

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par voie navigable

CEVNI

**Code européen
des voies de navigation intérieure**

Révision 2*

* Comprenant les amendements introduits par les résolutions Nos 26, 27, 37, 39 et 43 – 47 du Groupe de travail des transports par voie navigable



**NATIONS UNIES
New York et Genève, 2002**

CEVNI - Code européen des voies de navigation intérieure

RÉSOLUTION No 24

(Adoptée par le Groupe de travail des transports par voie navigable le 15 novembre 1985)

Le Groupe de travail des transports par voie navigable,

Considérant la résolution No 4 du Sous-Comité des transports par voie navigable (TRANS/270, annexe 1) concernant la mise en application du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) et le texte amendé du CEVNI reproduit dans le document W/TRANS/SC.3/37/Rev.2, qui tient compte des résolutions Nos 7 et 8 du Sous-Comité et de l'annexe 1 de son rapport (TRANS/333),

Notant que des amendements concernant la navigation sur les lacs et la navigation fluviale, en particulier des menues embarcations, ont été ajoutés au CEVNI par les résolutions Nos 19 et 20 respectivement (TRANS/SC.3/91, annexe 1, et TRANS/SC.3/95),

Notant que grâce à l'application de ces résolutions par les gouvernements et les commissions fluviales, les règlements correspondants en vigueur sur les voies de navigation intérieure de l'Europe ont été dans une large mesure harmonisés,

Notant l'accroissement du trafic sur les voies de navigation intérieure et, entre autres choses, le développement des transports fluvio-maritimes ainsi que l'évolution des techniques modernes de navigation,

Notant qu'il est souhaitable de tenir compte dans le CEVNI, dans l'intérêt de la sécurité de la navigation, de l'évolution intervenue dans la navigation intérieure et de ses conséquences pour les règlements en vigueur,

Notant en outre qu'il est souhaitable d'incorporer dans les parties pertinentes du CEVNI les dispositions spéciales concernant la navigation sur les lacs et les règles de route touchant les menues embarcations,

Ayant examiné la demande du Comité des transports intérieurs visant à ce que le CEVNI soit révisé (W/TRANS/SC.3/37/Rev.2) (ECE/TRANS/23, par. 115),

Décide de remplacer le texte du CEVNI tel qu'il est reproduit dans le document W/TRANS/SC.3/37/Rev.2 et les amendements y relatifs reproduits dans l'annexe 1 du document TRANS/SC.3/91 et dans le document TRANS/SC.3/95 par l'annexe à la présente résolution, intitulée "CEVNI - Code européen des voies de navigation intérieure", qui est reproduite dans le document TRANS/SC.3/115,

Décide d'élaborer les annexes 9, 10 et 11 après la révision des Prescriptions européennes relatives au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) (résolution No 223 du Comité des transports intérieurs),

Réitère sa recommandation adressée aux gouvernements et aux commissions fluviales et incluse dans la résolution No 4, d'entreprendre, sur la base des recommandations des paragraphes 1 et 2 ci-après, la révision des règlements en vigueur sur les voies navigables intérieures,

1. Les règlements nationaux se composeront de deux parties :
 - a) La première partie reprendra les dispositions figurant ci-joint en annexe sous le titre "CEVNI - Code européen des voies de navigation intérieure".

En reprenant ces dispositions, il est hautement désirable de respecter l'ordre et la numérotation des chapitres et, dans la mesure du possible, l'ordre, le titre et le texte même des articles, mais

 - i) dans le cas où le CEVNI prévoit diverses possibilités, les règlements nationaux pourront ne pas offrir toutes ces possibilités;
 - ii) les gouvernements pourront ne pas édicter certaines prescriptions du CEVNI, ou édicter des prescriptions supplémentaires ou différentes, lorsque la faculté leur en est laissée par des notes de bas de page ou lorsque l'évolution de la navigation l'exige; dans ce dernier cas, ils communiqueront au secrétariat les modifications ainsi apportées;
 - b) La dernière partie comportera les dispositions particulières que les gouvernements jugeront nécessaires en raison des particularités locales. Ces dispositions particulières ne devront pas être en contradiction avec les prescriptions du CEVNI, y compris celles des prescriptions qui n'auraient pas été reproduites dans la première partie. De plus, les gouvernements devront éviter, sauf conditions locales très particulières, d'imposer dans des domaines que réglemente le CEVNI, en particulier en ce qui concerne la signalisation des bateaux, des sujétions non prévues au CEVNI;
2. Dans chaque pays, la première partie des règlements sera, si possible, la même pour toutes les voies navigables intérieures du pays; toutefois, chaque gouvernement pourra déroger à cette prescription si les réseaux de voies navigables intérieures du pays ont des caractéristiques trop différentes pour qu'il soit possible de la respecter;

Prie les gouvernements et les commissions fluviales de faire savoir au Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe avant le 1er juillet 1987 s'ils peuvent appliquer la présente résolution;

Prie le Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe d'inscrire périodiquement la question de l'application de la présente résolution à l'ordre du jour du Groupe de travail des transports par voie navigable.

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Page</u>
CHAPITRE PREMIER - DISPOSITIONS GÉNÉRALES.....	9
Article 1.01 - Signification de quelques termes	9
Article 1.02 - Conducteur.....	12
Article 1.03 - Devoirs de l'équipage et des autres personnes se trouvant à bord.....	13
Article 1.04 - Devoir général de vigilance	13
Article 1.05 - Conduite en cas de circonstances particulières.....	14
Article 1.06 - Utilisation de la voie navigable.....	14
Article 1.07 - Chargement maximal; nombre maximal de passagers.....	14
Article 1.08 - Construction, gréement et équipage des bateaux	14
Article 1.09 - Tenue de la barre	15
Article 1.10 - Documents de bord.....	15
Article 1.11 - Règlement de navigation	16
Article 1.12 - Objets dangereux se trouvant à bord; perte d'objets; obstacles	16
Article 1.13 - Protection des signaux de la voie navigable	17
Article 1.14 - Dommages causés aux ouvrages d'art	17
Article 1.15 - Interdiction de déversement dans la voie navigable.....	17
Article 1.16 - Sauvetage et assistance.....	17
Article 1.17 - Bateaux échoués ou coulés	18
Article 1.18 - Obligation de dégager le chenal.....	18
Article 1.19 - Ordres particuliers	18
Article 1.20 - Contrôle	18
Article 1.21 - Transports spéciaux.....	18
Article 1.22 - Prescriptions de caractère temporaire.....	19
Article 1.23 - Autorisation de manifestations	19
CHAPITRE 2 - MARQUES ET ÉCHELLES DE TIRANT D'EAU DES BATEAUX; JAUGEAGE	20
Article 2.01 - Marques d'identification des bateaux, à l'exception des menues embarcations	20
Article 2.02 - Marques d'identification des menues embarcations.....	21
Article 2.03 - Jaugeage.....	21
Article 2.04 - Marques d'enfoncement et échelles de tirant d'eau	21
Article 2.05 - Marques d'identification des ancres	22
CHAPITRE 3 - SIGNALISATION VISUELLE DES BATEAUX.....	23
I. GÉNÉRALITÉS	23
Article 3.01 - Application et définitions	23
Article 3.02 - Feux	23
Article 3.03 - Panneaux, pavillons et flammes.....	24

TABLE DES MATIÈRES (*suite*)

	<u>Page</u>
Article 3.04 - Cylindres, ballons, cônes et bicônes.....	24
Article 3.05 - Feux et signaux interdits.....	24
Article 3.06 - Feux de secours.....	25
Article 3.07 - Usage interdit de lumières, projecteurs, panneaux, pavillons, etc.....	25
II. SIGNALISATION DE NUIT ET DE JOUR	25
II.A. SIGNALISATION EN COURS DE ROUTE	25
Article 3.08 - Signalisation des bateaux motorisés isolés faisant route.....	25
Article 3.09 - Signalisation des convois remorqués faisant route	26
Article 3.10 - Signalisation des convois poussés faisant route.....	28
Article 3.11 - Signalisation des formations à couple faisant route.....	29
Article 3.12 - Signalisation des bateaux à voile faisant route	30
Article 3.13 - Signalisation des menues embarcations faisant route	31
Article 3.14 - Signalisation supplémentaire des bateaux effectuant certains transports de matières dangereuses	32
Article 3.15 - Signalisation des bateaux autorisés au transport de plus de 12 passagers et dont la longueur maximale de la coque est inférieure à 20 m	34
Article 3.16 - Signalisation des bacs faisant route.....	34
Article 3.17 - Signalisation supplémentaire des bateaux jouissant d'une priorité de passage.....	35
Article 3.18 - Signalisation supplémentaire des bateaux incapables de manœuvrer.....	36
Article 3.19 - Signalisation des matériels flottants et des installations flottantes faisant route	36
II.B. SIGNALISATION EN STATIONNEMENT	36
Article 3.20 - Signalisation des bateaux en stationnement	36
Article 3.21 - Signalisation supplémentaire des bateaux effectuant certains transports de matières dangereuses	38
Article 3.22 - Signalisation des bacs en stationnement à leur débarcadère	38
Article 3.23 - Signalisation des matériels flottants et des installations flottantes en stationnement	38
Article 3.24 - Signalisation des filets ou perches des bateaux en stationnement.....	38
Article 3.25 - Signalisation des engins flottants au travail et des bateaux échoués ou coulés.....	39
Article 3.26 - Signalisation des ancres qui peuvent présenter un danger pour la navigation.....	40

TABLE DES MATIÈRES (*suite*)

	<u>Page</u>
III. SIGNALISATIONS PARTICULIÈRES	41
Article 3.27 - Signalisation supplémentaire des bateaux des autorités de contrôle et des bateaux des services d'incendie.....	41
Article 3.28 - Signalisation supplémentaire des bateaux faisant route effectuant des travaux dans la voie navigable	41
Article 3.29 - Signalisation supplémentaire en vue de la protection contre les remous.....	42
Article 3.30 - Signaux de détresse	42
Article 3.31 - Interdiction d'accès à bord	43
Article 3.32 - Interdiction de fumer	43
Article 3.33 - Interdiction du stationnement latéral.....	43
Article 3.34 - Signalisation supplémentaire des bateaux dont la capacité de manœuvre est restreinte	44
Article 3.35 - Signalisation supplémentaire des bateaux en train de pêcher.....	45
Article 3.36 - Signalisation supplémentaire des bateaux utilisés pour la pratique de la plongée subaquatique.....	46
Article 3.37 - Signalisation supplémentaire des bateaux en train de faire du dragage de mines	46
Article 3.38 - Signalisation supplémentaire des bateaux en service de pilotage.....	46
CHAPITRE 4 - SIGNALISATION SONORE DES BATEAUX - RADIOTÉLÉPHONIE ..	47
Article 4.01 - Généralités	47
Article 4.02 - Usage des signaux sonores	48
Article 4.03 - Signaux sonores interdits.....	48
Article 4.04 - Radiotéléphonie	48
CHAPITRE 5 - SIGNALISATION ET BALISAGE DE LA VOIE NAVIGABLE.....	50
Article 5.01 - Signalisation.....	50
Article 5.02 - Balisage	50
CHAPITRE 6 - RÈGLES DE ROUTE	51
A. GÉNÉRALITÉS	51
Article 6.01 - Définitions	51
Article 6.01 <i>bis</i> - Bateaux à grande vitesse.....	52
Article 6.02 - Menues embarcations : règles générales	52
B. RENCONTRES, ROUTES QUI SE CROISENT ET DÉPASSEMENT	52
Article 6.03 - Principes généraux	52
Article 6.03 <i>bis</i> - Routes qui se croisent.....	53

TABLE DES MATIÈRES (*suite*)

	<u>Page</u>
Article 6.04 - Rencontre : Règles normales	54
Article 6.05 - Rencontre : Dérogations aux règles normales	55
Article 6.06 - Rencontre en cas de bateaux halés	57
Article 6.07 - Rencontre dans les passages étroits	57
Article 6.08 - Rencontre interdite par les signaux de la voie navigable	58
Article 6.09 - Dépassement : Dispositions générales	59
Article 6.10 - Dépassement	59
Article 6.11 - Dépassement interdit par les signaux de la voie navigable	60
C. AUTRES RÉGLES DE ROUTE	60
Article 6.12 - Navigation sur les secteurs où la route à suivre est prescrite	60
Article 6.13 - Virage	61
Article 6.14 - Conduite au départ	61
Article 6.15 - Interdiction de s'engager dans les intervalles entre les éléments d'un convoi remorqué	61
Article 6.16 - Ports et voies affluentes : entrée et sortie, sortie suivie d'une traversée de la voie principale	62
Article 6.17 - Navigation à la même hauteur	63
Article 6.18 - Interdiction de laisser traîner les ancres, câbles ou chaînes	63
Article 6.19 - Navigation à la dérive	64
Article 6.20 - Remous	64
Article 6.21 - Convois	64
Article 6.21 <i>bis</i> - Déplacement de barges en dehors d'un convoi poussé	65
Article 6.22 - Interruption de la navigation	65
Article 6.22 <i>bis</i> - Navigation au droit des engins flottants au travail ou des bateaux échoués ou coulés, et des bateaux dont la capacité de manœuvre est restreinte	65
D. BACS	65
Article 6.23 - Règles applicables aux bacs	65
E. PASSAGE DES PONTS, BARRAGES ET ÉCLUSES	66
Article 6.24 - Passage des ponts et des barrages - Généralités	66
Article 6.25 - Passage des ponts fixes	66
Article 6.26 - Passage des ponts mobiles	67
Article 6.27 - Passage des barrages	68
Article 6.28 - Passage aux écluses	68
Article 6.28 <i>bis</i> - Entrée et sortie des écluses	69
Article 6.29 - Priorité de passage aux écluses	70

TABLE DES MATIÈRES (*suite*)

	<u>Page</u>
F. VISIBILITE RÉDUITE; NAVIGATION AU RADAR.....	71
Article 6.30 - Règles générales de navigation par visibilité réduite	71
Article 6.31 - Signaux sonores pendant le stationnement	72
Article 6.32 - Dispositions pour les bateaux naviguant au radar.....	73
Article 6.33 - Dispositions pour les bateaux ne naviguant pas au radar	75
G. RÈGLES SPÉCIALES	76
Article 6.34 - Priorités spéciales.....	76
Article 6.35 - Ski nautique et activités analogues	76
Article 6.36 - Conduite des bateaux de pêche et à leur égard	77
Article 6.37 - Conduite des plongeurs subaquatiques sportifs et à leur égard	77
CHAPITRE 7 - RÈGLES DE STATIONNEMENT	78
Article 7.01 - Principes généraux pour le stationnement	78
Article 7.02 - Stationnement	78
Article 7.03 - Ancrage.....	79
Article 7.04 - Amarrage	79
Article 7.05 - Aires de stationnement	79
Article 7.06 - Stationnement autorisé pour certaines catégories de bateaux.....	80
Article 7.07 - Stationnement au voisinage de bateaux, convois poussés et formations à couple effectuant certains transports de matières dangereuses	80
Article 7.08 - Garde et surveillance	81
CHAPITRE 8 - DISPOSITIONS COMPLÉMENTAIRES.....	82
Article 8.01 - Obligation de notification	82
CHAPITRE 9 - PRÉVENTION DE LA POLLUTION DES EAUX ET ÉLIMINATION DES DÉCHETS SURVENANT À BORD DES BATEAUX	83
Article 9.01 - Définitions	83
Article 9.02 - Devoir général de vigilance	85
Article 9.03 - Interdiction de déversement et de rejet.....	85
Article 9.04 - Collecte et traitement des déchets à bord	86
Article 9.05 - Registre de prévention de la pollution (carnet de contrôle des huiles usagées), prescriptions relatives au dépôt aux stations de réception.....	86
Article 9.06 - Peinture et nettoyage extérieur des bateaux.....	87

TABLE DES MATIÈRES (*suite*)

	<u>Page</u>
ANNEXES	
1. Lettre ou groupe de lettres distinctif du pays du port d'attache ou du lieu d'immatriculation des bateaux	89
2. Échelles de tirant d'eau des bateaux de navigation intérieure	91
3. Signalisation visuelle des bateaux	93
4. Les feux et la couleur des feux de signalisation sur les bateaux	117
5. Intensité et portée des feux de signalisation des bateaux	121
6. Signaux sonores	125
7. Signaux servant à régler la navigation sur la voie navigable	133
8. Balisage des voies navigables, des lacs et des voies navigables de grande largeur	153
9. Modèle de Carnet de contrôle des huiles usagées.....	173
COMPLÉMENT	
Prescriptions spécifiques des règlements nationaux du Bélarus, du Kazakhstan, de la République de Moldova, de la Fédération de Russie et de l'Ukraine, présentant pour le moment des différences avec les dispositions correspondantes du CEVNI.....	177

Chapitre premier

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1.01 - Signification de quelques termes

Dans le présent Règlement :

a) Le terme "bateau" désigne les bateaux de navigation intérieure, y compris les menues embarcations et les bacs, ainsi que les engins flottants et les navires de mer¹;

b) Le terme "bateau motorisé" désigne tout bateau utilisant ses propres moyens mécaniques de propulsion à l'exception des bateaux dont le moteur n'est employé que pour effectuer de petits déplacements (dans les ports ou aux lieux de chargement et de déchargement) ou pour augmenter leur manœuvrabilité lorsqu'ils sont remorqués ou poussés;

c) Le terme "bateau à voile" désigne tout bateau naviguant à la voile seulement; un bateau naviguant à la voile et utilisant en même temps ses propres moyens mécaniques de propulsion doit être considéré comme un bateau motorisé;

d) Le terme "menue embarcation" désigne tout bateau dont la longueur de la coque est inférieure à 20 m², 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 qui sont autorisés au transport de plus de 12 passagers;

e) Le terme "engin flottant" désigne des constructions flottantes portant des installations mécaniques et destinées à travailler sur les voies navigables ou dans les ports (dragues, élévateurs, bigues, grues, etc.);

f) Le terme "installation flottante" désigne toute installation flottante qui n'est pas normalement destinée à être déplacée, telle qu'établissement de bains, docks, embarcadère, hangar pour bateaux;

g) Le terme "matériel flottant" désigne les radeaux ainsi que toute construction, tout assemblage ou tout objet apte à naviguer, autre qu'un bateau ou une installation flottante;

h) Le terme "bac" désigne tous les bateaux qui assurent un service de traversée de la voie navigable et qui sont classés comme bacs par les autorités compétentes³;

¹ Les autorités compétentes peuvent, sur certaines voies très fréquentées par les navires de mer, dispenser ces bateaux de certaines prescriptions du présent Règlement.

² Les autorités compétentes peuvent, pour ce qui est de l'application des dispositions du CEVNI et pour certaines voies navigables, limiter la catégorie des menues embarcations aux bateaux de 15 m de long.

³ Les autorités compétentes classeront en tout cas comme bacs tous les bateaux assurant un tel service qui ne naviguent pas librement.

i) Le terme "barge de poussage" désigne tout bateau construit ou spécialement aménagé pour être poussé;

j) Le terme "barge de navire" désigne une barge de poussage construite pour être transportée à bord de bateaux de mer et pour naviguer sur les voies de navigation intérieure;

k) Le terme "convoi" désigne : un convoi remorqué, un convoi poussé ou une formation à couple;

l) Le terme "convoi remorqué" désigne tout groupement composé d'un ou plusieurs bateaux, installations flottantes ou matériels flottants et remorqué par un ou plusieurs bateaux motorisés; ces derniers font partie du convoi et sont appelés remorqueurs;

m) Le terme "convoi poussé" désigne un ensemble rigide¹ composé de bateaux dont un au moins est placé en avant du bateau motorisé qui assure la propulsion du convoi et qui est appelé pousseur;

n) Le terme "formation à couple" désigne un ensemble composé de bateaux accouplés bord à bord dont aucun n'est placé devant le bateau motorisé qui assure la propulsion de la formation;

o) Un bateau, un matériel flottant ou une installation flottante est en "stationnement" lorsqu'il est, directement ou indirectement, à l'ancre ou amarré à la rive;

p) Un bateau, un matériel flottant ou une installation flottante "fait route" ou est "en cours de route" lorsqu'il n'est directement ou indirectement ni à l'ancre ni amarré à la rive et qu'il n'est pas échoué. Pour de tels bateaux, matériels flottants ou installations flottantes faisant route, le terme "s'arrêter" s'entend par rapport à la terre;

q) Le terme "bateau en train de pêcher" désigne tout bateau qui pêche avec des filets, lignes, chaluts ou autres engins de pêche réduisant sa capacité de manœuvre, mais ne s'applique pas à un bateau qui pêche avec des lignes traînantes ou autres engins de pêche ne réduisant pas sa capacité de manœuvre;

r) Les termes : "feu blanc", "feu rouge", "feu vert", "feu jaune" et "feu bleu" désignent les feux dont les couleurs répondent aux prescriptions de l'annexe 4 du présent Règlement;

¹ Les autorités compétentes peuvent assimiler certains ensembles non rigides aux convois poussés.

- s) Les termes : "feu puissant", "feu clair" et "feu ordinaire" désignent les feux dont l'intensité répond aux prescriptions de l'annexe 5 du présent Règlement;
- t) Le terme "feu scintillant" désigne un feu rythmé de 50 à 60 périodes de lumière par minute;
- u) Le terme "son bref" désigne un son d'une durée d'environ 1 seconde, le terme "son prolongé" désigne un son d'une durée d'environ 4 secondes, l'intervalle entre deux sons consécutifs étant d'environ 1 seconde;
- v) Le terme "série de sons très brefs" désigne 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;
- w) Le terme "signal tritonal" désigne un signal répété trois fois, constitué de trois sons de hauteur différente, sans intervalle entre eux, durant au total environ 2 secondes. La fréquence des sons émis doit être comprise entre 165 et 297 hertz et il doit y avoir un écart d'au moins deux tons entiers entre le son le plus élevé et le son le plus bas. Chaque série de trois sons doit commencer par la note la plus basse et se terminer par la note la plus haute;
- x) Le terme "nuit" désigne la période comprise entre le coucher et le lever du soleil;
- y) Le terme "jour" désigne la période comprise entre le lever et le coucher du soleil;
- z) "État de fatigue" - état consécutif à un repos insuffisant ou à une maladie et se manifestant par des écarts par rapport à la norme dans le comportement ou la vitesse de réaction;
- aa) "État d'ivresse" - état résultant de la consommation d'alcool, de narcotiques, de médicaments ou d'autres produits semblables et déterminé par les résultats d'analyses en laboratoire ou par des indices cliniques conformément à la pratique et à la législation nationales;
- bb) Le terme "moto nautique" désigne toute menue embarcation utilisant ses propres moyens mécaniques de propulsion, à même de transporter une ou plusieurs personnes, construite ou conçue pour skier sur l'eau ou exécuter des figures, par exemple "waterbobs", "waterscooters", "jetbikes", "jetski" et autres embarcations analogues¹.

¹ L'autorité compétente peut définir une moto nautique comme étant un matériel flottant et non pas une menue embarcation.

Article 1.02 - Conducteur¹

1. Tout bateau ou matériel flottant, à l'exception des bateaux d'un convoi poussé autres que le pousseur, doit être placé sous l'autorité d'une personne ayant l'aptitude nécessaire à cet effet^{2 3}. Cette personne est appelée ci-après conducteur.
2. Tout convoi doit être également placé sous l'autorité d'un conducteur ayant l'aptitude nécessaire à cet effet³. Ce conducteur 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 convoi est le conducteur du premier bateau; 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 qui assure la traction principale;
 - d) Dans un convoi poussé propulsé par deux pousseurs côte à côte, le conducteur du pousseur tribord est le conducteur du convoi⁴;
 - e) Dans les autres cas le conducteur du convoi doit être désigné en temps utile.
3. En cours de route le conducteur doit être à bord; en outre le conducteur d'un engin flottant doit toujours être à bord pendant que l'engin est au travail.

¹ Les autorités compétentes peuvent utiliser le terme "chef de bord" à la place du terme "conducteur" employé actuellement dans le texte français du CEVNI s'il s'agit de désigner le responsable nautique à bord du bateau. Le Groupe de travail étudie la question de l'emploi de l'un ou de l'autre de ces termes dans le texte français du CEVNI.

² Les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire cette disposition pour certains matériels flottants et pour les bateaux non motorisés de certaines formations à couple.

³ Les autorités compétentes peuvent fixer des exigences en ce qui concerne cette aptitude.

⁴ Les autorités compétentes peuvent prescrire que le conducteur du pousseur ayant la plus grande puissance propulsive doit être le conducteur du convoi.

4. Le conducteur est responsable de l'observation des dispositions du présent Règlement sur son bateau, son convoi ou son matériel flottant. Dans un convoi remorqué les conducteurs des bateaux remorqués doivent se conformer aux ordres du conducteur du convoi; toutefois, même sans de tels ordres, ils doivent prendre toutes les mesures nécessitées par les circonstances pour la bonne conduite de leurs bateaux; les mêmes prescriptions s'appliquent aux conducteurs de bateaux d'une formation à couple qui ne sont pas conducteurs de la formation¹.
5. Toute installation flottante doit être placée sous l'autorité d'une personne. Cette personne est responsable de l'observation des dispositions du présent Règlement sur l'installation flottante.
6. Les facultés du conducteur ne doivent pas être amoindries du fait d'un état de fatigue ou d'ivresse.

*Article 1.03 - Devoirs de l'équipage et des autres personnes
se trouvant à bord*

1. Les membres de l'équipage doivent exécuter les ordres qui leur sont donnés par le conducteur du bateau dans le cadre de sa responsabilité. Ils doivent contribuer à l'observation des prescriptions du présent Règlement et des autres dispositions applicables.
2. Toute autre personne se trouvant à bord est tenue de se conformer aux ordres qui lui sont donnés par le conducteur dans l'intérêt de la sécurité de la navigation ou de l'ordre à bord.
3. Les membres de l'équipage et les autres personnes se trouvant à bord qui déterminent temporairement eux-mêmes la route et la vitesse du bateau sont également responsables dans cette mesure de l'observation des prescriptions du présent Règlement.
4. Les facultés des membres de l'équipage en service et des autres personnes se trouvant à bord qui participent temporairement à la navigation du bateau ne doivent pas être amoindries du fait d'un état de fatigue ou d'ivresse.

Article 1.04 - Devoir général de vigilance

1. Même en l'absence de prescriptions spéciales du présent Règlement, les conducteurs doivent prendre toutes les mesures de précaution que commandent le devoir général de vigilance et la bonne pratique de la navigation en vue d'éviter notamment :
 - a) de mettre en danger la vie des personnes;
 - b) de causer des dommages aux bateaux ou matériels flottants, aux rives ou aux ouvrages et installations de toute nature se trouvant dans la voie navigable ou à ses abords;
 - c) de créer des entraves à la navigation; et
 - d) de porter atteinte, dans la mesure du possible, à l'environnement.

¹ Quand, du fait des circonstances, deux bateaux ou plus et/ou des convois sont amenés à naviguer de conserve (par exemple avec l'aide d'un brise-glace), les rapports entre les conducteurs sont déterminés par l'autorité compétente.

2. Les dispositions ci-dessus s'appliquent également aux personnes sous la garde desquelles sont placées des installations flottantes.

Article 1.05 - Conduite en cas de circonstances particulières

Pour éviter un danger imminent, les conducteurs doivent prendre toutes les dispositions que commandent les circonstances, même s'ils sont amenés de ce fait à s'écarter des prescriptions du présent Règlement.

Article 1.06 - Utilisation de la voie navigable

La longueur, la largeur, le tirant d'air, le tirant d'eau et la vitesse des bateaux, convois ou des matériels flottants doivent être compatibles avec les caractéristiques de la voie navigable et des ouvrages d'art¹.

Article 1.07 - Chargement maximal; nombre maximal de passagers

1. Les bateaux ne doivent pas être chargés au-delà de l'enfoncement qui correspond à la limite inférieure des marques d'enfoncement.
2. Le chargement ne doit pas compromettre la stabilité du bateau ni la résistance de la coque. Le chargement ne doit pas restreindre la vue directe ou indirecte à plus de 350 m devant le bateau ou le convoi faisant route.
3. Les bateaux destinés au transport de passagers ne doivent pas avoir à bord un nombre de passagers supérieur à celui autorisé par les autorités compétentes.

Article 1.08 - Construction, gréement et équipage des bateaux

1. Les bateaux et matériels flottants doivent être construits et grés de manière à assurer la sécurité des personnes se trouvant à bord et celle de la navigation et de manière à pouvoir satisfaire aux obligations du présent Règlement.
2. Tous les bateaux, à l'exception des bateaux d'un convoi poussé autres que le pousseur, doivent avoir un équipage suffisamment nombreux et qualifié pour assurer la sécurité des personnes se trouvant à bord et celle de la navigation. Toutefois, les bateaux non motorisés d'une formation à couple et certains bateaux remorqués dans un ensemble rigide ne sont pas tenus d'avoir un équipage quand celui de la formation à couple ou de l'ensemble rigide est suffisamment nombreux et qualifié pour assurer la sécurité des personnes se trouvant à bord et celle de la navigation.

¹ Les autorités compétentes peuvent prescrire des règles à cet effet, en tenant compte, le cas échéant, de l'intensité du trafic.

Article 1.09 - Tenue de la barre

1. En cours de route, la barre doit être tenue par au moins une personne qualifiée ayant atteint 16 ans¹.
2. Afin d'assurer la bonne conduite du bateau, l'homme de barre doit être en mesure de recevoir et de donner toutes les informations et tous les ordres qui arrivent à la timonerie ou partent de celle-ci. En particulier, il doit être en mesure d'entendre les signaux sonores et avoir une vue suffisamment libre dans toutes les directions. Si une vue suffisamment libre n'est pas possible, il doit avoir la possibilité d'utiliser un moyen optique donnant sur un champ suffisant une image claire et sans déformation.
3. Lorsque des circonstances particulières l'exigent, une vigie ou un poste d'écoute doit être placé pour renseigner l'homme de barre.

Article 1.10 - Documents de bord

1. À bord des bateaux doivent se trouver :
 - a) L'attestation de bord;
 - b) Le certificat de jaugeage (seulement pour les bateaux destinés au transport de marchandises);
 - c) Le rôle d'équipage;
 - d) Le journal de bord²;

ainsi que les autres documents relatifs à la navigation exigés en vertu de conventions ou accords internationaux.

2. Par dérogation au paragraphe 1 ci-dessus, les menues embarcations n'ont pas à être munies des documents visés en b) et d); de plus, pour les menues embarcations de plaisance, le document visé en c) n'est pas exigé et celui visé en a) peut être remplacé par un permis national de navigation.
3. À bord des matériels flottants doit se trouver un permis national de navigation³.
4. Les documents dont la présence à bord est exigée par les prescriptions du présent Règlement ou d'autres dispositions applicables doivent être présentés à toute réquisition des agents des autorités compétentes.

¹ Les autorités compétentes peuvent prévoir d'autres dispositions en ce qui concerne l'âge.

² Les autorités compétentes peuvent ne pas exiger ce document. Si elles l'exigent, elles dispenseront de l'obligation de le présenter les bateaux ressortissant d'États où cette même obligation n'existe pas.

³ Les autorités compétentes peuvent dispenser de cette disposition.

5. Toutefois, l'attestation de bord et le certificat de jaugeage ne sont pas exigés à bord des barges de poussage sur lesquelles est apposée une plaque métallique du modèle suivant :

Numéro officiel :
Numéro de l'attestation de bord :
Autorité compétente :
Valable jusqu'au :

Ces indications doivent être gravées ou poinçonnées en caractères bien lisibles d'au moins 6 mm de hauteur. La plaque métallique doit avoir au moins 60 mm de hauteur et 120 mm de longueur; elle doit être fixée à demeure en un endroit bien visible, vers l'arrière de la barge, côté tribord.

La concordance entre les indications portées sur la plaque et celles de l'attestation de bord de la barge doit être confirmée par l'autorité compétente dont le poinçon sera appliqué sur la plaque. L'attestation de bord et le certificat de jaugeage doivent être conservés par le propriétaire de la barge¹.

Article 1.11 - Règlement de navigation

Un exemplaire mis à jour du règlement de navigation applicable sur la voie navigable empruntée doit se trouver à bord de tout bateau, exception faite des bateaux d'un convoi poussé autres que le pousseur, et sur tout matériel flottant².

Article 1.12 - Objets dangereux se trouvant à bord; perte d'objets; obstacles

1. Il est interdit de laisser déborder sur les côtés des bateaux et des matériels flottants des objets qui compromettraient la sécurité des bateaux, des matériels flottants, installations flottantes ou installations dans la voie navigable ou à ses abords.
2. Lorsque les ancres sont relevées, elles ne doivent pas dépasser le fond ou la quille du bateau ou le plan inférieur du matériel flottant.
3. Lorsqu'un bateau, un matériel flottant ou une installation flottante perd un objet et qu'il peut en résulter une entrave ou un danger pour la navigation, le conducteur ou la personne responsable de l'installation flottante doit aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches en indiquant, aussi exactement que possible, l'endroit où l'objet a été perdu. Il doit en outre, dans la mesure du possible, marquer cet endroit d'un repère.

¹ Les autorités compétentes peuvent autoriser la présence à bord du pousseur des photocopies de l'attestation de bord et du certificat de jaugeage, certifiées conformes par une autorité compétente.

² Les autorités compétentes peuvent dispenser de cette prescription certaines catégories de menues embarcations et de matériels flottants.

4. Lorsqu'un bateau rencontre un obstacle inconnu encombrant la voie navigable, le conducteur doit en aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches en indiquant, aussi exactement que possible, l'endroit où l'obstacle a été rencontré.

Article 1.13 - Protection des signaux de la voie navigable

1. Il est interdit de se servir des signaux de la voie navigable (panneaux, bouées, flotteurs, balises, etc.) pour amarrer ou déhaler des bateaux ou des matériels flottants, d'endommager ces signaux ou de les rendre impropres à leur destination.

2. Lorsqu'un bateau ou matériel flottant a déplacé un matériel ou endommagé une installation faisant partie de la signalisation de la voie navigable, le conducteur doit aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches.

3. D'une manière générale, tout conducteur a le devoir d'aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches des incidents ou accidents constatés aux installations de signalisation (extinction d'un feu, déplacement d'une bouée, destruction d'un signal, etc.).

Article 1.14 - Dommages causés aux ouvrages d'art

Lorsqu'un bateau ou matériel flottant a endommagé un ouvrage d'art (écluse, pont, etc.), le conducteur doit en aviser, sans délai, les autorités compétentes les plus proches.

Article 1.15 - Interdiction de déversement dans la voie navigable

1. Il est interdit de jeter, de verser ou de laisser tomber ou s'écouler dans la voie navigable des objets ou substances de nature à faire naître une entrave ou un danger pour la navigation ou pour les autres usagers de la voie d'eau.

2. Il est en particulier interdit de jeter, de verser ou de faire écouler dans la voie navigable des déchets pétroliers sous une forme quelconque ou des mélanges de ces déchets avec de l'eau.

3. En cas de déversement accidentel d'une substance visée au paragraphe 1 ou au paragraphe 2, ou de menace d'un tel déversement, le conducteur doit aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches, en indiquant, aussi exactement que possible, la nature et l'endroit du déversement.

Article 1.16 - Sauvetage et assistance

1. En cas d'accident mettant en péril des personnes se trouvant à bord, le conducteur doit user de tous les moyens à sa disposition pour sauver ces personnes.

2. Tout conducteur se trouvant à proximité d'un bateau ou matériel flottant victime d'un accident mettant en péril des personnes ou menaçant de créer une obstruction du chenal est tenu, dans la mesure compatible avec la sécurité de son propre bateau, de prêter une assistance immédiate.

Article 1.17 - Bateaux échoués ou coulés

1. Le conducteur d'un bateau échoué ou coulé ou d'un matériel flottant échoué ou disloqué doit faire aviser, dans le plus bref délai possible, les autorités compétentes les plus proches. Dans le cas d'un bateau échoué ou coulé, le conducteur ou un membre de l'équipage doit rester à bord ou à proximité du lieu de l'accident tant que l'autorité compétente n'a pas autorisé son départ.
2. Lorsque, dans le chenal ou près de celui-ci, un bateau est échoué ou coulé, ou un matériel flottant échoué, son conducteur, sauf si cela n'est manifestement pas nécessaire, doit, dans le plus bref délai et sans préjudice de l'obligation de montrer les signaux visés à l'article 3.25, faire avertir les bateaux et les matériels flottants approchants et ce, en des points appropriés et à une distance suffisante du lieu de l'accident pour que ces bateaux et ces matériels flottants puissent prendre, en temps utile, les dispositions nécessaires.
3. En cas d'accident survenu au passage d'une écluse, le conducteur doit faire aviser immédiatement le service de l'écluse en cause.

Article 1.18 - Obligation de dégager le chenal

1. Lorsqu'un bateau échoué ou coulé, un matériel flottant échoué ou un objet perdu par un bateau ou un matériel flottant crée ou menace de créer une obstruction totale ou partielle du chenal, le conducteur du bateau ou du matériel flottant doit s'employer à ce que le chenal soit dégagé dans le plus court délai.
2. La même obligation incombe au conducteur dont le bateau menace de couler ou devient incapable de manœuvrer.

Article 1.19 - Ordres particuliers

Les conducteurs, ainsi que les personnes sous la garde desquelles sont placées des installations flottantes, doivent se conformer aux ordres particuliers qui leur sont donnés par les agents des autorités compétentes en vue de la sécurité ou du bon ordre de la navigation.

Article 1.20 - Contrôle

Les conducteurs, ainsi que les personnes sous la garde desquelles sont placées des installations flottantes, doivent donner aux agents des autorités compétentes les facilités nécessaires pour leur permettre de s'assurer de l'observation des prescriptions du présent Règlement et des autres dispositions applicables et notamment leur faciliter l'embarquement immédiat à leur bord.

Article 1.21 - Transports spéciaux

1. Sont considérés comme transports spéciaux tous les déplacements sur la voie navigable :
 - a) De bateaux ou convois qui ne répondent pas aux prescriptions des articles 1.06 et 1.08;

b) D'installations flottantes ou de matériels flottants sauf si de leur déplacement il ne peut manifestement résulter aucune entrave ou aucun danger pour la navigation ni aucun dommage pour les ouvrages d'art.

2. Ces transports ne sont admis que moyennant une autorisation spéciale délivrée par les autorités compétentes des secteurs à parcourir.

3. Ils sont soumis aux conditions que ces autorités détermineront dans chaque cas.

4. Un conducteur doit être désigné pour chaque transport en tenant compte des dispositions de l'article 1.02.

Article 1.22 - Prescriptions de caractère temporaire

Les conducteurs doivent se conformer aux prescriptions de caractère temporaire édictées par l'autorité compétente dans des cas spéciaux en vue de la sécurité ou du bon ordre de la navigation et publiées par voie d'avis.

Article 1.23 - Autorisation de manifestations

Les manifestations sportives, fêtes nautiques ou autres manifestations qui peuvent porter atteinte à la sécurité ou au bon ordre de la navigation sont subordonnées à la permission des autorités compétentes.

