges prescrits aux chiffres 1 b) et 1 d) de l'article A. 4241-48-25, le ballon rouge ou le pavillon rouge mentionné au même article, ou le signal général d'interdiction A.1 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1). Il est en outre interdit de passer au droit des bateaux dont la capacité de manœuvre est restreinte du côté où ils montrent les deux feux rouges ou les deux ballons noirs prévus par le chiffre 2 a) de l'article 4141-48-34.

### **Paragraphe 4**

#### **Règles applicables aux bacs**

#### **Article A. 4241-53-25 – Principes généraux**

1. Les bacs ne peuvent effectuer la traversée de la voie de navigation intérieure qu'après s'être assurés que le mouvement des autres bateaux permet d'effectuer la traversée sans danger et sans que ces autres bateaux soient obligés de modifier brusquement leur route ou leur vitesse.

2. Un bac ne navigant pas librement doit, en outre, se conformer aux règles suivantes :

- a) Lorsqu'il n'est pas en service, il doit stationner au lieu qui lui a été assigné par l'autorité chargée de la police de la navigation. Si aucun lieu de stationnement ne lui a été assigné, il doit stationner de façon que le chenal reste libre ;
- b) Lorsque le câble longitudinal d'un bac peut barrer le chenal navigable, le bac ne peut stationner du côté du chenal opposé au point d'ancrage du câble que dans la mesure strictement nécessaire pour effectuer les manœuvres de débarquement et d'embarquement.

Pendant ces manœuvres, les bateaux approchants peuvent exiger le dégagement du chenal par l'émission, en temps voulu, "d'un son prolongé" ;

- c) Il ne doit pas demeurer dans le chenal au-delà du temps nécessaire pour son service.

### **Paragraphe 5**

#### **Passage des ponts, barrages et écluses**

### **Article A. 4241-53-26 – Passage des ponts et des barrages : Généralités**

1. Dans une ouverture de pont ou de barrage, si le chenal n'offre pas une largeur suffisante pour le passage simultané, les règles de l'article A. 4241-53-8 sont applicables.

2. Lorsqu'une ouverture de pont ou de barrage porte :

- a) le signal d'interdiction A.10 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1), la navigation est interdite en dehors de l'espace compris entre les deux panneaux constituant ce signal ;
- b) le signal de recommandation D.2 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1), la navigation se tient de préférence dans l'espace compris entre les deux panneaux ou feux constituant ce signal.

Lorsque le règlement particulier de police prévoit l'interdiction visée au chiffre 2 a), la mise en place d'une signalisation, à la charge du gestionnaire ou à défaut du propriétaire concerné, est obligatoire.

### **Article A. 4241-53-27 – Passage des ponts fixes**

1. Lorsque certaines ouvertures de ponts fixes sont indiquées par :

un ou plusieurs feux rouges ou signaux généraux d'interdiction A.1 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1), ces ouvertures sont interdites à la navigation.

2. Lorsque certaines ouvertures de ponts fixes sont indiquées par :

- a) Le signal de recommandation D.1 a) (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1), ou
  - b) Le signal de recommandation D.1 b) (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1),
- placés au-dessus de l'ouverture, il est recommandé d'utiliser de préférence ces ouvertures.

Si la passe est munie de la signalisation visée sous la lettre a), elle est ouverte à la navigation dans les deux sens. Si elle est munie de la signalisation visée sous la lettre b), elle est interdite à la navigation venant dans l'autre sens. Dans ce cas, la passe porte le signal d'interdiction A.1 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1) de l'autre côté.

3. Lorsque certaines ouvertures de ponts fixes sont signalées conformément au chiffre 2 ci-dessus, les bateaux ou engins flottants utilisent les ouvertures non signalées à leurs risques et périls.

### **Article A. 4241-53-28 – Passage des ponts mobiles**

1. Sans préjudice des autres prescriptions de la présente section, les conducteurs doivent se conformer, à l'approche et au passage des ponts mobiles, aux ordres qui leur sont éventuellement donnés par le personnel chargé de la manœuvre du pont en vue de la sécurité et du bon ordre de la navigation ou en vue de la rapidité du passage. Les instructions visées au présent alinéa peuvent également être données par un système électronique mis en œuvre par le gestionnaire.

2. Les bateaux doivent, à l'approche d'un pont mobile, ralentir leur marche.

S'ils ne peuvent pas ou ne veulent pas passer le pont, ils sont tenus, dans le cas où des signaux d'obligation B.5 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1) sont placés sur la rive, de s'arrêter en deçà de ces signaux.

3. À l'approche des ponts mobiles, le dépassement est interdit sauf indications spéciales de la part du personnel chargé de la manœuvre du pont.

4. Le passage des ponts mobiles peut être réglé par les signaux suivants :

a) Un ou plusieurs feux rouges signifient :

interdiction de passage

b) Un feu rouge et un feu vert à la même hauteur ou un feu rouge au-dessus d'un feu vert signifient :

le passage est encore interdit, mais le pont est en cours d'ouverture et les bateaux doivent se préparer à se mettre en route;

c) Un ou plusieurs feux verts signifient :

le passage est autorisé ;

d) Deux feux rouges superposés signifient :

le service d'ouverture du pont pour la navigation est interrompu;

e) Un feu jaune placé sur le pont combiné avec la signalisation mentionnée aux a) et d) signifie : passage interdit sauf pour les bateaux ou engins flottants de hauteur réduite; la navigation est autorisée dans les deux sens,

f) Deux feux jaunes placés sur le pont combinés avec la signalisation prévue par les a) et d) signifient :

passage interdit sauf pour les bateaux de hauteur réduite; la navigation est interdite dans l'autre sens.

5. Les feux rouges mentionnés au 4 peuvent être remplacés par des signaux généraux d'interdiction A.1 , les feux verts par signaux d'indication E.1 et les feux jaunes par des signaux de recommandation D.1 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1).

#### **Article A. 4241-53-29 – Passage des barrages**

1. Au droit et aux abords d'un barrage, il est interdit de laisser traîner des ancres, des câbles ou des chaînes.

2. L'interdiction de passage par une ouverture de barrage peut être signalée par :

un ou plusieurs feux rouges ou des signaux généraux d'interdiction A.1 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1).

3. Le passage par une ouverture d'un barrage n'est autorisé que lorsque cette ouverture est signalée à gauche et à droite par :

un signal d'indication E.1 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1).

4. Il est interdit à tout bateau, engin flottant ou matériel flottant, ainsi qu'à toute personne pratiquant un sport nautique de naviguer à proximité des barrages, sur les sections de voies d'eau délimitées par les signaux A.1 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1).

Lorsque le franchissement d'un barrage fait l'objet d'une telle interdiction, la mise en place d'une signalisation, à la charge du gestionnaire ou à défaut du propriétaire concerné, est obligatoire et pourra être complétée par une série de signaux portant le signal d'interdiction A.1 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1).

5. Pour assurer la circulation des engins nautiques non motorisés, la mise en place de la signalisation est conforme aux dispositions des articles R. 4242-1 à R. 4242-12. L'obligation d'utiliser un chemin de contournement est mentionnée à l'aide du signal B.5bis (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1). La possibilité d'utiliser un chemin de contournement est mentionnée à l'aide du signal E.22bis (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1). La possibilité de franchissement de l'ouvrage par une passe à canoë est mentionnée à l'aide du signal E.22ter (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1).

#### **Article A. 4241-53-30 – Passage aux écluses**

1. À l'approche des garages des écluses, les bateaux doivent ralentir leur marche. S'ils ne peuvent pas ou ne veulent pas entrer immédiatement dans l'écluse, ils doivent, dans le cas où un signal d'obligation B.5 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1) est placé sur la rive, s'arrêter en deçà de ce panneau.

2. Dans les garages des écluses et dans les écluses, les bateaux équipés d'une installation de radiotéléphonie permettant les communications sur le réseau des informations nautiques doivent être à l'écoute sur la voie allouée à l'écluse.

3. Le passage aux écluses se fait dans l'ordre d'arrivée dans les garages. Les petites embarcations ne peuvent exiger un éclusage spécial. Elles ne doivent pénétrer dans le sas qu'après y avoir été invitées par le personnel chargé de la manœuvre de l'écluse. En outre, lorsque des petites embarcations sont éclusées en commun avec d'autres bateaux, elles ne doivent pénétrer dans le sas qu'après ces derniers.

4. À l'approche des écluses, notamment dans les garages, tout dépassement est interdit.

5. Dans les écluses, les ancres doivent être en position complètement relevée; il en est de même dans les garages, pour autant qu'elles ne sont pas utilisées.

6. Lors de l'entrée dans les écluses, les bateaux doivent réduire leur vitesse de façon à éviter tout choc contre les portes ou les dispositifs de protection ou contre d'autres bateaux.

7. Dans les écluses :

- a) Si des limites sont indiquées sur les bajoyers, les bateaux se tiennent entre ces limites ;
- b) Pendant le remplissage et la vidange du sas et jusqu'au moment où la sortie est autorisée, les bateaux sont amarrés et la manœuvre des amarres est assurée de manière à empêcher tout choc contre les bajoyers, les portes et les dispositifs de protection ou contre les autres bateaux ;
- c) L'emploi de défenses, qui doivent être flottantes lorsqu'elles sont amovibles, est obligatoire ;
- d) Il est interdit aux bateaux de rejeter ou de laisser s'écouler de l'eau sur les terre-pleins ou sur les autres bateaux ;
- e) Dès que le bateau est amarré et jusqu'au moment où la sortie est autorisée, il est interdit de faire usage des moyens mécaniques de propulsion ;
- f) Les petites embarcations doivent se tenir à distance des autres bateaux.

8. Dans les garages d'écluses et dans les écluses, il est obligatoire de maintenir une distance de sécurité minimale de 10 m autour des bateaux et des convois portant la signalisation visée au chiffre 1 de l'article A. 4241-48-14. Toutefois, cette obligation ne s'applique pas aux bateaux et

aux convois qui portent également cette signalisation ni aux bateaux visés au chiffre 7 de l'article A. 4241-48-14.

9. Les bateaux, engins flottants, et convois portant la signalisation visée aux chiffres 2 et 3 de l'article A. 4241-48-14 sont éclusés séparément des autres bateaux.

10. Les bateaux et convois portant la signalisation visée au chiffre 1 de l'article A. 4241-48-14, ne sont pas éclusés avec les bateaux à passagers, les bateaux de plaisance, et les menues embarcations.

11. A l'approche des garages des écluses, lors de l'éclusage et au départ des écluses, les bateaux rapides doivent limiter leur vitesse de manière à éviter tout dommage aux écluses et aux bateaux et tout danger pour les personnes à bord des autres bateaux ou à terre résultant des remous.

12. En vue d'assurer la sécurité et le bon ordre de la navigation, la rapidité du passage des écluses ou la pleine utilisation de celles-ci, le personnel chargé de la manœuvre des écluses peut donner des instructions complémentaires ainsi que des instructions dérogatoires aux dispositions du présent article. Les bateaux doivent se conformer, dans les écluses et dans les garages d'écluses, à ces instructions. Les instructions visées au présent alinéa peuvent également être données par un système électronique mis en œuvre par le gestionnaire.

Sauf autorisation particulière du personnel chargé de la manœuvre, il est interdit de débarquer lors du passage aux écluses.

13. Les règlements particuliers de police définissent, le cas échéant, les conditions de manœuvre des ouvrages. Ils peuvent également déroger, selon les conditions locales, à l'interdiction de faire usage des moyens mécaniques de propulsion visée à l'alinéa 7, lettre e). Dans de tels cas, les conducteurs veillent à limiter autant que possible les remous dans le sas de l'écluse.

14. Les règlements particuliers de police définissent, le cas échéant, les modalités de regroupement des bateaux de plaisance pour le passage aux écluses.

#### **Article A. 4241-53-31 – Entrée et sortie des écluses**

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

a) Deux feux rouges superposés :

Accès interdit, écluse hors service ;

b) Un feu rouge isolé ou deux feux rouges juxtaposés :

Accès interdit, écluse fermée ;

c) L'extinction de l'un des deux feux rouges juxtaposés ou un feu rouge et un feu vert juxtaposés ou un feu rouge au-dessus d'un feu vert :

Accès interdit, écluse en préparation pour l'ouverture ;

d) Un feu vert isolé ou deux feux verts juxtaposés :

Accès autorisé.

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

a) Un ou deux feux rouges : sortie interdite ;

b) Un ou deux feux verts : sortie autorisée.

3. Le ou les feux rouges mentionnés aux 1 et 2 peuvent être remplacés par un signal général d'interdiction A.1 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1).

Le ou les feux verts mentionnés aux 1 et 2 peuvent être remplacés par un signal d'indication E.1 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1).

4. En l'absence de feux et de panneaux, l'accès et la sortie des écluses sont interdits sauf ordre spécial du personnel chargé de la manœuvre de l'écluse. Les ordres visés au présent alinéa peuvent également être données par un système électronique mis en œuvre par le gestionnaire.

#### **Article A. 4241-53-32 – Priorité de passage aux écluses**

Par dérogation au chiffre 3 de l'article A. 4241-53-30, bénéficient d'un droit de priorité de passage aux écluses :

- a) Les bateaux visés à l'article A. 4241-48-27 et se déplaçant pour des raisons urgentes de service,
- b) Les bateaux auxquels l'autorité chargée de la police de la navigation a expressément accordé ce droit et qui portent la flamme rouge prévue à l'article A. 4241-48-17.

Lorsque ces bateaux s'approchent des garages des écluses ou y sont en stationnement, les autres bateaux doivent leur faciliter au maximum le passage.

### **Paragraphe 6**

#### **Règles applicables en cas de visibilité réduite et de navigation au radar**

##### **Article A. 4241-53-33 – Règles générales**

1. En application de l'article R. 4241-50, par visibilité réduite, tous les bateaux doivent naviguer au radar.

2. Par visibilité réduite, tous les bateaux faisant route doivent adapter leur vitesse en fonction de la diminution de la visibilité, de la présence et des mouvements d'autres bateaux et des circonstances locales. Les installations de radiotéléphonie sont à l'écoute sur la voie affectée au réseau bateau à bateau. Les bateaux doivent donner par radiotéléphonie aux autres bateaux les informations nécessaires pour la sécurité de la navigation.

3. Lorsqu'ils s'arrêtent par visibilité réduite, les bateaux doivent dégager le chenal autant que possible.

4. Les bateaux qui poursuivent leur route doivent, en cas de rencontre, tenir leur droite autant qu'il est nécessaire pour que le passage puisse s'effectuer bâbord sur bâbord. Les dispositions des chiffres 4, 5 et 6 de l'article A. 4241-53-6 et de l'article A. 4241-53-7 ne s'appliquent pas par visibilité réduite. Toutefois, le passage tribord par tribord peut être admis par l'autorité chargée de la police de la navigation ou le gestionnaire si les conditions particulières sur certaines voies de navigation intérieure l'exigent.

5. Les convois remorqués doivent immédiatement se rendre au poste d'amarrage ou d'ancrage sûr le plus proche lorsque la communication visuelle entre les unités remorquées et le bateau motorisé en tête du convoi n'est plus possible. Pour les convois remorqués naviguant avalant, il

est interdit de naviguer au radar, sauf pour atteindre le poste d'amarrage ou d'ancrage sûr le plus proche. Ces convois sont régis par les dispositions de l'article A. 4241-53-36.

#### **Article A. 4241-53-34 – Bateaux en stationnement**

1. Par visibilité réduite, les bateaux stationnant dans le chenal ou à proximité du chenal navigable doivent régler leur appareil de radiotéléphonie sur écoute durant le stationnement. Aussitôt qu'ils perçoivent par radiotéléphonie que d'autres bateaux s'approchent ou aussitôt et aussi longtemps qu'ils perçoivent un des signaux sonores prescrits chiffre 3 de l'article A. 4241-53-35 ou lettre b) du chiffre 1 de l'article A. 4241-53-36, pour un bateau qui s'approche, ils sont tenus d'indiquer leur position par radiotéléphonie ou émettre les signaux sonores suivants :

- a) Lorsqu'ils se trouvent du côté gauche (pour un observateur placé face à l'aval) du chenal une simple volée de cloche ;
- b) Lorsqu'ils se trouvent du côté droit (pour un observateur placé face à l'aval) du chenal : une double volée de cloche ;
- c) Lorsqu'ils se trouvent en position incertaine : une triple volée de cloche.

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

2. Les dispositions du chiffre 1 ne s'appliquent pas aux bateaux d'un convoi poussé autres que le pousseur. Dans le cas d'une formation à couple, elles ne s'appliquent qu'à un seul bateau de la formation. Dans un convoi remorqué, les prescriptions du chiffre 1 s'appliquent au remorqueur et au dernier bateau du convoi.

3. Le présent article s'applique également aux bateaux échoués dans le chenal ou à proximité de celui-ci et qui peuvent constituer un danger pour les autres bateaux.

#### **Article A. 4241-53-35 – Bateaux navigant au radar**

1. Lorsqu'un bateau ou engin flottant navigue au radar, une personne titulaire de l'attestation spéciale "radar" ou d'un document en tenant lieu, doit se trouver en permanence dans la timonerie, ainsi qu'une seconde personne suffisamment accoutumée à cette méthode de navigation. Toutefois, quand la timonerie est aménagée pour la conduite au radar par une seule personne, il suffit que la seconde personne puisse, si besoin est, être immédiatement appelée dans la timonerie.

3. Lors du croisement et du passage près d'un bateau ou engin flottant, les dispositions sont les suivantes :

a) Aussitôt qu'un bateau montant navigant au radar perçoit sur l'écran radar des bateaux venant en sens inverse ou lorsqu'il s'approche d'un secteur où pourraient se trouver des bateaux non encore visibles sur l'écran, il doit indiquer par radiotéléphonie aux bateaux venant en sens inverse sa catégorie, son nom, son sens de circulation ainsi que sa position et convenir avec ces bateaux d'une procédure de croisement.

b) Aussitôt qu'un bateau avalant navigant au radar perçoit sur l'écran radar un bateau dont la position ou la route suivie pourraient provoquer un danger et qui n'a pas établi le contact radiotéléphonique, le bateau avalant doit avertir par radiotéléphonie ledit bateau de cette situation dangereuse et convenir avec lui d'une procédure de croisement.

c) Aussitôt qu'un bateau naviguant au radar est appelé par radiotéléphonie, il doit répondre par radiotéléphonie en indiquant sa catégorie, nom, sens de circulation et position et convenir avec les bateaux venant en sens inverse d'une procédure de croisement. Toutefois les menues embarcations doivent indiquer uniquement vers quel côté elles s'écartent.

d) Lorsque le contact radiotéléphonique ne peut être établi avec les bateaux venant en sens inverse, le bateau naviguant au radar doit :

- émettre "un son prolongé" et répéter ce signal sonore autant que nécessaire,
- réduire sa vitesse et s'arrêter si nécessaire.

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

4. Dans les convois, les prescriptions des chiffres 1 et 2 ci-dessus ne s'appliquent qu'au bateau à bord duquel se trouve le conducteur du convoi.

#### **Article A. 4241-53-36 – Bateaux ne naviguant pas au radar**

1. Par visibilité réduite, les bateaux et convois ne naviguant pas au radar doivent se rendre immédiatement au poste d'amarrage ou d'ancrage sûr le plus proche. Les dispositions ci-après sont applicables durant le voyage jusqu'à ce poste :

a) Ils doivent naviguer autant que possible sur le côté du chenal navigable.

b) Tout bateau isolé et tout bateau à bord duquel se trouve le conducteur d'un convoi doit émettre un son prolongé; ce signal sonore doit être répété à intervalles d'une minute au plus. Ces bateaux doivent avoir une vigie à l'avant; toutefois, pour les convois, cette vigie n'est requise que sur la première unité. Elle doit être soit à portée de vue ou d'ouïe du conducteur du bateau ou du convoi, soit en relation avec ce conducteur par une liaison phonique.

c) Dès qu'un bateau est appelé par radiotéléphonie par un autre bateau, il doit répondre par radiotéléphonie en indiquant sa catégorie, son nom, son sens de circulation et sa position. Il doit préciser qu'il ne navigue pas au radar et qu'il cherche une aire de stationnement. Il doit alors convenir alors d'une procédure de croisement avec ce bateau.

d) Aussitôt qu'un bateau remarque le signal sonore d'un autre bateau avec lequel aucun contact radiotéléphonique ne peut être établi, il doit :

- s'il se trouve près d'une rive, serrer cette rive et, en cas de besoin, s'y arrêter, jusqu'à ce que le passage soit effectué ;
- s'il ne se trouve pas à proximité d'une rive et notamment s'il est en train de changer de rive, dégager le chenal autant et aussi vite que possible.

2. Les bacs ne naviguant pas au radar doivent, au lieu du signal prescrit au chiffre 1 ci-dessus, émettre comme signal de brume «un son prolongé suivi de quatre sons brefs»; ce signal doit être répété à intervalles d'une minute au plus.

### **Paragraphe 7**

#### **Règles spéciales**

#### **Article A. 4241-53-37 – Priorités spéciales**

1. En cas de rencontre ou de croisement, les autres bateaux doivent s'écarter de la route :

- a) D'un bateau portant la signalisation des bateaux dont la capacité de manœuvre est restreinte, visée à l'article A. 4141-48-34 ;
- b) D'un bateau portant la signalisation des bateaux en train de pêcher, mentionnée à l'article A. 4141-48-35.

2. En cas de rencontre ou de croisement entre un bateau de la catégorie mentionnée à la lettre a) du chiffre 1 et un bateau de la catégorie mentionnée à la lettre b) du chiffre 1, ce dernier doit s'écarter de la route du premier.

3. Les bateaux ne doivent pas s'approcher à moins de 1 000 m de l'arrière d'un bateau portant la signalisation des bateaux en train de faire du dragage de mines, mentionnée à l'article A. 4241-48-37.

#### **Article A. 4241-53-38 – Dispositions relatives à la pêche à la traîne**

- 1. La pêche à la traîne avec plusieurs bateaux de front n'est pas autorisée.
- 2. L'installation d'équipement de pêche dans ou près du chenal et dans les aires réservées au stationnement des bateaux n'est pas autorisée.
- 3. Il est interdit à tout bateau de passer à courte distance sur l'arrière d'un bateau en train de pêcher portant la signalisation des bateaux en train de pêcher, mentionnée à l'article A. 4241-48-35.

#### **Article A. 4241-53-39 – Dispositions relatives à la pratique de la plongée subaquatique sportive**

- 1. La pratique de la plongée subaquatique sportive sans autorisation est interdite aux endroits où la navigation pourrait être gênée :
  - a) Sur le trajet normal des bateaux portant la signalisation des bacs faisant route, visée à l'article A. 4241-48-16 ;
  - b) Devant l'entrée et à l'intérieur des ports ;
  - c) Dans ou à proximité des lieux de stationnement ;
  - d) Dans les zones réservées au ski nautique ou aux activités analogues ;
  - e) Dans les chenaux.
- 2. Tout bateau doit se tenir à une distance suffisante d'un bateau portant la signalisation utilisée pour la pratique de la plongée subaquatique mentionnée à l'article A. 4241-48-36.
- 3. La pratique de la plongée subaquatique sportive sans autorisation est interdite à proximité des ouvrages de navigation pouvant présenter un danger, notamment les écluses et barrages.

### **Sous-section 7 Dispositions relatives aux règles de stationnement**

#### **Article A. 4241-54-1 – Principes généraux pour le stationnement**

- 1. Sans préjudice des autres dispositions de la présente section, les bateaux doivent choisir leur lieu de stationnement aussi près de la rive que le permettent leur tirant d'eau et les circonstances

locales et, en tout cas, de manière à ne pas entraver la navigation ou le fonctionnement des ouvrages.

2. Les établissements flottants sont placés de façon à laisser le chenal libre pour la navigation.

3. Les bateaux, assemblages de bateaux et matériels flottants en stationnement, ainsi que les établissements flottants, sont ancrés ou amarrés de telle façon qu'ils ne puissent changer de position et ainsi constituer un danger ou une gêne pour les autres bateaux ou engins flottants compte tenu notamment du vent et des variations du niveau de l'eau, ainsi que de la succion et du remous.

Les bateaux, assemblages de bateaux et matériels flottants en stationnement, ainsi que les établissements flottants qui stationnent pour une durée supérieure à 30 jours consécutifs doivent s'amarrer dans des conditions sûres et résistant aux crues de référence définies dans les plans de prévention des risques d'inondations.

Les règlements particuliers de police peuvent apporter des adaptations à cette disposition en fonction des circonstances locales.

4. Les règlements particuliers de police limitent ou interdisent le stationnement sur certains secteurs lorsque la sécurité de la navigation l'exige.

Les règlements particuliers de police peuvent désigner, après consultation du gestionnaire concerné, les zones de garages à bateaux, les zones d'attente des alternats et de garages des écluses.

5. Sans préjudice des dispositions législatives et réglementaires applicables, il est défendu d'amarrer les bateaux de manière à gêner la navigation ou la circulation sur les chemins de halage.

