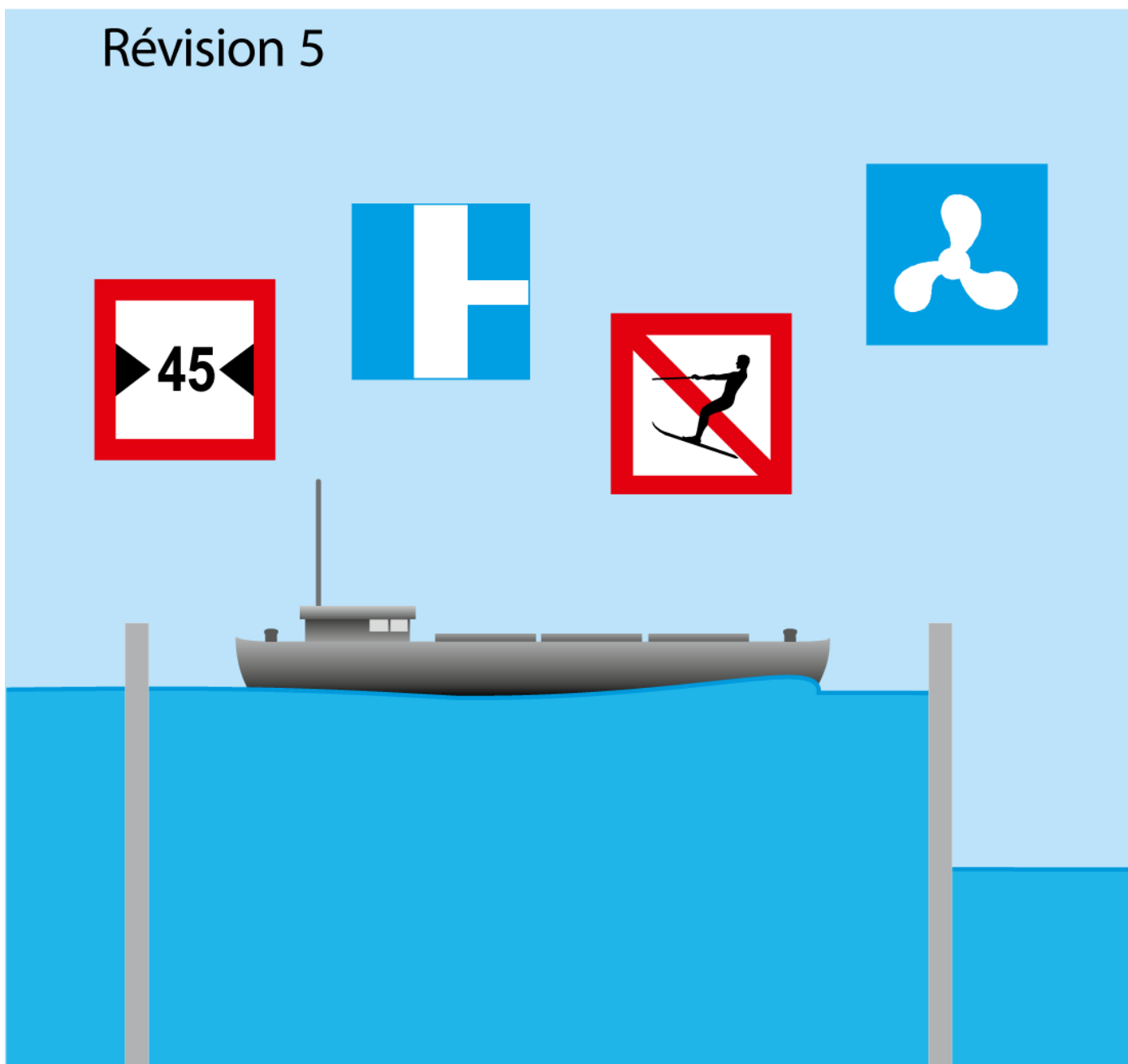


CEVNI

Code européen des voies de navigation intérieure

Révision 5



NATIONS UNIES

NOTE

Les cotes des documents de l'Organisation des Nations Unies se composent de lettres majuscules et de chiffres. La simple mention d'une cote dans un texte signifie qu'il s'agit d'un document de l'Organisation.

*

* *

Les appellations employées dans la présente publication et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones, ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites.

ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.5

PUBLICATION DES NATIONS UNIES

COMMISSION ÉCONOMIQUE DES NATIONS UNIES POUR L'EUROPE

La Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU) est une des cinq commissions régionales de l'Organisation des Nations Unies administrées par le Conseil économique et social (ECOSOC). Elle a été créée en 1947 avec pour mandat d'aider à la reconstruction de l'Europe d'après-guerre, de développer l'activité économique et de renforcer les relations économiques entre les pays européens, et entre l'Europe et le reste du monde. Durant la guerre froide, la CEE-ONU a été une plateforme unique de dialogue et de coopération économique entre l'Est et l'Ouest. Malgré la complexité de cette période, des accomplissements significatifs ont été faits, avec des consensus atteints sur de nombreux accords d'harmonisation et de normalisation.

Durant la période de l'après-guerre froide, la CEE-ONU s'est non seulement dotée de nouveaux membres, mais également de nouvelles fonctions. Dès le début des années 1990, l'organisation s'est concentrée sur l'analyse du processus de transition, mettant à profit son expérience de l'harmonisation pour faciliter l'intégration des pays d'Europe centrale et orientale dans l'économie mondiale.

La CEE-ONU est le forum où les pays d'Europe occidentale, centrale et orientale, d'Asie centrale et d'Amérique du Nord – 56 pays au total – se rassemblent pour forger les instruments de leur coopération économique. Cette coopération porte sur les questions économiques, les statistiques, l'environnement, le transport, le commerce, l'énergie durable, le bois et l'habitat. La Commission offre un cadre régional pour l'élaboration et l'harmonisation de conventions et de normes. Les experts de la Commission fournissent une assistance technique aux pays de l'Europe du sud-est et à la Communauté des États indépendants. Cette assistance se fait sous la forme de services de conseil, de séminaires de formation et d'ateliers où les pays peuvent partager leur expérience et les meilleures pratiques.

TRANSPORTS À LA CEE-ONU

La Division des transports de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe assure le secrétariat du Comité des transports intérieurs (CTI) de la CEE-ONU et du Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques du Conseil économique et social de l'ONU. Le CTI et ses dix-sept groupes de travail, tout comme le Comité d'experts du Conseil économique et social et ses sous-comités, sont des organes intergouvernementaux dont les travaux visent à améliorer, de façon mesurable, l'économie mondiale et la vie quotidienne de la population par le biais de décisions concrètes qui permettent d'augmenter la sécurité du transport, les performances environnementales, l'efficacité énergétique et la compétitivité du secteur.

Le Comité d'experts du Conseil économique et social a été créé en 1953 par le Secrétaire général, à la demande du Conseil, afin d'élaborer des recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses. En 1999 son mandat a été étendu à l'harmonisation globale (multisectorielle) des systèmes de classification et d'étiquetage des produits chimiques. Il est composé d'experts de pays qui possèdent les compétences et expérience pertinentes dans les domaines du commerce et du transport international des marchandises dangereuses et des produits chimiques. Sa composition est limitée afin d'assurer un équilibre géographique équitable entre les différentes régions du monde et de permettre une représentation adéquate des pays en voie de développement. Bien que le Comité soit un organe subsidiaire du Comité d'experts du Conseil économique et social, le Secrétaire général a décidé, en 1963, d'en confier les services de secrétariat à la Division des transports de la CEE-ONU.

Le Comité des transports intérieurs est un forum intergouvernemental unique, créé en 1947 pour aider à la reconstruction des réseaux de transport de l'Europe d'après-guerre. Au fil des ans il s'est attaché à faciliter le développement durable et harmonisé des transports intérieurs, quel qu'en soit le mode. Ses travaux se sont traduits, jusqu'à présent, par: i) la mise en place d'un cadre juridique de 58 conventions des Nations Unies et d'une multitude de règlements techniques, mis à jour régulièrement, favorisant le développement durable du secteur des transports, tant

au niveau national qu'au niveau international : transport par route, par chemin de fer, et par voies navigables ; transport intermodal ; transport de marchandises dangereuses ; construction et inspection des véhicules routiers; ii) les projets d'autoroute transeuropéenne (TEM) et de chemin de fer transeuropéen (TER), et le projet de liaisons de transport Europe-Asie qui facilitent la coordination entre pays des programmes d'investissement pour les infrastructures de transport ; iii) le système TIR qui facilite le transit douanier au niveau mondial; iv) l'outil dit « ForFITS », acronyme signifiant en anglais «pour des futurs systèmes de transport intérieur » qui peut aider les gouvernements à contrôler, localement où à l'échelle nationale, les émissions de CO2 imputables aux divers modes de transport intérieur ainsi qu'à sélectionner et mettre en œuvre des politiques d'atténuation des changements climatiques compte tenu de l'impact attendu et des conditions locales; v) des statistiques de transport- données et méthodologies- acceptées au niveau international; vi) des études et rapports d'analyse et de recherche de pointe sur des questions nouvelles qui permettent, de manière opportune, de définir des politiques de transport pertinentes. Le CTI porte une attention toute particulière aux services de transport intelligents, à la mobilité urbaine durable et la logistique dans les villes, ainsi qu'à la façon d'augmenter la résilience des réseaux des services de transports pour répondre à l'adaptation au changement climatique et aux défis en matière de sûreté.

CEVNI

CODE EUROPÉEN DES VOIES DE NAVIGATION INTÉRIEURE

CINQUIÈME ÉDITION RÉVISÉE

Les activités portant sur le développement de normes et conventions dans le domaine des voies navigables intérieures ont commencé suite à la création du Sous-Comité des transports par voie navigable par le Comité des transports intérieurs de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU) lors de sa 16^e session, en décembre 1956. Le but de ce Sous-Comité était d'examiner les questions relatives au transport par voie navigable en coopération avec le Groupe de travail du droit fluvial dont la tâche principale étant de préparer deux projets de conventions, l'un sur l'unification de certaines règles relatives aux collisions en navigation intérieure et l'autre sur l'enregistrement des bateaux de navigation intérieure. À l'époque, il a été reconnu que des règles de navigation harmonisées étaient indispensables pour faciliter le trafic sur les voies navigables et pour en assurer la sécurité; ce Sous-Comité a, depuis lors, été le gardien de ces règles. Le Sous-Comité des transports par voie navigable (qui a ensuite été transformé en Groupe de travail des transports par voie navigable - SC.3 - du Comité des transports intérieurs) avait comme principaux points de l'ordre du jour: le développement d'un système unifié de voies navigables et le développement du réseau européen de voies navigables, le développement d'un Code européen des voies de navigation intérieure, l'harmonisation des règlements de police et des prescriptions techniques des bateaux, la normalisation des documents de navires. Ces points ont été traités par des accords internationaux et des résolutions au sein du Groupe de travail.

Le Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) a été créé en 1962, suite à la décision du Sous-comité des transports par voie navigable. Avec cette cinquième édition, le Groupe de travail des transports par voie navigable et de son groupe d'experts sur le CEVNI ont pris en compte les meilleures pratiques existantes de la réglementation de la circulation établies par les commissions fluviales et les États membres de la CEE-ONU. En particulier, cette révision met à jour plusieurs articles en matière de menues embarcations, de radiotéléphonie mobile, de système d'identification automatique intérieure (AIS), de prévention de la pollution de l'eau et une annexe présentant une liste des contrôles de sécurité pour le carburant de soute est ajoutée.

Cette cinquième édition du CEVNI présente le texte révisé de l'annexe à la résolution n° 24. Ce texte remplace le texte précédent qui a été modifié conformément aux résolutions n° 26, 27, 37, 39, 43 à 47, 54, 62 et 66. Ce remplacement a été décidé par la Résolution n° 81, adoptée par le Groupe de travail des transports par voie navigable à sa cinquante-huitième session (ECE/TRANS/SC.3/197), conformément à la pratique appliquée depuis l'adoption de la Résolution originale de 1985. Il a été préparé grâce au travail du groupe d'experts réalisé lors de ses réunions entre 2010 et 2014.

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 n° 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 n^{os} 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 n^{os} 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 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 n° 223 du Comité des transports intérieurs),

Réitère sa recommandation adressée aux gouvernements et aux commissions fluviales et incluse dans la résolution n° 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, compléter ou modifier certaines dispositions figurant aux chapitres 1 à 8 du CEVNI, lorsque les conditions de navigation l'exigent. Ces dispositions sont énumérées au chapitre 9 consacré aux «Prescriptions régionales et nationales spéciales». Le cas échéant, les gouvernements doivent notifier ces différences au Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3);

- 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 1^{er} 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>
Résolution n° 24 – Code Européen des Voies de Navigation Intérieure (CEVNI) ..	vii
Annexe à la Résolution n° 24	1
Chapitre 1er DISPOSITIONS GÉNÉRALES	1
Article 1.01 – Signification de quelques termes	1
I. TYPES DE BATEAU.....	1
II. CONVOIS	2
III. SIGNAUX LUMINEUX ET SONORES	3
IV. AUTRES TERMES.....	3
Article 1.02 – Conducteur	5
Article 1.03 – Devoirs de l'équipage et des autres personnes se trouvant à bord .	6
Article 1.04 – Devoir général de vigilance	7
Article 1.05 – Conduite en cas de circonstances particulières.....	7
Article 1.06 – Utilisation de la voie navigable	7
Article 1.07 – Chargement maximal, nombre maximal de passagers et champ de vision	7
Article 1.08 – Construction, gréement et équipage des bateaux.....	8
Article 1.09 – Tenue de la barre	9
Article 1.10 – Documents de bord et autres documents	9
Article 1.11 – Règlement de navigation	10
Article 1.12 – Objets dangereux se trouvant à bord; perte d'objets; obstacles.....	11
Article 1.13 – Protection des signaux de la voie navigable.....	11
Article 1.14 – Dommages causés aux ouvrages d'art.....	11
Article 1.15 – Interdiction de déversement dans la voie navigable	12
Article 1.16 – Sauvetage et assistance	12
Article 1.17 – Bateaux échoués ou coulés	12
Article 1.18 – Obligation de dégager le chenal	12
Article 1.19 – Ordres particuliers	13
Article 1.20 – Contrôle	13
Article 1.21 – Transports spéciaux	13
Article 1.22 – Prescriptions de caractère temporaire.....	14
Article 1.23 – Autorisation de manifestations	14
Article 1.24 – Application dans les ports et les lieux de chargement et de déchargement	14
Chapitre 2 MARQUES ET ÉCHELLES DE TIRANT D'EAU DES BATEAUX; JAUGEAGE.....	15
Article 2.01 – Marques d'identification des bateaux, à l'exception des menues embarcations et des navires de mer	15
Article 2.02 – Marques d'identification des menues embarcations	16
Article 2.03 – Jaugeage	17

TABLE DES MATIÈRES (suite)

Article 2.04 – Marques d'enfoncement et échelles de tirant d'eau	17
Article 2.05 – Marques d'identification des ancres	17
Chapitre 3 SIGNALISATION VISUELLE DES BATEAUX	19
I. GÉNÉRALITÉS.....	19
Article 3.01 – Application et définitions.....	19
Article 3.02 – Feux	20
Article 3.03 – Panneaux, pavillons et fanions	20
Article 3.04 – Cylindres, ballons, cônes et bicônes	20
Article 3.05 – Feux et signaux interdits	21
Article 3.06 – Feux de secours	21
Article 3.07 – Usage interdit de lumières, projecteurs, panneaux, pavillons, etc. .	21
II. SIGNALISATION DE NUIT ET DE JOUR	21
A. SIGNALISATION EN COURS DE ROUTE	166
Article 3.08 – Signalisation des bateaux motorisés isolés faisant route	21
Article 3.09 – Signalisation des convois remorqués faisant route	22
Article 3.10 – Signalisation des convois poussés faisant route	24
Article 3.11 – Signalisation des formations à couple faisant route	26
Article 3.12 – Signalisation des bateaux à voile faisant route	26
Article 3.13 – Signalisation des menues embarcations faisant route	27
Article 3.14 – Signalisation supplémentaire des bateaux effectuant certains transports de matières dangereuses.....	29
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	30
Article 3.16 – Signalisation des bacs faisant route.....	31
Article 3.17 – Signalisation supplémentaire des bateaux jouissant d'une priorité de passage	31
Article 3.18 – Signalisation supplémentaire des bateaux incapables de manœuvrer	32
Article 3.19 – Signalisation des matériels flottants et des installations flottantes faisant route	32
B. SIGNALISATION EN STATIONNEMENT	1664
Article 3.20 – Signalisation des bateaux en stationnement.....	32
Article 3.21 – Signalisation supplémentaire des bateaux effectuant certains transports de matières dangereuses.....	34
Article 3.22 – Signalisation des bacs en stationnement à leur débarcadère	34
Article 3.23 – Signalisation des matériels flottants et des installations flottantes en stationnement.....	34
Article 3.24 – Signalisations des filets ou perches des bateaux en stationnement.	34
Article 3.25 – Signalisation des engins flottants au travail et des bateaux échoués ou coulés.....	35
Article 3.26 – Signalisation des ancres qui peuvent présenter un danger pour la navigation.....	37

TABLE DES MATIÈRES (suite)

III. SIGNALISATIONS PARTICULIÈRES.....	37
Article 3.27 – Signalisation supplémentaire des bateaux des autorités de contrôle et des bateaux des services d'incendie et des bateaux de sauvetage.....	37
Article 3.28 – Signalisation supplémentaire des bateaux faisant route effectuant des travaux dans la voie navigable.....	38
Article 3.29 – Signalisation supplémentaire en vue de la protection contre les remous.....	38
Article 3.30 – Signaux de détresse.....	39
Article 3.31 – Interdiction d'accès à bord.....	39
Article 3.32 – Interdiction de fumer, d'utiliser une lumière ou du feu non-protégés.....	40
Article 3.33 – Interdiction du stationnement latéral.....	40
Article 3.34 – Signalisation supplémentaire des bateaux dont la capacité de manœuvre est restreinte.....	41
Article 3.35 – Signalisation supplémentaire des bateaux en train de pêcher.....	42
Article 3.36 – Signalisation supplémentaire des bateaux utilisés pour la pratique de la plongée subaquatique.....	43
Article 3.37 – Signalisation supplémentaire des bateaux en train de faire du dragage de mines.....	43
Article 3.38 – Signalisation supplémentaire des bateaux en service de pilotage ...	43
Chapitre 4 SIGNALISATION SONORE – RADIOTÉLÉPHONIE - APPAREILS DE NAVIGATION	45
Article 4.01 – Généralités	45
Article 4.02 – Usage des signaux sonores	46
Article 4.03 – Signaux sonores interdits	46
Article 4.04 – Signaux de détresse.....	46
Article 4.05 – Radiotéléphonie.....	46
Article 4.06 – Radar	47
Article 4.07 – Système automatique d'identification pour la navigation intérieure (AIS)	48
Chapitre 5 SIGNALISATION ET BALISAGE DE LA VOIE NAVIGABLE	51
Article 5.01 – Signalisation	51
Article 5.02 – Balisage	51
Chapitre 6 RÈGLES DE ROUTE	53
I. GÉNÉRALITÉS.....	53
Article 6.01 – Définitions et champ d'application.....	53
Article 6.01 bis – Bateaux rapides.....	53
Article 6.02 – Menues embarcations: règles générales	53

TABLE DES MATIÈRES (suite)

II. RENCONTRES, ROUTES QUI SE CROISENT ET DÉPASSEMENT.....	54
Article 6.03 – Principes généraux.....	54
Article 6.03 bis – Routes qui se croisent	54
Article 6.04 – Rencontre: Règles normales.....	55
Article 6.05 – Rencontre: Dérogations aux règles normales.....	56
Article 6.06 – Rencontre d'un bateau rapide et d'un autre bateau	57
Article 6.07 – Rencontre dans les passages étroits.....	57
Article 6.08 – Rencontre interdite par les signaux de la voie navigable	59
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
III. AUTRES RÈGLES DE ROUTE	61
Article 6.12 – Navigation sur les secteurs où la route à suivre est prescrite.....	61
Article 6.13 – Virage	61
Article 6.14 – Conduite au départ	62
Article 6.15 – Interdiction de s'engager dans les intervalles entre les éléments d'un convoi remorqué.....	62
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 et interdiction de s'approcher des bateaux	64
Article 6.18 – Interdiction de laisser traîner les ancres, câbles ou chaînes	64
Article 6.19 – Navigation à la dérive.....	64
Article 6.20 – Remous	65
Article 6.21 – Convois	65
Article 6.21 bis – Déplacement de barges en dehors d'un convoi poussé.....	66
Article 6.22 – Interruption de la navigation	66
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.....	66
IV. BACS	67
Article 6.23 – Règles applicables aux bacs	67
V. PASSAGE DES PONTS, BARRAGES ET ÉCLUSES	67
Article 6.24 – Passage des ponts et des barrages – Généralités	67
Article 6.25 – Passage des ponts fixes.....	68
Article 6.26 – Passage des ponts mobiles.....	68
Article 6.27 – Passage des barrages.....	69
Article 6.28 – Passage aux écluses.....	70
Article 6.28 bis – Entrée et sortie des écluses.....	72
Article 6.29 – Priorité de passage aux écluses	72
VI. VISIBILITÉ RÉDUITE; NAVIGATION AU RADAR	73
Article 6.30 – Règles générales de navigation par visibilité réduite; navigation au radar.....	73

TABLE DES MATIÈRES (suite)

Article 6.31 – Signaux sonores pendant le stationnement	73
Article 6.32 – Navigation au radar	74
Article 6.33 – Dispositions pour les bateaux ne naviguant pas au radar	75
VII. 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	76
Article 6.37 – Conduite des plongeurs subaquatiques et à leur égard	77
Chapitre 7 RÈGLES DE STATIONNEMENT	79
Article 7.01 – Principes généraux pour le stationnement	79
Article 7.02 – Stationnement	79
Article 7.03 – Ancrage et utilisation de stabilisateurs	80
Article 7.04 – Amarrage	81
Article 7.05 – Aires de stationnement	81
Article 7.06 – Stationnement autorisé pour certaines catégories de bateaux	82
Article 7.07 – Stationnement en cas de transports de matières dangereuses	82
Article 7.08 – Garde et surveillance	82
Chapitre 8 OBLIGATION de SIGNALISATION ET DE NOTIFICATION	85
Article 8.01 – Signal «N'APPROCHEZ PAS»	85
Article 8.02 – Obligation de notification	86
Chapitre 9 PRESCRIPTIONS RÉGIONALES ET NATIONALES SPÉCIALES	89
Article 9.01 – Prescriptions régionales et nationales spéciales	89
Article 9.02 – Chapitre 1, «GÉNÉRALITÉS»	89
Article 9.03 – Chapitre 2, «MARQUES ET ÉCHELLES DE TIRANT D'EAU DES BATEAUX; JAUGEAGE»	91
Article 9.04 – Chapitre 3, «SIGNALISATION VISUELLE DES BATEAUX»	91
Article 9.05 – Chapitre 4, «SIGNALISATION SONORE DES BATEAUX – RADIOTÉLÉPHONIE – APPAREILS DE NAVIGATION»	92
Article 9.06 – Chapitre 5, «Signalisation et balisage de la voie navigable»	92
Article 9.07 – Chapitre 6, «RÈGLES DE ROUTE»	93
Article 9.08 – Chapitre 7, «RÈGLES DE STATIONNEMENT»	94
Article 9.09 – Chapitre 8, «SIGNALISATION ET OBLIGATION DE NOTIFICATION»	94
Chapitre 10 PRÉVENTION DE LA POLLUTION DES EAUX ET ÉLIMINATION DES DÉCHETS PRODUITS À BORD DES BATEAUX	95
Article 10.01 – Signification de quelques termes	95
Article 10.02 – Obligation de se conformer aux prescriptions régionales	96
Article 10.03 – Devoir général de vigilance	97
Article 10.04 – Interdiction de déversement et de rejet	97
Article 10.05 – Collecte et traitement des déchets à bord	97

TABLE DES MATIÈRES (suite)

Article 10.06 – Carnet de contrôle des huiles usagées, dépôt aux stations de réception	98
Article 10.07 – Devoir de vigilance lors de l’avitaillement	98
Article 10.08 – Collecte, dépôt et réception des déchets liés à la cargaison.....	100
Article 10.09 – Peinture et nettoyage extérieur des bateaux	100

TABLE DES MATIÈRES (suite)

Annexe 1	LETTRE OU GROUPE DE LETTRES DISTINCTIF DU PAYS DU PORT D'ATTACHE OU DU LIEU D'IMMATRICULATION DES BATEAUX.....	101
Annexe 2	ÉCHELLES DE TIRANT D'EAU DES BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE	103
Annexe 3	SIGNALISATION VISUELLE DES BATEAUX.....	105
	I. GÉNÉRALITÉS.....	105
	II. SIGNALISATION EN COURS DE ROUTE.....	107
	III. SIGNALISATION EN STATIONNEMENT	120
	IV. SIGNALISATIONS PARTICULIÈRES.....	126
Annexe 4	LES FEUX ET LA COULEUR DES FEUX DE SIGNALISATION SUR LES BATEAUX	131
Annexe 5	INTENSITÉ ET PORTÉE DES FEUX DE SIGNALISATION DES BATEAUX	133
Annexe 6	SIGNAUX SONORES	135
	I. SONORITÉ DES SIGNAUX.....	135
	II. CONTRÔLE DU NIVEAU DE PRESSION ACOUSTIQUE.....	135
	III. SIGNAUX SONORES À UTILISER PAR LES BATEAUX	135
Annexe 7	SIGNAUX SERVANT À RÉGLER LA NAVIGATION SUR LA VOIE NAVIGABLE	141
	I. SIGNAUX PRINCIPAUX.....	141
	A. Signaux d'interdiction.....	141
	B. Signaux d'obligation.....	147
	C. Signaux de restriction.....	151
	D. Signaux de recommandation	153
	E. Signaux d'indication	154
	II. SIGNAUX AUXILIAIRES	166
	A. Cartouches indiquant la distance à laquelle s'applique la prescription ou l'endroit où est située la particularité indiquée par le signal principal.....	166
	B. Signal lumineux additionnel	167
	C. Flèches indiquant la direction du secteur auquel s'applique le signal principal	168
	D. Cartouches donnant des explications ou indications complémentaires	168

TABLE DES MATIÈRES (suite)

Annexe 8	BALISAGE DE LA VOIE NAVIGABLE	169
I.	GENERALITES.....	169
A.	Balisage des voies navigables.....	169
B.	Définitions	169
II.	BALISAGE DES LIMITES DU CHENAL DANS LA VOIE NAVIGABLE.....	171
A.	Côté droit du chenal.....	171
B.	Côté gauche du chenal	172
C.	Bifurcation du chenal.....	173
III.	BALISAGE À TERRE INDIQUANT LA POSITION DU CHENAL.....	174
A.	Balisage à terre indiquant la position du chenal navigable par rapport aux rives	174
B.	Balisage des traversées	177
IV.	BALISAGE DES POINTS DANGEREUX ET DES OBSTACLES	182
A.	Balises fixes	182
B.	Balises flottantes	184
IV bis.	AUTRES POSSIBILITÉS DE BALISAGE DES POINTS DANGEREUX ET DES OBSTACLES DANS LA VOIE NAVIGABLE	186
A.	Passage autorisé du côté libre sans réduction de la vitesse	186
B.	Passage autorisé du côté libre à vitesse réduite (éviter de causer des remous).....	187
V.	BALISAGE SUPPLÉMENTAIRE POUR LA NAVIGATION AU RADAR.....	188
A.	Balisage des piles de pont (le cas échéant)	188
B.	Balisage des lignes aériennes (le cas échéant).....	189
VI.	BALISAGE SUPPLEMENTAIRE DES LACS ET VOIE NAVIGABLES DE GRANDE LARGEUR	190
A.	Balisage des points dangereux, des obstacles et des configurations particulières	190
B.	Balisage des axes des chenaux, des milieux de chenal et des atterrissages	193
C.	Signalisation météorologique sur les lacs	195
VII.	BALISAGE DES ZONES INTERDITES OU RÉGLEMENTÉES.....	194
VIII.	BOUÉES D'USAGES DIVERS	195
IX.	ENTRÉE DE PORTS	195

TABLE DES MATIÈRES (suite)

Annexe 9	MODÈLE DE CARNET DE CONTRÔLE DES HUILES USAGÉES.....	197
Annexe 10	SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES GÉNÉRALES APPLICABLES À L'ÉQUIPEMENT RADAR	201
Annexe 11	LISTE DE CONTRÔLE POUR L'AVITAILLEMENT EN COMBUSTIBLE.....	203

Annexe à la Résolution n° 24 Code européen des voies de navigation intérieure CEVNI

Chapitre 1er DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1.01 – Signification de quelques termes

Dans le présent Règlement, il est fait usage des définitions suivantes:

I. TYPES DE BATEAU

1. 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 mer;
2. 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;
3. 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.);
4. 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 compétentes. Les

bateaux assurant un tel service qui ne naviguent pas librement doivent dans tous les cas être classés dans la catégorie «bacs»;

5. Le terme «bateau rapide» désigne un bateau motorisé, à l'exception des menues embarcations, capable de naviguer à une vitesse supérieure à 40 km/h par rapport à l'eau (par exemple un bateau à ailes portantes, un aéroglisseur ou un bateau à coques multiples) lorsque ceci figure dans son certificat de bateau;

6. Le terme «bateau à passagers» désigne un bateau d'excursions journalières ou un bateau à cabines construit et aménagé pour le transport de plus de 12 passagers;

7. Le terme «barge de poussage» désigne tout bateau construit ou spécialement aménagé pour être poussé;

8. 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;

9. 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;

10. Le terme «menue embarcation» désigne tout bateau dont la longueur de coque, gouvernail et beaupré non compris, est inférieure à 20 m, à l'exception des bateaux qui sont construits ou aménagés pour remorquer, pousser ou mener à couple des bateaux autres que des menues embarcations et à l'exception des bateaux qui sont autorisés au transport de plus de 12 passagers, des bacs et des barges de poussage;

11. 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 analogues;

12. Le terme «bateau de sport ou de plaisance» désigne un bateau utilisé dans la navigation à des fins de sport et de récréation et non à des fins lucratives.

II. CONVOIS

1. Le terme «convoi» désigne: un convoi remorqué, un convoi poussé ou une formation à couple;

2. 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;

3. Le terme «convoi poussé» désigne un ensemble rigide 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. Est également considéré comme rigide un convoi composé d'un bateau pousseur et d'une embarcation poussée accouplés de manière à permettre une articulation guidée;

4. 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.