Chapitre 2

MARQUES ET ÉCHELLES DE TIRANT D'EAU DES BATEAUX; JAUGEAGE

Article 2.01 - Marques d'identification des bateaux, à l'exception des menues embarcations

1. Tout bateau, à l'exception des menues embarcations, doit porter sur sa coque ou sur des planches ou des plaques fixées à demeure les marques d'identification suivantes :

a) Son nom ou sa devise

Le nom est porté des deux côtés du bateau; sur les bateaux motorisés, il doit, en outre, être apposé de façon à être visible de l'arrière. Si, dans une formation à couple ou un convoi poussé, une ou plusieurs inscriptions du nom du bateau propulseur sont masquées, le nom doit être répété sur des panneaux placés de façon à être bien visibles dans les directions où les inscriptions sont masquées. À défaut de nom ou de devise pour le bateau, on indique soit le nom (ou son abréviation habituelle) de l'organisation à laquelle le bateau appartient, suivi, le cas échéant, d'un numéro, soit le numéro d'immatriculation suivi, pour indiquer le pays où se trouve le port d'attache ou le lieu d'immatriculation, de la lettre ou des lettres prévues pour ce pays à l'annexe 1 du présent Règlement.

b) Son port d'attache ou son lieu d'immatriculation

Le nom du port d'attache ou du lieu d'immatriculation est porté soit sur les deux côtés du bateau, soit sur son arrière, et doit être suivi de la lettre ou des lettres indiquant le pays où se trouve ce port d'attache ou ce lieu d'immatriculation.

2. En outre, à l'exception des menues embarcations,

a) Tout bateau destiné au transport des marchandises doit porter l'indication, en tonnes, de son port en lourd. Cette indication doit être apposée des deux côtés du bateau, sur la coque ou sur des panneaux fixés à demeure;

b) Tout bateau destiné au transport de passagers doit porter l'indication du nombre maximal de passagers autorisé. Cette indication doit être affichée à bord en un endroit bien apparent.

3. Les marques d'identification mentionnées ci-dessus sont apposées en caractères latins, bien lisibles et indélébiles, leur inscription à la peinture à l'huile étant considérée comme indélébile. La hauteur des caractères doit être d'au moins 20 cm pour le nom et d'au moins 15 cm pour les autres marques. La largeur des caractères et l'épaisseur des traits doivent être proportionnées à la hauteur. Les caractères doivent être de couleur claire sur fond sombre ou de couleur sombre sur fond clair.

4. À titre d'exception aux dispositions des paragraphes précédents, les navires de mer peuvent conserver leurs marques d'identification.

Article 2.02 - Marques d'identification des menues embarcations¹

1. Les menues embarcations doivent porter les marques officielles d'immatriculation; lorsque de telles marques ne sont pas prescrites, elles doivent porter :
 - a) Leur nom ou leur devise;
 - b) Le nom et le domicile de leur propriétaire.
2. Les marques d'immatriculation ou d'identification mentionnées au paragraphe 1 a) sont portées sur l'extérieur de l'embarcation, en caractères latins d'une hauteur d'au moins 10 cm, bien lisibles et indélébiles, leur inscription à la peinture à l'huile étant considérée comme indélébile. À défaut de nom ou de devise pour l'embarcation, on indique le nom (ou son abréviation habituelle) de l'organisation à laquelle l'embarcation appartient, suivi, le cas échéant, d'un numéro.
3. Le nom et le domicile du propriétaire sont portés en un endroit apparent à l'intérieur ou à l'extérieur de l'embarcation.
4. Toutefois, les canots de service d'un bateau doivent porter seulement, à l'intérieur ou à l'extérieur, le nom de ce bateau, complété au besoin par d'autres indications pour permettre d'identifier le propriétaire.

Article 2.03 - Jaugeage

Tout bateau de navigation intérieure, à l'exception des menues embarcations, destiné au transport de marchandises doit être jaugé.

Article 2.04 - Marques d'enfoncement et échelles de tirant d'eau²

1. Tout bateau, à l'exception des menues embarcations, doit porter des marques indiquant le plan du plus grand enfoncement. Pour les bateaux de navigation intérieure, les modalités de détermination du plus grand enfoncement et les conditions d'apposition des marques d'enfoncement sont définies par les règlements relatifs aux prescriptions techniques correspondant aux Recommandations de prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure (annexe à la résolution No 17 révisée) (TRANS/SC.3/104). Pour les navires de mer, la ligne d'eau douce d'été tient lieu de marques d'enfoncement.
2. Tout bateau dont le tirant d'eau peut atteindre 1 m doit porter des échelles de tirant d'eau. Pour les bateaux de navigation intérieure, l'annexe 2 du présent Règlement définit les conditions d'apposition des échelles de tirant d'eau.

¹ Les autorités compétentes peuvent prescrire d'autres dispositions pour les menues embarcations qui ne sont ni motorisées ni à voile et pour les planches à voile et les menues embarcations à voile d'une longueur de moins de 7 m.

² Les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire de telles marques et échelles.

Article 2.05 - Marques d'identification des ancres

1. Les ancres des bateaux doivent porter, en caractères indélébiles, des marques d'identification.

Lorsqu'une ancre est utilisée sur un autre bateau du même propriétaire, ces marques primitives peuvent être conservées.

2. L'obligation visée au paragraphe 1 ne s'applique pas aux ancres des navires de mer et des menues embarcations.

Chapitre 3

SIGNALISATION VISUELLE DES BATEAUX

I. GÉNÉRALITÉS

Article 3.01 - Application et définitions

1. Les articles 3.08 à 3.19, 3.28, 3.34, 3.35, 3.37 et 3.38 s'appliquent en cours de route et les articles 3.20 à 3.26 pendant le stationnement. Les articles 3.21, 3.23 et 3.26 s'appliquent également aux bateaux, matériels flottants ou installations flottantes, lorsqu'ils sont échoués.
2. Lorsque les conditions de visibilité l'exigent, la signalisation prescrite pour la nuit doit, en outre, être portée de jour.
3. Pour l'application du présent chapitre les convois poussés dont les dimensions maximales ne dépassent pas 110 m sur 12 m sont considérés comme des bateaux motorisés isolés.
4. Les croquis de la signalisation prescrite au présent chapitre figurent à l'annexe 3 du présent Règlement.
5. Dans le présent chapitre :
 - a) Le terme "feu de mât" désigne un feu blanc puissant, projetant une lumière ininterrompue sur toute l'étendue d'un arc d'horizon de 225° et disposé de manière à projeter cette lumière depuis l'avant jusqu'à 22° 30' sur l'arrière du travers de chaque bord;
 - b) Le terme "feux de côté" désigne 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° 30' et étant disposé de manière à projeter cette lumière depuis l'avant jusqu'à 22° 30' sur l'arrière du travers de son côté;
 - c) Le terme "feu de poupe" désigne un feu clair ou ordinaire blanc, projetant une lumière ininterrompue sur toute l'étendue d'un arc d'horizon de 135° et disposé de manière à projeter cette lumière sur un secteur de 67° 30' de chaque bord à partir de l'arrière;
 - d) Le terme "feu visible de tous les côtés" désigne un feu projetant une lumière ininterrompue sur toute l'étendue d'un arc d'horizon de 360°;
 - e) Le terme "hauteur" désigne la hauteur au-dessus du plan des marques d'enfoncement ou, pour les bateaux sans marques d'enfoncement, au-dessus de la coque.

Article 3.02 - Feux

Sauf prescriptions contraires, les feux prescrits au présent Règlement doivent montrer une lumière continue et uniforme.

Article 3.03 - Panneaux, pavillons et flammes

1. Sauf prescriptions contraires, les panneaux et pavillons prescrits au présent Règlement 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 en tout cas :
 - a) Pour les panneaux et pavillons, si la longueur et la largeur sont chacune d'au moins 1 m, ou d'au moins 0,60 m dans le cas des menues embarcations;
 - b) Pour les flammes, si la longueur est de 1 m au moins et la largeur à la hampe de 0,50 m au moins.

Article 3.04 - Cylindres, ballons, cônes et bicônes

1. Les cylindres, ballons, cônes et bicônes prescrits au présent Règlement peuvent être remplacés par des dispositifs présentant, à distance, la même apparence.
2. Leurs couleurs ne doivent être ni passées ni salies.
3. Leurs dimensions doivent être suffisantes pour en assurer la bonne visibilité; cette condition est considérée comme remplie en tout cas :
 - a) Pour les cylindres, si la hauteur est d'au moins 0,80 m et le diamètre d'au moins 0,50 m;
 - b) Pour les ballons, si le diamètre est d'au moins 0,60 m;
 - c) Pour les cônes, si la hauteur est d'au moins 0,60 m et le diamètre de base d'au moins 0,60 m;
 - d) Pour les bicônes, si la hauteur est d'au moins 0,80 m et le diamètre de base d'au moins 0,50 m.

Article 3.05 - Feux et signaux interdits

1. Il est interdit de faire usage de feux ou signaux autres que ceux mentionnés au présent Règlement ou de faire usage des feux ou signaux mentionnés dans des conditions autres que celles prescrites ou admises par le présent Règlement.
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 au présent Règlement.

Article 3.06 - Feux de secours

Lorsque des feux de signalisation prescrits au présent Règlement ne fonctionnent pas, ils doivent être 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 doit avoir lieu dans le plus bref délai possible.

Article 3.07 - Usage interdit de lumières, projecteurs, panneaux, pavillons, etc.

1. Il est interdit de faire usage de lumières ou projecteurs, ainsi que de panneaux, pavillons ou autres objets, de telle façon qu'ils puissent être confondus avec les feux ou signaux mentionnés dans le présent Règlement ou puissent nuire à la visibilité ou compliquer l'identification de ces feux ou signaux.
2. Il est interdit de faire usage de lumières ou de projecteurs de façon qu'ils produisent un éblouissement constituant un danger ou une gêne pour la navigation ou pour la circulation à terre.

II. SIGNALISATION DE NUIT ET DE JOUR¹

II.A. SIGNALISATION EN COURS DE ROUTE

Article 3.08 - Signalisation des bateaux motorisés isolés faisant route

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 moins²;
- 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 pas en avant de celui-ci; 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, à une hauteur suffisante pour qu'il soit bien visible des bateaux rattrapants³.

¹ Les règlements nationaux biélorusses, kazakhs, lituaniens, moldaves, russes et ukrainiens en matière de navigation ne prévoient pas de signalisation de jour en cours de route.

² Les autorités compétentes peuvent prescrire une hauteur de moins de 5 m.

³ Les autorités compétentes du Bélarus, de la Fédération de Russie, du Kazakhstan, de la République de Moldova et de l'Ukraine peuvent prescrire d'autres feux de poupe.

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 paragraphes 1 et 2 ci-dessus.

Lorsqu'un bateau motorisé est précédé de jour par un ou plusieurs bateaux motorisés placés en renfort, ce bateau doit porter le ballon jaune visé au paragraphe 3 de l'article 3.09.

4. 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 paragraphes 1 et 2 ci-dessus à une hauteur réduite, de sorte que ce passage puisse s'effectuer sans difficulté.

5. Les dispositions du présent article ne sont applicables ni aux menues embarcations ni aux bacs.

Article 3.09 - Signalisation des convois remorqués faisant route

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 m¹ 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 paragraphe 1 b) de l'article 3.08;
- 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.

¹ Les autorités compétentes peuvent prescrire une hauteur de moins de 5 m.

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 paragraphe 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 paragraphe 1 a);

De jour :

Le cylindre prescrit au paragraphe 1 ci-dessus.

Dans le cas où un bateau, un matériel flottant ou une installation flottante est manœuvré 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 paragraphes 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 m¹;

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 paragraphe 3 ci-dessus :

¹ Les autorités compétentes peuvent prescrire une hauteur de moins de 5 m.

De nuit :

Un feu de poupe répondant aux spécifications du paragraphe 1 c) de l'article 3.08.

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 paragraphe.

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 paragraphes 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 paragraphe 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 paragraphe 1 b) de l'article 3.08;

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 3.10 - Signalisation des convois poussés faisant route

1. Les convois poussés doivent porter¹ :

De nuit :

a) i) Trois feux de mâât 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 m². 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 mâât 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).

¹ Les autorités compétentes peuvent prescrire l'utilisation de feux clairs sur les cours d'eau de faible largeur.

² Les autorités compétentes peuvent prescrire une hauteur de moins de 5 m.

Les mâts portant ces feux doivent être placés dans l'axe longitudinal du bateau sur lequel ils se trouvent¹;

b) Des feux de côté répondant aux spécifications du paragraphe 1 b) de l'article 3.08; 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) i) Trois feux de poupe sur le pousseur, répondant aux spécifications du paragraphe 1 c) de l'article 3.08, 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 paragraphe 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 paragraphe 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 doit porter le ballon jaune visé au paragraphe 3 de l'article 3.09.

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 paragraphe 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 paragraphe 1 c) i) ci-dessus sur le pousseur placé à tribord; l'autre pousseur doit porter le feu de poupe visé au paragraphe 1 c) ii) ci-dessus.

Article 3.11 - Signalisation des formations à couple faisant route

1. Les formations à couple doivent porter :

De nuit :

a) Sur chaque bateau un feu de mât, répondant aux spécifications du paragraphe 1 a) de l'article 3.08; toutefois, sur les bateaux non motorisés, ce feu peut être remplacé par un feu blanc, visible de tous les côtés, répondant aux spécifications du paragraphe 3 de l'article 3.09, placé à un endroit approprié, mais pas plus haut que le feu de mât du bateau ou des bateaux motorisés;

¹ Les autorités compétentes du Bélarus, de la Fédération de Russie, du Kazakhstan, de la République de Moldova et de l'Ukraine peuvent autoriser de porter les feux de mât et les feux de côté sur le pousseur.

b) Des feux de côté, répondant aux spécifications du paragraphe 1 b) de l'article 3.08; ces feux doivent être 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 paragraphe 1 c) de l'article 3.08.

2. Les dispositions du paragraphe 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 paragraphe 3 de l'article 3.09.

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 paragraphe 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 3.12 - Signalisation des bateaux à voile faisant route

1. Les bateaux à voile doivent porter :

De nuit :

a) Les feux de côté prescrits au paragraphe 1 b) de l'article 3.08; toutefois, ces feux peuvent être des feux ordinaires au lieu de clairs;

b) Le feu de poupe prescrit au paragraphe 1 c) de l'article 3.08.

2. Outre les feux prescrits au paragraphe 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 sera le plus apparent¹.

¹ Les autorités compétentes peuvent omettre cette disposition pour les voies navigables isolées.

4. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article ne sont pas applicables aux menues embarcations. Les dispositions du paragraphe 2 ne sont pas applicables aux bateaux visés à l'article 3.35.

Article 3.13 - Signalisation des menues embarcations faisant route

1. Les menues embarcations motorisées isolées 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 puissant¹;

b) Des feux de côté; ces feux peuvent être des feux ordinaires au lieu de clairs, et doivent être placés soit :

i) Comme prescrit au paragraphe 1 b) de l'article 3.08;

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 paragraphe 1 c) de l'article 3.08. Toutefois, ce feu peut être supprimé mais, dans ce cas, le feu de mât visé sous a) ci-dessus doit être 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 paragraphe 1 ci-dessus, porter un feu ordinaire blanc à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés².

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 paragraphe 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 aux canots de service des bateaux.

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;

¹ Les autorités compétentes peuvent également prescrire un feu de mât qui soit placé à la même hauteur que les feux de côté, et à 1 m au moins en avant de ceux-ci.

² Les autorités compétentes peuvent limiter le champ d'application de cette disposition aux embarcations lentes ou de faible puissance ou à certaines voies navigables.

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 blanc¹.

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 canots de service 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 3.14 - Signalisation supplémentaire des bateaux effectuant certains transports de matières dangereuses^{2 3}

1. Les bateaux effectuant des transports de certaines matières inflammables visées au marginal 10 500 de l'annexe B.1 et à l'appendice 4 (liste des matières) de l'annexe B.2 de l'ADN doivent porter, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent Règlement :

De nuit :

Un feu bleu;

De jour :

Un cône bleu, pointe en bas.

Ces signaux doivent être 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.

¹ Sur certaines voies navigables, les autorités compétentes peuvent prescrire cette disposition pour toutes les menues embarcations à voile.

² Les autorités compétentes peuvent autoriser pour les navires de mer, lorsqu'ils sont utilisés à titre temporaire seulement dans les zones de navigation intérieure, l'utilisation des signaux de nuit et de jour prescrits dans les Recommandations relatives à la sécurité du transport des cargaisons dangereuses et des activités apparentées dans les zones portuaires adoptées par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale (de nuit, un feu rouge fixe omnidirectionnel, et de jour, le pavillon "B" du Code international de signaux, au lieu des signaux prescrits aux paragraphes 1, 2 et 3 du présent article).

³ Les autorités compétentes du Bélarus, de la Fédération de Russie, du Kazakhstan, de la République de Moldova et de l'Ukraine peuvent prescrire des feux rouges au lieu de feux bleus.

2. Les bateaux effectuant des transports de certaines matières présentant un danger pour la santé visées au marginal 10 500 de l'annexe B.1 et à l'appendice 4 (liste des matières) de l'annexe B.2 de l'ADN doivent porter, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent Règlement :

De nuit :

Deux feux bleus;

De jour :

Deux cônes bleus, pointe en bas.

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 au marginal 10 500 de l'annexe B.1 de l'ADN doivent porter, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent Règlement :

De nuit :

Trois feux bleus;

De jour :

Trois cônes bleus, pointe en bas.

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.

4. Lorsqu'un convoi poussé ou une formation à couple comprend un ou plusieurs bateaux visés aux paragraphes 1, 2 ou 3 ci-dessus, c'est le bateau assurant la propulsion du convoi poussé ou de la formation à couple qui doit porter la signalisation prescrite aux paragraphes 1, 2 ou 3 ci-dessus.

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

6. Les bateaux, convois poussés ou formations à couple qui transportent ensemble plusieurs matières dangereuses visées aux paragraphes 2 et 3 ci-dessus doivent porter la signalisation relative à la matière dangereuse exigeant le plus grand nombre de feux ou cônes bleus.

7. Les bateaux non astreints à porter les signaux visés aux paragraphes 1, 2 ou 3 ci-dessus mais qui sont munis d'un certificat d'agrément en vertu du marginal 10 282 (annexe B.1) ou du marginal 210 282 (annexe B.2) de l'ADN et qui respectent les dispositions de sécurité applicables aux bateaux visés au paragraphe 1 ci-dessus peuvent, à l'approche des écluses, porter la signalisation visée au paragraphe 1 ci-dessus lorsqu'ils veulent être éclusés en commun avec un bateau astreint à arborer la signalisation visée au paragraphe 1 ci-dessus.

8. L'intensité des feux bleus prescrits au présent article doit correspondre au minimum à celle de feux ordinaires bleus.

Article 3.15 - Signalisation des bateaux autorisés au transport de plus de 12 passagers et dont la longueur maximale de la coque est inférieure à 20 m¹

Les bateaux autorisés au transport de plus de 12 passagers et dont la longueur maximale 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 3.16 - Signalisation des bacs faisant route²

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 ne dépasse pas 15 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 m³.

2. Le canot ou flotteur de tête d'un bac à câble longitudinal doit être 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.

¹ Les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire cette signalisation quand elles considèrent ces bateaux comme de menues embarcations.

² Les autorités compétentes du Bélarus, de la Fédération de Russie, de la Lituanie, de la République de Moldova et de l'Ukraine peuvent prescrire une autre signalisation.

³ Les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire la signalisation de jour ou prescrire une hauteur inférieure à 5 m.

3. Les bacs naviguant librement doivent porter :

De nuit :

- a) Un feu clair blanc visible de tous les côtés, comme prescrit au paragraphe 1 a) ci-dessus;
- b) Un feu clair vert visible de tous les côtés, comme prescrit au paragraphe 1 b) ci-dessus;
- c) Les feux de côté et le feu de poupe, comme prescrit aux paragraphes 1 b) et 1 c) de l'article 3.08;

De jour :

Un ballon vert, comme prescrit au paragraphe 1 ci-dessus¹.

4. Les bacs naviguant librement et jouissant d'une priorité doivent porter :

De nuit :

- a) Un feu clair blanc visible de tous les côtés, comme prescrit au paragraphe 1 b) ci-dessus;
- b) Un feu clair vert visible de tous les côtés, comme prescrit au paragraphe 1 b) ci-dessus;
- c) Un deuxième feu clair vert visible de tous les côtés, placé à 1 m environ au-dessus du feu vert prescrit sous b) ci-dessus;
- d) Les feux de côté et le feu de poupe, prescrits aux paragraphes 1 b) et 1 c) de l'article 3.08;

De jour :

Un cylindre blanc à 1 m environ au-dessous du ballon vert prescrit au paragraphe 1 ci-dessus.

*Article 3.17 - Signalisation supplémentaire des bateaux jouissant
d'une priorité de passage*

Les bateaux auxquels l'autorité compétente 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 du présent Règlement :

De jour :

Une flamme rouge hissée à l'avant à une hauteur suffisante pour être bien visible.

¹ Les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire la signalisation de jour ou prescrire une hauteur inférieure à 5 m.

Article 3.18 - Signalisation supplémentaire des bateaux incapables de manœuvrer

1. Tout bateau incapable de manœuvrer doit, en cas de besoin, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent Règlement, 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 réglementaire.

Article 3.19 - Signalisation des matériels flottants et des installations flottantes faisant route

Sans préjudice des conditions particulières qui pourront être imposées en vertu de l'article 1.21, les matériels flottants et les installations flottantes doivent porter :

De nuit :

Des feux clairs blancs visibles de tous les côtés, en nombre suffisant pour indiquer leur contour.

II.B. SIGNALISATION EN STATIONNEMENT

Article 3.20 - Signalisation des bateaux en stationnement¹

1. Un bateau amarré directement ou indirectement à la rive 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.

¹ Lorsque des bateaux, notamment des menues embarcations, stationnent dans des conditions telles qu'une signalisation n'est pas jugée nécessaire par les autorités compétentes, celles-ci peuvent les exempter de l'obligation de porter la signalisation prescrite au présent article.

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 bateau stationnant au large (sans accès direct ou indirect à la rive) doit porter :

De nuit :

Deux feux ordinaires blancs placés à des endroits appropriés et visibles de tous les côtés, l'un sur la partie avant du bateau à une hauteur d'au moins 4 m et l'autre sur la partie arrière à une hauteur d'au moins 2 m et au moins 2 m plus bas que l'autre;

De jour :

Un ballon noir placé à un endroit approprié sur la partie avant à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés.

3. Un convoi poussé 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 sur le pousseur (ou sur chaque pousseur) et sur le bateau en tête du convoi ou sur les bateaux extérieurs en tête du convoi.

4. Une menue embarcation, à l'exception des canots de service des bateaux, 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 paragraphes 1 et 2 ci-dessus.

5. La signalisation prescrite dans le présent article n'est pas obligatoire :

a) Lorsque le bateau est en stationnement dans une voie navigable 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.

6. Le présent article ne s'applique pas aux bateaux visés aux articles 3.22, 3.25, 3.34 paragraphe 2, et 3.35.

Article 3.21 - Signalisation supplémentaire des bateaux effectuant certains transports de matières dangereuses

Les prescriptions de l'article 3.14 s'appliquent également aux bateaux visés audit article lorsqu'ils sont en stationnement.

Article 3.22 - Signalisation des bacs en stationnement à leur débarcadère

1. Les bacs ne naviguant pas librement, stationnant à leur débarcadère, doivent porter de nuit les feux prescrits au paragraphe 1 de l'article 3.16. En outre, le canot ou flotteur de tête des bacs à câble longitudinal doit porter le feu prescrit au paragraphe 2 de l'article 3.16.

2. Les bacs naviguant librement en service, stationnant à leur débarcadère, doivent porter de nuit les feux prescrits au paragraphe 1 de l'article 3.16. Pour un stationnement de courte durée, ils peuvent conserver en outre les feux prescrits aux paragraphes 1 b) et 1 c) de l'article 3.08. Ils doivent éteindre le feu vert visé au paragraphe 3 b) de l'article 3.16 dès qu'ils ne sont plus en service.

Article 3.23 - Signalisation des matériels flottants et des installations flottantes en stationnement

Sans préjudice des conditions particulières qui pourront être imposées en vertu de l'article 1.21, les matériels flottants et les installations flottantes 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 3.20, paragraphe 5, sont applicables.

Article 3.24 - Signalisations des filets ou perches des bateaux en stationnement

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 3.25 - Signalisation des engins flottants au travail
et des bateaux échoués ou coulés*

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,

De jour :

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 :

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 ont à être protégés contre les remous,

c) Du ou des côtés où le passage est libre,

De nuit :

Un feu ordinaire rouge et un feu ordinaire blanc ou un feu clair rouge et un feu clair blanc, 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 prescrite de jour au paragraphe 1 ci-dessus sous a) et b) peut être remplacée par les signaux suivants :

a) Du ou des côtés où le passage est libre, le panneau d'autorisation E.1 (annexe 7),

et, le cas échéant,

b) Du côté où le passage n'est pas libre, le panneau d'interdiction A.1 (annexe 7), placé à la même hauteur que le panneau prescrit sous a) ci-dessus.

3. La signalisation prescrite aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus doit être placée à une hauteur telle qu'elle soit visible de tous les côtés.

Les pavillons peuvent être remplacés par des panneaux de même couleur.

4. Les bateaux échoués ou coulés doivent porter la signalisation prescrite au paragraphe 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. Les autorités compétentes peuvent dispenser de l'obligation de porter les signaux prescrits aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus, sous a) et b).

Article 3.26 - Signalisation des ancres qui peuvent présenter un danger pour la navigation

1. Lorsque, dans les cas visés aux articles 3.20 et 3.23, de nuit, les ancres des bateaux, matériels flottants et installations flottantes sont mouillées de telle manière qu'elles, leurs câbles ou leurs chaînes, peuvent présenter un danger pour la navigation, le feu de stationnement se trouvant le plus près de ces ancres doit être remplacé par deux feux ordinaires blancs, visibles de tous les côtés, superposés à 1 m environ l'un de l'autre.

2. Les bateaux, matériels flottants et installations flottantes 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 côtés¹;

De jour :

Un flotteur jaune à réflecteur radar.

III. SIGNALISATIONS PARTICULIÈRES

Article 3.27 - Signalisation supplémentaire des bateaux des autorités de contrôle et des bateaux des services d'incendie

Les bateaux des autorités de contrôle peuvent montrer, sans préjudice de la signalisation qui leur est applicable en vertu des autres dispositions du présent Règlement :

De nuit comme de jour :

Un feu ordinaire bleu scintillant, visible de tous les côtés.

Il en est de même des bateaux des services d'incendie, quand ils vont porter secours².

Article 3.28 - Signalisation supplémentaire des bateaux faisant route effectuant des travaux dans la voie navigable³

Les bateaux faisant route effectuant dans la voie navigable 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 du présent Règlement :

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 écrite des autorités compétentes.

¹ Les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire le feu blanc ou ne le prescrire que pour les engins flottants.

² Les autorités compétentes peuvent prévoir de tels feux également pour les bateaux de sauvetage.

³ Les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire cette disposition.

Article 3.29 - Signalisation supplémentaire en vue de la protection contre les remous

1. Les bateaux, matériels flottants et installations flottantes faisant route ou en stationnement (autres que ceux visés à l'article 3.25) qui veulent être protégés contre les remous causés par le passage d'autres bateaux ou matériels flottants peuvent montrer, sans préjudice de la signalisation qui leur est applicable en vertu des autres dispositions du présent chapitre :

De nuit :

Un feu ordinaire rouge et un feu ordinaire blanc, ou un feu clair rouge et un feu clair blanc, placés à 1 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 3.25, ont seuls le droit de faire usage de la signalisation visée au paragraphe 1 ci-dessus :

a) Les bateaux, matériels flottants et installations flottantes gravement avariés ou participant à une opération de sauvetage, ainsi que les bateaux incapables de manœuvrer;

b) Les bateaux, matériels flottants et installations flottantes munis d'une autorisation écrite des autorités compétentes.

Article 3.30 - Signaux de détresse

1. Lorsqu'un bateau en détresse veut demander du secours, il peut montrer :

a) Un pavillon ou tout autre objet approprié agité circulairement;

b) Un pavillon ayant, en dessus ou en dessous, une boule ou un objet analogue;

c) Un feu agité circulairement;

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 visés au paragraphe 4 de l'article 4.01.

Article 3.31 - Interdiction d'accès à bord

1. Si des dispositions réglementaires interdisent l'accès à bord des personnes n'appartenant pas au service, cette interdiction doit être signalée par :

Des panneaux ayant la forme d'un disque, blancs, bordés de rouge, avec 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 paragraphe 3 de l'article 3.03, leur diamètre doit être de 0,60 m environ.

2. Ces panneaux doivent être éclairés en tant que de besoin pour être parfaitement visibles de nuit.

Article 3.32 - Interdiction de fumer

1. Si des dispositions réglementaires interdisent de fumer 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 paragraphe 3 de l'article 3.03, leur diamètre doit être de 0,60 m environ.

2. Ces panneaux doivent être éclairés en tant que de besoin pour être parfaitement visibles de nuit.

Article 3.33 - Interdiction du stationnement latéral

1. Si des dispositions réglementaires ou des prescriptions spéciales des autorités compétentes interdisent de stationner latéralement à proximité d'un bateau (par exemple à cause de la nature de la cargaison) ce bateau doit porter sur le pont, dans l'axe longitudinal :

Un panneau carré avec, au-dessous, un triangle.

Les deux faces de ce panneau carré doivent être blanches, bordées de rouge, et porter une diagonale rouge de gauche en haut à droite en bas et le caractère P en noir au milieu.

Les deux faces du triangle doivent être blanches et porter, en chiffres noirs, la distance en mètres sur laquelle le stationnement est interdit.

2. De nuit, les panneaux doivent être éclairés de façon à être parfaitement visibles des deux côtés du bateau.

3. Le présent article ne s'applique pas aux bateaux, convois poussés et formations à couple visés à l'article 3.21.

Article 3.34 - Signalisation supplémentaire des bateaux dont la capacité de manœuvre est restreinte

1. Un bateau dont la capacité de s'effacer conformément aux prescriptions du présent Règlement 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 du présent Règlement, 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 visé au paragraphe 1 ci-dessus, lorsque les opérations qu'il effectue créent une obstruction, doit porter en plus de la signalisation prévue dans ledit paragraphe :

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 visés au présent paragraphe doivent être placés à 2 m de distance au moins, et en aucun cas plus haut que le feu inférieur ou le ballon inférieur visés au paragraphe 1 du présent article.

3. Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux engins flottants au travail en stationnement.

Article 3.35 - Signalisation supplémentaire des bateaux en train de pêcher¹

1. Un bateau qui est en train de tirer dans l'eau un chalut ou autre engin de pêche (chalutier) doit, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent Règlement, 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 paragraphe 1 a) de l'article 3.08, le feu supérieur étant plus bas que celui-ci et le feu inférieur à une hauteur supérieure à celle des feux prescrits au paragraphe 1 b) de l'article 3.08 au moins égale à deux fois la distance verticale visée ci-dessus; toutefois, les bateaux d'une longueur inférieure à 50 m ne sont, dans ce cas, pas tenus de porter le feu prescrit au paragraphe 1 a) de l'article 3.08;

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 visé au paragraphe 1 ci-dessus doit porter la signalisation prescrite dans ce même paragraphe, à l'exception du feu prescrit au paragraphe 1 a) de l'article 3.08 et au lieu du feu vert :

De nuit :

Un feu clair ou ordinaire rouge tel qu'il soit 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 :

De nuit :

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 ne soit ni supérieure à celle dudit feu blanc, ni inférieure à celle des feux prescrits au paragraphe 1 b) de l'article 3.08;

De jour :

Un cône noir, la pointe en haut.

¹ Lorsqu'elles appliquent la signalisation prévue dans cet article, les autorités compétentes doivent éviter toute confusion avec la signalisation prévue à l'article 3.16.

*Article 3.36 - Signalisation supplémentaire des bateaux utilisés
pour la pratique de la plongée subaquatique*

1. Tout bateau utilisé pour la pratique de la plongée subaquatique doit, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent Règlement, 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.

2. Le cas échéant, il peut, au lieu de la signalisation prescrite au paragraphe 1 ci-dessus, porter la signalisation visée au paragraphe 1 de l'article 3.34.

*Article 3.37 - Signalisation supplémentaire des bateaux
en train de faire du dragage de mines*

Un bateau effectuant des opérations de dragage de mines doit, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent Règlement, 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, 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 3.38 - Signalisation supplémentaire des bateaux en service de pilotage

Un bateau en service de pilotage doit, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent Règlement, porter :

Au lieu du feu prescrit au paragraphe 1 a) de l'article 3.08, 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.

Chapitre 4

SIGNALISATION SONORE DES BATEAUX - RADIODÉLÉPHONIE

Article 4.01 - Généralités

1. Lorsque des signaux sonores autres que des coups de cloche sont prévus par les prescriptions du présent Règlement ou d'autres dispositions applicables, ces signaux sonores doivent être émis :

a) À bord des bateaux motorisés, exception faite du cas de certaines menues embarcations, à moins qu'elles ne soient équipées d'installations de radar, au moyen d'avertisseurs sonores actionnés mécaniquement, placés suffisamment haut pour que les signaux sonores puissent se propager sans obstacle vers l'avant et, si possible, vers l'arrière aussi; ces avertisseurs sonores doivent répondre aux prescriptions définies au chapitre I de l'annexe 6 du présent Règlement;

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 doivent répondre aux prescriptions du chapitre I de l'annexe 6 du présent Règlement sous 1 b) et 2 b).

2. Les signaux sonores des bateaux motorisés doivent être 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 au signal prévu à l'article 6.32 paragraphe 4 a) (catégorie I), émis par les avalants naviguant au radar ni aux coups ou volées de cloche^{1 2}.

3. Dans le cas d'un convoi, les signaux sonores prescrits n'ont à être donnés, sauf disposition contraire particulière, que par le bateau à bord duquel se trouve le conducteur du convoi³.

4. Lorsqu'un bateau en détresse veut demander du secours, il peut émettre des volées de cloche ou des sons prolongés répétés. Ces signaux remplacent ou complètent les signaux visuels visés à l'article 3.30.

¹ Les autorités compétentes peuvent rendre cette prescription obligatoire. Toutefois, si elles font usage de cette possibilité, elles dispensent de l'obligation ainsi imposée les bateaux ressortissant des États où cette même obligation n'existe pas.

² Les autorités compétentes peuvent ne pas rendre cette prescription obligatoire sur certaines voies navigables où la règle 34 b) et d) du Règlement international pour prévenir les abordages en mer est applicable.

³ Les autorités compétentes peuvent prescrire que, si un remorqueur de renfort temporaire est placé en tête du convoi, ces signaux soient donnés, ou soient également donnés, par ce remorqueur.

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 doit pas dépasser 70 dB (A), le bateau faisant route dans les conditions normales d'exploitation¹.

6. Une volée de cloche doit avoir une durée d'environ 4 secondes. Elle peut être remplacée par une série de coups de métal sur métal de même durée.

Article 4.02 - Usage des signaux sonores

1. Sans préjudice des autres dispositions du présent Règlement, tout bateau - à l'exception des menues embarcations visées au paragraphe 2 du présent article - doit faire usage, en cas de besoin, des signaux figurant au chapitre III de l'annexe 6 du présent Règlement.

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 généraux figurant au chapitre III-A de l'annexe 6 du présent Règlement.

Article 4.03 - Signaux sonores interdits

1. Il est interdit de faire usage de signaux sonores autres que ceux mentionnés au présent Règlement ou de faire usage des signaux mentionnés dans des conditions autres que celles prescrites ou admises par le présent Règlement.

2. Toutefois, pour la communication entre 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 au présent Règlement.

Article 4.04 - Radiotéléphonie²

1. Toute installation de radiotéléphonie se trouvant à bord d'un bateau ou d'une installation flottante doit être conforme et exploitée conformément aux prescriptions des autorités compétentes³.

2. Les bateaux motorisés, à l'exclusion des menues embarcations, des bacs et des engins flottants, ne peuvent naviguer que s'ils sont équipés de deux installations de radiotéléphonie en ordre de marche. En cours de route, les installations de radiotéléphonie sur les voies de bateau à bateau et des informations nautiques doivent être en permanence sur une position "prêt à émettre" et "prêt à recevoir". La voie affectée aux informations nautiques ne peut être quittée que pour une brève période, le temps d'émettre ou de recevoir des informations sur d'autres voies.

¹ Les autorités compétentes peuvent autoriser un niveau de pression acoustique de 75 dB (A).

² Les autorités compétentes peuvent déroger aux dispositions du présent article pour certaines voies navigables où il n'y a pas de trafic international.

³ Les services de télécommunication d'un certain nombre d'États membres de la CEE ont harmonisé leurs prescriptions techniques et opérationnelles nationales concernant les installations radiotéléphoniques à bord des bateaux de navigation intérieure dans le cadre de l'Arrangement régional fondé sur le Règlement des radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications (UIT).

3. Les bacs et les engins flottants motorisés ne peuvent naviguer que s'ils sont équipés d'une installation de radiotéléphonie en ordre de marche. En cours de route, l'installation de radiotéléphonie sur la voie de bateau à bateau doit être en permanence sur une position "prêt à émettre" et "prêt à recevoir". Cette voie ne peut être quittée que pour une brève période, le temps d'émettre ou de recevoir des informations sur d'autres voies. Les deux premières phrases de ce paragraphe s'appliquent également en cours d'exploitation.
4. Tout bateau équipé d'une installation de radiotéléphonie doit envoyer des messages sur la voie attribuée au réseau bateau-bateau avant d'arriver à des sections sans visibilité, des chenaux étroits ou des ouvertures de ponts.
5. Le signal B.11 (annexe 7) indique que l'autorité compétente prescrit l'utilisation de communications par radiotéléphonie.

Chapitre 5

SIGNALISATION ET BALISAGE DE LA VOIE NAVIGABLE

Article 5.01 - Signalisation

1. L'annexe 7 du présent Règlement définit les signaux d'interdiction, d'obligation, de restriction, de recommandation et d'indication, ainsi que les signaux auxiliaires de la voie navigable¹. Elle définit en même temps la signification de ces signaux.

2. Sans préjudice des autres prescriptions du présent Règlement et des autres dispositions applicables², y compris les ordres particuliers visés à l'article 1.19, les bateliers doivent obéir aux prescriptions et tenir compte des recommandations ou indications qui sont portées à leur connaissance par les signaux, visés au paragraphe 1 ci-dessus, qui sont placés sur la voie navigable ou sur ses rives.

Article 5.02 - Balisage

L'annexe 8 du présent Règlement définit le balisage qui peut être mis en place pour faciliter la navigation. Elle précise également dans quelles conditions les différentes marques de balisage sont utilisées.

¹ Les autorités compétentes peuvent ne pas reproduire dans leurs règlements ceux des signaux de l'annexe 7 qu'elles n'implanteraient pas sur les voies navigables où ces règlements sont applicables.

² En particulier les autorités compétentes peuvent, en cas de besoin, régler la navigation sur certains secteurs en recourant également à des signaux spéciaux montrés par des postes avertisseurs.

Chapitre 6

RÈGLES DE ROUTE

A. GÉNÉRALITÉS

Article 6.01 - Définitions

1. Au sens du présent chapitre, les voies navigables de la catégorie I sont les suivantes¹:

.....

Toutes les autres voies navigables sont classées dans la catégorie II.

2. Au sens du présent chapitre, sur les voies navigables, 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.

Dans les canaux, ce sens est déterminé par les autorités compétentes et l'expression employée est la suivante "dans le sens allant du point A au point B"².

3. Au sens du présent chapitre, les termes suivants sont employés :

a) Rencontre : lorsque deux bateaux suivent des routes directement opposées ou à peu près opposées;

¹ La catégorie I comprend, en principe, les fleuves et rivières et la catégorie II, les canaux, les lacs et les voies navigables de grande largeur.

² Les autorités compétentes peuvent grouper les indications prévues aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus sous un tableau unique ayant, par exemple, la forme suivante :

1. Les voies navigables de la catégorie I sont les suivantes :

<i>Voies navigables</i>	<i>Sens "amont"</i>
Fleuve A	vers la source
Fleuve B	vers la source; toutefois, en aval de sens inverse du courant de marée
Canal C-D	vers C

Toutes les autres voies navigables sont classées dans la catégorie II.