#### **Article A. 4241-54-2 – Stationnement**

1. Sans préjudice des dispositions de l'article L.2124-13 du code général de la propriété des personnes publiques, les bateaux ne peuvent pas stationner :

- a) Dans les sections de la voie de navigation intérieure où le stationnement est interdit de façon générale par un règlement particulier de police ;
- b) Dans les secteurs désignés par les mesures temporaires en application de l'article R. 4241-26 ;
- c) Dans les secteurs indiqués par le signal d'interdiction A.5 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1); l'interdiction s'applique alors du côté de la voie où ce signal est placé ;
- d) Sous les ponts et sous les lignes électriques à haute tension ;
- e) Dans les passages étroits au sens de l'article A. 4241-53-8 et à leurs abords ainsi que dans les secteurs qui, par suite du stationnement, deviendraient des passages étroits, ainsi qu'aux abords de ces secteurs ;
- f) Aux entrées et sorties des voies affluentes et des ports ;
- g) Sur les trajets des bacs ;
- h) Sur la route que suivent les bateaux pour accoster ou quitter un débarcadère ;
- i) Dans les aires de virage indiquées par le panneau E.8 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1) ;

j) Latéralement à un bateau portant le panneau d'interdiction de stationnement latéral, prescrit à l'article A. 4241-48-33, à une distance en mètres inférieure au chiffre indiqué dans le triangle blanc dudit panneau ;

k) Sur les plans d'eau indiqués par le panneau d'interdiction A.5.1 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1) et dont la largeur, mesurée à partir de l'emplacement du panneau est indiquée en mètres sur celui-ci.

2. Dans les sections où le stationnement est interdit en vertu des dispositions du chiffre 1 a) à d) ci-dessus, les bateaux ne peuvent stationner qu'aux aires de stationnement indiquées par un des signaux d'indication E.5 à E.7 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1), dans les conditions définies aux articles A. 4241-54-3 à A. 4241-54-6.

#### **Article A. 4241-54-3 – Ancrage**

1. Les bateaux ne peuvent pas ancrer :

a) Dans les sections de la voie de navigation intérieure où l'ancrage est interdit de façon générale par un règlement particulier de police ;

b) Dans les secteurs indiqués par le panneau d'interdiction A.6 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1) ; l'interdiction s'applique alors du côté de la voie où ce panneau est placé.

2. Dans les sections où l'ancrage est interdit en vertu des dispositions de la lettre a) du chiffre 1, les bateaux ne peuvent ancrer que dans les secteurs indiqués par le panneau d'autorisation E.6 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1) et seulement du côté de la voie où ce panneau est placé.

#### **Article A. 4241-54-4 – Amarrage**

1. Les bateaux ne peuvent pas s'amarrer à la rive :

a) Dans les sections de la voie de navigation intérieure où l'amarrage est interdit de façon générale par un règlement particulier de police ;

b) Dans les secteurs indiqués par le panneau d'interdiction A.7 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1) ; l'interdiction s'applique alors du côté de la voie où ce signal est placé.

2. Dans les sections où l'amarrage à la rive est interdit en vertu des dispositions du chiffre 1 a) ci-dessus, les bateaux ne peuvent s'amarrer que dans les secteurs indiqués par le panneau d'indication E.7 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1) et seulement du côté de la voie où ce panneau est placé.

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

#### **Article A. 4241-54-5 – Aires de stationnement**

1. Aux aires de stationnement où est placé le panneau d'indication E.5 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1), les bateaux ne peuvent stationner que du côté de la voie où ce panneau est placé.

2. Aux aires de stationnement où est placé le panneau d'indication E.5.1 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1), les bateaux ne peuvent stationner que sur le plan d'eau dont la largeur, comptée à partir du panneau, est indiquée en mètres sur celui-ci.

3. Aux aires de stationnement où est placé le panneau d'indication E.5.2 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1), les bateaux ne peuvent stationner que sur le plan d'eau compris entre les deux distances indiquées en mètres sur le panneau. Ces distances sont comptées à partir du panneau.

4. Aux aires de stationnement où est placé le panneau d'indication E.5.3 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1), les bateaux ne peuvent, du côté de la voie où ce panneau est placé, stationner bord à bord en nombre supérieur à celui qui est indiqué en chiffres romains sur le panneau.

5. Aux aires de stationnement, à défaut d'autres prescriptions, les bateaux sont tenus de se ranger bord à bord en partant de la rive, du côté de la voie où le panneau est placé.

#### **Article A. 4241-54-6 – Aires de stationnement particulières**

Aux aires de stationnement où est placé un des panneaux d'indication E.5.4 à E.5.15 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1), ne peuvent stationner que les catégories de bateaux pour lesquels le panneau s'applique et seulement du côté de la voie où le panneau est placé.

#### **Article A. 4241-54-7 – Distances minimales de stationnement lors du transport de certaines matières dangereuses**

1. La distance minimale à respecter entre deux bateaux, convois poussés et formations à couple en stationnement est de :

- a) 10 m si l'un de ceux-ci porte la signalisation des bateaux effectuant des transports de certaines marchandises inflammables mentionnée au chiffre 1 de l'article A. 4241-48-14 ;
- b) 50 m si l'un de ceux-ci porte la signalisation des bateaux effectuant des transports de certaines marchandises présentant un danger pour la santé mentionnée au chiffre 2 de l'article A. 4241-48-14 ;
- c) 100 m si l'un de ceux-ci porte la signalisation des bateaux effectuant le transport de certaines matières explosives mentionnée au chiffre 3 de l'article A. 4241-48-14.

Dans les cas où les deux bateaux, convois poussés ou formations à couple portent un ou plusieurs feux ou cônes, le nombre de feux ou de cônes le plus élevé impose la distance à respecter.

2. L'obligation visée à la lettre a) du chiffre 1 ci-dessus ne s'applique pas :

- a) Aux bateaux, convois poussés et formations à couple qui portent également cette signalisation ;
- b) Aux bateaux qui ne portent pas cette signalisation mais qui sont munis d'un certificat d'agrément ADN conformément à l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit « arrêté TMD ») et qui respectent les dispositions de sécurité applicables aux bateaux visés au chiffre 1 de l'article A. 4241-48-14.

3. Pour le stationnement, l'autorité chargée de la police de la navigation peut accorder des dérogations dans des cas particuliers.

### **Article A. 4241-54-8 – Garde et surveillance**

1. Une garde opérationnelle doit être assurée en permanence à bord des bateaux se trouvant dans le chenal et à bord des bateaux-citernes en stationnement transportant des matières dangereuses.

2. Une garde opérationnelle doit se trouver en permanence à bord des bateaux en stationnement qui portent la signalisation visée à l'article A. 4241-48-14 ou qui, ayant transporté des marchandises visées aux chiffres 1, 2 ou 3 de l'article A. 4241-48-14, ne sont pas exempts de gaz dangereux. Toutefois, l'autorité chargée de la police de la navigation peut dispenser de cette obligation les bateaux en stationnement dans les bassins des ports.

3. Tous les autres bateaux doivent, en stationnement, être surveillés par une personne capable d'intervenir rapidement en cas de besoin, à moins que cette surveillance ne soit pas nécessaire eu égard aux circonstances locales ou que l'autorité chargée de la police de la navigation les en dispense.

L'autorité chargée de la police de la navigation peut également apprécier l'opportunité des circonstances locales.

4. Lorsque le bateau n'a pas de conducteur, la responsabilité de la mise en place de cette garde ou surveillance incombe au propriétaire, armateur ou autre exploitant.

### **Article A. 4241-54-9 – Stationnement dans les garages d'écluses**

Le gestionnaire peut exceptionnellement autoriser les bateaux à stationner dans les garages d'écluses :

- soit pendant les périodes de chômage, d'arrêt ou de restriction de la navigation ;
- soit pendant les périodes normales de navigation sans excéder une durée maximale de 10 jours.

Les règlements particuliers de police peuvent préciser les garages d'écluses dans lesquels ce stationnement exceptionnel est interdit, les conditions de signalisation des bateaux en stationnement aux garages d'écluses et les modalités d'information des usagers de la voie d'eau.

## **Sous-section 8**

### **Dispositions complémentaires applicables à certains bateaux ou aux convois**

#### **Article A. 4241-55-1 – Obligation d'annonce**

1. La liste des données devant être transmises par les conducteurs de bateaux soumis à l'obligation d'annonce telle que prévue à l'article R. 4241-55 est la suivante :

- a) catégorie de bateau ;
- b) nom du bateau ;
- c) position, sens de navigation ;
- d) numéro ENI du bateau ou numéro OMI pour les navires de mer ;
- e) port en lourd ;
- f) longueur et largeur du bateau ;
- g) type, longueur et largeur du convoi ;
- h) enfoncement (seulement sur demande spéciale) ;
- i) itinéraire ;
- j) port de chargement ;

k) port de déchargement ;

l) pour les matières dangereuses visées par l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit « arrêté TMD ») :

- le numéro ONU ou le numéro de la matière,

- la désignation officielle pour le transport complétée, le cas échéant, par la désignation technique,

- la classe, le code de classification et le cas échéant le groupe d'emballage,

- la quantité totale des matières dangereuses pour lesquelles ces indications sont valables,

- pour les autres marchandises : la nature de la cargaison (nom de la matière, quantité de la matière) ;

m) signalisation requise pour le transport de marchandises dangereuses (0, 1, 2, 3 cônes bleus / feux bleus) ;

n) nombre de personnes à bord ;

o) nombre de conteneurs à bord.

2. Les données indiquées au chiffre 1 peuvent être communiquées par d'autres services ou personnes au gestionnaire de la voie d'eau, soit par écrit, soit par téléphone, soit par voie électronique. Dans tous les cas, le conducteur annonce l'entrée et la sortie de son bateau ou convoi du secteur soumis à l'obligation d'annonce.

3. Les règlements particuliers de police peuvent prescrire que lorsqu'un bateau interrompt son voyage durant plus de 2 heures, le conducteur indique le début et la fin de cette interruption.

4. Lorsque les données mentionnées au chiffre 1 changent au cours du voyage sur le secteur soumis à l'obligation de s'annoncer, le gestionnaire de la voie d'eau en est averti immédiatement.

#### **Article A. 4241-55-2 - Signal "n'approchez-pas"**

1. Le signal «N'approchez pas» doit être déclenché, en cas d'incident ou d'accident susceptible de provoquer une perte des matières dangereuses transportées par les bateaux montrant la signalisation visée aux chiffres 1, 2 ou 3 de l'article A. 4241-48-14, si l'équipage n'est pas en mesure d'éliminer les dangers qui en résultent pour des personnes ou pour la navigation.

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

2. Le signal «N'approchez pas» se compose d'un signal sonore et d'un signal lumineux. Le signal sonore se compose d'un son bref suivi d'un son prolongé qui se répète sans interruption pendant au moins 15 minutes consécutives.

Le signal lumineux visé au chiffre 2 de l'article A. 4241-49-1 doit être synchronisé avec le signal sonore.

Une fois déclenché, le signal «N'approchez pas» doit fonctionner automatiquement; sa commande doit être conçue de telle manière qu'un déclenchement involontaire du signal soit impossible.

3. Les bateaux qui perçoivent le signal «N'approchez pas» doivent prendre toutes mesures utiles pour éviter le danger menaçant. En particulier :

- a) S'ils se dirigent vers la zone de danger, ils doivent se tenir le plus loin possible de celle-ci et, si la situation l'exige, virer;
- b) S'ils ont dépassé la zone de danger, ils doivent poursuivre leur route à la plus grande vitesse possible.

4. À bord des bateaux visés au chiffre 3 ci-dessus, il faut immédiatement :

- a) Fermer toutes les fenêtres et toutes les ouvertures donnant sur l'extérieur;
- b) Éteindre toute source de lumière non protégée;
- c) Cesser de fumer;
- d) Arrêter toutes les machines auxiliaires non indispensables;
- e) Éviter toute formation d'étincelles.

5. Le chiffre 4 ci-dessus s'applique aussi aux bateaux qui stationnent à proximité de la zone de danger; dès la perception du signal «N'approchez pas», l'équipage doit abandonner le bateau, si nécessaire.

6. Dans l'application des mesures visées aux chiffres 3 à 5 ci-dessus, il y a lieu de tenir compte du courant et de la direction du vent.

7. Les mesures visées aux chiffres 3 à 6 ci-dessus doivent également être prises par les bateaux si le signal «N'approchez pas» est émis de la rive.

8. Les conducteurs des bateaux qui perçoivent le signal «N'approchez pas» doivent dans toute la mesure possible en aviser sans délai l'autorité chargée de la police de la navigation.

#### **Article A. 4241-56-1 – Déplacement des barges de poussage**

Le déplacement des barges de poussage en dehors d'un convoi poussé ne peut se faire que sur de courtes distances et conformément aux indications données par l'autorité chargée de la police de la navigation.

#### **Article A. 4241-56-2 – Liaison phonique à bord des convois**

1. Lorsque la longueur d'un convoi poussé dépasse 110 m, il doit y avoir une liaison phonique dans les deux sens entre la timonerie du pousseur et l'avant du convoi.

2. Dans le cas de convois poussés propulsés par deux pousseurs placés côte à côte, une liaison phonique doit être réalisée dans les deux sens entre les postes de gouverne des deux pousseurs.

3. Dans le cas de formations à couple composées de bateaux motorisés, une liaison phonique doit être réalisée dans les deux sens entre les postes de gouverne des deux bateaux.

4. Dans le cas de convois remorqués, une liaison phonique doit être réalisée dans les deux sens entre les postes de gouverne de tous les bateaux.

5. Le réseau bateau à bateau ne peut être utilisé pour réaliser la liaison phonique.

### **Article A. 4241-56-3 – Circulation des personnes à bord des convois poussés**

Sans préjudice des dispositions techniques applicables, 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 sont munies de dispositifs de protection appropriés.

## **Sous-section 9**

### **Dispositions relatives à la navigation de plaisance et aux activités sportives**

#### **Article A. 4241-59-1 – Matériel d'armement et de sécurité**

Le matériel d'armement et de sécurité des bateaux de plaisance, prévu aux articles D. 4211-4 et R. 4241-59, est défini par l'arrêté du 11 avril 2012 relatif au matériel d'armement et de sécurité des bateaux de plaisance naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures.

#### **Article A. 4241-59-2 – Circulation et stationnement des bateaux de plaisance**

1. Sans préjudice des dispositions des articles L.4242-1 et L.4243-1 et sauf dispositions contraires des règlements particuliers de police, les bateaux de plaisance naviguent librement dans les biefs et franchissent librement les écluses dans les conditions prévues à l'article A. 4241-53-30.

2. Sur les lacs et plans d'eau, les réservoirs et rigoles d'alimentation des canaux ainsi que sur leurs dépendances, la navigation des bateaux de plaisance s'effectue librement sous réserve des conditions fixées par les règlements particuliers de police et des droits des propriétaires riverains et des tiers.

3. Sans préjudice des dispositions de la présente section applicables aux menues embarcations, les bateaux de plaisance se tiennent à une distance suffisante des bateaux faisant route et des engins flottants au travail, ainsi que, d'une façon générale, de tous les chantiers de travaux ouverts sur la voie de navigation intérieure.

4. L'ancrage et l'amarrage dans le chenal navigable sont interdits.

#### **Article A. 4241-60 – Bateaux de plaisance mus exclusivement par la force humaine**

Les prescriptions relatives aux bateaux de plaisance mus exclusivement par la force humaine, doivent être adaptées :

- aux caractéristiques techniques de ces bateaux ;
- au classement technique des eaux intérieures prévu par l'article L. 311-2 du code des sports ;
- aux règles définies par les articles A. 322-42 à A. 322-63 du code des sports, relatives à la pratique du canoë, du kayak, du raft, de la nage en eau vive ainsi que la navigation à l'aide de toute autre embarcation propulsée à la pagaie.

## **Sous-section 10**

### **Dispositions relatives à la protection des eaux et à l'élimination des déchets survenant à bord**

#### **Article A. 4241-63 – Dépôt aux stations de réception**

Les déchets visés à l'article R. 4241-63 sont déposés, contre justificatif, à des intervalles réguliers, déterminés par l'état et l'exploitation du bateau. Ce justificatif consiste en une mention portée dans le carnet de contrôle des huiles usées par la station de réception.

**Article A. 4241-65 – Carnet de contrôle des huiles usées**

Le carnet de contrôle des huiles usées, délivré par l'autorité compétente visé à l'article R.\* 4200-1, fait l'objet d'un modèle défini à l'annexe 6. Il doit être conservé à bord. Après son renouvellement, il doit être conservé à bord 6 mois au moins après la dernière inscription.

Les carnets des huiles usées délivrés en application du règlement de police pour la navigation du Rhin ou du règlement de police pour la navigation de la Moselle sont considérés comme équivalents.

**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie

Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer

Sous-direction des ports et du transport fluvial

Bureau du transport fluvial

Ministère de l'Intérieur

Secrétariat Général

Direction de la modernisation et de l'action territoriale

Bureau de l'organisation et des missions de l'administration territoriale

**Circulaire interministérielle du 01 août 2013**

**relative à la mise en œuvre du règlement général de police de la navigation intérieure et des règlements particuliers de police pris pour son application**

NOR : DEVT1312245C

(Texte non paru au Journal officiel)

**Le ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, le ministre de l'intérieur à,**

à,

**Pour exécution**

Préfets de département

- Direction départementale des territoires et de la mer

Préfets de région

- Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Ile-de-France

Directeur général de Voies Navigables de France

Présidents de conseil régionaux, gestionnaires de voie d'eau

Présidents des conseils généraux, gestionnaires de voie d'eau

Président directeur général de la Compagnie nationale du Rhône

Directeur du Port autonome de Paris (PAP)

Directeur du Port autonome de Strasbourg (PAS)

Directeurs généraux des grands ports maritimes

**Pour information**

Préfets de région

-Direction régionale de la jeunesse, des sports et de la cohésion sociale

Président du Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques

Directeur général du Conseil supérieur de la marine marchande

Président de la Chambre nationale de la batellerie artisanale

Président délégué général du Comité des armateurs fluviaux

Résumé :

Dans le cadre de la codification, par les décrets n° 2013-251 et n° 2013-253 du 25 mars 2013, de la quatrième partie réglementaire du code des transports se rapportant au transport fluvial et à la navigation intérieure, un nouveau règlement général de police, prévu à l'article L. 4241-1 du code des transports, a été adopté.

Directement intégré dans le chapitre 1<sup>er</sup> consacré aux règlements de police du titre IV, livre II de la quatrième partie du code des transports, le nouveau règlement général de police se substitue aux anciens règlements de police pris en application des décrets du 21 septembre 1973 et du 6 février 1932, maintenus temporairement en vigueur, jusqu'à son entrée en application au terme du délai de dix-huit mois à compter de la publication du code des transports, de façon à permettre les adaptations nécessaires.

Il relève de la responsabilité des préfets de département d'entreprendre, avant l'expiration du délai ainsi imparti, la révision de tous les arrêtés préfectoraux ou inter-préfectoraux portant règlements particuliers de police prévus en application de l'article L. 4241-2, afin que leurs dispositions soient mises en conformité avec le nouveau règlement général de police lors de l'entrée en vigueur de celui-ci, le 1er septembre 2014.

La présente circulaire a pour objet :

- de présenter le nouveau règlement général de police et les modalités de son entrée en vigueur d'une part (chapitre 1) ;
- de donner des directives concernant l'établissement des règlements particuliers de police prévus à l'article L. 4241-2 du code des transports, pris pour son application, ainsi que leur contenu (chapitre 2) ;
- d'explicitier le règlement de police de la circulation sur les dépendances du domaine public fluvial (chapitre 3).

Catégorie : Directive adressée par les ministres aux services chargés de son application	Domaine : Transport, équipement, logement, tourisme, mer.
Mots clés liste fermée : Domaine public fluvial, Transport, Navigation intérieure	Mots clés libres : Règlement général de police, Règlements particuliers de police, voie d'eau, police de la navigation intérieure.
Texte (s) de référence	
<u>1. CODE DES TRANSPORTS</u>	
<u>Partie législative :</u>	
- Quatrième partie « Navigation intérieure et transport fluvial », Livre II « Navigation intérieure » : Titre IV « Police de la navigation intérieure », et notamment, les articles L. 4241-1, L. 4241-2 et L. 4241-3 ;	
- Quatrième partie « Navigation intérieure et transport fluvial », Livre III « Voies navigables de France et ports fluviaux ».	

### Partie réglementaire :

- Quatrième partie « Navigation intérieure et transport fluvial », Livre II « Navigation intérieure » : Titre IV « Police de la navigation intérieure » et Titre VII « Sanctions administratives » et sanctions pénales ».
- Quatrième partie « Navigation intérieure et transport fluvial », Livre III « Voies navigables de France et ports fluviaux » ;

### 2. Lois :

Loi n° 2012-77 du 24 janvier 2012 relative à Voies navigables de France.

### 3. Décrets :

- Décret n° 95-536 du 5 mai 1995 portant publication du règlement de police pour la navigation du Rhin, adopté par la résolution 1993-II-19 de la Commission centrale pour la navigation du Rhin, adopté à Strasbourg le 1<sup>er</sup> décembre 1993 ;
- Décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'Etat dans les régions et les départements ;
- Décret n° 2009-507 du 4 mai 2009 portant publication du règlement de police pour la navigation de la Moselle, adopté le 24 mai 1995, tel que modifié par la décision de la Commission de la Moselle CM/2008-I-6 du 19 juin 2008 ;
- Décret n° 2012-1556 du 28 décembre 2012 déterminant la liste des mesures temporaires d'interruption ou de modification des conditions de la navigation pouvant être prises par le gestionnaire de la voie d'eau.

### 4. Arrêtés :

- **Arrêté du 20 mai 1966 relatif aux mesures destinées à lutter contre les bruits produits par les bateaux de navigation intérieure ;**
- Arrêté du 18 mars 2008 pris en application de l'article 2 du décret n° 2008-168 du 22 février 2008 relatif aux services d'information fluviale (SIF) harmonisés sur les voies navigables communautaires ;
- Arrêté du 30 octobre 2012 relatif au nombre et à la compétence territoriale des services instructeurs, pris en application des décrets n° 2007-1167 du 2 août 2007 relatif au permis de conduire et à la formation à la conduite des bateaux de plaisance à moteur et n° 2007-1168 du 2 août 2007 relatif aux titres de navigation des bâtiments et établissements flottants naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures ;
- Arrêté du 28 juin 2013 portant règlement général de police annexé au code des transports.

### 5. Circulaires :

- Circulaire n° 44 du 13 mai 1963 concernant les mesures à prendre en raison du développement de la navigation de plaisance, et de la nécessité d'en assurer sa coordination avec les autres activités s'exerçant sur la voie d'eau ;

- Circulaire n° 69-83 du 18 juillet 1969 concernant la procédure à suivre en vue de coordonner la pratique de la navigation de plaisance avec les autres activités s'exerçant sur une même voie d'eau ;
- Circulaire n° 75-123 du 18 août 1975 relative à l'exercice de la navigation de plaisance et des activités sportives et touristiques sur les eaux intérieures ;
- Circulaire du 24 janvier 2013 relative aux actes et mesures de police de la navigation intérieure.

Circulaire(s) abrogée(s) :

- Circulaire n° 73-213 du 12 décembre 1973 relative à l'application du décret n° 73-912 du 21 septembre 1973 portant règlement général de police de la navigation intérieure ;
- Circulaire n° 77-58 du 13 avril 1977 relative à l'application du décret n° 77-330 du 28 mars 1977 modifiant le décret de 1973 portant règlement général de police de la navigation intérieure.

Date de mise en application : immédiate

Pièce(s) annexe(s) : 3

Annexe n°1. - Tableau des différents types de constructions flottantes

Annexe n°2. - Liste des organismes pouvant être consultés sur le projet de règlement particulier de police.

Annexe n°3 - Modèle d'arrêté type portant règlement particulier de police de la navigation.