III. SIGNAUX LUMINEUX ET SONORES

1. Les termes «feu blanc», «feu rouge», «feu vert», «feu jaune» et «feu bleu» désignent les feux dont les couleurs répondent aux prescriptions auxquelles se réfère l'annexe 4 du présent Règlement;

2. Les termes «feu puissant», «feu clair» et «feu ordinaire» désignent les feux dont l'intensité répond aux prescriptions auxquelles se réfère l'annexe 5 du présent Règlement;

3. Les termes «feu scintillant» et «feu scintillant rapide» désignent des feux rythmés de 40 à 60 et de 100 à 120 périodes de lumière par minute;

4. 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;

5. L'expression «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;

6. 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;

7. L'expression «volée de cloche» désigne deux coups de cloche.

IV. AUTRES TERMES

1. Le terme «établissement flottant» désigne toute installation flottante normalement stationnaire, telle qu'établissement de bains, docks, embarcadère, hangar pour bateaux;

2. 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;
3. 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;
4. 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;
5. 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;
6. Le terme «nuit» désigne la période comprise entre le coucher et le lever du soleil;
7. Le terme «jour» désigne la période comprise entre le lever et le coucher du soleil;
8. Le terme «état de fatigue» désigne tout 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;
9. Le terme «état d'intoxication» désigne tout état résultant de la consommation d'alcool, de narcotiques, de médicaments ou d'autres produits et déterminé conformément à la pratique et à la législation nationales;
10. Le terme «visibilité réduite» désigne des conditions dans lesquelles la visibilité est réduite par suite par exemple de brouillard, de brume, de tempête de neige, ou d'averse;
11. Le terme «vitesse de sécurité» désigne la vitesse à laquelle un bateau ou un convoi peut naviguer en toute sécurité, entreprendre des manœuvres ou s'arrêter sur une distance adaptée aux circonstances et aux conditions du moment;
12. Le terme «voie navigable» désigne toute voie intérieure ouverte à la navigation;
13. Le terme «chenal» désigne la partie de la voie navigable qui est effectivement utilisée pour la navigation;
14. L'expression «rives gauche et droite» désigne les côtés de la voie navigable dans la direction de la source vers l'embouchure;

Pour les canaux, les lacs et les voies navigables de grande largeur, il appartient aux autorités compétentes d'assigner l'expression "côtés droit et gauche" en fonction des conditions locales. Pour les canaux, il est toutefois recommandé de définir les termes

«droite» et «gauche» comme s'appliquant à la droite et à la gauche, respectivement, d'un observateur orienté dans le sens où les numéros indiqués sur les bornes kilométriques successives vont croissant;

14bis. Les désignations «côté droit» et «côté gauche» de la voie navigable ou du chenal s'entendent pour un observateur orienté vers l'aval. Pour les canaux, les lacs et les voies navigables de grande largeur, les expressions «côté droit» et «côté gauche» sont définies par les autorités compétentes;

15. L'expression «en amont» désigne 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». L'expression «en aval» désigne la direction opposée;

16. Le terme «ADN» désigne le Règlement annexé à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures;

17. L'expression «navigation au radar» désigne la navigation effectuée, dans des conditions de visibilité réduite, en utilisant le radar;

18. Le terme « appareil AIS intérieur » désigne un appareil qui est installé à bord d'un bateau et qui est utilisé au sens du standard « Suivi et repérage en navigation intérieure».

Article 1.02 – Conducteur

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. Cette personne est appelée ci-après conducteur. Le conducteur est réputé posséder l'aptitude nécessaire s'il est titulaire d'un certificat de conducteur valable.

2. Tout convoi doit être également placé sous l'autorité d'une personne ayant l'aptitude nécessaire à cet effet. 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 qui assure la propulsion principale est le conducteur du convoi;
- e) Dans les autres cas le conducteur du convoi doit être désigné.

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.

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 formation.

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'intoxication.

7. Si un bateau ou un matériel flottant en stationnement n'a pas de conducteur, l'observation des prescriptions du présent règlement incombe:

- a) à la personne chargée de la garde ou de la surveillance en vertu de l'article 7.08;
- b) à l'exploitant et au propriétaire de ce bateau ou matériel en cas d'absence de la personne visée à la lettre a).

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'intoxication.

Article 1.04 – Devoir général de vigilance

1. Les bateaux faisant route doivent à tout moment respecter la vitesse de sécurité.
2. 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 de façon excessive à l'environnement.
3. Le paragraphe 2 s'applique 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 ses ouvrages d'art.

Article 1.07 – Chargement maximal, nombre maximal de passagers et champ de vision

1. Les bateaux ne doivent pas être chargés au-delà de l'enfoncement qui correspond à la limite inférieure des marques d'enfoncement.
2. La vision directe depuis le bateau ne doit pas être masquée sur une longueur de plus de 350 mètres en avant du bateau du fait du chargement ou de la gîte du bateau. Si la

vision directe vers l'arrière et sur le côté est masquée lorsque le bateau fait route, cette insuffisance du champ de vision peut être compensée par l'utilisation du radar.

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

4. En outre, la stabilité des bateaux transportant des conteneurs doit être vérifiée avant le départ dans les cas suivants:

- a) Pour les bateaux d'une largeur inférieure à 9,5 m, chargés de conteneurs sur plus d'une couche;
- b) Pour les bateaux d'une largeur égale ou supérieure à 9,5 m mais inférieure à 11 m, chargés de conteneurs sur plus de deux couches;
- c) Pour les bateaux d'une largeur égale ou supérieure à 11 m mais inférieure à 15 m, chargés de conteneurs sur plus de trois couches ou sur plus de trois largeurs;
- d) Pour les bateaux d'une largeur égale ou supérieure à 15 m, chargés de conteneurs sur plus de trois couches.

5. 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. Les bateaux rapides ne doivent pas avoir à bord un nombre de passagers supérieur au nombre de places assises.

Article 1.08 – Construction, gréement et équipage des bateaux

1. Les bateaux et matériels flottants doivent être construits et gréés de manière à assurer la sécurité des personnes se trouvant à bord et celle de la navigation et de manière à pouvoir satisfaire aux obligations du présent Règlement.

2. Tous les 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 si celui du bateau propulsant la formation à couple ou l'ensemble rigide, ou les maintenant arrêtés de manière sûre, est suffisamment nombreux et qualifié pour assurer la sécurité des personnes se trouvant à bord et celle de la navigation.

3. Les prescriptions énoncées aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus sont considérées comme satisfaites si le bateau est muni d'un certificat de bateau, délivré conformément aux Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure (Résolution n° 61), ou d'un

autre certificat de bateau reconnu, et lorsque la construction et l'équipement du bateau correspondent à la teneur de ce certificat.

4. Sans préjudice du paragraphe 3, les moyens de sauvetage individuels inscrits au n° 44 du certificat de bateau doivent être disponibles dans une répartition correspondant au nombre de passagers adultes et enfants.

Article 1.09 – Tenue de la barre

1. En cours de route, la barre doit être tenue par au moins une personne qualifiée ayant atteint 16 ans.

2. La condition d'âge ne s'applique pas dans le cas des menues embarcations dépourvues de leur propre moyen de propulsion.

3. 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 dégagée dans toutes les directions.

4. Lorsque des circonstances particulières l'exigent, une vigie ou un poste d'écoute doit être placé pour renseigner l'homme de barre.

5. A bord de tout bateau rapide faisant route, la barre doit être tenue par une personne âgée d'au moins 21 ans ayant les qualifications telles qu'elles sont prescrites à l'article 1.02, paragraphe 1, ainsi que le certificat visé à l'article 4.06, paragraphe 1 b). Une seconde personne également titulaire de ces documents doit se trouver dans la timonerie sauf pendant l'accostage et l'appareillage ainsi que dans les écluses et leurs avant-ports.

Article 1.10 – Documents de bord et autres documents

1. Les documents suivants doivent se trouver à bord:

- a) Le certificat de bateau;
- b) Le certificat de jaugeage le cas échéant;
- c) Le rôle d'équipage;
- d) Le journal de bord;
- e) Le ou les certificat(s) de conducteur de bateau et, pour les autres membres de l'équipage, le livret de service dûment rempli,

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. S'il y a lieu, à bord des matériels flottants doit se trouver un permis national de navigation.
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.
5. Toutefois, le certificat de bateau et le certificat de jaugeage ne sont pas exigés à bord des barges de poussage sur lesquelles est apposée une plaque en métal ou en matière plastique conforme au modèle suivant:

Numéro européen unique d'identification:
Numéro du certificat de bateau:
Autorité compétente:
Valable jusqu'au:

Ces indications doivent être gravées ou poinçonnées ou encore imprimées de façon permanente en caractères bien lisibles d'au moins 6 mm de hauteur. La plaque 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 du certificat de bateau de bord de la barge doit être confirmée par l'autorité compétente dont le poinçon sera appliqué sur la plaque. Le certificat de bateau et le certificat de jaugeage doivent être conservés par l'exploitant de la barge.

Article 1.11 – Règlement de navigation

1. 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 sans équipage, des menues embarcations ouvertes et des assemblages de matériels flottants.
2. Une version électronique est acceptable à condition d'être accessible dans un bref délai.

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 ou des établissements flottants dans la voie navigable ou à ses abords.
2. Les ancres doivent être en position complètement relevée lorsqu'elles ne sont pas utilisées.
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.
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 (tels que panneaux, bouées, flotteurs, balises, radeaux avertisseurs avec signaux de la voie navigable) 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 (tels que extinction d'un feu, déplacement d'une bouée, destruction d'un signal).

Article 1.14 – Dommages causés aux ouvrages d'art

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

Article 1.15 – Interdiction de déversement dans la voie 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. En cas de déversement accidentel de cette nature, ou de menace d'un tel déversement, le conducteur doit aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches, en indiquant, aussi exactement que possible, la nature et l'endroit du déversement.

Article 1.16 – Sauvetage et assistance

1. En cas d'accident mettant en péril des personnes se trouvant à bord, le conducteur doit user de tous les moyens à sa disposition pour sauver ces personnes.
2. Tout conducteur se trouvant à proximité d'un 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 ou matériel flottant 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. Sous réserve du respect des dispositions des accords internationaux pertinents, ceci s'applique également dans le cas d'une poursuite transfrontalière.

Article 1.20 – Contrôle

1. 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.

2. Les agents des autorités compétentes habilités à ce faire peuvent, sauf dans des cas spéciaux où les dispositions d'une autre législation s'appliquent, interdire la navigation d'un bateau par décision spéciale, en particulier dans les cas suivants:

- a) Lorsque le bateau n'a pas de certificat de bateau ou de permis national de navigation ou lorsque ces documents ont expiré;
- b) Lorsque le bateau ne remplit pas les conditions visées à l'article 1.07 de la présente décision;
- c) Lorsque l'équipage ou le bateau ne remplissent pas les conditions visées à l'article 1.08 de la présente décision;
- d) Lorsque les facultés de conducteur ou des membres d'équipage en service ont été amoindries du fait d'un état de fatigue ou d'intoxication.

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

1. Les conducteurs doivent se conformer aux prescriptions de caractère temporaire édictées par l'autorité compétente dans des cas spéciaux en vue de la sécurité ou du bon ordre de la navigation.
2. Ces prescriptions peuvent notamment être motivées par des travaux exécutés sur la voie navigable, des exercices militaires, des manifestations publiques dans le sens de l'article 1.23 ou par les conditions de la voie d'eau; elles peuvent, sur des sections déterminées où des précautions particulières sont nécessaires et qui sont signalées par des bouées, balises ou autres signaux ou par des avertisseurs, limiter ou interdire la navigation ou le passage de bâtiments d'un trop grand tirant d'eau.

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.

Article 1.24 – Application dans les ports et les lieux de chargement et de déchargement

Le présent Règlement s'applique également aux surfaces d'eau faisant partie des ports et des lieux de chargement et de déchargement, sans préjudice des dispositions particulières de police de la navigation édictées pour ces ports et lieux de chargement et de déchargement et nécessitées par les circonstances locales et les opérations de chargement et de déchargement.

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 et des navires de mer

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

- a) Son nom, pouvant être également une abréviation ou un numéro

Le nom est porté des deux côtés du bateau; il doit, en outre, être apposé de façon à être visible de l'arrière, sauf dans le cas des barges de poussage. 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 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.

- c) Un des cas suivants

i) Son numéro européen unique d'identification des bateaux, qui se compose de huit chiffres arabes. Les trois premiers chiffres servent à identifier le pays et

le bureau où ce numéro européen unique d'identification des bateaux a été attribué. Cette marque d'identification n'est obligatoire que pour les bateaux auxquels a été attribué un numéro européen unique d'identification des bateaux;

ou

ii) Son numéro officiel, qui se compose de sept chiffres arabes, éventuellement suivi d'une lettre en caractère minuscule. Les deux premiers chiffres servent à identifier le pays et le bureau où ce numéro officiel a été attribué. Cette marque d'identification n'est obligatoire que pour les bateaux auxquels a été attribué un numéro officiel qui n'a pas encore été converti en numéro européen unique d'identification des bateaux.

Le numéro européen unique d'identification des bateaux et le numéro officiel seront apposés dans les conditions prescrites à la l'alinéa a ci-dessus.

2. En outre, à l'exception des menues embarcations et des navires de mer,
 - 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 planches ou des plaques fixées à demeure;
 - b) Tout bateau destiné au transport de passagers doit porter l'indication du nombre maximal de passagers autorisé 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.
5. Les bateaux qui ont un équipage faisant route de jour doivent montrer leur pavillon national à la partie arrière du bateau. Les bateaux rapides peuvent remplacer le pavillon national par un panneau de forme et de couleur équivalentes.

Article 2.02 – Marques d'identification des menues embarcations

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, pouvant être également une abréviation ou un numéro;
 - 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 la menue 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 pour la menue 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'eau

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 concernant les prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure (Résolution n° 61). Pour les navires de mer, la ligne d'eau douce d'été tient lieu de marques d'enfoncement.
2. Tout bateau, à l'exception des menues embarcations, 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.

Article 2.05 – Marques d'identification des ancres

1. Les ancres des bateaux doivent porter, en caractères indélébiles, des marques d'identification. Ces marques doivent inclure au minimum le Numéro Européen unique d'Identification (ENI), s'il y a lieu.

Lorsqu'une ancre est utilisée sur un autre bateau du même propriétaire, ces marques d'origine 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. Lorsque les conditions de visibilité l'exigent, la signalisation prescrite pour la nuit doit, en outre, être portée de jour.
2. Les croquis de la signalisation prescrite au présent chapitre figurent à l'annexe 3 du présent Règlement.
3. 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) Sauf prescription contraire, 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 maximal, au-dessus de la ligne de flottaison.

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 à une hauteur réduite les feux, panneaux, balles, etc. prescrits au présent chapitre, de sorte que le passage puisse s'effectuer sans difficulté.

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 fanions

1. Sauf prescriptions contraires, les panneaux et pavillons prescrits au présent Règlement doivent être rectangulaires.

2. Les couleurs des panneaux, pavillons et fanions 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 fanions, 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. Les dimensions minimales suivantes doivent être respectées:

- a) Pour les cylindres, une hauteur de 0,80 m et un diamètre de 0,50 m;
- b) Pour les ballons, un diamètre de 0,60 m;
- c) Pour les cônes, une hauteur de 0,60 m et un diamètre à la base de 0,60 m;
- d) Pour les bicônes, une hauteur de 0,80 m et un diamètre à la base de 0,50 m.

4. Nonobstant le paragraphe 3, les menues embarcations peuvent utiliser des dispositifs de signalisation dont les dimensions sont inférieures aux dimensions minimales prescrites pour autant que ces dispositifs soient assez grands pour être facilement visibles.

Article 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 JOUR

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 moins. La hauteur minimale peut être de 4 m si la longueur du bateau ne dépasse pas 40 m;

- b) Des feux de côté placés à la même hauteur et sur une même perpendiculaire à l'axe du bateau, à 1 m plus bas que le feu de mât et à au moins 1 m en arrière de celui-ci sur la partie la plus large du bateau; ils doivent être masqués vers l'intérieur du bateau de façon que le feu vert ne puisse pas être vu de bâbord ni le feu rouge de tribord
- c) Un feu de poupe placé dans la partie arrière et dans l'axe du bateau.

2. Tout bateau motorisé isolé de plus de 110 m de longueur peut porter de nuit, 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.

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.

4. Outre les signaux prescrits par les autres dispositions du présent règlement, les bateaux rapides faisant route doivent porter de nuit et de jour:

deux feux scintillants jaunes, puissants et rapides.

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

5. 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 m et le feu inférieur, autant que possible, à 1 m au moins plus haut que les feux de côté;
- b) Des feux de côté répondant aux spécifications du 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.

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 m. Cette hauteur peut être réduite à 4 m pour les bateaux dont la longueur ne dépasse pas 40 m;

De jour:

Un ballon jaune placé à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés.

Toutefois,

- a) Si une longueur du convoi dépasse 110 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:

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. 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.

6. 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 porter:

De nuit:

- a) i) Trois feux de mât à l'avant du bateau en tête du convoi ou du bateau bâbord en tête du convoi. Ces feux doivent être disposés selon un triangle équilatéral à base horizontale dans un plan perpendiculaire à l'axe longitudinal du convoi. Le feu supérieur doit être à une hauteur d'au moins 5 m. Les deux feux inférieurs doivent être écartés l'un de l'autre de 1,25 m environ et situés 1,10 m environ en dessous du feu supérieur;

- ii) Un feu de mât à l'avant de tout autre bateau dont la largeur totale est visible de front. Ce feu doit être placé autant que possible 3 m en dessous du feu supérieur visé sous i).

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

- b) 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. 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 qui assure la traction principale, l'autre pousseur doit porter le feu de poupe visé au paragraphe 1 c) ii) ci-dessus.

4. 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.

5. Les dispositions du présent article ne sont applicables ni aux menues embarcations poussant seulement d'autres menues embarcations ni au poussage de menues embarcations.

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;
- 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. 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 nuit:

Les feux prescrits au paragraphe 1 et un feu de mât, au lieu des feux prescrits au paragraphe 2.

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 apparent.

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 faisant route doivent porter de nuit, soit:

- a) Un feu de mât, clair au lieu de puissant, placé à la même hauteur que les feux de côtés et à 1 m au moins en avant de ceux-ci;
- b) Des feux de côtés qui peuvent être des feux ordinaires. Ils doivent se trouver à la même hauteur et sur la même perpendiculaire à l'axe du bateau et être masqués vers l'intérieur de celui-ci de telle sorte que le feu vert ne puisse être aperçu de bâbord ni le feu rouge de tribord;
- c) Un feu de poupe;
ou
- d) Le feu de mât prescrit à la lettre a) ci-dessus; toutefois, ce feu doit être placé au moins 1 m plus haut que les feux de côtés;
- e) Les feux de côtés prescrits à la lettre b) ci-dessus; toutefois, ces feux peuvent être placés l'un à côté de l'autre ou dans une même lanterne dans l'axe du bateau, à la proue ou près de la proue;
- f) Un feu de poupe; toutefois, ce feu peut être supprimé à condition que le feu de mât visé à la lettre d) ci-dessus soit un feu clair blanc visible de tous les côtés.

2. 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 côtés.

3. Lorsqu'une menue embarcation ne remorque ou ne mène à couple que des menues embarcations, elle doit porter de nuit les feux prescrits au 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;

Soit des feux de côté et un feu de poupe réunis dans une même lanterne placée à un endroit approprié au sommet ou à la partie supérieure du mât; ce feu peut être un feu ordinaire;

Soit, dans le cas d'embarcations de moins de 7 m de long, un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés. À l'approche d'autres bateaux, ces embarcations doivent montrer en outre un deuxième feu ordinaire blanc.

6. Les menues embarcations isolées qui ne sont ni motorisées ni à voile doivent porter:

De nuit:

Un feu ordinaire blanc, visible de tous les côtés.

Toutefois, les canots de service qui se trouvent dans les mêmes conditions ne doivent montrer ce feu qu'à l'approche d'autres bateaux.

7. Une menue embarcation naviguant à la voile et faisant en même temps usage d'un moteur doit porter:

De jour:

Un cône noir dont la pointe est dirigée vers le bas. Ce cône doit être placé le plus haut possible et à l'endroit où il sera le plus apparent.

Article 3.14 – Signalisation supplémentaire des bateaux effectuant certains transports de matières dangereuses

1. Les bateaux transportant les matières inflammables spécifiques visées dans l'ADN doivent porter, outre la signalisation prescrite par d'autres dispositions du présent Règlement, la signalisation suivante, conformément aux prescriptions du paragraphe 7.1.5.0 ou du paragraphe 7.2.5.0 de l'ADN:

De nuit:

Un feu bleu;

De jour:

Un cône bleu, pointe en bas,

comme indiqué dans l'ADN, chapitre 3.2, tableau A colonne (12) ou tableau C, colonne (19).

Ces signaux 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.

2. Les bateaux transportant des matières présentant un danger pour la santé visées dans l'ADN doivent porter, outre la signalisation prescrite par d'autres dispositions du présent Règlement, la signalisation suivante, conformément aux prescriptions du paragraphe 7.1.5.0 ou du paragraphe 7.2.5.0 de l'ADN:

De nuit:

Deux feux bleus;

De jour:

Deux cônes bleus, pointe en bas,

comme indiqué dans l'ADN, chapitre 3.2, tableau A, colonne (12) ou tableau C, colonne (19).

Ces signaux doivent être placés à environ 1 m l'un au-dessus de l'autre, à un endroit approprié et assez haut pour être visibles de tous les côtés. Les deux cônes bleus peuvent être remplacés par deux cônes bleus à l'avant et deux cônes bleus à l'arrière du bateau, à une hauteur de 3 m au moins.

3. Les bateaux transportant des matières explosives visées dans l'ADN doivent porter, outre la signalisation prescrite par d'autres dispositions du présent Règlement, la signalisation suivante, conformément aux prescriptions du paragraphe 7.1.5.0 ou du paragraphe 7.2.5.0 de l'ADN:

De nuit:

Trois feux bleus;

De jour:

Trois cônes bleus, pointe en bas,

comme indiqué dans l'ADN, chapitre 3.2, tableau A, colonne (12).

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 trois cônes bleus peuvent être remplacés par trois cônes bleus à la proue et trois cônes bleus à la poupe, à une hauteur de 3 m au moins.

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 1, 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 la signalisation visée aux paragraphes 1, 2 ou 3 ci-dessus mais qui sont munis d'un certificat d'agrément en vertu de la section 8.1.8 de l'ADN ou d'un certificat provisoire en vertu de la section 8.1.9 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 ensemble 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 m

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 route

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;
- 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 6 m.

Toutefois, cette hauteur peut être réduite si la longueur du bac est inférieure à 20 m.

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.

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-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.

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.

B. SIGNALISATION EN STATIONNEMENT

Article 3.20 – Signalisation des bateaux en stationnement

1. Tout bateau stationnant, à l'exception des bateaux énumérés dans les articles 3.22 et 3.25, doit porter:

De nuit:

Un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés et placé, à une hauteur d'au moins 3 m.

Ce feu peut être remplacé par un feu ordinaire blanc à la proue et un feu ordinaire blanc à la poupe, visibles de tous les côtés, placés du côté du chenal à une même hauteur;

De jour:

Uniquement pour les bateaux stationnant au large sans accès direct ou indirect à la rive, un ballon noir placé à un endroit approprié sur la partie avant à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés.

2. Un convoi stationnant au large (sans accès direct ou indirect à la rive) doit porter:

De nuit:

Sur chaque bateau de l'ensemble un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés, placé à un endroit approprié à une hauteur d'au moins 4 m. Le total des feux portés par les barges peut être limité à quatre, sous réserve que le contour du convoi soit bien indiqué;

De jour:

Un ballon noir et sur le bateau en tête du convoi ou sur les bateaux extérieurs en tête du convoi et sur le pousseur, s'il y a lieu.

3. Une menue embarcation 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 au paragraphe 1 ci-dessus.

4. 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;
- d) Pour les canots de service lorsqu'ils sont en stationnement à proximité du bateau dont ils dépendent.

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 4, 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, placés à 1 m environ l'un au-dessus de l'autre,

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 côtés;

De jour:

Un flotteur jaune à réflecteur radar.

3. Lorsque les câbles ou les chaînes d'ancrage d'un engin flottant peuvent présenter un danger pour la navigation, ils doivent être signalés:

De nuit:

Par un flotteur à réflecteur radar portant un feu ordinaire blanc, visible de tous les côtés;

De jour:

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 et des bateaux de sauvetage

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.

Sur autorisation d'une autorité compétente, il en est de même des bateaux des services d'incendie et des bateaux de sauvetage, quand ils vont porter secours.

Article 3.28 – Signalisation supplémentaire des bateaux faisant route effectuant des travaux dans la voie navigable

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.

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 feu agité circulairement;
 - c) Un pavillon ayant, en dessus ou en dessous, une boule ou un objet analogue;
 - d) Des fusées ou bombes projetant des étoiles rouges lancées une à une à de courts intervalles;
 - e) Un signal lumineux composé du groupe ...----- (SOS) du Code Morse;
 - f) Des flammes telles qu'on peut en produire en brûlant du goudron, de l'huile, etc.;
 - g) Des fusées à parachute ou feux à main produisant une lumière rouge;
 - h) Des mouvements lents et répétés de haut en bas des bras étendus de chaque côté.
2. Ces signaux remplacent ou complètent les signaux sonores visés à l'article 4.04.

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'une main interdisant l'accès ou bien 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, d'utiliser une lumière ou du feu non-protégés

1. Si d'autres dispositions réglementaires interdisent

- a) de fumer;
- b) d'utiliser une lumière ou du feu non-protégés;

à bord, cette interdiction doit être signalée soit par des panneaux, ayant la forme d'un disque, blancs, bordés de rouge, avec une diagonale rouge et portant l'image d'une allumette enflammée, soit 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 cas, à bord ou sur l'échelle de coupée. Par dérogation au paragraphe 3 de l'article 3.03, leur diamètre doit être de 0,60 m environ.

2. La nuit, ces panneaux doivent être éclairés de manière à être parfaitement visibles des deux côtés du bateau.

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 pêcher

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.

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; RADIOTÉLÉPHONIE; APPAREILS DE NAVIGATION

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, à l'exception des 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), émis par les avalants naviguant au radar ni aux coups ou volées de cloche.
3. Dans le cas d'un convoi, les signaux sonores prescrits n'ont à être donnés que par le bateau à bord duquel se trouve le conducteur du convoi.
4. 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 – Signaux de détresse

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

Article 4.05 – Radiotéléphonie

1. Toute installation de radiotéléphonie se trouvant à bord d'un bateau doit être conforme à l'arrangement régional relatif au service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure et doit être utilisée conformément aux dispositions dudit arrangement. Ces dispositions sont explicitées dans le guide de radiotéléphonie pour la navigation intérieure.

Les bateaux navigants sur les voies navigables qui ne sont pas soumises aux dispositions de l'arrangement précité doivent être équipés d'une installation de radiotéléphonie exploitée conformément aux prescriptions des autorités compétentes.

2. Les bateaux motorisés, à l'exception des menues embarcations, ne peuvent naviguer que lorsqu'ils sont équipés d'une installation de radiotéléphonie pour les réseaux bateau-bateau, informations nautiques et bateau-autorité portuaire et lorsque celle-ci est en bon état de fonctionnement. En cours de route, l'installation de radiotéléphonie pour les voies

bateau-bateau et informations nautiques doit être en permanence sur une position «prêt à émettre» et «prêt à recevoir». La voie pour les informations nautiques ne peut être quittée que pour une brève période, le temps d'émettre ou de recevoir des informations sur d'autres voies.

L'installation de radiotéléphonie doit assurer la veille simultanée de deux de ces réseaux.

La station à bord utilisée par le service de radiotéléphonie sur les voies navigables peut être composée soit de parties d'équipement différentes pour chaque catégorie de services, soit d'un équipement permettant leur combinaison.

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 et à des sections déterminées par les autorités compétentes.

5. Le signal B.11 (annexe 7) indique que l'autorité compétente prescrit l'utilisation de communications par radiotéléphonie.

Article 4.06 – Radar

1. Les bateaux ne peuvent utiliser le radar et les appareils ECDIS intérieur adapté aux besoins de la navigation intérieure dont le système peut être utilisé pour la conduite du bateau avec superposition de l'image radar (mode navigation) que pour autant:

- a) Qu'ils sont équipés d'une installation radar et, le cas échéant, d'un système ECDIS intérieur et d'un indicateur de vitesse de giration. Cet équipement doit être en bon état de fonctionnement et d'un type agréé pour les besoins de la navigation intérieure conformément aux prescriptions des autorités compétentes concernées ainsi qu'aux prescriptions techniques générales applicables à l'équipement radar énoncées dans la section III de l'appendice 7 de l'annexe à la résolution n° 61 intitulée «Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure. Toutefois, les bacs ne naviguant pas

librement ne sont pas tenus d'être équipés d'un indicateur de vitesse de giration;

- b) que se trouve à bord une personne titulaire d'un certificat concernant l'aptitude à utiliser le radar en vertu des prescriptions des autorités compétentes. Sans préjudice des dispositions de l'article 1.09, paragraphe 3, le radar peut être utilisé à des fins de formation par bonne visibilité de jour et de nuit, même en l'absence d'une telle personne à bord;
- c) qu'ils sont équipés, à l'exception des menues embarcations et des bacs, d'une installation pour l'émission du signal sonore tritonal. Les autorités compétentes peuvent toutefois dispenser de cette dernière obligation.

Nonobstant les dispositions de l'article 4.05, les menues embarcations doivent aussi être équipées d'une installation de radiotéléphonie en bon état de fonctionnement pour le réseau bateau-bateau.

- 2. Dans les convois, les prescriptions du paragraphe 1 ci-dessus ne s'appliquent qu'au bateau à bord duquel se trouve le conducteur du convoi.
- 3. Les bateaux rapides faisant route doivent utiliser le radar.

Article 4.07 – Système automatique d'identification pour la navigation intérieure (AIS)

1. Les bateaux doivent être équipés d'un appareil AIS intérieur conforme à la Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables (VTT) (Résolution n° 63) et au Règlement des radiocommunications de l'UIT. L'appareil AIS intérieur doit être certifié et installé conformément aux prescriptions de l'autorité compétente et doit être en bon état de fonctionnement. L'autorité compétente peut exempter les bateaux maritimes de ces prescriptions.