2. Sur les voies suivantes de la catégorie II, le sens "amont" pour l'application des articles 6.08, paragraphe 1, et 6.12 est le suivant :

Rivière A	vers la source
Canal B-C (cas d'un canal à bief de partage)	de B et de C vers l'écluse du bief de partage.

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) Routes qui se croisent : lorsque deux bateaux s'approchent autrement que dans les cas visés sous a) et b) ci-dessus.

Article 6.01 bis - Bateaux à grande vitesse

Les bateaux à ailes portantes et les aéroglisseurs sont tenus de laisser à tous les autres bateaux l'espace nécessaire pour poursuivre leur route et pour manœuvrer; ils ne peuvent exiger que ceux-ci s'écartent en leur faveur^{1 2}.

Article 6.02 - Menues embarcations : règles générales

1. Au sens du présent chapitre, sous le terme "menues embarcations" sont compris les menues embarcations naviguant isolément ainsi que les convois composés uniquement de menues embarcations.

2. Lorsque des dispositions du présent chapitre prévoient qu'une règle de route donnée ne s'applique pas aux menues embarcations dans leur comportement avec d'autres bateaux, ces menues embarcations sont tenues de laisser à tous les autres bateaux, à l'exception des bateaux visés à l'article 6.01 bis, l'espace nécessaire pour poursuivre leur route et pour manœuvrer; elles ne peuvent exiger que ceux-ci s'écartent en leur faveur.

B. RENCONTRES, ROUTES QUI SE CROISENT ET DÉPASSEMENT

Article 6.03 - Principes généraux

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

2. Dans les convois, les signaux visuels prescrits par les articles 3.17, 6.04 et 6.05 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. 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.

¹ Les autorités compétentes peuvent appliquer cette disposition à d'autres catégories de bateaux naviguant à grande vitesse.

² Les autorités compétentes peuvent prescrire aux bateaux naviguant à grande vitesse d'indiquer en temps utile par des signaux appropriés de quel côté ils se proposent d'effectuer le croisement.

4. Lorsque, en cas de rencontre ou de routes qui se croisent, un bateau est tenu de s'écarter de la route d'un autre bateau, ce dernier bateau doit maintenir sa route et sa vitesse. Quand, pour une raison quelconque, le bateau qui est tenu de maintenir sa route et sa vitesse se trouve tellement près de l'autre que l'abordage ne peut être évité par la seule manœuvre du bateau qui doit s'effacer, il doit de son côté faire la manœuvre qui peut le mieux aider à éviter l'abordage¹.

Article 6.03 bis - Routes qui se croisent

1. Lorsque deux bateaux font des routes qui se croisent de telle sorte qu'il existe un danger d'abordage, le bateau qui voit l'autre bateau sur tribord doit s'écarter de la route de celui-ci et, si les circonstances le permettent, éviter de croiser sa route sur l'avant. Toutefois, 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 paragraphe 1 ci-dessus ne s'applique pas lorsqu'un des articles 6.13, 6.14 ou 6.16 est applicable.

3. Nonobstant toute disposition contraire du paragraphe 1 ci-dessus, lorsque, dans le cas de menues embarcations de catégorie différente, deux menues embarcations font des routes qui se croisent de telle sorte qu'il existe un danger 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.

Toutefois, l'embarcation qui suit le côté du chenal à tribord est tenue de maintenir sa route.

4. Nonobstant toute disposition contraire du paragraphe 1 ci-dessus, lorsque dans le cas de bateaux à voile, deux bateaux font des routes qui se croisent de telle sorte qu'il existe un danger 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.

Toutefois, le bateau qui suit le côté du chenal à tribord est tenu de maintenir sa route.

Ce paragraphe ne s'applique pas aux menues embarcations dans leur comportement avec d'autres bateaux.

¹ L'autorité compétente peut décider de ne pas prescrire cette disposition.

Article 6.04 - Rencontre : Règles normales

CATÉGORIE I

1. En cas de rencontre, les montants doivent, compte tenu des circonstances locales et des mouvements des autres bateaux, réserver aux avalants une route appropriée.

2. Les montants qui laissent la route des avalants à bâbord ne donnent aucun signal.

3. Les montants qui laissent la route des avalants à tribord doivent, en temps utile 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.

Ces signaux doivent être visibles de l'avant et de l'arrière et être montrés jusqu'à ce que le passage soit effectué. Il est interdit de les maintenir au-delà à moins de vouloir manifester l'intention de continuer à laisser passer les avalants à tribord. Le panneau bleu clair doit être bordé d'une bande blanche d'au moins 5 cm de largeur; le châssis et la tringlerie ainsi que le fanal du feu scintillant doivent être de teinte sombre.

CATÉGORIE II

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. Nonobstant toute disposition contraire du paragraphe 1 ci-dessus, en cas de rencontre entre menues embarcations de catégorie différente, le paragraphe 3 de l'article 6.03 *bis* est applicable.

3. Nonobstant toute disposition contraire du paragraphe 1 ci-dessus, en cas de rencontre entre bateaux à voile, le paragraphe 4 de l'article 6.03 *bis* est applicable.

4. 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.

5. Sans préjudice des dispositions de l'article 6.05 ci-après, les avalants doivent suivre la route indiquée par les montants conformément aux dispositions ci-dessus; ils doivent répéter les signaux visuels visés au paragraphe 3 ci-dessus et les signaux sonores visés au paragraphe 4 ci-dessus qui sont montrés ou émis par les montants à leur intention.

6. Les paragraphes 1 à 5 ci-dessus 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.

7. En cas de rencontre de deux menues embarcations, l'article 6.04, catégorie II, est applicable.

Article 6.05 - Rencontre : Dérogations aux règles normales

CATÉGORIE I

1. Par dérogation aux dispositions de l'article 6.04, les catégories suivantes de bateaux :

CATÉGORIE II

1. En dérogation à la règle normale de l'article 6.04, 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 tribord¹.

¹ Les autorités compétentes peuvent limiter explicitement ces cas exceptionnels, par exemple,

- aux bateaux légers qui, à cause d'un vent de côté, ne peuvent pas tenir leur droite,
- aux bateaux qui doivent accoster à la rive qui se trouve à leur gauche,
- aux bateaux qui doivent entrer dans un port, une voie affluente, une écluse ou une ouverture de pont qui se trouve à leur gauche.

a) Les bateaux à passagers avalants effectuant un service régulier, et dont le maximum autorisé de passagers n'est pas inférieur à un nombre fixé par l'autorité compétente, lorsqu'ils veulent accoster un débarcadère situé sur la rive longée par les bateaux montants,

b) Les convois remorqués avalants qui, pour virer vers l'amont, veulent longer une rive déterminée, ont le droit de demander que les montants modifient la route qu'ils leur réservent, suivant l'article 6.04 ci-dessus, si cette route ne leur convient pas.

Toutefois, ils ne peuvent l'exiger qu'à condition de s'être assurés qu'il est possible de leur donner satisfaction sans danger.

2. 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 visés au paragraphe 3 de l'article 6.04.

3. Les montants doivent alors satisfaire à la demande des avalants et en donner confirmation de la façon suivante :

- si la rencontre doit s'effectuer à bâbord, ils doivent émettre "un son bref" et, en outre, supprimer les signaux visuels visés au paragraphe 3 de l'article 6.04

2. Dans ce cas, ils émettent "deux sons brefs" et doivent montrer, en outre, les signaux prescrits à l'article 6.04, paragraphe 3 a) et b) (catégorie I). Ces signaux doivent être visibles de l'avant et de l'arrière et être montrés jusqu'à ce que le passage soit effectué. Il est interdit de les maintenir au-delà à moins de vouloir manifester l'intention de continuer à laisser passer les bateaux rencontrés à tribord¹.

3. Les bateaux rencontrés émettent alors également "deux sons brefs" et doivent laisser l'espace voulu à tribord. Ils doivent montrer en même temps les signaux visuels visés au paragraphe 3 (catégorie I) de l'article 6.04 ci-dessus².

¹ Les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire ces signaux visuels.

² Idem.

- si la rencontre doit s'effectuer à tribord, ils doivent émettre "deux sons brefs" et, en outre, montrer les signaux visuels visés au paragraphe 3 de l'article 6.04 ci-dessus.

4. Dès qu'il est à craindre que les intentions des avalants n'aient pas été comprises par les montants, les avalants doivent répéter les signaux sonores prévus au paragraphe 3 du présent article.

4. Si les bateaux rencontrés reconnaissent que la route demandée n'est pas appropriée et qu'il y a danger d'abordage, ils émettent "une série de sons très brefs". Les conducteurs doivent alors prendre toutes les mesures que les circonstances exigent pour éviter le danger.

5. Si les montants reconnaissent que la route demandée par les avalants n'est pas appropriée et qu'il en résultera un danger d'abordage, ils émettent "une série de sons très brefs". Les conducteurs doivent alors prendre toutes les mesures que les circonstances exigent pour éviter le danger.

6. Les paragraphes 1 à 5 ci-dessus 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.

Article 6.06 - Rencontre en cas de bateaux halés

En cas de rencontre entre un bateau halé de la rive et un bateau non halé, ce dernier doit toujours, en dérogation aux articles 6.04 et 6.05 ci-dessus, laisser au premier le côté du halage.

Article 6.07 - 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 lors du passage;

c) Sur les voies navigables pour lesquelles l'aval et l'amont sont définis,

i) les montants doivent, lorsqu'ils constatent qu'un avalant est sur le point de s'engager dans un passage étroit, s'arrêter à l'aval de ce passage jusqu'à ce que les bateaux avalants l'aient franchi;

- ii) lorsqu'un convoi montant est déjà engagé dans un passage étroit, les avalants doivent, pour autant qu'il est possible, s'arrêter à l'amont de ce passage jusqu'à ce que le convoi montant l'ait franchi; la même obligation incombe aux bateaux isolés avalants à l'égard d'un bateau isolé montant;
- d) Sur les voies navigables 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.

Cette disposition ne s'applique 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. Tout conducteur qui constate un danger d'abordage doit émettre "une série de sons très brefs".

Article 6.08 - Rencontre interdite par les signaux de la voie navigable

- 1. À l'approche des secteurs indiqués par le signal d'interdiction A.4 (annexe 7),
 - a) Sur les voies navigables pour lesquelles l'aval et l'amont sont définis,
 - les montants doivent s'arrêter à l'approche d'avalants jusqu'à ce que les avalants aient franchi le secteur;
 - b) Sur les voies navigables pour lesquelles l'aval et l'amont ne sont pas définis,
 - les règles correspondantes de l'article 6.07 s'appliquent.
- 2. Si, pour éviter toute rencontre, les autorités compétentes imposent le passage à sens unique alterné
 - l'interdiction de passage est indiquée par un signal général d'interdiction (A.1 (annexe 7)),

- l'autorisation de passage est indiquée par un signal général d'autorisation de passage (E.1 (annexe 7)).

Selon les circonstances locales, le signal d'interdiction de passage peut être annoncé par le signal d'obligation B.8 (annexe 7) employé comme signal avancé.

3. Si les signaux visés au paragraphe 2 ci-dessus ne peuvent pas être montrés, les bateaux doivent s'arrêter et attendre jusqu'à ce que l'autorisation de passage leur soit donnée par les agents des autorités compétentes¹.

Article 6.09 - Dépassement : Dispositions générales

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

2. Le rattrapé doit faciliter le dépassement autant qu'il est nécessaire et possible. Il doit diminuer sa vitesse lorsque cela est nécessaire pour que le dépassement s'effectue sans danger et que sa durée soit suffisamment courte pour que le mouvement d'autres 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 6.10 - Dépassement

1. En règle générale, le rattrapant doit passer à bâbord du rattrapé. Lorsque le chenal présente une largeur incontestablement suffisante, le rattrapant peut aussi dépasser par tribord du rattrapé.

2. 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.

3. Si le dépassement est possible sans que le rattrapé doive modifier sa route ou sa vitesse, le rattrapant ne donne aucun signal sonore.

4. 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.

¹ Les autorités compétentes peuvent décider de ne pas prescrire cette disposition.

5. 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 tribord¹.

6. 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.

7. Lorsque le dépassement est impossible sans danger d'abordage, le rattrapé doit émettre "cinq sons brefs".

8. Les paragraphes 4 à 7 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 6.11 - Dépassement interdit par les signaux de la voie navigable

Sans préjudice des dispositions du paragraphe 1 de l'article 6.08, le dépassement est interdit :

- a) D'une manière générale sur les secteurs délimités par le signal A.2 (annexe 7);
- b) Entre convois, sur les secteurs délimités par le signal A.3 (annexe 7). 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.

C. AUTRES RÈGLES DE ROUTE

Article 6.12 - Navigation sur les secteurs où la route à suivre est prescrite²

1. Sur les secteurs où la route à suivre est prescrite, cette route est indiquée par les signaux d'obligation B.1, B.2, B.3 ou B.4 (annexe 7). La fin du secteur peut être annoncée par le signal d'indication E.11 (annexe 7).

¹ Les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire ces signaux.

² Les autorités compétentes peuvent ne pas reprendre cet article ou n'en conserver que le paragraphe 1.

2. Dans un tel secteur, les montants ne doivent en aucun cas gêner la marche des avalants; en particulier, à l'approche du signal d'obligation B.4, ils doivent au besoin diminuer leur vitesse et même s'arrêter pour permettre aux avalants d'accomplir leur manœuvre.

Article 6.13 - Virage

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 doit obliger d'autres bateaux à s'écarter de leur route ou à modifier leur vitesse, le bateau qui veut virer doit, avant de virer, annoncer sa manœuvre en temps utile, en émettant :

- a) "Un son prolongé suivi d'un son bref", s'il veut virer sur tribord, ou
- b) "Un son prolongé suivi de deux sons brefs" s'il veut virer sur bâbord.

3. Les autres 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 contribuer à ce que cette manœuvre puisse être effectuée en temps utile.

4. Les dispositions des paragraphes 1 à 3 ci-dessus ne s'appliquent pas aux menues embarcations dans leur comportement avec d'autres bateaux. Pour les menues embarcations entre elles, seuls les paragraphes 1 et 3 sont applicables.

5. Tout virage est interdit sur les secteurs marqués par un signal d'interdiction A.8 (annexe 7). En revanche, s'il existe sur une voie navigable des secteurs marqués par le signal d'indication E.8 (annexe 7), il est recommandé au conducteur de choisir ce secteur pour y virer, le virage restant soumis aux prescriptions du présent article.

Article 6.14 - Conduite au départ

Les dispositions de l'article 6.13 ci-dessus 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 paragraphe 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 6.15 - Interdiction de s'engager dans les intervalles entre les éléments d'un convoi remorqué

Il est interdit de s'engager dans les intervalles entre les éléments d'un convoi remorqué.

*Article 6.16 - Ports et voies affluentes : entrée et sortie, sortie suivie
d'une traversée de la voie principale*

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 doit laisser la priorité à tout montant qui veut entrer également dans ce port ou cette voie affluente.

Dans certains cas, les voies considérées comme affluentes peuvent être indiquées par l'un des signaux E.9 ou E.10 (annexe 7).

2. Les bateaux qui effectuent une des manœuvres visées au paragraphe 1 ci-dessus doivent, si la manœuvre envisagée peut ou doit obliger d'autres bateaux à modifier leur route ou leur vitesse, annoncer cette manœuvre en émettant, en temps utile,

- "trois sons prolongés suivis d'un son bref" lorsque, pour entrer ou après la sortie, ils doivent se diriger sur tribord,
- "trois sons prolongés suivis de deux sons brefs" lorsque, pour entrer ou après la sortie, ils doivent se diriger sur bâbord,
- "trois sons prolongés" lorsque après la sortie ils veulent traverser la voie principale.

Avant la fin de la traversée, ils doivent émettre, 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, si c'est nécessaire, modifier leur route et leur vitesse.

Cette disposition s'applique aussi lorsque le signal B.10 (annexe 7) est placé sur la voie principale près de la sortie d'un port ou d'une voie affluente.

4. Si l'un des signaux B.9 (annexe 7) 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 A.1, en combinaison avec le signal additionnel de la section II, paragraphe 2, de l'annexe 7, 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, en combinaison avec le signal additionnel de la section II, paragraphe 2, de l'annexe 7, 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, en combinaison avec le signal additionnel de la section II, paragraphe 2 (annexe 7), est montré sur la voie principale. Ils peuvent en sortir si le signal E.1, en combinaison avec le signal additionnel de la section II, paragraphe 2 (annexe 7), est montré près de la sortie; dans ce dernier cas, le signal B.10 (annexe 7) est montré sur la voie principale.

7. Les dispositions des paragraphes 1 à 3 ne s'appliquent pas aux menues embarcations dans leur comportement avec d'autres bateaux, ni celles du paragraphe 4 aux bateaux qui ne sont pas des menues embarcations dans leur comportement avec ces dernières. Les dispositions du paragraphe 2 ne s'appliquent pas aux menues embarcations entre elles.

Article 6.17 - Navigation à la même hauteur

1. Les bateaux ne doivent naviguer à la même hauteur que si l'espace disponible le permet sans gêne ou danger pour la navigation.

2. Sauf en cours de dépassement ou de croisement, il est interdit de naviguer à moins de 50 m d'un bateau, d'une formation à couple ou d'un convoi poussé portant la signalisation visée à l'article 3.14, paragraphe 2 ou 3.

3. Sans préjudice des dispositions de l'article 1.20, il est interdit d'accoster un bateau 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 et matériels flottants faisant route ainsi que des engins flottants au travail.

Article 6.18 - Interdiction de laisser traîner les ancres, câbles ou chaînes

1. Il est interdit de laisser traîner les ancres, câbles ou chaînes.

2. Cette interdiction ne s'applique ni aux petits mouvements aux lieux de stationnement, ni aux manœuvres; toutefois, elle s'applique à ces mouvements et manœuvres dans les secteurs indiqués, conformément au paragraphe 1 b) de l'article 7.03, par le signal d'interdiction A.6 (annexe 7).

3. Cette interdiction ne s'applique pas non plus dans les secteurs indiqués, conformément au paragraphe 2 de l'article 7.03, par le signal d'indication E.6 (annexe 7).

Article 6.19 - Navigation à la dérive

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 pas comme naviguant à la dérive.

Article 6.20 - Remous

1. Les bateaux doivent régler leur vitesse pour éviter de créer des remous ou un effet de succion exagérés qui soient de nature à causer des dommages à des bateaux en stationnement ou faisant route ou à des ouvrages. En particulier, 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 navigable désignés par les autorités compétentes; ces secteurs peuvent être indiqués par le signal A.9 (annexe 7).
2. Sous réserve des dispositions de l'article 1.04, les bateaux ne sont pas tenus à l'obligation prévue au paragraphe 1, lettres b) et c) ci-dessus, à l'égard des menues embarcations.
3. Au droit de bateaux montrant les signaux prescrits à l'article 3.25, paragraphe 1 c), et au droit de bateaux, matériels flottants ou installations flottantes montrant les signaux prescrits à l'article 3.29, paragraphe 1, les autres bateaux doivent réduire leur vitesse ainsi qu'il est prescrit au paragraphe 1 ci-dessus. Ils doivent, en outre, s'écarter le plus possible.

Article 6.21 - Convois

1. Les bateaux motorisés 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 de telle sorte que la manœuvrabilité du convoi reste bonne¹.

¹ Les autorités compétentes peuvent, en fonction des conditions de navigation sur la voie en cause, dispenser de cette obligation les convois poussés ne dépassant pas une certaine longueur et étendre cette obligation aux bateaux isolés motorisés dépassant une certaine longueur.

3. 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.

Article 6.21 bis - 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,
- b) Que sur de courtes distances, lors de la formation ou de la dispersion d'un convoi poussé.

Article 6.22 - Interruption de la navigation

Lorsque les autorités compétentes font connaître par un signal général d'interdiction A.1 (annexe 7) que la navigation se trouve interrompue, tous les bateaux doivent s'arrêter avant ce signal d'interdiction.

Article 6.22 bis - 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 bateaux visés à l'article 3.25 du côté où ils montrent le feu rouge ou les feux rouges prescrits à l'article 3.25, paragraphe 1 b) et d), ou le panneau A.1 (annexe 7), le ballon rouge ou le pavillon rouge prescrits à l'article 3.25, paragraphe 1 b) et d), ou de passer au droit des bateaux visés à l'article 3.34 du côté où ils montrent les deux feux rouges ou les deux ballons noirs prescrits au paragraphe 2 a) de l'article 3.34.

D. BACS

Article 6.23 - Règles applicables aux bacs

1. Les bacs ne peuvent effectuer la traversée de la voie navigable qu'après s'être assurés que le mouvement des autres bateaux permet d'effectuer la traversée sans danger et sans que ces autres bateaux soient obligés de modifier brusquement leur route ou leur vitesse¹.

2. Un bac ne naviguant pas librement doit, en outre, se conformer aux règles suivantes :

a) Lorsqu'il n'est pas en service, il doit stationner au lieu qui lui a été assigné par l'autorité compétente. Si aucun lieu de stationnement ne lui a été assigné, il doit stationner de façon que le chenal reste libre;

¹ Les autorités compétentes peuvent prescrire que cette disposition ne s'applique pas aux bacs qui ne naviguent pas librement dans leur comportement avec des menus embarcations.

b) Lorsque le câble longitudinal d'un bac peut barrer le chenal navigable, le bac ne doit 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.

E. PASSAGE DES PONTS, BARRAGES ET ÉCLUSES

Article 6.24 - Passage des ponts et des barrages - Généralités

1. Dans une ouverture de pont ou de barrage, si le chenal n'offre pas une largeur suffisante pour le passage simultané, les règles de l'article 6.07 sont applicables.

2. Lorsque le passage par une ouverture de pont ou de barrage est autorisé et que cette ouverture porte :

a) Le signal A.10 (annexe 7),

la navigation est interdite en dehors de l'espace compris entre les deux panneaux constituant ce signal;

b) Le signal D.2 (annexe 7),

il est recommandé à la navigation de se tenir dans l'espace compris entre les deux panneaux ou feux constituant ce signal.

Article 6.25 - Passage des ponts fixes

1. Lorsque certaines ouvertures de ponts fixes sont indiquées par :

un ou plusieurs feux rouges ou panneaux rouge-blanc-rouge (signal A.1 - annexe 7), ces ouvertures sont interdites à la navigation.

2. Lorsque certaines ouvertures de ponts fixes sont indiquées par :

a) Le signal D.1 a) (annexe 7), ou

b) Le signal D.1 b) (annexe 7),

placés au-dessus de l'ouverture,

il est recommandé d'utiliser de préférence ces ouvertures.

Si la passe est munie de la signalisation visée sous a), elle est ouverte à la navigation dans les deux sens.

Si elle est munie de la signalisation visée sous b), elle est interdite à la navigation venant dans l'autre sens.

3. Lorsque certaines ouvertures de ponts fixes sont signalées conformément au paragraphe 2 ci-dessus, la navigation ne peut utiliser les ouvertures non signalées qu'à ses risques et périls.

Article 6.26 - Passage des ponts mobiles

1. Sans préjudice des autres prescriptions du présent Règlement et des autres dispositions applicables, les conducteurs doivent se conformer, à l'approche et au passage des ponts mobiles, aux ordres qui leur sont éventuellement donnés par le personnel du pont en vue de la sécurité et du bon ordre de la navigation ou en vue de la rapidité du passage.

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 doivent, dans le cas où des panneaux B.5 (annexe 7) sont placés sur la rive, s'arrêter en deçà de ces panneaux.

3. À l'approche des ponts mobiles, le dépassement est interdit sauf indications spéciales de la part du personnel 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 visée sous a) et d) ci-dessus signifie :

passage interdit sauf pour les bateaux de hauteur réduite; la navigation est autorisée dans les deux sens,

f) Deux feux jaunes placés sur le pont combinés avec la signalisation visée sous a) et d) ci-dessus signifient :

passage interdit sauf pour les bateaux de hauteur réduite; la navigation est interdite dans l'autre sens.

5. Les feux rouges visés au paragraphe 4 ci-dessus peuvent être remplacés par des panneaux rouge-blanc-rouge (signal A.1 - annexe 7), les feux verts par des panneaux vert-blanc-vert (signal E.1 - annexe 7) et les feux jaunes par des panneaux jaunes (signal D.1 - annexe 7).

Article 6.27 - 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. 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 E.1 (annexe 7).

3. L'interdiction de passage par une ouverture de barrage peut être signalée par :

un ou plusieurs feux rouges ou panneaux rouge-blanc-rouge (signal A.1 - annexe 7).

4. En dérogation au paragraphe 2 ci-dessus, dans le cas de barrages avec pont supérieur, le passage d'une ouverture peut être autorisé également par :

un signal D.1 (annexe 7) placé sur le pont au-dessus de la passe.

Article 6.28 - 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 panneau B.5 (annexe 7) 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 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, matériels flottants ou installations flottantes.

7. Dans les écluses :

a) Si des limites sont indiquées sur les bajoyers, les bateaux doivent se tenir entre ces limites;

b) Pendant le remplissage et la vidange du sas et jusqu'au moment où la sortie est autorisée, les bateaux doivent être amarrés et la manœuvre des amarres doit être assurée de manière à empêcher tout choc contre les bajoyers, les portes et les dispositifs de protection ou contre les autres bateaux ou matériels flottants;

c) L'emploi de défenses, qui doivent être flottantes lorsqu'elles sont amovibles, est obligatoire;

d) Il est interdit aux bateaux et matériels flottants de rejeter ou de laisser s'écouler de l'eau sur les terre-pleins ou sur les autres bateaux ou matériels flottants;

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 propulsion¹;

f) Les menues embarcations doivent se tenir à distance des autres bateaux.

8. Dans les garages des écluses et dans les écluses, il est obligatoire de maintenir une distance latérale minimale de 10 m à l'égard des bateaux et des convois portant le feu bleu ou le cône bleu visé à l'article 3.14, paragraphe 1. Toutefois, cette obligation ne s'applique pas aux bateaux et aux convois qui portent également cette signalisation ni aux bateaux visés à l'article 3.14, paragraphe 7.

9. Les bateaux et convois portant la signalisation visée à l'article 3.14, paragraphe 2 ou 3, sont éclusés séparément.

10. Les bateaux et convois portant la signalisation visée à l'article 3.14, paragraphe 1, ne sont pas éclusés avec les bateaux à passagers.

11. En vue d'assurer la sécurité et le bon ordre de la navigation, la rapidité du passage des écluses ou la pleine utilisation de celles-ci, le personnel des écluses peut donner des instructions complémentaires ainsi que des instructions dérogatoires aux dispositions du présent article. Les bateaux doivent, dans les écluses et dans les garages des écluses, se conformer à ces instructions.

Article 6.28 bis - 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;

¹ Les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire cette disposition.

- 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 visés aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus peuvent être remplacés par un panneau A.1 (annexe 7).
- Le ou les feux verts visés à ces mêmes paragraphes peuvent être remplacés par un panneau E.1 (annexe 7).
4. En l'absence de feux et de panneaux, l'accès et la sortie des écluses sont interdits sauf ordre spécial du personnel de l'écluse.

Article 6.29 - Priorité de passage aux écluses

Par dérogation au paragraphe 3 de l'article 6.28, bénéficient d'un droit de priorité de passage aux écluses :

- a) Les bateaux appartenant à l'autorité compétente ou aux services d'incendie, de police et de douane et se déplaçant pour des raisons urgentes de service,
- b) Les bateaux auxquels l'autorité compétente a expressément accordé la priorité et qui portent la flamme rouge prévue à l'article 3.17.

Lorsque ces bateaux s'approchent des garages des écluses ou y sont en stationnement, les autres bateaux doivent leur faciliter au maximum le passage.

F. VISIBILITÉ RÉDUITE; NAVIGATION AU RADAR

Article 6.30 - Règles générales de navigation par visibilité réduite

1. Les bateaux qui font route par visibilité réduite doivent régler leur vitesse en fonction de cette circonstance, de la présence et des mouvements d'autres bateaux et des circonstances locales¹. Ils doivent être équipés d'une installation de radiotéléphonie permettant d'établir les communications bateau-bateau et bateau-rive se trouvant en bon état de fonctionnement et répondant aux prescriptions des différentes autorités compétentes concernées². Ils doivent avoir une vigie à l'avant³. 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. Les bateaux doivent émettre les signaux sonores prescrits aux articles 6.32 et 6.33 ci-après et porter les feux prescrits pour la signalisation de nuit des bateaux faisant route.
2. Les bateaux doivent s'arrêter dès que, compte tenu d'une diminution de la visibilité, de la présence et des mouvements d'autres bateaux et des circonstances locales, le voyage ne peut être poursuivi sans danger. En outre, lorsque, dans un convoi remorqué, la communication visuelle entre les unités remorquées et le bateau motorisé en tête du convoi n'est plus possible, le convoi doit s'arrêter à l'endroit approprié le plus proche.
3. Pour décider s'ils doivent suspendre ou peuvent poursuivre leur route et pour déterminer leur vitesse de marche, les bateaux utilisant le radar peuvent tenir compte de la détection au radar. Ils doivent cependant tenir compte de la diminution de visibilité éprouvée par les autres bateaux.
4. En s'arrêtant, les bateaux doivent dégager le chenal autant que possible.
5. Lorsqu'ils font route par visibilité réduite, les bateaux équipés d'une installation radiotéléphonique pour le réseau bateau-bateau doivent être à l'écoute sur le canal indiqué par l'autorité compétente et donner aux autres bateaux les informations nécessaires pour la sécurité de la navigation.
6. 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 articles 6.04, paragraphes 3, 4 et 5 (catégorie I), et 6.05 ne s'appliquent pas par visibilité réduite⁴.

¹ Sur certains secteurs avec courant, l'autorité compétente peut, en outre, interdire la navigation des convois remorqués vers l'aval par visibilité réduite.

² Les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire une telle installation.

³ Les autorités compétentes peuvent, suivant les conditions de navigation sur la voie concernée, dispenser de la vigie un bac ne naviguant pas librement.

⁴ Les autorités compétentes peuvent ne pas reprendre cette disposition ou ne la prescrire que sur certaines voies navigables.

Article 6.31 - Signaux sonores pendant le stationnement

CATÉGORIE I

1. Par visibilité réduite, les bateaux et matériels flottants stationnant dans le chenal, ou à proximité de celui-ci en dehors des ports et des endroits spécialement affectés au stationnement par les autorités compétentes, doivent émettre, aussitôt et aussi longtemps qu'ils perçoivent un des signaux prescrits aux paragraphes 4 a) et 5 a) de l'article 6.32 ou au paragraphe 2 de l'article 6.33 pour un bateau qui s'approche,

a) Lorsqu'ils se trouvent du côté gauche (pour un observateur placé face à l'aval) du chenal¹,

une simple volée de cloche;

b) Lorsqu'ils se trouvent du côté droit (pour un observateur placé face à l'aval) du chenal²,

une double volée de cloche;

c) Lorsqu'ils se trouvent en position incertaine,

une triple volée de cloche.

2. Ces signaux doivent être répétés à intervalles d'une minute au plus.

3. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 ci-dessus 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 des paragraphes 1 et 2 ci-dessus s'appliquent au remorqueur et au dernier bateau du convoi.

CATÉGORIE II

1. Les bateaux stationnant dans le chenal, ou à proximité de celui-ci en dehors des ports et des endroits spécialement affectés au stationnement par les autorités compétentes, doivent émettre, aussitôt et aussi longtemps qu'ils perçoivent un des signaux prescrits aux articles 6.32 et 6.33 pour un bateau qui s'approche,

une simple volée de cloche.

Cependant, les bateaux qui ne se trouvent pas en position parallèle au côté du chenal ou qui sont situés de telle façon qu'ils peuvent constituer un danger pour les autres bateaux, doivent émettre ce signal sans avoir perçu un des signaux visés ci-dessus.

4. Les bateaux visés au paragraphe 1, stationnant sur certaines voies navigables indiquées par les autorités compétentes, peuvent, au lieu du signal prescrit au paragraphe 1, émettre également

un son prolongé entre deux sons brefs.

¹ Les autorités compétentes peuvent ne prescrire les signaux visés sous a) et b) que de jour.

² Idem.

5. 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 6.32 - Dispositions pour les bateaux naviguant au radar

1. Un bateau est considéré comme naviguant au radar quand, dans des conditions de visibilité réduite, il navigue en utilisant les installations suivantes :

a) Une installation de radar et un dispositif indiquant le changement de la direction du bateau se trouvant en bon état de fonctionnement et répondant aux prescriptions des autorités compétentes concernées¹;

b) Une installation de radiotéléphonie permettant d'établir les communications bateau-bateau et bateau-rive² prévues au paragraphe 1 de l'article 6.30, se trouvant en bon état de fonctionnement et répondant aux prescriptions des différentes autorités compétentes concernées;

c) Une installation pour l'émission du signal sonore tritonal (article 1.01 w)¹.

2. Lorsqu'un bateau navigue au radar, une personne bien au courant de la navigation au radar³ et une seconde personne suffisamment au courant de cette méthode de navigation³ doivent se trouver en permanence dans la timonerie⁴. Toutefois, quand la timonerie est équipée d'un poste de commande centralisé⁵, il suffit que la seconde personne puisse, si besoin est, être immédiatement appelée dans la timonerie.

3. Les bateaux naviguant au radar sont dispensés de l'obligation de poster une vigie comme prescrit au paragraphe 1 de l'article 6.30, pour autant que le conducteur est en mesure de percevoir les signaux sonores.

¹ Les autorités compétentes peuvent, au lieu des appareils prescrits au présent paragraphe, admettre l'utilisation d'autres installations de radar et d'autres moyens indiquant la vitesse de giration du bateau et elles peuvent dispenser de ces derniers dispositifs les bacs ne naviguant pas librement. Elles peuvent également, pour certaines voies navigables, sur certains secteurs, ou pour de menues embarcations, admettre l'utilisation du radar sans l'avertisseur sonore prescrit au paragraphe 1 c).

² Les autorités compétentes peuvent ne prescrire que les installations pour le réseau bateau-bateau.

³ Les autorités compétentes peuvent fixer des exigences en ce qui concerne cette aptitude.

⁴ Les autorités compétentes peuvent, suivant les conditions de navigation sur la voie concernée, dispenser de cette disposition un bac ne naviguant pas librement.

⁵ Tel que défini au chapitre 11 des Recommandations de prescriptions techniques applicables aux bateaux de la navigation intérieure (TRANS/SC.3/104).

CATÉGORIE I

4. Tout avalant naviguant au radar doit, aussitôt qu'il perçoit sur l'écran des bateaux dont la position ou le mouvement pourrait provoquer un danger, ou lorsqu'il s'approche d'un secteur où pourraient se trouver des bateaux non encore visibles sur l'écran :

a) Émettre le signal sonore tritonal qui sera répété aussi souvent que nécessaire; cette disposition ne s'applique pas aux menues embarcations;

b) Réduire sa vitesse ou, si nécessaire, s'arrêter.

5. Tout montant qui navigue au radar doit, aussitôt qu'il entend les signaux visés au paragraphe 4 a) ci-dessus ou perçoit sur l'écran des bateaux dont la position ou le mouvement pourrait provoquer un danger, ou lorsqu'il s'approche d'un secteur où pourraient se trouver des bateaux non encore visibles sur l'écran :

a) Émettre "un son prolongé" ou "deux sons prolongés" dans le cas d'un convoi¹, et indiquer par radiotéléphonie aux avalants sa catégorie et son nom, sa position, son sens de circulation et le côté de croisement proposé;

b) Réduire sa vitesse et, si nécessaire, s'arrêter.

CATÉGORIE II

4. Les bateaux naviguant au radar, aussitôt qu'ils perçoivent sur l'écran des bateaux dont la position ou la conduite peut provoquer une situation dangereuse ou lorsqu'ils s'approchent d'un secteur où peuvent se trouver des bateaux non encore visibles sur l'écran, doivent :

a) Émettre "un son prolongé"; ce signal doit être répété aussi souvent qu'il est nécessaire;

b) Indiquer par radiotéléphonie aux bateaux venant en sens inverse les informations nécessaires pour la sécurité de la navigation;

c) Ralentir leur vitesse et, en cas de besoin, s'arrêter.

5. Les bateaux équipés d'une installation de radiotéléphonie qui reçoivent les informations visées au paragraphe 4 doivent répondre par radiotéléphonie en communiquant les informations nécessaires.

Les menues embarcations donnant les informations prescrites au paragraphe 4 ci-dessus doivent, en outre, indiquer leur catégorie et de quel côté elles s'écartent.

Les bacs appliquant les prescriptions du paragraphe 4 doivent émettre, au lieu d'un son prolongé, "un son prolongé suivi de quatre sons brefs" et, en outre, indiquer leur catégorie et la route qu'ils suivent en traversant la voie navigable.

¹ Les autorités compétentes peuvent prescrire qu'un bateau à bord duquel se trouve le conducteur d'un convoi n'émette qu'un son prolongé.

6. Tout avalant qui navigue au radar doit répondre aux montants par radiotéléphonie et indiquer sa catégorie, son nom, sa position, son sens de circulation et, soit confirmer le côté de croisement proposé, soit indiquer un autre côté. Une menue embarcation, quant à elle, doit indiquer sa catégorie, son nom, sa position, son sens de circulation et le côté vers lequel elle s'écarte.

7. Le dépassement des bateaux naviguant au radar n'est admis qu'après que le côté du dépassement a été convenu par radiotéléphonie et à condition que la largeur du chenal soit suffisante.

8. Dans les convois, les prescriptions visées aux paragraphes 2 et 4 à 7 ci-dessus s'appliquent seulement aux bateaux à bord desquels se trouve le conducteur du convoi.

9. Les bateaux naviguant au radar qui perçoivent sur l'écran des bateaux dont la position ou la conduite peut provoquer une situation dangereuse et qui ne répondent pas par radiotéléphonie doivent suffisamment à temps prendre des mesures pour éviter l'abordage.

Article 6.33 - Dispositions pour les bateaux ne naviguant pas au radar

1. Par visibilité réduite, les bateaux qui ne naviguent pas au radar doivent avoir la vigie et l'installation de radiotéléphonie prescrites à l'article 6.30^{1 2}.

2. Dans des conditions de navigation par visibilité réduite, tout bateau isolé doit émettre "un son prolongé" et tout bateau à bord duquel se trouve le conducteur d'un convoi doit émettre "deux sons prolongés"³; ces signaux doivent être répétés à intervalles d'une minute au plus.

3. Les menues embarcations ne naviguant pas au radar peuvent émettre le signal prescrit au paragraphe 2 ci-dessus; ce signal peut être répété.

¹ Les autorités compétentes peuvent exiger que ces bateaux aient, en cas de besoin, la possibilité de s'arrêter sur une distance qui ne dépasse pas la moitié de la portée de la visibilité.

² Les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire l'installation de radiotéléphonie.

³ Les autorités compétentes peuvent prescrire qu'un bateau à bord duquel se trouve le conducteur d'un convoi n'émette qu'un son prolongé.

CATÉGORIE I

4. Tout bateau qui ne navigue pas au radar par visibilité réduite doit, aussitôt qu'il entend le signal tritonal visé au paragraphe 4 a) de l'article 6.32 :

a) Lorsqu'il se trouve près d'une rive : serrer cette rive et, en cas de besoin, s'y arrêter jusqu'à ce que l'autre bateau soit passé;

b) S'il se trouve dans le chenal, et notamment s'il se dirige d'une rive à l'autre : dégager le chenal autant et aussi vite que possible.

5. Les bateaux ne naviguant pas au radar doivent, dès qu'ils entendent, dans une direction qui leur paraît être sur l'avant du travers, le signal de brume d'un autre bateau mentionné au paragraphe 2 du présent article, réduire leur vitesse au minimum nécessaire pour maintenir leur cap et naviguer avec extrême précaution ou, en cas de besoin, s'arrêter ou virer.

