

**DISPOSITIONS FONDAMENTALES RELATIVES
A LA NAVIGATION SUR LE DANUBE**

ET

**RECOMMANDATIONS SPECIALES
PORTANT SUR L'APPLICATION DES DISPOSITIONS
FONDAMENTALES RELATIVES A LA NAVIGATION
SUR LE DANUBE PAR LES AUTORITES COMPETENTES
DES ETATS DANUBIENS**

COMMISSION DU DANUBE

BUDAPEST - 2005

TENANT COMPTE du développement général de la navigation sur le Danube et de l'adoption par la CEE de l'ONU de la nouvelle rédaction du Code Européen des Voies de Navigation Intérieure,

SUR LA BASE des articles 8, point "f" et 23 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube de 1948,

LA COMMISSION DU DANUBE a adopté par Décision de la XLVIII^e session, en date du 25 avril 1990 (doc. CD/SES 48/21) les présentes Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, les Annexes 1 à 10 s'y rapportant, ainsi que les Recommandations spéciales portant sur l'application des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube par les autorités compétentes des Etats danubiens.

Par la Décision mentionnée, la Commission a décidé:

- de recommander aux pays danubiens et aux administrations fluviales spéciales d'introduire sur leurs secteurs respectifs du fleuve à partir du 1^{er} octobre 1991 de nouvelles règles de navigation fondées sur les Dispositions fondamentales et sur les Recommandations spéciales susmentionnées et d'en informer la Commission du Danube;
- de prier les pays danubiens de tenir compte, lors de l'établissement des nouvelles règles de navigation, de la nécessité que ces règles se composent de deux parties:
 - a) des dispositions fondamentales qui tiendront compte de l'ordre et de la numérotation des chapitres et des titres de tous les articles des Dispositions fondamentales adoptées par la Commission;
 - b) des dispositions spéciales que les pays danubiens et les administrations fluviales spéciales jugeront nécessaire d'appliquer sur leurs secteurs en raison des particularités de la navigation locale et compte tenu des Dispositions fondamentales et des Recommandations spéciales adoptées;
- de considérer, à partir du 1^{er} octobre 1991, comme caduques les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube adoptées par Décision de la Vingt-cinquième session en date du 9 juin 1967 (doc. CD/SES 25/24) et complétées par Décisions de la Trente-cinquième session (doc. CD/SES 35/27), de la Trente-sixième session (doc. CD/SES 36/53), de la Quarantième session (doc. CD/SES 40/25) et de la Quarante-deuxième session (doc. CD/SES 42/41).

La présente édition des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (doc. CD/SES 48/10) adoptées par Décision de la Quarante-huitième session de la Commission du Danube (doc. CD/SES 48/21) en date du 25 avril 1990, modifiées par Décision de la Cinquante-troisième session de la Commission du Danube (doc. CD/SES 53/32) en date du 12 avril 1995, comprend également les modifications et compléments adoptés par Décision de la Cinquante-cinquième session de la Commission du Danube (doc. CD/SES 55/52) en date du 24 avril 1997, par Décision de la Cinquante-sixième session de la Commission du Danube (doc. CD/SES 56/32) du 27 avril 1998 et par Décision de la Soixantième session de la Commission du Danube (doc. CD/SES 60/47) du 23 avril 2002. Par cette même Décision, il a été recommandé aux pays danubiens de les mettre en vigueur à partir du 1^{er} janvier 2003.

En outre, la présente édition comprend également les modifications et compléments adoptés par Décision de la Soixante-quatrième session de la Commission du Danube (doc. CD/SES 64/9) en date du 18 mai 2005. Par cette même Décision, il a été recommandé aux pays membres de la CD de les mettre en vigueur à partir du 1^{er} janvier 2006.

TABLE DES MATIERES

	Page
INTRODUCTION	3
DISPOSITIONS FONDAMENTALES RELATIVES A LA NAVIGATION SUR LE DANUBE	
CHAPITRE 1 : DISPOSITIONS GENERALES	
Article 1.01 - Signification de quelques termes	15
Article 1.02 - Conducteur	18
Article 1.03 - Devoirs de l'équipage et des autres personnes se trouvant à bord	19
Article 1.04 - Devoir général de vigilance	19
Article 1.05 - Conduite en cas de circonstances particulières	19
Article 1.06 - Utilisation de la voie navigable	20
Article 1.07 - Chargement maximal; nombre maximal de passagers	20
Article 1.08 - Equipage des bateaux et des matériels flottants	20
Article 1.09 - Tenue de la barre	21
Article 1.10 - Documents de bord	21
Article 1.11 - Règlement de navigation	22
Article 1.12 - Objets dangereux se trouvant à bord; perte d'objets; obstacles	22
Article 1.13 - Protection des signaux de la voie navigable	23
Article 1.14 - Dommages causés aux ouvrages d'art	23
Article 1.15 - Interdiction de déversement dans la voie navigable	23
Article 1.16 - Sauvetage et assistance	23
Article 1.17 - Bateaux échoués ou coulés	24
Article 1.18 - Obligation de dégager le chenal	24
Article 1.19 - Ordres particuliers	25
Article 1.20 - Contrôle	25
Article 1.21 - Transports spéciaux	25
Article 1.22 - Prescriptions à caractère temporaire	26
Article 1.23 - Tenue de manifestations sportives et autres	26
Article 1.24 - Prescriptions relatives au transport de matières dangereuses	26