Sont exemptés de ces prescriptions les bateaux suivants:

- a) Les bateaux dans un convoi, à l'exception de celui qui assure la propulsion principale;
 - b) Les menues embarcations;
 - c) Les bateaux sans moyens de propulsion propres;
 - d) Les bacs ne naviguant pas librement.
2. L'appareil AIS intérieur doit être enclenché à tout moment et les données saisies dans l'appareil doivent à tout moment correspondre aux données effectives du bateau ou du convoi. Cette prescription ne s'applique pas aux bateaux stationnant dans les aires de

stationnement désignées par l'autorité compétente. Les bateaux visés au paragraphe 1 a) doivent désactiver tout appareil AIS intérieur se trouvant à bord tant qu'ils font partie du convoi.

3. Le Règlement des radiocommunications de l'UIT s'applique à l'envoi de messages par l'AIS intérieur.

4. Conformément au chapitre 2 de la Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables (VTT) (Résolution n° 63) et des Recommandations respectives de l'UIT, au minimum les données suivantes doivent être transmises:

- a) Identifiant utilisateur (Identité du service mobile maritime, MMSI);
- b) Nom du bateau;
- c) Type de bateau ou de convoi;
- d) Numéro européen unique d'identification (ENI) ou numéro OMI;
- e) Longueur hors-tout du bateau ou du convoi (précision au décimètre);
- f) Largeur hors-tout du bateau ou du convoi (précision au décimètre);
- g) Position (WGS 84);
- h) Vitesse de fond (SOG);
- i) Route de fond (COG);
- j) Heure du dispositif électronique de détermination de la position;
- k) Statut navigationnel (par exemple faisant route avec utilisation du moteur, à l'ancre, amarré);
- l) Point d'acquisition de l'information relative à la position à bord du bateau avec une précision au mètre (par exemple antenne GNSS);
- m) Précision de la position (GNSS/DGNSS);
- n) Type de dispositif électronique de détermination de la position (par exemple GPS, Galileo, Glonass).

5. Le conducteur de bateau doit immédiatement actualiser les données suivantes après tout changement:

- a) La longueur hors-tout;

- b) La largeur hors-tout;
- c) Le type de convoi;
- d) Le statut navigationnel;
- e) Point d'acquisition de l'information relative à la position à bord du bateau avec une précision au mètre.

6. Les menues embarcations peuvent être équipées d'un appareil AIS intérieur, d'une station AIS de Classe A, ou d'une station AIS de Classe B. Les appareils AIS intérieur doivent être conformes à la Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables (VTT) (Résolution n° 63) et aux règlements de radiotéléphonie. Les stations AIS de Classe A doivent être conformes aux règlements de l'OMI. Les stations AIS de Classe B doivent être conformes aux règlements de télécommunication et électrotechniques internationaux.

7. Les menues embarcations qui n'ont pas de numéro ENI ne sont pas tenues de transmettre les données visées au paragraphe 4 d) ci-dessus.

8. Les menues embarcations qui utilisent l'AIS doivent en outre posséder une installation de radiotéléphonie en bon état de fonctionnement et commutée sur écoute pour le réseau bateau-bateau.

9. Pour les bateaux utilisant une station AIS de Classe A possédant une réception par type OMI ou une station AIS de Classe B, les prescriptions du paragraphe 1 s'appliquent par analogie.

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 navigable placés par l'autorité compétente dans l'intérêt de la sécurité et du bon ordre de la navigation. Elle définit en même temps la signification de ces signaux.
2. Sans préjudice des autres prescriptions du présent Règlement et des autres dispositions applicables, 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.

Chapitre 6 RÈGLES DE ROUTE

I. GÉNÉRALITÉS

Article 6.01 – Définitions et champ d'application

1. 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;
 - 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.
2. Sauf prescription contraire, au sens du présent chapitre, les règles applicables aux bateaux s'appliquent également aux convois.

Article 6.01 bis – Bateaux rapides

Les bateaux rapides doivent laisser à tous les autres bateaux l'espace nécessaire pour suivre leur route et pour manœuvrer; ils ne peuvent exiger que ceux-ci s'écartent en leur faveur.

Article 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. Les menues embarcations dans leur comportement par rapport à d'autres bateaux, qui ne sont pas des menues embarcations, sont tenues de leur laisser l'espace nécessaire

pour suivre leur route et pour manœuvrer. Elles ne peuvent exiger que ces bateaux s'écartent en leur faveur.

II. RENCONTRES, ROUTES QUI SE CROISENT ET DÉPASSEMENT

Article 6.03 – Principes généraux

1. La rencontre 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 et sonores prescrits par les articles 3.17, 6.04 et 6.10 ne doivent être montrés ou émis que par le bateau à bord duquel se trouve le conducteur du convoi par le bateau 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.
4. Tout conducteur qui constate un danger d'abordage doit émettre une série de sons très brefs.

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'écartier de la route de celui-ci et, si les circonstances le permettent, éviter de croiser sa route sur l'avant. 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'écartier de la route de toutes les autres menues embarcations et les menues embarcations qui ne sont ni motorisées ni à voile doivent s'écartier de la route des menues embarcations à voile.
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'écartier 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.

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

5. Par dérogation aux paragraphes 1, 3 et 4 ci-dessus, le bateau qui suit le côté du chenal à tribord est tenu de maintenir sa route sur le côté du chenal; l'autre bateau doit s'écarter. Ce paragraphe ne s'applique pas aux menues embarcations dans leur comportement avec d'autres bateaux.

Article 6.04 – Rencontre: Règles normales

1. En cas de rencontre de deux bateaux de manière qu'il puisse en résulter un danger d'abordage, chacun doit venir sur tribord pour passer à bâbord de l'autre. Cette règle ne s'applique pas aux menues embarcations dans leur comportement avec d'autres bateaux.
2. En cas de rencontre, les montants doivent, compte tenu des circonstances locales et des mouvements des autres bateaux, réserver aux avalants une route appropriée.
3. Les montants qui laissent la route des avalants à bâbord ne donnent aucun signal.
4. Les montants qui laissent la route des avalants à tribord doivent, en temps utile et à tribord:
 - a) de nuit:

Montrer un feu clair blanc scintillant qui peut être asservi à un panneau bleu clair;
 - b) de jour:
 - soit montrer un feu puissant blanc scintillant;
 - soit montrer un panneau bleu clair asservi à un feu clair blanc scintillant.

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.

5. Dès qu'il est à craindre que les intentions des montants n'ont pas été comprises par les avalants, les montants doivent émettre:

- «un son bref» lorsque la rencontre doit s'effectuer sur bâbord;
- «deux sons brefs» lorsque la rencontre doit s'effectuer sur tribord.

6. 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 4 ci-dessus et les signaux sonores visés au paragraphe 5 ci-dessus qui sont montrés ou émis par les montants à leur intention.

7. Les paragraphes 1 à 6 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.

8. En cas de rencontre de deux menues embarcations pouvant entraîner un danger d'abordage, chacune doit venir sur tribord pour passer à bâbord de l'autre.

9. Nonobstant toute disposition contraire du paragraphe 8 ci-dessus, lorsque, dans le cas de menues embarcations de catégorie différente, deux menues embarcations se rencontrent 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, le bateau qui suit le côté du chenal à tribord doit continuer de suivre le côté du chenal; l'autre bateau doit laisser le passage.

Article 6.05 – Rencontre: Dérogations aux règles normales

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 tribord.

2. Par dérogation aux dispositions de l'article 6.04:

- 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; et
- 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.

3. Dans ce cas, les avalants doivent faire usage en temps utile des signaux suivants:
- s'ils veulent que la rencontre s'effectue à bâbord, ils doivent émettre «un son bref»;
 - et, s'ils veulent que la rencontre s'effectue à tribord, ils doivent émettre «deux sons brefs» et, en outre, montrer les signaux visuels visés au paragraphe 4 de l'article 6.04.
4. 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 4 de l'article 6.04;
 - si la rencontre doit s'effectuer à tribord, ils doivent émettre «deux sons brefs» et, en outre, montrer les signaux visuels visés au paragraphe 4 de l'article 6.04 ci-dessus.
5. Dès qu'il est à craindre que les intentions des avalants n'aient pas été comprises par les montants, les avalants doivent répéter les signaux sonores prévus au paragraphe 4 du présent article.
6. 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.
7. Les paragraphes 1 à 6 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 d'un bateau rapide et d'un autre bateau

Les articles 6.04 et 6.05 ne s'appliquent pas lorsqu'un bateau rapide rencontre un autre bateau. Si cet autre bateau est un bateau rapide, les deux bateaux doivent toutefois s'entendre par radiotéléphonie sur leur rencontre.

Article 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 plusieurs fois dans le passage;
- c) Sur les voies navigables pour lesquelles l'aval et l'amont sont définis:
 - i) les bateaux ou convois montant doivent, lorsqu'ils constatent qu'un bateau ou un convoi avalant est sur le point de s'engager dans un passage étroit, s'arrêter à l'aval de ce passage jusqu'à ce que le bateau ou convoi avalant l'ait franchi;
 - ii) lorsqu'un convoi ou un bateau montant est déjà engagé dans un passage étroit, les bateaux ou convois avalants doivent, pour autant qu'il est possible, s'arrêter à l'amont de ce passage jusqu'à ce que le convoi ou le bateau montant l'ait franchi;
- 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 aux menues embarcations dans leur comportement avec d'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.

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

1. Sur les secteurs délimités par les panneaux A.4 ou A.4.1 (annexe 7), le croisement et le dépassement sont interdits. L'interdiction visée à la phrase 1 ci-avant peut être limitée à des bateaux et convois à partir d'une certaine longueur ou largeur; dans ce cas, la longueur ou la largeur est indiquée sur un panneau rectangulaire blanc fixé sous les panneaux A.4 et A.4.1. En outre, les dispositions de l'article 6.07, paragraphe 1, alinéas a) à d) s'appliquent par analogie.

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.

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 autre qu'une menue embarcation.

Article 6.10 – Dépassement

1. En règle générale, le rattrapant doit passer à bâbord du rattrapé. Lorsque le dépassement ne peut faire surgir aucun risque d'abordage, le rattrapant peut dépasser à bâbord ou à tribord du rattrapé. Si le dépassement est possible sans que le rattrapé doive modifier sa route ou sa vitesse, le rattrapant ne donne aucun signal sonore.

2. Lorsque le dépassement ne peut avoir lieu sans que le rattrapé s'écarte de sa route ou lorsqu'il est à craindre que le rattrapé n'ait pas perçu l'intention du rattrapant de dépasser et qu'il puisse en résulter un danger d'abordage, le rattrapant doit émettre:

- a) «Deux sons prolongés suivis de deux sons brefs» s'il veut dépasser par bâbord du rattrapé;
 - b) «Deux sons prolongés suivis d'un son bref» s'il veut dépasser par tribord du rattrapé.
3. Lorsque le rattrapé peut donner suite à cette demande du rattrapant, il doit laisser l'espace voulu du côté demandé, en s'écartant au besoin vers le côté opposé, et émettre:
- a) «Un son bref» lorsque le dépassement doit avoir lieu par son bâbord;
 - b) «Deux sons brefs» lorsque le dépassement doit avoir lieu par son tribord.
4. Lorsque le dépassement n'est pas possible du côté demandé par le rattrapant, mais peut se faire du côté opposé, le rattrapé doit émettre:
- a) «Un son bref» lorsque le dépassement est possible par son bâbord;
 - b) «Deux sons brefs», lorsque le dépassement est possible par son tribord.
- Le rattrapant qui, dans ces conditions, veut encore dépasser doit émettre «deux sons brefs» dans le cas a) ou «un son bref» dans le cas b).
- Le rattrapé doit alors laisser l'espace voulu du côté où le dépassement doit avoir lieu en s'écartant au besoin du côté opposé.
5. Lorsque le dépassement est impossible sans danger d'abordage, le rattrapé doit émettre «cinq sons brefs».
6. En cas de dépassement entre deux bateaux à voile, le rattrapant doit, en règle générale, passer du côté d'où le rattrapé reçoit le vent. Cette disposition ne s'applique pas à une menue embarcation à voile rattrapée par un autre bateau à voile.
- En cas de dépassement d'un bateau par un bateau à voile, le rattrapé doit faciliter le passage du côté d'où le rattrapant reçoit le vent. Cette disposition ne s'applique pas à une menue embarcation rattrapant un autre bateau.
7. Les paragraphes 2 à 5 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 les signaux A.2 et A.4 (annexe 7);
- b) Entre convois, sur les secteurs délimités par les signaux A.3 et A.4.1 (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.

III. AUTRES RÈGLES DE ROUTE

Article 6.12 – Navigation sur les secteurs où la route à suivre est prescrite

1. Sur les secteurs où la route à suivre est prescrite, cette route est indiquée par les signaux 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).
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:

- a) «Un son bref», lorsque les bateaux viennent sur tribord ; ou
- b) «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 à l'exception des bacs 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 b), 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 b), 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 a) (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 a) (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 et interdiction de s'approcher des bateaux

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; , sauf dans les cas suivants:
 - a) À moins de 100 m d'un pont, d'une écluse ou d'un barrage, d'un bac ou d'un engin flottant en opération;
 - b) 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 sauf autorisation des autorités compétentes.
2. Cette interdiction ne s'applique pas aux petits mouvements aux lieux de stationnement, aux lieux de chargement et de déchargement ainsi que dans les rades.
3. Les 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 la signalisation prescrite à l'article 3.25, paragraphe 1 c), et au droit de bateaux, matériels flottants ou installations flottantes montrant la signalisation prescrite 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 bonne.

3. Les bateaux motorisés ne peuvent, sauf en cas de sauvetage ou d'assistance à un bateau en détresse, être utilisés pour des opérations de remorquage ou de poussage ou pour assurer la propulsion d'une formation à couple que dans la mesure où cette utilisation est admise dans leur certificat de bateau. 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 ancres peuvent être présentées à la tête du convoi.

5. Les bateaux à passagers ayant des passagers à bord ne doivent pas naviguer comme partie d'un convoi; ils ne doivent ni remorquer ni se faire remorquer, sauf dans le cas où le déhalage d'un bateau avarié le nécessite.

Article 6.21 bis – Déplacement de barges en dehors d'un convoi poussé

Le déplacement d'une barge de poussage en dehors d'un convoi poussé ne peut se faire que:

- a) Que si elle est accouplée bord à bord à un bateau motorisé; ou
- b) Conformément aux prescriptions édictées par l'autorité compétente ou avec l'autorisation de celle-ci;
- c) Sur de courtes distances, lors de la formation ou de la dispersion d'un convoi poussé; ou
- d) Constituant une formation à couple avec un bateau doté d'un appareil à gouverner et d'un équipage suffisant.

Article 6.22 – Interruption de la navigation

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

2. La navigation sur des eaux présentant le panneau de signalisation:

- a) A.1a (annexe 7) est interdite à tous les bateaux;
- b) A.12 (annexe 7) est interdite à tous les bateaux motorisés;
- c) A.1g (annexe 7) est interdite à tous les bateaux, à l'exception des menues embarcations non motorisées.

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.

IV. BACS

Article 6.23 – Règles applicables aux bacs

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

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

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

V. PASSAGE DES PONTS, BARRAGES ET ÉCLUSES

Article 6.24 – Passage des ponts et des barrages – Généralités

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

2. 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. Dans ce cas, la passe porte le signal d'interdiction A.1 (annexe 7) de l'autre côté.
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. Le conducteur doit annoncer son intention de franchir le pont au moyen d'un son prolongé ou du radiotéléphone.
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:
passage interdit;
- 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).

6. L'opérateur des ponts doit avoir sur ou à proximité du pont une installation de radiotéléphonie conforme aux dispositions de l'article 4.05. Pendant toute la durée de la navigation à la hauteur du pont, l'installation doit être allumée.

Article 6.27 – Passage des barrages

- 1. 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).
- 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. 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.1a ou D.1b (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 allotie à l'écluse.

3. Le passage aux écluses se fait dans l'ordre d'arrivée dans les garages. Les menues embarcations ne peuvent exiger un éclusage spécial. Elles ne doivent pénétrer dans le sas qu'après y avoir été invitées par le personnel de l'écluse. En outre, lorsque des menues embarcations sont éclusées en commun avec d'autres 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) Des défenses doivent être utilisées. Si les défenses ne font pas partie du bateau, elles doivent être flottantes;
- 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 propulsion;
- 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 la signalisation visée 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.

La présente disposition ne s'applique pas aux bateaux à cargaison sèche au sens de l'ADN qui transportent exclusivement des conteneurs, grands récipients pour vrac (GRV), grands emballages, conteneurs à gaz à éléments multiples (CGEM), citernes mobiles et des conteneurs-citernes visés au 7.1.1.18 de l'ADN et qui portent la signalisation visée à l'article 3.14, paragraphe 2. Ceux-ci peuvent être éclusés ensemble, avec des bateaux à cargaison sèche qui transportent exclusivement des conteneurs, grands récipients pour vrac (GRV), grands emballages, conteneurs à gaz à éléments multiples (CGEM), citernes mobiles et des conteneurs-citernes visés au 7.1.1.18 de l'ADN et qui portent la signalisation visée à l'article 3.14, paragraphe 1, ou avec les bateaux mentionnés à l'article 3.14, paragraphe 7. Une distance de 10 m au minimum doit être respectée entre la proue et la poupe des bateaux éclusés ensemble.

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. À l'approche des garages des écluses, à l'arrivée et au départ des écluses, les bateaux rapides doivent se déplacer à une vitesse permettant d'éviter tout dommage aux écluses, aux bateaux ou aux matériels flottants et tout danger pour les personnes à bord.

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

13. Les dispositions du présent article s'appliquent également à tous les autres types d'ouvrages de franchissement, comme les ascenseurs pour bateaux et les plans inclinés.

Article 6.28 bis – Entrée et sortie des écluses

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

- a) Deux feux rouges superposés:
accès interdit, écluse hors service;
- b) Un feu rouge isolé ou deux feux rouges juxtaposés:
accès interdit, écluse fermée;
- c) L'extinction de l'un des deux feux rouges juxtaposés ou un feu rouge et un feu vert juxtaposés ou un feu rouge au-dessus d'un feu vert:
accès interdit, écluse en préparation pour l'ouverture;
- d) Un feu vert isolé ou deux feux verts juxtaposés:
accès autorisé.

2. La sortie d'une écluse est réglée de jour comme de nuit par les feux de signalisation 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.

5. Les dispositions du présent article s'appliquent également à tous les autres types d'ouvrages de franchissement, comme les ascenseurs pour bateaux et les plans inclinés.

Article 6.29 – Priorité de passage aux écluses

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

- a) Les bateaux portant le signal décrit à l'article 3.27;
- b) Les bateaux portant le signal décrit à l'article 3.17.

2. Lorsque les bateaux visés aux alinéas a et b ci-dessus s'approchent des garages des écluses ou y sont en stationnement, les autres bateaux doivent leur faciliter au maximum le passage.
3. Les dispositions du présent article s'appliquent également à tous les autres types d'ouvrages de franchissement, comme les ascenseurs pour bateaux et les plans inclinés.

VI. VISIBILITÉ RÉDUITE; NAVIGATION AU RADAR

Article 6.30 – Règles générales de navigation par visibilité réduite; navigation au radar

1. Par visibilité réduite, tous les bateaux doivent naviguer au radar.
2. Les bateaux faisant route par visibilité réduite doivent naviguer à la vitesse de sécurité, compte tenu de la visibilité, de la présence et des mouvements d'autres bateaux et des conditions locales. Les bateaux doivent donner par radiotéléphonie aux autres bateaux les informations nécessaires pour la sécurité de la navigation. Par visibilité réduite, les menues embarcations ne peuvent naviguer que si elles sont aussi à l'écoute sur la voie de bateau à bateau ou sur toute autre voie désignée par les autorités compétentes.
3. Lorsqu'ils s'arrêtent par visibilité réduite, les bateaux doivent dégager le chenal autant que possible.
4. Les bateaux qui poursuivent leur route doivent, en cas de rencontre, tenir leur droite autant qu'il est nécessaire pour que le passage puisse s'effectuer bâbord sur bâbord. Les dispositions des articles 6.04, paragraphes 4, 5 et 6, et 6.05 ne s'appliquent pas en général par visibilité réduite. Toutefois, le passage tribord par tribord peut être admis par les autorités compétentes si les conditions particulières sur certaines voies navigables l'exigent.
5. Les convois remorqués doivent immédiatement se rendre au poste d'amarrage ou d'ancrage sûr le plus proche lorsque la communication visuelle entre les unités remorquées et le bateau motorisé en tête du convoi n'est plus possible. Pour les convois remorqués naviguant en aval, il est interdit de naviguer au radar, sauf pour atteindre le poste d'amarrage ou d'ancrage sûr le plus proche. Ces convois sont régis par les dispositions de l'article 6.33.

Article 6.31 – Signaux sonores pendant le stationnement

1. Par visibilité réduite, les bateaux en 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 être à l'écoute sur la voie bateau à bateau. Aussitôt

qu'ils perçoivent par radiotéléphonie que d'autres bateaux s'approchent ou aussitôt et aussi longtemps qu'ils perçoivent un des signaux sonores prescrits aux articles 6.32, paragraphe 4, ou 6.33, paragraphe 1, lettre b, pour un bateau qui s'approche, ils doivent indiquer leur position par radiotéléphonie.

2. Les dispositions du paragraphe 1 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 s'appliquent au remorqueur et au dernier bateau du convoi.

3. Le présent article s'applique également aux bateaux échoués dans le chenal ou à proximité de celui-ci et qui peuvent constituer un danger pour les autres bateaux.

Article 6.32 – Navigation au radar

1. Lorsqu'un bateau navigue au radar, une personne titulaire d'un certificat exigé par les autorités compétentes valable pour cette section d'une voie navigable intérieure et pour ce type de bateau, ainsi que du certificat visé à l'article 4.06, paragraphe 1 b, se trouve en permanence dans la timonerie, ainsi qu'une seconde personne suffisamment au courant de cette méthode de navigation. Toutefois, quand la timonerie est aménagée pour la conduite au radar par une seule personne, il suffit que la seconde personne puisse, si besoin est, être immédiatement appelée dans la timonerie.

2. Aussitôt qu'un bateau montant perçoit sur l'écran radar des bateaux venant en sens inverse ou lorsqu'il s'approche d'un secteur où pourraient se trouver des bateaux non encore visibles sur l'écran, il doit indiquer par radiotéléphonie aux bateaux venant en sens inverse sa catégorie (par exemple, convoi poussé, bateau rapide), son nom, son sens de circulation ainsi que sa position et convenir avec ces bateaux d'une procédure de croisement.

3. Aussitôt qu'un bateau avalant perçoit sur l'écran radar un bateau dont la position ou la route suivie pourraient provoquer un danger et qui n'a pas établi le contact radiotéléphonique, le bateau avalant doit attirer l'attention de cet autre bateau sur la situation dangereuse par radiotéléphone et convenir avec ce bateau d'une procédure de croisement.

4. Lorsque le contact radiotéléphonique ne peut être établi avec les bateaux venant en sens inverse, l'avalant doit:

- a) Émettre le signal sonore tritonal et répéter ce signal sonore autant que nécessaire; cette disposition ne s'applique pas aux menues embarcations;
- b) Réduire sa vitesse et s'arrêter si nécessaire.

Tout montant 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 pourraient

provoquer un danger, ou lorsqu'il s'approche d'un secteur où pourraient se trouver des bateaux non encore visibles sur l'écran:

- c) Émettre un son prolongé et répéter ce signal sonore autant que nécessaire;
- d) Réduire sa vitesse et s'arrêter si nécessaire.

5. Tout bateau naviguant au radar qui est appelé par radiotéléphonie, doit répondre par radiotéléphonie en indiquant sa catégorie (par exemple, convoi poussé, bateau rapide), son nom, son sens de circulation et sa position. Il doit alors convenir d'une procédure de croisement avec le bateau venant en sens inverse; dans le cas d'une menue embarcation, toutefois, une menue embarcation doit uniquement indiquer de quel côté elle s'écarte.

6. Dans les convois, les prescriptions des paragraphes 1 à 5 ci-dessus ne s'appliquent qu'au bateau à bord duquel se trouve le conducteur du convoi.

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

1. Par visibilité réduite, les bateaux et convois ne naviguant pas au radar doivent immédiatement se rendre au poste d'amarrage ou d'ancrage sûr le plus proche. Les dispositions ci-après sont applicables durant le voyage jusqu'à ce poste:

- a) Ils doivent naviguer autant que possible sur le côté du chenal navigable.
- b) Tout bateau isolé et tout bateau à bord duquel se trouve le conducteur d'un convoi doit émettre un son prolongé; ce signal sonore doit être répété à intervalles d'une minute au plus. Ces bateaux doivent avoir une vigie à l'avant; toutefois, pour les convois, cette vigie n'est requise que sur la première unité. Elle doit être soit à portée de vue ou d'ouïe du conducteur du bateau ou du convoi, soit en relation avec ce conducteur par une liaison phonique.
- c) Dès qu'un bateau est appelé par radiotéléphonie par un autre bateau, il doit répondre par radiotéléphonie en indiquant sa catégorie (par exemple, convoi, bateau rapide et menue embarcation), son nom, son sens de circulation et sa position. Aussi, il doit indiquer qu'il ne navigue pas au radar et qu'il cherche une aire de stationnement. Il doit alors convenir d'une procédure de croisement avec ce bateau.
- d) Aussitôt qu'un bateau remarque le signal sonore d'un autre bateau avec lequel aucun contact radiotéléphonique ne peut être établi, il doit:
 - s'il se trouve près d'une rive, serrer cette rive et, en cas de besoin, s'y arrêter, jusqu'à ce que le passage soit effectué;
 - s'il ne se trouve pas près d'une rive et notamment s'il est en train de changer de rive, dégager le chenal autant et aussi vite que possible.

2. Les bacs ne naviguant pas au radar doivent, au lieu du signal prescrit au paragraphe 1 ci-dessus, émettre comme signal de brume «un son prolongé suivi de quatre sons brefs»; ce signal doit être répété à intervalles d'une minute au plus.

VII. 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 visibilité. Les autorités compétentes peuvent baliser 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 suffisante 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 autorisée.

2. L'installation d'équipement de pêche dans ou près du chenal et dans les aires réservées au stationnement des bateaux n'est pas autorisée.

3. Il est interdit à tout bateau de passer à courte distance sur l'arrière d'un bateau en train de pêcher portant la signalisation visée à l'article 3.35.

Article 6.37 – Conduite des plongeurs subaquatiques et à leur égard

1. La pratique de la plongée subaquatique sans autorisation spéciale 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 et à l'intérieur des ports;
- c) Dans ou à proximité des lieux de stationnement;
- d) Dans les zones réservées au ski nautique ou aux activités analogues;
- e) Dans les chenaux;
- f) Dans les ports.

2. Tout bateau doit se tenir à une distance suffisante d'un bateau portant la signalisation visée à l'article 3.36.

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 et des ports;
- g) Sur les trajets des bacs;
- h) Sur la route que suivent les bateaux pour accoster ou quitter un débarcadère;
- i) Dans les aires de virage indiquées par le 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;
- l) Sauf autorisation des autorités compétentes, dans les garages des écluses.

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.7.1 (annexe 7), dans les conditions définies aux articles 7.03 à 7.06 ci-dessous.

Article 7.03 – Ancrage et utilisation de stabilisateurs

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.

3. L'autorité compétente pourra étendre le champ d'application des paragraphes 1 et 2 aux stabilisateurs.

4. Dans le cas où cet article est étendu à l'utilisation de pieux d'ancrage, dans les sections où l'ancrage est interdit en vertu des dispositions du paragraphe 1 a) et b) ci-dessus, les bateaux, matériels flottants et installations flottantes peuvent utiliser des

pieux d'ancrage seulement dans les secteurs indiqués par le signal E.6.1 (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 est indiquée en mètres sur celui-ci. La largeur est comptée à partir du signal.

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 en cas de 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.
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 paragraphe 8.1.8 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 suffisante doit être assurée en permanence à bord des bateaux se trouvant dans le chenal.
2. Une garde opérationnelle doit se trouver en permanence à bord des bateaux en stationnement qui portent la signalisation visée à l'article 3.14. Toutefois, les autorités compétentes peuvent dispenser de cette obligation les bateaux en stationnement dans les bassins des ports.
3. Une garde suffisante doit être assurée en permanence à bord des bateaux à passagers tant que des passagers sont à bord.

4. 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.
5. Lorsque le bateau n'a pas de conducteur, la responsabilité de la mise en place de cette garde ou surveillance incombe à l'exploitant et, si l'exploitant ne peut pas être identifié, au propriétaire.

Chapitre 8

OBLIGATION DE SIGNALISATION ET DE NOTIFICATION

Article 8.01 – Signal «N'APPROCHEZ PAS»

1. Le signal «N'approchez pas» doit être déclenché, en cas d'incident ou d'accident susceptible de provoquer une perte des matières dangereuses transportées par les bateaux montrant la signalisation visée aux paragraphes 1, 2 ou 3 de l'article 3.14, si l'équipage n'est pas en mesure d'éliminer les dangers qui en résultent pour des personnes ou pour la navigation.

Cette prescription ne s'applique pas aux barges de poussage et aux autres bateaux non-motorisés. Toutefois, lorsque ceux-ci font partie d'un convoi, le signal «N'approchez pas» doit être donné par le bateau à bord duquel se trouve le conducteur du convoi.

2. Le signal «N'approchez pas» se compose d'un signal sonore et d'un signal lumineux. Le signal sonore se compose d'un son bref suivi d'un son prolongé qui se répète sans interruption pendant au moins 15 minutes consécutives.

Le signal lumineux visé au paragraphe 2 de l'article 4.01 doit être synchronisé avec le signal sonore.

Une fois déclenché, le signal «N'approchez pas» doit fonctionner automatiquement; sa commande doit être conçue de telle manière qu'un déclenchement involontaire du signal soit impossible.

3. Les bateaux qui perçoivent le signal «N'approchez pas» doivent prendre toutes mesures utiles pour éviter le danger menaçant. En particulier:

- a) S'ils se dirigent vers la zone de danger, ils doivent se tenir le plus loin possible de celle-ci et, si la situation l'exige, virer;
- b) S'ils ont dépassé la zone de danger, ils doivent poursuivre leur route à la plus grande vitesse possible.

4. À bord des bateaux visés au paragraphe 3 ci-dessus, il faut immédiatement:
- a) Fermer toutes les fenêtres et toutes les ouvertures donnant sur l'extérieur;
 - b) Éteindre toute source de lumière ou de feu non protégée;
 - c) Cesser de fumer;
 - d) Arrêter toutes les machines auxiliaires non-indispensables;
 - e) Éviter toute formation d'étincelles.