G. RÈGLES SPÉCIALES

Article 6.34 - Priorités spéciales

1. En cas de rencontre ou de routes qui se croisent, les autres bateaux doivent s'écarter de la route :

a) D'un bateau portant la signalisation visée à l'article 3.34;

b) D'un bateau portant la signalisation visée à l'article 3.35.

2. En cas de rencontre ou de routes qui se croisent entre un bateau de la catégorie visée au paragraphe 1 a) ci-dessus et un bateau de la catégorie visée au paragraphe 1 b) ci-dessus, le dernier bateau 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 visée à l'article 3.37.

Article 6.35 - Ski nautique et activités analogues

1. Le ski nautique ou les activités analogues ne sont autorisés que de jour et par bonne visibilité¹.

¹ Les autorités compétentes précisent les zones où ces activités sont autorisées ou interdites.

2. Le conducteur du bateau remorqueur doit être accompagné par une personne chargée du service de la remorque et de la surveillance du skieur et apte à assumer ce rôle.
3. Sauf quand ils naviguent dans un chenal qui leur est réservé exclusivement, les bateaux remorqueurs et les skieurs nautiques doivent se tenir à une distance suffisante¹ de tout autre bateau, de la rive et des baigneurs.
4. La corde de traction ne doit pas être traînée à vide.

Article 6.36 - Conduite des bateaux de pêche et à leur égard

1. La pêche à la traîne avec plusieurs bateaux de front n'est pas autorisée².
2. Il est interdit à tout bateau de passer à courte distance sur l'arrière d'un bateau en train de pêcher portant la signalisation visée à l'article 3.35.

Article 6.37 - Conduite des plongeurs subaquatiques sportifs et à leur égard

1. La pratique de la plongée subaquatique sportive sans autorisation est interdite aux endroits où la navigation pourrait être gênée, notamment :
 - a) Sur le trajet normal des bateaux portant la signalisation visée à l'article 3.16;
 - b) Devant l'entrée des ports;
 - c) Près des lieux de stationnement;
 - d) Dans les zones réservées au ski nautique ou aux activités analogues.
2. Tout bateau doit se tenir à une distance suffisante³ d'un bateau portant la signalisation visée à l'article 3.36.

¹ Distance à fixer par les autorités compétentes, qui étendront éventuellement cette mesure à d'autres catégories d'engins.

² Les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire cette disposition.

³ Distance à fixer par les autorités compétentes.

Chapitre 7

RÈGLES DE STATIONNEMENT

Article 7.01 - Principes généraux pour le stationnement

1. Sans préjudice des autres dispositions du présent Règlement, les bateaux et matériels flottants doivent choisir leur lieu de stationnement aussi près de la rive que le permettent leur tirant d'eau et les circonstances locales et, en tout cas, de manière à ne pas entraver la navigation.
2. Indépendamment des conditions particulières imposées par les autorités compétentes, les installations flottantes doivent être placées de façon à laisser le chenal libre pour la navigation.
3. Les bateaux, assemblages de bateaux et matériels flottants en stationnement, ainsi que les installations flottantes, doivent être ancrés ou amarrés de telle façon qu'ils ne puissent changer de position et ainsi constituer un danger ou une gêne pour les autres bateaux compte tenu notamment du vent et des variations du niveau de l'eau, ainsi que de la succion et du remous.

Article 7.02 - Stationnement

1. Les bateaux et matériels flottants, ainsi que les installations flottantes, ne peuvent pas stationner :
 - a) Dans les sections de la voie navigable où le stationnement est interdit de façon générale;
 - b) Dans les secteurs désignés par les autorités compétentes;
 - c) Dans les secteurs indiqués par le signal A.5 (annexe 7); 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 6.07 et à leurs abords ainsi que dans les secteurs qui, par suite du stationnement, deviendraient des passages étroits, ainsi qu'aux abords de ces secteurs;
 - f) Aux entrées et sorties des voies affluentes;
 - g) Sur les trajets des bacs;
 - h) Sur la route que suivent les bateaux pour accoster ou quitter un débarcadère;
 - i) Dans les aires de virage indiquées par le signal E.8 (annexe 7);
 - j) Latéralement à un bateau portant le signal prescrit à l'article 3.33, à une distance en mètres inférieure au chiffre indiqué dans le triangle blanc dudit signal;
 - k) Sur les plans d'eau indiqués par le signal A.5.1 (annexe 7) et dont la largeur, comptée à partir du signal, est indiquée en mètres sur celui-ci.

2. Dans les sections où le stationnement est interdit en vertu des dispositions du paragraphe 1 a) à d) ci-dessus, les bateaux et matériels flottants, ainsi que les installations flottantes, ne peuvent stationner qu'aux aires de stationnement indiquées par un des signaux E.5 à E.7 (annexe 7), dans les conditions définies aux articles 7.03 à 7.06 ci-dessous.

Article 7.03 - Ancrage

1. Les bateaux et matériels flottants, ainsi que les installations flottantes, ne peuvent pas ancrer :

a) Dans les sections de la voie navigable où l'ancrage est interdit de façon générale;

b) Dans les secteurs indiqués par le signal A.6 (annexe 7); l'interdiction s'applique alors du côté de la voie où ce signal est placé.

2. Dans les sections où l'ancrage est interdit en vertu des dispositions du paragraphe 1 a) ci-dessus, les bateaux et matériels flottants, ainsi que les installations flottantes, ne peuvent ancrer que dans les secteurs indiqués par le signal E.6 (annexe 7) et seulement du côté de la voie où ce signal est placé.

Article 7.04 - Amarrage

1. Les bateaux et matériels flottants, ainsi que les installations flottantes, ne peuvent pas s'amarrer à la rive :

a) Dans les sections de la voie navigable où l'amarrage est interdit de façon générale;

b) Dans les secteurs indiqués par le signal A.7 (annexe 7); 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 paragraphe 1 a) ci-dessus, les bateaux et matériels flottants, ainsi que les installations flottantes, ne peuvent s'amarrer que dans les secteurs indiqués par le signal E.7 (annexe 7) et seulement du côté de la voie où ce signal est placé.

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

Article 7.05 - Aires de stationnement

1. Aux aires de stationnement où est placé le signal E.5 (annexe 7), les bateaux et matériels flottants ne peuvent stationner que du côté de la voie où ce signal est placé.

2. Aux aires de stationnement où est placé le signal E.5.1 (annexe 7), les bateaux et matériels flottants ne peuvent stationner que sur le plan d'eau dont la largeur, comptée à partir du signal, est indiquée en mètres sur celui-ci.

3. Aux aires de stationnement où est placé le signal E.5.2 (annexe 7), les bateaux et matériels flottants ne peuvent stationner que sur le plan d'eau compris entre les deux distances indiquées en mètres sur le signal. Ces distances sont comptées à partir du signal.
4. Aux aires de stationnement où est placé le signal E.5.3 (annexe 7), les bateaux et matériels flottants ne peuvent, du côté de la voie où ce signal est placé, stationner bord à bord en nombre supérieur à celui qui est indiqué en chiffres romains sur le signal.
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 signal est placé.

Article 7.06 - Stationnement autorisé pour certaines catégories de bateaux

Aux aires de stationnement où est placé un des signaux E.5.4 à E.5.15 (annexe 7), ne peuvent stationner que les catégories de bateaux pour lesquels le signal est valable, et seulement du côté de la voie où le signal est placé.

Article 7.07 - Stationnement au voisinage de bateaux, convois poussés et formations à couple effectuant certains transports de 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 visée au paragraphe 1 de l'article 3.14;
 - b) 50 m si l'un de ceux-ci porte la signalisation visée au paragraphe 2 de l'article 3.14;
 - c) 100 m si l'un de ceux-ci porte la signalisation visée au paragraphe 3 de l'article 3.14.

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 au paragraphe 1 a) 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 en vertu du marginal 10 282 (annexe B.1) ou du marginal 210 282 (annexe B.2) de l'ADN, et respectent les dispositions de sécurité applicables aux bateaux visés au paragraphe 1 de l'article 3.14.
3. Pour le stationnement, l'autorité compétente peut accorder des dérogations dans des cas particuliers.

Article 7.08 - Garde et surveillance

1. Une garde efficace doit se trouver en permanence à bord des bateaux en stationnement dans le chenal et à bord des bateaux en stationnement et chargés de matières visées au marginal 10 500 de l'annexe B.1 et à l'appendice 4 (liste des matières) de l'annexe B.2 de l'ADN, ou qui, ayant transporté de telles matières, ne sont pas exempts de gaz dangereux. Toutefois, les autorités compétentes peuvent dispenser de cette obligation les bateaux en stationnement dans les bassins des ports.
2. Tous les autres bateaux, les matériels flottants et les installations flottantes doivent en stationnement être surveillés par une personne capable d'intervenir rapidement en cas de besoin, à moins que cette surveillance ne soit pas nécessaire eu égard aux circonstances locales ou que les autorités compétentes en dispensent.
3. Une garde efficace doit se trouver en permanence à bord des bateaux en stationnement et astreints à porter un, deux ou trois feux bleus en vertu de l'article 3.14, ou un, deux ou trois cônes bleus en vertu de l'article 3.32¹.

¹ Les autorités compétentes peuvent dispenser de cette obligation les bateaux en stationnement dans les bassins des ports et dans certaines aires de stationnement.

Chapitre 8

DISPOSITIONS COMPLÉMENTAIRES

Article 8.01 - Obligation de notification

1. Les conducteurs des bateaux et des convois transportant des marchandises dangereuses conformément aux dispositions de l'ADN doivent, avant d'entrer dans un secteur ou de passer au droit d'un poste de contrôle, d'un centre de régulation ou d'une écluse signalés par l'autorité compétente ou éventuellement par le signal B.11 (annexe 7), notifier leur présence sur la voie radiotéléphonique indiquée et communiquer les données suivantes :

- a) Catégorie de bateau;
- b) Nom du bateau;
- c) Position, sens de navigation (le cas échéant);
- d) Numéro officiel du bateau, pour les navires de mer : numéro OMI;
- e) Port en lourd (charge maximum);
- 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) Nature et quantité de la cargaison (pour les matières dangereuses : nom de la matière et, le cas échéant, classe et numéro ONU);
- m) Signalisation requise pour le transport de marchandises dangereuses;
- n) Nombre de personnes à bord.

2. Les données indiquées au paragraphe 1 ci-dessus, à l'exception de celles visées aux lettres c) et h), peuvent être communiquées par d'autres services ou personnes à l'autorité compétente, soit par écrit soit par téléphone. Dans tous les cas, le conducteur doit annoncer quand son bateau ou son convoi entre dans le secteur soumis à l'obligation de notification et quand il le quitte à nouveau.

3. Lorsqu'un bateau interromp son voyage sur le secteur soumis à l'obligation de notification durant plus de deux heures, le conducteur doit indiquer le début et la fin de cette interruption.

4. Lorsque les données visées au paragraphe 1 ci-dessus changent au cours du voyage sur le secteur soumis à l'obligation de notification, l'autorité compétente doit en être avertie immédiatement.

Chapitre 9

PRÉVENTION DE LA POLLUTION DES EAUX ET ÉLIMINATION DES DÉCHETS SURVENANT À BORD DES BATEAUX

Article 9.01 - Définitions

Aux fins de l'application du présent chapitre, les termes suivants désignent :

1. Termes concernant les déchets en général

a) "déchets survenant à bord" : matières ou objets définis aux lettres b) à f) ci-dessous et dont le détenteur se défait ou dont il a l'intention ou l'obligation de se défaire;

b) "déchets survenant lors de l'exploitation du bateau" : déchets et eaux usées survenant à bord du fait de l'exploitation et de l'entretien du bateau; en font partie les déchets huileux et graisseux et les autres déchets survenant lors de l'exploitation du bateau;

c) "déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bateau" : huiles usagées, eaux de fond de cale et autres déchets huileux et graisseux, tels que graisses usagées, filtres usagés, chiffons usagés, récipients et emballages de ces déchets;

d) "huiles usagées" : huiles usées ou autres graisses non réutilisables, pour moteurs, engrenages et installations hydrauliques;

e) "eau de fond de cale" : eau huileuse provenant des fonds de cale de la salle des machines, du pic, des cofferdams et des compartiments latéraux;

f) "graisse usagée" : graisse usée recueillie lors de son écoulement de graisseurs, de roulements et d'installations de graissage et autre graisse non réutilisable;

g) "autres déchets survenant lors de l'exploitation du bateau" : eaux usées domestiques, ordures ménagères, boues de curage, slops et autres déchets spéciaux tels que définis au paragraphe 3 ci-dessous;

h) "déchets liés à la cargaison" : déchets et eaux usées survenant à bord du bateau du fait de la cargaison; n'en font pas partie la cargaison restante et les résidus de manutention tels que définis aux lettres b) et e) du paragraphe 2 ci-dessous;

i) "station de réception" : un bateau au sens de la lettre a) de l'article 1.01 du CEVNI ou une installation à terre, agréés par les autorités compétentes pour recueillir les déchets survenant à bord.

2. Termes relatifs à la cargaison

a) "transports exclusifs" : transports successifs au cours desquels la même cargaison ou une autre cargaison dont l'acheminement n'exige pas le nettoyage préalable des cales ou des citernes est transportée dans la cale ou la citerne du bateau;

b) "cargaison restante" : cargaison liquide restant dans les citernes ou dans les tuyauteries après le déchargement sans utilisation d'un système d'assèchement visé aux Prescriptions européennes relatives au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) ainsi que la cargaison sèche restant dans les cales après le déchargement sans utilisation de balais, de balayeuses mécaniques ou d'installations d'aspiration;

c) "résidus de cargaison" : cargaison liquide qui ne peut être évacuée des citernes ou des tuyauteries par le système d'assèchement ainsi que la cargaison sèche dont la cale ne peut être débarrassée par l'utilisation de balayeuses mécaniques, de balais ou d'installations d'aspiration;

d) "résidus de manutention" : cargaison qui lors de la manutention tombe sur le bateau à l'extérieur de la cale;

e) "cale balayée" : cale débarrassée de la cargaison à l'aide de moyens de nettoyage tels que balais ou balayeuses, sans l'aide d'appareils d'aspiration ou de lavage et où ne subsistent que des résidus de cargaison;

f) "citerne asséchée" : citerne débarrassée de la cargaison restante à l'aide d'un système d'assèchement visé à l'ADN et où ne subsistent que des résidus de cargaison;

g) "cale aspirée" : cale débarrassée de la cargaison restante à l'aide de la technique d'aspiration et où subsistent nettement moins de résidus de cargaison que dans une cale balayée;

h) "cale ou citerne lavée" : cale ou citerne qui après lavage est en principe apte à recevoir toute catégorie de cargaison;

i) "déchargement des restes" : évacuation des cargaisons restantes hors des cales respectivement des citernes et tuyauteries à l'aide de moyens appropriés (par exemple balais, balayeuses, installation d'aspiration, système d'assèchement) qui permettent d'atteindre le standard de déchargement "balayé" ou "aspiré" pour la cale, et "asséché" pour la citerne ainsi qu'évacuation des résidus de manutention et des emballages et moyens d'arrimage;

j) "lavage" : évacuation des résidus de cargaison hors des cales balayées ou aspirées et des citernes asséchées à l'aide de vapeur d'eau ou d'eau;

k) "eau de lavage" : eau survenant lors du lavage des cales balayées ou aspirées ou des citernes asséchées; en font partie également l'eau de ballastage et l'eau de précipitation provenant de ces cales ou citernes.

3. Termes concernant d'autres types de déchets

a) "eaux usées domestiques" : eaux usées provenant de cuisines, salles à manger, salles d'eau et buanderies ainsi qu'eaux fécales;

b) "ordures ménagères" : déchets organiques et inorganiques provenant des ménages et de la gastronomie à bord, ne contenant toutefois pas de composants des autres déchets définis à l'article 9.01 ci-dessus survenant lors de l'exploitation du bateau;

c) "boues de curage" : résidus survenant à bord du bateau lors de l'exploitation d'une station d'épuration à bord;

d) "slops" : mélanges de résidus de cargaison avec des restes d'eaux de lavage, de la rouille ou de la boue, aptes ou non à être pompés;

e) "autres déchets spéciaux" : déchets survenant lors de l'exploitation du bateau autres que les déchets huileux et graisseux et autres que les déchets visés aux lettres a) à d) ci-dessus.

Article 9.02 - Devoir général de vigilance

Le conducteur, les autres membres de l'équipage ainsi que les autres personnes se trouvant à bord sont tenus de montrer toute vigilance que commandent les circonstances, afin d'éviter la pollution de la voie d'eau, de limiter au maximum la quantité de déchets survenant à bord et d'éviter autant que possible tout mélange de différentes catégories de déchets.

Article 9.03 - Interdiction de déversement et de rejet

1. Il est interdit de jeter, de déverser ou de laisser s'écouler dans la voie d'eau à partir des bateaux des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bateau ainsi que des ordures ménagères, des boues de curage, des slops et d'autres déchets spéciaux.

2. Il est interdit de jeter, de déverser ou de laisser s'écouler dans la voie d'eau à partir des bateaux des parties de cargaison ainsi que des déchets liés à la cargaison. En font partie également les emballages et les moyens d'arrimage.

3. Les eaux usées domestiques ne doivent être déversées ou laissées s'écouler dans la voie d'eau qu'en vertu des prescriptions nationales respectives.

4. Les eaux de lavage provenant des cales ne doivent être déversées ou laissées s'écouler dans la voie d'eau qu'en vertu des prescriptions nationales respectives.

5. Est exempté de l'interdiction visée au paragraphe 1 le déversement dans la voie d'eau d'eaux séparées par les bateaux déshuileurs agréés si la teneur maximale d'huile résiduaire à la sortie est continuellement et sans dilution préalable conforme aux prescriptions nationales¹.

6. En cas de déversement accidentel de déchets visés aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus ou de menace d'un tel déversement, le conducteur doit aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches en indiquant aussi exactement que possible la nature, la quantité et l'endroit du déversement. En cas de déversement accidentel de déchets visés aux paragraphes 3 et 4 ci-dessus ou de menace d'un tel déversement, le conducteur, conformément aux prescriptions nationales respectives, doit aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches en indiquant aussi exactement que possible la nature, la quantité et l'endroit du déversement.

¹ Les autorités compétentes peuvent admettre sur leurs voies d'eau nationales d'autres dérogations concernant le déversement dans la voie d'eau des eaux séparées.

Article 9.04 - Collecte et traitement des déchets à bord

1. Le conducteur doit assurer la collecte séparée à bord des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bateau et visés au paragraphe 1 de l'article 9.03 ci-dessus dans des récipients prévus à cet effet ou celle des eaux de fond de cale dans les cales des salles des machines. Les récipients doivent être stockés à bord de telle manière que toute fuite de matière puisse facilement être constatée et empêchée à temps.
2. Il est interdit :
 - a) D'utiliser des réservoirs mobiles stockés sur le pont comme réservoirs de collecte des huiles usagées;
 - b) De brûler des déchets à bord¹;
 - c) D'introduire dans la cale des salles des machines des produits de nettoyage dissolvant l'huile ou la graisse ou à action émulsifiante sauf les produits qui ne rendent pas plus difficile l'épuration des eaux de fond de cale par les stations de réception.
3. Le conducteur doit assurer la collecte à bord et le dépôt séparé dans une station de réception des déchets visés au paragraphe 1 de l'article 9.03 ci-dessus tels que les ordures ménagères, les boues de curage, les slops et d'autres déchets spéciaux. Si possible les ordures ménagères doivent être déposées séparément selon les catégories suivantes : papier, verre, autres matières recyclables et autres ordures.

Article 9.05 - Registre de prévention de la pollution (carnet de contrôle des huiles usagées), prescriptions relatives au dépôt aux stations de réception

1. Chaque bateau équipé d'une salle des machines au sens de la résolution No 17, révisée à l'exception des menues embarcations, doit avoir à son bord un registre de prévention de la pollution (carnet de contrôle des huiles usagées) valable conforme au modèle de l'annexe 9².
2. Le registre de prévention de la pollution (carnet de contrôle des huiles usagées) est délivré et identifié par les autorités compétentes.
3. Les déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bateau et visés au paragraphe 1 de l'article 9.04 ci-dessus doivent être déposés, contre justificatif, dans les stations de réception à des intervalles réguliers, déterminés par l'état et l'exploitation du bateau. Ce justificatif consiste en une mention portée dans le registre de prévention de la pollution (carnet de contrôle des huiles usagées) par la station de réception.

¹ Les autorités compétentes peuvent, sous certaines conditions, admettre des dérogations à l'interdiction de brûler des déchets sur leurs voies d'eau nationales

² Les autorités compétentes peuvent prescrire sur leurs voies d'eau nationales la tenue d'un registre de prévention de la pollution (carnet de contrôle des huiles usagées) à d'autres bateaux, installations flottantes et engins flottants.

4. L'autorité compétente peut prescrire l'inscription d'autres données dans le registre de prévention de la pollution (carnet de contrôle des huiles usagées), par exemple :

- Données relatives au déchargement (attestation de déchargement);
- Dépôt d'eau de lavage provenant de la cale;
- Dépôt d'eaux usées domestiques;
- Dépôt de slops, de boues de curage et d'autres déchets spéciaux.

5. Un bateau ayant à son bord d'autres documents relatifs au dépôt de déchets survenant lors de l'exploitation du bateau conformément à des règlements applicables à l'extérieur des voies d'eau couvertes par le CEVNI doit pouvoir prouver à l'aide de ces autres documents le dépôt des déchets à l'extérieur des voies d'eau susmentionnées. Cette preuve peut également être fournie par le registre des hydrocarbures tel que prévu par la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 73).

Article 9.06 - Peinture et nettoyage extérieur des bateaux

Il est interdit de peindre le bordé du bateau à l'huile ou de le nettoyer au moyen de produits qui ne doivent pas pénétrer dans la voie d'eau.

Annexe 1**LETTRE OU GROUPE DE LETTRES DISTINCTIF DU PAYS DU PORT
D'ATTACHE OU DU LIEU D'IMMATRICULATION
DES BATEAUX**

ALLEMAGNE	D	RÉPUBLIQUE DE MOLDOVA	MD
AUTRICHE	A	NORVÈGE	NO
BÉLARUS	BY	PAYS-BAS	N
BELGIQUE	B	POLOGNE	PL
BULGARIE	BG	PORTUGAL	P
CROATIE	HR	RÉPUBLIQUE TCHÈQUE	CZ
FÉDÉRATION DE RUSSIE	RUS	ROUMANIE	R
FINLANDE	FI	SLOVAQUIE	SK
FRANCE	F	SUÈDE	SE
HONGRIE	HU	SUISSE	CH
ITALIE	I	UKRAINE	UA
LITUANIE	LT	YOUgosLAVIE	YU
LUXEMBOURG	L		

Annexe 2

**ÉCHELLES DE TIRANT D'EAU DES BATEAUX
DE NAVIGATION INTÉRIEURE**

1. Les échelles de tirant d'eau doivent être graduées au moins en décimètres, du plan de flottaison à vide au plan du plus grand enfoncement, sous forme de bandes bien visibles peintes alternativement en deux couleurs différentes.

La graduation doit être indiquée par des chiffres marqués à côté de l'échelle au moins de 5 en 5 décimètres, ainsi qu'au sommet de celle-ci. Cette graduation doit être repérée par des marques poinçonnées, burinées ou soudées.

2. Si le bateau porte des échelles de jauge répondant aux prescriptions du paragraphe 1 ci-dessus, ces échelles de jauge peuvent tenir lieu d'échelle de tirant d'eau.

Annexe 3

SIGNALISATION VISUELLE DES BATEAUX

1. GÉNÉRALITÉS

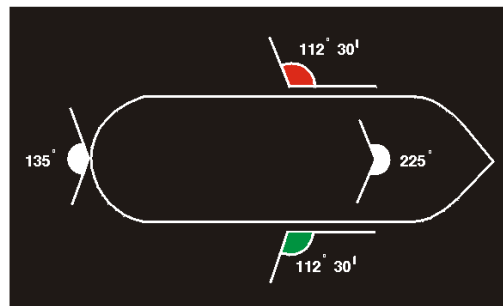
- 1.1 Les croquis ci-après portent sur la signalisation prévue aux articles du chapitre 3 du CEVNI; ils ne portent pas sur celle qui est prévue ou autorisée par les notes de bas de page.
- 1.2 Les croquis n'ont qu'un caractère indicatif; il convient de se référer au texte du règlement, qui seul fait foi.

En ce qui concerne les signalisations supplémentaires pouvant être prescrites, les croquis illustrent :

- soit la seule signalisation supplémentaire;
- soit, dans la mesure où une bonne compréhension l'exige, à la fois la signalisation de base (ou l'une des signalisations de base possibles) et la signalisation supplémentaire.


Cette signalisation supplémentaire est seule décrite sous le croquis.

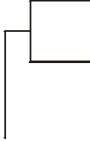
- 1.3 Les convois poussés dont les dimensions maximales ne dépassent pas 110 m sur 12 m sont considérés comme des bateaux motorisés isolés (voir article 3.01, paragraphe 3).
- 1.4 Sauf indication particulière, la signification des termes suivants est celle donnée à l'article 3.01, paragraphe 5 :



- 1.4.1 "Feu de mât" : feu blanc puissant, projetant une lumière ininterrompue sur toute l'étendue d'un arc d'horizon de 225° et disposé de manière à projeter cette lumière depuis l'avant jusqu'à 22° 30' sur l'arrière du travers de chaque bord;
- 1.4.2 "Feux de côté" : feu clair vert à tribord et feu rouge clair à bâbord, chacun de ces feux projetant une lumière ininterrompue sur toute l'étendue d'un arc d'horizon de 112° 30' et étant disposé de manière à projeter cette lumière depuis l'avant jusqu'à 22° 30' sur l'arrière du travers de son côté;
- 1.4.3 "Feu de poupe" : feu clair ou ordinaire blanc, projetant une lumière ininterrompue sur toute l'étendue d'un arc d'horizon de 135° et disposé de manière à projeter cette lumière sur un secteur de 67° 30' de chaque bord à partir de l'arrière;
- 1.4.4 "Feu visible de tous les côtés" : feu projetant une lumière ininterrompue sur toute l'étendue d'un arc d'horizon de 360°.

1.5 Explication des symboles :


a  Feu fixe visible de tous les côtés
(un feu projetant une lumière ininterrompue sur l'étendue
d'un arc d'horizon de 360°).

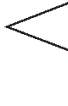
b  Feu fixe sur un arc d'horizon limité. Un feu qui est invisible
pour l'observateur est marqué d'un point en son centre.





c  Feu scintillant.


d  Feu facultatif.

e  Panneau ou pavillon (article 3.03).

f  Flamme (article 3.03).

g  Ballon (article 3.04).

h  Cylindre (article 3.04).

i  Cône (article 3.04).

j  Bicône (article 3.04).

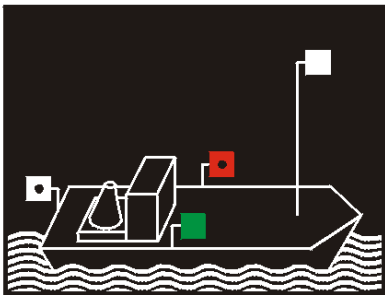
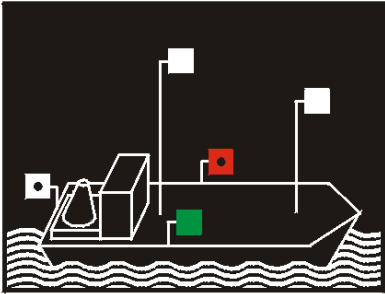
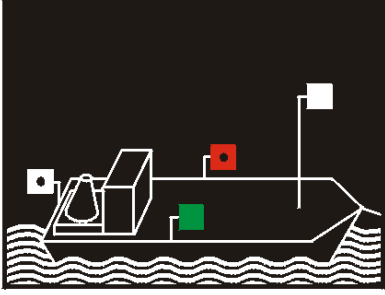
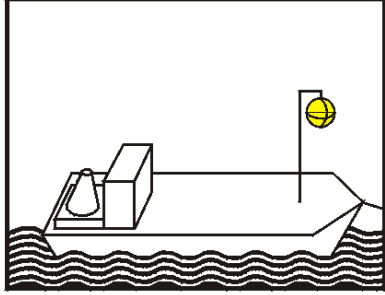
k  Réflecteur radar.

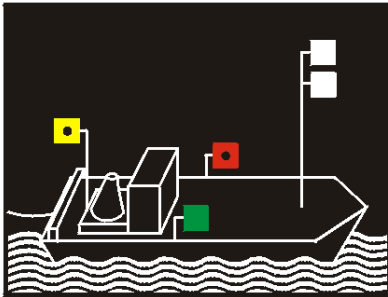
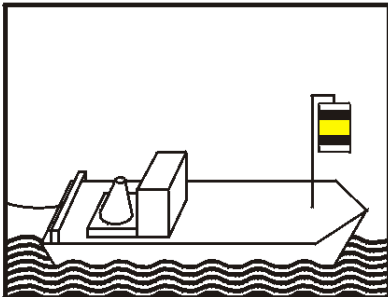
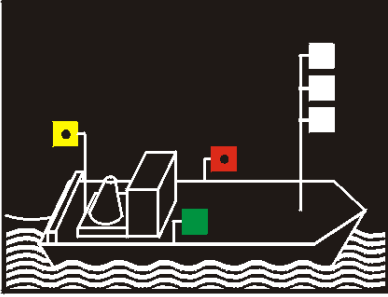
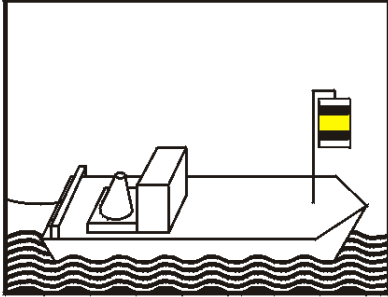
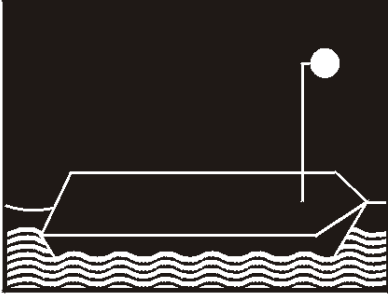
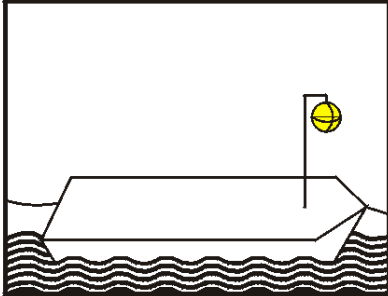
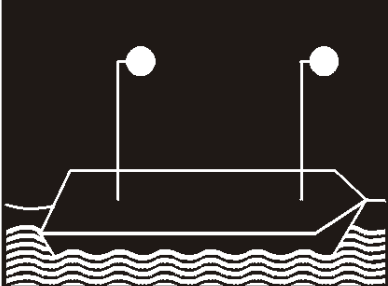
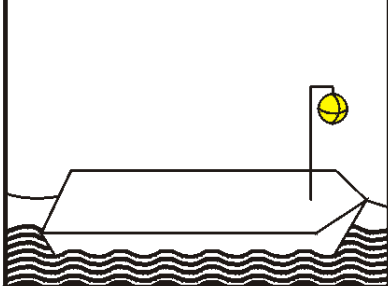
NUIT

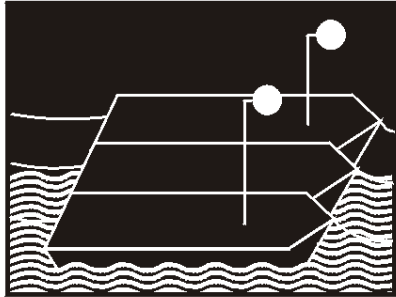
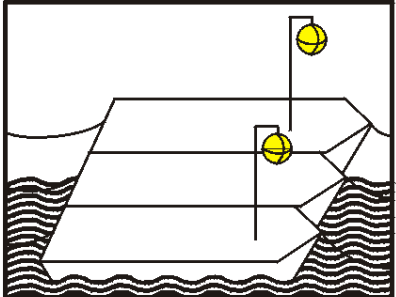
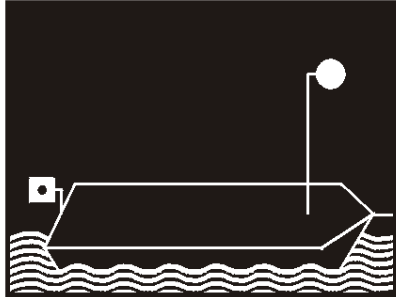
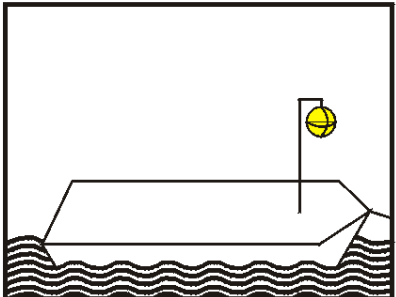
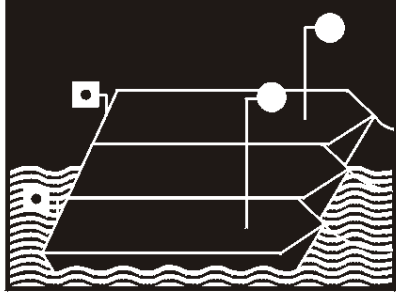
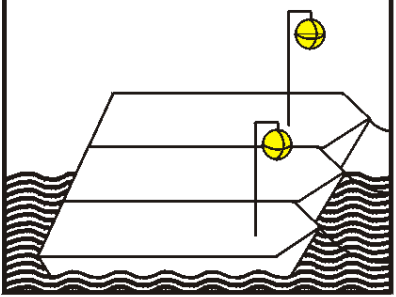
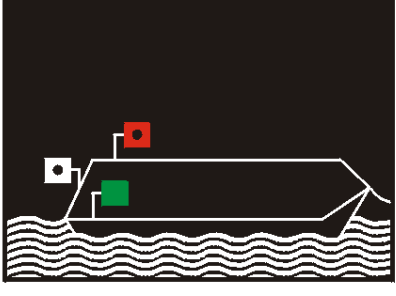
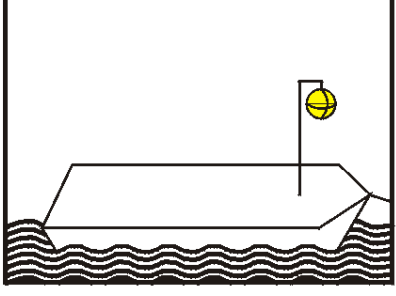
CROQUIS

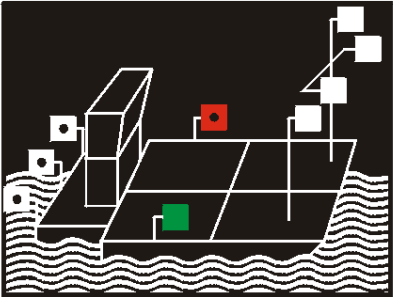
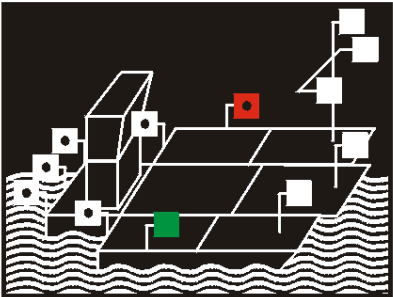
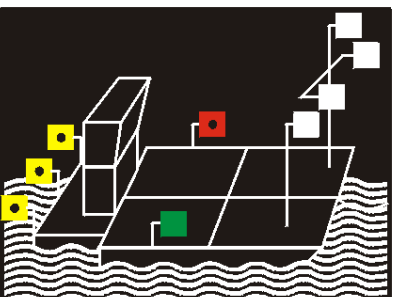
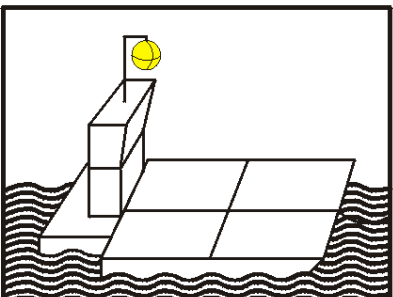
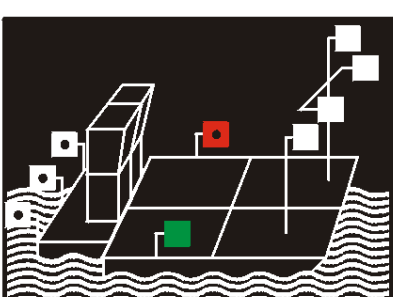
JOUR

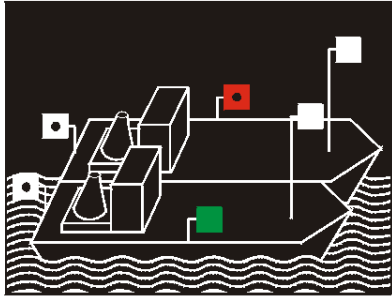
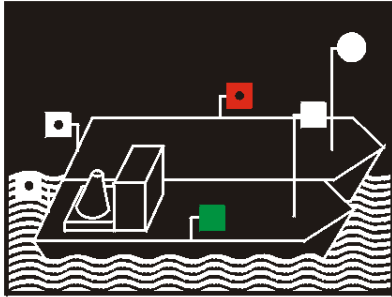
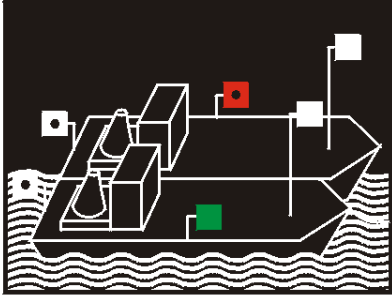
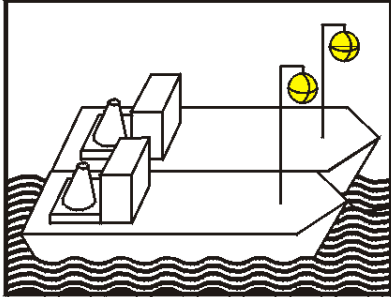
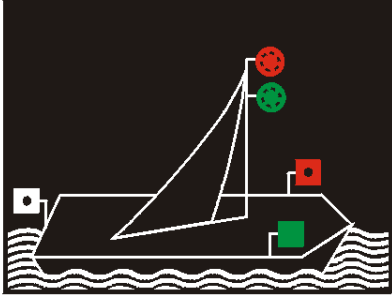
2. SIGNALISATION EN COURS DE ROUTE

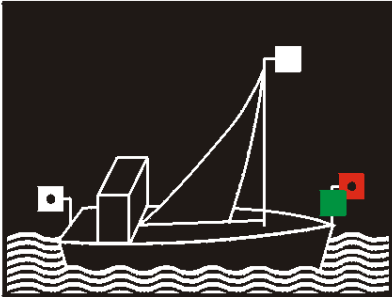
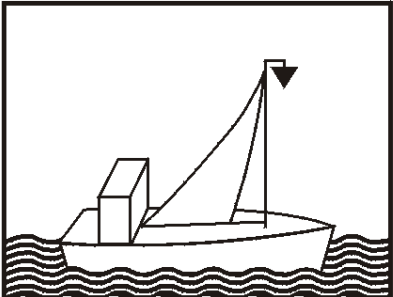
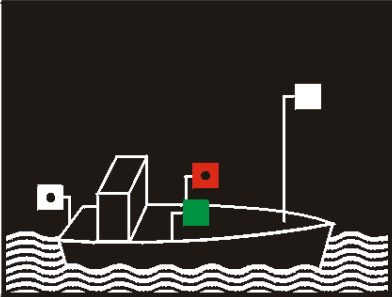
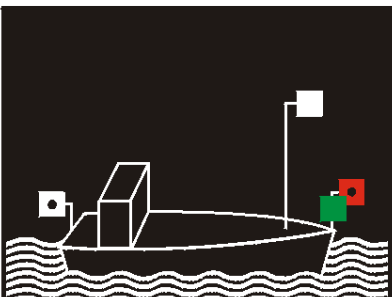
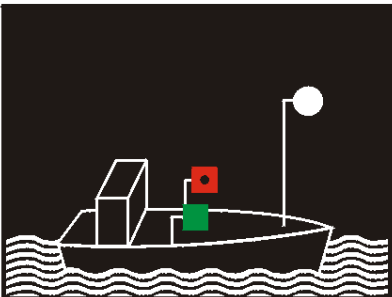
	<p>1</p>	
<p>Article 3.08, paragraphe 1 : Bateaux motorisés isolés.</p>		
	<p>2</p>	
<p>Article 3.08, paragraphe 2 : Bateaux motorisés isolés portant un deuxième feu de mât. Obligatoire pour les bateaux de plus de 110 m de longueur.</p>		
	<p>3</p>	
<p>Article 3.08, paragraphe 3 : Bateau motorisé temporairement précédé d'un bateau motorisé de renfort.</p>		

NUIT	CROQUIS	JOUR
	4	
<p>Article 3.09, paragraphe 1 : Bateau motorisé faisant route seul en tête d'un convoi remorqué ou placé en renfort.</p>		
	5	
<p>Article 3.09, paragraphe 2 : Chacun des bateaux motorisés en tête d'un convoi remorqué ou placés en renfort, lorsqu'il y en a plusieurs naviguant l'un à côté de l'autre.</p>		
	6	
<p>Article 3.09, paragraphe 3 : Bateaux remorqués.</p>		
	7	
<p>Article 3.09, paragraphe 3, lettre a : Longueur de convoi remorqué dépassant 110 m.</p>		

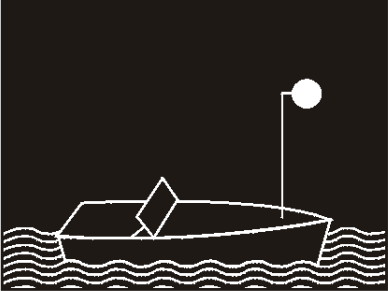
NUIT	CROQUIS	JOUR
	8	
<p>Article 3.09, paragraphe 3, lettre b : Longueur de convoi remorqué comprenant une rangée de plus de deux bateaux accouplés.</p>		
	9	
<p>Article 3.09, paragraphe 4 : Dernière longueur d'un convoi remorqué.</p>		
	10	
<p>Article 3.09, paragraphe 4 : Plusieurs bateaux remorqués en dernière longueur du convoi.</p>		
	11	
<p>Article 3.09, paragraphe 6 : Navires remorqués venant directement de la mer ou partant pour la mer.</p>		

NUIT	CROQUIS	JOUR
	<p>12</p>	
<p>Article 3.10, paragraphe 1 : Convois poussés.</p>		
	<p>13</p>	
<p>Article 3.10, paragraphe 1, lettre c. ii : Convois poussés, plus de deux bateaux visibles de l'arrière sur la largeur totale.</p>		
	<p>14</p>	
<p>Article 3.10, paragraphe 2 : Convois poussés précédés par un ou plusieurs bateaux motorisés placés en renfort.</p>		
	<p>15</p>	
<p>Article 3.10, paragraphe 4 : Convois poussés avec deux pousseurs.</p>		

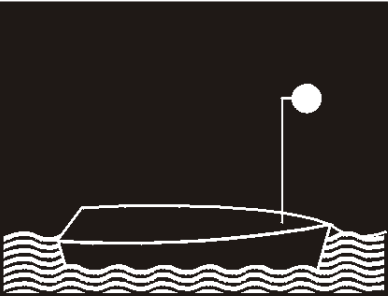
NUIT	CROQUIS	JOUR
	16	
<p>Article 3.11, paragraphe 1 : Formations à couple : deux bateaux motorisés.</p>		
	17	
<p>Article 3.11, paragraphe 1 : Formations à couple : un bateau motorisé et un bateau non motorisé.</p>		
	18	
<p>Article 3.11, paragraphe 2 : Formations à couple précédées par un ou plusieurs bateaux motorisés placés en renfort.</p>		
	19	
<p>Article 3.12 : Bateaux à voile.</p>		

NUIT	CROQUIS	JOUR
	20	
Article 3.12, paragraphe 3 : Bateau naviguant à la voile et utilisant en même temps ses propres moyens mécaniques de propulsion.		
	21	
Article 3.13, paragraphe 1 : Menues embarcations motorisées isolées.		
	22	
Article 3.13, paragraphe 1 : Menues embarcations motorisées isolées avec feux de côté placés l'un à côté de l'autre ou dans une même lanterne, à la proue ou près de la proue.		
	23	
Article 3.13, paragraphe 1 : Menues embarcations motorisées isolées : le feu de mât remplacé par un feu clair blanc, visible de tous les côtés.		