N° d'homologation Cerfa : sans objet

Publication	X BO	X Sites Circulaires	Non publiée
-------------	------	---------------------	-------------

<b>1 LE RÈGLEMENT GÉNÉRAL DE POLICE DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE.....</b>	<b>7</b>
<b>1.1 COMPOSITION.....</b>	<b>7</b>
<b>1.2 PRINCIPAUX OBJECTIFS.....</b>	<b>8</b>
<b>1.3 INNOVATIONS INTRODUITES PAR LE RGP.....</b>	<b>8</b>
1.3.1 Dispositions générales.....	8
1.3.1.1 Obligations générales relatives au conducteur et à la tenue de la barre.....	9
1.3.1.2 Obligations générales relatives à la conduite.....	9
1.3.1.3 Obligations générales de sécurité.....	9
1.3.1.4 Prescriptions temporaires.....	10
1.3.1.5 Embarquement, débarquement, chargement, déchargement et transbordement.....	10
1.3.1.6 Document devant se trouver à bord.....	10
1.3.1.7 Transports spéciaux.....	10
1.3.1.8 Manifestations sportives, fêtes nautiques et autres manifestations.....	11
1.3.1.9 Intervention des autorités chargées de la police de la navigation.....	12
1.3.2 Dispositions spécifiques.....	13
1.3.2.1 Marques et échelles de tirant d'eau des bateaux.....	13
1.3.2.2 Règles de signalisation visuelle des bateaux et établissements flottants.....	13
1.3.2.3 Règles de signalisation sonore, radiotéléphonie et appareils de navigation des bateaux.....	13
1.3.2.4 Règles de signalisation et balisage des eaux intérieures.....	14
1.3.2.5 Règles de route.....	14
1.3.2.6 Règles de stationnement.....	14
1.3.2.7 Règles complémentaires applicables à certains bateaux ou aux convois.....	15
1.3.2.8 Règles relatives à la navigation de plaisance et activités sportives.....	15
1.3.2.9 Rôle spécifique de VNF.....	16
<b>1.4 CHAMP D'APPLICATION.....</b>	<b>16</b>
1.4.1 Champ d'application territorial.....	16
1.4.2 Champ d'application matériel.....	16
<b>1.5 SANCTIONS.....</b>	<b>17</b>
<b>1.6 ENTRÉE EN APPLICATION DU RGP.....</b>	<b>17</b>
1.6.1 Effet immédiat.....	17
1.6.2 Entrée en vigueur reportée au 1er septembre 2014.....	18
1.6.3 Entrée en vigueur différée au 1er septembre 2019.....	18
<b>2 LES RÈGLEMENTS PARTICULIERS DE POLICE DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE.....</b>	<b>19</b>
<b>2.1 AUTORITÉS COMPÉTENTES.....</b>	<b>19</b>
<b>2.2 PORTÉE D'UN RÈGLEMENT PARTICULIER DE POLICE.....</b>	<b>19</b>
2.2.1 Eaux intérieures concernées.....	19
2.2.2 Champ géographique et activités spécifiques couvertes par un règlement particulier de police.....	20
2.2.3 Types de constructions flottantes concernées.....	20
2.2.4 Cas particulier des RPP relatifs à la navigation de plaisance.....	20
<b>2.3 PROCÉDURE D'ÉLABORATION DES RPP.....</b>	<b>21</b>
2.3.1 Phase de lancement du projet.....	21
2.3.1.1 Opportunité d'établir un RPP.....	22
2.3.1.2 Services chargés de l'élaboration du RPP.....	22
2.3.1.3 Périmètre géographique.....	23
2.3.1.4 Décision de lancement du projet de RPP.....	23
2.3.2 Phase de consultation.....	23
2.3.3 Signature du RPP.....	24
2.3.4 Publication et diffusion du RPP.....	24
2.3.5 Modification d'un RPP.....	24
<b>2.4 PRESCRIPTIONS À INCLURE DANS LES RPP.....</b>	<b>25</b>
<b>2.5 MISE EN CONFORMITÉ DES RPP EXISTANTS AVEC LES NOUVELLES DISPOSITIONS DU RGP.....</b>	<b>25</b>
<b>3 RÈGLEMENT DE POLICE DE LA CIRCULATION SUR LES DÉPENDANCES DU DOMAINE PUBLIC FLUVIAL.....</b>	<b>28</b>

*Note : La présente circulaire se réfère à la numérotation des articles insérés au code des transports (partie législative et réglementaire).*

### **Préambule**

Conformément aux articles L. 4241-1 et L. 4241-2 du code des transports, la police de la navigation sur les eaux intérieures est régie par un règlement général de police (RGP) de la navigation intérieure établi par décret en Conseil d'État, ainsi que par des règlements particuliers de police pouvant être pris par l'autorité compétente de l'État, pour apporter aux règles issues du règlement général, des adaptations rendues nécessaires par des circonstances locales, notamment en raison des caractéristiques des cours d'eau concernés.

Dans le cadre de la codification de la quatrième partie réglementaire du code des transports adoptée par les décrets n° 2013-251 et n° 2013-253 du 25 mars 2013 susvisés, un nouveau règlement général de police pris en application de l'article L. 4241-1 a été adopté.

Ce règlement général porte refonte complète des précédents règlements de police constitués, pour l'essentiel :

- du règlement général de police de la navigation intérieure annexé au décret n° 73-912 du 21 septembre 1973 portant réforme du règlement général de police de la navigation intérieure modifié, ainsi que ses arrêtés ministériels d'application des 27 juin 1974, 23 août 1974 et 16 avril 1975 ;
- du décret du 6 février 1932, portant règlement de police des voies de navigation intérieure.

Le nouveau règlement général de police se substitue désormais aux règlements de police ci-dessus, dont l'application reste toutefois maintenue, temporairement, jusqu'à l'expiration d'une période de dix-huit mois suivant la publication du code des transports, pour permettre les adaptations nécessaires, au terme de laquelle il entrera en application, sauf exceptions définies au paragraphe 1.6 de la présente circulaire.

Nous appelons votre attention sur le fait que cette mesure a pour conséquence d'abroger tous les règlements particuliers de police (RPP) existants actuellement, qui deviendront caducs au 1er septembre 2014. Il appartient aux préfets de département de préparer dès à présent et de prendre au plus tard le 1er septembre 2014, de nouveaux RPP, qui viendront remplacer ceux qui seront abrogés, conformes au nouveau RGP.

La présente circulaire a pour objet :

- de présenter le nouveau RGP ainsi que les modalités de son entrée en vigueur (chapitre 1) ;
- de donner des directives concernant l'établissement des RPP pris pour son application, ainsi que leur contenu (chapitre 2) ;
- d'explicitier le règlement de police de la circulation sur les dépendances du domaine public fluvial (chapitre 3).

La présente circulaire abroge les circulaires n° 73-213 du 12 décembre 1973 et n° 77-58 du 13 avril 1977 susvisées.

# 1 LE RÈGLEMENT GÉNÉRAL DE POLICE DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE.

## 1.1 COMPOSITION.

Pour une plus grande souplesse d'application et afin d'en faciliter les évolutions futures, le nouveau RGP mentionné à l'article R. 4241-1 du code des transports, est constitué de l'addition des textes réglementaires ci-après :

A– En premier lieu, il est constitué des dispositions de la section 1 (articles R. 4241-3 à R. 4241-65), intitulée « Règlement général de police de la navigation intérieure », insérée au Chapitre I<sup>er</sup> consacré aux règlements de police, Titre IV du Livre II, quatrième partie du code des transports.

La structure de la section 1 respecte celle de la partie « L » du code des transports. Les articles identifiés par un « R\* » correspondent à des dispositions relevant d'un décret en Conseil d'État et en Conseil des ministres, ceux identifiés par un « R » correspondent à des dispositions relevant d'un décret en Conseil d'État, tandis que ceux identifiés par un « D » correspondent à un décret simple.

La section 1 est elle-même divisée en dix sous-sections indépendantes :

- La sous-section 1 (articles R. 4241-5 à R. 4241-46), la plus conséquente, comporte neuf paragraphes qui définissent les règles générales de police de la navigation intérieure ;
- Les sous-sections 2 à 10 suivantes (articles R. 4241-47 à R. 4241-65) forment un ensemble, concernant chacune une catégorie différente de règles.

B– En deuxième lieu, le RGP est également constitué des dispositions de la partie « A » du code des transports (articles A. 4241-1 à A. 4241-65), annexée à l'arrêté ministériel du 28 juin 2013 portant règlement général de la navigation intérieure auxquelles les articles ci-dessus de la section 1 du code des transports renvoient pour leur application.

Cet arrêté est lui-même complété d'annexes techniques et de modèles de documents, dont notamment, une liste actualisée des panneaux de signalisation prescrits sur le réseau fluvial. Chaque article codifié en « A » est un article d'application de l'article homologue (même numéro) figurant en « R\* », « R » ou « D » dans la section 1. Le découpage en sous-sections est le même que celui retenu pour la section 1 du code des transports.

Ce nouveau dispositif juridique permet de garantir la cohérence avec les textes européens, et leur modification ultérieure, le cas échéant. Si l'exercice de codification de la quatrième partie réglementaire du code des transports a permis de garder la structure du code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI), la numérotation des articles du RGP respecte quant à elle les normes juridiques françaises.

C– En troisième lieu, ce dispositif juridique est complété par les dispositions du décret n° 2012-1556 du 28 décembre 2012 pris en application de l'article L. 4241-3 issu de la loi du 24 janvier 2012 relative à Voies navigables de France, et en attente de codification.

Ce décret détermine les mesures à caractère temporaire que peut édicter le gestionnaire de la voie d'eau en certaines conditions explicitées par la circulaire interministérielle du 24 janvier 2013 relative aux actes et mesures de police de la navigation intérieure.

L'ensemble des textes réglementaires rappelés ci-dessus forme désormais le nouveau règlement général de police de la navigation intérieure, applicable à compter du 1er septembre 2014.

Conformément à l'article L. 4241-2, celui-ci peut être complété, le cas échéant, par des règlements particuliers qui font l'objet du chapitre 2 de la présente circulaire.

Enfin, un règlement de police de la circulation sur les dépendances du domaine public fluvial a également été adopté et codifié dans la section 3 (articles R. 4241-68 à R. 4241-71) du Chapitre II du Titre IV, Livre II, quatrième partie du code des transports. Son contenu est explicité au chapitre 3 de la présente circulaire.

## **1.2 PRINCIPAUX OBJECTIFS.**

Le nouveau RGP vise les objectifs suivants :

1° Il met en adéquation, autant que possible, la réglementation nationale avec les normes issues du règlement de police pour la navigation sur le Rhin (RPNR, édition CCNR 2011) et celles issues du code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI, quatrième version révisée, UNECE 2009) qui constituent les références en matière de navigation fluviale en Europe ;

2° Il actualise les nouvelles règles de police existantes aux évolutions de la navigation fluviale intervenues depuis la dernière modification du règlement général de police en 1977 et s'attache, notamment, à mettre en cohérence ses nouvelles dispositions avec les textes réglementaires relatifs aux titres de navigation et de conduite en navigation intérieure ;

3° Il tient compte de la nouvelle organisation territoriale de l'Etat qui confie des missions renforcées au préfet de département ;

4° Il renforce également, dans le nouveau cadre législatif mis en place par la loi du 24 janvier 2012 relative à VNF susvisée, le rôle des gestionnaires de voies d'eau ;

5° Il instaure, enfin, un nouveau dispositif de sanctions applicables aux infractions aux règles de police qu'il prévoit, inséré dans le corps même du code des transports (articles R. 4274-1 à R. 4274-42), plus adapté au droit pénal actuel.

## **1.3 INNOVATIONS INTRODUITES PAR LE RGP.**

Afin de situer les principales évolutions qu'apporte le nouveau règlement général de police, la présentation, ci-après, suit la numérotation du code des transports.

### **1.3.1 Dispositions générales.**

### *1.3.1.1 Obligations générales relatives au conducteur et à la tenue de la barre.*

(Articles R. 4241-5 à R. 4241-8)  
(Articles A. 4241-5 et A. 4241-7).

L'article R. 4241-8 reprend l'article 6 du décret n° 91-731 du 23 juillet 1991 relatif à l'équipage et à la conduite des bateaux circulant ou stationnant sur les eaux intérieures, et impose l'obligation de communiquer en langue française lorsque le bateau dispose d'une installation de radiotéléphonie.

Il prévoit également qu'un règlement particulier de police peut autoriser l'usage d'une langue autre que le français, sur certains secteurs. À défaut, un membre de l'équipage doit pouvoir faire office d'interprète.

### *1.3.1.2 Obligations générales relatives à la conduite.*

(Articles R. 4241-9 à R. 4241-14)  
(Article A. 4241-11)

Le nouveau RGP favorise une définition des caractéristiques des eaux intérieures par la prise en compte de la dimension des ouvrages ou des voies d'eau, plutôt que par celle des bateaux. L'article R. 4241-12 permet, à cet effet, d'instaurer, dans un RPP, une "distance de sécurité" vis-à-vis des ouvrages. La "distance de sécurité" constitue une marge de sécurité ou revanche, nécessaire entre le bateau et l'ouvrage.

Il reste, toutefois, possible de définir les caractéristiques des eaux intérieures par la dimension des bateaux.

En outre, en matière de respect des limites de vitesse, l'article R. 4241-11 prévoit l'obligation, pour tout bateau à passagers de plus de 12 passagers, pour tout bateau transportant des marchandises dangereuses, et pour tout bateau navigant sur un secteur dont le RPP prescrit une limite de vitesse, de disposer à bord d'un dispositif de lecture de la vitesse effectivement activé.

### *1.3.1.3 Obligations générales de sécurité.*

(Articles R. 4241-15 à R. 4241-25)  
(Articles A. 4241-22 à A. 4241-24)

L'article R. 4241-18 introduit un nouveau dispositif d'alerte et d'information des services de secours (alerte du centre opérationnel départemental et de secours compétent, « CODIS ») et du gestionnaire de voie d'eau lors d'une demande d'assistance ou de secours à un bateau en difficulté qui permet de fiabiliser la chaîne des secours et de respecter les modalités d'organisation des communications.

Les articles R. 4241-19 à R. 4241-25 précisent les procédures de sécurité qui s'imposent au conducteur dans des circonstances particulières telles que la perte d'objet, les dommages causés aux signaux et ouvrages d'art, le déversement d'objets ou de substances susceptibles de constituer un obstacle à la navigation, l'échouement d'un bateau ou la navigation en périodes de glaces et de crues.

#### *1.3.1.4 Prescriptions temporaires.*

(Article R. 4241-26)

(Article A. 4241-26)

Conformément à l'article R. 4241-26, le conducteur doit se conformer aux prescriptions de caractère temporaire qui sont édictées par le préfet et par le gestionnaire de la voie d'eau, désormais compétent pour prendre certaines mesures temporaires d'interruption ou de modification des conditions de navigation en application de l'article L. 4241-3.

Pour rappel, la compétence du gestionnaire de la voie d'eau en ce domaine est précisée par le décret n°2012-1556 du 28 décembre 2012 et sa circulaire d'application du 24 janvier 2013.

Conformément à l'article A. 4241-26, lorsque les mesures temporaires sont rendues nécessaires par des travaux exécutés par un maître d'ouvrage tiers qui n'ont pas été intégrés dans la programmation annuelle des chômages, ce dernier doit informer le préfet et le gestionnaire au moins 3 mois avant lesdits travaux (sauf cas d'urgence).

#### *1.3.1.5 Embarquement, débarquement, chargement, déchargement et transbordement.*

(Articles R. 4241-27 à R. 4241-30)

(Articles A. 4241-27 et A. 4241-28)

Le RGP vient préciser les règles relatives à la visibilité depuis la timonerie des bateaux (article A. 4241-27), et celles relatives à la stabilité des bateaux porte-conteneurs (article A. 4241-28).

#### *1.3.1.6 Document devant se trouver à bord.*

(Articles R. 4241-31 à R. 4241-34)

(Articles A. 4241-33)

L'article R. 4241-31 impose au conducteur de disposer, à bord, d'un exemplaire du règlement général de police ainsi que des RPP applicables sur le secteur emprunté, éventuellement sous format électronique. Sauf obligation explicite dans le RPP, les menues embarcations sont exonérées de cette obligation.

En cas de modification de ces règlements, un exemplaire actualisé doit être à bord, deux mois après la publication du règlement modifié. L'introduction de cette obligation vise à améliorer la connaissance des conducteurs des règles particulières de police.

L'article A. 4241-33 vient préciser la liste de tous les documents que la réglementation rend exigibles à bord.

#### *1.3.1.7 Transports spéciaux.*

(Articles R. 4241-35 à R. 4241-37)

(Articles A. 4241-35-1 à A. 4241-35-4)

Les articles R. 4241-35, R.\* 4241-36 et R. 4241-37 simplifient le régime juridique des autorisations spéciales de transport (AST), désormais délivrées par le préfet du département

d'arrivée du transport. Les préfets des départements traversés par le bateau bénéficiaire de l'autorisation spéciale de transport sont préalablement informés de la délivrance de ce document.

Le préfet délivre une autorisation temporaire assortie des prescriptions nécessaires pour assurer la sécurité du transport. L'autorisation est notifiée par la préfecture au demandeur et à l'ensemble des gestionnaires concernés.

Ces autorisations couvrent désormais uniquement "les déplacements sur les eaux intérieures de bateaux dont les dimensions ne répondent pas aux caractéristiques d'une section d'eau intérieure" (déplacement hors gabarit). Par ailleurs, le déplacement d'un établissement ou d'un matériel flottant ne répondant pas aux caractéristiques d'une section d'eau intérieure est soumis à la seule autorisation préalable du ou des gestionnaires de la voie d'eau concernée s'il ne peut manifestement en résulter aucune entrave ou aucun danger pour la navigation, ni aucun dommage pour les ouvrages d'art.

L'AST est délivrée sans préjudice des dispositions relatives aux titres de navigation. En effet, dans le cas où une autorisation spéciale de transport délivrée en application de l'article R. 4241-35 amène à une navigation du bateau dans des conditions différentes de celles prévues par son titre de navigation, un titre provisoire doit être délivré à ce bateau par l'un des services instructeurs mentionnés à l'article R.\* 4200-1. Il en est de même dans le cas d'une autorisation de déplacement délivrée par le gestionnaire en application de l'article R. 4241-37 pour les établissements flottants.

Par exemple : Si un bateau porte-conteneurs excède en raison de son chargement le gabarit prévu pour la voie d'eau (chargement dépassant le tirant d'air autorisé), et ne respecte plus les conditions de visibilité depuis la timonerie prévues par le titre de navigation, ledit bateau devra alors disposer d'une AST (excès du gabarit) et d'un titre provisoire (titre de navigation).

Enfin, comme précisé dans la circulaire du 24 janvier 2013 susvisée (paragraphe 2.2.3 et 2.3.3) :

- *Sur le domaine qui lui est confié*, VNF est chargé de l'instruction des AST (article R. 4311-1) ;
- *Sur le domaine non confié à VNF*, la DDT(M) ou éventuellement, le service de la préfecture concerné est chargé, en liaison avec le gestionnaire de voie d'eau concerné, de l'instruction des AST.

Pour des raisons d'exploitation ou de sécurité, des mesures temporaires peuvent être prises par le préfet ou le gestionnaire dans les conditions du décret n° 2012-1556 susvisé, afin de faciliter la réalisation des transports autorisés par AST.

Les demandes d'AST sont effectuées au moyen d'un formulaire CERFA (articles A. 4241-35-1 à A. 4241-35-4).

### *1.3.1.8 Manifestations sportives, fêtes nautiques et autres manifestations.*

(Article R. 4241-38)

(Articles A. 4241-38-1 à A. 4241-38-4 et A. 4241-53-39)

Conformément à l'article R. 4241-38, l'organisation de manifestations sportives nautiques, fêtes nautiques ou autres concentrations de bateaux **susceptibles d'entraver la navigation**, sont soumises à autorisation. Les exercices militaires susceptibles de gêner la navigation ou nécessitant son interruption sont soumis aux mêmes règles.

Le préfet de département est désormais seule autorité compétente pour délivrer ces autorisations.

La demande d'autorisation doit être adressée, au moins trois mois avant la manifestation, au moyen d'un formulaire CERFA dédié, par l'organisateur de la manifestation au préfet de département, qui en accuse réception.

Dans le cas d'une manifestation portant sur plusieurs départements, l'autorisation est signée par chacun des préfets des départements concernés auprès desquels l'organisateur de la manifestation doit déposer la demande d'autorisation.

Dès réception de la demande, la préfecture chargée de l'instruction du dossier doit saisir à cet effet les services concernés. En particulier, conformément à l'article R. 4311-1, chiffre 4, sur le domaine qui lui est confié, VNF est chargé de l'instruction de la partie de la demande d'autorisation liée aux conditions de navigation, et consulte, le cas échéant, les concessionnaires concernés.

Pour le domaine non confié à VNF, le gestionnaire fournit à la préfecture les prescriptions relatives aux conditions de navigation, nécessaires à la délivrance de l'autorisation.

Le préfet délivre une autorisation assortie des prescriptions nécessaires pour assurer la sécurité de la manifestation. L'autorisation est notifiée à l'organisateur et aux gestionnaires concernés par la préfecture.

L'autorisation de manifestation nautique peut s'accompagner de mesures temporaires prises par le préfet (article R. 4241-26).

L'autorisation d'interruption de la navigation prévue à l'article R. 4241-38 ne peut dépasser quatre heures par période de vingt-quatre heures. Pour toute interruption de navigation de plus de deux heures consécutives, une période de reprise de la navigation peut être prévue afin de permettre le passage des bateaux de commerce. Le préfet peut accorder une seule fois par an une autorisation entraînant une interruption de plus de quatre heures, sans pouvoir dépasser six heures. En l'absence de navigation commerciale, le préfet fixe la durée de l'interruption.

Afin de faciliter la programmation des manifestations nautiques sur un échéancier annuel, des accords peuvent être mis en place entre les gestionnaires de voies d'eau et les fédérations sportives concernés (ex. accord entre VNF et le Comité national olympique et sportif français).

#### *1.3.1.9 Intervention des autorités chargées de la police de la navigation.*

(Articles R. 4241-39 à R. 4241-46)

Le paragraphe 9 vient préciser les conditions d'intervention des autorités chargées de la police de la navigation et reprend certaines dispositions relatives à la sécurité, auparavant prévues par le

décret n° 2007-1168 du 2 août 2007 relatif aux titres de navigation des bâtiments et établissements flottants naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures.

### **1.3.2 Dispositions spécifiques.**

(Articles R. 4241-47 à R. 4241-65)

#### *1.3.2.1 Marques et échelles de tirant d'eau des bateaux.*

(Article R. 4241-47)

(Articles A. 4241-47-1 à A. 4241-47-3)

Les exigences relatives à l'identification des bateaux, prévues par RGP, tiennent compte de celles prévues par le code des transports relatives à l'immatriculation des bateaux (Livre Ier, quatrième partie) et aux marques d'enfoncement (Titre II, Livre II, quatrième partie).

#### *1.3.2.2 Règles de signalisation visuelle des bateaux et établissements flottants.*

(Article R. 4241-48)

(Articles A. 4241-48-1 à A. 4241-48-7)

Le RGP améliore les règles relatives à la signalisation visuelle des bateaux, notamment, par une actualisation de la liste des signaux et la définition des normes techniques applicables, et par référence à des règlements internationaux (CEVNI).

Il modifie les règles relatives à la signalisation des bateaux transportant des marchandises dangereuses, qu'il met en cohérence avec celles imposées par le CEVNI et l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure (ADN).

#### *1.3.2.3 Règles de signalisation sonore, radiotéléphonie et appareils de navigation des bateaux.*

(Articles R. 4241-49 et R. 4241-50)

(Articles A. 4241-49-1 à A. 4241-50-2)

L'article R.4241-49 impose l'usage de la VHF, à bord de tout bateau, à l'exception des menues embarcations.

L'usage d'un appareil radar est imposé dans les conditions rappelées à l'article A. 4241-50-1, notamment pour les bateaux rapides, transport des passagers, ou pour la navigation par visibilité réduite.

L'usage d'un AIS intérieur peut être imposé par RPP (article R. 4241-50, 2<sup>e</sup> alinéa), ce dispositif s'avérant notamment justifié dans des secteurs avec une forte densité de bateaux. Il est tenu compte des secteurs équipés conformément à l'arrêté de l'arrêté du 18 mars 2008 pris en application de l'article 2 du décret n° 2008-168 du 22 février 2008 relatif aux services d'information fluviale (SIF) harmonisés sur les voies navigables communautaires.

### *1.3.2.4 Règles de signalisation et balisage des eaux intérieures.*

(Articles R. 4241-51 et R. 4241-52)  
(Articles A. 4241-1, A. 4241-51-2 et A. 4241-52)

Le nouveau RGP reprend les règles de signalisation, mais aussi de balisage, prévues par le CEVNI.

L'annexe 7 prévue à l'article A. 4241-51-1 précise les caractéristiques techniques de ces panneaux (taille, format...).

En outre, le RGP définit trois nouveaux panneaux relatifs à la signalisation des ouvrages dangereux spécifiques pour les bateaux non motorisés : E.22 bis, E.22 ter (signaux d'indication) et B.5 bis (signaux d'obligation).

Enfin, sans préjudice de la signalisation des ouvrages prévue pour la sécurité des bateaux non motorisés en application de l'article L. 214-2 du code de l'environnement (articles R. 4242-2 à R. 4242-8 du code des transports), l'article R. 4241-52 donne désormais compétence au préfet pour demander au propriétaire ou au gestionnaire de la voie d'eau la mise en place et l'entretien d'une signalisation adaptée sur un secteur particulier, notamment lorsque l'importance du trafic et l'accidentologie passée le justifient.

Sur la partie des estuaires, cours d'eau et canaux situés en zone fluvio-maritime, c'est-à-dire entre la limite de la navigation maritime en amont (article L. 5000-1 ; cf. aussi l'arrêté du 16 décembre 2010 relatif au classement par zones des eaux intérieures et aux compléments et allègements des prescriptions techniques applicables sur certaines zones) et la limite transversale de la mer en aval (article L. 4241-1), les règles de balisage peuvent être celles de la réglementation maritime correspondante. Une telle dérogation au RGP est possible en application de l'article L. 4241-2. Dans ce cas, le balisage maritime peut être complété par des panneaux conformes au RGP.

### *1.3.2.5 Règles de route.*

(Article R. 4241-53)  
(Articles A. 4241-53-1 à A. 4241-53-39)

Les dispositions relatives au passage des ponts mobiles et aux écluses ont été modifiées afin de mieux prendre en considération l'automatisation éventuelle de ces ouvrages.

Pour les lacs et les grands plans d'eau, le nouveau RGP conserve les règles de route prescrites par le règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM), tel qu'amendé.

Par dérogation, le RPP peut imposer les règles de route du RGP sur les lacs et grands plans d'eau.

### *1.3.2.6 Règles de stationnement.*

(Article R. 4241-54)  
(Articles A. 4241-54-1 à A. 4241-54-9)

Outre une actualisation des règles de stationnement avec celles prévues au CEVNI, le RGP (article A. 4241-1, définitions 11° et 12°) introduit une distinction nouvelle entre :

- les garages d'écluse destinés au stationnement des bateaux dans l'attente d'être éclusés ;
- les garages à bateaux où le stationnement des bateaux de marchandises ou à passagers peut être autorisé sur une période de 30 jours maximum.

Les RPP peuvent préciser l'implantation des garages d'écluse et des garages à bateaux et éventuellement réduire la durée de stationnement admise aux garages à bateau, ainsi que les modalités de leur utilisation.

Les RPP peuvent également interdire le stationnement, l'ancrage ou l'amarrage sur certains secteurs. (A. 4241-54-2 chiffre 1, a), A. 4241-54-3, chiffre 1 a) et A. 4241-54-4 chiffre 1 a) ).