En cas de mise à l'arrêt du bateau, tous les moteurs et toutes les machines auxiliaires se trouvant encore en service doivent être arrêtés ou débranchés

5. Le paragraphe 4 ci-dessus s'applique aussi aux bateaux qui stationnent à proximité de la zone de danger; dès la perception du signal «N'approchez pas», l'équipage doit abandonner le bateau, si nécessaire.
6. Dans l'application des mesures visées aux paragraphes 3 à 5 ci-dessus, il y a lieu de tenir compte du courant et de la direction du vent.
7. Les mesures visées aux paragraphes 3 à 6 ci-dessus doivent également être prises par les bateaux si le signal «N'approchez pas» est émis de la rive.
8. Les conducteurs des bateaux qui perçoivent le signal «N'approchez pas» doivent dans toute la mesure possible en aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches.

Article 8.02 – Obligation de notification

1. Les conducteurs des bateaux et des convois ci-après 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:
- a) les bateaux et les convois transportant des marchandises dangereuses conformément aux dispositions de l'ADN;
 - b) les bateaux transportant plus de 20 conteneurs;
 - c) les bateaux à passagers à l'exception des bateaux d'excursions journalières;
 - d) les navires de mer, à l'exception des bateaux de plaisance;
 - e) les transports spéciaux visés à l'article 1.21;
 - f) les autres bateaux et convois, conformément aux prescriptions des autorités compétentes.

2. Les conducteurs de bateaux mentionnés au paragraphe 1 communiquent les données suivantes:

- a) catégorie de bateau;
- b) nom du bateau;
- c) position, sens de la navigation;
- d) numéro européen unique d'identification des bateaux ou numéro officiel; pour les navires de mer: numéro OMI;
- e) charge maximum; pour les navires de mer: port en lourd;
- f) longueur et largeur du bateau;
- g) type, longueur et largeur du convoi;
- h) enfoncement (seulement sur demande spéciale);
- i) itinéraire;
- j) port de chargement;
- k) port de déchargement;
- l) nature et quantité de la cargaison (pour les matières dangereuses: comme prescrit par les alinéas a-d et f du paragraphe 5.4.1.1.1 et l'alinéa a du paragraphe 5.4.1.2.1 du Règlement annexé à l'ADN pour le transport en vrac ou en colis, ou les alinéas a-e du paragraphe 5.4.1.2.2 du Règlement annexé à l'ADN pour le transport en bateaux-citernes);
- m) signalisation requise pour le transport de marchandises dangereuses;
- n) nombre de personnes à bord;
- o) nombre de conteneurs à bord.

3. Les données indiquées au paragraphe 2 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 soit si possible par voie électronique. 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.

4. Lorsqu'un bateau interrompt 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.

5. Lorsque les données visées au paragraphe 2 ci-dessus changent au cours du voyage sur le secteur soumis à l'obligation de notification, l'autorité compétente doit en être avertie immédiatement.

6. L'autorité compétente ne doit pas communiquer ces données à des tiers à l'exception des autorités compétentes voisines le long du parcours du bateau. Toutefois, en cas d'accident, l'autorité compétente peut communiquer aux services de secours les données nécessaires à la réalisation des opérations de secours.

Chapitre 9

PRESCRIPTIONS RÉGIONALES ET NATIONALES SPÉCIALES

Article 9.01 – Prescriptions régionales et nationales spéciales

1. Les autorités compétentes peuvent compléter, modifier ou ne pas édicter les dispositions des chapitres 1 à 8 et, en particulier celles qui sont énumérées dans le présent chapitre, lorsque les conditions de navigation l'exigent. Si elles le font, elles doivent notifier ces différences au Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3).
2. Les autorités compétentes doivent également notifier au Groupe de travail les dispositions additionnelles existant dans leur région.

Article 9.02 – Chapitre 1, «GÉNÉRALITÉS»

1. S'agissant de l'article 1.01 I. 5, les autorités compétentes peuvent indiquer sur le certificat de bateau que le bateau est un bateau rapide.
2. S'agissant de l'article 1.01 I. 10, les autorités compétentes peuvent utiliser l'expression «bateau de petites dimensions» en tant que sous-catégorie de la catégorie «menue embarcation».
3. S'agissant de l'article 1.01 I. 11, les autorités compétentes peuvent utiliser une définition différente du terme «moto nautique».
4. S'agissant de l'article 1.02, les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire les dispositions de cet article pour certains matériels flottants et pour les bateaux non motorisés de certaines formations à couple.
5. S'agissant de l'article 1.09, les autorités compétentes peuvent prévoir d'autres dispositions en ce qui concerne l'âge requis pour tenir la barre des menues embarcations.

6. S'agissant de l'article 1.10, paragraphe 1, les autorités compétentes peuvent exiger que d'autres documents se trouvent à bord du bateau, y compris (la liste non-exhaustive):

- a) L'attestation relative à la délivrance des livres de bord;
- b) L'attestation relative au montage et au fonctionnement du tachygraphe ainsi que les enregistrements prescrits du tachygraphe;
- c) La patente radar;
- d) L'attestation confirmant le montage et le fonctionnement de l'appareil radar et de l'indicateur de vitesse de giration;
- e) Le certificat de radiotéléphonie délivré conformément aux accords internationaux et régionaux pertinents;
- f) Le certificat relatif à l'assignation de fréquences;
- g) Le Guide de radiotéléphonie pour la navigation intérieure (partie Générale et partie Régionale);
- h) Le carnet de contrôle des huiles usées, dûment rempli;
- i) Les documents relatifs aux chaudières et aux autres réservoirs sous pression;
- j) L'attestation pour installations à gaz liquéfiés;
- k) Les documents relatifs aux installations électriques;
- l) Les attestations de contrôle des extincteurs portatifs et des installations d'extinction d'incendie fixées à demeure;
- m) Les attestations de contrôle des grues;
- n) Les documents requis par les paragraphes 8.1.2.1, 8.1.2.2 et 8.1.2.3 de l'ADN;
- o) En cas de transport de conteneurs, les documents relatifs à la stabilité du bateau;
- p) L'attestation relative à la durée et à la délimitation locale du chantier sur lequel le bateau peut être mis en service;
- q) Les copies des attestations relatives aux moteurs, y compris le document d'homologation de type et le protocole concernant les paramètres des moteurs;
- r) Les documents relatifs aux câbles d'amarrage;

- s) L'attestation relative au montage et au fonctionnement de l'équipement AIS intérieur.

Article 9.03 – Chapitre 2, «MARQUES ET ÉCHELLES DE TIRANT D'EAU DES BATEAUX; JAUGEAGE»

S'agissant de l'article 2.02, 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.

Article 9.04 – Chapitre 3, «SIGNALISATION VISUELLE DES BATEAUX»

1. S'agissant de la section II du chapitre 3, les autorités compétentes peuvent décider de ne pas exiger que les bateaux faisant route portent les signaux de jour.
2. S'agissant de l'article 3.08, paragraphe 1, les autorités compétentes peuvent:
 - a) Prescrire d'autres feux de poupe;
 - b) Prescrire une hauteur de moins de 5 m prévus au paragraphe 1 a).
3. S'agissant de l'article 3.09, paragraphe 1 a), les autorités compétentes peuvent prescrire une hauteur de moins de 5 m.
4. S'agissant de l'article 3.10, paragraphe 1, les autorités compétentes peuvent:
 - a) Prescrire l'utilisation de feux clairs sur les voies navigables de faible largeur;
 - b) Permettre que le pousseur porte les feux de mât et les feux de côté.
5. S'agissant de l'article 3.11, les autorités compétentes peuvent considérer les formations à couple dont les dimensions maximales ne dépassent pas 110 m sur 23 m comme des bateaux motorisés isolés.
6. S'agissant de l'article 3.14:
 - a) 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 1–3 du présent article;

- b) Les autorités compétentes peuvent prescrire des feux (ou des cônes) rouges au lieu de feux (ou de cônes) bleus.

7. S'agissant de l'article 3.16, les autorités compétentes peuvent prescrire une autre signalisation.

8. S'agissant de l'article 3.20, paragraphe 4, les autorités compétentes peuvent disposer que les menues embarcations autres que les embarcations d'un navire ne sont pas tenues de porter le ballon noir de jour.

9. S'agissant de l'article 3.27, les autorités compétentes peuvent prescrire un feu jaune scintillant au lieu d'un feu bleu pour les bateaux des services d'incendie et les bateaux de sauvetage.

Article 9.05 – Chapitre 4, «SIGNALISATION SONORE DES BATEAUX – RADIOTÉLÉPHONIE – APPAREILS DE NAVIGATION»

1. S'agissant de l'article 4.05, les services de télécommunication d'un certain nombre d'États membres de la CEE appliquent les prescriptions techniques et opérationnelles nationales concernant les installations radiotéléphoniques à bord des bateaux de navigation intérieure harmonisées dans le cadre de l'Arrangement régional fondé sur le Règlement des radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications (UIT).

2. S'agissant de l'article 4.06, les autorités compétentes peuvent, sur certaines voies navigables, permettre aux bateaux rapides de naviguer de jour et dans des conditions de visibilité de 1 km ou plus sans être équipés d'un système radar ni d'un indicateur de vitesse de giration.

3. S'agissant de l'article 4.07, les autorités compétentes peuvent dispenser de la prescription d'utiliser l'AIS intérieur ou autoriser des exceptions limitant l'utilisation de l'AIS intérieur à certains secteurs, par exemple les aires réservées au stationnement le long du chenal.

4. S'agissant de l'article 4.02, les autorités compétentes peuvent prescrire une autre signification au signal utilisé pour "N'approchez pas", composé de / qui consiste en 1 son bref et 1 son prolongé, répétés, décrit au chapitre III de l'annexe 6.

Article 9.06 – Chapitre 5, «Signalisation et balisage de la voie navigable»

S'agissant de l'article 5.01, 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.

Article 9.07 – Chapitre 6, «RÈGLES DE ROUTE»

1. S'agissant de l'article 6.02, les autorités compétentes peuvent prescrire des règles spéciales applicables aux menues embarquements.
2. S'agissant de l'article 6.04, les autorités compétentes peuvent prescrire des exceptions spéciales applicables à la rencontre des bateaux.
3. S'agissant de l'article 6.05, les autorités compétentes peuvent prescrire des règles spéciales applicables à la rencontre des bateaux.
4. S'agissant de l'article 6.08, les autorités compétentes peuvent prescrire que, 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 compétentes.
5. S'agissant de l'article 6.11, paragraphe b), les autorités compétentes peuvent aussi disposer que le dépassement est exceptionnellement autorisé lorsque l'un des convois est une formation à couple dont les dimensions maximales n'excèdent pas 110 m x 23 m.
6. S'agissant de l'article 6.22 bis, les autorités compétentes peuvent aussi prescrire des règles spéciales pour la navigation au droit des engins flottants au travail ou des bateaux échoués ou coulés, et des bateaux dont la capacité de manœuvre est restreinte.
7. S'agissant de l'article 6.23, paragraphe 2 b), les autorités compétentes peuvent interdire l'utilisation d'un câble longitudinal.
8. S'agissant des l'articles 6.24–6.26, les autorités compétentes peuvent prescrire des règles spéciales applicables au passage des ponts.
9. S'agissant de l'article 6.27, les autorités compétentes peuvent prescrire des règles spéciales applicables au passage des barrages.
10. S'agissant de l'article 6.28, les autorités compétentes peuvent prescrire des règles spéciales applicables au passage aux écluses.
11. S'agissant de l'article 6.28 bis, les autorités compétentes peuvent prescrire des règles spéciales applicables à l'entrée et la sortie des écluses.
12. S'agissant de l'article 6.30, les autorités compétentes peuvent prescrire d'autres règles générales de navigation par visibilité réduite.
13. S'agissant de l'article 6.32, les autorités compétentes peuvent:
 - a) dispenser de la prescription relative à l'émission du signal sonore tritonal ou ne l'appliquer que sur certaines voies navigables;
 - b) prescrire des règles supplémentaires pour les bateaux naviguant au radar.

14. S'agissant de l'article 6.33, les autorités compétentes peuvent disposer qu'un bateau à bord duquel se trouve le conducteur d'un convoi doit émettre deux sons prolongés.

Article 9.08 – Chapitre 7, «RÈGLES DE STATIONNEMENT»

(sans objet)

Article 9.09 – Chapitre 8, «SIGNALISATION ET OBLIGATION DE NOTIFICATION»

S'agissant de l'article 8.02, les autorités compétentes peuvent exiger, en cas de mise à l'arrêt du bateau que tous les moteurs et toutes les machines auxiliaires se trouvant encore en service soient arrêtés ou débranchés.

Chapitre 10 PRÉVENTION DE LA POLLUTION DES EAUX ET ÉLIMINATION DES DÉCHETS PRODUITS À BORD DES BATEAUX

Article 10.01 – Signification de quelques termes

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

1. Termes généraux:
 - a) «déchets produits 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 produits par l'exploitation du bateau»: déchets et eaux usées produits 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 produits par l'exploitation du bateau;
 - c) «déchets huileux et graisseux produits par 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 réceptacles de ces déchets;
 - d) «huiles usagées»: huiles usées ou autres huiles 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, des espaces de double coque 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 produits par l'exploitation du bateau»: eaux usées domestiques, ordures ménagères, boues de curage, slops et autres déchets spéciaux au sens du paragraphe 2 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 i) et j) ci-dessous;
- i) «Cargaison restante»: cargaison liquide restant dans les citernes ou les tuyauteries à cargaison après le déchargement sans utilisation d'un système d'assèchement visé dans l'ADN ainsi que cargaison sèche restant dans les cales après le déchargement sans utilisation de balais, de balayeuses mécaniques ou d'installations d'aspiration;
- j) «Résidus de manutention»: cargaison qui, lors de la manutention, tombe sur le bateau à l'extérieur de la cale;
- k) «station de réception»: un bateau ou une installation à terre, agréés par les autorités compétentes pour recueillir les déchets survenant à bord.

2. Autres termes:

- a) «ordures ménagères»: déchets organiques et inorganiques provenant des ménages et de la gastronomie à bord produits par l'exploitation du bateau, exceptés les composants des autres déchets définis à l'article 9.01 ci-dessus;
- b) «boues de curage»: résidus survenant à bord du bateau lors de l'exploitation d'une station d'épuration à bord;
- c) «slops»: un mélange de résidus de cargaison avec des restes d'eaux de lavage, de la rouille ou de la boue, aptes ou non à être pompés;
- d) «autres déchets spéciaux»: déchets produits par l'exploitation du bateau autres que les déchets huileux et graisseux et autres que les déchets visés aux lettres a) à c) ci-dessus.

**Article 10.02 – Obligation de se conformer
aux prescriptions régionales**

Lors de l'application des dispositions du présent chapitre, les dispositions en vigueur sur la voie d'eau concernée relatives à la protection des eaux et à l'élimination des déchets doivent également être observées.

Article 10.03 – 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 produits à bord et d'éviter autant que possible tout mélange de différentes catégories de déchets.

Article 10.04 – 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 produits par l'exploitation du bateau, des slops ainsi que des ordures ménagères, des boues de curage et d'autres déchets spéciaux, ainsi que des parties de la cargaison et des déchets liés à la cargaison.

2. Les exceptions à cette interdiction ne sont autorisées que conformément aux dispositions en vigueur sur la voie d'eau concernée relatives à la protection des eaux et à l'élimination des déchets produits à bord des bateaux.

3. Sans préjudice des dispositions en vigueur sur la voie d'eau concernée relatives à la protection des eaux et à l'élimination des déchets produits à bord des bateaux, en cas de déversement accidentel de déchets visés au paragraphe 1 ci-dessus ou de menace d'un tel déversement, le conducteur doit aviser sans délai l'autorité compétente la plus proche et, dans la mesure du possible, les bateaux qui se trouvent à proximité de l'endroit du déversement, en indiquant aussi exactement que possible la position, la quantité et la nature des déchets ainsi que les mesures prises.

Article 10.05 – Collecte et traitement des déchets à bord

1. Le conducteur doit assurer la collecte séparée à bord des déchets visés au paragraphe 1 de l'article 10.04 ci-dessus, à l'exclusion des parties de la cargaison et des déchets liés à la cargaison, 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 manière à faciliter la détection et la réparation à temps de toute fuite de matière.

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 bord;
- 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.

Article 10.06 – Carnet de contrôle des huiles usagées, dépôt aux stations de réception

1. Chaque bateau motorisé doit avoir à son bord un carnet de contrôle des huiles usagées valable, délivré par une autorité compétente selon le modèle de l'annexe 9. Après son renouvellement, le carnet précédent doit être conservé à bord six mois au moins après la dernière inscription. Les exceptions ne sont autorisées que conformément aux dispositions en vigueur sur la voie d'eau concernée relatives à la protection des eaux et à l'élimination des déchets produits à bord des bateaux.

2. Les déchets huileux et graisseux produits par l'exploitation du bateau, les slops et autres déchets spéciaux 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 carnet de contrôle des huiles usagées par la station de réception.

3. Tout bateau ayant à son bord d'autres documents relatifs au dépôt de déchets produits par l'exploitation du bateau doit pouvoir fournir la preuve du dépôt des déchets à l'aide d'autres documents. Une telle 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).

4. Les ordures ménagères et les boues de curage doivent être déposées auprès des stations de réception prévues à cet effet.

Article 10.07 – Devoir de vigilance lors de l'avitaillement

1. Aux fins de l'avitaillement, les bateaux motorisés, à l'exception des menues embarcations, doivent utiliser des bateaux d'avitaillement, des postes d'avitaillement ou des camions citernes désignés spécialement par les autorités compétentes.

2. Lors de l'avitaillement en combustibles ou en lubrifiants, le conducteur est tenu de s'assurer que:

- a) Le bateau à avitailler est amarré de manière qu'aucune pression ne s'exerce sur les tuyaux et les flexibles pendant la totalité de la procédure d'avitaillement;
- b) La quantité à avitailler est comprise dans la limite des zones lisibles de l'installation de contrôle;

- c) Lors d'un remplissage individuel des citernes, les soupapes d'arrêt se trouvant dans les tuyauteries de raccordement des citernes entre elles sont fermées;
- d) La procédure d'avitaillement est surveillée; et
- e) Tout débordement de combustible au niveau des citernes au moment de l'avitaillement doit être rendu impossible par la présence à bord de dispositifs techniques appropriés, qui doivent être indiqués à la case 52 du certificat de bateau. La présence de ces dispositifs n'est pas requise lorsque l'avitaillement en combustible se fait auprès d'un poste qui est lui-même équipé de dispositifs techniques empêchant tout débordement de combustible au moment du remplissage des citernes.

3. Le conducteur est en outre tenu de s'assurer que la personne responsable du poste d'avitaillement, du bateau d'avitaillement ou du camion-citerne et le membre d'équipage responsable de la procédure d'avitaillement ont rempli et signé une liste de contrôle (en deux exemplaires) et se sont accordés sur les points suivants avant le début des opérations d'avitaillement:

- a) La garantie du bon fonctionnement du système d'arrêt automatique (s'il en existe un);
- b) Un moyen sûr et direct de communication;
- c) La quantité à avitailler par citerne et le débit de remplissage, en particulier par rapport à de possibles problèmes d'évacuation de l'air des citernes;
- d) L'ordre de remplissage des citernes;
- e) La vitesse de navigation en cas d'avitaillement en cours de voyage.

Un exemple de la liste de contrôle figure à l'annexe 11.

4. Le conducteur du bateau et le responsable du poste d'avitaillement, du bateau d'avitaillement ou du camion-citerne ne sont autorisés à commencer la procédure d'avitaillement qu'après concertation sur les points fixés au paragraphe 3 du présent article.

5. Le responsable du poste d'avitaillement, du bateau d'avitaillement ou du camion-citerne doit interrompre immédiatement l'avitaillement si le superviseur à bord du bateau à avitailler a quitté le point d'avitaillement ou qu'un moyen sûr et direct de communication n'est plus garanti.

6. La liste de contrôle doit être conservée pendant au moins six mois par les responsables du bateau à avitailler et du poste d'avitaillement, du bateau d'avitaillement

ou du camion-citerne. L'autorité compétente est autorisée à passer en revue les listes de contrôle.

Article 10.08 – Collecte, dépôt et réception des déchets liés à la cargaison

Tout bateau doit avoir à son bord pour chaque déchargement une attestation de déchargement valable conforme au modèle figurant dans les dispositions en vigueur sur la voie d'eau concernée relatives à la protection des eaux et à l'élimination de déchets produits à bord du bateau. Sauf exceptions prévues dans ces dispositions, l'attestation doit être conservée à bord au moins six mois après sa délivrance.

Article 10.09 – Peinture et nettoyage extérieur des bateaux

1. Il est interdit d'enduire d'huile ou de nettoyer le bordé extérieur des bateaux avec des produits dont le déversement dans l'eau est interdit.
2. Il est interdit d'utiliser des systèmes antisalissures contenant une ou plusieurs des substances suivantes:
 - a) Des composés de mercure;
 - b) Des composés d'arsenic;
 - c) Des composés organostanniques agissant en tant que biocides;
 - d) De l'hexachlorocyclohexane.

À titre de mesure transitoire, en attendant que tous les systèmes antisalissures contenant l'une ou l'autre des substances susmentionnées aient été enlevés et remplacés, il pourra être mis sur les coques de bateaux un revêtement qui empêche les substances susmentionnées contenues dans les systèmes antisalissures de pénétrer dans l'eau.

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

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

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

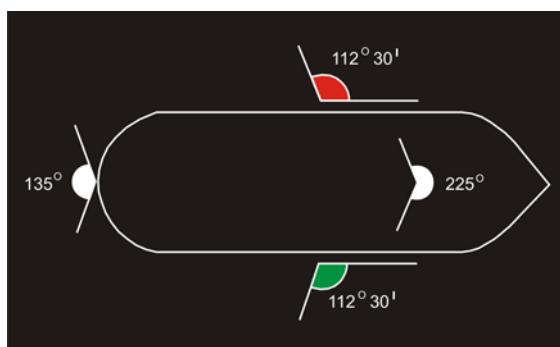
I. GÉNÉRALITÉS

- 1.1 Les croquis ci-après portent sur la signalisation prévue aux articles du chapitre 3 du CEVNI.
- 1.2 Les croquis ci-après 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

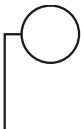
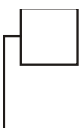
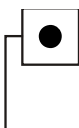


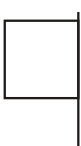
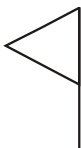

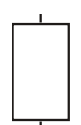



- soit la seule signalisation supplémentaire;
- soit, dans la mesure où une bonne compréhension l'exige, à la fois la signalisation de base (ou l'une des signalisations de base possibles) et la signalisation supplémentaire.

Cette signalisation supplémentaire est seule décrite sous le croquis.

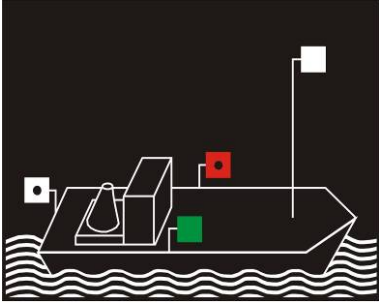
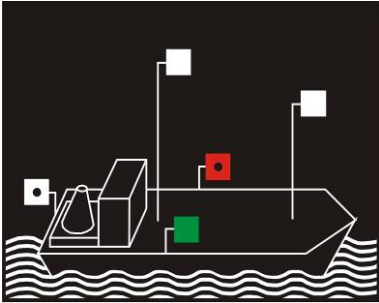
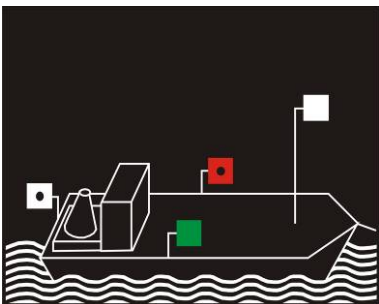
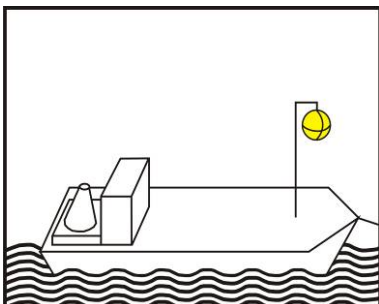


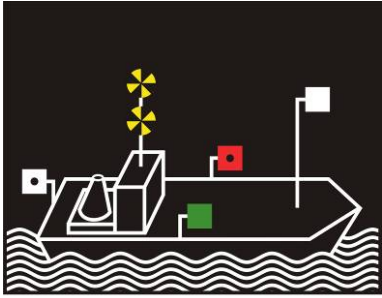
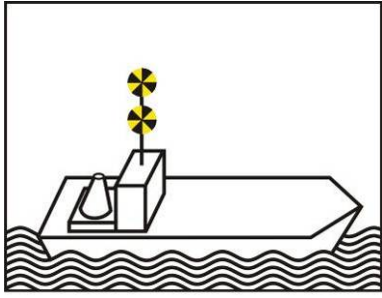
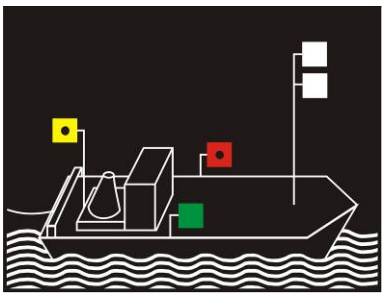
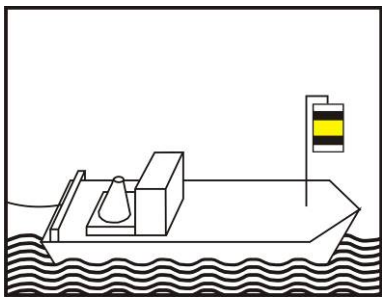
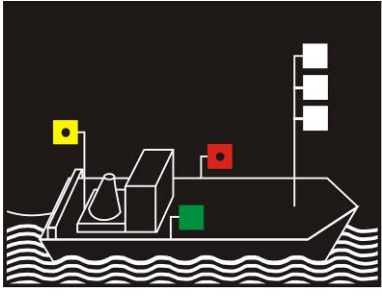
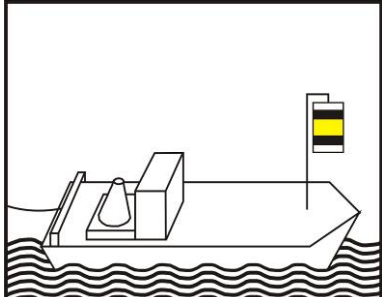
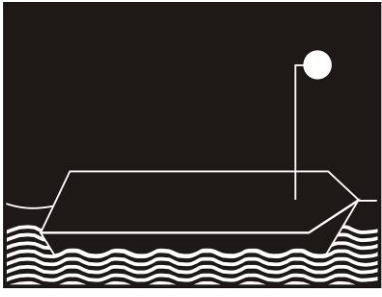
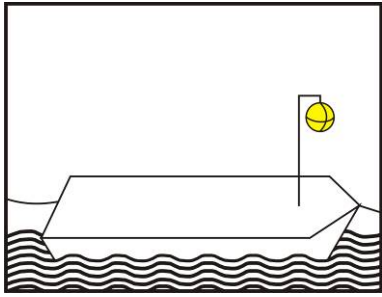
Article 3.01, paragraphe 1: L'arc d'horizon sur lequel sont visibles le feu de mât, les feux de côté et le feu de poupe.