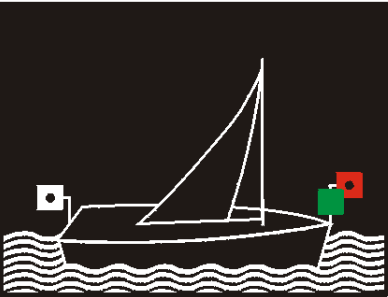
NUIT	CROQUIS	JOUR
------	---------	------

	24	
---	----	--

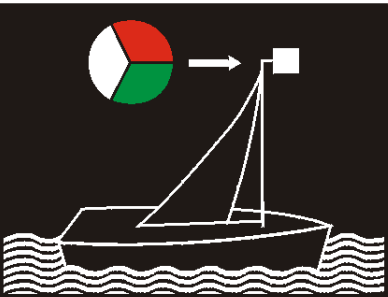
Article 3.13, paragraphe 2 : Menues embarcations motorisées isolées, d'une longueur inférieure à 7 m.

	25	
---	----	--

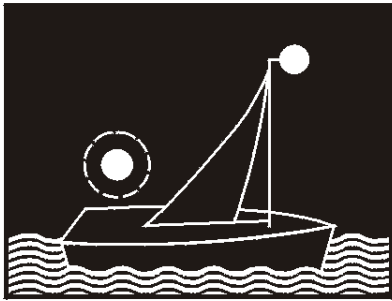

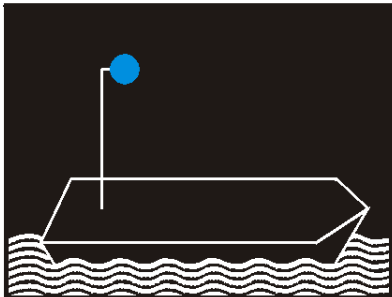
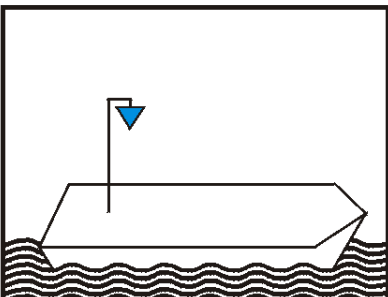
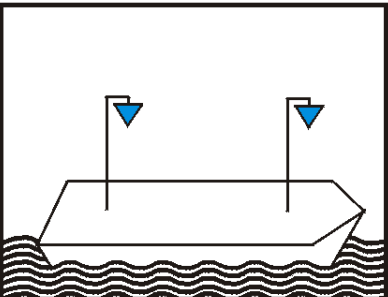
Article 3.13, paragraphe 4 : Menues embarcations remorquées ou menées à couple.

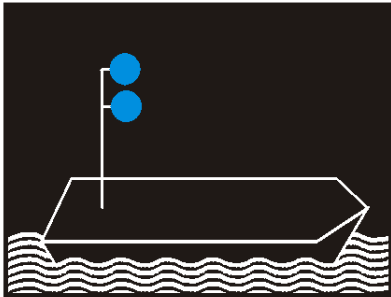
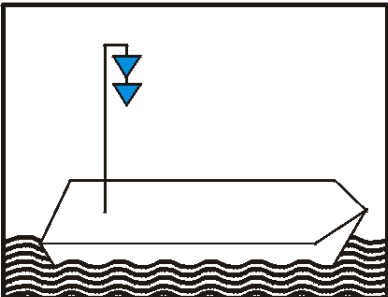
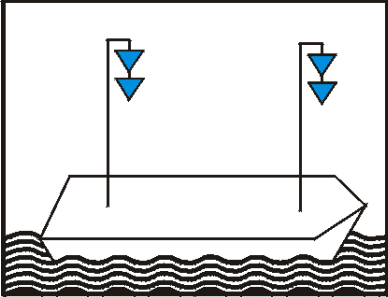
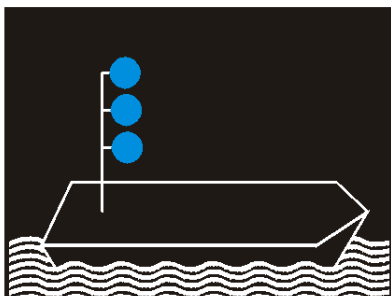
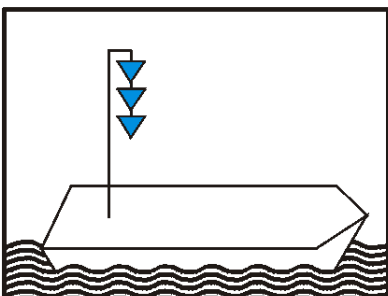
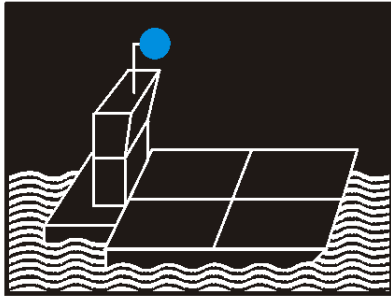
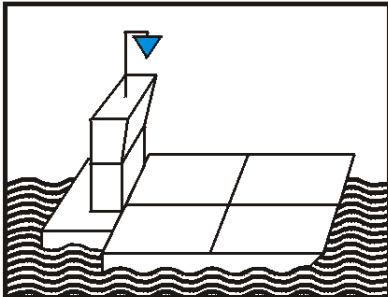
	26	
---	----	--

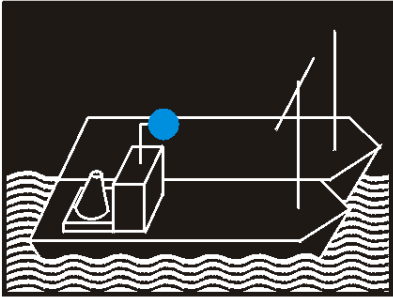
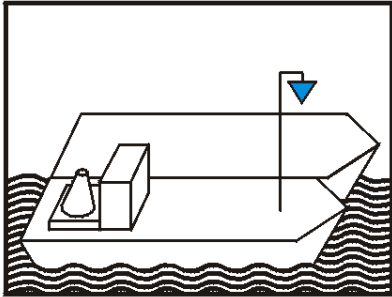
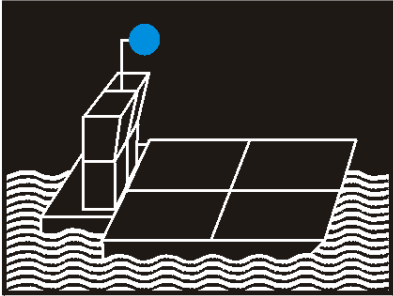
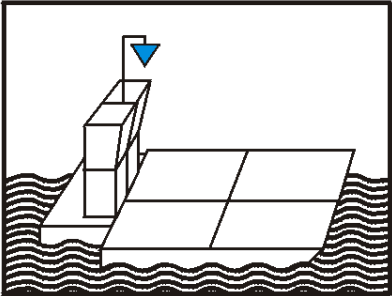
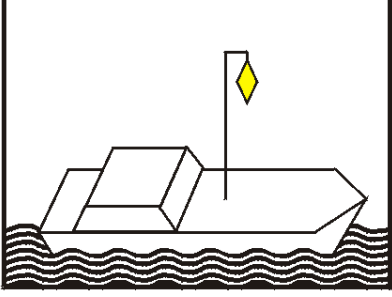
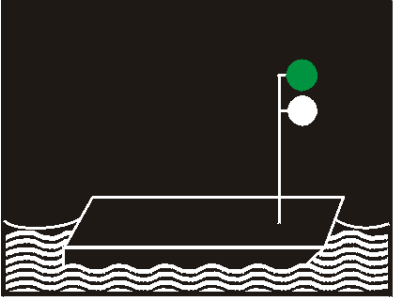
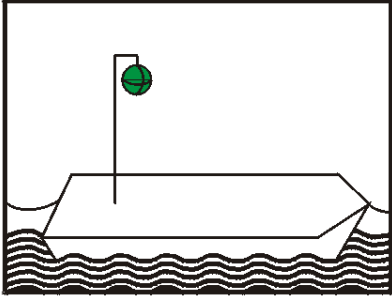
Article 3.13, paragraphe 5 : Menues embarcations à voile.

	27	
---	----	--

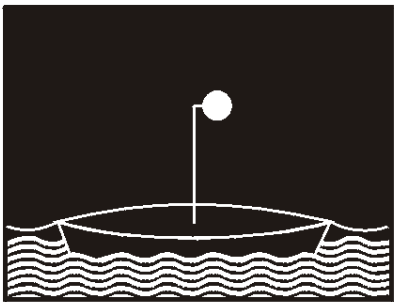
Article 3.13, paragraphe 5 : Menues embarcations à voile, les feux de côté et le feu de poupe réunis dans une même lanterne en haut du mât.

NUIT	CROQUIS	JOUR
	28	
<p>Article 3.13, paragraphe 5 : Menues embarcations à voile de moins de 7 m de long portant un feu blanc visible de tous les côtés et montrant en outre un deuxième feu ordinaire blanc à l'approche d'autres bateaux.</p>		
	29	
<p>Article 3.13, paragraphe 6 : Menues embarcations isolées qui ne sont ni motorisées ni à voile.</p>		
	30a	
	30b	
<p>Article 3.14, paragraphe 1 : Signalisation supplémentaire des bateaux effectuant certains transports de matières dangereuses : matières inflammables visées au marginal 10 500 de l'annexe B.1 et à l'appendice 4 (liste des matières) de l'annexe B.2 de l'ADN.</p>		

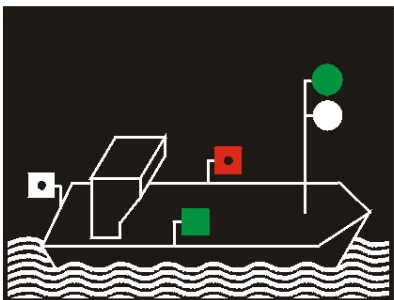
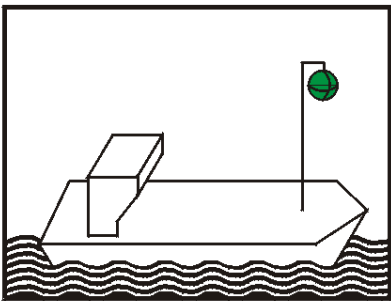
NUIT	CROQUIS	JOUR
	31a	
	31b	
<p>Article 3.14, paragraphe 2 : Signalisation supplémentaire des bateaux effectuant certains transports de matières dangereuses : matières présentant un danger pour la santé visées au marginal 10 500 de l'annexe B.1 et à l'appendice 4 (liste des matières) de l'annexe B.2 de l'ADN.</p>		
	32	
<p>Article 3.14, paragraphe 3 : Signalisation supplémentaire des bateaux effectuant certains transports de matières dangereuses : matières explosives visées au marginal 10 500 de l'annexe B.1 de l'ADN.</p>		
	33	
<p>Article 3.14, paragraphe 4 : Signalisation supplémentaire des convois poussés effectuant certains transports de matières dangereuses visées au marginal 10 500 de l'annexe B.1 et à l'appendice 4 (liste des matières) de l'annexe B.2 de l'ADN.</p>		

NUIT	CROQUIS	JOUR
	34	
<p>Article 3.14, paragraphe 4 : Signalisation supplémentaire des formations à couple effectuant certains transports de matières dangereuses visées au marginal 10 500 de l'annexe B.1 et à l'appendice 4 (liste des matières) de l'annexe B.2 de l'ADN.</p>		
	35	
<p>Article 3.14, paragraphe 5 : Signalisation supplémentaire des convois poussés propulsés par deux pousseurs placés côte à côte et effectuant certains transports de matières dangereuses visées au marginal 10 500 de l'annexe B.1 et à l'appendice 4 (liste des matières) de l'annexe B.2 de l'ADN.</p>		
	36	
<p>Article 3.15 : Bateaux autorisés au transport de plus de 12 passagers et dont la longueur maximale de la coque est inférieure à 20 m.</p>		
	37	
<p>Article 3.16, paragraphe 1 : Bacs ne navigant pas librement.</p>		

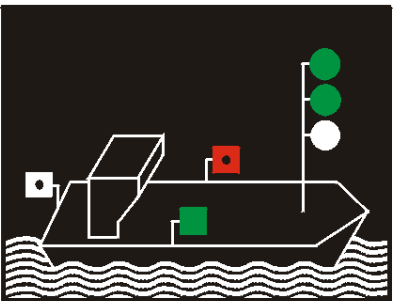
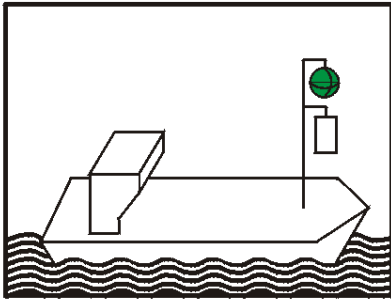
NUIT	CROQUIS	JOUR
------	---------	------

	38	
---	----	--

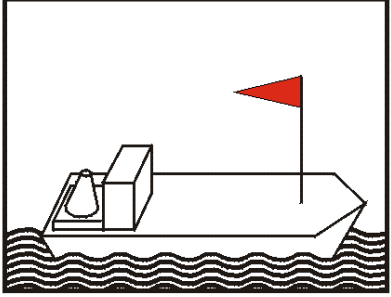
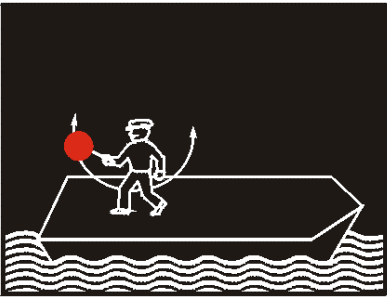
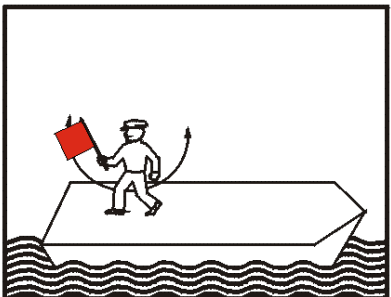
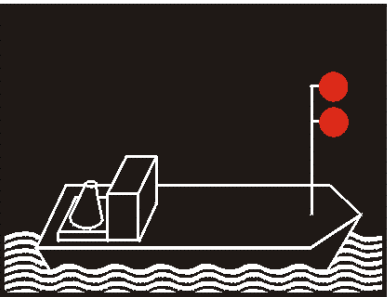
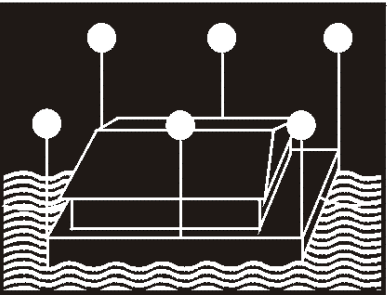
Article 3.16, paragraphe 2 : Canot ou flotteur de tête d'un bac à câble longitudinal.

	39	
---	----	--

Article 3.16, paragraphe 3 : Bacs navigant librement.

	40	
---	----	--

Article 3.16, paragraphe 4 : Bacs navigant librement et jouissant d'une priorité de passage.

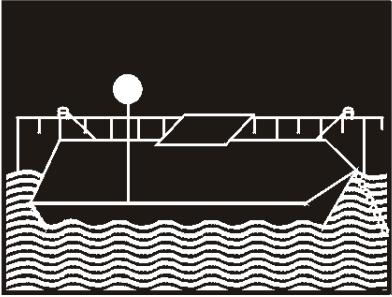
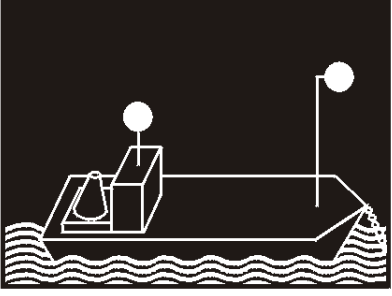
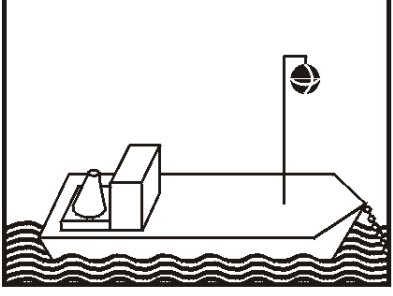
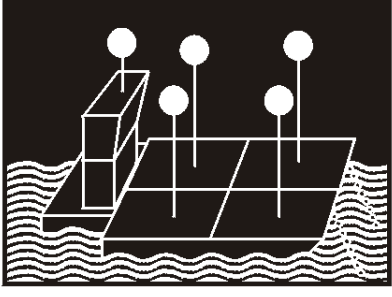
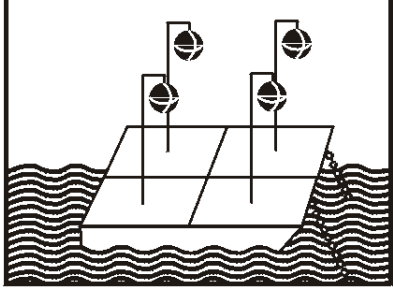
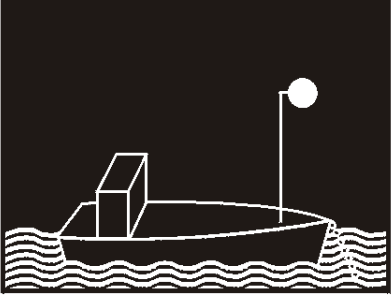
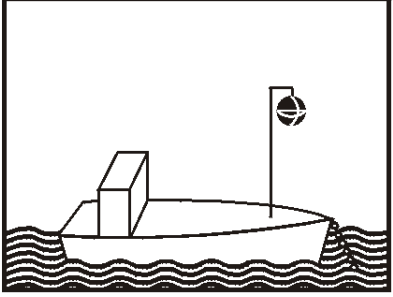
NUIT	CROQUIS	JOUR
	41	
Article 3.17 : Bateaux jouissant d'une priorité de passage.		
	42a	
	42b	
Article 3.18, paragraphe 1 : Signalisation supplémentaire des bateaux incapables de manoeuvrier.		
	43	
Article 3.19 : Matériels flottants et installations flottantes faisant route.		

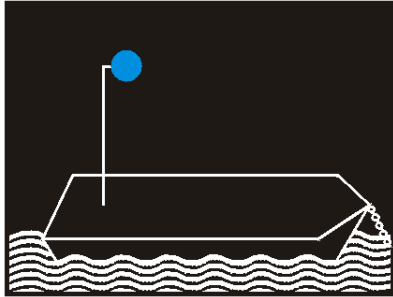
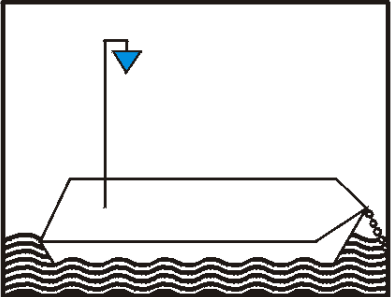
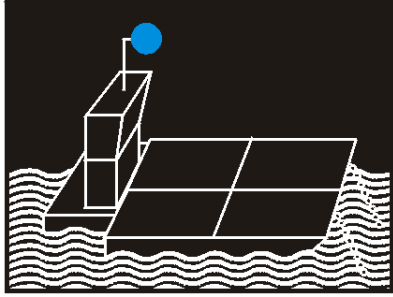
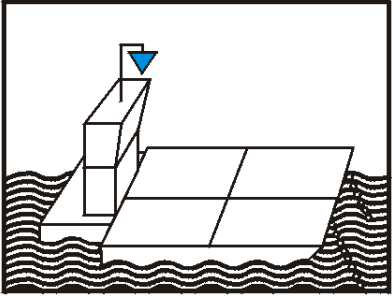
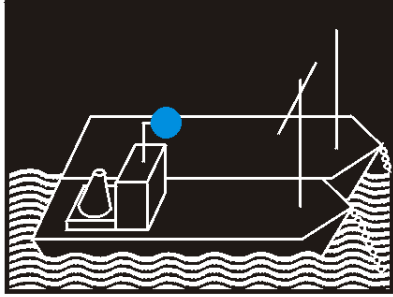
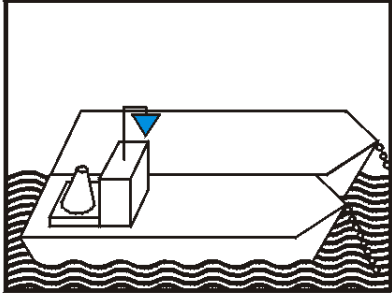
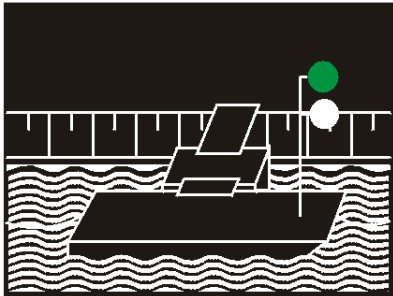
NUIT

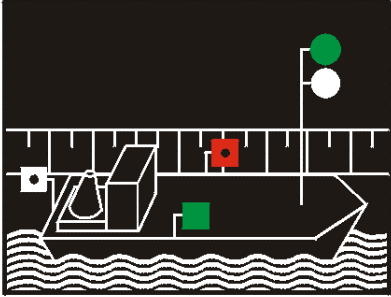
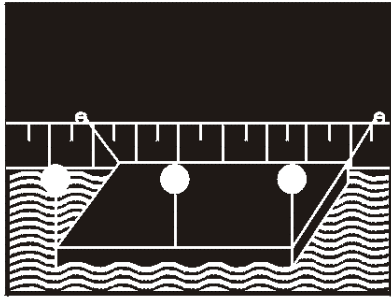
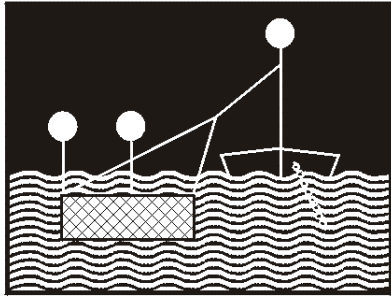
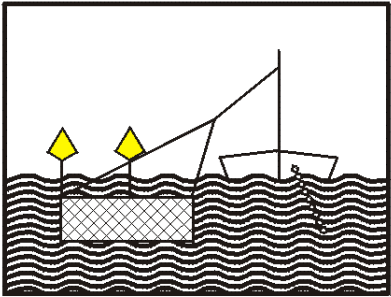
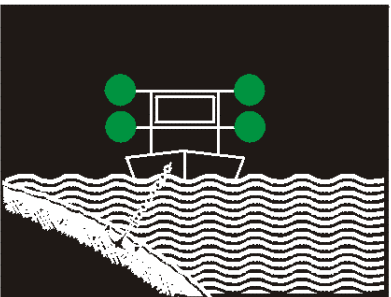
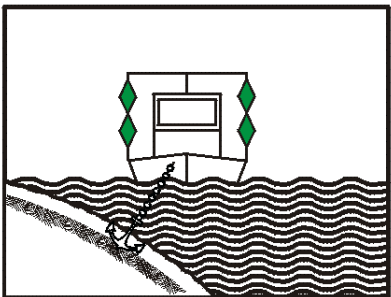
CROQUIS

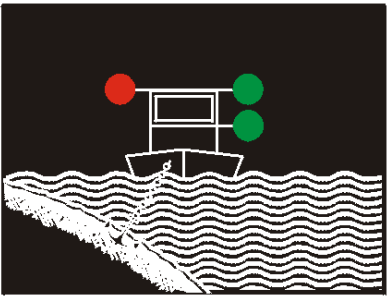
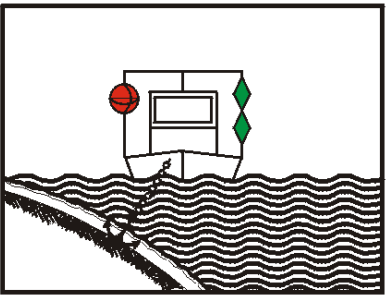
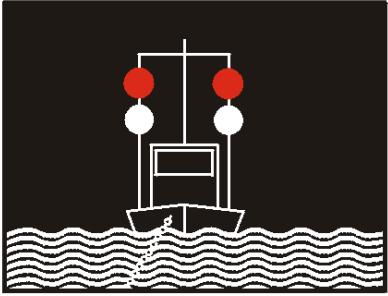
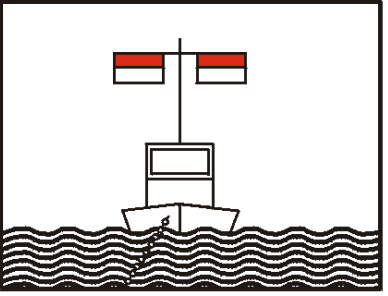
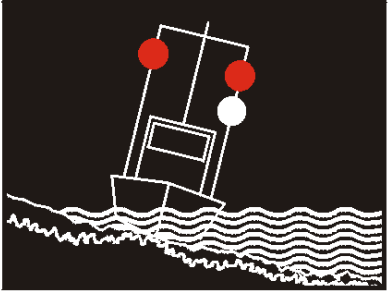
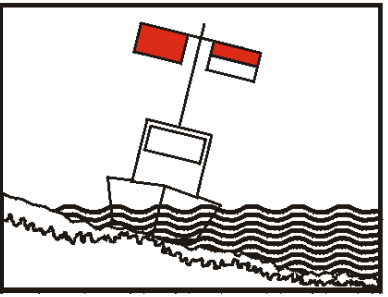
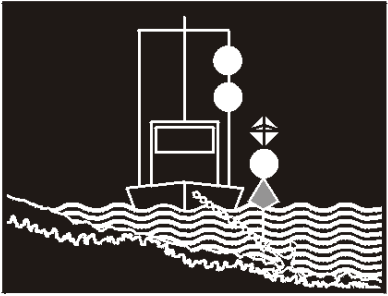
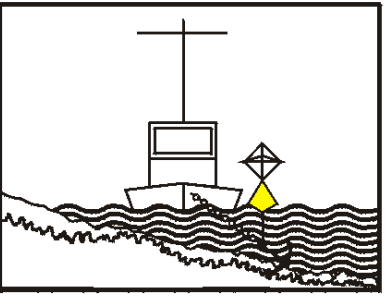
JOUR

3. SIGNALISATION EN STATIONNEMENT

	<p>44</p>	
<p>Article 3.20, paragraphes 1 et 4 : Bateaux amarrés directement ou indirectement à la rive.</p>		
	<p>45</p>	
<p>Article 3.20, paragraphe 2 : Bateaux stationnant au large.</p>		
	<p>46</p>	
<p>Article 3.20, paragraphe 3 : Convois poussés stationnant au large.</p>		
	<p>47</p>	
<p>Article 3.20, paragraphe 4 : Menues embarcations en stationnement.</p>		

NUIT	CROQUIS	JOUR
	48	
<p>Article 3.21 : Signalisation supplémentaire des bateaux effectuant certains transports de matières dangereuses en stationnement.</p>		
	49	
<p>Article 3.21 : Signalisation supplémentaire des convois poussés effectuant certains transports de matières dangereuses en stationnement.</p>		
	50	
<p>Article 3.21 : Signalisation supplémentaire des formations à couple effectuant certains transports de matières dangereuses en stationnement.</p>		
	51	
<p>Article 3.22, paragraphe 1 : Bacs ne naviguant pas librement stationnant à leur débarcadère.</p>		

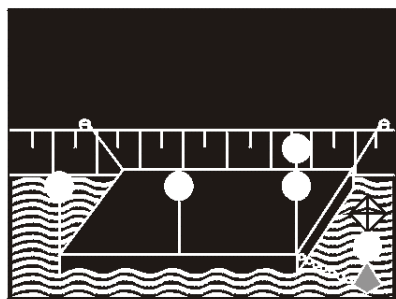
NUIT	CROQUIS	JOUR
	52	
Article 3.22, paragraphe 2 : Bacs navigant librement en service stationnant à leur débarcadère.		
	53	
Article 3.23 : Matériels flottants et installations flottantes en stationnement.		
	54	
Article 3.24 : Bateaux de pêche en stationnement avec filets ou perches.		
	55	
Article 3.25, paragraphe 1, lettre a : Engins flottants au travail et bateaux effectuant des travaux ou des opérations de sondage ou de mesurage; passage libre des deux côtés.		

NUIT	CROQUIS	JOUR
	56	
<p>Article 3.25, paragraphe 1, lettres a et b : Engins flottants au travail et bateaux effectuant des travaux ou des opérations de sondage ou de mesurage; passage libre d'un côté.</p>		
	57	
<p>Article 3.25, paragraphe 1, lettre c : Engins flottants au travail, bateaux effectuant des travaux ou des opérations de sondage ou de mesurage et bateaux échoués ou coulés; protection contre les remous; passage libre des deux côtés.</p>		
	58	
<p>Article 3.25, paragraphe 1, lettres c et d : Engins flottants au travail, bateaux effectuant des travaux ou des opérations de sondage ou de mesurage et bateaux échoués ou coulés; protection contre les remous; passage libre d'un côté.</p>		
	59	
<p>Article 3.26 : Bateaux dont les ancres peuvent présenter un danger pour la navigation.</p>		

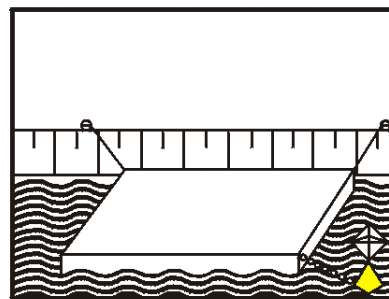
NUIT

CROQUIS

JOUR



60



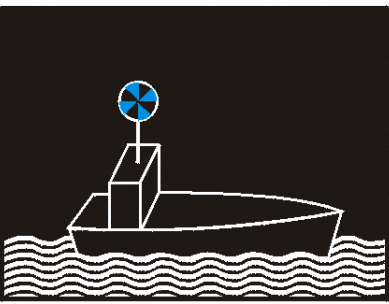
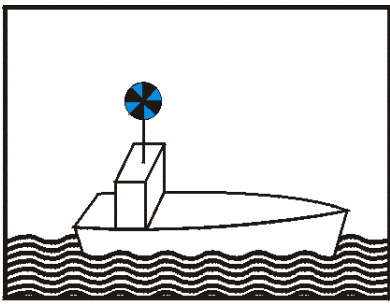
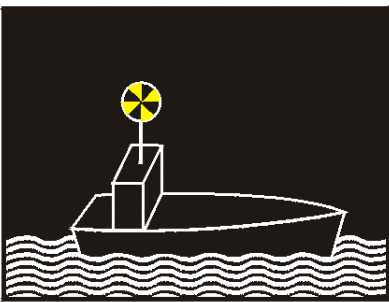
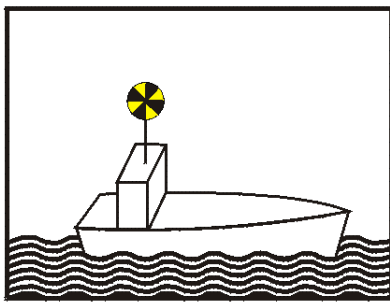
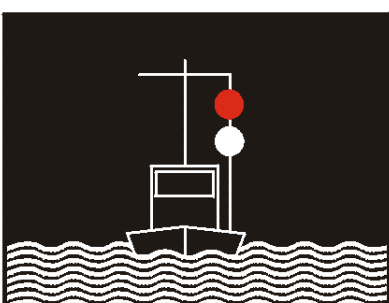
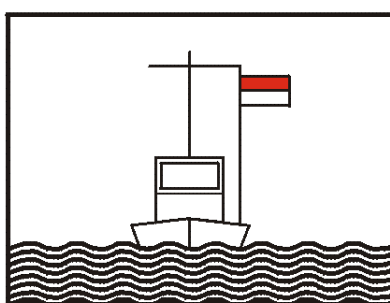
Article 3.26 : Matériels flottants et installations flottantes dont les ancres peuvent présenter un danger pour la navigation.

NUIT

CROQUIS

JOUR

4. SIGNALISATIONS PARTICULIÈRES

	61	
<p>Article 3.27 : Signalisation supplémentaire des bateaux des autorités de contrôle et des bateaux des services d'incendie.</p>		
	62	
<p>Article 3.28 : Signalisation supplémentaire des bateaux faisant route effectuant des travaux dans la voie navigable.</p>		
	63	
<p>Article 3.29 : Signalisation supplémentaire en vue de la protection contre les remous.</p>		

NUIT

CROQUIS

JOUR



64



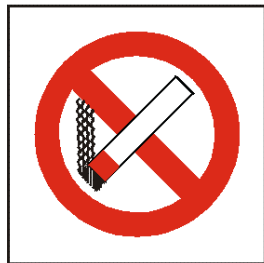
Article 3.30 : Signaux de détresse.



65



Article 3.31 : Interdiction d'accès à bord.



66



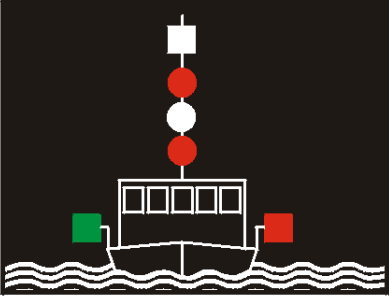
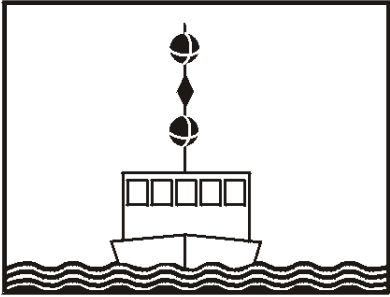
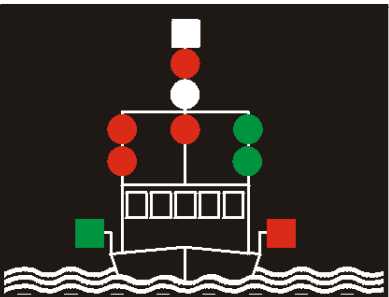
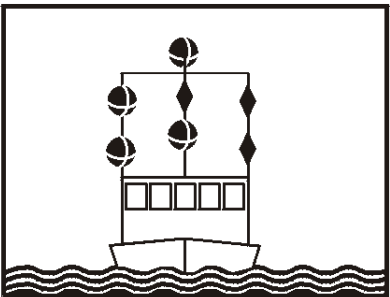
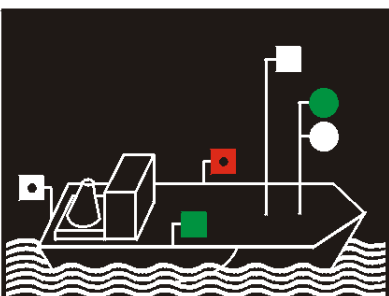
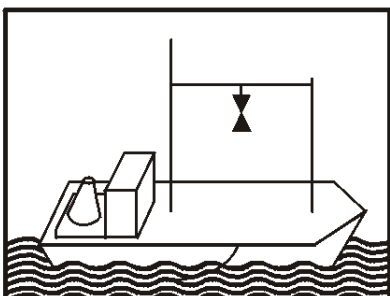
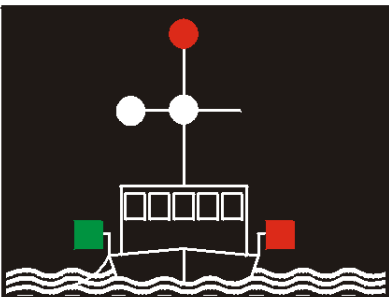
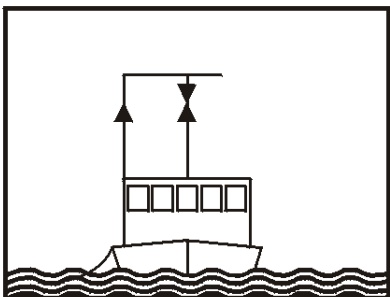
Article 3.32 : Interdiction de fumer.