Il est rappelé que l'article L. 2124-13 du code général de la propriété des personnes publiques prévoit que « Les zones d'occupation du domaine public fluvial supérieures à un mois par un bateau, un navire, un engin flottant ou un établissement flottant ne peuvent être délimitées par le gestionnaire de ce domaine qu'après accord du maire de la commune sur le territoire de laquelle se trouvent ces zones. »

Sur ces zones, le RGP précise que le conducteur doit s'amarrer dans des conditions sûres et résistant aux crues de référence définies dans les plans de prévention des risques d'inondations (article L.562-1 du code de l'environnement).

Le stationnement aux garages d'écluses peut être autorisé dans les conditions prévues par l'article A. 4241-54-9.

#### *1.3.2.7 Règles complémentaires applicables à certains bateaux ou aux convois.*

(Articles D. 4241-55, R. 4241-56 et R. 4241-58)  
(Articles A. 4241-55-1)

Pour certains types de bateaux énumérés à l'article D. 4241-55 (bateaux de marchandises dangereuses, bateaux-citernes, bateaux de plus de 110 mètres, convois poussés, bateaux à passagers à cabines, navires de commerce et bateaux avec autorisations spéciales de transport) et nécessitant une surveillance particulière avant leur entrée sur certains secteurs définis par les RPP, le RGP impose une obligation d'annonce qui mentionne des informations relatives à l'identification du bateau, son origine, sa destination et la nature de son chargement.

#### *1.3.2.8 Règles relatives à la navigation de plaisance et activités sportives.*

(Articles R. 4241-59 à R. 4241-61)  
(Articles A. 4241-59-1 et A. 4241-59-2)

En application de l'article R. 4241-60, la pratique des sports nautiques peut faire l'objet de dispositions particulières adoptées par RPP.

De même, l'article R. 4241-61 autorise le préfet, par des RPP, à édicter des interdictions de baignade sur des parties de canaux et leurs dépendances, interdictions reprises du décret de 1932 abrogé à compter du 1er septembre 2014. Avant cette date, cette liste est établie par le préfet de département.

### *1.3.2.9 Rôle spécifique de VNF.*

Le législateur a conféré des missions spécifiques à VNF sur le domaine qui lui est confié, en particulier :

- VNF a la charge de définir les horaires de navigation ainsi que les périodes de chômage (article R. 4400-1), y compris sur le réseau rhénan concédé à EDF, le réseau rhodanien concédé à la Compagnie nationale du Rhône (CNR) ;

- L'article L. 4311-1-1 prévoit que VNF est également chargé de l'étude de toute question relative à la navigation intérieure et à l'utilisation des cours et plans d'eau, qu'il apporte un appui technique aux autorités administratives de l'Etat en matière de navigation intérieure et propose toute réglementation dans le domaine de l'exploitation du domaine public fluvial et de la police de la navigation intérieure ;

- L'article R. 4311-1 précise que VNF assure, sur le domaine de l'Etat qui lui est confié, la préparation des règlements particuliers de police, des autorisations de manifestations nautiques (partie de la demande d'autorisation liée aux conditions de navigation), des autorisations spéciales de transport en raison des caractéristiques de la voie navigable, des plans de signalisation, des actes de déplacement d'office et de la liste des ouvrages pour lesquels la mise en place d'une signalisation appropriée est nécessaire ;

- Le même article L. 4311-1-1 précise également que les préfets disposent des services de VNF pour l'exercice de leurs pouvoirs de police de la navigation intérieure, notamment lorsqu'une situation de crise le justifie.

## **1.4 CHAMP D'APPLICATION.**

### **1.4.1 Champ d'application territorial.**

Conformément à l'article L. 4241-1, et sous réserve des dispositions relatives à la police des ports maritimes, le RGP s'applique sur l'ensemble des eaux intérieures (L. 4000-1) constituées des cours d'eau, estuaires et canaux, lacs et plans d'eau qu'il s'agisse d'eaux intérieures domaniales ou non domaniales, et en référence à l'article L. 4200-1, jusqu'à la limite transversale de la mer.

Toutefois, dans les zones à caractère "fluvio-maritime", c'est-à-dire sur le secteur compris entre la limite transversale de la mer en aval (LTM) et le premier obstacle à la navigation des navires ou limite de la navigation maritime en amont (LNM), des possibilités de dérogations au RGP par des RPP sont autorisées par l'article L. 4241-2. Ce régime dérogatoire permet de prendre en considération la navigation maritime également présente sur ce secteur des eaux intérieures.

### **1.4.2 Champ d'application matériel.**

Les articles R. 4000-1, R. 4200-1 et A. 4241-1 définissent les différentes catégories de constructions flottantes auxquelles le règlement général de police s'applique.

En application de l'article L. 4240-1, et sauf mention contraire, les dispositions applicables aux bateaux sont également applicables, dans le code des transports (parties L, R et A) aux engins flottants, aux matériels flottants, aux établissements flottants, ainsi qu'aux navires.

Un tableau joint en annexe n°1 précise les différents types de constructions flottantes.

### **1.5 SANCTIONS.**

(Articles R. 4274-1 à R. 4274-21)

Codifié au titre VII, chapitre IV, section 1 (articles R. 4274-1 à R. 4274-21), le nouveau dispositif de sanctions pénales repose sur des contraventions regroupées en cinq catégories, s'échelonnant de la peine d'amende prévue pour les contraventions de la 1ère classe à celle prévue pour les contraventions de la 5° classe. Les niveaux de sanctions sont proportionnels à la gravité de l'infraction commise et, autant que possible, inspirés du code de la route.

Lors des travaux de codification, il a été procédé à une harmonisation des niveaux de sanctions entre le RGP et les règlements de police pour la navigation du Rhin et de la Moselle.

Les infractions définies par les règlements de police de la navigation intérieure peuvent être constatées par :

- Les fonctionnaires et agents relevant du ministre chargé des transports, assermentés et commissionnés à cet effet (article L. 4272-1), ainsi que les officiers de police judiciaire ;

- Les personnels de VNF assermentés et commissionnés en vertu de l'article L. 4272-2, sauf pour les infractions suivantes (article R. 4272-2) : défaut du titre de conduite à bord ; défaut du titre de navigation à bord ; organisation d'une manifestation nautique sans autorisation ou ne respectant pas les conditions de l'autorisation délivrée ; conduite d'un transport spécial sans autorisation ou sans respecter les conditions de l'autorisation délivrée ; non-respect des ordres particuliers donnés par les agents chargés de la police de la navigation définis à l'article L. 4272-1 ; non-respect des règles particulières applicables au transport de personnes fixées par les règlements particuliers de police (article R. 4241-58).

### **1.6 ENTRÉE EN APPLICATION DU RGP.**

Le nouveau RGP prend effet à trois dates différentes :

#### **1.6.1 Effet immédiat.**

Il est prévu une entrée en vigueur immédiate des dispositions suivantes :

- Celles relatives aux autorisations spéciales de transport (articles R. 4241-35, R.\* 4241-36 et R. 4241-37, articles A. 4241-35-1 à A. 4241-35-3) ;
- Celles relatives à la diffusion des mesures temporaires (A. 4241-26).

Sont abrogées, à la même date, les dispositions de l'article 1.21 du RGP de 1973, relatif aux autorisations spéciales de transport.

### **1.6.2 Entrée en vigueur reportée au 1er septembre 2014.**

En application des articles 7 et 8 du décret n° 2013-253 susvisé, le RGP entre en vigueur dans un délai différé de dix-huit mois environ après sa publication (1<sup>er</sup> jour du 18<sup>e</sup> mois suivant celui de sa publication), soit le 1er septembre 2014.

A la même date, les textes suivants sont abrogés : décret du 6 février 1932, décret n° 73-151 du 9 février 1973, décret n° 73-912 du 21 septembre 1973 (RGP précédent).

La signalisation visuelle des bateaux existants, à la date de publication de l'arrêté du 28 juin 2013, est mise en conformité avec les prescriptions prévues au plus tard au 1er septembre 2014.

Les feux dont les caractéristiques des corps, accessoires et sources lumineuses sont conformes aux exigences du RGP de 1973 ou aux exigences de la directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 établissant les prescriptions techniques pour les bateaux de la navigation intérieure et abrogeant la directive 82/714/CEE du Conseil, peuvent continuer à être utilisés, jusqu'au remplacement desdits feux. Leur position sur le bateau et leur couleur sont conformes aux exigences de l'annexe 3 prévue par l'article A. 4241-48-1.

### **1.6.3 Entrée en vigueur différée au 1er septembre 2019.**

En application de l'article 4 de l'arrêté ministériel du 28 juin 2013 susvisé, les signaux et balises existants doivent être mis en conformité avec le RGP dans un délai de 5 ans après son entrée en vigueur, soit avant le 1er septembre 2019.

## **2 LES RÈGLEMENTS PARTICULIERS DE POLICE DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE**

### **2.1 AUTORITÉS COMPÉTENTES.**

Comme indiqué à l'article R. 4241-2, le RGP peut être complété, lorsqu'il le prévoit, par des règlements particuliers de police (RPP) qui apportent aux règles générales des adaptations rendues nécessaires par les circonstances locales, notamment en raison des caractéristiques des cours d'eau concernés.

L'article R. 4241-66 organise une nouvelle répartition des compétences, dans le sens d'une plus large déconcentration. Il prévoit que ces RPP sont pris :

1° Par arrêté du préfet de département, pour les dispositions de police dont le champ d'application territorial ne dépasse pas un seul département ;

2° Par arrêté conjoint des préfets des départements intéressés, pour les dispositions de police applicables à plusieurs départements.

La compétence jusqu'alors dévolue au ministre chargé des transports pour prendre les règlements particuliers interdépartementaux disparaît. Désormais, pour les règlements particuliers interdépartementaux comme pour ceux couvrant un seul département, les préfets de département intéressés sont compétents.

Dans le cas d'un règlement particulier interdépartemental, celui-ci peut, par une disposition expresse, autoriser chacun des préfets signataires à prendre les mesures permettant une application différenciée des dispositions de ce règlement au sein de leur département respectif, en vue de les compléter ou de les écarter. Ces mesures peuvent, par exemple, porter sur la signalisation ou le balisage.

Les compétences dévolues à l'ingénieur en chef dans le décret du 6 février 1932 susvisé sont désormais celles du préfet de département.

### **2.2 PORTÉE D'UN RÈGLEMENT PARTICULIER DE POLICE.**

Au même titre que le RGP, le RPP peut réglementer toute forme de navigation, de commerce, de plaisance, professionnelle ou non, motorisée ou non, sur toutes les eaux intérieures, domaniales ou non domaniales, tel que rappelé au Chapitre 1 de la présente circulaire.

#### **2.2.1 Eaux intérieures concernées.**

Les RPP couvrent les mêmes eaux intérieures auxquelles s'applique le RGP.

Pour rappel, dans les zones "fluvio-maritimes", entre la limite de la navigation maritime (LNM) en amont et jusqu'à la limite transversale de la mer (LTM) en aval, compte tenu de la spécificité de celles-ci, et conformément à l'article L. 4241-2, le RPP peut déroger aux dispositions du RGP.

Les RPP pris dans ce cadre devront, préalablement à leur approbation, être soumis pour avis au ministre chargé des transports.

### **2.2.2 Champ géographique et activités spécifiques couvertes par un règlement particulier de police.**

Selon l'analyse des besoins locaux, la portée géographique d'un règlement particulier de police est variable. Celui-ci peut ainsi s'appliquer :

1/ *Sur un itinéraire de navigation homogène désigné*, constitué de plusieurs segments de voies navigables, de façon à en faciliter la gestion (règlement particulier de police dit "d'itinéraire"), d'une longueur pouvant atteindre plusieurs dizaines, voire plusieurs centaines de kilomètres, l'objectif étant de réglementer : soit toutes les activités présentes sur cet itinéraire ; soit une partie seulement de celles-ci.

Par exemple, sur un itinéraire faisant l'objet d'un RPP d'itinéraire, l'établissement de RPP spécifiques peut être envisagée pour mettre en œuvre des dispositions relatives au transport de passagers (article R. 4241-58), au stationnement des bateaux (article R. 4241-54) ou pour réglementer l'exercice de la navigation de plaisance, l'article R. 4241-60 donnant compétence au préfet pour fixer les règles relatives aux sports nautiques.

Il convient néanmoins de veiller à ne pas multiplier les RPP portant sur une même zone géographique d'une part, et à ce que les dispositions instaurées soient en cohérence avec celles figurant dans le RPP d'itinéraire, d'autre part.

Le cas échéant, le gestionnaire peut proposer un règlement particulier de police unique pour plusieurs itinéraires s'inscrivant dans une zone géographiquement commune afin de faciliter sa mise en œuvre par les services concernés et les usagers de la voie d'eau.

2/ *Sur un bassin, un plan d'eau, ou une zone géographiquement restreinte*, si l'objectif poursuivi est, par exemple, d'encadrer les activités de sports nautiques en un lieu donné (RPP dit de "plaisance").

### **2.2.3 Types de constructions flottantes concernées.**

Le RPP peut édicter des règles adaptées aux différentes catégories de constructions flottantes existantes définies dans le RGP, susceptibles de stationner ou de circuler sur les eaux intérieures.

Dans ce cas, les services chargés de préparer le RPP veilleront à respecter les types de constructions flottantes définies réglementairement (voir le chapitre 1 de la présente circulaire et son annexe 1).

### **2.2.4 Cas particulier des RPP relatifs à la navigation de plaisance.**

Certaines activités de navigation sur les eaux intérieures connaissent un essor important depuis de nombreuses années. Il en va ainsi des activités de ski nautique, planche à voile, plongée subaquatique, aviron, motonautisme ou circulation d'engins nautiques tels que les véhicules nautiques à moteurs (VNM), dont la présence peut parfois représenter un risque pour la sécurité

des autres usagers et rendre nécessaire l'établissement d'un RPP spécifique à certaines activités nautiques, y compris les activités sportives et touristiques.

En ce domaine, les préfets disposent d'une compétence exclusive en matière de navigation, y compris sportive, au titre de la police de la navigation intérieure (RGP) comme de la police de l'environnement, au titre du code de l'environnement (articles L. 214-12, et plus globalement, article L. 211), comme le rappelle l'article R. 4241-60 du RGP.

Ainsi, les préfets peuvent adopter des RPP spécifiques en vue :

– d'organiser la navigation des activités nautiques et, à ce titre, d'imposer la mise en place d'une signalisation aux gestionnaires de la voie d'eau, aux concessionnaires des parties concédées ou, à défaut, aux propriétaires de la voie d'eau ;

- d'autoriser la circulation d'engins nautiques et d'embarcations motorisés ou non motorisés par des dispositions particulières précisant, notamment, les règles de sécurité et d'utilisation du plan d'eau entre les différents usagers et vis-à-vis des riverains. A cet effet, il est rappelé que le bruit des moteurs est réglementé par l'arrêté du 20 mai 1966 relatif aux mesures destinées à lutter contre les bruits produits par les bateaux de navigation intérieure.

Le travail de révision de ces RPP spécifiques à la plaisance doit être mené en tenant compte des dispositions existantes prévues par les trois circulaires ci-après :

- la circulaire n° 44 du 13 mai 1963 concernant les mesures à prendre en raison du développement de la navigation de plaisance, et de la nécessité d'en assurer sa coordination avec les autres activités s'exerçant sur la voie d'eau ;

- la circulaire n° 69-83 du 18 juillet 1969 concernant les mesures à prendre en vue de coordonner la pratique de la navigation de plaisance avec les autres activités s'exerçant sur la même voie ;

- la circulaire n° 75-123 du 18 août 1975 relative à l'exercice de la navigation de plaisance et des activités sportives et touristiques sur les eaux intérieures qui précise, notamment, le contenu et la méthode d'élaboration de ces règlements particuliers à la plaisance.

Si ces circulaires conservent, à l'heure actuelle, toute leur pertinence, les préfets veilleront cependant à adapter leurs dispositions aux évolutions réglementaires survenues depuis leur publication, notamment, en fonction des nouvelles règles instaurées au règlement général de police, en particulier, en ce qui concerne la signalisation et le balisage de la voie d'eau, et à la nouvelle organisation administrative des services de l'État.

## **2.3 PROCÉDURE D'ÉLABORATION DES RPP.**

Hormis pour les RPP relatifs à la plaisance visés au paragraphe 2.4, il est recommandé de suivre la procédure décrite ci-après.

### **2.3.1 Phase de lancement du projet.**

### *2.3.1.1 Opportunité d'établir un RPP.*

L'établissement d'un RPP est une faculté à laquelle il convient de recourir uniquement si une adaptation des règles générales prévues au RGP paraît indispensable : aucune disposition réglementaire n'interdit, en effet, de laisser subsister des eaux intérieures sans réglementation locale, notamment lorsqu'une activité de navigation se développe lentement sur un territoire géographique donné, sans risque apparent de conflit d'usage.

Sur les voies comportant des ouvrages de navigation à franchir (écluses notamment), l'établissement d'un RPP est indispensable pour décrire les caractéristiques de la voie d'eau et des ouvrages qu'elle comporte.

Sur les autres eaux intérieures, l'établissement d'un RPP devient indispensable dans les cas suivants :

- à partir d'un certain seuil de fréquentation sur une voie d'eau,
- en cas de conflits d'usage résultant de la mixité des usagers, ou d'intensité de la navigation à certaines heures et jours de l'année ;
- lorsque la cohabitation entre des bateaux de grandes et de petites dimensions et de certaines activités nautiques comporte des risques intrinsèques spécifiques ;
- et dans tous les cas d'activités sportives.

### *2.3.1.2 Services chargés de l'élaboration du RPP.*

La responsabilité de l'élaboration du projet de règlement particulier incombe :

#### a) Sur le domaine confié à VNF

Conformément à l'article L. 4311-1-2 et R. 4311-1, les préfets de département disposent des services compétents de VNF, chargés de préparer les RPP et de mener la consultation pour le compte des préfets de département.

Sur les secteurs fluvio-maritimes, compris entre la limite transversale à la mer et la limite de la navigation maritime (LNM), les préfets de département disposent également pour l'exercice de leurs pouvoirs de police de la navigation intérieure, des services compétents de VNF comme le prévoit l'article L. 4311-1-1.

Sur le domaine confié à VNF et concédé, le concessionnaire est tenu d'apporter son appui technique à VNF.

Par ailleurs, le préfet et ses services techniques bénéficient de l'appui des services instructeurs situés dans les DDT(M) 31, 44, 59, 67, 69 et la DRIEA d'Ile-de-France.

#### b) Sur le domaine non confié à VNF

Sur le domaine non confié à VNF, l'élaboration des RPP est réalisée par la DDT(M) ou le service de la préfecture concerné, qui s'appuie sur les gestionnaires de la voie d'eau ou le cas échéant les Grands ports maritimes, ou les ports fluviaux à qui il appartient de rédiger le projet de règlement.

Par ailleurs, il est rappelé que le préfet ou ses services techniques bénéficient de l'appui des services instructeurs conformément au paragraphe a) ci-dessus.

Dans le cas d'un itinéraire s'étendant sur plusieurs départements ou gérés par plusieurs gestionnaires, deux ou plusieurs DDT(M) agissent conjointement pour l'élaboration du RPP.

#### *2.3.1.3 Périmètre géographique.*

Dans tous les cas précités au § 3.1.2, il incombe au service chargé de l'élaboration du projet de RPP de soumettre au préfet, en premier lieu, un projet de périmètre géographique sur lequel l'élaboration du RPP va être engagée. Cette notification doit également être adressée à l'ensemble des préfets concernés s'il s'agit de la création d'un RPP interdépartemental.

Dans le cas d'un RPP interdépartemental, l'autorité préfectorale chargée de coordonner les consultations locales et d'établir le projet de règlement définitif est désignée par arrêté du Premier ministre en application des articles 66 ou 69 du décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'Etat dans les régions et départements.

#### *2.3.1.4 Décision de lancement du projet de RPP.*

Sur proposition de VNF, de la DDT(M) ou des services préfectoraux, et après avoir eu connaissance du périmètre géographique du projet, il appartient au préfet de département, ou au préfet coordonnateur, de prescrire la mise à l'étude du projet de RPP.

Par courrier adressé à tous les acteurs concernés, le préfet précise :

- le périmètre géographique du projet retenu ;
- le préfet de département coordonnateur, le cas échéant ;
- le ou les services chargés de l'élaboration du projet de RPP ;
- le ou les gestionnaires de la voie d'eau intéressés ;
- les modalités de la consultation à engager.

#### **2.3.2 Phase de consultation.**

Une consultation doit être organisée sous l'égide du préfet (ou préfet coordonnateur), par le service chargé de l'élaboration du RPP et doit associer tous les acteurs principaux intéressés dont la liste est jointe, à titre indicatif, en annexe 2 à la présente circulaire.

Il importe de rappeler également qu'en application d'une jurisprudence constante, l'autorité préfectorale doit respecter les droits des propriétaires riverains des eaux intérieures (hors du domaine public fluvial). Elle n'est pas tenue, pour autant, d'obtenir leur accord préalable pour prendre l'arrêté portant RPP.

Dans le cas où l'élaboration du nouveau RPP consiste à refonder juridiquement des dispositions réglementaires antérieures, y compris celles à caractère temporaire prises en vertu de l'article 1.22 du RGP de 1973, sans modifier les conditions d'utilisation des eaux intérieures par les usagers, la phase de consultation pourra être remplacée par une simple information des acteurs concernés préalablement à la validation du projet de règlement.

### **2.3.3 Signature du RPP.**

A l'issue de la consultation visée ci-dessus, le (ou les services) responsable(s) de l'élaboration du RPP doit soumettre au préfet (ou au préfet coordonnateur) un projet définitif d'arrêté, accompagné, le cas échéant, des avis formalisés et des comptes-rendus de réunions avec les différents partenaires en vue de sa signature.

Dans le cas d'un RPP interdépartemental, le préfet coordonnateur est chargé de transmettre pour signature le projet de RPP à l'ensemble des préfets concernés.

### **2.3.4 Publication et diffusion du RPP.**

Les RPP sont publiés au recueil des actes administratifs de la ou des préfecture(s) concernée(s). Conformément à l'article R. 4241-66, le RPP doit être mis à la disposition du public sous forme électronique et affiché dans les lieux qu'il définit.

Le gestionnaire de la voie d'eau, ainsi que les services préfectoraux sont tenus d'assurer une large diffusion du nouveau document dans le but d'une meilleure information des usagers réguliers ou ponctuels de la voie d'eau. À ce titre, il est recommandé que l'information de la publication du nouveau texte soit diffusée par voie d'avis à batellerie.

Il est également recommandé d'informer les maires des communes riveraines des eaux intérieures réglementées par le RPP.

Par ailleurs, une copie des règlements pris doit être transmise par courrier électronique au bureau du transport fluvial (DGITM/DST/PTF3) du Ministère chargé des transports : [ptf3.ptf.dst.dgitm@developpement-durable.gouv.fr](mailto:ptf3.ptf.dst.dgitm@developpement-durable.gouv.fr).

### **2.3.5 Modification d'un RPP.**

La modification partielle ou totale du règlement particulier de police après sa publication suit la même procédure que celle suivie pour son établissement initial décrite ci-dessus, et donne lieu, selon la portée territoriale des modifications envisagées, à la prise d'un nouvel arrêté, soit préfectoral, soit inter-préfectoral, aux conditions décrites ci-dessus.

L'ouverture d'une procédure de modification peut être initiée pour différents motifs : par exemple, lorsque des enjeux de sécurité conduisent les services à modifier les conditions d'exploitation et d'utilisation de la voie d'eau, ou à la suite de travaux d'aménagement ayant modifié le dimensionnement des ouvrages et les caractéristiques géométriques de la voie d'eau, ou pour actualiser un dispositif réglementaire existant, ou pour réorganiser des conditions d'utilisation d'un plan d'eau.

## **2.4 PRESCRIPTIONS À INCLURE DANS LES RPP.**

Au plan rédactionnel, l'architecture des RPP doit, dans un souci de clarté pour les usagers de la voie d'eau, respecter celle du RGP insérée au code des transports.

Sur le fond, leur contenu est encadré réglementairement. À cet effet :

- Leurs dispositions peuvent compléter les règles prévues au RGP, lorsque ce dernier le prévoit ;
- Il convient de veiller à limiter l'introduction de nouvelles définitions non prévues réglementairement dans le RGP ;
- Les dispositions des RPP doivent tenir compte des contraintes réglementaires prévues au titre d'autres réglementations que le code des transports (code de l'environnement, code général de la propriété des personnes publiques, notamment).

Dans un souci d'harmonisation, il est nécessaire de suivre le modèle de projet d'arrêté préfectoral type portant RPP, joint en annexe 3 à la présente circulaire, et qui récapitule les dispositions du RGP pouvant être déclinées localement dans un RPP.

Pour la plupart des RPP dits « d'itinéraire » qui ne régissent qu'une partie des activités de navigation, il est nécessaire de conserver ce plan type, en indiquant, selon les cas, soit que certains articles sont sans objet, soit qu'ils font l'objet de RPP spécifiques pris séparément par un arrêté préfectoral distinct.

Pour les RPP relatifs à la plaisance, il est recommandé de se reporter à la circulaire du 18 août 1975 précitée, qui fournit un projet d'arrêté type, en veillant cependant à actualiser celle-ci au regard des évolutions réglementaires instaurées dans le nouveau RGP explicitées au chapitre 1 de la présente circulaire.