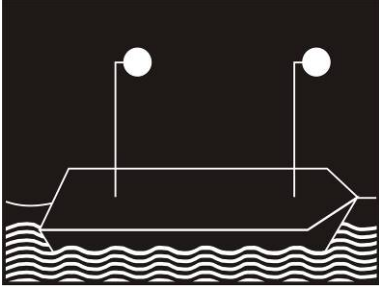
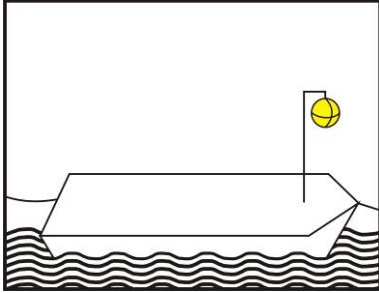
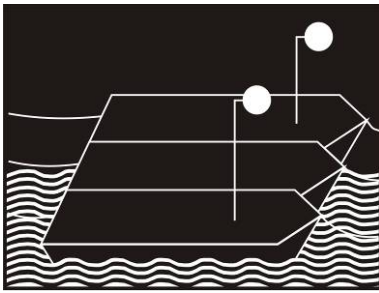
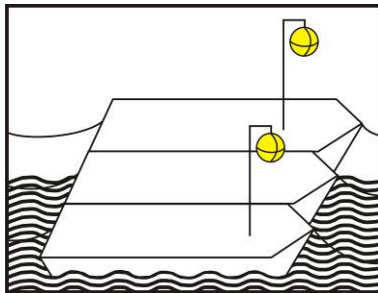
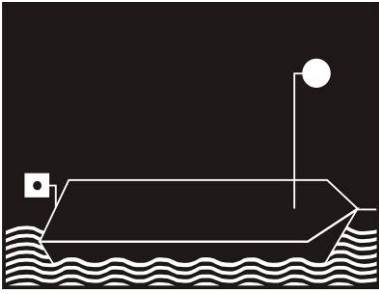
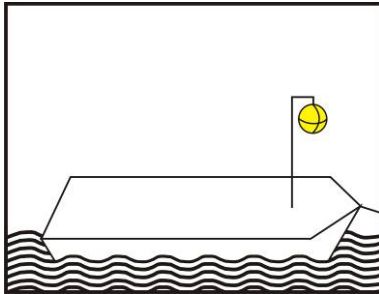
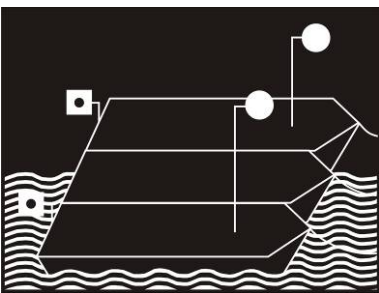
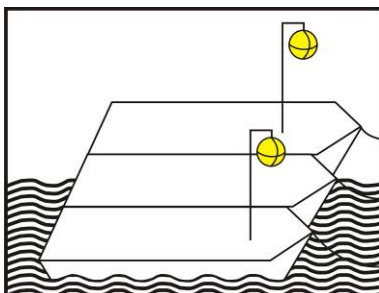
1.3 Explication des symboles:

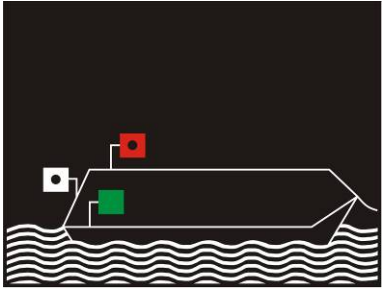
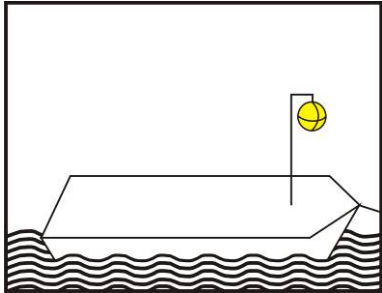
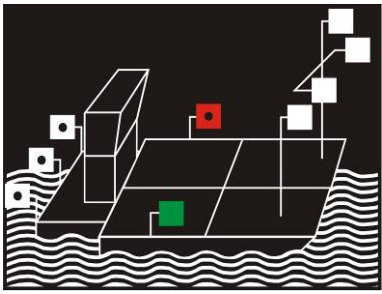
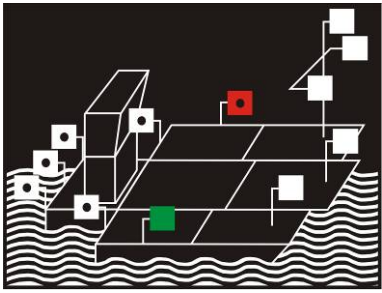
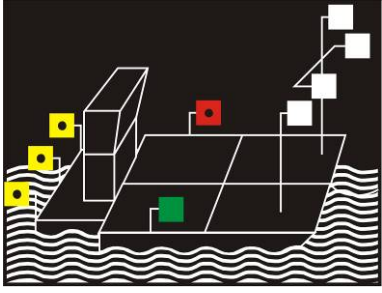
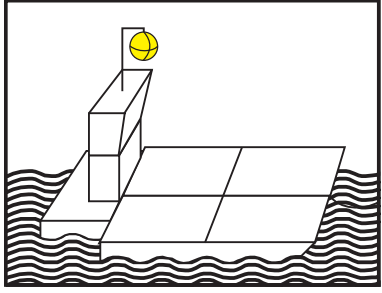
- a  Feu fixe visible de tous les côtés
(un feu projetant une lumière ininterrompue sur l'étendue
d'un arc d'horizon de 360°)
- b  Feu fixe sur un arc d'horizon limité. Un feu qui est
invisible pour l'observateur est marqué d'un point en son
centre 
- c  Feu scintillant
- d  Feu facultatif
- e  Panneau ou pavillon (article 3.03)
- f  Fanion (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

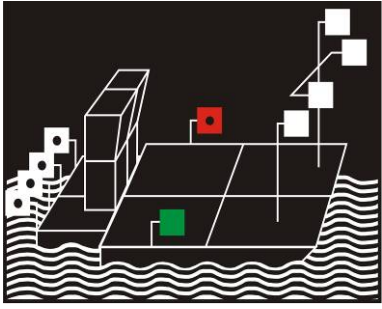
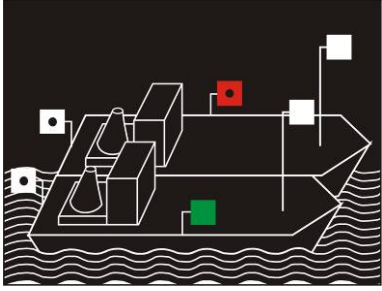
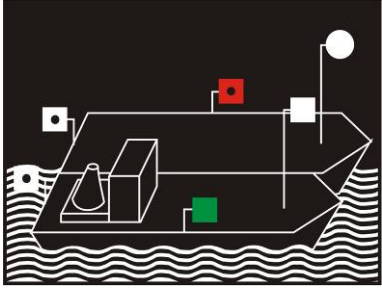
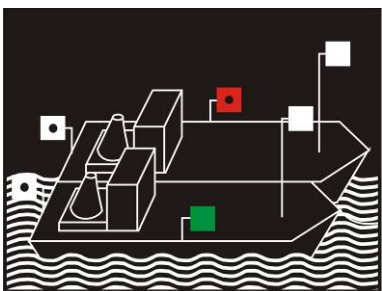
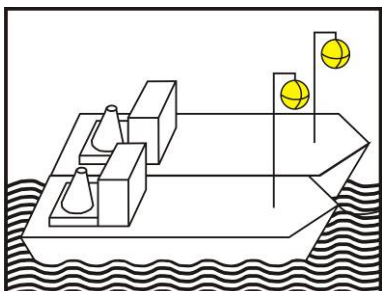
II. SIGNALISATION EN COURS DE ROUTE

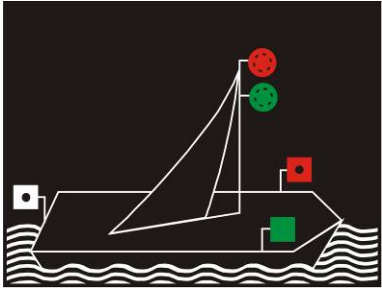
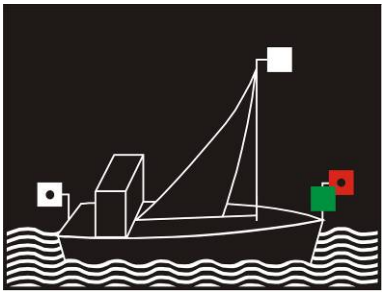
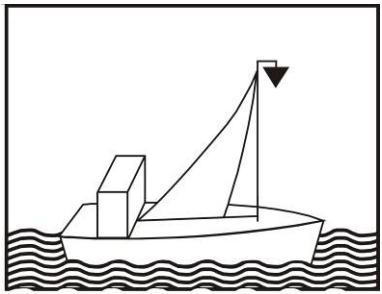
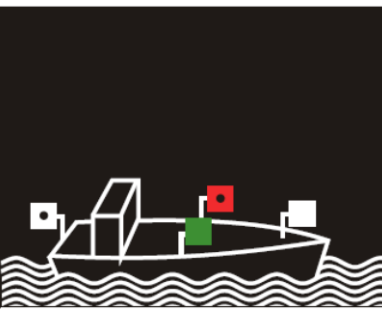
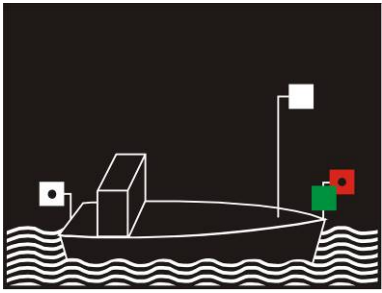
Nuit	Croquis	Jour
	1	
Article 3.08, paragraphe 1: Bateaux motorisés isolés.		
	2	
Article 3.08, paragraphe 2: Bateaux motorisés isolés portant un deuxième feu de mât. Obligatoire pour les bateaux de plus de 110 m de longueur.		
	3	
Article 3.08, paragraphe 3: Bateau motorisé temporairement précédé d'un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

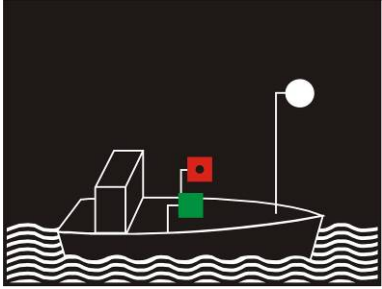
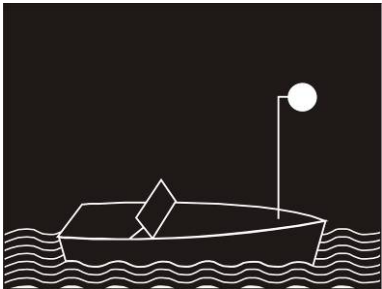
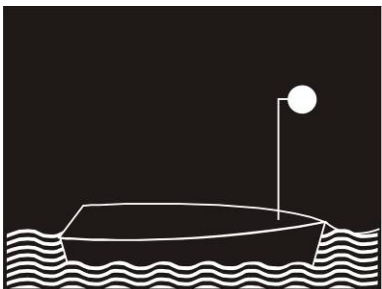

Nuit	Croquis	Jour
	4	
Article 3.08, paragraphe 4: Bateau rapide motorisé naviguant seul.		
	5	
Article 3.09, paragraphe 1: Bateau motorisé faisant route seul en tête d'un convoi remorqué ou placé en renfort.		
	6	
Article 3.09, paragraphe 2: Chacun des bateaux motorisés en tête d'un convoi remorqué ou placés en renfort, lorsqu'il y en a plusieurs naviguant l'un à côté de l'autre.		
	7	
Article 3.09, paragraphe 3: Bateaux remorqués.		

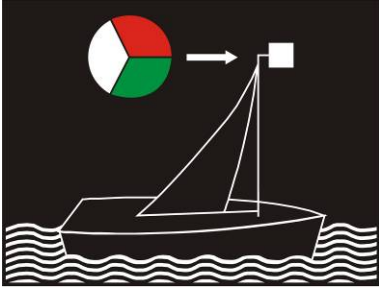


Nuit	Croquis	Jour
	8	
Article 3.09, paragraphe 3, lettre a: Longueur de convoi remorqué dépassant 110 m.		
	9	
Article 3.09, paragraphe 3, lettre b: Longueur de convoi remorqué comprenant une rangée de plus de deux bateaux accouplés.		
	10	
Article 3.09, paragraphe 4: Dernière longueur d'un convoi remorqué.		
	11	
Article 3.09, paragraphe 4: Plusieurs bateaux remorqués en dernière longueur du convoi.		

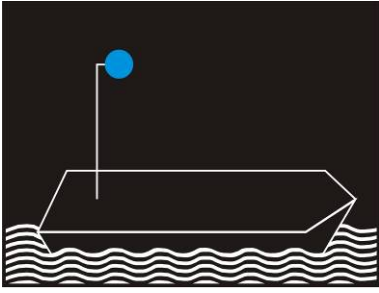
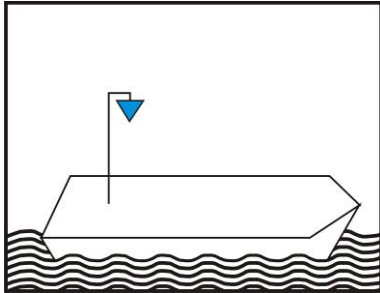
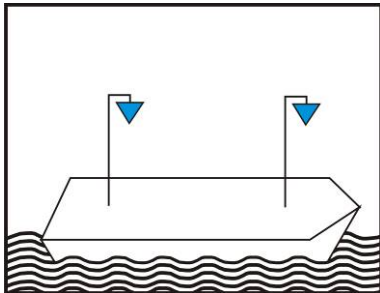
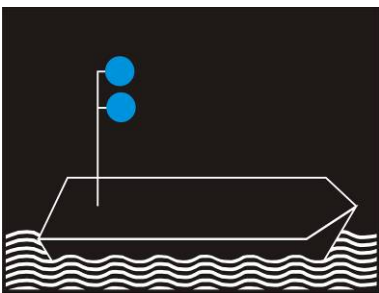
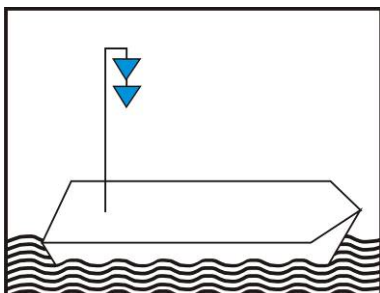
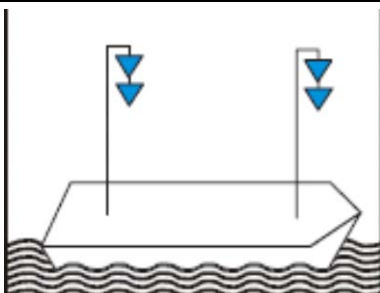
Nuit	Croquis	Jour
	12	
Article 3.09, paragraphe 6: Navires remorqués venant directement de la mer ou partant pour la mer.		
	13	
Article 3.10, paragraphe 1: Convois poussés.		
	14	
Article 3.10, paragraphe 1, lettre c. ii: Convois poussés, plus de deux bateaux autres que le pousseur visibles de l'arrière sur la largeur totale.		
	15	
Article 3.10, paragraphe 2: Convois poussés précédés par un ou plusieurs bateaux motorisés placés en renfort.		

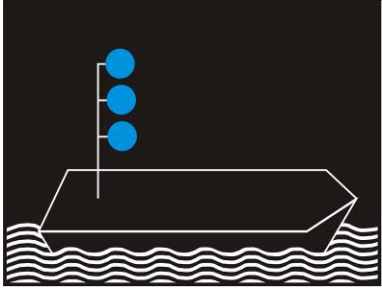
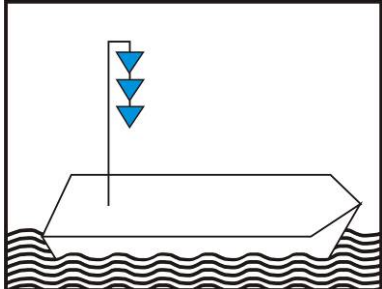
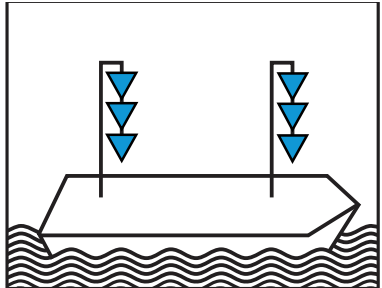
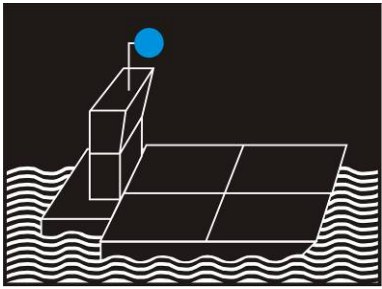
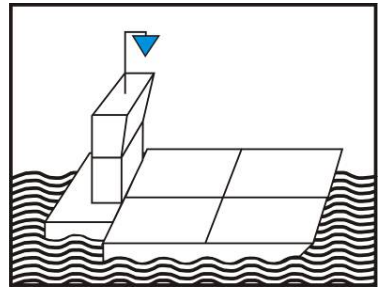
Nuit	Croquis	Jour
	16	
Article 3.10, paragraphe 3: Convois poussés avec deux pousseurs.		
	17	
Article 3.11, paragraphe 1: Formations à couple: deux bateaux motorisés.		
	18	
Article 3.11, paragraphe 1: Formations à couple: un bateau motorisé et un bateau non motorisé.		
	19	
Article 3.11, paragraphe 2: Formations à couple précédées par un ou plusieurs bateaux motorisés placés en renfort.		

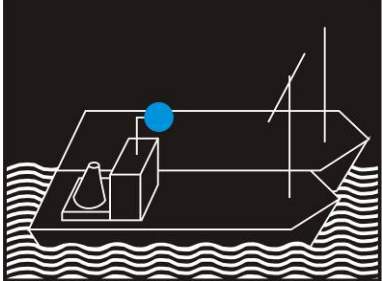
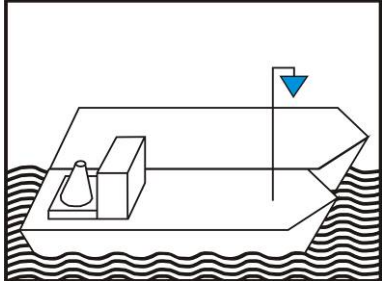
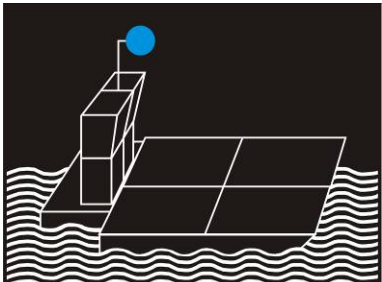
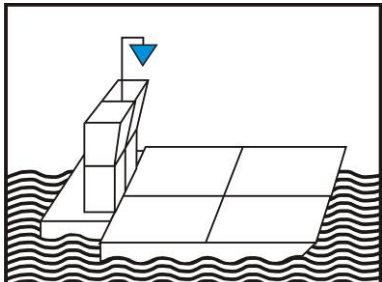
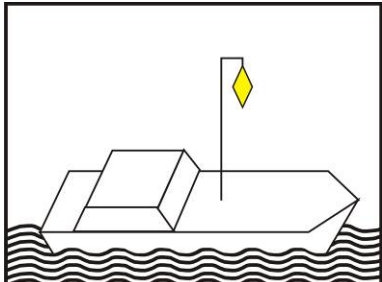
Nuit	Croquis	Jour
	20	
Article 3.12: Bateaux à voile.		
	21	
Article 3.12, paragraphe 3: Bateau naviguant à la voile et utilisant en même temps ses propres moyens mécaniques de propulsion.		
	22	
Article 3.13, paragraphe 1: Menues embarcations motorisées isolées.		
	23	
Article 3.13, paragraphe 1: Menues 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.		

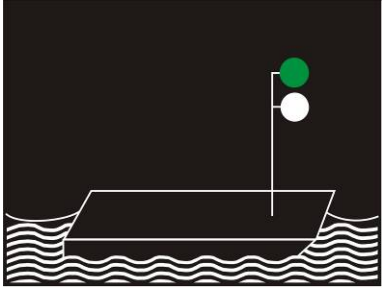
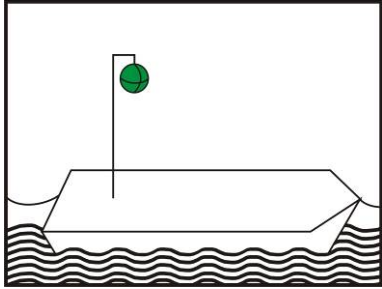
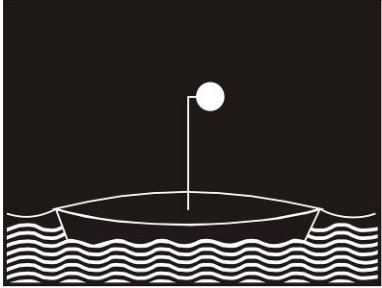
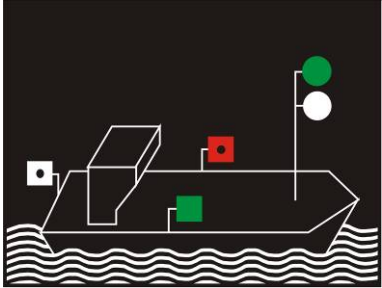
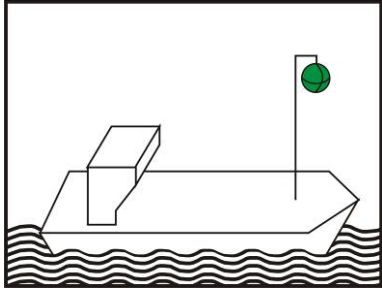
Nuit	Croquis	Jour
	24	
Article 3.13, paragraphe 1: Menues embarcations motorisées isolées: le feu de mât remplacé par un feu clair blanc, visible de tous les côtés.		
	25	
Article 3.13, paragraphe 2: Menues embarcations motorisées isolées, d'une longueur inférieure à 7 m.		
	26	
Article 3.13, paragraphe 4: Menues embarcations remorquées ou menées à couple.		
	27	
Article 3.13, paragraphe 5: Menues embarcations à voile.		

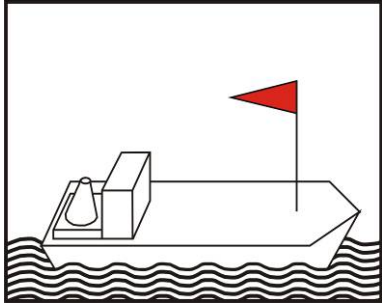

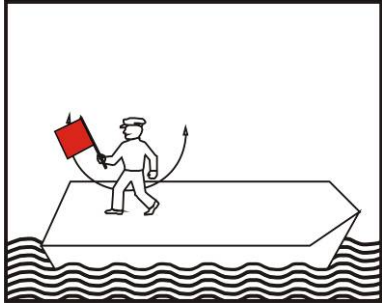
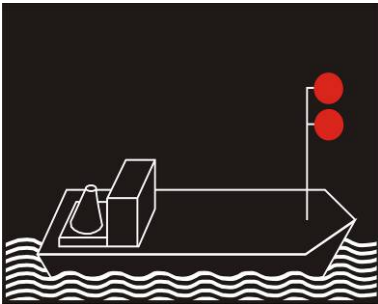
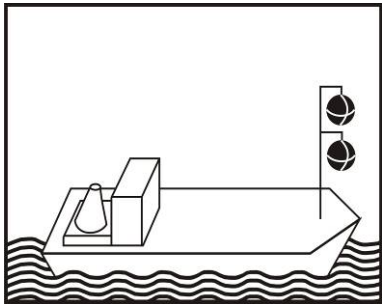
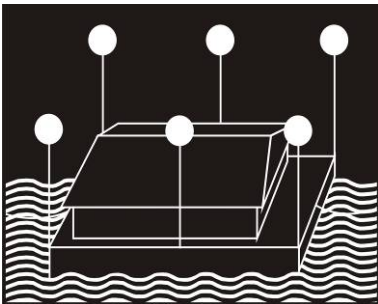
Nuit	Croquis	Jour
	28	
<p>Article 3.13, paragraphe 5: Menues embarcations à voile, les feux de côté et le feu de poupe réunis dans une même lanterne en haut du mât.</p>		
	29	
<p>Article 3.13, paragraphe 5: Menues embarcations à voile de moins de 7 m de long portant un feu blanc visible de tous les côtés et montrant en outre un deuxième feu ordinaire blanc à l'approche d'autres bateaux.</p>		
	30	
<p>Article 3.13, paragraphe 6: Menues embarcations isolées qui ne sont ni motorisées ni à voile.</p>		

Nuit	Croquis	Jour
	31a	
	31b	
<p>Article 3.14, paragraphe 1: Signalisation supplémentaire des bateaux effectuant certains transports de matières dangereuses: matières inflammables conformément aux prescriptions du paragraphe 7.1.5.0 ou du paragraphe 7.2.5.0 de l'ADN et chapitre 3.2, tableau A, colonne (12) ou tableau C, colonne (19) de l'ADN.</p>		
	32a	
	32b	
<p>Article 3.14, paragraphe 2: Signalisation supplémentaire des bateaux effectuant certains transports de matières dangereuses: matières présentant un danger pour la santé conformément aux prescriptions du paragraphe 7.1.5.0 ou du paragraphe 7.2.5.0 de l'ADN et chapitre 3.2, tableau A, colonne (12) ou tableau C, colonne (19) de l'ADN.</p>		

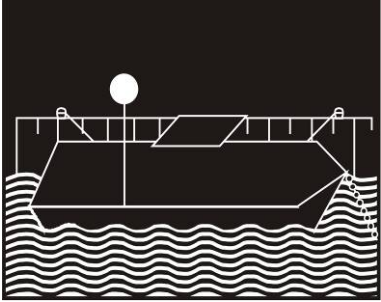
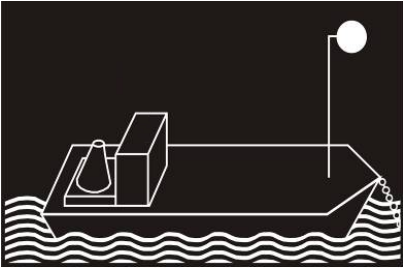
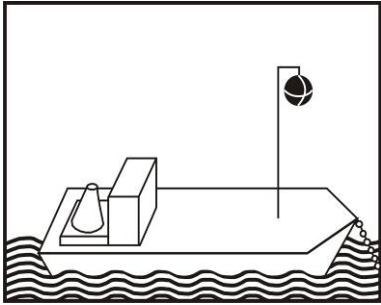
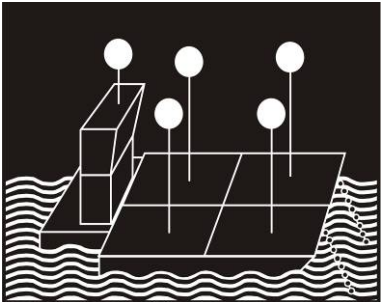
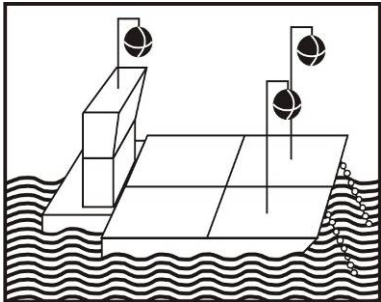
Nuit	Croquis	Jour
	33a	
	33b	
<p>Article 3.14, paragraphe 3: Signalisation supplémentaire des bateaux effectuant certains transports de matières dangereuses: matières explosives conformément aux prescriptions du paragraphe 7.1.5.0 ou du paragraphe 7.2.5.0 de l'ADN et chapitre 3.2, tableau A, colonne (12) de l'ADN.</p>		
	34	
<p>Article 3.14, paragraphe 4: Signalisation supplémentaire des convois poussés effectuant certains transports de matières dangereuses conformément aux prescriptions du paragraphe 7.1.5.0 ou du paragraphe 7.2.5.0 de l'ADN et chapitre 3.2, tableau A, colonne (12) ou tableau C, colonne (19) de l'ADN.</p>		

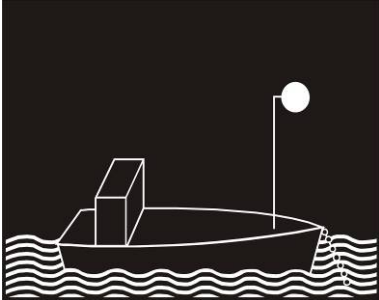
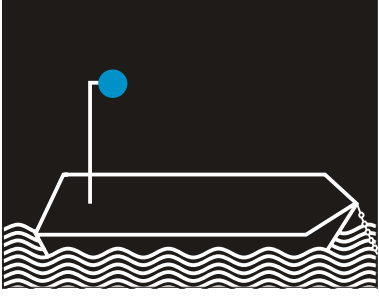
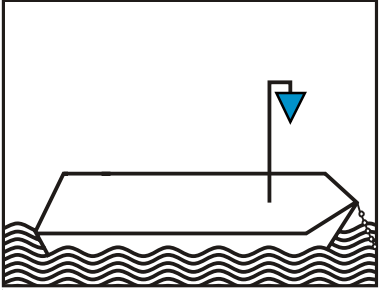
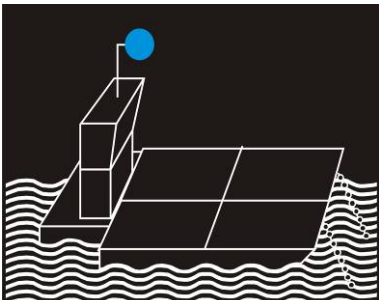
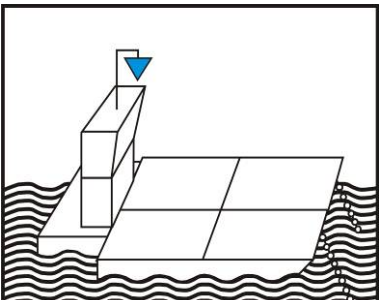
Nuit	Croquis	Jour
	35	
<p>Article 3.14, paragraphe 4: Signalisation supplémentaire des formations à couple effectuant certains transports de matières dangereuses conformément aux prescriptions du paragraphe 7.1.5.0 ou du paragraphe 7.2.5.0 de l'ADN et chapitre 3.2, tableau A, colonne (12) ou tableau C, colonne (19) de l'ADN.</p>		
	36	
<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 conformément aux prescriptions du paragraphe 7.1.5.0 ou du paragraphe 7.2.5.0 de l'ADN et chapitre 3.2, tableau A, colonne (12) ou tableau C, colonne (19) de l'ADN.</p>		
	37	
<p>Article 3.15: Bateaux autorisés au transport de plus de 12 passagers et dont la longueur de la coque est inférieure à 20 m.</p>		

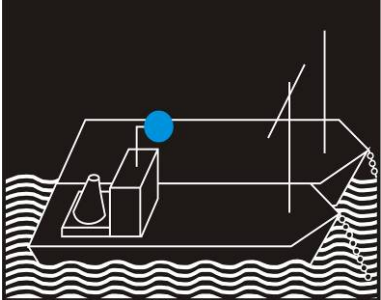
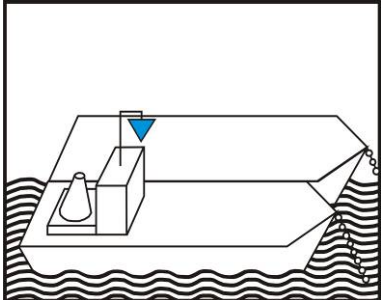
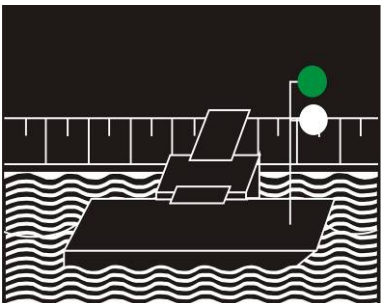
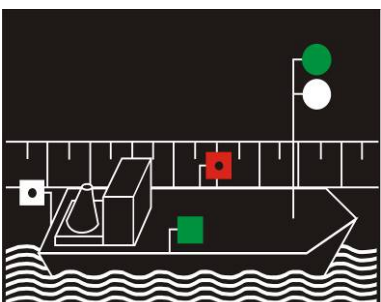
Nuit	Croquis	Jour
	38	
Article 3.16, paragraphe 1: Bacs ne naviguant pas librement.		
	39	
Article 3.16, paragraphe 2: Canot ou flotteur de tête d'un bac à câble longitudinal.		
	40	
Article 3.16, paragraphe 3: Bacs naviguant librement.		
Sans objet	41	Sans objet
Article 3.16, paragraphe 4: Bacs naviguant librement et jouissant d'une priorité de passage.		