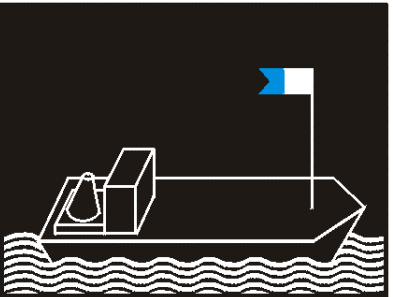
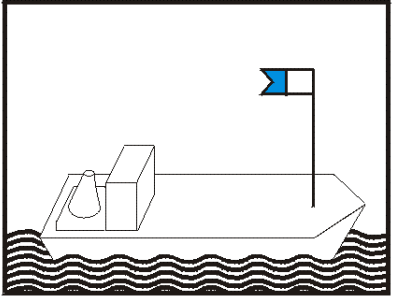
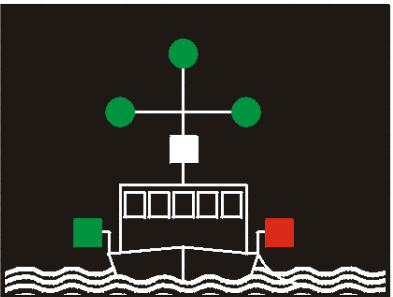
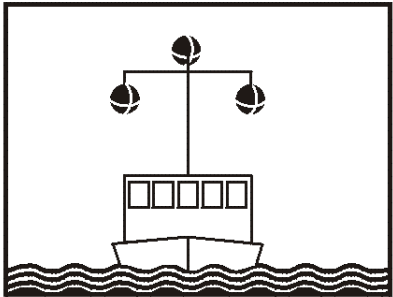
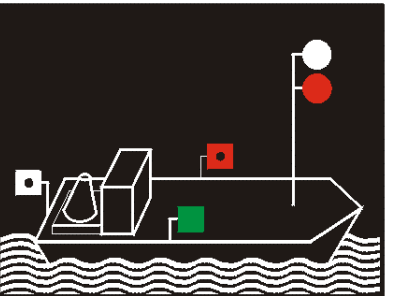
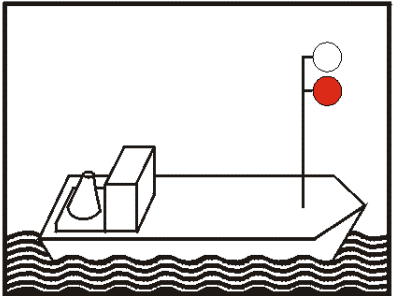


67



Article 3.33 : Interdiction du stationnement latéral.

NUIT	CROQUIS	JOUR
	68	
<p>Article 3.34, paragraphe 1 : Signalisation supplémentaire des bateaux dont la capacité de manoeuvre est restreinte.</p>		
	69	
<p>Article 3.34, paragraphe 2 : Signalisation supplémentaire des bateaux dont la capacité de manoeuvre est restreinte; passage libre d'un côté.</p>		
	70	
<p>Article 3.35, paragraphe 1 : Signalisation supplémentaire des bateaux en train de tirer dans l'eau un chalut ou autre engin de pêche (chalutier).</p>		
	71	
<p>Article 3.35, paragraphe 2 : Bateaux de pêche autres que les chalutiers dont l'engin de pêche est déployé sur une distance horizontale supérieure à 150 m à partir du bateau.</p>		

NUIT	CROQUIS	JOUR
	72	
Article 3.36 : Signalisation supplémentaire des bateaux utilisés pour la pratique de la plongée subaquatique.		
	73	
Article 3.37 : Signalisation supplémentaire des bateaux en train de faire du dragage de mines.		
	74	
Article 3.38 : Signalisation supplémentaire des bateaux en service de pilotage.		

Annexe 4

LES FEUX ET LA COULEUR DES FEUX DE SIGNALISATION SUR LES BATEAUX¹

I. GÉNÉRALITÉS

Définitions

1. Fanaux

Un fanal est un appareil destiné à répartir le flux d'une source lumineuse; il comprend également les éléments nécessaires à la filtration de la lumière, à sa réfraction, à sa réflexion, à la fixation ou au fonctionnement de la source lumineuse.

Les fanaux destinés à donner des signaux à bord d'un bateau sont appelés fanaux de signalisation.

2. Feux de signalisation

Les feux de signalisation sont les signaux lumineux émis par les fanaux de signalisation.

3. Sources lumineuses

Les sources lumineuses sont des dispositifs électriques ou non électriques destinés à produire des flux lumineux dans les fanaux de signalisation.

4. Exigences techniques

La construction et les matériaux des fanaux de signalisation doivent assurer la sécurité et la durabilité.

Les éléments constitutifs des fanaux (par exemple les entretoises) ne doivent pas modifier les intensités des feux, les couleurs des feux et leur dispersion.

Les fanaux doivent pouvoir être fixés à bord de manière simple en position correcte.

Le remplacement de la source lumineuse doit pouvoir se faire facilement.

¹ Sur les voies navigables du Bélarus, de la Fédération de Russie, du Kazakhstan, de la Lituanie, de la République de Moldova et de l'Ukraine, la couleur des feux de signalisation sur les bateaux devra satisfaire aux prescriptions des autorités nationales compétentes.

II. COULEUR DES FEUX DE SIGNALISATION

1. Un système de signalisation à cinq couleurs est appliqué pour les feux, comprenant les couleurs suivantes :

blanc
rouge
vert
jaune et
bleu.

Ce système est conforme aux recommandations de la Commission internationale de l'éclairage, publication CIE No 2.2 (TC-1.6) 1975 "Couleur des signaux lumineux".

Les couleurs valent pour le flux lumineux émis par le fanal.

2. Les limites des lieux chromatiques des feux de signalisation sont définies par les coordonnées (tableau 1) des points angulaires des secteurs du diagramme chromatique de la publication CIE No 2.2 (TC-1.6) 1975 (voir diagramme des chromaticités).

Tableau 1

Couleur du feu de signalisation	Coordonnées des points angulaires						
Blanc	x	0,310	0,443	0,500	0,500	0,453	0,310
	y	0,283	0,382	0,382	0,440	0,440	0,348
Rouge	x	0,690	0,710	0,680	0,660		
	y	0,290	0,290	0,320	0,320		
Vert	x	0,009	0,284	0,207	0,013		
	y	0,720	0,520	0,397	0,494		
Jaune	x	0,612	0,618	0,575	0,575		
	y	0,382	0,382	0,425	0,406		
Bleu	x	0,136	0,218	0,185	0,102		
	y	0,040	0,142	0,175	0,105		

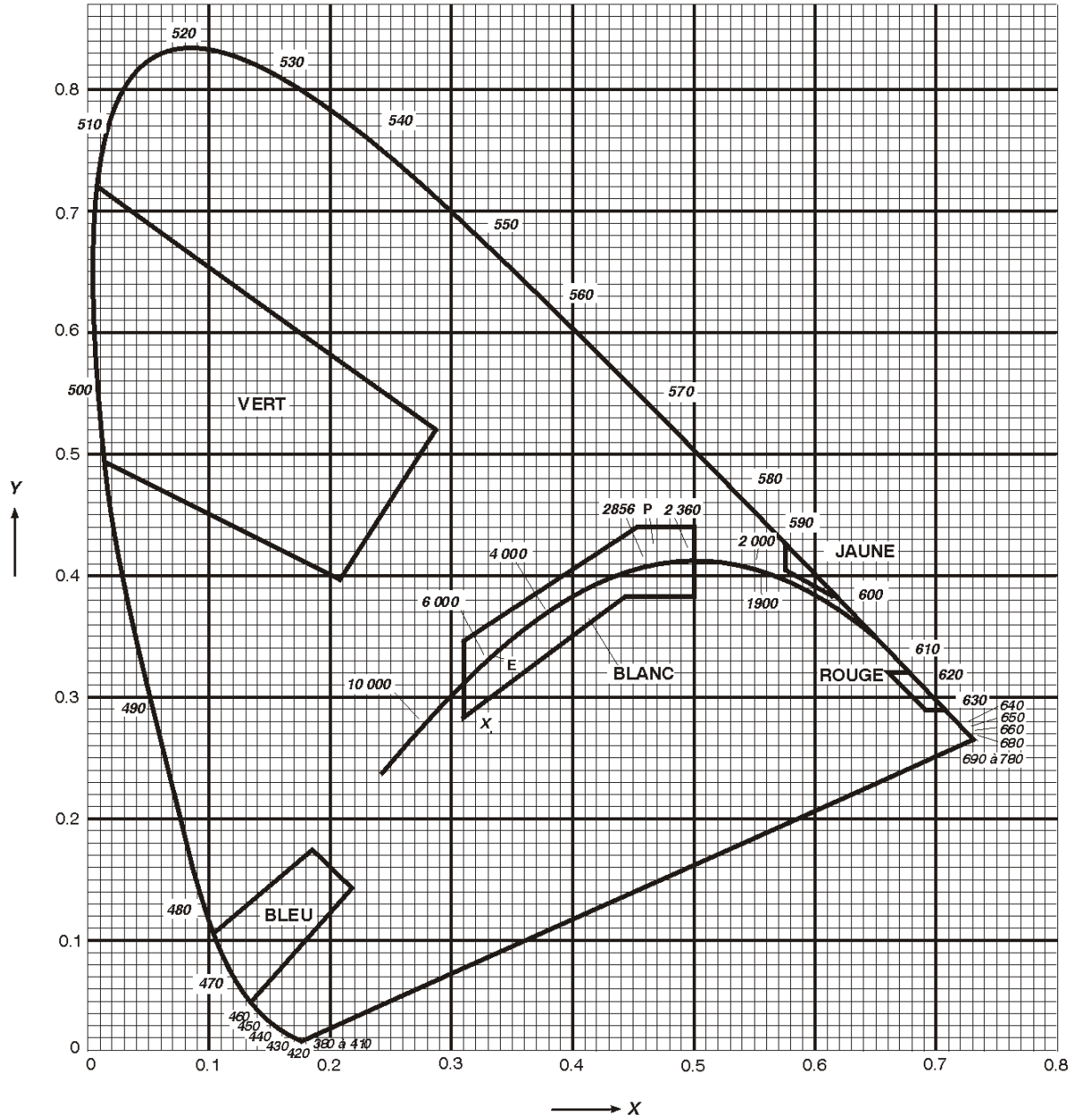


Diagramme des chromaticités de la CIE

2360K correspond à la lumière d'une lampe à incandescence à vide.

2848K correspond à la lumière d'une lampe à incandescence à atmosphère gazeuse.

Annexe 5

INTENSITÉ ET PORTÉE DES FEUX DE SIGNALISATION DES BATEAUX¹

I. GÉNÉRALITÉS

1. Feux de signalisation

Les feux de signalisation sont classés selon leur intensité lumineuse en :

feux ordinaires
feux clairs
feux puissants.

2. Relation entre I_O , I_B et t

I_O est l'intensité lumineuse photométrique en candelas (cd), mesurée sous la tension normale pour les feux électriques.

I_B est l'intensité lumineuse de service en candelas (cd).

t est la portée en kilomètres (km).

Compte tenu par exemple de l'usure de la source lumineuse, de la salissure de l'optique et des variations de la tension du réseau de bord, I_B est réduit de 25 % par rapport à I_O .

Par suite $I_B = 0,75 \cdot I_O$

La relation entre I_B et t des feux de signalisation est donnée par la relation suivante :

$$I_B = 0,2 \cdot t^2 \cdot q^{-t}$$

Le facteur de transmission atmosphérique q est fixé à 0,76, ce qui correspond à une visibilité météorologique de 14,3 km.

¹ Sur les voies navigables du Bélarus, de la Fédération de Russie, du Kazakhstan, de la Lituanie, de la République de Moldova et de l'Ukraine, l'intensité et la portée des feux de signalisation des bateaux devront satisfaire aux prescriptions des autorités nationales compétentes.

II. INTENSITÉ ET PORTÉE¹

1. Intensité lumineuse et portée des feux de signalisation

Le tableau ci-dessous comprend les limites admises de I_0 , I_B et t suivant la nature des feux de signalisation, étant entendu que les valeurs indiquées s'appliquent au flux lumineux émis par le fanal.

I_0 et I_B sont données en cd et t en km.

Valeurs limites

Nature des feux de signalisation		Couleur des feux de signalisation							
		blanc		vert/rouge		jaune		bleu	
		min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
ordinaire	I_0	2,7	10,0	1,2	4,7	1,1	3,2	0,9	2,7
	I_B	2,0	7,5	0,9	3,5	0,8	2,4	0,7	2,0
	t	2,3	3,7	1,7	2,8	1,6	2,5	1,5	2,3
clair	I_0	12,0	33,0	6,7	27,0	4,8	20,0	6,7	27,0
	I_B	9,0	25,0	5,0	20,0	3,6	15,0	5,0	20,0
	t	3,9	5,3	3,2	5,0	2,9	4,6	3,2	5,0
puissant	I_0	47,0	133,0						
	I_B	35,0	100,0						
	t	5,9	8,0						

III. DISPERSION DES FEUX DE SIGNALISATION

1. Dispersion horizontale des intensités

a) Les intensités lumineuses indiquées en II s'appliquent à toutes les directions du plan horizontal passant par le foyer de l'optique ou par le centre de gravité lumineux de la source lumineuse correctement ajustée dans le secteur utile d'un fanal posé verticalement;

b) Pour les feux de mât, les feux de poupe et les feux de côté, les intensités lumineuses prescrites doivent être maintenues sur l'arc d'horizon s'étendant à l'intérieur des secteurs prescrits au moins jusqu'à 5° des limites.

¹ Sur certaines voies navigables, l'autorité compétente peut autoriser les bateaux à être munis de feux de signalisation conformes aux prescriptions de l'OMI.

À partir de 5° à l'intérieur des secteurs prescrits, l'intensité lumineuse peut décroître de 50 % jusqu'à cette limite; elle doit ensuite décroître graduellement de telle manière qu'à partir de 5° au-delà des limites du secteur il n'y ait plus qu'une lumière négligeable;

c) Les feux de côté doivent avoir l'intensité lumineuse prescrite dans la direction parallèle à l'axe du bateau vers l'avant. À cet égard, les intensités doivent tomber pratiquement à zéro entre 1° et 3° au-delà des limites du secteur prescrit;

d) Pour les fanaux bicolores ou tricolores, la dispersion de l'intensité lumineuse doit être uniforme de telle sorte qu'à 3° en deçà et au-delà des limites des secteurs prescrits, l'intensité maximale admise ne soit pas dépassée et que l'intensité minimale prescrite soit atteinte;

e) La dispersion horizontale de l'intensité lumineuse des fanaux doit être uniforme sur toute l'étendue du secteur, de telle sorte que les valeurs minimale et maximale observées ne diffèrent pas de l'intensité lumineuse photométrique plus que dans la proportion du facteur 1,5.

2. Dispersion verticale des intensités

En cas d'inclinaison du fanal jusqu'à $\pm 5^\circ$, respectivement $\pm 7,5^\circ$, sur l'horizontale, l'intensité lumineuse doit rester au moins égale à 80 %, respectivement 60 %, de l'intensité lumineuse correspondant à 0° d'inclinaison, sans cependant dépasser 1,2 fois celle-ci.

Annexe 6

SIGNAUX SONORES

I. SONORITÉ DES SIGNAUX

Les avertisseurs sonores actionnés mécaniquement utilisés par les bateaux en navigation intérieure doivent être capables de produire des signaux sonores présentant les caractéristiques suivantes :

1. *Fréquence :*

a) Pour les bateaux motorisés, à l'exception des menues embarcations visées sous b), la fréquence fondamentale est de 200 Hz avec une tolérance de ± 20 %;

b) Pour les bateaux non motorisés et pour les menues embarcations la fréquence fondamentale doit être supérieure à 350 Hz;

c) Pour les signaux tritonaux utilisés par les bateaux naviguant au radar dans des conditions de visibilité réduite, les fréquences fondamentales des sons sont comprises entre 165 et 297 Hz avec intervalle d'au moins deux tons entiers entre le son le plus haut et le son le plus bas.

2. *Niveau de pression acoustique :*

Les niveaux de pression acoustique indiqués ci-après sont mesurés ou rapportés à 1 m en avant du centre de l'ouverture du pavillon, la mesure étant effectuée autant que possible en champ libre.

a) Pour les bateaux motorisés, à l'exception des menues embarcations visées sous b), le niveau de pression acoustique pondéré doit être compris entre 120 et 140 dB (A);

b) Pour les bateaux non motorisés et pour les menues embarcations qui ne sont pas aménagées ou employées pour remorquer des bateaux autres que des menues embarcations, le niveau de pression acoustique pondéré doit être compris entre 100 et 125 dB (A);

c) Pour les signaux tritonaux utilisés par les bateaux naviguant au radar dans des conditions de visibilité réduite, le niveau de pression acoustique pondéré de chaque son doit être compris entre 120 et 140 dB (A).

II. CONTRÔLE DU NIVEAU DE PRESSION ACOUSTIQUE

Le contrôle du niveau de pression acoustique est effectué par les autorités compétentes à l'aide du sonomètre normalisé par la Commission électronique internationale (réf. CEI.179) ou à l'aide du sonomètre d'usage courant normalisé par la CEI (réf. CEI.123).

III. SIGNAUX SONORES À UTILISER PAR LES BATEAUX

Les signaux sonores autres que les coups de cloche et le signal tritonal doivent être constitués par l'émission d'un son ou de plusieurs sons consécutifs ayant les caractéristiques suivantes :

- son bref : son d'une durée d'environ une seconde;
- son prolongé : son d'une durée d'environ quatre secondes.

Entre deux sons consécutifs, l'intervalle doit être d'environ une seconde, sauf pour le signal "une série de sons très brefs" qui doit comporter au moins six sons d'une durée d'un quart de seconde environ chacun, entrecoupés de silences de même durée.

A. *Signaux généraux*



1 son prolongé

"Attention"



1 son bref

"Je viens sur tribord"



2 sons brefs

"Je viens sur bâbord"



3 sons brefs

"Je bats en arrière"



4 sons brefs

"Je suis incapable de manoeuvrer"



Série de sons très brefs

"Danger imminent d'abordage"



Sons prolongés répétés)

)

)

)

)

)

)



Volées de cloche

"Signal de détresse"

Article 4.01, paragraphe 4

B. *Signaux de rencontre*

B.1 *Voies navigables de la catégorie I*

Premier cas

■	1 son bref du montant	"Je veux croiser à bâbord"	Article 6.04, paragraphe 4
■	1 son bref de l'avalant	"D'accord, croisez à bâbord"	Article 6.04, paragraphe 5
■ ■	2 sons brefs de l'avalant	"Pas d'accord, croisez à tribord"	Article 6.05, paragraphe 2
■ ■	2 sons brefs du montant	"D'accord, je croiserai à tribord"	Article 6.05, paragraphe 3

Deuxième cas





■ ■	2 sons brefs du montant	"Je veux croiser à tribord"	Article 6.04, paragraphe 4
■ ■	2 sons brefs de l'avalant	"D'accord, croisez à tribord"	Article 6.04, paragraphe 5
■	1 son bref de l'avalant	"Pas d'accord, croisez à bâbord"	Article 6.05, paragraphe 2
■	1 son bref du montant	"D'accord, je croiserai à bâbord"	Article 6.05, paragraphe 3

B.2 *Voies navigables de la catégorie II*





■ ■	2 sons brefs	"Je veux croiser à tribord"	Article 6.05, paragraphe 2
■ ■	2 sons brefs du bateau rencontré	"D'accord, croisez à tribord"	Article 6.05, paragraphe 3

C. *Signaux de dépassement*


Premier cas

	2 sons prolongés suivis de 2 sons brefs du rattrapant	"Je veux dépasser à votre bâbord"	Article 6.10, paragraphe 4
	1 son bref du rattrapé	"D'accord, dépassez à mon bâbord"	Article 6.10, paragraphe 5
	2 sons brefs du rattrapé	"Pas d'accord, dépassez à mon tribord"	Article 6.10, paragraphe 6
	1 son bref du rattrapant	"D'accord, je passerai à votre tribord"	Article 6.10, paragraphe 6

Deuxième cas

	Deux sons prolongés suivis d'un bref du rattrapant	"Je veux dépasser à votre tribord"	Article 6.10, paragraphe 4
	2 sons brefs du rattrapé	"D'accord, dépassez à mon tribord"	Article 6.10, paragraphe 5
	1 son bref du rattrapé	"Pas d'accord, dépassez à mon bâbord"	Article 6.10, paragraphe 6
	2 sons brefs du rattrapant	"D'accord, je passerai à votre bâbord"	Article 6.10, paragraphe 6

Impossibilité de dépassement

	5 sons brefs du rattrapé	"On ne peut me dépasser"	Article 6.10, paragraphe 7
---	--------------------------	--------------------------	-------------------------------

D. *Signaux de virage*



1 son prolongé suivi
d'un son bref

"Je vais virer sur tribord"

Article 6.13,
paragraphe 2



1 son prolongé suivi
de 2 sons brefs

"Je vais virer sur bâbord"

Article 6.13,
paragraphe 2

E. *Ports et voies affluentes : entrée et sortie, sortie suivie d'une traversée de la voie principale*

E.1 *Signaux d'entrée et de sortie des ports et des voies affluentes*



3 sons prolongés suivis
d'un son bref

"Je vais me diriger
sur tribord"

Article 6.16,
paragraphe 2



3 sons prolongés suivis
de 2 sons brefs

"Je vais me diriger
sur bâbord"

Article 6.16,
paragraphe 2

E.2 *Signaux de traversée après l'entrée dans la voie principale*



3 sons prolongés

"Je vais traverser"

Article 6.16,
paragraphe 2

suivi le cas échéant, avant la
fin de la traversée, par :



1 son prolongé suivi
d'un son bref

"Je vais me diriger
sur tribord"

Article 6.16,
paragraphe 2



1 son prolongé suivi
de 2 sons brefs

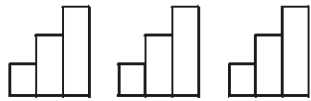
"Je vais me diriger
sur bâbord"

Article 6.16,
paragraphe 2

F. *Signaux par visibilité réduite*

F.1 *Voies navigables de la catégorie I*

a) *Bateaux naviguant au radar*



i) Bateaux avalants à l'exception des menues embarcations

Signal tritonal répété aussi souvent que nécessaire

Article 6.32, paragraphe 4 a)



ii) Bateaux montants isolés

1 son prolongé

Article 6.32, paragraphe 5 a)



iii) Convois montants

2 sons prolongés

Article 6.32, paragraphe 5 a)

b) *Bateaux ne naviguant pas au radar*



i) Tout bateau isolé

1 son prolongé répété à intervalles d'une minute au plus

Article 6.33, paragraphe 2



ii) Convois

2 sons prolongés répétés à intervalles d'une minute au plus

Article 6.33, paragraphe 2

c) *Bateaux en stationnement*



1 volée de cloche répétée à intervalles d'une minute au plus

"Je stationne du côté gauche du chenal"

Article 6.31, paragraphe 1 a)



1 double volée de cloche répétée à intervalles d'une minute au plus

"Je stationne du côté droit du chenal"

Article 6.31, paragraphe 1 b)



1 triple volée de cloche répétée à intervalles d'une minute au plus



"Je stationne en position incertaine"

Article 6.31, paragraphe 1 c)




F. *Signaux par visibilité réduite (suite)*

F.2 *Voies navigables de la catégorie II*

a) *Bateaux naviguant au radar*

	i)	Bateaux à l'exception des bacs	1 son prolongé répété aussi souvent qu'il est nécessaire	Article 6.32, paragraphe 4 a)
	ii)	Bacs	1 son prolongé suivi de 4 sons brefs	Article 6.32, paragraphe 5

b) *Bateaux ne naviguant pas au radar*

	i)	Bateaux isolés à l'exception des bacs	1 son prolongé répété à intervalles d'une minute au plus	Article 6.33, paragraphe 2
	ii)	Convois	2 sons prolongés répétés à intervalles d'une minute au plus	Article 6.33, paragraphe 2
	iii)	Bacs	1 son prolongé suivi de 4 sons brefs, répétés à intervalles d'une minute au plus	Article 6.33, paragraphe 4

c) *Bateaux en stationnement*

			1 volée de cloche ou 1 son prolongé entre 2 sons brefs répété(e) à intervalles d'une minute au plus	Article 6.31, paragraphes 1 et 4
				

Annexe 7

SIGNAUX SERVANT À RÉGLER LA NAVIGATION
SUR LA VOIE NAVIGABLE¹

1) Les signaux principaux figurant à la section I ci-dessous peuvent être complétés ou explicités par des signaux auxiliaires figurant à la section II.

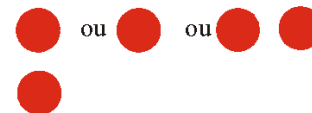
2) Les panneaux peuvent comporter un mince filet blanc suivant leur contour extérieur.

Section I. SIGNAUX PRINCIPAUX

A. SIGNAUX D'INTERDICTION

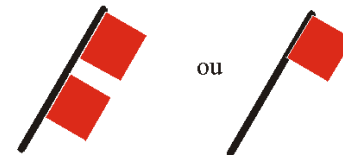
A.1 Interdiction de passer (signal général)
(voir articles 6.08, 6.16, 6.22, 6.22 bis,
6.25, 6.26, 6.27 et 6.28 bis)

soit panneaux
soit feux rouges

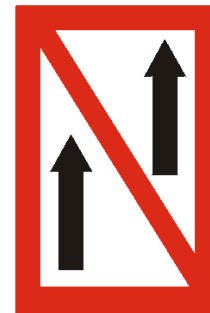


Deux panneaux, deux feux ou
deux pavillons superposés
indiquent une interdiction
prolongée

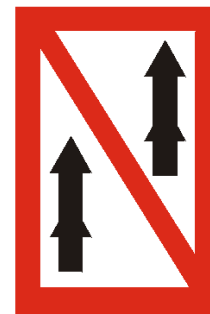
soit pavillons
rouges



A.2 Interdiction de tout dépassement
(voir article 6.11)

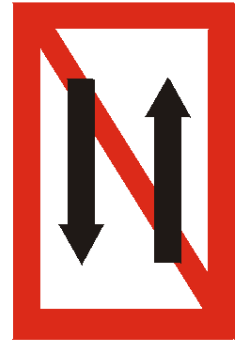


A.3 Interdiction de dépasser entre convois seulement
(voir article 6.11)



¹ La signalisation et le marquage des voies navigables intérieures de la Fédération de Russie et de l'Ukraine répondent aux règlements nationaux.

A.4 Interdiction de croiser et de dépasser
(voir article 6.08)



A.5 Interdiction de stationner
(c'est-à-dire d'ancrer ou de s'amarrer à la rive)
(voir article 7.02)



A.5.1 Interdiction de stationner sur la largeur indiquée en mètres
(comptée à partir de ce signal)
(voir article 7.02)



A.6 Interdiction d'ancrer et de laisser traîner les ancres, câbles ou chaînes
(voir articles 6.18 et 7.03)



A.7 Interdiction de s'amarrer à la rive
(voir article 7.04)



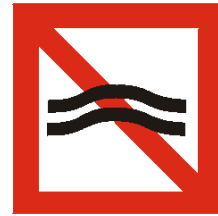
A.8 Interdiction de virer
(voir article 6.13)



A.9 Interdiction de créer des remous
(voir article 6.20)



ou



A.10 Interdiction de passer en dehors
de l'espace indiqué (dans une
ouverture de pont ou de barrage)
(voir article 6.24)



A.11 Interdiction de passer,
mais préparez-vous
à vous mettre en marche
(voir articles 6.26 et 6.28 bis)

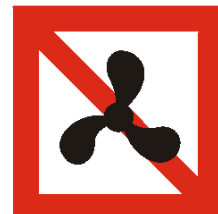


ou



ou
(feu rouge
éteint)

A.12 Navigation interdite aux bateaux motorisés



A.13 Navigation interdite à toutes les embarcations de sport ou de plaisance¹



A.14 Pratique du ski nautique interdite



A.15 Navigation interdite aux bateaux à voile



A.16 Navigation interdite aux bateaux qui ne sont ni motorisés ni à voile



A.17 Pratique de la planche à voile interdite



¹ Les autorités compétentes peuvent aussi interdire, par ce panneau, la navigation pour les menues embarcations.

A.18 Fin de la zone autorisée pour la navigation à grande vitesse des menues embarcations de sport ou de plaisance



A.19 Interdiction de mettre des embarcations à l'eau ou de les en retirer

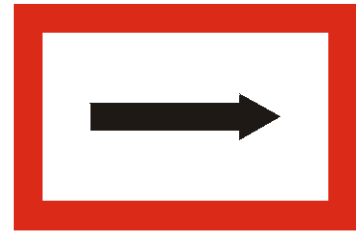


A.20 Motos nautiques interdites



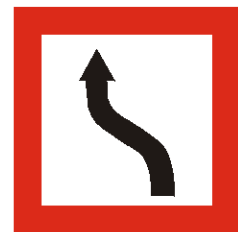
B. SIGNAUX D'OBLIGATION

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

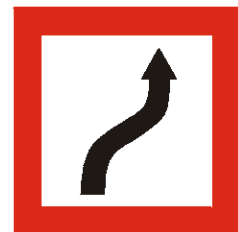


B.2

a) Obligation de se diriger vers le côté du chenal situé à bâbord (voir article 6.12)

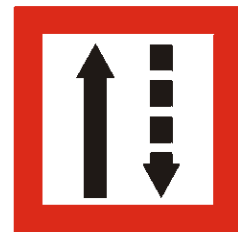


b) Obligation de se diriger vers le côté du chenal situé à tribord (voir article 6.12)

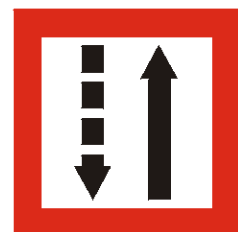


B.3

a) Obligation de tenir le côté du chenal situé à bâbord (voir article 6.12)



b) Obligation de tenir le côté du chenal situé à tribord (voir article 6.12)



B.4

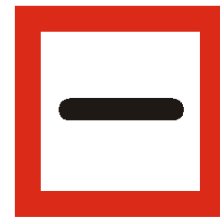
- a) Obligation de croiser le chenal vers bâbord
(voir article 6.12)



- b) Obligation de croiser le chenal vers tribord
(voir article 6.12)



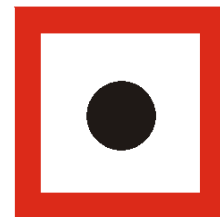
- B.5 Obligation de s'arrêter dans les
conditions prévues dans le Règlement
(voir articles 6.26 et 6.28)



- B.6 Obligation de respecter la limite
de vitesse indiquée (en km/h)



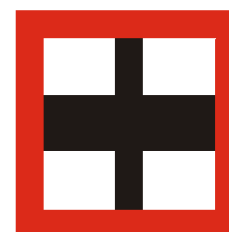
- B.7 Obligation d'émettre un signal sonore



B.8 Obligation d'observer une vigilance particulière
(voir article 6.08)



B.9 Obligation de s'assurer avant de
s'engager sur la voie principale ou
de la traverser que la manoeuvre
n'oblige pas les bateaux naviguant
sur cette voie à modifier leur
route ou leur vitesse
(voir article 6.16)



B.10 Les bateaux naviguant sur la voie principale
doivent, si nécessaire, modifier leur route ou
leur vitesse pour permettre la sortie des bateaux
quittant le port ou la voie affluente
(voir article 6.16)



B.11 a) Obligation d'entrer en liaison
radiotéléphonique
(voir article 4.04, paragraphe 4)



b) Obligation d'entrer en liaison
radiotéléphonique sur la voie
indiquée sur le panneau
(voir article 4.04, paragraphe 4)



C. SIGNAUX DE RESTRICTION

C.1 La profondeur d'eau est limitée



C.2 La hauteur libre au-dessus du plan d'eau est limitée

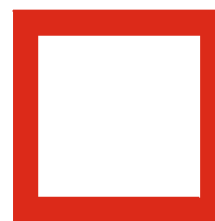


C.3 La largeur de la passe ou du chenal est limitée



Note : Sur les panneaux C.1, C.2 et C.3, peuvent en outre être inscrits des chiffres, indiquant, en mètres, respectivement, la profondeur d'eau, la hauteur libre au-dessus du plan d'eau et la largeur de la passe ou du chenal

C.4 Des restrictions sont imposées à la navigation :
Renseignez-vous



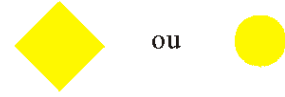
C.5 Le chenal est éloigné de la rive droite (gauche);
le chiffre porté sur le signal indique, en mètres,
la distance, comptée à partir du signal, à laquelle
les bateaux doivent être maintenus



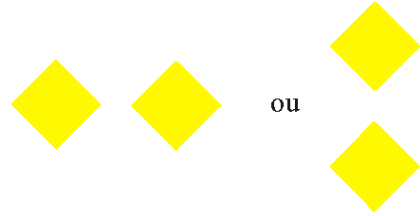
D. SIGNAUX DE RECOMMANDATION

D.1 Passe recommandée

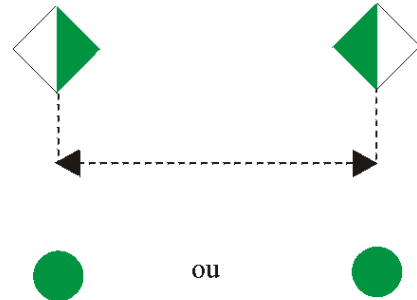
a) Dans les deux sens
(voir articles 6.25, 6.26 et 6.27)



b) Dans le seul sens indiqué
(le passage en sens inverse étant interdit)
(voir articles 6.25, 6.26 et 6.27)

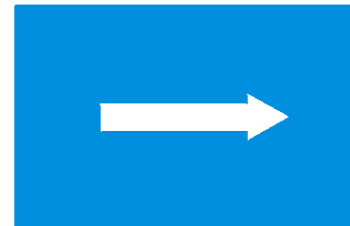


D.2 Il est recommandé de se tenir dans
l'espace indiqué (dans une ouverture
de pont ou de barrage)
(voir article 6.24)

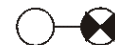


D.3 Il est recommandé de se diriger :

Dans le sens de la flèche



Dans le sens du feu fixe
ou vers le feu isophase

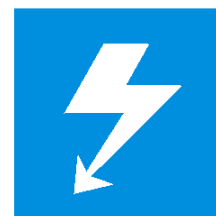


E. SIGNAUX D'INDICATION

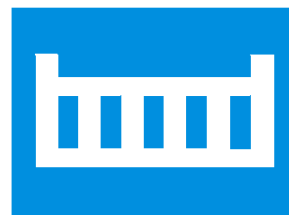
E.1 Autorisation de passer (signal général)
(voir articles 6.08, 6.16, 6.26,
6.27 et 6.28 *bis*)



E.2 Croisement d'une ligne électrique aérienne

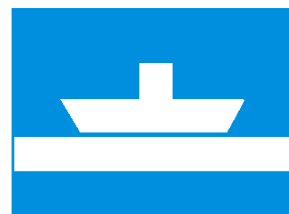


E.3 Barrage

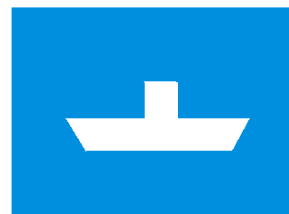


E.4

a) Bac ne navigant pas librement



b) Bac navigant librement



E.5 Autorisation de stationner (c'est-à-dire d'ancrer ou de s'amarrer à la rive) (voir articles 7.02 et 7.05)



E.5.1 Autorisation de stationner sur la largeur du plan d'eau comptée à partir du panneau et indiquée en mètres sur celui-ci (voir article 7.05)



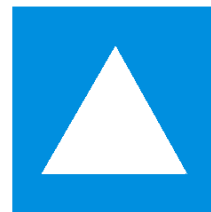
E.5.2 Autorisation de stationner sur la largeur du plan d'eau comprise entre les deux distances comptées à partir du panneau et indiquées en mètres sur celui-ci (voir article 7.05)



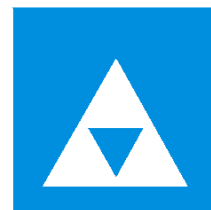
E.5.3 Nombre maximal de bateaux autorisés à stationner bord à bord (voir article 7.05)



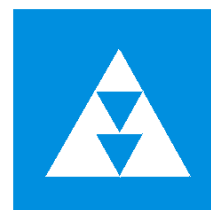
E.5.4 Aire de stationnement réservée aux bateaux de la navigation par poussage qui ne sont pas astreints à porter la signalisation prescrite à l'article 3.14 (voir article 7.06)



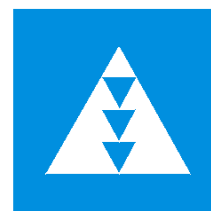
E.5.5 Aire de stationnement réservée aux bateaux de la navigation par poussage astreints à porter le feu bleu ou le cône bleu en vertu de l'article 3.14, paragraphe 1 (voir article 7.06)



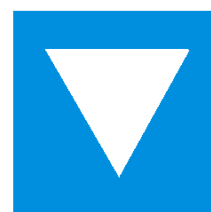
E.5.6 Aire de stationnement réservée aux bateaux de la navigation par poussage astreints à porter les deux feux bleus ou les deux cônes bleus en vertu de l'article 3.14, paragraphe 2 (voir article 7.06)



E.5.7 Aire de stationnement réservée aux bateaux de la navigation par poussage astreints à porter les trois feux bleus ou les trois cônes bleus en vertu de l'article 3.14, paragraphe 3 (voir article 7.06)



E.5.8 Aire de stationnement réservée aux bateaux autres que ceux de la navigation par poussage qui ne sont pas astreints à porter la signalisation prescrite à l'article 3.14 (voir article 7.06)



E.5.9 Aire de stationnement réservée aux bateaux autres que ceux de la navigation par poussage astreints à porter le feu bleu ou le cône bleu en vertu de l'article 3.14, paragraphe 1 (voir article 7.06)



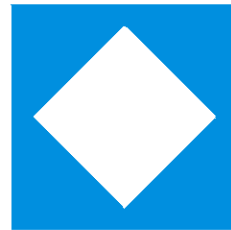
- E.5.10 Aire de stationnement réservée aux bateaux autres que ceux de la navigation par poussage astreints à porter les deux feux bleus ou les deux cônes bleus en vertu de l'article 3.14, paragraphe 2 (voir article 7.06)



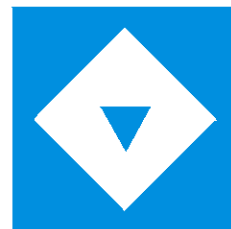
- E.5.11 Aire de stationnement réservée aux bateaux autres que ceux de la navigation par poussage astreints à porter les trois feux bleus ou les trois cônes bleus en vertu de l'article 3.14, paragraphe 3 (voir article 7.06)



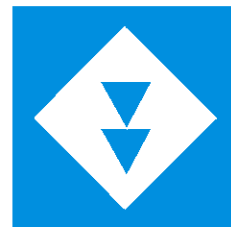
- E.5.12 Aire de stationnement réservée à tous les bateaux qui ne sont pas astreints à porter la signalisation prescrite à l'article 3.14 (voir article 7.06)



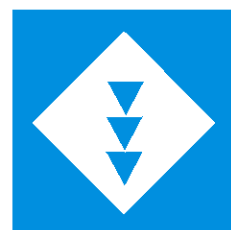
- E.5.13 Aire de stationnement réservée à tous les bateaux astreints à porter le feu bleu ou le cône bleu en vertu de l'article 3.14, paragraphe 1 (voir article 7.06)



- E.5.14 Aire de stationnement réservée à tous les bateaux astreints à porter les deux feux bleus ou les deux cônes bleus en vertu de l'article 3.14, paragraphe 2 (voir article 7.06)



- E.5.15 Aire de stationnement réservée à tous les bateaux astreints à porter les trois feux bleus ou les trois cônes bleus en vertu de l'article 3.14, paragraphe 3 (voir article 7.06)



E.10 La voie suivie est considérée comme
affluente de la voie rencontrée
(voir article 6.16)

a)



b)



E.11 Fin d'une interdiction ou d'une obligation valable pour
un seul sens de navigation, ou fin d'une restriction



E.12 Signaux avancés : un ou deux feux blancs :

a) Feu(x) fixe(s) : Difficulté au-delà :
Arrêtez-vous si le règlement l'exige



b) Feu(x) isophasé(s) : Vous pouvez avancer



E.13 Poste d'eau potable



E.14 Poste téléphonique



E.15 Navigation autorisée pour les bateaux motorisés



E.16 Navigation autorisée pour les embarcations de sport ou de plaisance¹



E.17 Pratique du ski autorisée



E.18 Navigation autorisée pour les bateaux à voile



E.19 Navigation autorisée pour les bateaux qui ne sont ni motorisés ni à voile



E.20 Pratique de la planche à voile autorisée



¹ Les autorités compétentes peuvent aussi autoriser, par ce panneau, la navigation pour les menues embarcations.