## **2.5 MISE EN CONFORMITE DES RPP EXISTANTS AVEC LES NOUVELLES DISPOSITIONS DU RGP**

Comme indiqué en préambule, les préfets doivent, pour le 1<sup>er</sup> septembre 2014, avoir remplacé les RPP existants par de nouveaux RPP, conformes aux nouvelles dispositions du RGP puisque tous les arrêtés ministériels et préfectoraux pris en application du RGP de 1973, sur l'ensemble des eaux intérieures définies à l'article L. 4000-1 du code des transports (cours d'eau, estuaires, canaux, lacs et plans d'eau), seront devenus caducs à cette date, par l'effet de l'abrogation du texte réglementaire sur lequel ils sont fondés.

Dans le cas particuliers des RPP existants sur les secteurs en aval de limite transversale à la mer, fondés sur l'article L. 4241-2, il n'est pas nécessaire de revoir ces RPP lorsqu'il n'est pas fait référence au décret n°73-912 portant règlement général de police, conformément au régime dérogatoire admis. Les dispositions de ces RPP restent fondés sur l'article L. 4241-2. Toutefois, les préfets veilleront à la cohérence des réglementations, de part et d'autre, de la limite de la navigation maritime (LNM).

Dans la ligne de la jurisprudence du Conseil d'État (CE, 25 juillet 1975, requi n° 95 849, société « Les Éditions des Mairies »), il est rappelé que cette échéance du 1<sup>er</sup> septembre 2014 ne fait pas obstacle à ce que les arrêtés préfectoraux ou inter-préfectoraux élaborés par référence à la nouvelle réglementation de police soient signés et publiés avant cette date, leur entrée en application devant être prévue à partir de cette même date.

Pour le remplacement des RPP existants, la procédure d'élaboration prévue au paragraphe 2.3 s'applique.

Afin de prévenir le risque de vide juridique au 1er septembre 2014, il convient d'engager dès à présent un état des lieux des RPP existants et programmer les travaux réglementaires.

Dans le délai d'un mois à compter de la publication de la présente circulaire, le (ou les) service(s) chargé(s) de la mise à jour des RPP doivent faire parvenir aux préfets intéressés, les éléments permettant à ces derniers de prendre la décision de lancement évoquée au paragraphe 3.1.4., c'est-à-dire :

- la liste de tous les RPP existants concernés ;
- les propositions de périmètre géographique des nouveaux RPP ;
- la liste des services et partenaires concernés, ainsi que les modalités de la consultation.

**Suivant le degré d'obsolescence du RPP actuel, deux situations sont à considérer :**

**1-** cas où l'élaboration du nouveau RPP nécessite uniquement de refonder juridiquement des dispositions réglementaires antérieures, y compris celles à caractère temporaire prises en vertu de l'article 1.22 du RGP de 1973, sans modifier les conditions d'utilisation des eaux intérieures par les usagers. Pour rappel, dans ce cas, la phase de consultation prévue au paragraphe 2.3.2. pourra être remplacée par une simple information des acteurs concernés préalablement à la validation du projet de règlement.

**2-** cas où l'élaboration du nouveau RPP nécessite des modifications substantielles des conditions d'utilisation des eaux intérieures, notamment du fait de l'obsolescence des dispositions en vigueur. La phase de consultation et les études techniques éventuelles nécessitent alors un temps d'élaboration plus important.

Les préfets veilleront à engager la procédure d'élaboration des RPP dans les meilleurs délais, notamment pour le cas 2 ci-dessus, afin de respecter l'échéance du 1er septembre 2014.

La DGITM mettra en place un dispositif de suivi, à l'échelon ministériel, de l'élaboration des RPP. A cette fin :

Pour le réseau confié à VNF :

- VNF veillera à tenir informé le bureau du transport fluvial (DGITM/DST/PTF3) de l'avancement de l'élaboration des RPP qui le concernent et lui soumettra pour avis, avant transmission aux préfets, les propositions de périmètre des RPP dits « d'itinéraire » ;
- les préfets adresseront sous le timbre de DGITM/DST/PTF3, une copie des décisions de lancement précitées.

Pour le réseau non confié à VNF :

- le bureau du transport fluvial (DGITM/DST/PTF3) et le réseau des services instructeurs, situés dans les DDT(M) 31, 44, 59, 67, 69 et la DRIEA d'Ile-de-France, pourront apporter un appui pour la programmation des travaux ;
- les DDT(M) ou les services préfectoraux concernés tiendront informés les services instructeurs situés dans les DDT(M) 31, 44, 59, 67, 69 et la DRIEA d'Ile-de-France de l'avancement de l'élaboration des RPP qui les concernent ;
- les préfets adresseront sous le timbre des services instructeurs concernés, une copie des décisions de lancement précitées.

### **3 RÈGLEMENT DE POLICE DE LA CIRCULATION SUR LES DÉPENDANCES DU DOMAINE PUBLIC FLUVIAL.**

Les articles R. 4241-68 à R. 4241-71 portent règlement général de police des voies de navigation intérieure, modifié. Ils sont issus des articles 59 et 62 du décret 6 février 1932 précité.

Ils ont pour objectif, non seulement de protéger le domaine public fluvial, mais également de préserver la sécurité publique contre les risques liés à la circulation sur des digues ou chemins fermés, voies non ouvertes à la circulation, et pour lesquels le code de la route ne s'applique pas.

Pour toutes difficultés rencontrées dans l'application de cette circulaire, il vous est possible de saisir la DGITM, sous-direction des ports et du transport fluvial, bureau du transport fluvial, à l'adresse de courriel suivante : [Ptf3.Ptf.Dst.Dgitm@developpement-durable.gouv.fr](mailto:Ptf3.Ptf.Dst.Dgitm@developpement-durable.gouv.fr).

La présente circulaire sera publiée au *bulletin officiel* du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Le 01 août 2013

Pour le ministre de l'écologie, du  
développement durable et de l'énergie, et  
par délégation

***SIGNE***

Le Secrétaire général

Pour le ministre de l'Intérieur,  
et par délégation

***SIGNE***

Le Secrétaire général,

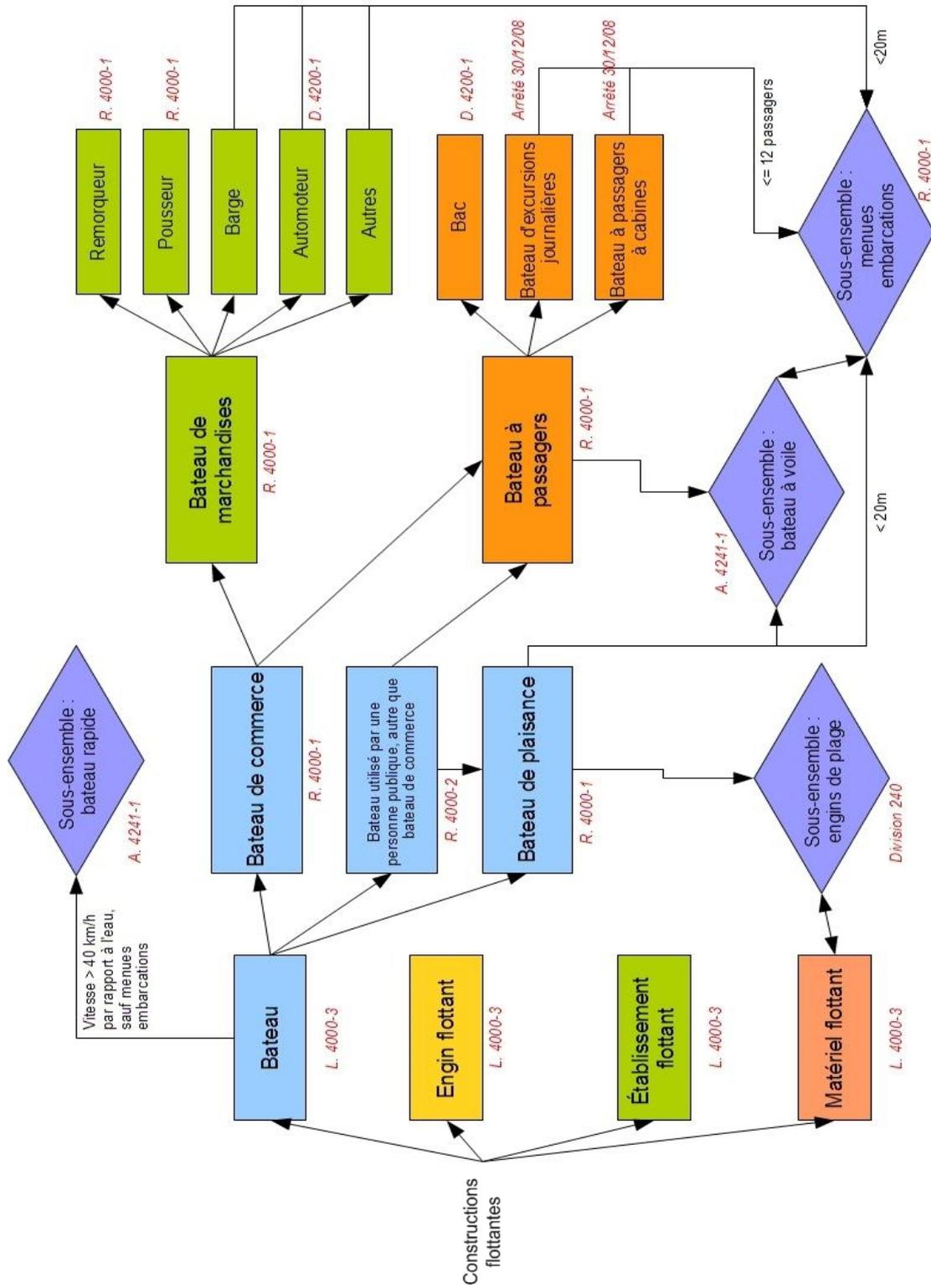
Pour le ministre délégué auprès du  
ministre de l'écologie, du développement  
durable et de l'énergie, chargé des  
transports, de la mer et de la pêche, et par  
délégation  
Le directeur général des infrastructures des  
transports et de la mer,

***SIGNE***

Daniel BURSAUX

**ANNEXE N° 1**

**Tableau des différents types de constructions flottantes**



<b>Construction flottante</b>	<b>Définition</b>	<b>Référence</b>
Bateau	toute construction flottante destinée principalement à la navigation intérieure	L. 4000-3
Engin flottant	toute construction flottante portant des installations destinées aux travaux sur les eaux intérieures	L. 4000-3
Établissement flottant	toute construction flottante qui n'est pas normalement destinée à être déplacée	L. 4000-3
Matériel flottant	toute construction ou objet flottant apte à naviguer, autre qu'un bateau, un engin flottant ou un établissement flottant.	L. 4000-3
Bateau de commerce	bateau de marchandises ou à passagers	R. 4000-1
Bateau à passagers	bateau, autre qu'un bateau de plaisance, destiné à transporter ou recevoir à son bord des personnes ne faisant partie ni de l'équipage ni du personnel de bord	R. 4000-1
Bateau de marchandises	pousseur, remorqueur ou bateau destiné à transporter, manipuler ou stocker des biens	R. 4000-1
Remorqueur	bateau spécialement construit pour effectuer le remorquage	R. 4000-1
Pousseur	bateau spécialement construit pour assurer la propulsion d'un convoi poussé	R. 4000-1
Bateau de plaisance	bateau utilisé par une personne physique ou morale de droit privé soit pour son usage personnel à des fins notamment de loisir ou de sport, soit pour la formation à la navigation de plaisance	R. 4000-1
Menue embarcation	tout bateau dont la longueur de la coque est inférieure à 20 mètres, à l'exception des bateaux qui sont construits ou aménagés pour remorquer, pousser ou mener à couple des bateaux autres que des menues embarcations, des bacs et des bateaux autorisés au transport de plus de 12 passagers	R. 4000-1
Automoteur	bateau de marchandises, construit pour naviguer isolément par ses propres moyens mécaniques de propulsion	D. 4200-1
Bac	tout bateau à passagers qui assure un service de traversée régulière d'une rive à l'autre de la voie d'eau	D. 4200-1
Engin de plage	<p>sont considérées comme engins de plage :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- à condition que la puissance maximale de l'appareil propulsif ne dépasse pas 3 kW, les embarcations dont la longueur de coque est inférieure à 2,50 m, sauf lorsqu'il s'agit de planches à voiles ou aérotractées, ou que la propulsion d'une telle embarcation est assurée par un moteur à combustion interne qui entraîne une turbine. Dans ce dernier cas, elle est considérée comme véhicule nautique à moteur ;</li> <li>- les embarcations mues exclusivement par l'énergie humaine dont la longueur est inférieure à 4 m ou la largeur est inférieure à 0,45 m. Toutefois, dans le cas d'une embarcation multicoque, la largeur additionnée des coques doit être inférieure à 0,40 m. Ne sont pas considérés comme coques, les flotteurs latéraux de longueur inférieure à 1,5 m ;</li> <li>- les embarcations propulsées au moyen d'avirons, dont</li> </ul>	Division 240

	<p>la largeur de coque est inférieure à 1 m, et dont le rapport longueur/largeur est supérieur à 10 ;</p> <p>- les embarcations mues exclusivement par l'énergie humaine qui ne satisfont pas aux dispositions de stabilité et de flottabilité de l'article 240-2.09, quelles que soient leurs dimensions.</p>	
Bateau à voile	un bateau naviguant exclusivement à la voile. Le bateau qui navigue à la voile et utilise en même temps ses propres moyens mécaniques doit être considéré comme un bateau motorisé	A. 4241-1
Bateau rapide	un bateau motorisé, à l'exception des menues embarcations, capable de naviguer à une vitesse supérieure à 40 km/h par rapport à l'eau.	A. 4241-1
Bateau d'excursions journalières	un bateau à passagers sans cabines pour le séjour de nuit de passagers	AM 30/12/2008
bateau à passagers à cabines	un bateau à passagers muni de cabines pour le séjour de nuit de passagers	AM 30/12/2008

## ANNEXE N°2

### **Liste indicative des principaux services et des organismes pouvant être consultés dans le cadre de la procédure d'établissement d'un règlement particulier de police (Chapitre 2 - 3.1.4).**

#### *1/ Services déconcentrés de l'État.*

- La DDT(M), qui a également un rôle d'instruction ;
- Le service instructeur territorialement compétent en vertu de l'article R.\* 4200-1 ;
- La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) ;
- La Direction Régionale de la Jeunesse, des Sports et de la Cohésion Sociale (DRJSCS), à qui il appartient de consulter les fédérations sportives régionales ;
- Les brigades fluviales de gendarmerie ou de police ;
- La ou les DDTM concernée(s) dans le cas de secteurs fluvio-maritimes ;

#### *2/ Gestionnaires de la voie d'eau ou, à défaut, propriétaires des voies d'eau*

- Voies navigables de France (VNF) ;
- Les concessionnaires des concessions hydroélectriques quand celles-ci constituent l'usage principal du plan d'eau concerné : Compagnie Nationale du Rhône (CNR), EDF (en cas d'ouvrages d'art) ;
- Les gestionnaires des prises d'eau et des rejets pratiqués dans le domaine, dans les cas où il existe une zone de protection à prendre en compte ;
- Les collectivités territoriales lorsqu'elles sont propriétaires de la voie d'eau ;
- Les ports autonomes fluviaux ;
- Les ports maritimes (capitaineries) ;
- Les propriétaires ou gestionnaires des voies et plans d'eau intérieurs et des ouvrages d'art concernés (article D. 4241-44) ;

#### *3/ Usagers de la voie d'eau.*

##### a) Usagers navigants :

- Transporteurs fluviaux de France (TFF) ; la Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale (CNBA) ; le Comité des Armateurs Fluviaux

(CAF) ; l'Association Nationale des Plaisanciers en Eaux Intérieures (ANPEI) et la Fédération des industries nautiques (FIN).

b) Autres usagers :

– Les riverains et les tiers pour les eaux intérieures situées hors du domaine public fluvial lorsque l'autorité préfectorale compétente souhaite mettre en place un règlement particulier de police sur une voie d'eau n'appartenant pas au domaine public fluvial.

## ANNEXE N°3

### Modèle d'arrêté type portant règlement particulier de police.

## RÈGLEMENT PARTICULIER DE POLICE DE LA NAVIGATION

### SUR

*(nom du réseau fluvial ou de la voie d'eau considérés)*

Le(s) préfet(s) de département ;

Vu le code des transports, notamment son article L. 4241-1 ;

Vu le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'Etat dans les régions et les départements ;

Vu la proposition de [ ], gestionnaire de la voie d'eau ;

Vu la consultation préalable (le cas échéant);

Arrête(nt) :

## CHAPITRE Ier

### DISPOSITIONS GÉNÉRALES

#### Article 1. Champ d'application

Le règlement général de police de la navigation intérieure est désigné ci-après par le sigle RGP.  
Les règlements particuliers de police de la navigation intérieure sont désignés ci-après par le sigle RPP.

Sur les voies d'eau énumérées ci-après,

- *Description des voies d'eau sur lesquelles le présent RPP est applicable et mention des points kilométriques (PK) ; liste des bras principaux et secondaires ;*

la police de la navigation est régie par les dispositions du RGP mentionné à l'article L. 4241-1 du code des transports et par celles du présent arrêté portant RPP.

#### Article 2. Définitions

*(le cas échéant)*

#### Paragraphe 1 – Obligations générales relatives au conducteur et à la tenue de la barre.

#### Article 3. Exigences linguistiques.

*(Article R. 4241-8, alinéa 2)*

*Article R. 4241-8 - « Le conducteur d'un bateau soumis à l'obligation de disposer d'une installation de radiotéléphonie doit être capable de communiquer en langue française dans des conditions permettant d'assurer un niveau suffisant de sécurité. A défaut, un membre de l'équipage doit pouvoir faire office d'interprète.*

*« Les règlements particuliers de police peuvent définir des secteurs où une autre langue est admise. »*

*Commentaire :* Pour la communication par radiotéléphonie, le RPP peut définir des secteurs où une langue autre que le français, est admise.

#### **Article 4. Règles d'équipage.**

*(Article D. 4212-3, alinéa 1)*

*Article D. 4212-3 - « L'équipage d'un bateau de marchandises naviguant sur les eaux intérieures autres que les canaux et l'équipage d'un bateau à passagers doit comprendre au moins un membre d'équipage de pont sauf dérogation prévue par les règlements particuliers pris en application de l'article R. 4241-66. [...] Le membre d'équipage de pont est une personne qui habituellement participe à la conduite et tient la barre d'un bateau. Les règles complémentaires relatives à la composition des équipages des bateaux sont fixées par arrêté du ministre chargé des transports. En fonction de circonstances particulières, ces règles peuvent, pour certains secteurs de navigation, déroger, dans un sens plus sévère ou, exceptionnellement, moins sévère, aux dispositions du premier alinéa. »*

*Commentaire :* Le RPP peut renforcer les règles sur la composition des équipages, en particulier un membre d'équipage de pont peut être exigé sur les canaux.

### **Paragraphe 2 – Obligations générales relatives à la conduite.**

#### **Article 5. Caractéristiques des eaux intérieures et des ouvrages d'art**

*(Article R. 4241-9 alinéa 1)*

*Article R. 4241-9, alinéa 1 - « Le conducteur veille à ce que la longueur, la largeur, le tirant d'air et le tirant d'eau de son bateau soient compatibles avec les caractéristiques des eaux intérieures et des ouvrages d'art, notamment la longueur, la largeur, le mouillage et la hauteur libre. »*

*Commentaire :* Pour des raisons de sécurité, il est possible d'instaurer une garde de sécurité pour certains ouvrages sensibles et notamment les ponts franchissant la voie d'eau (R. 4241-12).

#### **Article 6. Dimensions des bateaux.**

*(Article R. 4241-9 alinéa 3)*

*Article R. 4241-9, alinéa 3 - « Les RPP peuvent également fixer sur certaines sections d'eau intérieure les dimensions que les bateaux ne doivent pas excéder, chargement compris. »*

#### **Article 7. Hauteur maximale des superstructures des bateaux.**

*(Article R.4241-9, alinéa 2)*

*Article R. 4241-9, alinéa 2 : « Sauf dispositions prévues par les règlements particuliers de police ou autorisation délivrée en application de l'article R. 4241-35, la hauteur maximale des superstructures des bateaux, accessoires et équipements inclus, au-dessus du plan d'enfoncement du bateau à vide, ne peut dépasser quinze mètres. »*

*Commentaire* : Par défaut, le tirant d'air maximal est de 15 mètres. Le cas échéant, le RPP peut déroger à cette règle du RGP et autoriser un tirant d'air maximal de plus de 15 mètres.

### **Article 8. Vitesse des bateaux.**

*(Articles R. 4241-10, alinéa 1 et R. 4241-11, 3<sup>e</sup> alinéa)*

*Article R. 4241-10, alinéa 1 - « Le conducteur veille à ce que la vitesse de son bateau soit compatible avec les caractéristiques des eaux intérieures et des ouvrages d'art. Elle ne peut être inférieure ou supérieure aux vitesses minimales ou maximales édictées par les règlements particuliers de police. »*

*Article R. 4241-11 - « Les bateaux naviguant sur un secteur sur lequel une vitesse minimale ou maximale est prévue ainsi que les bateaux motorisés transportant plus de douze passagers ou transportant des matières dangereuses sont équipés d'un dispositif de mesure et de lecture de la vitesse.*

*« Un arrêté du ministre chargé des transports précise les conditions d'applications du précédent alinéa.*

*« Les règlements particuliers de police peuvent dispenser les menues embarcations de cette obligation.*

*« Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux établissements et matériels flottants. »*

*Commentaire* : Les RPP peuvent dispenser les menues embarcations (dont les bateaux de plaisance de moins 20 mètres) de l'exigence du dispositif de lecture de vitesse.

### **Article 9. Restrictions à certains modes de navigation.**

*(Article R. 4241-14)*

*Article R. 4241-14 - « Les règlements particuliers de police désignent, s'il y a lieu, les sections d'eaux intérieures où des restrictions sont apportées à certains modes de navigation. Ils peuvent notamment définir les moyens de traction ou de propulsion autorisés sur certaines sections d'eau intérieure, les conditions auxquelles est soumis leur emploi et la puissance minimale que doivent posséder les bateaux motorisés. »*

*Commentaire* : Pour des raisons de manœuvrabilité, les navires circulant sur les eaux intérieures peuvent faire l'objet de prescriptions complémentaires.

### **Paragraphe 3 – Obligations de sécurité**

#### **Article 10.. Port du gilet de sauvetage ou d'une aide individuelle à la flottabilité.**

*(Article R. 4241-17)*

*Article R. 4241-17 - « Les règlements particuliers de police peuvent imposer dans certaines circonstances ou secteurs de navigation le port du gilet de sauvetage ou d'une aide individuelle à la flottabilité. »*

#### **Article 11. Restrictions et interdictions à la navigation en périodes de glaces et de crues.**

*(Article R. 4241-25, alinéa 3)*

*Article R. 4241-25, alinéa 3 - « Les règlements particuliers de police fixent, le cas échéant, les conditions dans lesquelles la navigation est restreinte ou interdite pendant ces périodes. »*

##### **a- Définition des échelles de références ou marques de crue**

*Commentaire* : Par convention, une ou des échelles de référence peuvent être désignées. A une certaine altitude sur l'échelle de référence, le RPP peut désigner le niveau « 0 » en référence duquel seront indiquées les différentes hauteurs des eaux pouvant faire l'objet de restriction.

Conformément à l'annexe 8 prévue par l'article A. 4241-51-2 du code des transports, paragraphe VI, le RPP peut imposer des restrictions lorsque le niveau d'eau atteint les différentes marques de

crues. Le cas échéant, d'autres indicateurs (ex. débit) peuvent être utilisés pour définir la situation de crue.

b- Définition de la période de crue.

*Commentaire* : Le RPP peut prévoir le niveau de référence sur l'échelle de référence ou toute autre information permettant de définir que la situation de crue est atteinte.

c- Restrictions et interdictions.

*Commentaire* : Dès lors que cette situation est atteinte, des restrictions ou des interdictions à la navigation doivent être prises dans tous les lieux mentionnés par le RPP. Le RPP peut prévoir des modalités de regroupement des bateaux.

d- Information des usagers.

*Commentaire* : Modalités d'information des usagers lorsque la période de glaces ou de crues est atteinte.