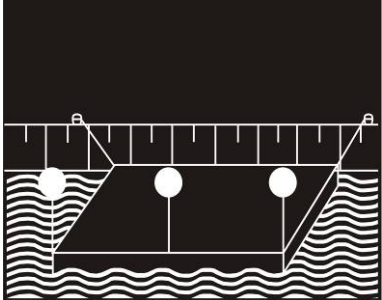
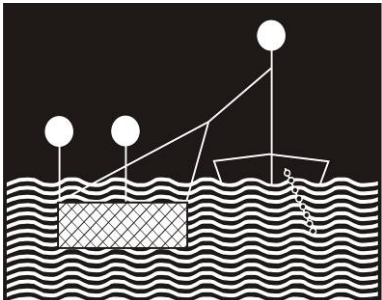
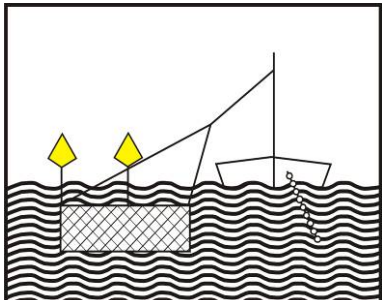
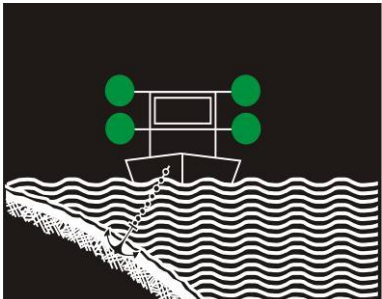
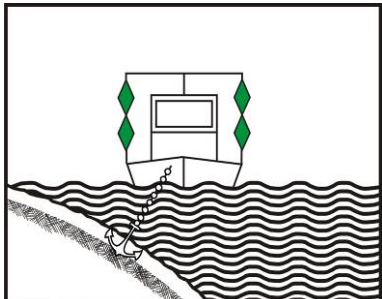
Nuit	Croquis	Jour
	42	
Article 3.17: Bateaux jouissant d'une priorité de passage.		
	43a	
	43b	
Article 3.18, paragraphe 1: Signalisation supplémentaire des bateaux incapables de manœuvrer.		
	44	
Article 3.19: Matériels flottants et installations flottantes faisant route.		

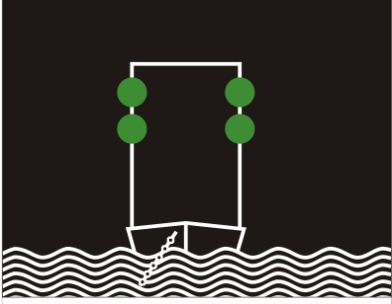
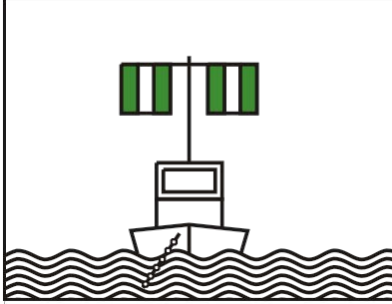
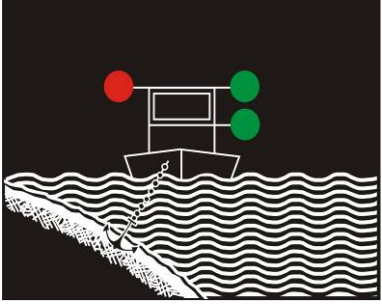
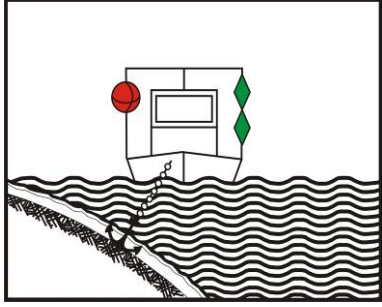


III. SIGNALISATION EN STATIONNEMENT

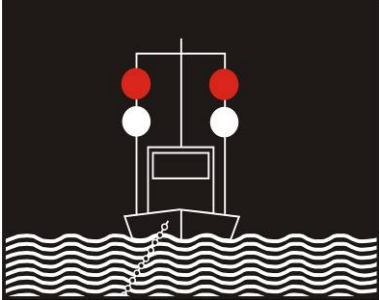
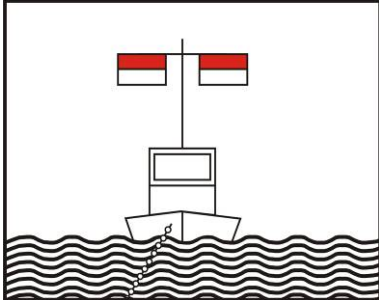
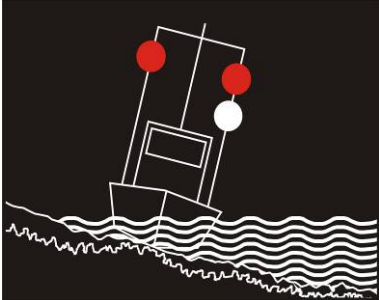
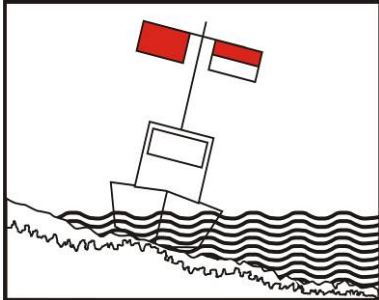
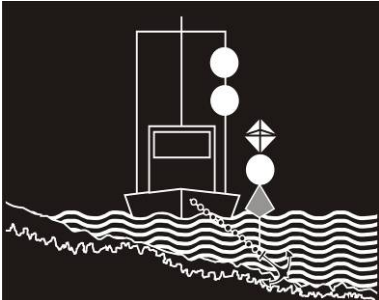
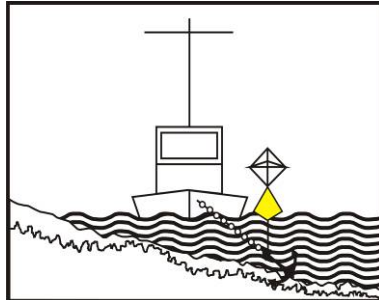
Nuit	Croquis	Jour
	45	
Article 3.20, paragraphe 1: Bateaux en stationnement		
	46	
Article 3.20, paragraphe 1: Bateaux stationnant au large.		
	47	
Article 3.20, paragraphe 2: Convois poussés stationnant au large.		

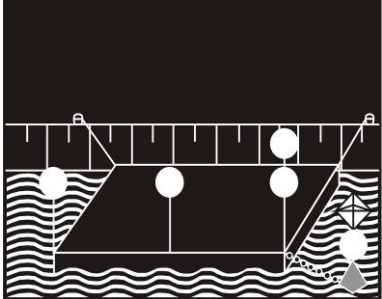
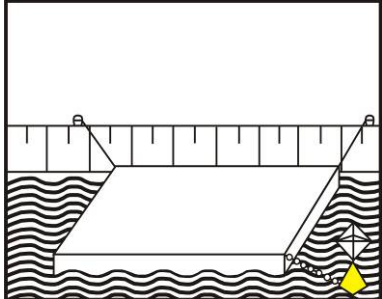
Nuit	Croquis	Jour
	48	
Article 3.20, paragraphe 3: Menues embarcations stationnant au large.		
	49	
Article 3.21: Signalisation supplémentaire des bateaux effectuant certains transports de matières dangereuses en stationnement.		
	50	
Article 3.21: Signalisation supplémentaire des convois poussés effectuant certains transports de matières dangereuses en stationnement.		

Nuit	Croquis	Jour
	51	
<p>Article 3.21: Signalisation supplémentaire des formations à couple effectuant certains transports de matières dangereuses en stationnement.</p>		
	52	
<p>Article 3.22, paragraphe 1: Bacs ne navigant pas librement stationnant à leur débarcadère.</p>		
	53	
<p>Article 3.22, paragraphe 2: Bacs navigant librement en service stationnant à leur débarcadère.</p>		


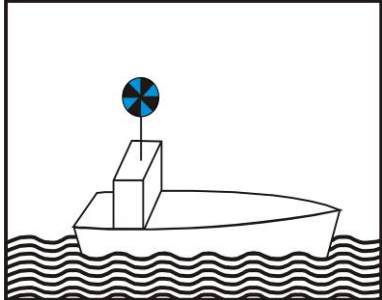
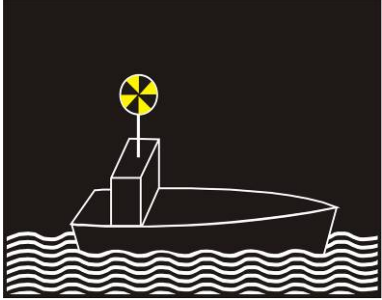
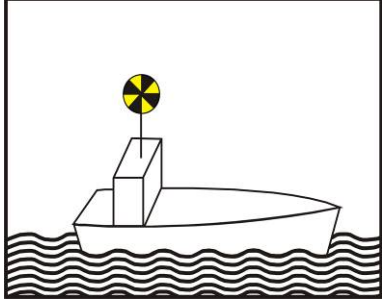
Nuit	Croquis	Jour
	54	
Article 3.23: Matériels flottants et installations flottantes en stationnement.		
	55	
Article 3.24: Bateaux de pêche en stationnement avec filets ou perches.		
	56	
Article 3.25, paragraphe 1, lettre a: Engins flottants au travail et bateaux en stationnement effectuant des travaux ou des opérations de sondage ou de mesurage; passage libre des deux côtés.		

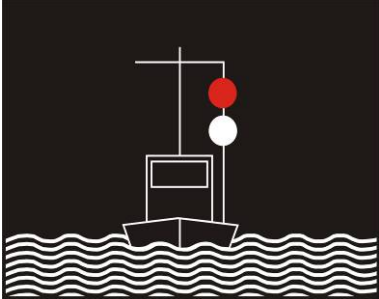
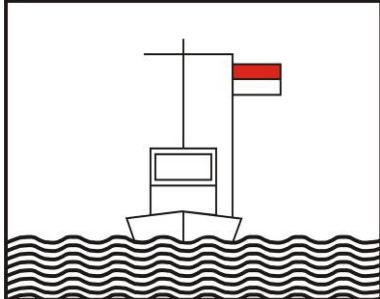






Nuit	Croquis	Jour
	56 bis	
Article 3.25, paragraphe 4: Bateaux échoués ou coulés; passage libre des deux côtés.		
	57	
Article 3.25, paragraphe 1, lettres a et b: Engins flottants au travail et bateaux en stationnement effectuant des travaux ou des opérations de sondage ou de mesurage; passage libre d'un côté.		
	57 bis	
Article 3.25, paragraphe 4: Bateaux échoués ou coulés; passage libre d'un côté.		

Nuit	Croquis	Jour
	58	
<p>Article 3.25, paragraphe 1, lettre c et paragraphe 4: 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>		
	59	
<p>Article 3.25, paragraphe 1, lettres c et d et paragraphe 4: 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>		
	60	
<p>Article 3.26: Bateaux dont les ancres peuvent présenter un danger pour la navigation.</p>		

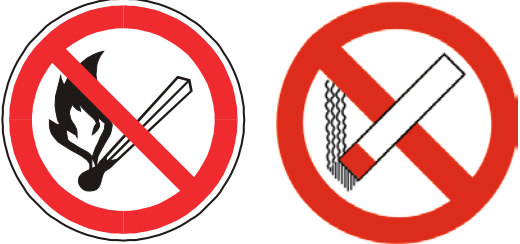
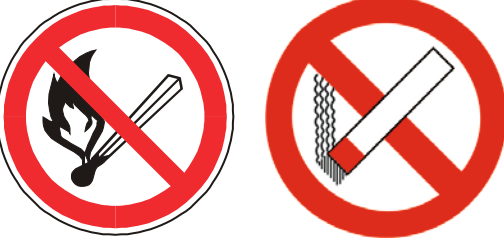

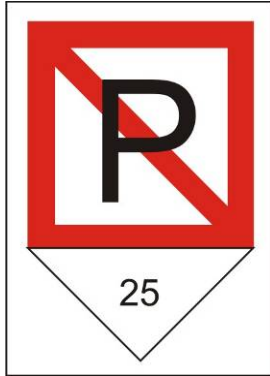
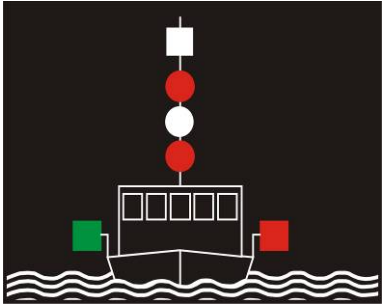
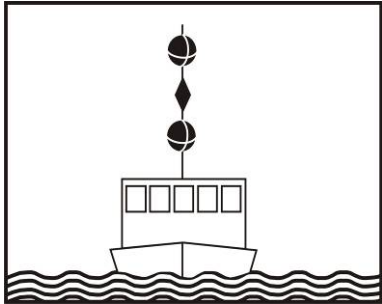
Nuit	Croquis	Jour
	61	
<p>Article 3.26: Matériels flottants et installations flottantes dont les ancres peuvent présenter un danger pour la navigation.</p>		

IV. SIGNALISATIONS PARTICULIERES

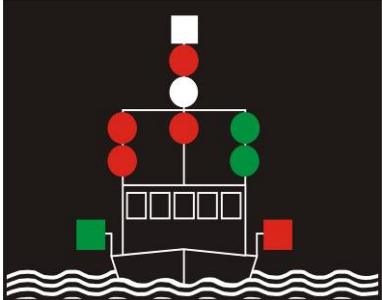
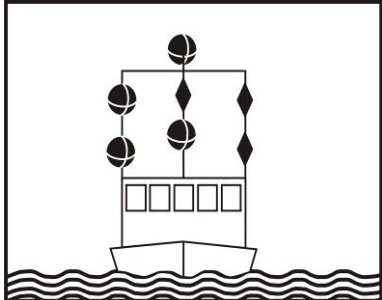
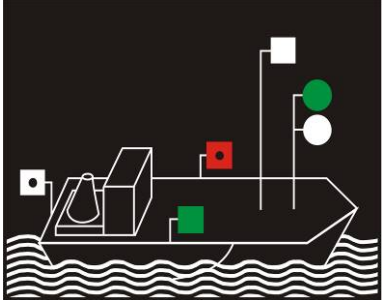
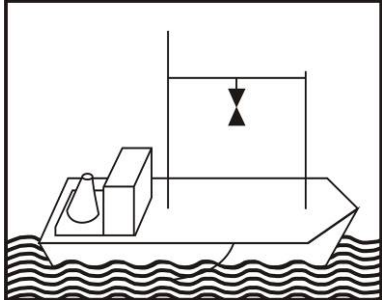
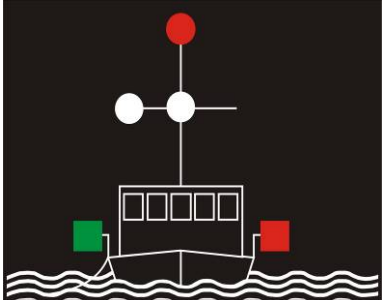
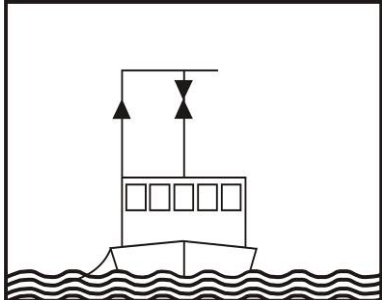
Nuit	Croquis	Jour
	62	
<p>Article 3.27: Signalisation supplémentaire des bateaux des autorités de contrôle et des bateaux des services d'incendie et des bateaux de sauvetage.</p>		
	63	
<p>Article 3.28: Signalisation supplémentaire des bateaux faisant route effectuant des travaux dans la voie navigable.</p>		

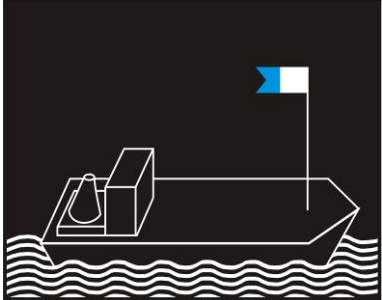
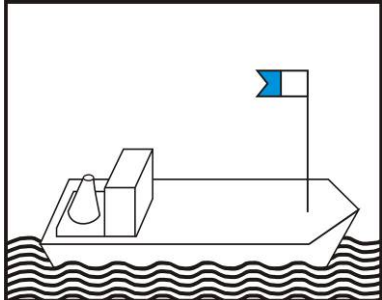
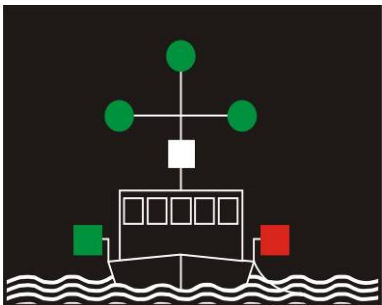
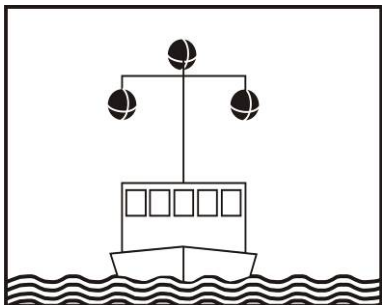
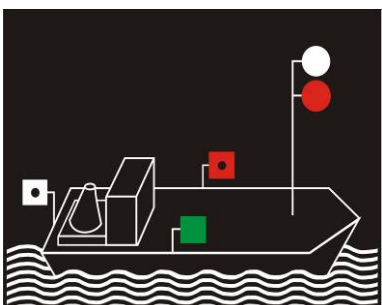
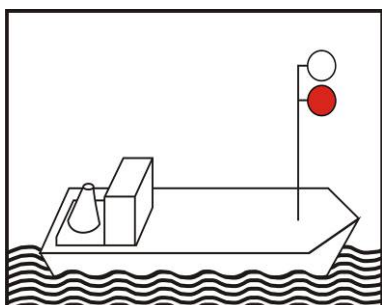
Nuit	Croquis	Jour
	64	
Article 3.29: Signalisation supplémentaire en vue de la protection contre les remous.		
	65	
Article 3.30: Signaux de détresse.		
 	66	 
Article 3.31: Accès interdit aux personnes non autorisées. ¹		

¹ Le premier croquis représente le nouveau signal pour «Interdiction d'accès à bord». Le second croquis représente le signal existant. Durant une période de transition, les deux signaux peuvent être utilisés.

Nuit	Croquis	Jour
	67	
Article 3.32: Feu et flamme nue interdits et défense de fumer. ²		
	68	
Article 3.33: Interdiction du stationnement latéral.		
	69	
Article 3.34, paragraphe 1: Signalisation supplémentaire des bateaux dont la capacité de manœuvre est restreinte.		

² Le premier croquis représente le nouveau signal pour «Interdiction de fumer, d'utiliser une lumière ou du feu non protégés». Le second croquis représente le signal existant. Durant une période de transition, les deux signaux peuvent être utilisés.

Nuit	Croquis	Jour
	70	
<p>Article 3.34, paragraphe 2: Signalisation supplémentaire des bateaux dont la capacité de manœuvre est restreinte; passage libre d'un côté.</p>		
	71	
<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>		
	72	
<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
	73	
<p>Article 3.36: Signalisation supplémentaire des bateaux utilisés pour la pratique de la plongée subaquatique.</p>		
	74	
<p>Article 3.37: Signalisation supplémentaire des bateaux en train de faire du dragage de mines.</p>		
	75	
<p>Article 3.38: Signalisation supplémentaire des bateaux en service de pilotage.</p>		

Annexe 4 LES FEUX ET LA COULEUR DES FEUX DE SIGNALISATION SUR LES BATEAUX

(Sans objet)³

³ Les prescriptions applicables aux feux et à la couleur des feux de signalisation sur les bateaux seront incluses dans «Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure» (Résolution n° 61).

Annexe 5 INTENSITÉ ET PORTÉE DES FEUX DE SIGNALISATION DES BATEAUX

(Sans objet)⁴

⁴ Les prescriptions applicables à l'intensité et la portée des feux de signalisation des bateaux seront incluses dans «Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure» (Résolution n° 61).

Annexe 6 SIGNAUX SONORES

I. SONORITÉ DES SIGNAUX

Les prescriptions relatives à la sonorité des signaux figurent à l'annexe à la résolution n° 61, amendée, « Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure ».

II. CONTRÔLE DU NIVEAU DE PRESSION ACOUSTIQUE

Les prescriptions relatives au contrôle du niveau de pression acoustique figurent à l'annexe à la résolution n° 61, amendée, « Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure ».










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:

- a) son bref: son d'une durée d'environ une seconde;
- b) 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 manœuvrer»	
	Répétés, 1 son bref et 1 son prolongé	«N'approchez pas»	
	Série de sons très brefs	«Danger imminent d'abordage»	
	Sons prolongés répétés	«Signaux de détresse»	Article 4.04
	Coups de cloche		

B. Signaux de rencontre

Demande de croisement à bâbord

■	1 son bref du montant	«Je veux croiser à bâbord»	Article 6.04, paragraphe 5
■	1 son bref de l'avalant	«D'accord, croisez à bâbord»	Article 6.04, paragraphe 6
■ ■	2 sons brefs de l'avalant	«Pas d'accord, croisez à tribord»	Article 6.05, paragraphe 3
■ ■	2 sons brefs du montant	«D'accord, je croiserai à tribord»	Article 6.05, paragraphe 4

Demande de croisement à tribord

■ ■	2 sons brefs du montant	«Je veux croiser à tribord»	Article 6.04, paragraphe 5
■ ■	2 sons brefs de l'avalant	«D'accord, croisez à tribord»	Article 6.04, paragraphe 6
■	1 son bref de l'avalant	«Pas d'accord, croisez à bâbord»	Article 6.05, paragraphe 3
■	1 son bref du montant	«D'accord, je croiserai à bâbord»	Article 6.05, paragraphe 4

C. Signaux de dépassement

Demande de dépassement du rattrapé à bâbord



2 sons prolongés suivis de
2 sons brefs du rattrapé

«Je veux dépasser à votre
bâbord"»

Article 6.10,
paragraphe 2



1 son bref du rattrapé

«D'accord, dépassez à
mon bâbord"»

Article 6.10,
paragraphe 3



2 sons brefs du rattrapé

«Pas d'accord, dépassez à
mon tribord"»

Article 6.10,
paragraphe 4



1 son bref du rattrapé

«D'accord, je passerai à
votre tribord"»

Article 6.10,
paragraphe 4

Demande de dépassement du rattrapé à tribord



Deux sons prolongés suivis
d'un son bref du rattrapé

«Je veux dépasser à votre
tribord"»

Article 6.10,
paragraphe 2



2 sons brefs du rattrapé

«D'accord, dépassez à
mon tribord"»

Article 6.10,
paragraphe 3



1 son bref du rattrapé

«Pas d'accord, dépassez à
mon bâbord"»

Article 6.10,
paragraphe 4



2 sons brefs du rattrapé

«D'accord, je passerai à
votre bâbord"»

Article 6.10,
paragraphe 4

Impossibilité de dépassement





5 sons brefs du rattrapé

«On ne peut me dépasser"»



Article 6.10,
paragraphe 5

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*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 4 c)

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 1 b)



ii) Bacs ne naviguant pas au radar

Un son prolongé suivi de quatre sons brefs; ce signal sonore doit être répété à intervalles d'une minute au plus

Article 6.33, paragraphe 2

Annexe 7 SIGNAUX SERVANT À RÉGLER LA NAVIGATION SUR LA VOIE NAVIGABLE

- 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, pour être mieux visibles, comporter un mince filet blanc suivant leur contour extérieur.

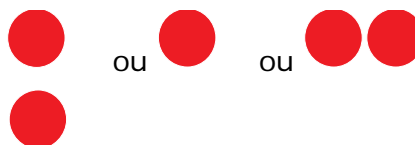
I. SIGNAUX PRINCIPAUX

A. SIGNAUX D'INTERDICTION

A.1 Interdiction de passer (signal général) (voir articles 3.25 paragraphe 2b), 6.08, 6.16, 6.22, 6.22 bis, 6.25, 6.26, 6.27 et 6.28 bis)

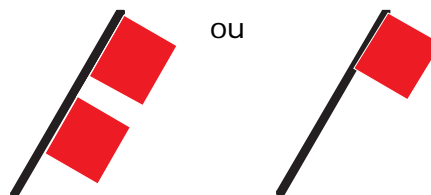


A.1b, A.1c et A.1d soit feux rouges



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

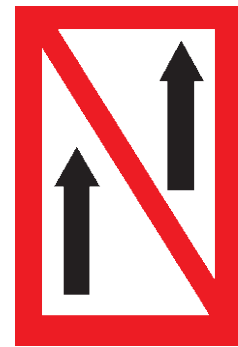
A.1e et A.1f soit pavillons rouges



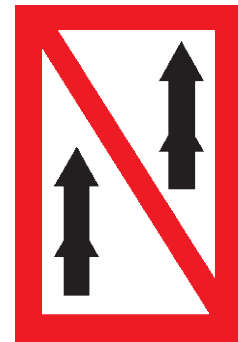
A.1.1 Sections désaffectées, A.1g
interdiction de
naviguer, à l'exception
des menues
embarcations non
motorisées (voir article
6.22, par. 2)



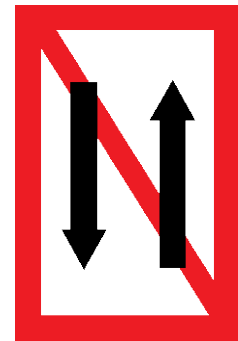
A.2 Interdiction de tout dépassement
(voir article 6.11, a))



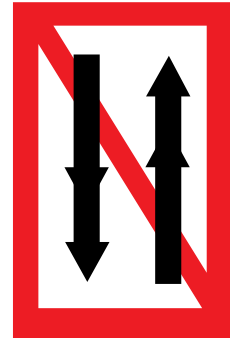
A.3 Interdiction de dépasser entre convois
seulement
(voir article 6.11, b))



A.4 Interdiction de croiser et de dépasser
(voir article 6.08, par.1)



- A.4.1 Interdiction de croiser et de dépasser entre convois seulement
(voir article 6.08, par.1)



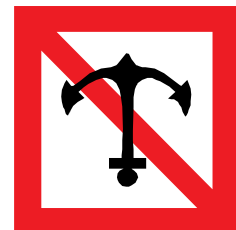
- A.5 Interdiction de stationner du côté de la voie où le panneau est placé (c'est-à-dire d'ancrer ou de s'amarrer à la rive) (voir article 7.02, par.1)



- A.5.1 Interdiction de stationner sur le plan d'eau dont la largeur, comptée à partir du panneau, est indiquée en mètres
sur celui-ci (voir article 7.02, par.1)



- A.6 Interdiction d'ancrer et de laisser traîner les ancres, câbles ou chaînes du côté de la voie où le panneau est placé
(voir articles 6.18, par.2 and 7.03, par.1b))



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



- A.8 Interdiction de virer
(voir article 6.13, par. 5)



- A.9 Interdiction de créer des remous pouvant
causer des dommages
(voir article 6.20, par. 1 (e))

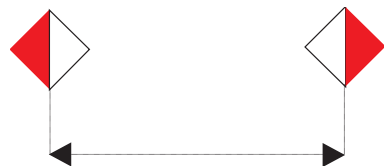
A.9a



A.9b



- A.10 Interdiction de passer en dehors de
l'espace indiqué (dans une ouverture
de pont ou de barrage) (voir article
6.24, par. 2 a))



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

A.11a



ou

A.11b

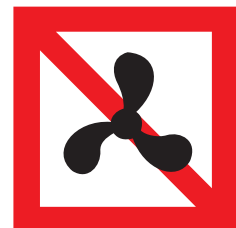


or

A.11c (feu rouge éteint)



A.12 Navigation interdite aux bateaux motorisés



A.13 Navigation interdite aux embarcations de sport ou de plaisance



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



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



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

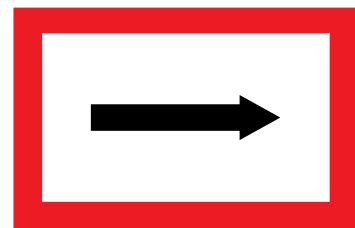


A.20 Motos nautiques interdites



B. SIGNAUX D'OBLIGATION

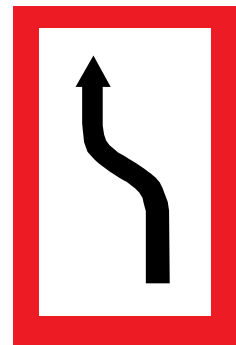
B.1 Obligation de suivre la direction indiquée par la flèche (voir article 6.12, par. 1)



B.2

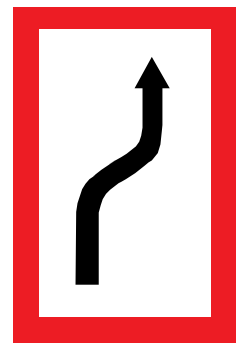
B.2a

Obligation de se diriger vers le côté du chenal situé à bâbord (voir article 6.12, par. 1)



B.2b

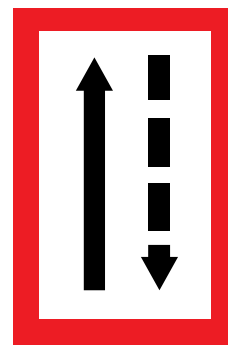
Obligation de se diriger vers le côté du chenal situé à tribord (voir article 6.12, par. 1)



B.3

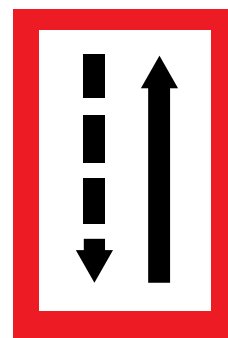
B.3a

Obligation de tenir le côté du chenal situé à bâbord (voir article 6.12, par. 1)



B.3b

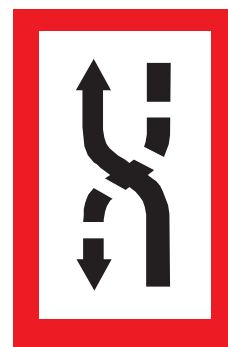
Obligation de tenir le côté du chenal situé à tribord (voir article 6.12, par. 1)



B.4

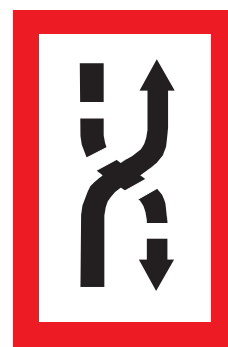
B.4a

Obligation de croiser le chenal vers bâbord (voir article 6.12, par. 1)

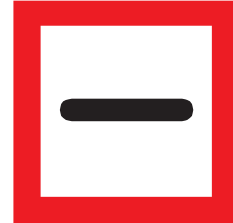


B.4b

Obligation de croiser le chenal vers tribord (voir article 6.12, par. 1)



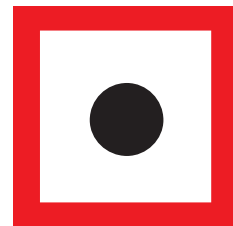
B.5 Obligation de s'arrêter dans les conditions prévues dans le Règlement (voir articles 6.26 par. 2 et 6.28, par. 1)



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, par. 2)



- B.9 Obligation de s'assurer avant de s'engager sur la voie principale ou de la traverser que la manœuvre n'oblige pas les bateaux naviguant sur cette voie à modifier leur route ou leur vitesse

(voir article 6.16, par. 4)

B.9a



B.9b



- 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, par. 3 et 6)



B.11

B.11a

Obligation d'entrer en liaison radiotéléphonique
(voir article 4.05, par. 5)