E.21 Zone autorisée pour la navigation à grande vitesse des menues embarcations de sport ou de plaisance



E.22 Autorisation de mettre des embarcations à l'eau ou de les en retirer



E. 23 Possibilité d'obtenir des renseignements nautiques par radiotéléphonie sur la voie indiquée



E.24 Motos nautiques autorisées



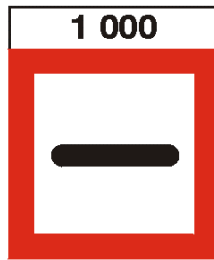
Section II. SIGNAUX AUXILIAIRES

Les signaux principaux (voir section I) peuvent être complétés par les signaux auxiliaires suivants:

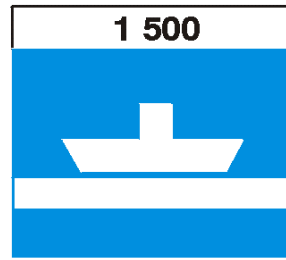
1. *Cartouches indiquant la distance à laquelle s'applique la prescription ou l'endroit où est située la particularité indiquée par le signal principal*

Remarque : Les cartouches sont placés au-dessus du signal principal.

Exemples :



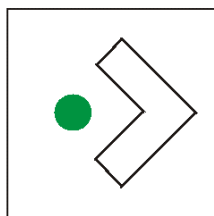
Arrêt à 1 000 m



Bac ne naviguant pas librement à 1 500 m

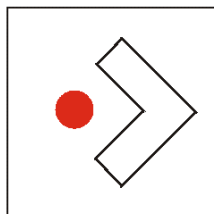
2. *Signal lumineux additionnel*

Flèche blanche lumineuse associée à certains feux; signification :



a) *Avec feu vert*

Exemple : Autorisation d'entrer dans le bassin qui est situé dans la direction de la flèche



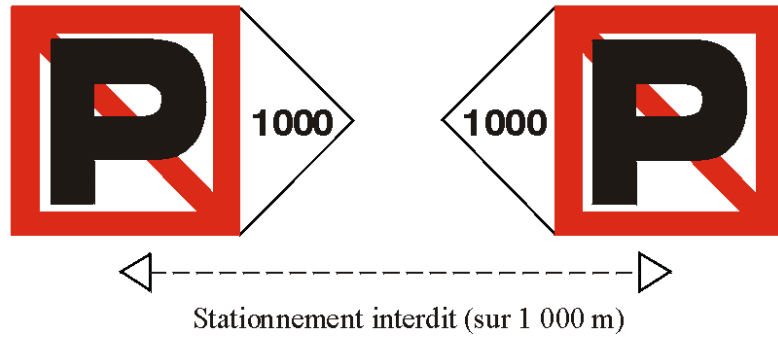
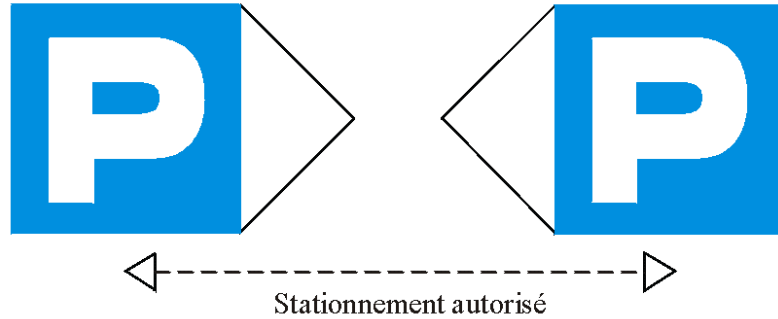
b) *Avec feu rouge*

Exemple : Interdiction d'entrer dans le bassin qui est situé dans la direction de la flèche

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

Remarque : Les flèches ne doivent pas nécessairement être blanches et peuvent être apposées à côté ou au-dessous du signal principal.

Exemples :



4. *Cartouches donnant des explications ou indications complémentaires*

Remarque : Ces cartouches sont placés au-dessous du signal principal.

Exemples :



Arrêt pour la douane

Emettez un son prolongé

Annexe 8

BALISAGE DES VOIES NAVIGABLES, DES LACS
 ET DES VOIES NAVIGABLES DE GRANDE LARGEUR

I. GÉNÉRALITÉS

1. Définitions

- Côté droit/côté gauche : les désignations "côté droit", "côté gauche" de la voie navigable ou du chenal s'entendent pour un observateur tourné vers l'aval;
 pour les canaux, les lacs et les voies navigables de grande largeur, les termes "droite" et "gauche" sont définis par les autorités.
- Feu : feu caractéristique servant au balisage.
- Feu fixe : feu donnant une lumière ininterrompue dont l'intensité et la couleur restent constantes.
- Feu rythmé : feu présentant une succession caractéristique et périodiquement répétée de temps de lumière et d'obscurité, et dont l'intensité et la couleur restent constantes.

2. Rythme des feux

Feu à occultations régulières

Exemples :



Feu à occultations groupées



Feu isophasé



Feu à éclats réguliers



Feu à éclats groupés



Feu à éclats diversement groupés



Feu scintillant continu ou feu scintillant rapide continu)
)



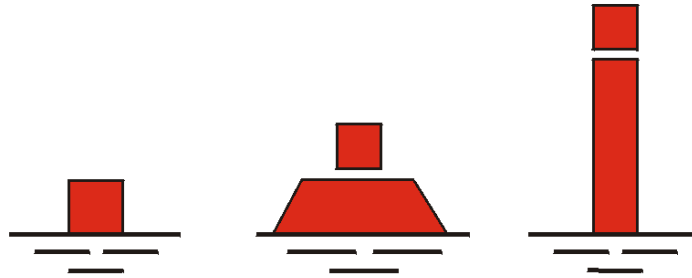
Feu à scintillements groupés ou feu à scintillements rapides groupés)
)
)
)
)
)



* Dans ce cas un éclat long permet d'assurer une meilleure différenciation des rythmes.

II. BALISAGE DES LIMITES DU CHENAL DANS LA VOIE NAVIGABLE

1. Côté droit du chenal



(fig. 1)

Couleur : rouge

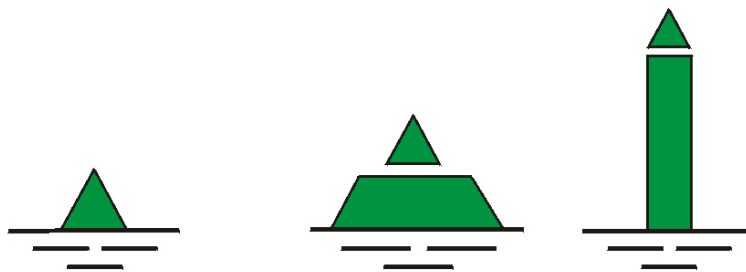
Forme : bouée cylindrique ou bouée avec voyant ou espar

Voyant (le cas échéant) : cylindre rouge

Feu (le cas échéant) : feu rouge rythmé

En général avec réflecteur radar.

2. Côté gauche du chenal



(fig. 2)

Couleur : vert

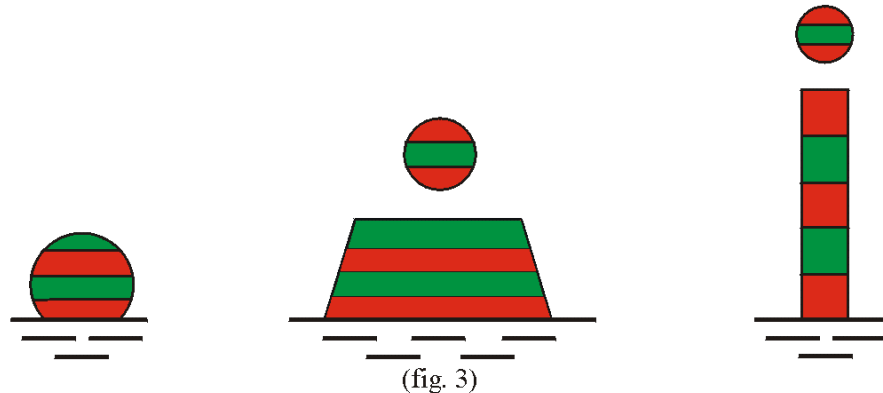
Forme : bouée conique ou bouée avec voyant ou espar

Voyant (le cas échéant) : cône vert, pointe en haut

Feu (le cas échéant) : feu vert rythmé

En général avec réflecteur radar.

3. Bifurcation du chenal



Couleur : à bandes horizontales rouges et vertes

Forme : bouée sphérique ou bouée avec voyant ou espar

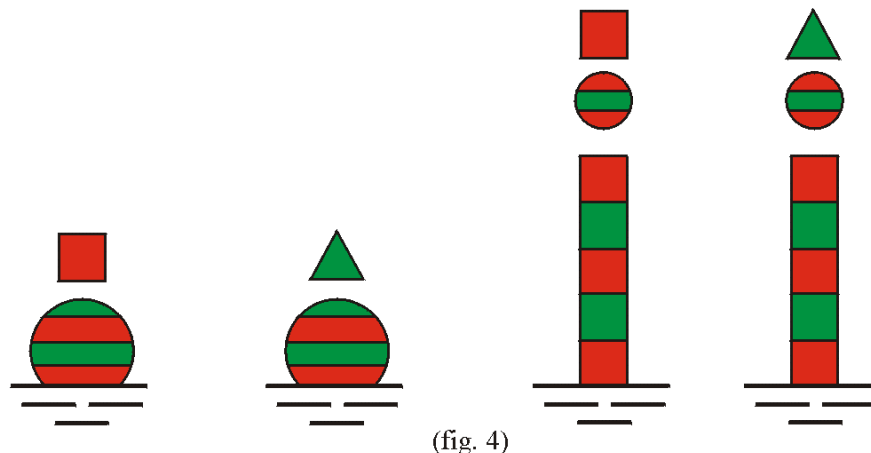
Voyant (le cas échéant) : sphère à bandes horizontales rouges et vertes

Feu (le cas échéant) : feu blanc scintillant continu ou feu blanc isophasé
(éventuellement à éclats groupés par trois)

En général avec réflecteur radar.

Le cas échéant, un voyant cylindrique rouge ou un voyant conique vert placé au-dessus de la marque de bifurcation indique de quel côté il est préférable de passer (chenal principal).

La marque porte alors selon le cas un feu rouge rythmé ou un feu vert rythmé.



4. Une lettre "p" peinte en blanc sur les bouées décrites aux paragraphes 1 et 2 indique que le chenal longe une zone de stationnement. Si les bouées portant la lettre "P" sont dotées d'un feu, le rythme de ce feu est différent de celui des feux des autres bouées mouillées à la limite du chenal.

III. BALISAGE À TERRE INDIQUANT LA POSITION DU CHENAL

A. *Signaux indiquant la position du chenal navigable par rapport aux rives*

Ces signaux indiquent la position du chenal par rapport à la rive et, avec les signaux installés sur la voie navigable, balisent le chenal aux endroits où celui-ci s'approche d'une rive; ils servent aussi de points de repère.

1. Canal proche de la rive droite



(fig. 5)

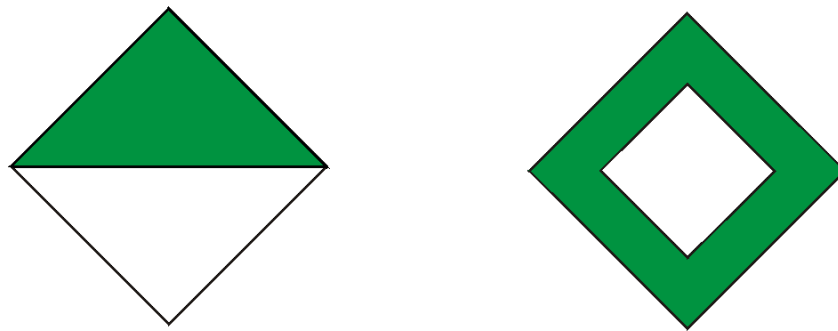
Couleur : rouge/blanc

Forme : poteau avec voyant

Voyant : panneau carré (ayant ses côtés horizontaux et verticaux) rouge avec deux bandes horizontales blanches, ou cadre de forme carrée (ayant ses côtés horizontaux et verticaux) peint en rouge

Feu (le cas échéant) : feu rouge rythmé.

2. Chenal proche de la rive gauche



(fig. 6)

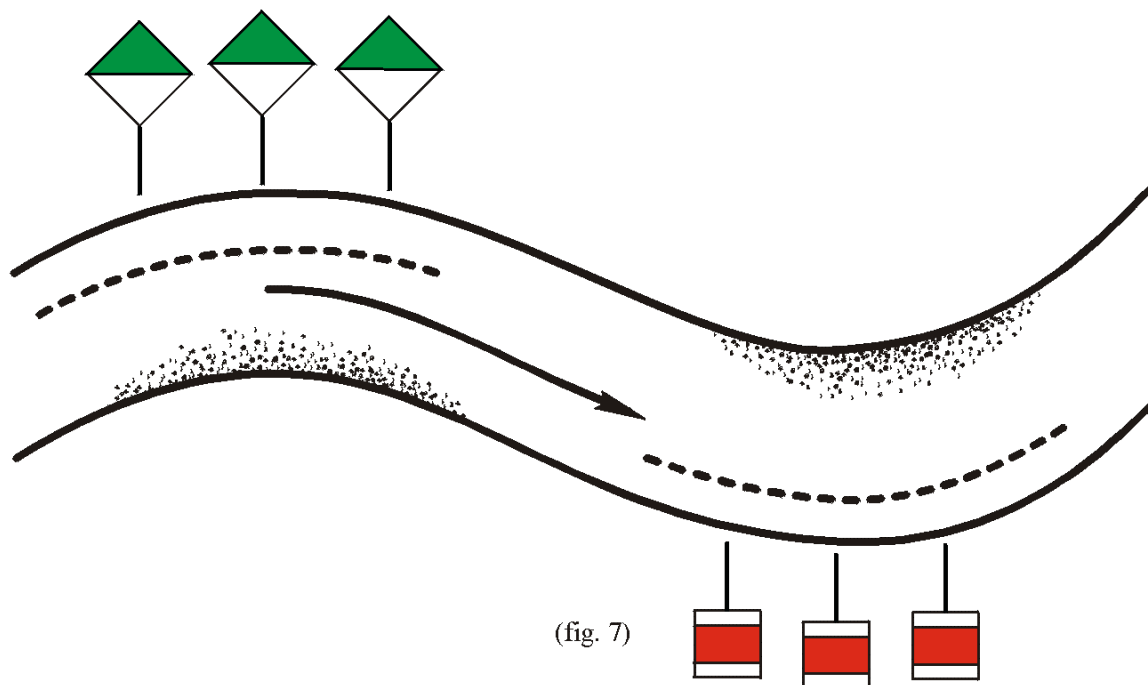
Couleur : vert/blanc

Forme : poteau avec voyant

Voyant : panneau carré (ayant ses diagonales horizontales et verticales) peint en vert pour la moitié supérieure et en blanc pour la moitié inférieure, ou cadre de forme carrée (ayant ses diagonales horizontales et verticales) peint en vert

Feu (le cas échéant) : feu vert rythmé.

3. Utilisation des signaux



(fig. 7)

B. *Balisage des traversées*

Ces signaux indiquent à partir de quel endroit le chenal passe d'une rive à l'autre et donnent, en outre, l'axe de cette traversée.

1. Rive droite



(fig. 8)

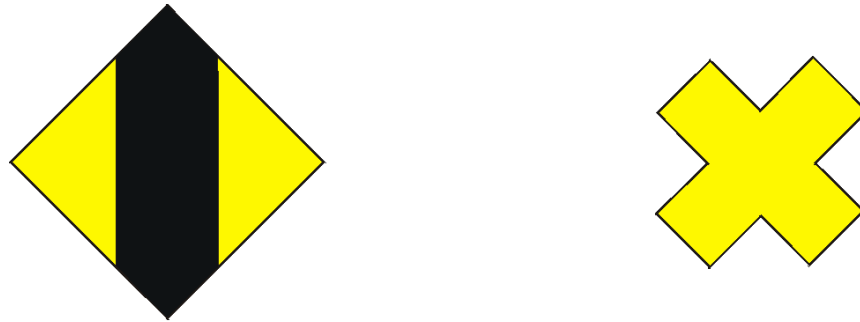
Couleur : jaune/noir

Forme : poteau avec voyant

Voyant : panneau carré jaune (ayant ses côtés horizontaux et verticaux), avec une bande centrale verticale noire; ou latte en forme de croix de Saint-Georges peinte en jaune

Feu (le cas échéant) : feu jaune à éclats ou à occultations, à caractéristique paire - à l'exception du rythme à éclats groupés par deux.

2. Rive gauche



(fig. 9)

Couleur : jaune/noir

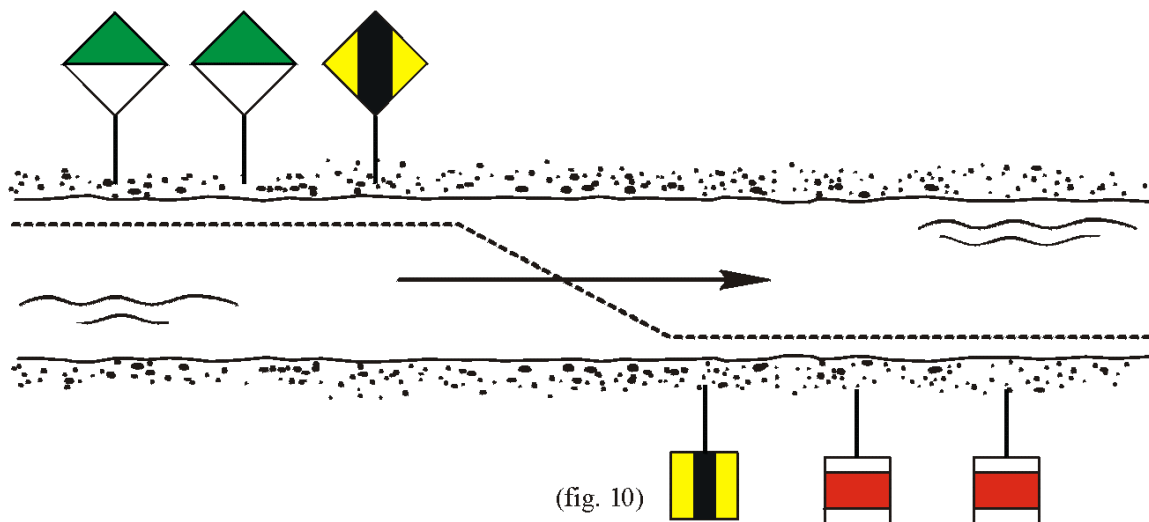
Forme : poteau avec voyant

Voyant : panneau carré jaune (ayant ses diagonales horizontales et verticales) avec une bande centrale verticale noire; ou latte en forme de croix de Saint-André, peinte en jaune

Feu (le cas échéant) : feu jaune à éclats ou à occultations, à caractéristique impaire - à l'exception du rythme à éclats groupés par trois.

3. Utilisation des signaux

3.1 Simple indication d'une traversée

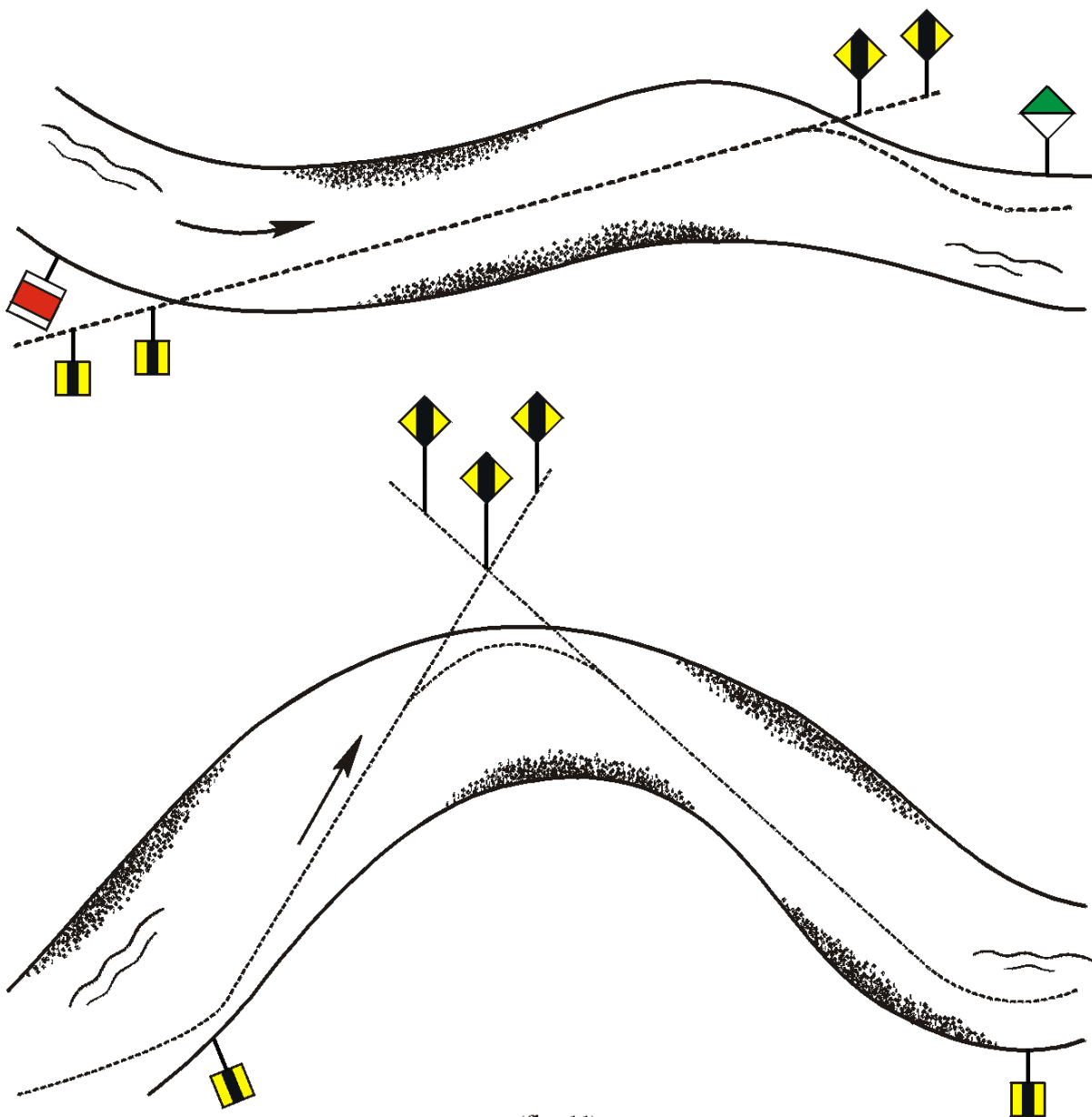


(fig. 10)

3.2 Indication de l'axe d'une longue traversée

Deux signaux identiques, placés sur la même rive l'un derrière l'autre, forment un alignement marquant l'axe d'une longue traversée.

Feux (le cas échéant) : jaunes (le feu antérieur et le feu postérieur ont généralement le même rythme; toutefois, le feu postérieur peut être fixe).



(fig. 11)

IV. BALISAGE DES POINTS DANGEREUX ET DES OBSTACLES

A. Balises fixes

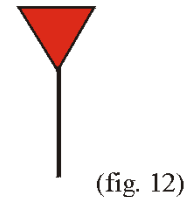
1. Côté droit

Couleur : rouge

Forme : poteau avec voyant

Voyant : cône rouge, pointe en bas

Feu (le cas échéant) : feu rouge rythmé.



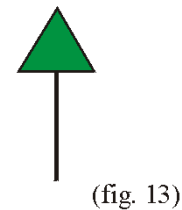
2. Côté gauche

Couleur : vert

Forme : poteau avec voyant

Voyant : cône vert, pointe en haut

Feu (le cas échéant) : feu vert rythmé.



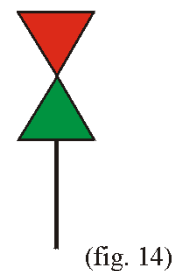
3. Bifurcation

Couleur : rouge/vert

Forme : poteau avec voyant

Voyant : cône rouge, pointe en bas
au-dessus d'un cône vert, pointe en haut

Feu (le cas échéant) : feu blanc scintillant continu ou
feu blanc isophasé
(éventuellement à éclats groupés par trois)



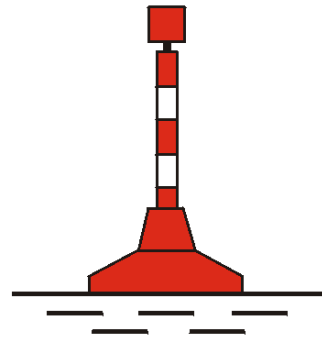
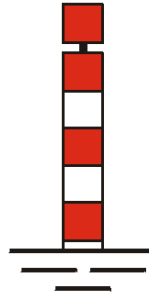
Les cônes ci-dessus peuvent être remplacés par des panneaux triangulaires avec fond blanc et bordure rouge ou verte.

4. Dérivations, embouchures et entrées de ports

Aux abords de dérivations, d'embouchures et d'entrées de ports, les protections des berges des deux côtés de la voie navigable peuvent être signalées jusqu'à la pointe du môle de séparation par les balises fixes visées aux points 1 et 2, figures 12 et 13. La navigation entrant dans le port est considérée comme montante.

B. *Balises flottantes*

1. Côté droit



(fig. 15)

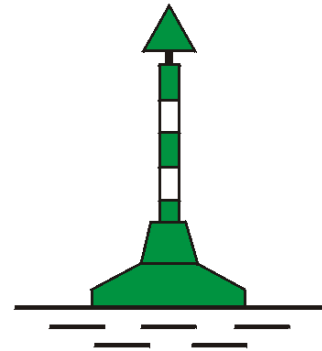
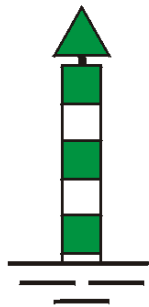
Couleur : bandes horizontales rouges et blanches

Forme : bouée-espar ou espar

Voyant : cylindre rouge

Feu (le cas échéant) : feu rouge rythmé
En général avec réflecteur radar.

2. Côté gauche



(fig. 16)

Couleur : bandes horizontales vertes et blanches

Forme : bouée-espar ou espar

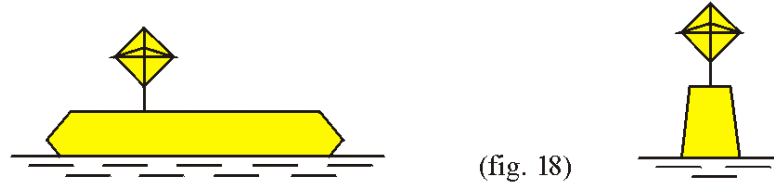
Voyant : cône vert, pointe en haut

Feu (le cas échéant) : feu vert rythmé
En général avec réflecteur radar.

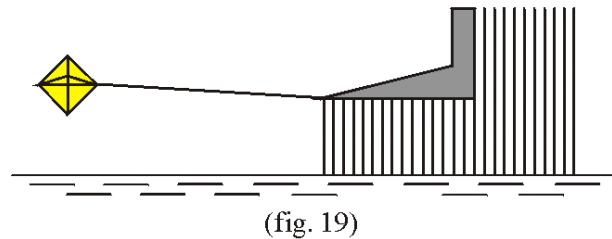
V. BALISAGE SUPPLÉMENTAIRE POUR LA NAVIGATION AU RADAR

A. Balisage des piles de pont (le cas échéant)

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

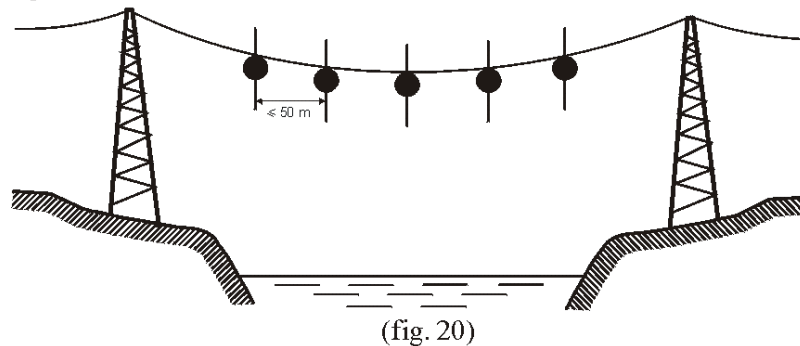


2. Perche avec réflecteur radar à l'amont et à l'aval des piles de pont

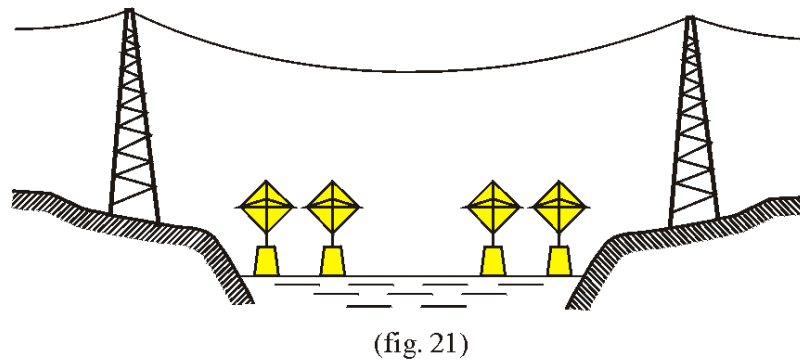


B. Balisage des lignes aériennes (le cas échéant)

1. Réflecteurs radar fixés sur la ligne aérienne (donnant comme image radar une série de points pour identifier la ligne aérienne)



2. Réflecteurs radar placés sur des flotteurs jaunes disposés par paire près de chaque rive (chaque paire donnant comme image radar deux points l'un à côté de l'autre pour identifier la ligne aérienne)



VI. BALISAGE SUPPLEMENTAIRE DES LACS ET VOIES NAVIGABLES DE GRANDE LARGEUR

A. Balisage des points dangereux, des obstacles et des configurations particulières

1. Balisage par marques cardinales

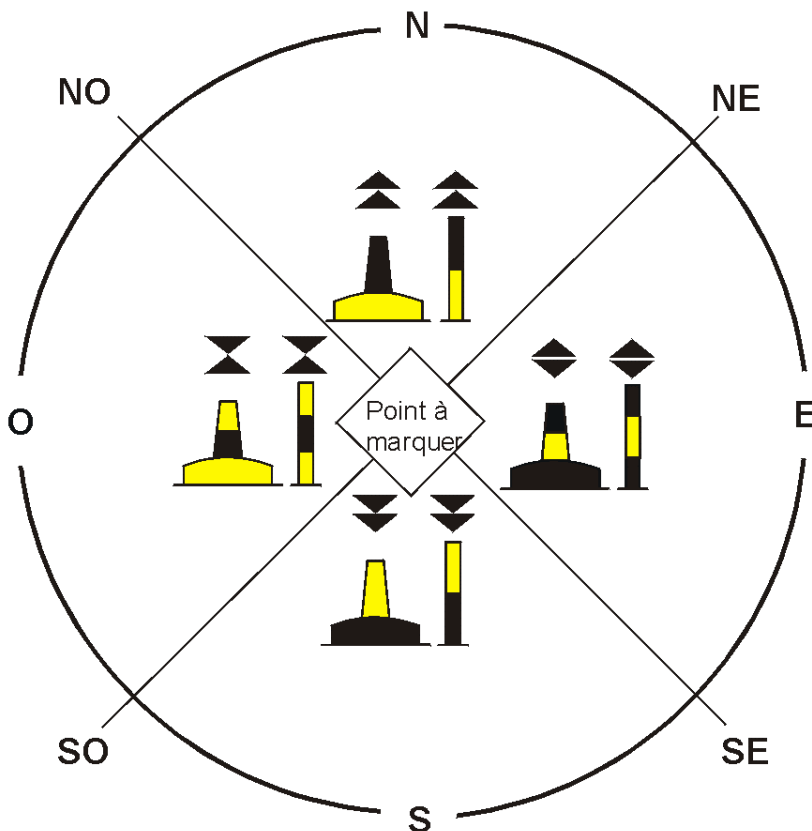
Définition des quadrants et des marques

Les quatre quadrants (Nord, Est, Sud et Ouest) sont limités par les relèvement vrais NO-NE, NE-SE, SE-SO, SO-NO dont l'origine est le point à marquer.

Une marque cardinale reçoit le nom du quadrant dans lequel elle est placée.

Le nom d'une marque cardinale indique qu'il convient de passer, par rapport à la marque, dans le quadrant qui porte ce nom.

Description des marques cardinales



(fig. 22)

Marque du quadrant Nord

- Couleur : noir au-dessus de jaune
- Forme : charpente ou espar, avec voyant
- Voyant : deux cônes noirs superposés, pointes en haut
- Feu (le cas échéant) :
 - Couleur : blanc
 - Rythme : scintillant rapide continu, ou scintillant continu

Marque du quadrant Est

- Couleur : noir avec une seule large bande horizontale jaune
- Forme : charpente ou espar, avec voyant
- Voyant : deux cônes noirs superposés, opposés par la base
- Feu (le cas échéant) :
 - Couleur : blanc
 - Rythme : à scintillements rapides groupés par trois, ou scintillements groupés par trois

Marque du quadrant Sud

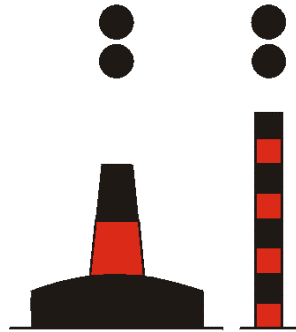
- Couleur : jaune au-dessus de noir
- Forme : charpente ou espar, avec voyant
- Voyant : deux cônes noirs superposés, pointes en bas
- Feu (le cas échéant) :
 - Couleur : blanc
 - Rythme : à scintillements rapides groupés par six suivis d'un éclat long d'au moins 2 s ou à scintillements groupés par six suivis d'un éclat long d'au moins 2 s

Marque du quadrant Ouest

- Couleur : jaune avec une seule bande horizontale noire
- Forme : charpente ou espar, avec voyant
- Voyant : deux cônes noirs superposés, opposés par la pointe
- Feu (le cas échéant) :
 - Couleur : blanc
 - Rythme : à scintillements rapides groupés par neuf, ou scintillements groupés par neuf

2. Balisage par marque de danger isolé

Une marque de danger isolé est une marque érigée sur un danger isolé entouré d'eaux saines, ou mouillée à l'aplomb d'un tel danger.

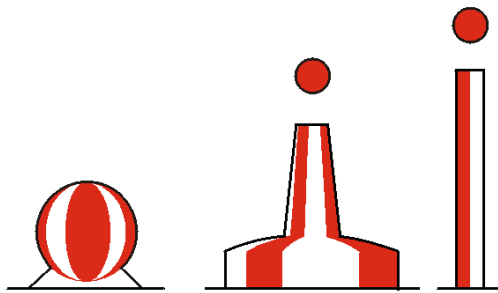


(fig. 23)

- Couleur : noir, avec une ou plusieurs larges bandes horizontales rouges
- Forme : quelconque (généralement charpente ou espar), avec voyant
- Voyant : deux sphères noires superposées
- Feu (le cas échéant) :
Couleur : blanc
Rythme : à éclats groupés par deux

B. *Balisage des axes des chenaux, des milieux de chenal et des atterrissages*

Balisage par marque d'eaux saines



(fig. 24)

- Couleur : bandes verticales rouges et blanches
- Forme : bouée sphérique, ou charpente ou espar avec voyant
- Voyant (le cas échéant) : une seule sphère rouge
- Feu (le cas échéant) :
Couleur : blanc
Rythme : isophasé, à occultations régulières, à un éclat long toutes les 10 s ou lettre A de l'alphabet morse

C. *Signalisation météorologique sur les lacs*

Avis de prudence

Un feu jaune émettant environ 40 éclats par minute constitue un avis de prudence.

L'avis de prudence informe de l'arrivée probable de phénomènes dangereux sans indiquer l'heure précise.

Avis de danger

Un feu jaune émettant environ 90 éclats par minute constitue un avis de danger.

L'avis de danger informe de l'arrivée imminente de phénomènes dangereux.

VII. BALISAGE DES ZONES INTERDITES OU RÉGLEMENTÉES

1. Balisage par marques spéciales

Couleur :	jaune
Forme :	au choix, à condition qu'elle diffère de celle des marques donnant des informations relatives à la navigation
Voyant (le cas échéant) :	un seul "X" jaune
Feu (le cas échéant) :	
Couleur	jaune
Rythme	quelconque, autre que ceux décrits au chapitre VI.

2. La nature de l'interdiction ou de la réglementation est, autant que possible, précisée par des documents écrits (carte par exemple) et par des indications sur place.

Les indications données sur place peuvent être portées par les bouées jaunes. Elles peuvent être également données par des voyants surmontant ces bouées à la place de l'éventuel voyant prévu ci-dessus. Par exemple, les bouées limitant une zone totalement interdite à la navigation peuvent porter une hampe recevant un fanion triangulaire rigide rouge.