**Paragraphe 4 – Prescriptions temporaires.**

*(Article R. 4241-26)*

*(sans objet)*

**Paragraphe 5 – Embarquement, chargement, déchargement et transbordement.**

*(Article R. 4241-27)*

**Article 12. Zones de non-visibilité.**

*(Article A. 4241-27, alinéa 3)*

*Article A. 4241-27, alinéa 3 - « Lorsque des circonstances particulières exigent que la zone de non-visibilité soit inférieure à 350 m, le règlement particulier peut préciser la distance de vision requise et les équipements d'aide à la navigation nécessaires. »*

**Paragraphe 6 - Documents devant se trouver à bord.**

**Article 13. Documents devant se trouver à bord.**

*(Articles R. 4241-31 et R. 4241-32)*

*Article R. 4241-31 - « Le conducteur d'un bateau, à l'exception des menues embarcations, des bateaux d'un convoi poussé autres que le pousseur, et des matériels flottants, doit disposer à bord d'un exemplaire du règlement général de police de la navigation intérieure et des règlements particuliers de police applicables sur le secteur emprunté. »*

*Article R. 4241-32 - « Les règlements particuliers peuvent imposer aux conducteurs de certaines menues embarcations de disposer à bord des documents mentionnés au premier alinéa de l'article R. 4241-31. »*

**Paragraphe 7 – Transport spéciaux.**

*(Articles R. 4241-35 à R. 4241-37)*

*(sans objet – le RGP ne prévoit pas la possibilité de mesures d'application prises par RPP)*

**Paragraphe 8 – Manifestations sportives, fêtes nautiques et autres manifestations.**

*(Articles R. 4241-38, A. 4241-38-1 à A. 4241-38-4)*

*(sans objet)*

**Paragraphe 9 – Intervention des autorités chargées de la police de la navigation.**

*(sans objet – le RGP ne prévoit pas la possibilité de mesures d'application prises par RPP)*

**CHAPITRE II**

**MARQUES ET ÉCHELLES DE TIRANT D'EAU**

*(Article R. 4241-47)*

*(sans objet – le RGP ne prévoit pas la possibilité de mesures d'application prises par RPP)*

**CHAPITRE III**

**SIGNALISATION VISUELLE**

*(Article R. 4241-48)*

*(sans objet – le RGP ne prévoit pas la possibilité de mesures d'application prises par RPP)*

**CHAPITRE IV**

**SIGNALISATION SONORE, RADIOTÉLÉPHONIE ET APPAREILS DE NAVIGATION  
DES BATEAUX**

**Article 14. Radiotéléphonie.**

*(Articles R. 4241-49 et A. 4241-49-5, chiffre 3)*

*Article A. 4241-49-5, chiffre 3 - « 3. Sauf dispositions particulières prévues dans les règlements particuliers de police, les bateaux motorisés, à l'exception des menues embarcations, ne peuvent naviguer que lorsqu'ils sont équipés d'une installation de radiotéléphonie pour les réseaux de bateau à bateau, informations nautiques et de bateau à autorité portuaire et lorsque celle-ci est en bon état de fonctionnement.*

*« L'installation de radiotéléphonie doit assurer la veille simultanée de deux de ces réseaux. »*

*Commentaire :* Les RPP peuvent dispenser de l'obligation d'appareil de radiotéléphonie (VHF) activé à bord.

**Article 15. Appareil radar.**

*(Article R. 4241-50-1, chiffre 5)*

*Article A. 4241-50-1, chiffre 5 - « 5. Les règlements particuliers de police peuvent également imposer sur certains bateaux l'usage d'un appareil radar de navigation. »*

**Article 16. Système d'identification automatique.**

*(Article R. 4241-50, 2<sup>e</sup> alinéa)*

*Article R. 4241-50, 2<sup>e</sup> alinéa - « Les règlements particuliers de police peuvent également imposer sur certains bateaux l'usage d'un système d'identification automatique. »*

*Commentaire :* Les RPP peuvent prescrire l'obligation d'un système d'AIS activé à bord, éventuellement couplé à un affichage ECDIS (cartographie), sur un secteur donné.

## **CHAPITRE V**

### **SIGNALISATION ET BALISAGE DES EAUX INTÉRIEURES**

#### **Article 17. Signalisation et balisage des eaux intérieures** (Articles R. 4241-51, R. 4241-52, R. 4242-6 et R. 4242-7)

*Article R. 4242-7 - « La signalisation arrêtée par le plan approuvé en application de l'article R. 4242-3 ou par le règlement particulier de police en application de l'article R. 4242-6 est adaptée aux usages de la voie d'eau, du cours d'eau ou du plan d'eau concerné et conforme aux signaux prévus par le règlement général de police de la navigation intérieure. »*

*Commentaire* : lorsqu'un plan de signalisation est adopté indépendamment d'un RPP, il peut être annexé au RPP ou publié indépendamment au recueil des actes administratifs de la préfecture.

## **CHAPITRE VI**

### **RÈGLES DE ROUTE**

*(Article R. 4242-53)*

#### **Article 18. Généralités.** (Article A. 4241-53-1, chiffre 1)

*Article A. 4241-53-1, chiffre 1 - « 1. Au sens de la présente sous-section, sur les eaux intérieures, le sens "amont" est le sens d'un mouvement allant vers la source des fleuves, y compris les sections où le sens du courant change avec la marée. Sur les canaux, ce sens est le sens dirigé vers le bief de partage. A défaut de bief de partage, le sens "amont" conventionnel est défini par le règlement particulier de police. »*

#### **Article 19. Croisement et dépassement.** (Article A. 4241-53-4, chiffres 1. b et 3. b)

*Article A. 4241-53-4, chiffre 1. b) - « b) Les possibilités de passage et de dépassement peuvent être limitées ou interdites sur certaines sections d'eau par les règlements particuliers de police. »*

*Commentaire* : La signalisation est obligatoire dans ce cas, en application de l'article A. 4241-53-12.

*Article A. 4241-53-4, chiffre 3. b) - « b) La distance minimale qu'un bateau doit respecter par rapport à celui qui le précède peut être fixée par les règlements particuliers de police. »*

#### **Article 20. Dérogation aux règles normales de croisement.** (Article A. 4241-53-7, chiffre 2. a)

*Article A. 4241-53-7, chiffre 2. « 2. Par dérogation aux dispositions de l'article A. 4241-53-6 :*  
*« a) les bateaux à passagers avalants effectuant un service régulier, et dont le maximum autorisé de passagers n'est pas inférieur au nombre fixé par le règlement particulier de police, lorsqu'ils veulent accoster un débarcadère situé sur la rive longée par les bateaux ; [...]*  
*« peuvent demander aux montants de modifier leur route, si celle qui leur est réservée en application de l'article A. 4241-53-6 ne leur convient pas. »*

*Commentaire* : Pour les bateaux effectuant un service régulier, notamment du transport public, une priorité peut leur être accordée dans les cas de croisement tribord à tribord, pour accoster à

des embarcadères. Les RPP fixent la capacité minimale des bateaux à passagers pouvant bénéficier de ces dérogations.

### **Article 21. Passages étroits, points singuliers**

*(Article A. 4241-53-8, chiffre 3.)*

*Article A. 4241-53-8, chiffre 3. – « 3. Les règlements particuliers de police peuvent définir les modalités de passage aux points singuliers, notamment les passages étroits et les souterrains, nécessitant la mise en œuvre d'un alternat. »*

### **Article 22. Navigation sur les secteurs où la route est prescrite.**

*(Article A. 4241-53-13, chiffre 1.)*

*Article A. 4241-53-13, chiffre 1 - « 1. Les règlements particuliers fixent les secteurs où la route à suivre est imposée.*

*« Cette route est indiquée par les signaux d'obligation B.1, B.2, B.3 ou B.4 (annexe 5) du présent arrêté. La fin du secteur peut être annoncée par le signal d'indication E.11 (annexe 5) ».*

### **Article 23. Virement.**

*(Article A. 4241-53-14, chiffre 5)*

*Article A. 4241-53-14, chiffre 5. - « 5. [...] Lorsque le règlement particulier de police prévoit une interdiction de virer, la mise en place d'une signalisation, à la charge du gestionnaire ou à défaut du propriétaire concerné, est obligatoire. »*

*Commentaire :* le RPP peut prévoir les secteurs où les virements sont interdits. Dans ce cas, la mise en place de la signalisation est obligatoire.

### **Article 24. Arrêt sur certaines sections.**

*(Article A. 4241-53-20, chiffre 2.)*

*Article A. 4241-53-20, chiffre 2.- « 2. [...] Sans préjudice des autres dispositions du présent arrêté, l'arrêt sur certaines sections de la voie de navigation intérieure peut être interdit par les règlements particuliers de police. »*

### **Article 25. Prévention des remous.**

*(Article A. 4241-53-21, chiffre 1.)*

*Article A. 4241-53-21, chiffre 1. - « 1. Les bateaux doivent régler leur vitesse pour éviter de créer des remous ou un effet de succion qui soient de nature à causer des dommages à des bateaux en stationnement ou faisant route, ou à des ouvrages, ou aux berges. Ils doivent, en temps utile, diminuer leur vitesse, sans tomber toutefois au-dessous de la vitesse nécessaire pour gouverner avec sécurité : [...]*

*« e) Sur les secteurs de la voie de navigation intérieure définis par règlement particulier de police ; ces secteurs peuvent être indiqués par le signal d'interdiction A.9 (annexe 5). »*

*Commentaire :* les RPP peuvent définir des secteurs de la voie de navigation intérieure où il convient que les bateaux règlent leur vitesse pour éviter de créer des remous ou un effet de succion.

### **Article 26. Passages des ponts et des barrages.**

*(Article A. 4241-53-26)*

*Article A.4241-53-26 - « [...] Lorsque le règlement particulier de police prévoit l'interdiction visée au chiffre 2 a), la mise en place d'une signalisation, à la charge du gestionnaire ou à défaut du propriétaire concerné, est obligatoire. »*

*Commentaire :* Le règlement particulier peut, le cas échéant, prévoir une interdiction de navigation en dehors de l'espace compris entre deux panneaux d'interdiction A.10 indiquant une ouverture de pont ou de barrage.

**Article 27. Passages aux écluses.**  
*(Article A. 4241-53-30, chiffres 13. et 14.)*

*Article A. 4241-53-30 - « 13. Les règlements particuliers de police définissent, le cas échéant, les conditions de manœuvre des ouvrages. Ils peuvent également déroger, selon les conditions locales, à l'interdiction de faire usage des moyens mécaniques de propulsion visée à l'alinéa 7, lettre e). Dans de tels cas, les conducteurs veillent à limiter autant que possible les remous dans le sas de l'écluse.*  
*« 14. Les règlements particuliers de police définissent, le cas échéant, les modalités de regroupement des bateaux de plaisance pour le passage aux écluses. »*

*Commentaire :* Pour les cas particuliers, les RPP peuvent définir les conditions de manœuvre à certains ouvrages.

**Article 28. Cas particulier des lacs et grands plans d'eau.**  
*(Article A. 4241-53-1, chiffre 2.)*

*Article A. 4241-53-1, chiffre 2 .- « 2. Pour les lacs et grands plans d'eau, sauf dispositions contraires définies par le règlement particulier de police, les règles de route sont celles prescrites par le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer tel qu'amendé. »*

*Commentaire :* Il convient de désigner dans le RPP les eaux intérieures qualifiées comme lacs ou grands plans d'eau. Si le règlement international de 1972 est appliqué, les articles du chapitre VI sont sans objet.

Le cas échéant, le RPP peut appliquer les règles « fluviales » plutôt que « maritimes » sur les lacs et grands plans d'eau.

**CHAPITRE VII**  
**RÈGLES DE STATIONNEMENT**  
*(Article R. 4241-54)*

**Article 29. Garages des écluses, zones d'attente des alternats, et garages à bateaux.**  
*(Articles A. 4241-1, A. 4241-54-1 et A. 4241-54-2)*

*Article A. 4241-1 - « [...] 11° garage à bateaux : la zone de stationnement réservée pour une durée maximale de 30 jours aux bateaux de marchandises et aux bateaux à passagers ;*  
*« 12° garage d'écluse : la zone située aux abords des écluses et utilisée pour le stationnement des bateaux dans l'attente d'être éclusés ; [...] »*

*Article A. 4241-54-1, chiffres 3. et 4. - « 3. [...] Les règlements particuliers de police peuvent apporter des adaptations à cette disposition en fonction des circonstances locales.*

« 4. Les règlements particuliers de police limitent ou interdisent le stationnement sur certains secteurs lorsque la sécurité de la navigation l'exige.

« Les règlements particuliers de police peuvent désigner, après consultation du gestionnaire concerné, les zones de garages à bateaux, les zones d'attente des alternats et de garages des écluses. »

Article A. 4241-54-2, chiffre 1. - « 1. [...] les bateaux ne peuvent pas stationner :

« a) Dans les sections de la voie de navigation intérieure où le stationnement est interdit de façon générale par un règlement particulier de police ; »

*Commentaire* : Le RPP peut préciser l'implantation des garages d'écluses et des garages à bateaux et éventuellement réduire la durée de stationnement admise. Il peut également préciser les zones d'attente des alternats, ainsi que les secteurs interdits au stationnement.

### **Article 30. Ancrage.**

(Article A. 4241-54-3)

Article A. 4241-54-3, chiffre 1. - « 1. Les bateaux ne peuvent pas ancrer :

« a) Dans les sections de la voie de navigation intérieure où l'ancrage est interdit de façon générale par un règlement particulier de police ; »

*Commentaire* : De manière générale, il convient d'interdire l'ancrage (pour des raisons de dégâts aux ouvrages par exemple), sauf pour des sections des eaux intérieures désignées par le RPP. L'interdiction d'ancrage ne couvre pas les situations d'urgence.

### **Article 31. Amarrage.**

(Article A. 4241-54-4)

Article A. 4241-54-4, chiffre 1. - « 1. Les bateaux ne peuvent pas s'amarrer à la rive :

« a) Dans les sections de la voie de navigation intérieure où l'amarrage est interdit de façon générale par un règlement particulier de police ; »

### **Article 32. Stationnement dans les garages d'écluses.**

(Article A. 4241-54-9)

Article A. 4241-54-9 « Le gestionnaire peut exceptionnellement autoriser les bateaux à stationner dans les garages d'écluses :

« - soit pendant les périodes de chômage, d'arrêt ou de restriction de la navigation ;

« - soit pendant les périodes normales de navigation sans excéder une durée maximale de 10 jours.

« Les règlements particuliers de police peuvent préciser les garages d'écluses dans lesquels ce stationnement exceptionnel est interdit, les conditions de signalisation des bateaux en stationnement aux garages d'écluses et les modalités d'information des usagers de la voie d'eau. »

### **Article 33. Bateaux recevant du public à quai.**

(Article R. 4241-54)

Article R. 4241-54 - « Les règlements particuliers de police délimitent, le cas échéant, les zones précitées et peuvent limiter la durée du stationnement des bateaux recevant du public. »

*Commentaire* : Les bateaux à passagers recevant du public à quai sont soumis aux dispositions des articles R. 4211-6 à R. 4211-9. Le RPP peut limiter la durée de stationnement de ces bateaux.

## **CHAPITRE VIII**

### **RÈGLES COMPLÉMENTAIRES APPLICABLES À CERTAINS BATEAUX ET AUX CONVOIS**

#### **Article 34. Règles d'annonce applicables à certains bateaux ou aux convois.**

*(Articles D. 4241-55 et A. 4241-55-1)*

*Article D. 4241-55 - « Le conducteur d'un bateau soumis à la réglementation applicable au transport de marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure, d'un bateau-citerne, d'un bateau dont la longueur dépasse 110 mètres, d'un convoi poussé, d'un bateau à passagers à cabines, d'un navire de commerce et d'un transport spécial mentionné à l'article R. 4241-35 s'annonce avant de pénétrer sur certains secteurs.*

*« Les secteurs concernés par cette obligation sont définis par les règlements particuliers de police. Les modalités de notification d'arrivée et de départ sont définies par arrêté du ministre chargé des transports. »*

*Article A. 4241-55-1, chiffre 3. - « 3. Les règlements particuliers de police peuvent prescrire que lorsqu'un bateau interrompt son voyage durant plus de 2 heures, le conducteur indique le début et la fin de cette interruption. »*

*Commentaire :* Le RPP peut prévoir les secteurs sur lesquels s'applique l'obligation d'annonce. Lorsque les bateaux soumis à l'obligation d'annonce s'arrêtent sur ce secteur, pour une durée de plus de 2 heures, le RPP peut également imposer une information du gestionnaire.

#### **Article 35. Fréquences et durées de circulation des bateaux à passagers.**

*(Article R. 4241-58)*

*Article R. 4241-58 - « Les bateaux à passagers peuvent être soumis à des règles particulières en ce qui concerne la détermination des fréquences et des durées de leurs circuits réguliers de navigation dans les conditions fixées par les règlements particuliers de police. »*

## **CHAPITRE IX**

### **NAVIGATION DE PLAISANCE ET ACTIVITÉS SPORTIVES**

#### **Article 36. Circulation et stationnement des bateaux de plaisance.**

*(Article A. 4241-59-2)*

*Article A. 4241-59-2 - « 1. Sans préjudice des dispositions des articles L. 4242-1 et L. 4243-1 et sauf dispositions contraires des règlements particuliers de police, les bateaux de plaisance naviguent librement dans les biefs et franchissent librement les écluses dans les conditions prévues à l'article A. 4241-53-32.*

*« 2. Sur les lacs et plans d'eau, les réservoirs et rigoles d'alimentation des canaux ainsi que sur leurs dépendances, la navigation des bateaux de plaisance s'effectue librement sous réserve des conditions fixées par les règlements particuliers et des droits des propriétaires riverains et des tiers. »*

*Commentaire :* Des règles spécifiques aux bateaux de plaisance peuvent être fixées par RPP.

#### **Article 37. Sports nautiques.**

*(Articles R. 4241-60 et A. 4241-60)*

*Article R. 4241-60 - « Sans préjudice des dispositions de l'article L. 214-12 du code de l'environnement et de l'exercice par le maire des pouvoirs de police prévus par l'article L. 2213-23 du code général des collectivités territoriales, la pratique des sports nautiques est soumise à des dispositions particulières fixées par les règlements particuliers de police. »*

**Article 38. Baignade dans les canaux.**  
*(Article R. 4241-61)*

*Article R. 4241-61. - « Les règlements particuliers de police peuvent établir la liste des parties des canaux et leurs dépendances, sur lesquelles il est interdit de se baigner. »*

**CHAPITRE X**  
**DISPOSITIONS FINALES**

**Article 39. Mesures nécessaires à l'application du présent RPP.**

*(Article R. 4241-66)*

*Article R. 4241-66 - « Les règlements particuliers de police sont pris :*  
*« 1° Par arrêté du préfet du département intéressé, pour les dispositions de police applicables à l'intérieur d'un seul département ;*  
*« 2° Par arrêté conjoint des préfets des départements intéressés, pour les dispositions de police applicables à plusieurs départements.*  
*« Les règlements particuliers pris en application du 2° peuvent autoriser les préfets de département concernés à prendre les mesures nécessaires à leur application au sein de leur département. »*

*Commentaire :* Dans le cas d'un RPP interdépartemental, il convient de préciser les dispositions qui peuvent faire l'objet de mesures d'application par chacun des préfets de département au sein de leur département.

**Article 40. Diffusion des mesures temporaires.**  
*(Articles R. 4241-66, R. 4241-26 et A. 4241-26)*

*Article R. 4241-66 - « [...] En cas d'urgence, le préfet de département peut prescrire des dispositions dérogeant à celles du règlement particulier de police ou les complétant. Le règlement particulier de police fixe le cas échéant les modalités de diffusion des mesures d'urgence. »*

*Article A. 4241-26 - « 1. Les mesures temporaires édictées par le préfet sont publiées par voie d'avis à la batellerie. Ces mesures sont motivées notamment par des exercices militaires, des manifestations au sens de l'article R. 4241-38 ou autres situations relevant des compétences dévolues au préfet ;*  
*« 2. Les mesures temporaires édictées par le gestionnaire en application du décret n° 2012-1556 du 28 décembre 2012 susvisé, pris en application de l'article L. 4241-3, sont publiées par voie d'avis à la batellerie. Ces mesures sont motivées par des incidents d'exploitation, des travaux de maintenance ou des événements climatiques. »*

*Commentaire :* il convient de rappeler dans le RPP que la modification temporaire des dispositions du RPP par les mesures visées à l'article R. 4241-26 et au décret n° 2012-1556 susvisé, fait l'objet d'une publication par voie d'avis à la batellerie.

**Article 41. Mise à disposition du public.**  
*(Article R. 4241-66, dernier alinéa)*

*Article R. 4241-66, dernier alinéa - « Les règlements particuliers de police sont mis à la disposition du public sous forme électronique et affichés dans les lieux qu'ils définissent. »*

*Commentaire* : Le RPP précise les lieux où il doit être affiché, ainsi que les sites internet où il est téléchargeable.

#### **Article 42. Recours.**

Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours devant le tribunal administratif compétent dans les deux mois à compter de sa publication.

#### **Article 43. Entrée en vigueur.**

Le présent arrêté portant règlement particulier de police entre en vigueur à compter de [*date ; 1er septembre 2014 pour la révision en cours*].

Il abroge les textes suivants : [*précédent(s) arrêté(s) portant règlement particulier de police*].

Le préfet de [...] ainsi que le [gestionnaire de la voie d'eau] sont chargés, chacun pour ce qui les concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de [...].

CIRCULAIRE N° 44 DU 13 MAI 1963

concernant les mesures à prendre en raison du développement de la navigation de plaisance, et de la nécessité d'en assurer sa coordination avec les autres activités s'exerçant sur la voie d'eau.

(Non parue au *Journal officiel*.)

Annexes :

- I. — Arrêté préfectoral-type réglementant la circulation des bateaux de plaisance à moteur.
- II. — Questionnaire destiné à permettre de dresser l'inventaire des ressources des plans d'eau susceptibles d'être utilisés par la navigation de plaisance.

*Le ministre des travaux publics et des transports*  
à Messieurs les préfets.

Depuis la fin de la seconde guerre mondiale, on constate un développement continu et rapide de la navigation de plaisance sur l'ensemble du littoral maritime et des voies navigables du pays. Cette expansion est appelée à se poursuivre en raison de la faveur de plus en plus vive dont jouissent les sports nautiques : ceux-ci ne sont plus réservés à un nombre restreint de citoyens fortunés, mais gagnent chaque jour de nouvelles couches populaires. Cet engouement est d'ailleurs un aspect encourageant de l'amélioration du niveau général de vie, et aussi de la montée des jeunes générations particulièrement attirées par ces activités de plein air.

S'il en était besoin, l'exemple du développement atteint dans ce domaine au cours des dix dernières années par des pays comme les Etats-Unis et l'Angleterre constituerait un précédent de nature à inciter le Gouvernement à promouvoir les mesures nécessaires en vue d'assurer le développement harmonieux de ces nouveaux besoins.

Cet essor posant d'importants problèmes d'utilisation des infrastructures et superstructures existantes, il n'y a pas lieu de penser qu'une amélioration rapide des installations permette d'apporter une solution aux problèmes posés. Cette amélioration ne pourra qu'être lente et progressive.

Il convient donc d'apporter une attention particulière aux questions de police concernant ces nouvelles activités, car — si des mesures ne sont pas prises dès maintenant — les difficultés iront en s'aggravant avec l'augmentation croissante des demandes des différents sports nautiques convoitant les mêmes plans d'eau. Ainsi se trouve posé, notamment, le problème de la coexistence d'activités de toute nature sur les voies d'eau, les étangs et les lacs et, d'une façon plus générale, celui de la recherche de nouveaux plans d'eau.

Bien que l'activité de la navigation de plaisance se manifeste aussi bien sur la mer que sur les voies de navigation intérieure et les plans d'eau, la présente circulaire a pour but d'étudier, en première urgence, les problèmes posés sur les voies d'eau domaniales (y compris, bien entendu, les lacs domaniaux).

Des instructions, actuellement en préparation, seront adressées ultérieurement, dans les départements du littoral, pour la navigation maritime de plaisance.

Il importe, tout d'abord, de rappeler que la navigation de plaisance n'est autorisée qu'à la condition primordiale de ne pas gêner la navigation commerciale ; mais, de surcroît, elle doit aussi respecter d'autres intérêts parmi lesquels il convient de prendre plus particulièrement en considération ceux de la pêche, du tourisme et des riverains.

Placés en face de cette situation, les pouvoirs publics éprouvent parfois des difficultés sur la conduite à tenir en présence d'intérêts divergents, et sur la procédure à suivre pour édicter les règles de police indispensables.

La présente circulaire a pour objet :

1° De rappeler tout d'abord les principes généraux de la police de la circulation sur les voies d'eau domaniales applicables en la matière ;

2° De donner des instructions précises sur la procédure administrative à suivre pour réglementer l'utilisation des plans d'eau et d'indiquer certaines dispositions types dont pourrait utilement s'inspirer chaque réglementation locale ;

3° Enfin, d'annoncer et de préparer une prochaine enquête interministérielle plus étendue, concernant non seulement les voies d'eau domaniales, mais l'ensemble des plans d'eau, en vue de dresser l'inventaire des ressources actuelles et futures, utilisables pour les sports nautiques.

I. Rappel des règles juridiques concernant la police de la circulation en matière de navigation de plaisance.

Les principes généraux sont simples et tiennent essentiellement dans deux dispositions du décret modifié du 6 février 1932 constituant règlement général de police des voies de navigation intérieure. Je précise que ce décret concerne les voies domaniales non rayées de la nomenclature, lesquelles constituent la majorité des voies domaniales ; le cas particulier des voies rayées de la nomenclature sera examiné plus loin.

L'article 1<sup>er</sup> de ce décret est ainsi libellé :

« La police et l'usage des voies de navigation intérieure administrées par l'Etat ou concédées, ainsi que de leur dépendance, sont régis par les dispositions du présent décret, ainsi que par les arrêtés préfectoraux portant règlements particuliers pour l'exécution dudit décret. Ces arrêtés ne seront exécutoires qu'après approbation par le ministre des travaux publics. »

Le titre VII du même décret précise les dispositions concernant les bateaux de plaisance ; notamment son article 51 stipule :

« Art. 51 (modifié par décret du 2 mai 1956) :

« Les bateaux visés par le présent titre (1) ne sont admis à circuler sur les voies de navigation intérieure qu'à la condition de ne gêner ni la navigation, ni le halage.

« Ils doivent se tenir à une distance suffisante des bateaux en marche et des dragues ou appareils analogues en fonctionnement, ainsi que, de façon générale, de tous les chantiers de travaux ouverts sur la voie navigable.