B.11b

Obligation d'entrer en liaison radiotéléphonique
sur la voie indiquée sur le panneau
(voir article 4.05, par. 5)



C. SIGNAUX DE RESTRICTION

C.1 La profondeur d'eau est limitée



C.1a



C.1b

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

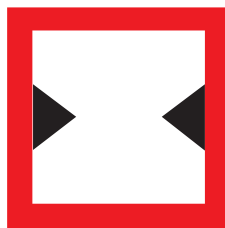


C.2a



C.2b

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



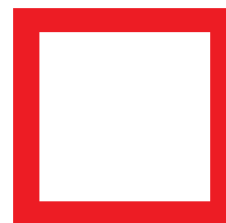
C.3a



C3b

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: elles figurent dans une cartouche sous le signal



- 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 Ouverture recommandée

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



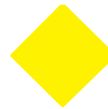
D.1a

ou

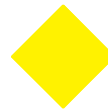


D.1b

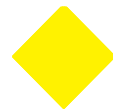
b) Dans le seul sens indiqué
(le passage en sens inverse étant interdit)
(voir articles 6.25, 6.26 et 6.27)



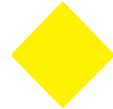
D.1c



ou



D.1d



D.1e

ou



D.1f

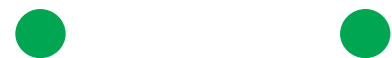
D.2 Il est recommandé de se tenir dans l'espace
indiqué (dans une ouverture de pont ou de
barrage)
(voir article 6.24, par. 2 b))

D.2a



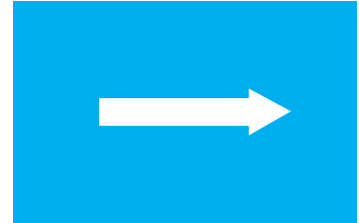
ou

D.2b



D.3 Il est recommandé de se diriger:

D.3a Dans le sens de la flèche



D.3b Dans le sens du feu fixe ou vers le feu isophasé



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.1a

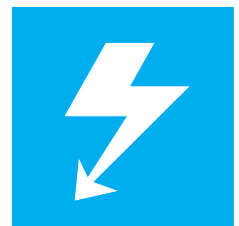


ou

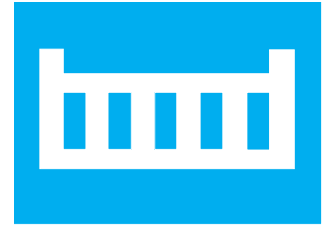
E.1b, E.1c and E.1d



E.2 Croisement d'une ligne électrique aérienne



E.3 Barrage



E.4

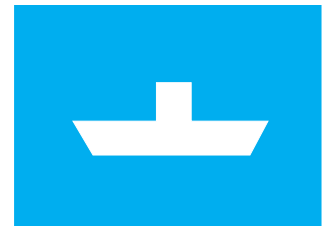
E.4a

Bac ne naviguant pas librement



E.4b

Bac naviguant librement



E.5 Autorisation de stationner du côté de la voie où le panneau est placé (c'est-à-dire d'ancrer ou de s'amarrer à la rive)

(voir articles 7.02, par. 2 and 7.05, par. 1)



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, par. 2)



- 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

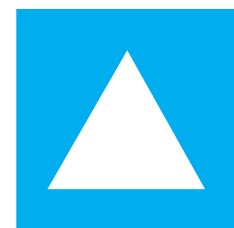
(voir article 7.05, par. 3)



- E.5.3 Nombre maximal de bateaux autorisés à stationner bord à bord du côté de la voie où le panneau est placé (voir article 7.05, par. 4)



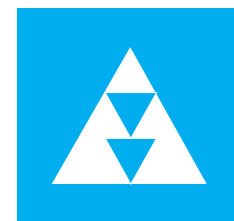
- E.5.4 Aire de stationnement réservée aux bateaux de la navigation par poussage qui ne sont pas astreints à porter la signalisation prescrite à l'article 3.14 du côté de la voie où le panneau est placé (voir article 7.06)



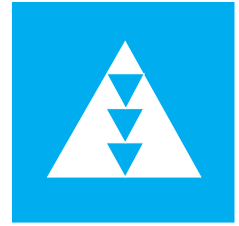
- E.5.5 Aire de stationnement réservée aux bateaux de la navigation par poussage astreints à porter le feu bleu ou le cône bleu en vertu de l'article 3.14, paragraphe 1 du côté de la voie où le panneau est placé (voir article 7.06)



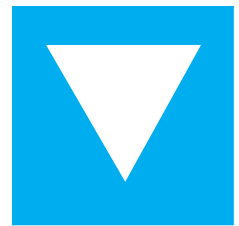
- E.5.6 Aire de stationnement réservée aux bateaux de la navigation par poussage astreints à porter les deux feux bleus ou les deux cônes bleus en vertu de l'article 3.14, paragraphe 2 du côté de la voie où le panneau est placé (voir article 7.06)



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 du côté de la voie où le panneau est placé (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 du côté de la voie où le panneau est placé (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 du côté de la voie où le panneau est placé (voir article 7.06)



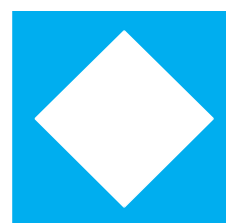
E.5.10 Aire de stationnement réservée aux bateaux autres que ceux de la navigation par poussage astreints à porter les deux feux bleus ou les deux cônes bleus en vertu de l'article 3.14, paragraphe 2, du côté de la voie où le panneau est placé (voir article 7.06)



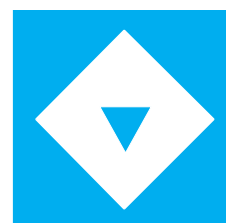
E.5.11 Aire de stationnement réservée aux bateaux autres que ceux de la navigation par poussage astreints à porter les trois feux bleus ou les trois cônes bleus en vertu de l'article 3.14, paragraphe 3, du côté de la voie où le panneau est placé (voir article 7.06)



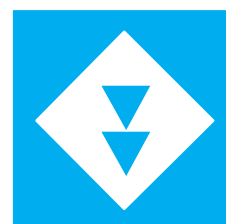
E.5.12 Aire de stationnement réservée à tous les bateaux qui ne sont pas astreints à porter la signalisation prescrite à l'article 3.14, du côté de la voie où le panneau est placé (voir article 7.06)



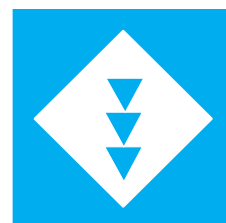
E.5.13 Aire de stationnement réservée à tous les bateaux astreints à porter le feu bleu ou le cône bleu en vertu de l'article 3.14, paragraphe 1, du côté de la voie où le panneau est placé (voir article 7.06)



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)



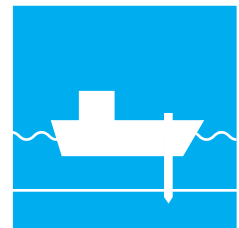
E.5.15 Aire de stationnement réservée à tous les bateaux astreints à porter les trois feux bleus ou les trois cônes bleus en vertu de l'article 3.14, paragraphe 3, du côté de la voie où le panneau est placé
(voir article 7.06)



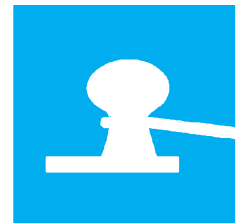
E.6 Autorisation d'ancrer (voir article 7.03) et de laisser traîner les ancres, câbles ou chaînes (voir article 6.18, par. 3), du côté de la voie où le panneau est placé



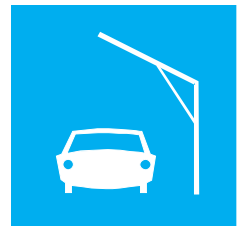
E.6.1 Utilisation des pieux d'ancrage autorisé (voir article 7.03)



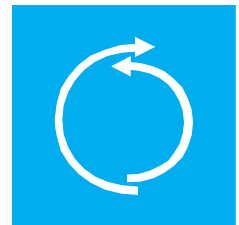
E.7 Autorisation de s'amarrer à la rive du côté de la voie où le panneau est placé (voir article 7.04, par. 2)



E.7.1 Aire de stationnement réservée au chargement et au déchargement des véhicules. (La durée maximale du stationnement autorisé peut être indiquée sur une cartouche au-dessous du panneau)

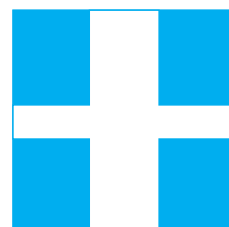


E.8 Aire de virage (voir articles 6.13, par. 5, et 7.02 par. 1 i))



E.9 Les voies rencontrées sont considérées comme affluentes de la voie suivie (voir article 6.16, par. 1)

E.9.a



E.9.b

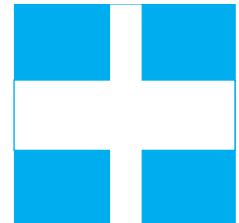


E.9.c



E.10 La voie suivie est considérée comme affluente de la voie rencontrée (voir article 6.16, par. 1)

E.10a



E.10b



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

E.11a



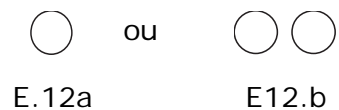
or

E.11b

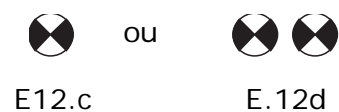


E.12 Signaux avancés: un ou deux feux blancs:

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



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



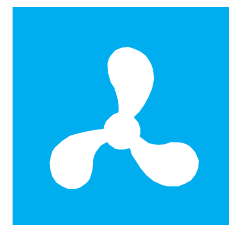
E.13 Poste d'eau potable



E.14 Poste téléphonique



E.15 Navigation autorisée pour les
bateaux motorisés



E.16 Navigation autorisée pour les embarcations de sport ou de plaisance⁵



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

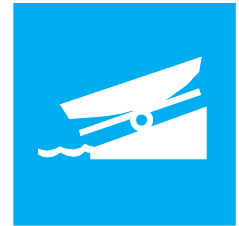


⁵ Les autorités compétentes peuvent aussi autoriser, par ce panneau, la navigation pour les menues embarcations.

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



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



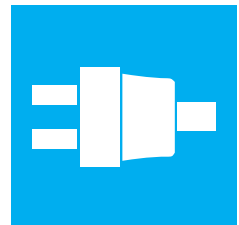
E.23 Possibilité d'obtenir des renseignements nautiques par radiotéléphonie sur la voie indiquée



E.24 Motos nautiques autorisées



E.25 Poste d'approvisionnement de l'énergie électrique



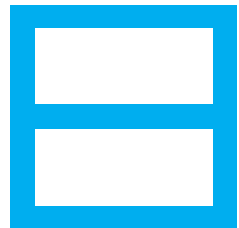
E.26 Port d'hivernage



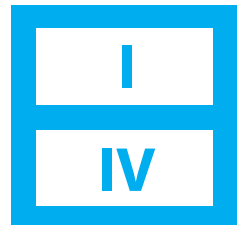
E.26.1 Nombre maximal de bateaux autorisés à stationner dans le port d'hivernage



E.27 Abri d'hivernage



E.27.1 Nombre maximal de bateaux autorisés à stationner dans l'abri d'hivernage



Nombre maximal de bateaux autorisés à stationner bord à bord

Nombre maximal de rangées de bateaux bord à bord

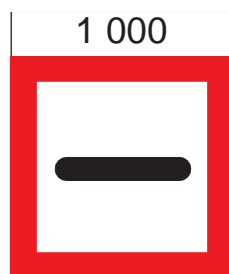
II. SIGNAUX AUXILIAIRES

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

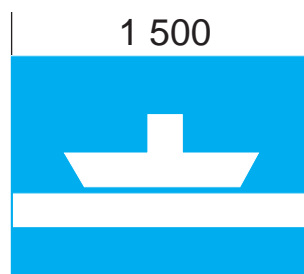
A. CARTOUCHES INDIQUANT LA DISTANCE À LAQUELLE S'APPLIQUE LA PRESCRIPTION OU L'ENDROIT OÙ EST SITUÉE LA PARTICULARITÉ INDIQUÉE PAR LE SIGNAL PRINCIPAL

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

Exemples:



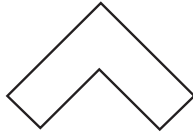
Arrêt à 1 000 m



Bac ne navigant pas librement à 1 500 m

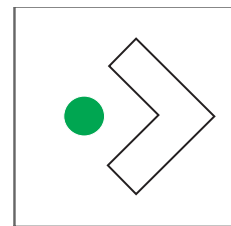
B. SIGNAL LUMINEUX ADDITIONNEL

Flèche blanche lumineuse associée à certains feux; signification:



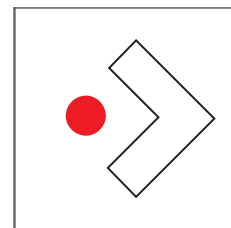
a) *Avec feu vert*

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



b) *Avec feu rouge*

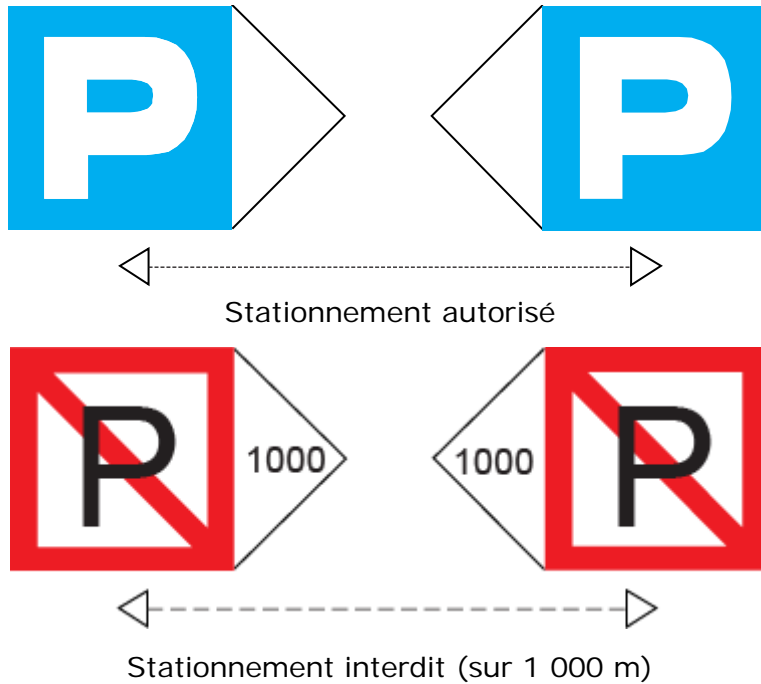
Exemple: Interdiction d'entrer dans le bassin qui est situé dans la direction de la flèche



C. 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.

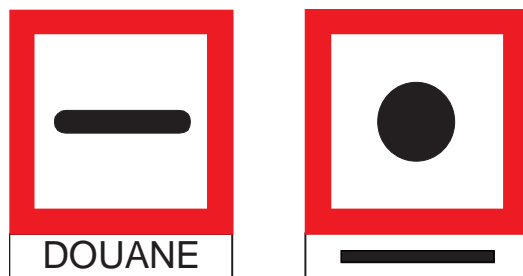
Exemples:



D. 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 DE LA VOIE NAVIGABLE

I. GENERALITES

A. BALISAGE DES VOIES NAVIGABLES

La voie navigable, le chenal ainsi que les points dangereux et les obstacles ne sont pas toujours balisés.

Les signaux de la voie navigable doivent être ancrés à une distance d'environ 5 m des limites qu'ils indiquent.

Les épis et les hauts-fonds peuvent être signalés au moyen de balises fixes ou de bouées. Ces balises et ces bouées sont généralement placées en bordure des épis et des hauts-fonds ou devant eux.

Il faut se tenir à une distance suffisante des balises et des bouées pour éviter le risque de toucher le fond ou de heurter un obstacle.

B. DÉFINITIONS

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.

C. RYTHME DES FEUX

Feu à occultations régulières



Feu à occultations groupées



Feu isophasé



Feu à éclats réguliers



Feu à éclats groupés



Feu à éclats diversement groupés



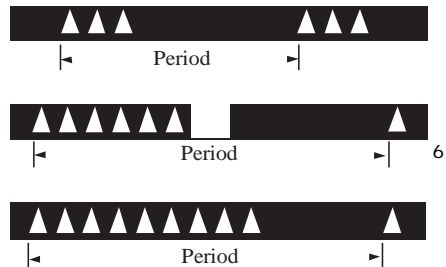
Feu scintillant continu ou

feu scintillant rapide continu



Feu à scintillements groupés ou

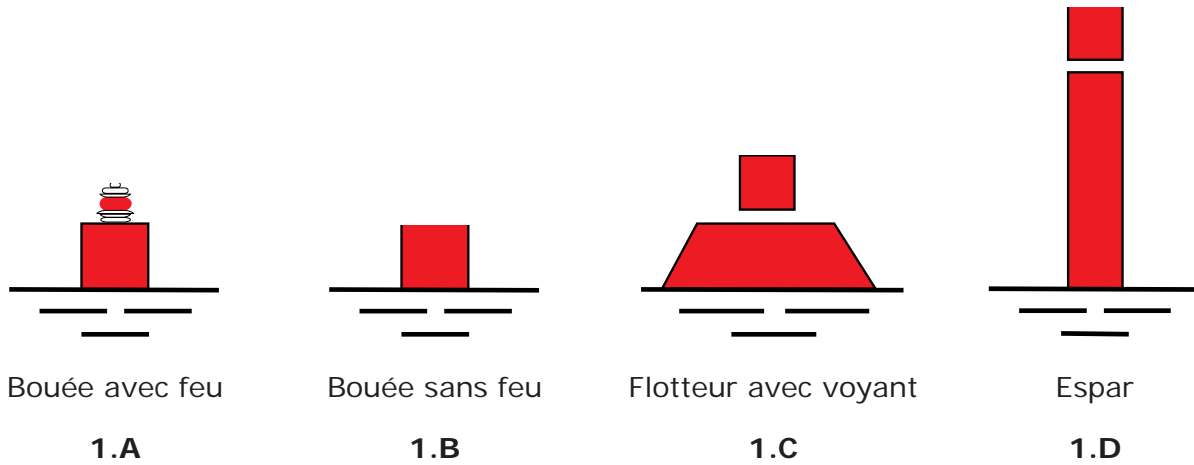
feu à scintillements rapides groupés



⁶ Dans ce cas un éclat long permet d'assurer une meilleure différenciation des rythmes.

II. BALISAGE DES LIMITES DU CHENAL DANS LA VOIE NAVIGABLE

A. CÔTÉ DROIT DU CHENAL



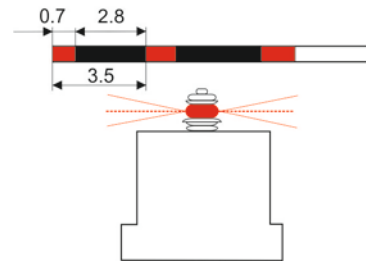
(fig. 1)

Couleur: rouge

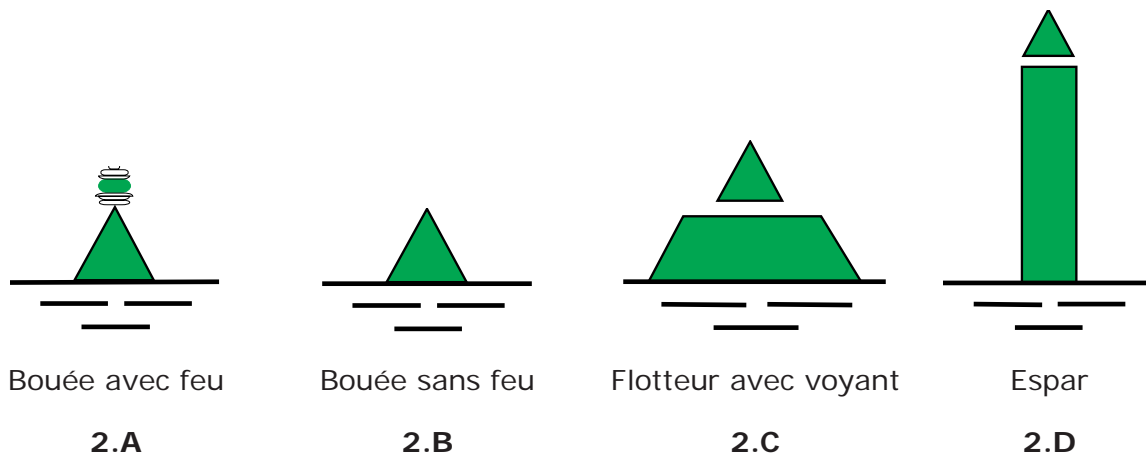
Forme: bouée cylindrique ou bouée avec voyant ou espar

Feu (le cas échéant): feu rouge rythmé

En général avec réflecteur radar.



B. CÔTÉ GAUCHE DU CHENAL



(fig. 2)

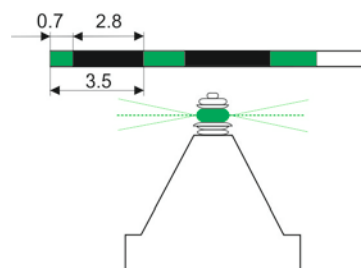
Couleur: vert

Forme: bouée conique ou bouée avec voyant ou espar

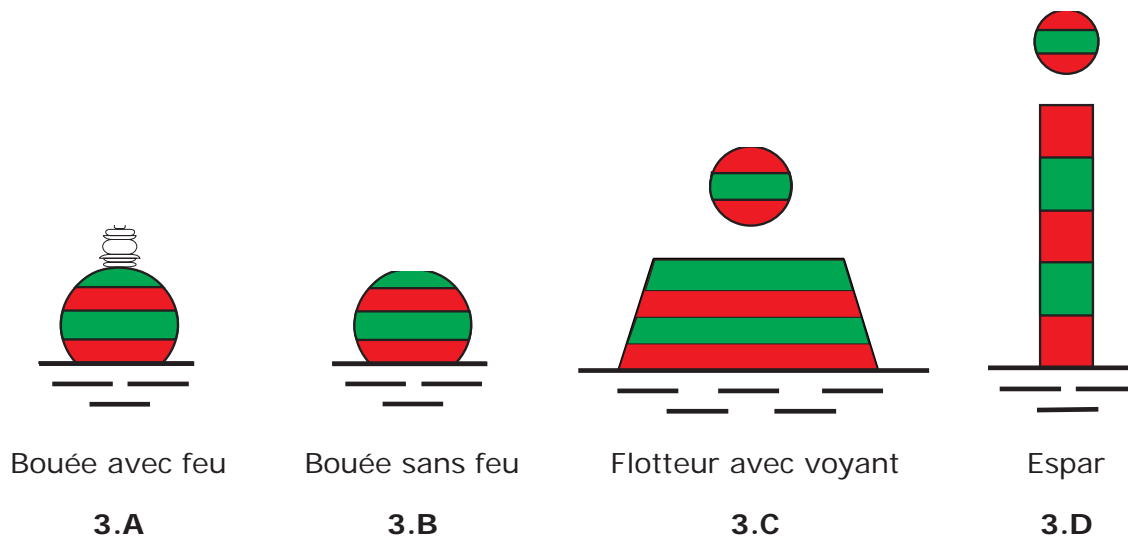
Voyant (le cas échéant): cône vert, pointe en haut

Feu (le cas échéant): feu vert rythmé

En général avec réflecteur radar.



C. BIFURCATION DU CHENAL



(fig. 3)

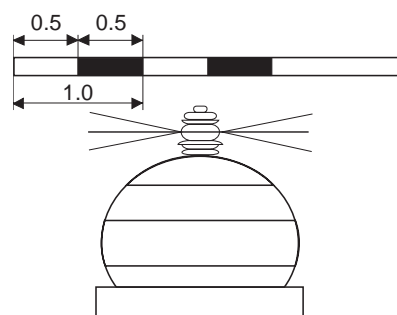
Couleur: à bandes horizontales rouges et vertes

Forme: bouée sphérique ou bouée avec voyant ou espar

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

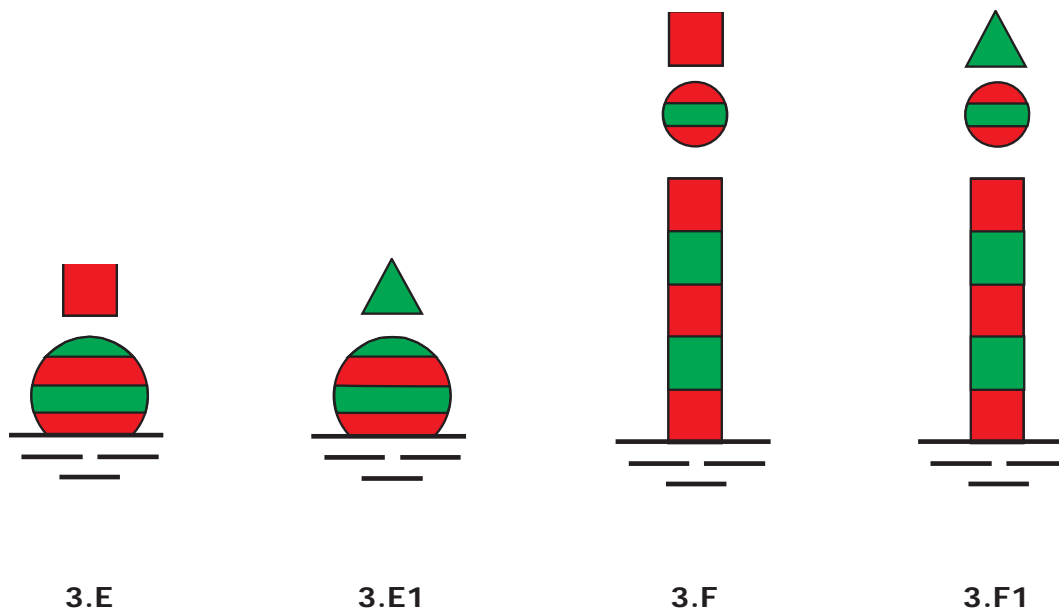
Feu (le cas échéant): feu blanc scintillant continu ou feu blanc isophasé (éventuellement à éclats groupés par trois)

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.



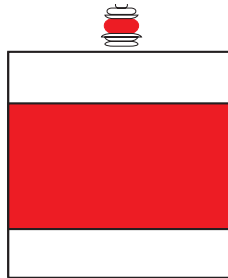
(fig. 4)

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.

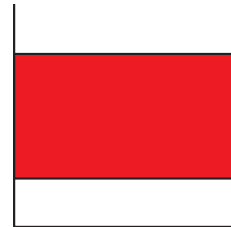
III. BALISAGE À TERRE INDIQUANT LA POSITION DU CHENAL

A. BALISAGE À TERRE 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. Chenal proche de la rive droite

Avec feu

4.A

Sans feu

4.B

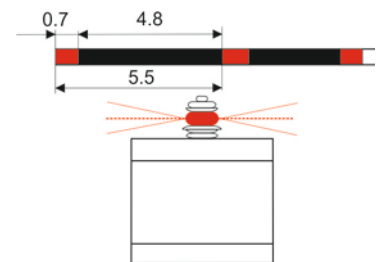
(fig. 5)

Couleur: rouge/blanc

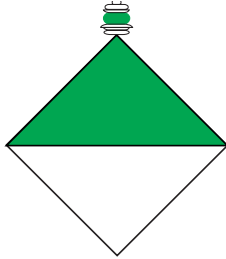
Forme: poteau avec voyant

Voyant: panneau carré (ayant ses côtés horizontaux et verticaux) rouge avec deux bandes horizontales blanches

Feu (le cas échéant): feu rouge rythmé.

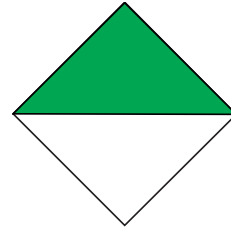


2. Chenal proche de la rive gauche



Avec feu

5.A



Sans feu

5.B

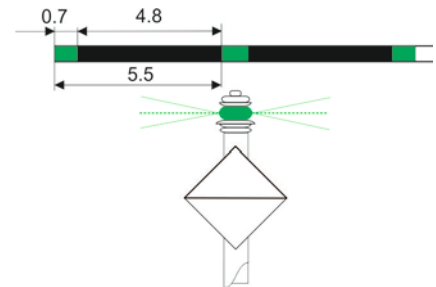
(fig. 6)

Couleur: vert/blanc

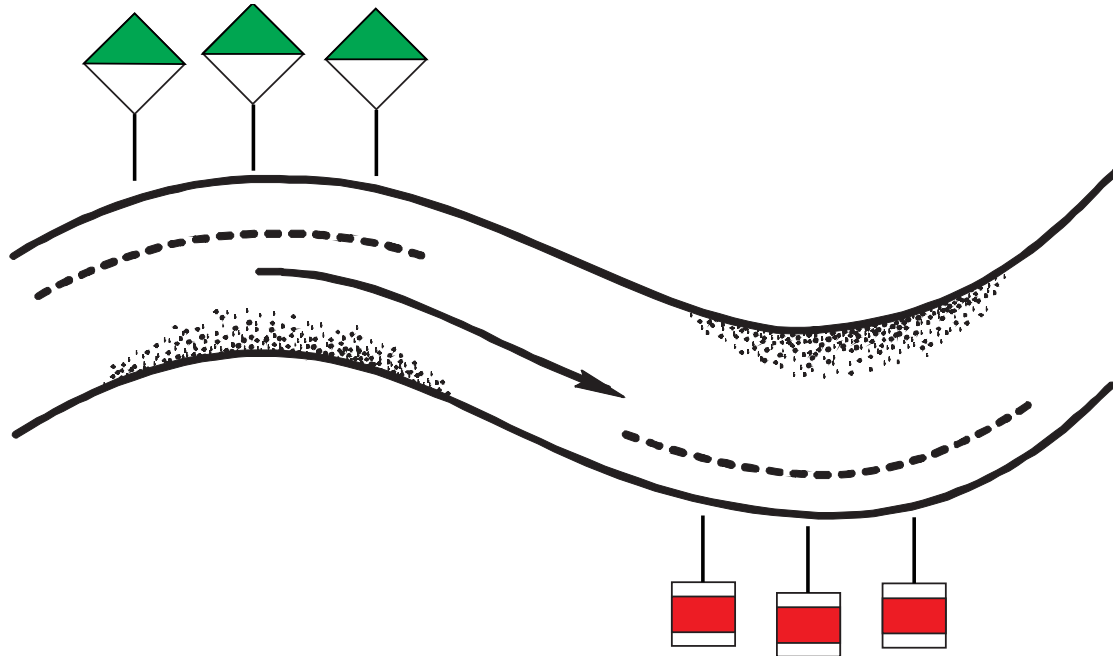
Forme: poteau avec voyant

Voyant: panneau carré (ayant ses diagonales horizontales et verticales) peint en vert pour la moitié supérieure et en blanc pour la moitié inférieure

Feu (le cas échéant): feu vert rythmé.