Les indications peuvent être données par des panneaux placés sur la rive et représentant un des signaux d'interdiction ou d'indication prévus à l'annexe 7, sections I.A et I.E. Ces panneaux peuvent, s'il y a lieu, être complétés par une flèche indiquant la direction du secteur auquel s'applique le signal (voir annexe 7, section II.3).

3. Lorsque, à travers une zone côtière soumise à l'interdiction ou à la réglementation d'une ou plusieurs catégories de navigation ou d'activité, un chenal est ouvert où l'une de ces catégories n'est pas soumise à l'interdiction ou à la réglementation (sauf pour l'entrée d'un port où s'applique la section II), les côtés de ce chenal peuvent également être balisés par des bouées jaunes. La partie supérieure des deux bouées d'entrée peut, si nécessaire, être peinte en rouge à droite, en vert à gauche pour un navigateur sortant du chenal.

Sur la rive, des panneaux prévus à l'annexe 7, E.15 à E.20, peuvent indiquer la nature de l'autorisation (par exemple le panneau "Autorisation de pratiquer le ski nautique" pour indiquer un chenal de ski nautique à travers une zone où toute navigation ou seulement la pratique du ski nautique est interdite); ils peuvent être complétés par la flèche prévue en annexe 7, section II.3.

Lorsque, à travers une zone ouverte à plusieurs activités, un chenal est ouvert où une seule activité est autorisée, les côtés de ce chenal peuvent être balisés comme dans le cas précédent. Un panneau sur la rive peut indiquer la nature de l'activité autorisée.

VIII. BOUÉES D'USAGES DIVERS

S'il est besoin de bouées à d'autres fins que celles précitées, ces bouées sont de couleur dominante blanche. Elles peuvent porter un pictogramme.

IX. ENTRÉE DE PORTS

1. Balisage de l'entrée

De jour

À bâbord en entrant : dispositif, en général de forme cylindrique, de couleur rouge, ou poteau avec voyant cylindrique rouge, ou encore rectangle rouge peint sur la jetée;

À tribord en entrant : dispositif, en général de forme conique, de couleur verte, ou poteau avec voyant conique vert, ou encore triangle vert pointe en haut, peint sur la jetée.

De nuit

Éclairage éventuel des marques de jour décrites ci-dessus.

Si des feux sont utilisés :

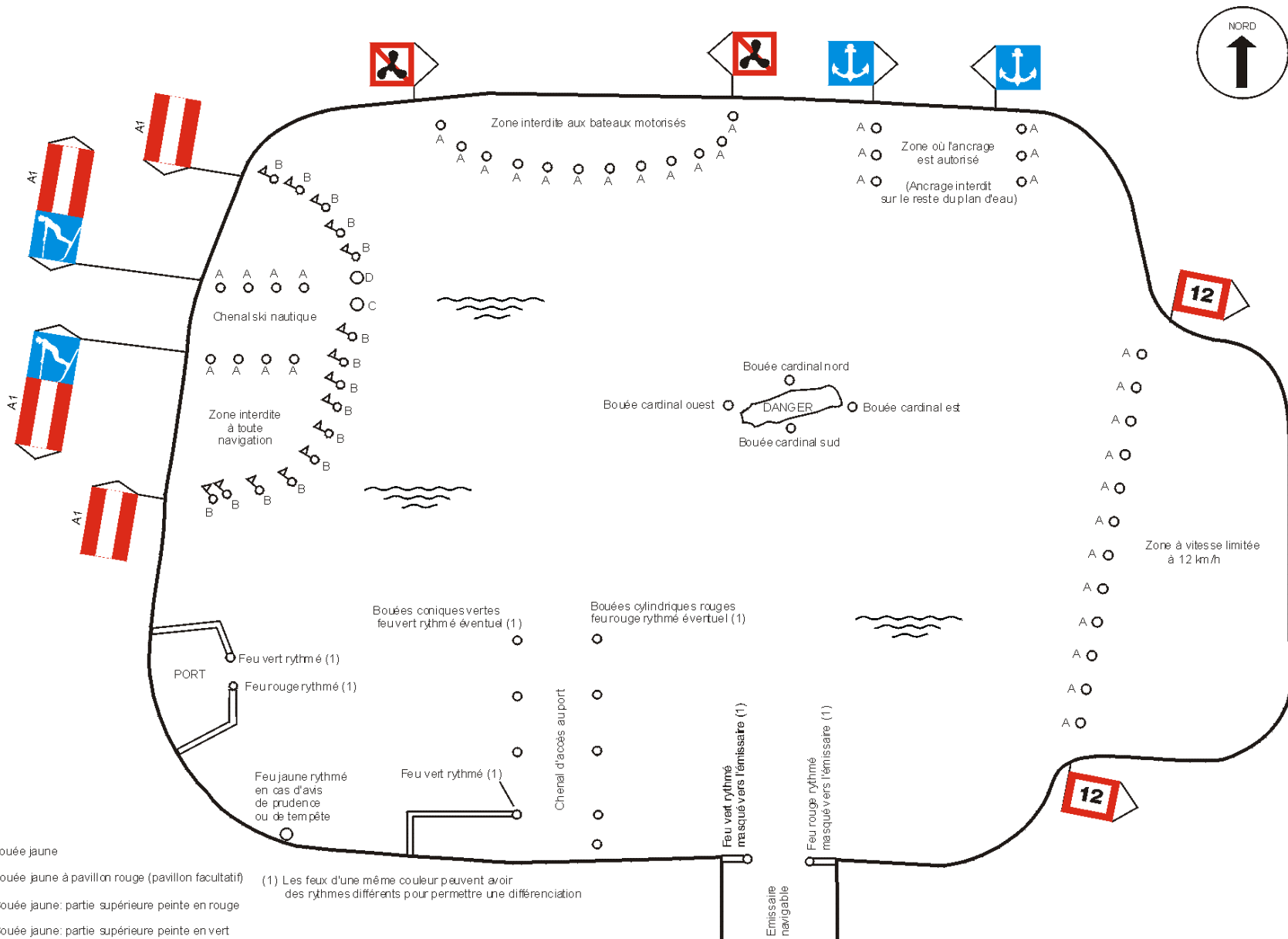
À bâbord en entrant : feu rouge, en général rythmé;

À tribord en entrant : feu vert, en général rythmé.

Dans certains cas, un seul de ces feux est utilisé.

2. Ces marques peuvent aussi être utilisées pour les entrées de voies affluentes, les entrées d'embranchements et de bassins portuaires.

Le croquis ci-après illustre les dispositions des chapitres VI, VII et IX.



Annexe 9

Modèle de Carnet de contrôle des huiles usagées

CARNET DE CONTRÔLE DES HUILES USAGÉES

Page 1

No d'ordre :

.....
Type du bateau
Nom du bateau

Numéro officiel
ou numéro de jaugeage :

Lieu de délivrance :

Date de délivrance :

Le présente carnet comprend pages

Cachet et signature de l'autorité qui a délivré le présent carnet

.....

Établissement des carnets de contrôle des huiles usagées

Le premier carnet de contrôle des huiles usagées, muni sur la page 1 du numéro d'ordre 1, n'est délivré que par l'autorité ayant établi au bateau le certificat de bateau. Cette autorité appose également les indications prévues sur la page 1.

Tous les carnets suivants, numérotés dans l'ordre, seront établis par une autorité compétente locale, mais ne doivent être remis que contre présentation du carnet précédent. Le carnet précédent doit recevoir la mention indélébile "non valable" et être rendu au conducteur. Il doit être conservé à bord durant six mois après la dernière inscription.

Page 2 et suivantes

Déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bateau acceptés :

Huiles usagées 1

Eau de fond de cale de :

Salle de machine arrière 1

Salle de machine avant 1

Autres locaux 1

Autres déchets huileux et graisseux :

Chiffons usagés kg

Graisses usagées kg

Filtres usagés pièces

Récipients pièces

.....
.....

Autres remarques :

.....
.....

Lieu :

Date :

Cachet et signature de la station de réception

Complément

PRESCRIPTIONS SPÉCIFIQUES DES RÈGLEMENTS NATIONAUX DU BÉLARUS, DU KAZAKHSTAN, DE LA RÉPUBLIQUE DE MOLDOVA, DE LA FÉDÉRATION DE RUSSIE ET DE L'UKRAINE, PRÉSENTANT POUR LE MOMENT DES DIFFÉRENCES AVEC LES DISPOSITIONS CORRESPONDANTES DU CEVNI

Chapitre premier

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1.01 - Signification de quelques termes

d) Le terme "bateau de petites dimensions" désigne tout bateau dont la longueur de la coque est inférieure à 7 m y compris les bateaux à rames quelle que soit leur longueur¹.

Chapitre 3

SIGNALISATION VISUELLE DES BATEAUX²

Article 3.08 - Signalisation de nuit des bateaux motorisés isolés faisant route

1. Les bateaux motorisés isolés doivent porter :

a) Un feu de mât; les bateaux dont la longueur est comprise entre 50 m et 110 m peuvent porter un deuxième feu de mât, placé à l'arrière et au-dessus du premier; les bateaux d'une longueur de 110 m ou plus doivent porter un deuxième feu de mât;

b) Des feux de côté;

c) Trois feux de poupe disposés en triangle, base en bas, sur les bateaux d'une largeur supérieure à 5 m ou un feu de poupe placé dans l'axe longitudinal pour les bateaux dont la largeur n'excède pas 5 m.

2. Les bateaux motorisés à tirant d'eau assurant le transport de passagers sur des traversées ou des liaisons urbaines à l'intérieur des eaux portuaires, ainsi que les bacs motorisés, doivent porter, lorsqu'ils font route, outre les feux prescrits au paragraphe 1 du présent article, un feu jaune circulaire à éclats placé au-dessus du feu de mât.

¹ Ce terme de "bateau de petites dimensions" doit être rattaché à la sous-catégorie de "menue embarcation" telle qu'elle est définie dans l'article 1.01 d) du CEVNI.

² Le CEVNI définit les modalités de la signalisation de jour en cours de route. La réglementation nationale en vigueur au Bélarus, en Fédération de Russie, au Kazakhstan, en Lituanie, en République de Moldova et en Ukraine ne contient pas de dispositions relatives à cette question.

Article 3.10 - Signalisation de nuit des convois poussés

1. Le pousseur doit porter :
 - Trois feux de mât disposés sur un même plan en triangle équilatéral, base en bas, le feu supérieur étant placé dans l'axe longitudinal;
 - Des feux de côté;
 - Trois feux de poupe disposés sur un même plan en triangle équilatéral, base en bas, surmontés d'un feu de remorquage et, pour les bateaux d'une largeur inférieure à 5 m, un feu de remorquage seulement.
2. Les bateaux poussés doivent porter :
 - S'ils sont isolés, un feu de mât à la proue;
 - S'ils sont en convoi, un feu de mât à la proue de chaque bateau situé à l'avant.

Article 3.14 - Signalisation de nuit supplémentaire des bateaux effectuant certains transports de matières dangereuses

1. Les bateaux effectuant des transports de matières dangereuses des classes 1 et 2 visées au marginal 10 500 de l'annexe B.1 des Prescriptions européennes relatives au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) ou qui, ayant transporté de telles matières, ne sont pas exempts de gaz dangereux doivent, outre les feux prescrits par les autres dispositions du présent Règlement, porter deux feux de mât rouges placés au-dessous du feu blanc situé à l'avant.
2. Les bateaux effectuant des transports de matières dangereuses des classes 3, 4 (à l'exception du minerai et de la houille), 5, 6 et 7 ou qui, ayant transporté de telles matières, ne sont pas exempts de gaz dangereux doivent, outre les feux prescrits par les autres dispositions du présent Règlement, porter un feu de mât rouge placé au-dessous du feu blanc situé à l'avant.
3. Le remorqueur ou le pousseur doit, outre les feux prescrits par les autres dispositions du présent Règlement, porter :
 - a) Si le convoi comprend des bateaux visés au paragraphe 1, deux feux de mât rouges, placés au-dessus des feux blancs ou du triangle;
 - b) Si le convoi comprend des bateaux visés au paragraphe 2, un feu de mât rouge, placé au-dessus des feux blancs ou du triangle;
 - c) Si le convoi comprend des bateaux visés aux paragraphes 1 et 2 (convoi mixte), deux feux de mât rouges, placés au-dessus des feux blancs ou du triangle.

Article 3.16 - Signalisation de nuit des bacs faisant route

1. Les bacs et passages d'eau ne naviguant pas librement doivent porter :
 - a) Un feu blanc circulaire placé à une hauteur d'au moins 5 m; toutefois, cette hauteur peut être réduite à 3 m si la longueur du bac ne dépasse pas 15 m;
 - b) Un feu jaune circulaire placé à 1 m environ au-dessus du feu visé sous a);
 - c) Le canot ou flotteur de tête d'un bac à câble longitudinal doit être muni d'un feu blanc circulaire placé à 3 m au moins au-dessus du plan d'eau.

La traîlle doit être éclairée près des deux rives par des fanaux recouverts d'un auvent de protection.

2. Les bateaux motorisés effectuant le poussage ou le remorquage au câble ou bord à bord d'un bateau non motorisé (bac) sur une traversée doivent, outre les feux prescrits, porter un feu jaune circulaire à éclats.

Le bateau non motorisé doit porter, lorsqu'il est poussé, un feu de mât blanc et, lorsqu'il est remorqué, un feu blanc circulaire si sa longueur ne dépasse pas 50 m et deux feux circulaires à la proue et à la poupe si sa longueur est supérieure à 50 m.

Chapitre 5

SIGNALISATION ET BALISAGE DE LA VOIE NAVIGABLE

Article 5.01 - Signalisation

L'annexe 7 du Règlement de navigation sur les voies intérieures du Bélarus, du Kazakhstan, de la République de Moldova, de la Fédération de Russie et de l'Ukraine définit les signaux d'interdiction, d'obligation et d'indication, ainsi que leur signification.

Article 5.02 - Balisage

L'annexe 8 du Règlement de navigation sur les voies intérieures du Bélarus, du Kazakhstan, de la République de Moldova, de la Fédération de Russie et de l'Ukraine définit les balises et les feux prescrits pour indiquer l'emplacement du chenal de navigation et réguler la circulation des bateaux.

Chapitre 6

RÈGLES DE ROUTE

Article 6.02 - Bateaux de petites dimensions

1. Les bateaux de petites dimensions doivent circuler en dehors du chenal de navigation ou des routes recommandées. Lorsque la situation ne le permet pas, ils peuvent longer le bord droit du chenal à une distance maximale de 10 m mais ils ne doivent pas gêner la navigation et la manœuvre des bateaux d'autres catégories et doivent leur laisser le passage en temps utile, sans échange de signaux sonores ou visuels. Les bateaux de petites dimensions ne peuvent exiger que ceux-ci s'écartent en leur faveur.

2. Lorsque deux bateaux de petites dimensions font des routes qui se croisent de telle sorte qu'il existe un danger d'abordage, les règles suivantes s'appliquent :

- Les bateaux de petites dimensions motorisés doivent céder le passage à tous les bateaux de petites dimensions non motorisés;
- Les bateaux de petites dimensions qui ne sont ni motorisés ni à voile doivent s'écarter de la route des bateaux de petites dimensions à voile.

3. Lorsque deux bateaux à voile font des routes qui se croisent de telle sorte qu'il existe un danger 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. Toutefois, le bateau qui suit le côté du chenal à tribord est tenu de maintenir sa route.

4. Les bateaux de petites dimensions et les bateaux à voile peuvent, en cas de nécessité, traverser le chenal (la voie de navigation ou la route recommandée) ou virer en traversant le chenal de navigation, normalement à l'arrière des bateaux venant en sens inverse. Si cette manœuvre s'effectue à l'avant d'un bateau approchant, une distance d'au moins 1 km doit être observée.

La traversée doit s'effectuer selon un angle le plus proche possible de l'angle droit et aussi rapidement que possible.

5. Il est interdit aux bateaux de petites dimensions et aux bateaux à voile, en dehors des cas où ils sont affectés à des fonctions de production :

a) De manœuvrer et de s'arrêter à proximité ou au milieu d'autres bateaux, de dragues, de grues flottantes, etc., faisant route ou à l'arrêt;

b) De s'arrêter et de jeter l'ancre à l'intérieur du chenal (de la voie de navigation ou de la route recommandée), ainsi qu'à proximité des balises flottantes;

c) De pénétrer dans le chenal par une visibilité inférieure à 1 km et, en ce qui concerne les bateaux à voile, également de nuit.

Article 6.04 - Rencontre : Règles normales

1. Sur les secteurs de navigation à double sens, les bateaux doivent se tenir sur la voie de droite et, lorsque cela s'avère difficile (en raison des conditions de navigation, des conditions hydrométéorologiques ou d'autres facteurs), se maintenir dans l'axe du chenal et se tenir prêts à se croiser sans risque sur bâbord. Chacun des bateaux doit s'écarter à temps sur la droite autant qu'il est nécessaire sans compromettre la sécurité et suivre cette route jusqu'à ce que le bateau rencontré se trouve derrière lui.

2. Le montant doit le premier, en temps utile, et en cas de navigation par visibilité réduite dès que le bateau arrivant en sens inverse est en vue, coordonner ses actions par liaison radiotéléphonique et donner un signal à bâbord.

L'avalant doit se diriger vers le côté de croisement indiqué et confirmer immédiatement son intention en émettant un signal.

3. Lorsque les conditions de navigation ou tout autre facteur compliquent la rencontre, le montant doit, dès que l'avalant est en vue, régler sa marche de façon que le croisement s'effectue à l'endroit le plus approprié et s'écarter à temps sur la droite, autant qu'il est nécessaire sans compromettre la sécurité, afin de croiser l'autre bateau sur bâbord.

4. Lorsque deux bateaux font des routes qui se croisent de telle sorte qu'il existe un danger d'abordage, chacun doit s'écarter sur la droite afin de croiser l'autre sur bâbord.

5. En cas de défaillance d'une installation de radiotéléphonie ou d'impossibilité d'établir la liaison radio, les bateaux doivent échanger des signaux sonores.

Article 6.05 - Rencontre : Dérogations aux règles normales

1. Lorsqu'il est impossible de laisser passer un bateau à bâbord, le montant doit en temps utile s'écarter sur la gauche dans le sens de la marche vers l'endroit le plus approprié, autant qu'il est nécessaire et possible sans compromettre la sécurité, et laisser passer sur tribord le bateau venant en sens inverse, après avoir coordonné au préalable les manœuvres par liaison radiotéléphonique et montré des signaux à tribord.

Article 6.22 bis - Navigation au droit des engins flottants au travail ou des bateaux échoués ou coulés, et des bateaux dont la capacité de manœuvre est restreinte

1. À l'approche d'une drague ou d'un bateau de déblaiement au travail dans le chenal ou d'un bateau échoué, le bateau doit émettre le signal sonore "Attention" (un son prolongé) et convenir par liaison radio par ondes ultracourtes du côté de croisement.
2. La drague doit libérer une partie de chenal suffisante pour laisser passer le bateau et indiquer le côté de croisement, de nuit, par le scintillement de deux feux sur taud (verts si elle travaille le long du bord gauche du chenal, rouges si elle travaille le long du bord droit du chenal), de jour, par un signal à impulsions lumineuses ou un pavillon.
3. Le bateau de déblaiement doit indiquer le côté de croisement, de nuit, par le scintillement d'un feu circulaire (blanc s'il travaille du côté gauche du chenal, rouge s'il travaille du côté droit), de jour, par un signal à impulsions lumineuses ou un pavillon.
4. Dès réception de l'autorisation, le bateau doit donner un signal à partir du bord correspondant et passer en observant toute la prudence requise.
5. L'échange de signaux et le croisement d'un bateau effectuant des travaux subaquatiques ou de plongée dans le chenal (renflouage de bateaux, pose de canalisations ou de câbles, etc.) ou d'un bateau échoué sont régis par les mêmes règles que s'il s'agissait d'une drague.
6. Lorsqu'un avalant et un montant s'approchent simultanément de la drague ou du bateau de déblaiement, l'avalant ou le bateau rapide, indépendamment du sens de la navigation, a la priorité.
7. Lorsque le croisement est impossible, la drague, le bateau de déblaiement ou le bateau échoué doit en temps utile, lorsque le bateau qui s'approche se trouve encore au moins à 1 km de distance, donner le signal "Avertissement" (une série de sons brefs).
À la réception de ce signal, le bateau doit immédiatement s'arrêter et attendre l'autorisation de passer, sans faire de nouvelle demande.
8. Lors du passage du bateau, la drague ne doit pas permettre l'amarrage ou le démarrage des chalands qui en assurent la desserte.

E. PASSAGE DES PONTS, BARRAGES ET ÉCLUSES

Articles 6.24 à 6.26 - Passage des ponts

1. Le passage des ponts n'est autorisé que par les ouvertures de navigation prévues à cet effet et équipées des balises et des feux visés dans les normes d'État en vigueur.

L'axe de l'ouverture de navigation des ponts fixes est indiqué par :

- Pour les bateaux montants : des panneaux carrés;

- Pour les bateaux avalants : des panneaux en forme de losange;
- Pour les convois de radeaux : des panneaux circulaires et, pour les bateaux de petites dimensions, des panneaux triangulaires.

Les panneaux sont de couleur rouge ou de couleur blanche, selon la teinte des matériaux de construction du pont (claire ou foncée).

Les feux sur les panneaux sont fixes :

- Deux feux rouges placés verticalement, pour les bateaux montants et avalants;
- Deux feux verts placés verticalement, pour les convois de radeaux.

Pour indiquer la hauteur sous pont et les limites de la voie de navigation dans l'ouverture, on place 1, 2, 3 ou 4 panneaux carrés de couleur verte ou blanche sur chaque pile de pont ou sur chacun des bords de la voie de navigation. Le nombre de panneaux indique la hauteur de l'ouverture depuis l'affleurement de l'eau, soit 10, 13, 16 m et plus.

Tous les feux sont verts et fixes.

2. Sur les ponts flottants mobiles, les ouvertures de navigation sont indiquées au moyen de trois feux : deux sur la partie mobile du pont et un à l'extrémité de la partie qui reste en place.

Les feux sont fixes : rouges sur la rive droite, verts sur la rive gauche.

3. Le passage des ponts mobiles et flottants est régulé par les propriétaires de ces ouvrages au moyen de la signalisation lumineuse, selon les conventions suivantes :

- Un ou plusieurs feux rouges : "Passage interdit";
- Un ou plusieurs feux verts : "Passage autorisé".

4. À l'approche d'un pont flottant, les bateaux doivent émettre le signal "Attention" à une distance d'au moins 1 km.

À l'approche des ponts mobiles et flottants, les bateaux doivent se conformer aux indications du service chargé de la régulation de la navigation.

5. Lorsque deux bateaux arrivent au même moment en sens inverse devant un pont à une seule ouverture de navigation, la priorité est à l'avalant, ou au bateau rapide indépendamment du sens de navigation.

6. Par visibilité réduite à moins de 1 km, le passage des bateaux et des convois poussés sous les ponts n'est autorisé que si les ouvertures sont munies d'aides à la navigation permettant de les identifier sans erreur à une distance d'au moins 0,5 km et de réaliser une approche sûre (à vue ou aux instruments). La largeur des ouvertures doit représenter :

a) Pour les bateaux isolés ou les convois sur une file, au moins cinq fois la largeur du bateau (du convoi);

b) Pour les autres convois poussés, au moins trois fois la largeur du convoi.

Article 6.27 - Passage des barrages

1. Le passage des barrages est autorisé en présence des signaux suivants à droite et à gauche :

a) Sur le côté droit de l'ouverture : deux feux rouges aux angles supérieur et inférieur de l'ouverture;

b) Sur le côté gauche de l'ouverture : deux feux blancs aux mêmes endroits.

2. L'interdiction de passage par une ouverture de barrage est signalée par un ou plusieurs feux rouges ou panneaux rouge-blanc-rouge (de jour).

Article 6.28 - Passage aux écluses

1. Les bateaux se dirigeant vers une écluse sont tenus d'informer l'éclusier par liaison radiotéléphonique au moins 1 h 30 à l'avance (ou, lorsque c'est impossible, dès que la liaison peut être établie) de l'heure prévue de leur arrivée aux abords de l'ouvrage.

2. À l'approche de l'écluse, mais au moins 1 km avant, le conducteur doit demander à l'éclusier par liaison radiotéléphonique des précisions sur l'ordre d'éclusage et indiquer qu'il est paré à la manœuvre.

3. En cas d'éclusage en commun, les hydroptères et hydroglisseurs transportant des passagers doivent entrer dans le sas en dernier et être placés de telle manière qu'ils n'aient pas d'autres bateaux à tirant d'eau à côté d'eux à l'exception des bateaux de petites dimensions.

4. L'éclusage des bateaux transportant des matières explosibles ou toxiques s'effectue conformément à l'horaire prévu sans arrêt au mur d'amarrage.

5. Avant l'éclusage, l'équipage doit s'assurer du bon fonctionnement de la commande de gouverne et de la commande à distance des moteurs et vérifier la pression dans les bouteilles d'air de lancement de l'appareil propulsif.

6. Les bateaux (convois) doivent pénétrer dans l'écluse à une vitesse de sécurité afin de ne pas endommager les portes, les dispositifs de protection et les autres bateaux et de pouvoir s'arrêter à l'endroit prévu pour l'amarrage; pour les bateaux équipés de deux appareils propulsifs ou plus, il est recommandé de mettre en temps utile l'un des moteurs en marche arrière.

7. Les bateaux d'une longueur supérieure à 75 m doivent être amarrés à l'aide de deux amarres au moins, situées sur le même bord.

Le personnel d'écluse doit être en nombre suffisant pour assurer l'amarrage du bateau à l'intérieur du sas. L'amarrage aux organeaux flottants est assuré par l'équipage.

8. Est autorisé l'éclusage en commun :

- Des bateaux-citernes et convois pétroliers transportant des matières (ou les résidus de ces matières) de toutes classes, dans n'importe quelle combinaison;
- Des bateaux et convois transportant du vrac sec (à l'exception de ceux qui transportent des matières toxiques, explosibles ou autres matières inflammables) et des bateaux à caractère technique avec des bateaux-citernes transportant des hydrocarbures (ou des résidus de ces hydrocarbures) d'un point d'éclair supérieur ou égal à 60 °C;
- Des bateaux à passagers (y compris les bateaux rapides) avec des bateaux (convois) transportant du vrac sec (à l'exclusion des bateaux transportant des matières toxiques, explosibles ou autres matières inflammables) avec les bateaux à caractère technique et des bateaux-citernes transportant du fioul (ou des résidus de fioul) lorsque la température des matières transportées dépasse 45 °C et que le point d'éclair des vapeurs est supérieur ou égal à 60 °C.

9. Les règles suivantes doivent être observées lors de l'éclusage en commun :

a) Les bateaux-citernes doivent normalement pénétrer dans l'écluse en premier; il est interdit de les placer à côté de bateaux à passagers; un intervalle d'au moins 10 m doit être observé entre les bateaux-citernes et les bateaux à passagers;

b) À l'intérieur du sas, les bateaux-citernes peuvent être placés à côté de bateaux à marchandises sèches à condition d'observer un écart d'au moins 1 m entre les bords;

c) Les bateaux-citernes et autres bateaux éclusés en commun doivent observer les prescriptions spéciales du régime anti-incendie applicables à une telle situation.

10. Les instructions de l'éclusier (ou du responsable de garde) concernant l'emplacement des bateaux au mur d'amarrage ainsi que l'ordre d'entrée et la disposition des bateaux à l'intérieur du sas revêtent un caractère impératif pour tous les conducteurs, qui doivent confirmer qu'ils les ont bien reçues par liaison radiotéléphonique ou, en cas de défaillance de celle-ci, par un signal sonore.

Si le conducteur estime qu'il est impossible de se conformer à l'instruction reçue, il doit en informer l'éclusier et s'abstenir de toute manœuvre en attendant une nouvelle décision.

Article 6.28 bis - Entrée et sortie des écluses

1. L'entrée des bateaux dans un sas, le passage d'un sas à l'autre et la sortie du sas ne sont autorisés que lorsque le feu d'entrée (de sortie) est au vert.

En cas de circulation à double sens, les bateaux ne sont autorisés à pénétrer dans l'écluse que lorsque le feu intermédiaire est au vert.

2. L'absence de signal sur le feu a valeur d'interdiction (comme un feu rouge). Dans ce cas, le bateau ne peut poursuivre sa route qu'avec l'autorisation de l'éclusier dûment consignée dans le journal de bord et dans le journal d'écluse.

F. VISIBILITÉ RÉDUITE; NAVIGATION AU RADAR

Article 6.30 - Règles générales de navigation par visibilité réduite à moins de 1 km

1. Les dispositions du présent article s'appliquent, à l'exception des bateaux de petites dimensions et des bateaux à voile, à tous les bateaux et convois qui circulent sur les voies de navigation intérieure munies d'un balisage latéral par une visibilité de moins de 1 km et sur les secteurs qui ne sont pas éclairés la nuit.

2. Par visibilité inférieure à 1 km, les bateaux ne sont autorisés à naviguer que si le matériel suivant est utilisé à bord :

a) Une installation de radar et un dispositif indiquant le changement de direction du bateau (giration) se trouvant en bon état de fonctionnement;

b) Une installation de radiotéléphonie permettant d'établir des communications bateau-bateau et bateau-rive se trouvant en bon état de fonctionnement;

c) Une installation pour l'émission de signaux sonores.

3. Par visibilité inférieure à 1 km, la navigation des bateaux à passagers et des bateaux transportant des hydrocarbures dont les vapeurs ont un point d'éclair inférieur à 60 °C, des résidus de ces hydrocarbures, des matières explosibles ou toxiques ou des résidus de ces matières est interdite sur toutes les voies navigables (à l'exception des voies de la catégorie "M")¹.

4. Par visibilité inférieure à 1 km, la navigation est autorisée, à l'exception des bateaux visés au paragraphe 3 du présent article, en fonction de la largeur du chenal :

a) Sur les chenaux dont la largeur est inférieure à 100 m, aux bateaux isolés montants et aux convois poussés montants comprenant un seul bateau non motorisé;

b) Sur les chenaux dont la largeur est égale ou supérieure à 100 m, mais inférieure à 200 m, aux bateaux isolés dans les deux sens et aux convois poussés montants;

c) Sur les chenaux d'une largeur de 200 m ou plus, aux bateaux et aux convois dans les deux sens (la navigation des convois de radeaux dans ces conditions n'est autorisée que sur les lacs et retenues);

¹ Les voies navigables de la catégorie "M" sont des voies de navigation assimilables aux voies maritimes.

d) Sur les canaux, indépendamment de la largeur du chenal de navigation, aux bateaux isolés et aux convois dans les deux sens.

5. Par visibilité réduite, le croisement et le dépassement sont interdits dans les secteurs où la largeur du chenal est inférieure à 200 m si la visibilité est inférieure à trois fois la longueur du bateau (du convoi).

6. À bord, une surveillance radar appropriée doit être assurée en même temps que la surveillance visuelle et acoustique.

En cas de navigation au radar, deux conducteurs, dont un est le capitaine ou un second ayant un diplôme de capitaine, et un homme de barre doivent se trouver en permanence dans la timonerie.

7. Lors d'une liaison radiotéléphonique, il convient de s'assurer que l'on a bien affaire au bateau avec lequel il est nécessaire de coordonner les manœuvres, en indiquant sa position par rapport à des repères bien visibles.

8. En mouvement et à l'arrêt, les bateaux doivent, par visibilité limitée, émettre les signaux suivants :

- | | |
|--|--|
| - Bateaux isolés faisant route : | un son prolongé; |
| - Convois et radeaux faisant route : | un son prolongé et deux sons brefs à un intervalle n'excédant pas 1 mn; |
| - Bateaux isolés ou convois mouillés ou échoués dans le chenal de navigation : | un son bref, un son prolongé et un son bref; |
| - Bateaux non motorisés avec équipage mouillés ou échoués dans le chenal de navigation : | une volée de cloche ou une série de coups rapides sur un objet métallique. |

Article 6.32 - Dispositions pour les bateaux naviguant au radar

1. Les bateaux naviguant au radar, dès qu'ils perçoivent sur l'écran (l'écho) des bateaux dont la position ou la conduite peut provoquer une situation dangereuse, ou à l'approche d'un secteur où risquent de se trouver des bateaux non encore visibles sur l'écran, doivent :

a) Émettre, pour les bateaux isolés, un son prolongé et, pour les convois, deux sons prolongés; ce signal doit être répété aussi souvent qu'il est nécessaire;

b) Donner par liaison radiotéléphonique aux bateaux venant en sens inverse les informations nécessaires pour la sécurité de la navigation;

c) Ralentir leur vitesse et, au besoin, s'arrêter.

2. Tout bateau ayant décelé la présence d'un autre bateau par le seul moyen d'un radar doit déterminer si les deux bateaux n'ont pas trop tendance à se rapprocher et s'il existe un danger d'abordage. Dans l'affirmative, il doit prendre en temps utile les mesures nécessaires en vue du croisement. Ce faisant, lorsqu'il est nécessaire de changer de route, il convient, dans toute la mesure possible, d'éviter les manœuvres suivantes :

a) Un changement de cap à bâbord, si l'autre bateau se trouve à l'avant du travers et n'est pas le bateau rattrapé;

b) Un changement de route du côté du bateau qui se trouve au travers ou à l'arrière du travers.

3. Par visibilité réduite à moins de 1 km, les bateaux et convois faisant route dans la même direction doivent, s'ils n'ont pas l'intention de dépasser, observer entre eux une distance de sécurité qui ne doit en aucun cas être inférieure à cinq fois la distance de freinage du bateau compte tenu de sa vitesse.

4. Par visibilité inférieure à 1 km, les bateaux doivent convenir en temps utile par liaison radiotéléphonique de l'endroit le plus approprié pour la rencontre et celle-ci doit s'effectuer uniquement sur bâbord selon les modalités suivantes :

a) Le montant doit, à l'approche de l'endroit convenu, s'écarter ou passer au ralenti et croiser le bateau (convoi) arrivant en sens inverse sur bâbord;

b) L'avalant doit, à l'approche de l'endroit convenu, passer à temps au ralenti, s'écarter sur tribord autant qu'il est nécessaire sans compromettre la sécurité jusqu'à ce que le bateau rencontré se trouve derrière lui;

c) Le montant doit croiser les convois de radeaux sur le bord indiqué depuis le remorqueur.

5. Par visibilité inférieure à 1 km, le bateau rattrapant doit obtenir l'autorisation préalable du rattrapé par liaison radiotéléphonique et convenir avec lui de l'endroit approprié et des mesures de précaution à prendre de part et d'autre.

Le dépassement des bateaux et convois s'effectue uniquement à bâbord des bateaux rattrapés; le dépassement des convois de radeaux s'effectue sur le bord indiqué par le conducteur des radeaux.

Annexe 4

COULEURS DES FEUX DES BATEAUX

1. Les couleurs des feux des bateaux peuvent être les suivantes :

"vert",
"blanc",
"jaune",
"rouge".

Les caractéristiques chromatiques des feux de signalisation doivent correspondre aux normes ci-après, qui doivent se situer dans les limites du diagramme des chromaticités spécifiées pour chaque couleur par la Commission internationale de l'éclairage (CIE); document CIE No 2.2 (TC-1.6) 1975 "Couleur des feux de signalisation". Les limites des secteurs de chromaticité sont définies par les coordonnées suivantes (tableau 1) :

Tableau 1

Couleur du feu	Coordonnées	Points angulaires					
		1	2	3	4	5	6
Rouge	x	0,680	0,660	0,735	0,721	-	-
	y	0,320	0,320	0,265	0,259	-	-
Vert	x	0,028	0,009	0,300	0,203	-	-
	y	0,385	0,723	0,511	0,356	-	-
Blanc	x	0,525	0,525	0,452	0,310	0,310	0,443
	y	0,382	0,440	0,440	0,348	0,283	0,382
Jaune	x	0,612	0,618	0,575	0,575	-	-
	y	0,382	0,382	0,425	0,406	-	-

Annexe 5

INTENSITÉ ET PORTÉE DES FEUX DE SIGNALISATION DES BATEAUX

L'intensité lumineuse I, exprimée en candelas, des feux en fonction de leur portée indiquée au tableau 2 ne doit pas être inférieure à l'intensité calculée selon la formule

$$I = 3,43 \cdot 10^6 \cdot TD^2 \cdot k^{-D}$$

dans laquelle

- T = 2×10^{-7} - seuil d'éclairement, lx;
- D = portée du feu en milles marins;
- K = 0,8 - coefficient de transmission de l'atmosphère, correspondant à une visibilité météorologique approximativement égale à 13 milles marins.

Le tableau 2 donne la valeur de l'intensité lumineuse calculée selon cette formule.

L'intensité lumineuse maximale admissible des dispositifs d'éclairage peut atteindre jusqu'à 1,7 fois la valeur indiquée au tableau 2, mais elle ne doit pas dépasser 150 cd. Ce résultat ne doit pas être obtenu par une régulation de l'intensité lumineuse. L'emploi de réflecteurs dans les dispositifs lumineux de signalisation et les feux de côté n'est pas autorisé.

Tableau 2

Portée du feu D						
Milles marins	1	2	3	4	5	6
Km	1,85	3,7	5,55	7,4	9,26	11,1
Intensité lumineuse I du feu, cd, pour k = 0,8	0,9	4,3	12	27	52	9/1

La portée et l'angle d'éclairage des feux de signalisation sont indiqués au tableau 3.

Tableau 3

No	Type de feu de signalisation ou de feu de côté	Portée (km)	Secteur d'éclairage sur un plan horizontal	
			Angle d'éclairage (°)	Angles de visibilité
1	Feu de mât blanc	8	225	À partir du plan longitudinal à l'avant sur l'étendue d'un arc de 112,5° de chaque côté
2	Feu de côté vert	3,7	112,5	Depuis l'avant jusqu'à 22,5° sur l'arrière du travers à tribord
3	Feu de côté rouge	3,7	112,5	Depuis l'avant jusqu'à 22,5° sur l'arrière à bâbord
4	Feu de poupe blanc	3,7	135	Depuis la poupe jusqu'à 67,5° sur chaque côté
5	Feu de remorquage jaune	3,7	135	Idem
6	Feu circulaire blanc	3,7	360	Sur la totalité de l'arc horizontal
	rouge	1,85		
	vert	1,85		
	jaune	1,85		
7	Feu composé bicolore vert et rouge	1,85	225	Sur 112,5° de chaque côté du plan longitudinal à partir de l'avant : à tribord - secteur vert à bâbord - secteur rouge
8	Feu de stationnement et de côté blanc	3,7	180	Du travers sur 90° vers l'avant et l'arrière

No	Type de feu de signalisation ou de feu de côté	Portée (km)	Secteur d'éclairage sur un plan horizontal	
			Angle d'éclairage (°)	Angles de visibilité
9	Signal à impulsions lumineuses : de jour de nuit	2 4	112,5+ +112,5	Du travers vers l'avant avec recouvrement du plan longitudinal sur 22,5° et du travers vers l'arrière avec recouvrement du plan longitudinal sur 22,5°
10	Signal lumineux	4	112,5+ +112,5	Idem

Notes :

1. La portée des feux de mât blancs des unités automotrices de moins de 20 m doit être d'au moins 5,5 km, celle des feux de mât rouge d'au moins 3,7 km.

2. La portée des feux de signalisation des unités automotrices de moins de 12 m ne doit pas être inférieure à :

3,7 km pour les feux de mât;
1,85 km pour les feux de côté.

3. La portée des feux des unités non automotrices ne doit pas être inférieure à :

4 km pour les feux de mât des unités de 50 m de longueur et plus;
2 km pour les feux de mât des unités de moins de 50 m;
1,85 km pour les feux circulaires.

L'emploi de feux conformes aux prescriptions du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer est autorisé.