« Ils ne peuvent, en aucun cas, mouiller ni s'amarrer dans le chenal navigable. »

En ce qui concerne les voies domaniales qui ont été rayées de la nomenclature, mais maintenues dans le domaine public, la police est encore de la compétence du préfet, en vertu des pouvoirs généraux de police conférés à ce haut fonctionnaire par la loi organique du 28 pluviôse de l'an VIII.

La règle juridique consiste donc dans tous les cas dans l'intervention d'un arrêté préfectoral, mais celui-ci doit être soumis à mon approbation préalable.

La loi n'exige en principe aucune formalité et ne subordonne pas obligatoirement l'arrêté préfectoral à une enquête.

Néanmoins, les intérêts en jeu sont tellement divers, qu'il m'est apparu opportun de vous demander de procéder, préalablement à la rédaction de votre projet d'arrêté, à la consultation des représentants de ces intérêts, dans les conditions ci-dessous.

II. Procédure à suivre.

*Consultation des intéressés.*

Cette consultation est essentiellement destinée à vous procurer les éléments d'information qui vous seront nécessaires pour arbitrer entre les différents intérêts en cause ; elle permettra aux opposants éventuels de faire connaître leur point de vue.

Je vous laisse juge, compte tenu des circonstances locales, de l'époque à laquelle il vous appartiendra de l'ouvrir :

— soit que votre arbitrage ait été sollicité à la suite de conflits déjà ouverts entre intérêts concurrents ;

— soit que, de votre propre initiative, vous preniez les devants afin d'assurer une équitable répartition des plans d'eau — en fixant, par exemple, à certaines activités une limite raisonnable — sans attendre que la situation devienne critique, tout en vous limitant, bien entendu, aux zones des voies domaniales où vous estimerez que des difficultés sont à redouter à bref délai.

(1) C'est-à-dire les bateaux de plaisance.

D'une façon générale, et sauf le cas particulier de départements où la question ne se pose pas dans l'immédiat, il semble toutefois désirable d'y procéder le plus tôt possible.

Cette consultation, effectuée à votre initiative et sous votre direction, sera confiée par vous à l'ingénieur en chef chargé de la navigation dans votre département, à qui incombe l'étude des problèmes concernant les voies d'eau domaniales. Dans le cas où les voies domaniales d'un département dépendraient de plusieurs ingénieurs en chef, il y aura intérêt à désigner l'un d'eux comme coordinateur pour l'ensemble des questions concernant la plaisance.

La consultation sera effectuée en trois temps, correspondant aux différentes catégories d'intérêts en cause, savoir :

- dans un premier temps, conférence entre chefs de service ;
- dans un deuxième temps, consultation des organismes représentatifs de la navigation de plaisance ;
- dans un troisième temps, consultation des autres usagers et des riverains.

Dans le premier temps, on s'efforcera de dégager une vue d'ensemble de la question par la voie de conférences entre les principaux chefs de service intéressés ; on essaiera notamment de distinguer les zones où la navigation de plaisance peut être autorisée de celles où il apparaît d'emblée qu'elle doit être exclue ; il convient, en effet, d'éviter de faire naître chez ceux qui seront consultés par la suite des espoirs impossibles à réaliser.

Les conférences entre chefs de service seront organisées par l'ingénieur en chef de la navigation, qui devra obligatoirement consulter :

- l'inspecteur chef du service départemental de la jeunesse et des sports ;
- le conservateur des eaux et forêts ;
- le délégué du tourisme ;
- l'ingénieur en chef de la circonscription électrique intéressée, s'il s'agit d'une portion de cours d'eau comprise dans un aménagement hydro-électrique, à charge pour celui-ci de provoquer les observations du concessionnaire.

Dans un deuxième temps, il convient de faire le point des différents besoins sportifs en cause et d'essayer de réaliser leur coexistence.

Les activités nautiques sont en effet très variables et concernent notamment :

- la natation ;
- le canoë ;
- l'aviron ;
- la voile ;
- le motonautisme ;
- le ski nautique ;
- la construction de bateaux et leurs essais.

Il apparaîtra souvent que ces diverses activités se trouvent en compétition, voire en opposition.

Il est, par exemple, évident que la pratique de la natation ou de l'aviron ne peut s'accorder de l'exercice du ski nautique sur le même plan d'eau ; le yachting à voile cherchera tout naturellement

des zones suffisamment ventées où l'évolution des bateaux ne risque pas d'entraîner des collisions avec d'autres engins ; enfin, le sport motonautique et le ski nautique réclament un bassin suffisamment long et large, où les activités — sauf bien entendu la navigation commerciale — puissent être éventuellement interdites à certains moments afin d'éviter les accidents.

En présence de ces intérêts, il est désirable de tenter de réaliser un accord librement consenti, au sein des associations sportives elles-mêmes.

L'ingénieur en chef tentera donc de réaliser un tel accord ; il le fera par l'intermédiaire de l'inspecteur chef du service départemental de la jeunesse et des sports, qu'il saisira dès le début de l'enquête, en lui demandant de convoquer les représentants des associations et fédérations sportives intéressées, à des conférences présidées par l'ingénieur en chef ou son représentant, assisté de l'inspecteur chef du service départemental de la jeunesse et des sports.

Tout sera mis en œuvre pour tendre à un premier accord entre les associations sportives elles-mêmes, compte tenu des besoins primordiaux de la navigation commerciale, des intérêts de la pêche, et des directives générales qui seront données à l'inspecteur chef du service départemental de la jeunesse et des sports par le haut commissaire, qui a bien voulu donner son agrément aux présentes dispositions ainsi qu'aux recommandations qui suivent.

Les associations sportives seront, en tant que de besoin, invitées à tenir au courant, dans un délai de quinze jours, leurs propres fédérations ; en cas de désaccord entre lesdites fédérations, celles-ci seront invitées à soumettre leur différend, dans un délai d'un mois, à l'arbitrage du haut commissaire à la jeunesse et aux sports.

Tout ce deuxième temps de l'enquête est dominé par le souci de chercher à obtenir un accord librement consenti au sein des milieux sportifs eux-mêmes ; c'est cet accord, qui sera ensuite confronté aux autres intérêts en jeu, dans le troisième temps de l'enquête.

Dans le troisième temps, il conviendra de mettre en harmonie les mesures envisagées en faveur de la navigation de plaisance, avec les intérêts des autres usagers et des riverains.

A cet effet, l'ingénieur en chef devra consulter :

- le service départemental (ou régional) du tourisme (son avis sera particulièrement précieux pour apprécier l'importance des réservations d'un minimum de postes en faveur du stationnement des bateaux de passage, précaution indispensable au développement du tourisme nautique itinérant) ;

- les maires des communes riveraines ;
- les fédérations de pêche ;
- Enfin, d'une façon générale, tout autre service ou organisme éventuellement intéressé, et, notamment, le cas échéant, le service des eaux et forêts et les circonscriptions électriques.

La réponse des services ou organismes consultés devra parvenir dans le délai d'un mois, faute de quoi leur silence sera considéré comme valant acquiescement.

Là encore, il est toujours souhaitable d'arriver à un accord librement consenti, entre les diverses parties en cause ; dans le cas contraire il vous appartiendra de proposer un arbitrage.

De toute façon vous aurez à me soumettre les projets d'arrêtés préfectoraux que vous envisagez de prendre, et qui — je le rappelle — ne sont exécutoires qu'après approbation par mes soins.

Dans le but de faciliter l'émission de cet arrêté et d'assurer en outre une unité de vue en la matière, entre les différents départements, je vous adresse en annexe le projet d'un de ces arrêtés préfectoraux type, établi à titre d'exemple, pour les bateaux à moteur (annexe I) ; vous pourrez vous en inspirer tout en apportant les adaptations nécessaires à chaque cas particulier ; je crois utile d'accompagner ce projet type de quelques commentaires.

*Projet d'arrêté préfectoral type réglementant la navigation des bateaux de plaisance sur les voies navigables du département.*

L'expérience montre que dans les départements où l'expansion des sports nautiques a déjà rendu nécessaire l'intervention d'une réglementation, celle-ci conduit en général à répartir l'exercice des différentes activités, dans l'espace, et parfois même dans le temps.

Dans l'espace, il importe d'étudier les caractéristiques et servitudes propres aux différents plans d'eau, et d'examiner dans quelle mesure certains plans d'eau peuvent être éventuellement spécialisés en faveur d'une activité privilégiée.

Il convient donc de procéder à un inventaire des ressources en la matière ; vous aurez ensuite à répartir géographiquement les plans d'eau entre les différentes activités, compte tenu des besoins de la navigation commerciale, de la coexistence des différents sports entre eux, de la pratique de la pêche, dans le respect des droits légitimes des riverains.

Dans le temps, vous pourrez être amené à prescrire des restrictions, voire même l'interdiction de l'exercice de certaines activités sportives.

L'arrêté préfectoral que vous aurez à proposer tiendra compte de toutes les circonstances locales dont vous êtes le meilleur juge.

Afin de faciliter votre tâche, l'arrêté type a été établi en prenant comme exemple concret le cas le plus fréquent rencontré jusqu'à présent, et qui vise la pratique du ski nautique, du motonautisme, et les essais des constructeurs de bateaux de plaisance à moteur ; des dispositions analogues pourront être appliquées, *mutatis mutandis*, aux autres cas qui pourraient se présenter dans votre département.

*Mesures diverses : immatriculation des bateaux à moteur, essais des constructeurs de bateaux.*

Les mesures ainsi prises, tout en permettant un harmonieux développement des activités sportives, auront du même coup d'heureuses répercussions sur la sécurité, et réduiront les risques d'accidents ; mais, pour que le but recherché soit effectivement atteint, il importe que la répression des infractions puisse s'exercer d'une manière efficace.

C'est pourquoi il paraît dès maintenant indispensable d'envisager, dans l'avenir, une immatriculation de certains types de bateaux (bateaux à moteur en première urgence) ; celle-ci devrait évidemment s'effectuer suivant des règles générales dans tout le pays, afin que l'immatriculation délivrée dans un département soit valable sur toutes les voies navigables ; c'est pourquoi une étude est en cours, en vue de trouver une solution à ce problème.

Toutefois, au cas où vous vous trouveriez dès maintenant pour des raisons de sécurité de police, dans l'obligation de faciliter l'identification des bateaux à moteur, et dans l'attente de la réglementation en cours d'élaboration à l'échelon national, vous pourrez, sur le plan local et dans le cadre de vos pouvoirs de police, recommander une immatriculation provisoire de leurs adhérents par les soins des associations sportives locales affiliées à l'une des fédérations ou associations, qui seront agréées à cet effet par l'inspecteur chef du service départemental de la jeunesse et des sports.

Par ailleurs, ces associations sportives devront être consultées lorsqu'il s'agira de fixer les dérogations à accorder éventuellement aux constructeurs de bateaux. Ces industriels se trouvent en effet dans l'obligation d'effectuer parfois des essais sur les plans d'eau situés en face de leurs chantiers, alors qu'une telle circulation a pu être à bon droit interdite normalement en ce lieu par la réglementation générale ; ces dérogations seront souvent soumises à des limites strictes qu'il y aura presque toujours intérêt à fixer

en accord avec les professionnels intéressés ; ceux-ci seront invités à apporter leur propre concours à l'administration, pour assurer le respect par la profession des consignes imposées en la circonstance.

Le concours des intéressés à ces mesures est d'autant plus souhaitable que, pour le moment, et tant qu'un décret en Conseil d'Etat n'a pas modifié la réglementation actuelle, rien n'est changé aux dispositions concernant les certificats de capacité, et rien ne permet d'imposer aux pratiquants d'un sport nautique une assurance obligatoire.

Je vous rappelle que d'une façon générale le projet d'arrêté préfectoral type est simplement un cadre, qu'il vous appartient de modifier et compléter ; enfin il ne doit viser que celles des eaux domaniales, dont la police est de la compétence du ministère des travaux publics.

Il appartiendra aux autres administrations compétentes de veiller à ce que les autres plans d'eau soient prospectés, équipés et utilisés. Tous ces plans d'eau feront ultérieurement l'objet d'une enquête interministérielle destinée à dresser l'inventaire des ressources du pays, et il convient dès maintenant de préparer cette future enquête, ainsi qu'il va être exposé dans la dernière partie de la présente circulaire.

### III. — Mesures préparatoires en vue d'une enquête générale tendant à dresser l'inventaire des plans d'eau susceptibles d'utilisation sportive ou touristique.

Si les voies d'eau domaniales — uniquement visées jusqu'à présent — constituent bien l'essentiel de l'infrastructure utilisable par les sports nautiques, il s'en faut que les ressources disponibles se limitent à ce domaine, et de nombreux plans d'eau publics, ou privés, sont susceptibles de concourir efficacement à la satisfaction des besoins.

C'est pourquoi, une enquête générale et s'étendant à l'ensemble des plans d'eau, quelle qu'en soit la nature juridique, est envisagée, sous la forme d'une enquête interministérielle, actuellement en préparation, et à laquelle participeront, outre mon département, ceux de l'agriculture, de l'éducation nationale, de l'intérieur et de l'industrie (ce dernier département étant particulièrement intéressé par l'utilisation des plans d'eau des barrages hydroélectriques) ainsi que le haut-commissariat à la jeunesse et aux sports et le commissariat au tourisme.

Sans attendre les instructions qui vous seront adressées ultérieurement à ce sujet, il importe de recueillir dès maintenant dans le cadre du questionnaire qui constitue l'annexe II à la présente circulaire tous les éléments d'information permettant de préparer cet inventaire en ce qui concerne les voies domaniales. Ils constitueront en effet pour vous des éléments d'information précieux pour étudier l'affectation et, éventuellement, l'équipement de l'infrastructure nautique.

Les renseignements à recueillir comporteront essentiellement l'indication des principales caractéristiques du plan d'eau, des ressources qu'il offre, et les recommandations éventuelles concernant l'équipement qu'il sera souhaitable d'envisager pendant la période du prochain plan de développement économique et social.

Cet inventaire sera également établi à la diligence de l'ingénieur en chef de la navigation, agissant en liaison étroite avec l'inspecteur chef du service départemental de la jeunesse et des sports, liaison à laquelle le haut-commissaire à la jeunesse et aux sports a bien voulu me donner son accord.

Il est convenu que c'est l'inspecteur chef du service départemental de la jeunesse et des sports qui commencera par recueillir auprès des fédérations et associations de sports nautiques, les renseignements faisant l'objet des fiches prévues à l'annexe II ; après avoir rassemblé, coordonné ces renseignements, il les transmettra avec son avis, et en indiquant les corrections qu'il suggère, à l'ingénieur en chef de la navigation ; ce dernier assurera en liaison avec l'inspecteur chef du service départemental de la jeunesse et des sports, la mise au point définitive des fiches, vérifiera l'exactitude matérielle des indications données, les condensera si possible par plan d'eau, afin d'éviter les doubles emplois, et dressera en définitive l'inventaire, tant des installations sportives existantes que de celles qu'il serait souhaitable de prévoir à l'avenir.

Il est bien précisé que pour le moment, la présente enquête limitée, je vous le rappelle, au stade de l'information, ne comporte aucune prévision de financement ; elle constitue néanmoins un document de base qui pourra dans l'avenir être complété par des évaluations chiffrées des dépenses d'équipement, conformément à des instructions qui seront données en temps utile dans ce but, en vue de la préparation du prochain plan de modernisation et d'équipement.

J'attacherai du prix à ce que les réponses au présent inventaire me parviennent sous le timbre de la direction des ports maritimes et des voies navigables (voies navigables, 2<sup>e</sup> bureau) dans les délais les plus courts.

J'adresse directement copie de la présente circulaire à l'ingénieur en chef de la navigation dans votre département.

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur du cabinet,

PIERRE PANARD.

## ANNEXE I

A LA CIRCULAIRE N° 44 DU 13 MAI 1963

Préfecture de

### ARRETE

réglementant la circulation des bateaux de plaisance à moteur sur la rivière de ..... dans le département de .....

Le préfet de .....

Vu la loi organique du 28 pluviôse an VIII ;

Vu le décret du 6 février 1932, modifié par les décrets du 31 mars 1934, 15 août 1936 et du 2 mai 1956, portant règlement général de police des voies de navigation intérieure et notamment ses articles 1<sup>er</sup>, 10, 20, 29, 49 et 51 ;

Vu l'arrêté préfectoral du ..... portant règlement particulier pour l'exécution du décret du 6 février 1932, sur la rivière de ..... dans le département de ..... (1) ;

Vu la décision approbative de M. le ministre des travaux publics et des transports en date du .....

Sur la proposition de l'ingénieur en chef du service de la navigation de .....

### Arrête :

Art. 1<sup>er</sup>. — Sur la rivière de ....., entre les P. K. .... et ..... la vitesse des bateaux de plaisance à moteur, de tous types, ne doit pas excéder ..... km/h, sauf les exceptions faisant l'objet des articles ci-après.

Art. 2. — L'évolution des bateaux de plaisance à moteur à une vitesse dépassant celle fixée à l'article 1<sup>er</sup> ci-dessus, est réglementée comme suit :

a) Elle n'est autorisée que dans les sections de la rivière énumérées par l'annexe au présent arrêté.

b) Sur ces sections elle est interdite à tout moment du ..... au .....

En dehors de cette période, elle est autorisée entre ..... heures, et ..... heures, ainsi qu'entre ..... heures et le coucher du soleil, sauf (2) jours au cours desquels elle est autorisée seulement entre ..... heures et ..... heures ;

c) Les embarcations ne devront pas excéder la vitesse ..... km/h. Elles ne devront pas s'approcher à moins de ..... mètres des rives. Elles ne devront pas évoluer à moins de ..... mètres des autres bateaux.

Art. 3. — Des autorisations spéciales portant dérogations à tout ou partie des dispositions ci-dessus pourront être accordées, en cas d'essais d'embarcations, et en cas de fêtes, concours et régates.

Art. 4. — Les contraventions au présent arrêté seront constatées et réprimées suivant les cas comme infraction à la police de la conservation, ou à la police de la navigation intérieure, dans les conditions fixées par les règlements en vigueur.

Art. 5. — Les commandants de gendarmerie, les commissaires de police, les ingénieurs du service de la navigation de ..... et les agents placés sous leurs ordres sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié et affiché.

Fait à .....

Le préfet,

(1) Cet alinéa doit être supprimé lorsque l'arrêté concerne une voie domaniale rayée de la nomenclature.

(2) Restriction à indiquer éventuellement, en tant que de besoin, par exemple les samedis, lundis non fériés, etc.

ANNEXE II

A LA CIRCULAIRE N° 44 DU 13 MAI 1963

Questionnaire destiné à permettre de dresser l'inventaire des ressources des plans d'eau utilisés ou susceptibles d'être utilisés par la navigation de plaisance.

Localisation du plan d'eau utilisé par la fédération ou l'association sportive (1).

- nom de la fédération ;
- liste des clubs ou associations utilisant déjà le plan d'eau, (indiquer le nombre d'adhérents et le nombre de bateaux déjà utilisés).

I. — INSTALLATIONS SPORTIVES EXISTANTES

a) Description des installations sportives :

- nature et importance :
  - quai ou appontement fixe : longueur : .....
  - ponton flottant : longueur : .....
  - bouées : nombre : .....
  - autres installations : .....
- tirant d'eau au droit de ces installations :
  - dimensions maximum des bateaux pouvant les utiliser :
    - à l'accostage : .....
    - au mouillage : .....
- moyens mécaniques de mise à l'eau :
  - nature : .....
  - puissance : .....
- plan incliné pour mise à l'eau, sans moyen mécanique : .....
- les installations actuelles sont-elles suffisantes pour assurer le stationnement, le garage et l'entretien des bateaux locaux : .....
- sinon, quels seraient les besoins immédiats .....

b) Les installations actuelles permettent-elles l'accueil des bateaux de passage : .....

- les plaisanciers de passage peuvent-ils utiliser occasionnellement des installations : .....
- dans quelles conditions : .....
- nature et nombre de bateaux accueillis en 1962 : .....
- bateaux de croisière : .....
- autres bateaux (navigation locale) : .....

(1) Une fiche particulière doit être établie pour chaque plan d'eau utilisé par une fédération ou un club déterminé.

II. — INSTALLATIONS SPORTIVES FUTURES (1)

Si les installations actuelles ne permettent pas l'accueil des bateaux de passage :

— est-il possible d'aménager sur le plan d'eau des installations permettant l'accostage et, éventuellement, le gardiennage momentané :

- de bateaux de croisières : .....
- d'autres bateaux (navigation locale) : .....

Dans l'affirmative, comment pourrait-on en contrôler l'usage et en assurer l'entretien : .....

— existe-t-il à proximité des possibilités d'accostage et de mise à l'eau (installations publiques ou privées?) en donner, le cas échéant, les caractéristiques succinctes : .....

Liste des clubs ou associations utilisant déjà le plan d'eau ; indiquer le nombre d'adhérents : .....

III. — FACILITÉS OFFERTES PAR LE PLAN D'EAU

Existe-t-il à proximité du plan d'eau :

a) Renseignements essentiels.

- un chantier nautique (nom et adresse) : .....
- un mécanicien (nom, adresse, téléphone) : .....
- un poste de ravitaillement en carburant (préciser sa distance du plan d'eau) : .....
- Essence : .....
- Gas-oil : .....
- Fuel : .....

b) Renseignements complémentaires.

- de l'eau potable : .....
- des magasins d'alimentation (en préciser la nature) : .....
- un dépôt de glace à rafraîchir : .....
- un hôtel restaurant (même modeste mais convenable) : .....
- une cabine téléphonique : .....
- une possibilité de branchement sur le secteur électrique : .....
- un terrain de camping : .....
- une gare : .....
- une station d'autocars (préciser le nom de la ligne) : .....

Indiquer enfin les autres renseignements susceptibles d'intéresser les plaisanciers : .....

IV. — PROJETS D'EXTENSION

Existe-t-il des projets d'extension ou des projets neufs susceptibles de permettre de faire face aux besoins à venir, et lesquels : .....

En particulier existe-t-il des plans d'eau artificiels, tels que ceux créés par les barrages hydro-électriques, ou provenant de fouilles d'extraction, de matériaux, ou de sablières, susceptibles d'être aménagés : .....

(1) Une fiche particulière doit être établie pour chaque plan d'eau.

**CIRCULAIRE N° 69-83 DU 18 JUILLET 1969**

concernant la procédure à suivre en vue de coordonner la pratique de la navigation de plaisance avec les autres activités s'exerçant sur une même voie d'eau.

(Non parue au *Journal officiel*.)

*Le ministre de l'équipement et du logement à Messieurs les préfets, Messieurs les chefs des services de navigation et Messieurs les directeurs départementaux de l'équipement.*

1. L'un des principaux buts de la circulaire n° 44 du 13 mai 1963 a été de fixer la procédure à suivre préalablement à l'intervention des projets d'arrêtés préfectoraux réglementant la navigation de plaisance sur une voie d'eau ou section de voie d'eau domaniale dont la police est de la compétence du ministère de l'équipement et du logement.

Cette procédure a pour objet la consultation de tous les organismes intéressés par l'utilisation d'un même plan d'eau, afin d'élaborer la meilleure coexistence des divers intérêts en cause.

Il m'a été rapporté, à ce sujet, que l'enquête en question ne se déroule pas toujours d'une manière suffisamment complète et qu'en conséquence certains intéressés n'auraient pas la possibilité de formuler leurs observations.

2. Aussi je crois devoir vous rappeler, par la présente circulaire, les différentes consultations auxquelles il convient de procéder :

- dans un premier temps, conférence entre chefs de services ;
- dans un deuxième temps, consultation des organismes représentatifs de la navigation de plaisance ;
- dans un troisième temps, consultation des autres usagers et des riverains.

2.1. Dans le premier temps, devront être obligatoirement consultés :

- 1° L'inspecteur chef du service départemental de la jeunesse et des sports ;
- 2° Le directeur départemental de l'agriculture ;
- 3° L'ingénieur en chef de la circonscription électrique intéressée, s'il s'agit d'une portion de cours d'eau comprise dans un aménagement hydro-électrique, à charge pour celui-ci de provoquer les observations du concessionnaire.

2.2. Dans un deuxième temps, il y a lieu de faire le point des différents besoins sportifs, ceux-ci étant très variés et souvent d'un caractère opposé. En vue d'arriver à un accord, il appartient au chef du service de la navigation ou au directeur départemental de l'équipement d'obtenir du chef du service départemental de la jeunesse et des sports, et ce, dès le début de l'enquête, de convoquer les représentants des associations et fédérations sportives intéressées.

Les associations sportives seront, en tant que de besoin, invitées à tenir au courant, dans un délai de quinze jours, leurs propres fédérations ; en cas de désaccord entre fédérations, celles-ci seront invitées à soumettre leur différend, sans délai, au secrétariat d'Etat auprès du Premier ministre, chargé de la jeunesse, des sports et des loisirs, qui procédera éventuellement aux consultations supplémentaires qui lui paraîtront nécessaires et opportunes.

2.3. Dans un troisième temps, il convient pour le chef du service de la navigation (ou le directeur départemental de l'équipement) de consulter :

- le délégué régional au tourisme (son avis sera particulièrement précieux pour apprécier l'importance des réservations d'un minimum de postes en faveur du stationnement des bateaux de passage, précaution indispensable au développement du tourisme nautique itinérant).
- les maires des communes riveraines ;
- les fédérations de pêche ;
- enfin, d'une façon générale, tout autre service ou organisme éventuellement intéressé, et notamment, le cas échéant, le service des eaux et forêts et les circonscriptions électriques.

3. La réponse des services ou organismes consultés devra parvenir dans le délai d'un mois, faute de quoi leur silence sera considéré comme un accord de leur part.