3. Utilisation des signaux

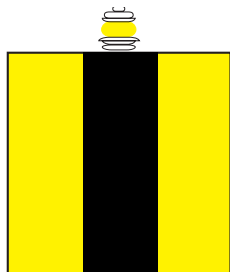


(fig.7)

B. BALISAGE DES TRAVERSÉES

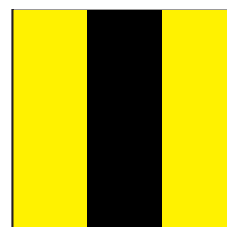
Ces signaux indiquent à partir de quel endroit le chenal passe d'une rive à l'autre et donnent, en outre, l'axe de cette traversée.

1. Rive droite



Avec feu

4.C



Sans feu

4.D

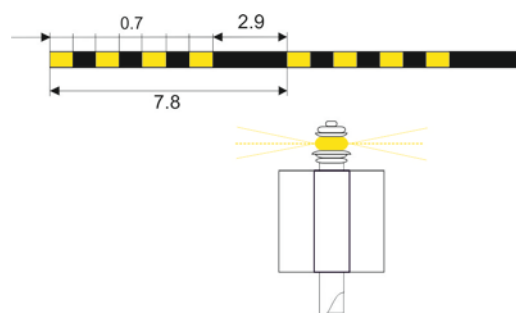
(fig. 8)

Couleur: jaune/noir

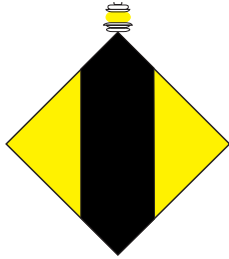
Forme: poteau avec voyant

Voyant: panneau carré jaune (ayant ses côtés horizontaux et verticaux), avec une bande centrale verticale noire

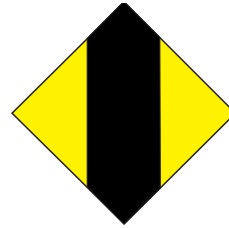
Feu (le cas échéant): feu jaune à éclats ou à occultations, à caractéristique paire – à l'exception du rythme à éclats groupés par deux.



2. Rive gauche



Avec feu

5.C

Sans feu

5.D

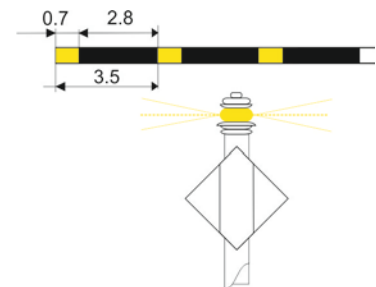
(fig. 9)

Couleur: jaune/noir

Forme: poteau avec voyant

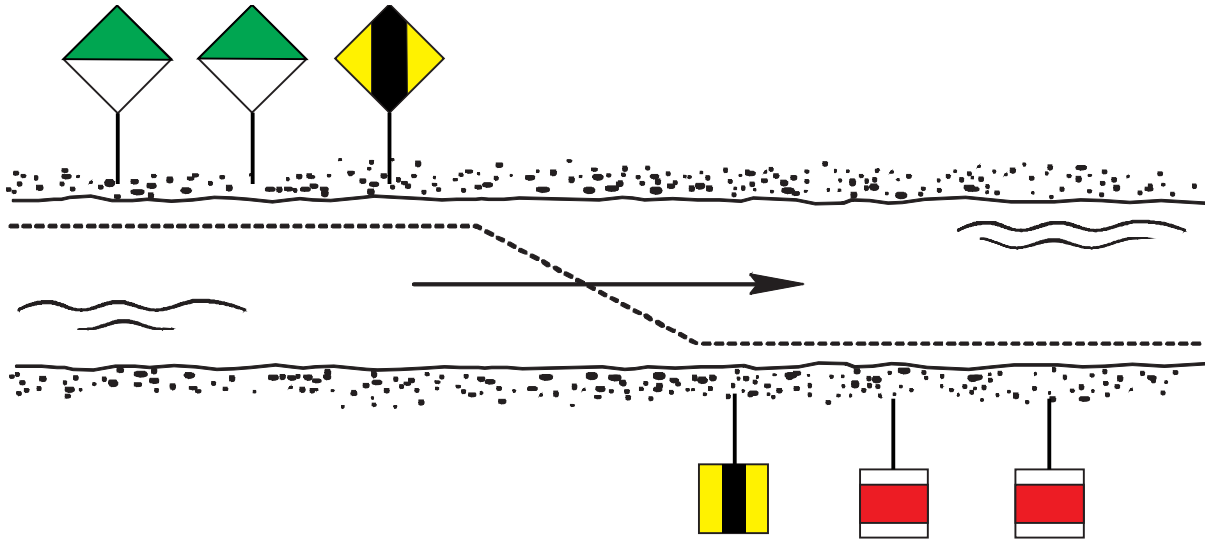
Voyant: panneau carré jaune (ayant ses diagonales horizontales et verticales) avec une bande centrale verticale noire

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

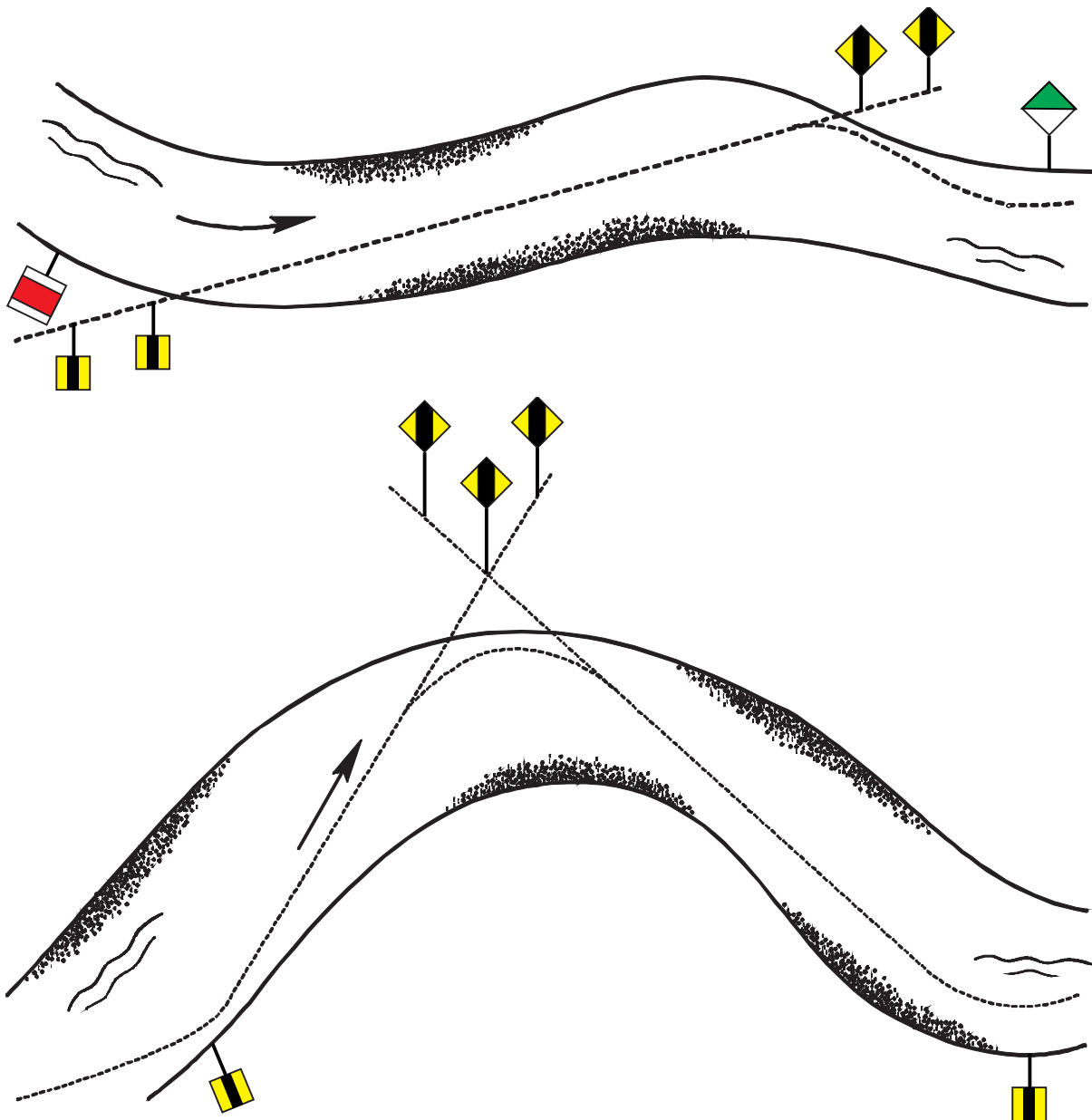


(fig.10)

3.2 Indication de l'axe d'une longue traversée

Deux signaux identiques, placés sur la même rive l'un derrière l'autre, le premier étant situé plus bas que le second, 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

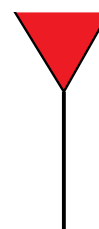
1. Côté droit

Couleur: rouge

Forme: poteau avec voyant

Voyant: cône rouge, pointe en bas

Feu (le cas échéant): feu rouge rythmé.



4.F

(fig. 12)

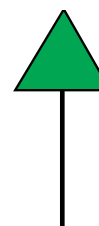
2. Côté gauche

Couleur: vert

Forme: poteau avec voyant

Voyant: cône vert, pointe en haut

Feu (le cas échéant): feu vert rythmé.



5.F

(fig. 13)

3. Bifurcation

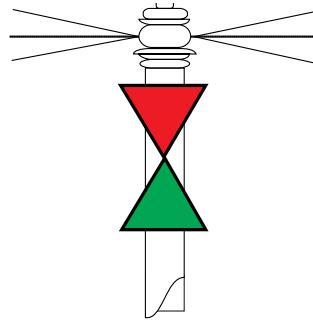
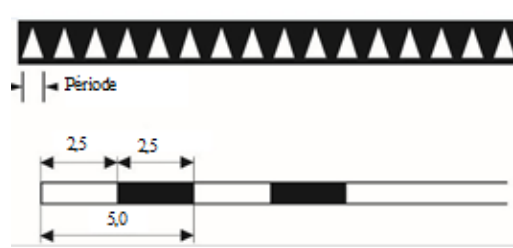
Couleur: rouge/vert

Forme: poteau avec voyant

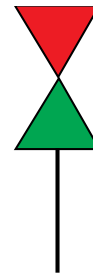
Voyant: cône rouge, pointe en bas

au-dessus d'un cône vert, pointe en haut

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



6.A



6.B

(fig. 14)

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

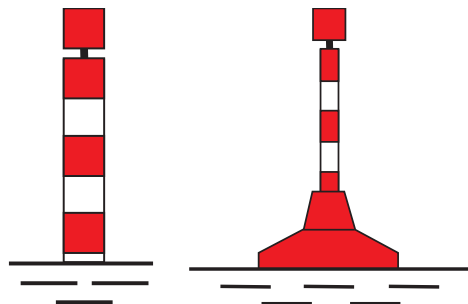
1. Côté droit

Couleur: bandes horizontales rouges et blanches

Forme: bouée-espar ou espar

Voyant: cylindre rouge

Feu (le cas échéant): feu rouge rythmé



1.F1

1.F

En général avec réflecteur radar.

(fig. 15)

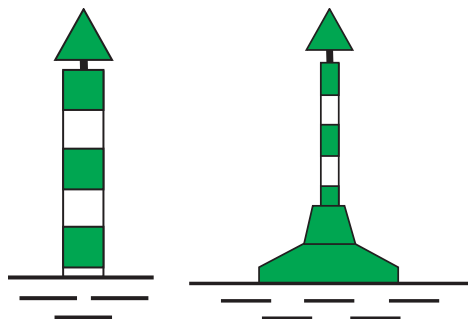
2. Côté gauche

Couleur: bandes horizontales vertes et blanches

Forme: bouée-espar ou espar

Voyant: cône vert, pointe en haut

Feu (le cas échéant): feu vert rythmé



2.F1







2.F

En général avec réflecteur radar.

(fig. 16)

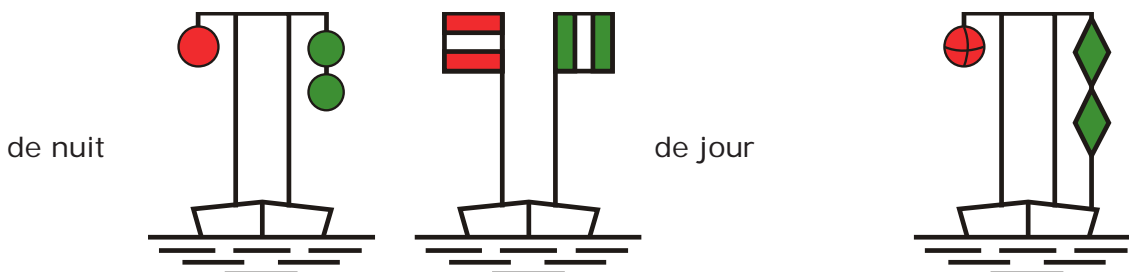
IV BIS. AUTRES POSSIBILITÉS DE BALISAGE DES POINTS DANGEREUX ET DES OBSTACLES DANS LA VOIE NAVIGABLE

A. PASSAGE AUTORISÉ DU CÔTÉ LIBRE SANS RÉDUCTION DE LA VITESSE

de nuit		de jour	
Côté interdit		Côté interdit	
	un feu rouge		signal d'interdiction A.1
			ou
			un ballon rouge
Côté libre		Côté libre	
	deux feux verts superposés		signal d'autorisation E.1
			ou
			deux bicônes verts superposés



(fig. 17 bis)

Exemple:



(fig. 17 ter)

B. PASSAGE AUTORISÉ DU CÔTÉ LIBRE À VITESSE RÉDUITE (ÉVITER DE CAUSER DES REMOUS)

de nuit		de jour	
Côté interdit		Côté interdit	
● un feu rouge		un pavillon rouge ou panneau rouge	
Côté libre		Côté libre	
● un feu rouge au-dessus d'un feu ○ blanc		un pavillon ou panneau rouge au-dessus d'un pavillon ou panneau blanc	

(fig. 17 quater)

Exemple:

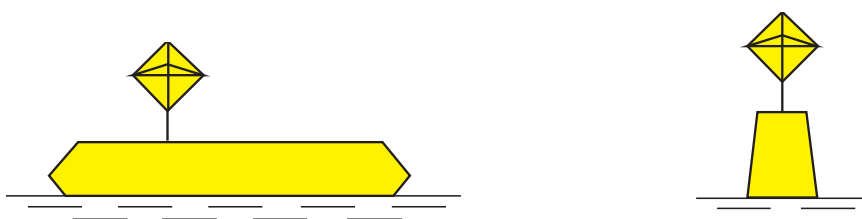


(fig. 17 quinquies)

V. BALISAGE SUPPLÉMENTAIRE POUR LA NAVIGATION AU RADAR

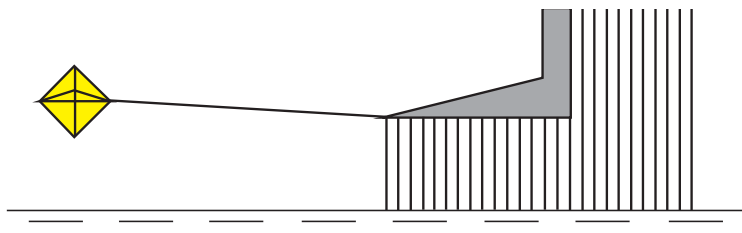
A. BALISAGE DES PILES DE PONT (LE CAS ÉCHÉANT)

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

**8.C****8.C1**

(fig. 18)

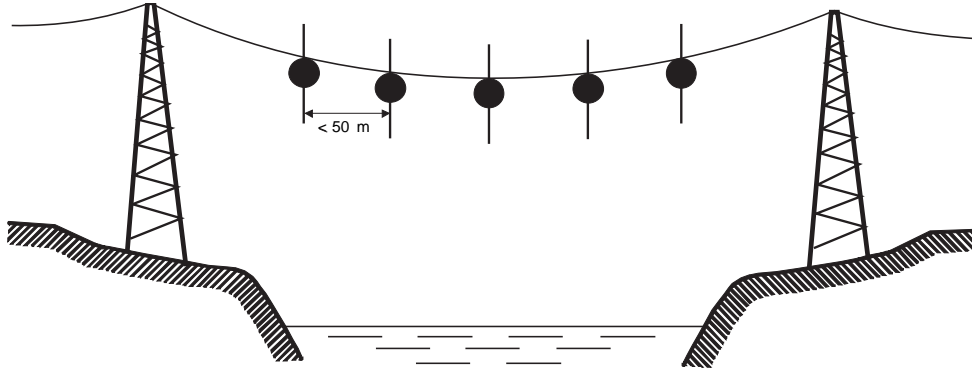
2. Perche avec réflecteur radar à l'amont et à l'aval des piles de pont

**8.C2**

(fig. 19)

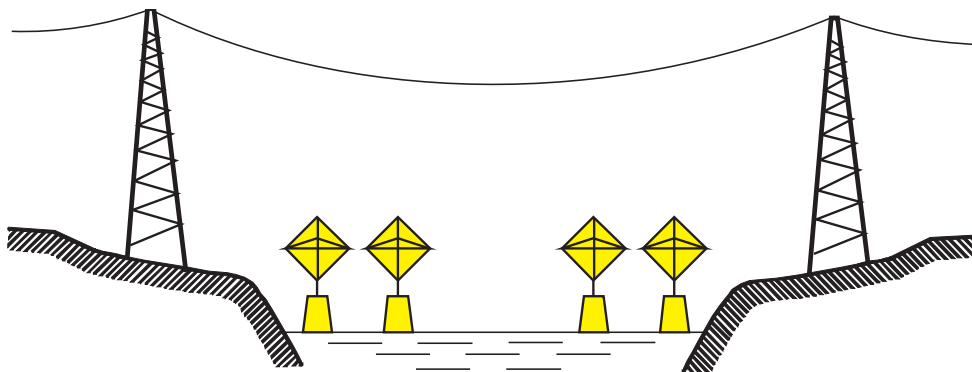
B. BALISAGE DES LIGNES AÉRIENNES (LE CAS ÉCHÉANT)

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

**8.C3**

(fig. 20)

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)

**8.C4**

(fig. 21)

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

A. BALISAGE DES POINTS DANGEREUX, DES OBSTACLES ET DES CONFIGURATIONS PARTICULIÈRES

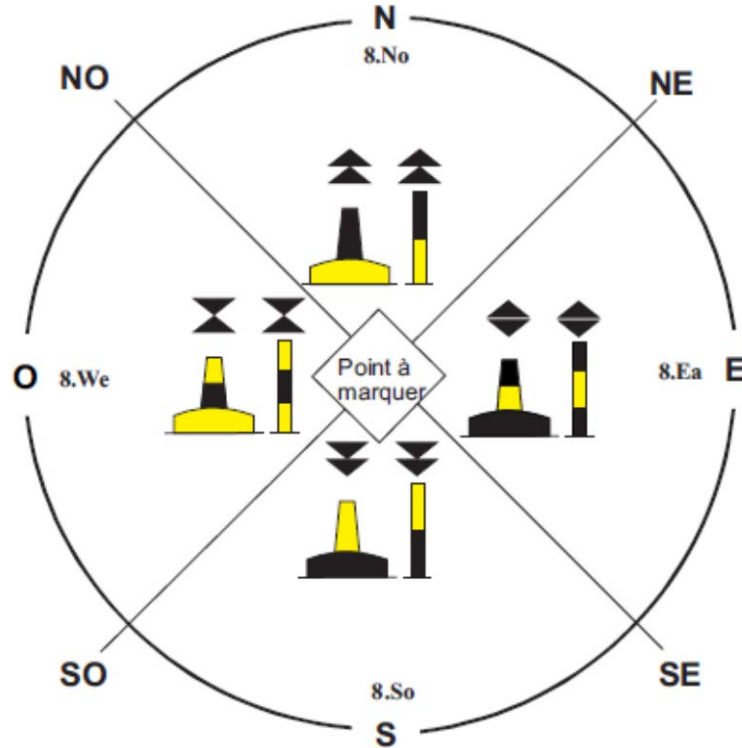
1. Balisage par marques cardinales

Définition des quadrants et des marques

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

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.

Couleur: noir, avec une ou plusieurs larges bandes horizontales rouges

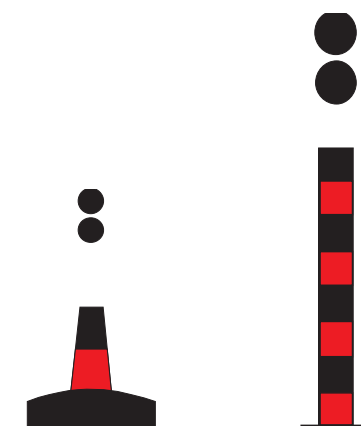
Forme: quelconque (généralement charpente ou espar), avec voyant

Voyant: deux sphères noires superposées

Feu (le cas échéant):

Couleur: blanc

Rythme: à éclats groupés par deux

**8.D****8.D1**

(fig. 23)

B. BALISAGE DES AXES DES CHENAUX, DES MILIEUX DE CHENAL ET DES ATERRISSAGES

Balisage par marque d'eaux saines

Couleur: bandes verticales rouges et blanches

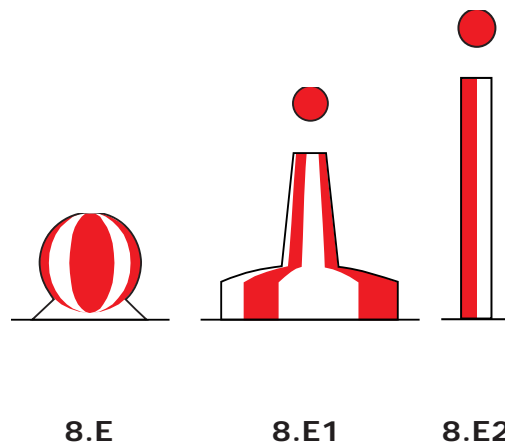
Forme: bouée sphérique, ou charpente ou espar avec voyant

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



(fig. 24)

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:

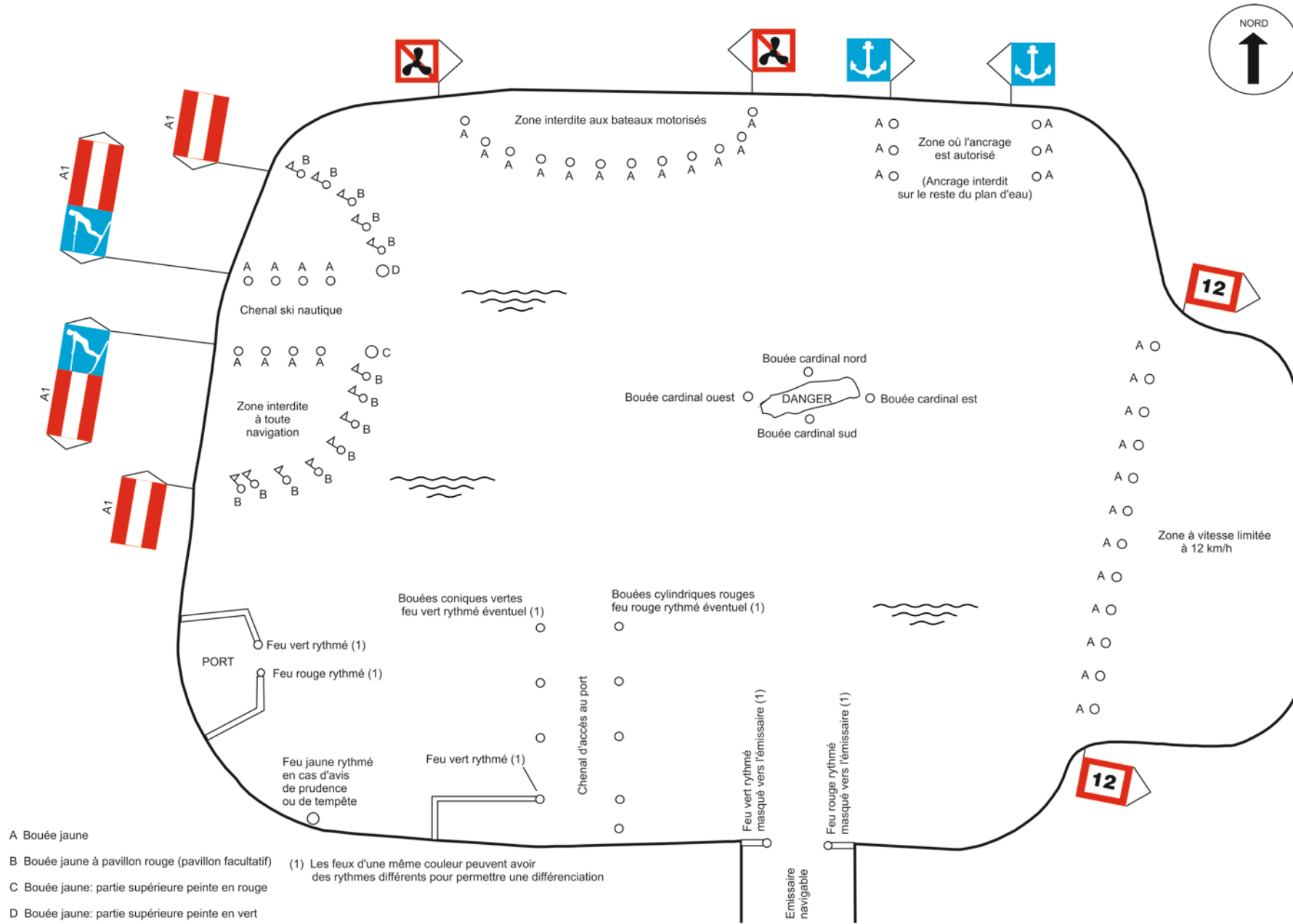
À bâbord en entrant: feu rouge, en général rythmé;

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.



(fig. 25)

Annexe 9 MODÈLE DE CARNET DE CONTRÔLE DES HUILES USAGÉES

Page 1

N° d'ordre:

.....

.....
Type du bateau

.....
Nom du bateau

Numéro européen unique
d'identification des bateaux
ou numéro officiel:

.....

Lieu de délivrance:

.....

Date de délivrance:

Le présent carnet comprend pages

.....

Cachet et signature de l'autorité qui a délivré le présent carnet

.....

Page 2

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 est délivré par une autorité compétente sur présentation d'un certificat de visite en cours de validité ou d'un autre certificat reconnu comme étant équivalent. Cette autorité appose également les indications prévues sur la page 1.

Tous les carnets suivants, qui doivent être numérotés dans l'ordre, seront établis par une autorité compétente. Toutefois, ils ne doivent être remis que contre présentation du carnet précédent. Le carnet précédent doit recevoir la mention indélébile «non-valable». Après son renouvellement, le carnet précédent doit être conservé à bord durant au moins six mois à compter de la date de la dernière inscription.

Page 3 et suivantes

1. Déchets huileux et graisseux produits par l'exploitation du bateau acceptés:

1.1	Huiles usagées	l
	
1.2	Eau de fond de cale de:	
	Salle de machine arrière	l
	
	Salle de machine avant	l
	
	Autres locaux	l
	
1.3	Autres déchets huileux et graisseux:	
	Chiffons usagés	kg
	
	Graisses usagées	kg
	
	Filtres usagés	pièces
	
	Récipients	pièces
	

2. Notes:

2.1 Déchets refusés:

2.2 Autres remarques:

Lieu:

Date:

.....
Cachet et signature de la station de réception

Annexe 10 SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES GÉNÉRALES APPLICABLES À L'ÉQUIPEMENT RADAR

(Sans objet)⁷

⁷ Les spécifications techniques générales applicables à l'équipement radar seront incluses dans «Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure» (Résolution n° 61).

Annexe 11

LISTE DE CONTRÔLE POUR L'AVITAILLEMENT EN COMBUSTIBLE

NUMÉRO:

ANNÉE:

Bateau d'avitaillement / Poste d'avitaillement / Camion-citerne	Bateau à avitailler
Nom:	Nom:
Numéro européen unique d'identification des bateaux ou numéro officiel:	Numéro européen unique d'identification des bateaux ou numéro officiel:
Conducteur:	Conducteur:
Agent d'avitaillement:	Personne responsable de la procédure d'avitaillement (surveillant d'avitaillement):

	Goulots de remplissage			Total
	1	2	3	
Emplacement du goulot de remplissage (par exemple bâbord arrière, citerne du propulseur d'étrave...)				
Capacité des citernes à remplir par le goulot de remplissage correspondant:				
Contenu des citernes avant l'opération d'avitaillement selon relevé du niveau de réservoir:				
Capacité libre des citernes juste après le goulot de remplissage:				
Quantité de combustible convenue:				

Vérifications à effectuer dans tous les cas:

- L'amarrage entre le bateau à avitailler et le bateau d'avitaillement/poste d'avitaillement est correct et a été contrôlé.
- La lumière est suffisante pour superviser la procédure d'avitaillement.
- La communication entre l'agent d'avitaillement et le surveillant d'avitaillement est assurée.
- Les flexibles ne sont pas soumis à des efforts de traction ou de torsion; les rayons de courbure minimaux sont respectés.

Procédure d'avitaillement avec sans dispositif de protection contre le
surremplissage (système d'arrêt
automatique)

Vérifications à effectuer en cas d'utilisation d'un flexible d'alimentation à bride ou raccord rapide:

- Le raccord entre le flexible d'alimentation et le goulot de remplissage a été contrôlé et est en bon état de marche.

Vérifications à effectuer en cas d'utilisation d'un flexible à embout:

- Le surveillant d'avitaillement sait manier le flexible à embout et activer la commande d'arrêt d'urgence.
- L'embout est suffisamment enfoncé dans le goulot de remplissage et y est maintenu en place.

Date:

Lieu (Numéro du poste de stationnement correspondant au point kilométrique sur la voie navigable):

Début de la procédure d'avitaillement (Heure):

Assistant d'avitaillement:

Surveillant d'avitaillement:

.....

.....

Signature

Signature

Fin de la procédure d'avitaillement (Heure):