En outre, je rappelle qu'en application des dispositions de l'article 1<sup>er</sup> du décret du 6 février 1932, modifié et complété, tous les projets d'arrêtés préfectoraux tendant à réglementer la circulation des bateaux de plaisance à moteur doivent m'être soumis, accompagnés des avis émis au cours de l'enquête et, éventuellement, des comptes rendus des conférences ayant eu lieu au cours de l'instruction.

*Le ministre de l'équipement et du logement,*  
ALBIN CHALANDON.

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT

Direction des ports maritimes et des voies navigables.

Sous-direction « Exploitation ».

Voies navigables.  
2<sup>e</sup> bureau.

239-0

Non parue J. O.

880 (75/70)

**CIRCULAIRE N° 75-123 DU 18 AOUT 1975**  
**relative à l'exercice de la navigation de plaisance**  
**et des activités sportives et touristiques sur les eaux intérieures.**

*Références :*

Décret n° 73-912 du 21 septembre 1973 portant règlement général de police de la navigation intérieure.

*Circulaires abrogées :*

Circulaire n° 71-115 du 8 octobre 1971.

Circulaire n° 72-203 du 7 décembre 1972.

Circulaire n° 73-23 du 9 février 1973.

Circulaire du 17 juin 1974.

*Le ministre de l'équipement*

à

*Messieurs les préfets ;*

*Messieurs les chefs des services de navigation ;*

*Messieurs les directeurs départementaux de l'équipement  
(sous couvert de Messieurs les préfets) ;*

*Messieurs les directeurs de ports autonomes.*

*Copie pour information à :*

*Messieurs les ingénieurs généraux des ponts et chaussées  
chargés d'une inspection de navigation.*

Le décret n° 73-912 du 21 septembre 1973 portant règlement général de police de la navigation intérieure a étendu la compétence du ministre de l'équipement en matière de police de la navigation, à toutes les eaux intérieures domaniales ou non, navigables ou non.

La navigation des bateaux et engins de plaisance est soumise aux prescriptions de ce règlement général et notamment aux dispositions de son chapitre IX ainsi qu'à celles des règlements particuliers pris pour son application.

Compte tenu de l'essor de la navigation de plaisance et des activités sportives sur toutes les eaux intérieures, il est indispensable, pour assurer la sécurité des personnes et des embarcations, de prendre les mesures particulières de police pour réglementer cette navigation et ces activités.

Des règlements particuliers doivent donc intervenir obligatoirement toutes les fois qu'un lac, un étang, une retenue de barrage, un plan d'eau est fréquenté par des bateaux de plaisance et est le siège d'activités sportives diverses.

Des instructions ont déjà été adressées en ce sens à différentes reprises. Je crois utile de les rappeler de nouveau, de préciser les principes généraux à respecter et d'adresser des directives pour la préparation et l'établissement des règlements particuliers de police plaisance.

Tel est l'objet de la présente circulaire (1).

### 1. Utilisation prioritaire des plans d'eau et restriction d'utilisation.

Qu'ils soient domaniaux ou non, certains plans d'eau font l'objet d'une utilisation prioritaire, par exemple pour la production d'énergie hydroélectrique, pour la retenue des eaux dans le cas d'un bassin d'écrêtement de crues, pour l'alimentation en eau des agglomérations ou des canaux de navigation, ou pour les nécessités de la navigation commerciale.

L'exercice de la navigation de plaisance et des activités sportives et touristiques est subordonné aux prescriptions imposées par le service prioritaire.

Il est en outre subordonné à certaines restrictions liées à la nature juridique de la voie d'eau :

- les cours d'eau non domaniaux sont la propriété des riverains : le passage des embarcations avec ou sans moteur nécessite l'accord de ces propriétaires ; pour les lacs et étangs non domaniaux il importe également de recueillir l'accord des propriétaires de ces lacs et étangs ;
- les cours d'eau et les lacs rayés de la nomenclature des voies navigables sont maintenus dans le domaine public ; la navigation de plaisance s'exerce librement mais étant donné que l'Etat n'est pas tenu d'entretenir les ouvrages de navigation, la navigation se pratique aux risques et périls des usagers qui doivent s'assurer en permanence de la profondeur de l'eau et de l'absence d'écueils et d'obstacles ;
- sur les sections domaniales et navigables, la navigation de plaisance s'exerce librement, dans les conditions prévues par le règlement général de police et les règlements particuliers.

### 2. Mesures de concertation préalable.

La circulaire n° 44 du 13 mai 1963 (2), complétée par la circulaire n° 69-83 du 18 juillet 1969 (3) a donné des directives pour les procédures à suivre lors de la préparation des règlements particuliers de police de plaisance.

(1) Provisoirement, cette circulaire ne s'applique pas dans les parties maritimes des fleuves pour lesquelles des études de portée générale sont actuellement entreprises ; tant que des instructions complémentaires n'auront pas été élaborées, les projets de règlements particuliers qu'il serait nécessaire de préparer pour réglementer la plaisance dans ces sections ne seront soumis.

(2) Publiée au *bulletin officiel* n° 63/9, texte n° 316.

(3) Publiée au *bulletin officiel* n° 69/14.

Ces procédures demeurent valables, mais les modifications suivantes sont apportées pour tenir compte d'une part, des intérêts prioritaires à préserver, d'autre part, des droits des propriétaires riverains.

Les représentants des intérêts prioritaires sont associés dès le premier temps et à tous les stades de l'instruction : c'est notamment le cas de l'ingénieur en chef de la circonscription électrique qui est à consulter dès le début de la procédure dans le cas des retenues de barrages hydroélectriques.

L'accord des propriétaires riverains des cours d'eau non domaniaux et des propriétaires des lacs et étangs privés est à obtenir préalablement à l'ouverture des consultations.

Les représentants des intérêts prioritaires et les propriétaires sont associés à tous les stades de la procédure ; il sont ensuite consultés pour accord sur le projet de règlement particulier.

A défaut d'accord d'un ou de plusieurs propriétaires et s'il s'avère nécessaire de prescrire une réglementation pour le reste du plan d'eau, il convient d'interdire toute navigation au droit des propriétés concernées.

### 3. Dispositions d'ordre général.

Au titre de la sécurité ou pour la protection des intérêts prioritaires, il importe de respecter certains principes qui sont notamment indiqués ci-après :

- un plan d'eau ou une partie de plan d'eau peut devoir être interdite à toutes activités par exemple : réservoir d'alimentation en eau potable, proximité des barrages dans les retenues hydroélectriques, réserves naturelles, zones de servitudes militaires ;
- les zones où se pratiquent les baignades et les sports calmes (pêche, canotage, pédalo) doivent être séparées de manière évidente de celles où s'exercent les sports particulièrement rapides (navigation à moteur, ski nautique, aviron, canoë kayak) ;
- l'institution d'une bande de rive sur tout ou partie de la périphérie est à prévoir pour l'exercice de la baignade et de la pêche ; dans cette bande, la vitesse des embarcations est limitée ; on peut également y interdire la circulation des embarcations à moteur ou de toute embarcation.

### 4. Etablissement du schéma directeur d'utilisation du plan d'eau.

Les limites des zones interdites, des zones protégées, des zones réservées et des zones autorisées, doivent figurer dans un plan appelé « schéma directeur d'utilisation du plan d'eau ».

Pour l'établissement de ce schéma directeur, il convient de suivre les directives suivantes :

- le projet de schéma directeur est établi par le chef du service de la navigation ou le directeur départemental de l'équipement ;

- la largeur de la bande de rive est adaptée aux circonstances locales ; il paraît souhaitable de prévoir une largeur unique ;
- à l'intérieur de la bande de rive peuvent être créées :
  - des zones de protection renforcée des baigneurs au cas où la navigation n'y est pas par ailleurs interdite, à l'intérieur desquelles la circulation de tous bâtiments motorisés est interdite et, exceptionnellement, des zones dans lesquelles la circulation de tous bâtiments est interdite ;
  - des chenaux réservés au départ et à l'arrivée des bateaux de motonautisme et du ski nautique, éventuellement des voiliers ;
  - des zones réservées au stationnement des bâtiments ;
- la largeur des chenaux destinés au départ et à l'arrivée des skieurs est limitée autant que le permet la sécurité de leurs évolutions et leur tracé est, sauf cas exceptionnel, perpendiculaire à la rive ;
- ces chenaux sont établis sur demande des municipalités ou de clubs nautiques régulièrement constitués ou d'écoles de ski nautique contrôlées par la fédération française de ski nautique et les services de la jeunesse et des sports ;
- les zones interdites en raison de l'utilisation prioritaire sont déterminées par l'autorité responsable (circonscription électrique, autorités militaires, etc.) ;
- le projet de schéma directeur ainsi établi fait l'objet de la procédure de consultation rappelée ci-dessus.

#### 5. Signalisation du plan d'eau.

La signalisation du plan d'eau est portée sur le schéma directeur. Elle est étudiée lors de l'établissement de ce schéma et du projet de règlement particulier.

Ce règlement particulier précise les caractères des signaux et, en ce qui concerne les bouées, leur espacement et leur diamètre. Une circulaire en préparation donnera toutes précisions en ce domaine. Avant sa parution, il est indispensable de demander l'étude de la signalisation au directeur du service des phares et balises. Après la parution de la circulaire en préparation, il vous appartiendra de faire cette étude et de la soumettre à l'avis du directeur du service des phares et balises avant envoi — objet du paragraphe 7 ci-dessous — du dossier de proposition d'intervention du règlement particulier à moi-même ou au préfet, suivant le cas.

J'insiste sur la nécessité d'assurer les opérations de balisage indispensables et de subordonner l'exercice des activités nécessitant le balisage à la mise en place effective des bouées et panneaux de signalisation.

Un balisage qui n'aurait pas été approuvé par le service des phares et balises ne saurait être accepté.

L'établissement et l'entretien du balisage incombent à la collectivité, l'organisme ou la société sportive concernés qui ont présenté la demande correspondante.

#### 6. Règlement particulier de police.

6.1. Le règlement particulier reprend l'ensemble des dispositions figurant au schéma directeur d'utilisation du plan d'eau et précise les règles qui en découlent concernant les interdictions, les limitations de vitesse, la répartition des différentes activités.

Il contient obligatoirement les dispositions suivantes :

- limitation de la vitesse de circulation de tous bâtiments à 5 km/h dans la bande de rive ;
- interdiction de navigation de tous bâtiments dans les zones de protection renforcée des baignades et dans les zones interdites ;
- interdiction à tout bâtiment autre que le bâtiment tracteur de ski nautique et aux baigneurs de traverser et de stationner dans les chenaux réservés au ski nautique.

Le règlement particulier peut contenir toutes autres dispositions de police rendues nécessaires en fonction de l'utilisation du plan d'eau et des circonstances locales.

6.2. Un modèle de règlement particulier de police accompagné de commentaires pour faciliter sa rédaction est joint à la présente circulaire.

La rédaction de l'arrêté type prévoit deux cas :

- lorsqu'il existe déjà un règlement particulier de police, par exemple pour une voie navigable ; la réglementation concerne un bassin situé sur cette voie et où se trouvent concentrées les activités de plaisance ;
- lorsqu'il n'existe pas de règlement particulier ; le texte à établir réglemente alors l'ensemble des activités s'exerçant sur le plan d'eau.

J'appelle votre attention sur l'intérêt de respecter dans toute la mesure du possible l'ordre et la numérotation des articles du règlement type, la mention « sans objet » étant à introduire le cas échéant.

#### 7. Intervention des règlements particuliers.

Les règlements particuliers de police concernant un plan d'eau s'étendant sur deux ou plusieurs départements font l'objet d'un arrêté ministériel.

L'instruction du dossier est menée conjointement par les directeurs départementaux de l'équipement ou les chefs des services de navigation concernés qui me soumettent ensuite, sous le timbre de la présente circulaire, le projet de règlement accompagné du dossier des consultations. Ils envoient copie de ce projet aux préfets intéressés qui peuvent, dans un délai d'un mois, me faire connaître leurs avis ou leurs observations.

Les propositions de règlement particulier intéressant un ou plusieurs plans d'eau situés à l'intérieur d'un seul département sont soumises au préfet avec le dossier.

### 8. *Publicité et information des plaisanciers.*

Les arrêtés ministériels sont publiés au *Journal officiel* de la République française.

Les arrêtés préfectoraux sont insérés dans le recueil des actes administratifs du département.

Tous ces textes doivent de plus être affichés avec les plans annexes dans les communes riveraines du plan d'eau et à tous les endroits appropriés (près des lieux de baignade, des embarcadères, dans les installations des clubs sportifs).

Une diffusion dans la presse locale des règlements particuliers est en outre à envisager, celle-ci étant renouvelée chaque année au début de la saison touristique.

En outre, tous éléments d'information doivent être fournis aux plaisanciers par la distribution de cartes et de brochures. Des directives, en ce domaine, ont été données aux chefs des services de navigation et aux directeurs départementaux de l'équipement par la circulaire n° 74-03 du 17 janvier 1974 (1).

Enfin, je demande à MM. les préfets de bien vouloir m'adresser, en triple exemplaire, copie des arrêtés préfectoraux pris pour réglementer la navigation de plaisance et les sports nautiques sur les plans d'eau de leur département.

*Le ministre de l'équipement,*  
ROBERT GALLEY.

---

(1) Publiée au *B.T.O.* sous le n° 104 (74-9).

PROJET D'ARRETE TYPE

---

## a) ARRETE

réglementant l'exercice de la navigation de plaisance et des activités sportives et touristiques sur le plan d'eau de .....  
sur la rivière de .....  
dans le (ou les) département (s) de .....

ou

## b) ARRETE

portant règlement particulier de police de la navigation sur le plan d'eau de ..... sur la rivière de .....  
dans le (ou les) département (s) de .....

Le préfet (ou le ministre),

Vu le décret n° 73-912 du 21 septembre 1973 portant règlement général de police de la navigation intérieure;

Vu le règlement particulier de police en date du ..... (notamment l'article 21);

Vu la circulaire ministérielle n° ..... du ..... relative à l'exercice de la navigation de plaisance et des activités sportives et touristiques sur les eaux intérieures;

Vu l'avis du directeur du service des phares et balises;

Vu .....

Vu l'avis de la .....<sup>e</sup> circonscription électrique;

Vu .....

Vu le rapport du chef du service de la navigation (ou du D.D.E.) et le procès-verbal de consultations annexé,

ou

Vu l'avis du préfet de ..... et sur proposition du directeur des ports maritimes et des voies navigables,

Arrête :

Article 1<sup>er</sup>.*Champ d'application.*

Sur le(s) plan(s) d'eau de ..... dans le(s) département (s) de .....

A. — Sous réserve des dispositions du R. G. P. et du R. P. P. concernant les bateaux et engins de plaisance, la navigation de plaisance en transit s'exerce dans les mêmes conditions que la navigation commerciale. L'exercice de la navigation des bateaux et engins de plaisance, qui n'est pas de transit, et des activités sportives et touristiques est en outre soumis aux dispositions du présent arrêté.

B. — L'exercice de la navigation est régi par le R.G.P. et le présent arrêté.

Titre à adopter lorsqu'il existe déjà un règlement particulier de police, par exemple sur une voie navigable. Modifier la rédaction s'il s'agit de plusieurs plans d'eau ou de plusieurs rivières.

Préciser le régime juridique de la rivière.

Titre à adopter dans les autres cas.

Préciser le régime juridique du plan d'eau.

Voir article 1<sup>er</sup> du décret du 21 septembre 1973.

Dans le cas a seulement.

A ne pas viser dans le cas d'un arrêté ministériel.

Viser éventuellement le texte de l'acte de concession dans le cas de concession hydro-électrique.

Dans ce cas viser également l'avis du chef du service de la circonscription électrique compétent.

Viser les textes particuliers pouvant s'appliquer au plan d'eau (servitudes de pompage, servitudes militaires, etc.).

Cas d'un arrêté ministériel.

Si le plan d'eau ouvre sur une autre voie d'eau définir avec précision la limite amont entre le plan et la voie.

A. — Cas des voies ayant un règlement particulier.

B. — Cas des autres voies.

## Article 2.

*Dispositions d'ordre général.*

L'exercice de la navigation de plaisance et de toute activité sportive ou touristique est subordonné à l'utilisation prioritaire du plan d'eau par .....

Sont interdites les activités ci-après sur toute la surface du plan d'eau :

Sauf dans les zones désignées à l'article 3 ci-après, la vitesse est limitée à ..... km/h du ..... au .....  
et à ..... km/h du ..... au .....

Le stationnement de tout bateau habitable doit faire l'objet d'une autorisation délivrée par le chef du service de la navigation.

## Article 3.

*Schéma directeur d'utilisation.*

Les conditions d'utilisation du plan d'eau sont réglées selon les dispositions prévues par le schéma directeur joint en annexe.

Ce schéma comporte les dispositions suivantes :

- 1° Zones interdites à toute navigation .....
- 2° Il est institué le long des rives, une zone continue dite bande de rive .....

Dans cette bande de rive, la vitesse de circulation de tous les bâtiments est limitée à 5 km/h.

Toutefois dans cette bande de rive sont créés :

- un chenal réservé à .....
- une zone de stationnement .....

Les baigneurs ne doivent pas emprunter ces chenaux réservés ni stationner dans les zones de stationnement.

Le stationnement des bâtiments est interdit dans la bande de rive sauf .....

- 3° La zone définie à ..... est réservée à .....  
ou autorisée à .....

- 4° La zone définie à ..... est interdite à .....  
Dans la zone ..... la vitesse est limitée à .....

A insérer éventuellement dans le cas de plans d'eau faisant l'objet d'une exploitation hydro-électrique ou d'une alimentation en eau, ou dans le cas d'un bassin d'écrêtement des crues, ou d'un réservoir d'alimentation.

Distinguer entre la voile, le canotage, le motonautisme, le ski nautique, les plongées subaquatiques, etc.

Alinéa inutile dans le cas prévu en a.

Ajouter éventuellement les limitations dans le temps en fonction de circonstances particulières, frai de poissons par exemple.

(A mettre le cas échéant.)

L'annexe peut comporter une simple liste des plans d'eau dans le cas des fleuves et rivières. Dans le cas d'un lac, elle comporte obligatoirement un plan.

A supprimer le cas échéant.

Préciser la largeur de la bande de rive.

L'institution d'une bande de rive est souhaitable lorsque la largeur le permet.

Préciser si la bande de rive est continue ou si elle ne s'applique qu'à une partie de la périphérie.

Préciser sa largeur.

Modifier la rédaction s'il y a lieu d'interdire toute navigation ou seulement la navigation à moteur.

Préciser la localisation et l'activité autorisée dans le chenal (motonautisme, ski nautique).

Préciser la localisation.

Rappeler la zone de stationnement.

Prévoir autant d'alinéas que de catégories de zones.

Préciser comment sont définies les limites de la zone (coordonnées géographiques, P. K., plan, etc.). Préciser si la réservation est permanente ou temporaire.

Même commentaire que le 3° ci-dessus.

Préciser la limitation de vitesse lorsqu'elle déroge à la règle générale applicable au plan d'eau.

5° Autres zones pouvant être réglementées (zones de recherche archéologique, ancrages interdits, hauteurs de mât limitées, réserves naturelles, etc.).

6° Les interdictions et restrictions ci-dessus ne s'appliquent pas aux bateaux chargés d'assurer les secours, la police de la navigation, la police des eaux, la surveillance de la pêche.

#### Article 4.

##### *Signalisation du plan d'eau.*

La signalisation du plan d'eau comporte .....

La mise en place et l'entretien de la signalisation sont assurés par .....

#### Article 5.

##### *Limitation dans le temps.*

#### Article 6.

##### *Règles de route.*

1° Pour l'application de l'article 6.03 § 6 du R.G.P., le plan d'eau est (ou n'est pas) considéré comme un grand plan d'eau.

2° Les bâtiments motorisés tractant un skieur ont (ou n'ont pas) priorité sur les autres bâtiments motorisés.

3° Toutefois dans la zone ..... les voiliers ne doivent pas gêner le passage des .....

4° Aucun bâtiment ne doit gêner le passage des ..... sur la partie du plan d'eau ou dans les chenaux d'accès.

5° Autres règles.

#### Article 7.

##### *Règles particulières au ski nautique.*

La pratique du ski nautique n'est autorisée que par temps clair, entre le lever et le coucher du soleil.

A compléter éventuellement par les bateaux chargés d'assurer le contrôle des ouvrages (barrages), etc.

Prévoir autant de sous-alinéas qu'il y a à assurer de signalisations et en particulier de signalisations des limites visées à l'article 3.

Préciser les caractères des signaux et en ce qui concerne les bouées, leur espacement et leur diamètre. Se référer à la circulaire sur la signalisation (cette circulaire est en préparation à la date de la rédaction du présent arrêté type. Avant sa parution, il est nécessaire de s'adresser au directeur du service des phares et balises pour la rédaction de cet article). Dans le cas de voies navigables, ne pas imposer de mouiller des bouées susceptibles de gêner la navigation commerciale.

Préciser cas par cas la collectivité ou l'organisme chargé de telle ou telle partie de la signalisation.

Prescrire dans cet article les répartitions des activités dans le temps lorsqu'elles ne sont pas précisées à l'article 3.

Mettre mention adéquate en considérant la dimension du lac ou du plan d'eau (à préciser cas par cas).

Mettre mention adéquate — rayer la mention inutile.

Le règlement pour prévenir les abordages en mer donne en général priorité aux voiliers sur les bâtiments motorisés. L'alinéa ci-contre est à insérer lorsqu'il y a lieu exceptionnellement de déroger à cette règle en faveur de certaines catégories de bâtiments motorisés à définir.

Bateaux à passagers faisant route par exemple.

S'il y a lieu : par exemple institution d'un sens giratoire pour les évolutions.

Article sans objet s'il y a lieu.

Le conducteur du bâtiment remorqueur doit être accompagné d'une personne âgée de quinze ans au moins, chargée du service de la remorque et de la surveillance du skieur.

Les personnes titulaires du brevet d'Etat de moniteur de ski nautique ne sont pas soumises à cette disposition.

En dehors de la prise de remorque par le skieur, la remorque ne doit pas être traînée à vide.

En dehors des chenaux qui leur sont réservés, il est interdit à tout bâtiment remorquant des skieurs nautiques de passer à moins de ..... mètres des baigneurs et bâtiments et établissements flottants.

#### Article 8.

##### *Plongées subaquatiques.*

L'exercice de la plongée subaquatique ne peut être pratiqué qu'entre le lever et le coucher du soleil, sauf autorisation accordée par arrêté préfectoral.

Les exercices de plongée sont signalés par un bâtiment ou établissement flottant assurant la sécurité des plongeurs et portant la signalisation prescrite par l'article 3.48 du R.G.P.

Les bâtiments et engins flottants autres que ceux assurant la desserte et la sécurité de la plongée doivent s'écarter d'au moins 50 mètres du bâtiment ou de l'établissement flottant portant ce signal.

Les plongées subaquatiques sont interdites, sauf autorisations accordées par le préfet pour des motifs d'intérêt général, sur les trajets des services réguliers de bacs et de bateaux à passagers.

#### Article 9.

##### *Mesures particulières de sécurité.*

#### Article 10.

##### *Manifestations nautiques.*

Les manifestations nautiques font l'objet d'autorisations spéciales données par arrêté préfectoral.

#### Article 11.

##### *Mesures temporaires.*

Des restrictions temporaires à la navigation peuvent être décidées par la D.D.E. ou le chef de service de la navigation et portées à la connaissance des usagers.

En principe 50 mètres.

Compléter s'il y a lieu par des règles relatives à l'implantation et à l'utilisation des tremplins.

Si les plongées sont interdites, prévoir éventuellement des dérogations pour travaux ou réparations.

L'arrêté précise les conditions dans lesquelles est assurée la sécurité sur le plan d'eau en dehors des manifestations nautiques : par exemple obligation à une commune, un club, de disposer à certaines heures d'un bateau de surveillance prêt à intervenir.

L'arrêté précise en particulier les mesures de surveillance, les mesures spéciales de sécurité, les dérogations aux dispositions des articles 2 et 3 et aux règles de route, et le balisage temporaire.

Ces restrictions peuvent concerner notamment des travaux, des abaissements de plan d'eau, etc.

Elles peuvent en particulier être demandées par le service compétent pour l'utilisation prioritaire visée à l'article 1<sup>er</sup>.

## Article 12.

*Dispositions diverses.*

.....  
 .....  
 .....

## Article 13.

*Affichage.*

Le présent règlement et le schéma directeur joint sont affichés

.....  
 Les prescriptions temporaires font l'objet d'un affichage aux mêmes endroits.

## Article 14.

*Textes abrogés.*

Le présent arrêté abroge .....

## Article 15.

Le secrétaire général de la préfecture, le directeur départemental de l'équipement, les maires de ..... sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs.

Le directeur des ports maritimes et des voies navigables au ministère de l'équipement, les préfets de ..... les chefs des services de navigation ou les directeurs départementaux de l'équipement de ..... sont chargés de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.



Eventuellement et si c'est indispensable pour assurer la police, obligation pour les bâtiments fréquentant le plan d'eau de porter des marques distinctives spéciales. Préciser les conditions de numérotation et les caractéristiques des marques extérieures.

Eventuellement insérer une disposition pour limiter le nombre de bateaux fréquentant en même temps le plan d'eau ; si le plan d'eau est domanial prévoir que sur ce nombre un pourcentage (au moins 10 p. 100) est réservé aux bateaux de passage.

A compléter (mairie de ....., embarcadère, club, etc.).

Cas d'un arrêté préfectoral.

Cas d'un arrêté ministériel.