Article 1.25	- Abri et hivernage	26
Article 1.26	- Champ d'application du présent Règlement	26

Page

CHAPITRE 2 : MARQUES ET ECHELLES DE TIRANT D'EAU DES BATEAUX ; JAUGEAGE

Article 2.01	- Marques d'identification des bateaux, à l'exception des menues embarcations	27
Article 2.02	- Marques d'identification des menues embarcations	28
Article 2.03	- Jaugeage	28
Article 2.04	- Marques d'enfoncement et échelles de tirant d'eau	28
Article 2.05	- Marques d'identification des ancres	29

CHAPITRE 3 : SIGNALISATION VISUELLE DES BATEAUX

I. GENERALITES

Article 3.01	- Application et définitions	31
Article 3.02	- Feux	32
Article 3.03	- Panneaux, pavillons et flammes	32
Article 3.04	- Cylindres, ballons, cônes et bicônes	32
Article 3.05	- Feux et signaux interdits	33
Article 3.06	- Feux de secours	33
Article 3.07	- Usage interdit de lumières, projecteurs, panneaux, pavillons, etc.	33

II. SIGNALISATION DE NUIT

II. A. SIGNALISATION DE NUIT EN COURS DE ROUTE

Article 3.08	- Signalisation de nuit des bateaux motorisés isolés faisant route	33
Article 3.09	- Signalisation de nuit des convois remorqués faisant route	34
Article 3.10	- Signalisation de nuit des convois poussés faisant route	35
Article 3.11	- Signalisation de nuit des formations à couple faisant route	36
Article 3.12	- Signalisation de nuit des bateaux à voile faisant route	36
Article 3.13	- Signalisation de nuit des menues embarcations faisant	

	route	37
Article 3.14	- Signalisation de nuit supplémentaire des bateaux faisant route et effectuant certains transports de matières dangereuses	38
Article 3.15	- Supprimé	39
Article 3.16	- Signalisation de nuit des bacs faisant route	39
		Page
Article 3.17	- Supprimé	40
Article 3.18	- Signalisation de nuit supplémentaire des bateaux incapables de manœuvrer	40
Article 3.19	- Signalisation de nuit des matériels flottants et des installations flottantes faisant route	40

II. B. SIGNALISATION DE NUIT EN STATIONNEMENT

Article 3.20	- Signalisation de nuit des bateaux en stationnement	40
Article 3.21	- Signalisation de nuit supplémentaire des bateaux en stationnement et effectuant certains transports de matières dangereuses	41
Article 3.22	- Supprimé	41
Article 3.23	- Signalisation de nuit des bacs en stationnement à leur débarcadère	41
Article 3.24	- Supprimé	42
Article 3.25	- Signalisation de nuit des matériels flottants et des installations flottantes en stationnement	42
Article 3.26	- Signalisation de nuit des filets ou autres instruments de pêche des bateaux de pêche	42
Article 3.27	- Signalisation de nuit des engins flottants au travail et des bateaux échoués ou coulés	42
Article 3.28	- Signalisation de nuit des ancres pouvant présenter un danger pour la navigation	43

III. SIGNALISATION DE JOUR

III. A. SIGNALISATION DE JOUR EN COURS DE ROUTE

Article 3.29	- Signalisation de jour des convois remorqués faisant route..	44
Article 3.30	- Signalisation de jour des bateaux naviguant à la voile et utilisant en même temps leurs propres moyens mécaniques de propulsion	44
Article 3.31	- Signalisation de jour des bateaux autorisés au transport de plus de 12 passagers et dont la longueur maximale de la	

	coque est inférieure à 20 m	45
Article 3.32	- Signalisation de jour supplémentaire des bateaux faisant route et effectuant certains transports de matières dangereuses	45
Article 3.33	- Supprimé	46
Article 3.34	- Signalisation de jour des bacs faisant route	46
Article 3.35	- Signalisation de jour supplémentaire des bateaux incapables de manœuvrer	46
Article 3.36	- Signalisation de jour supplémentaire des bateaux jouissant d'une priorité de passage	46

Page

III. B. SIGNALISATION DE JOUR EN STATIONNEMENT

Article 3.36 bis	- Signalisation de jour des bateaux en stationnement	46
Article 3.37	- Signalisation de jour des bateaux effectuant certains transports de matières dangereuses	47
Article 3.38	- Supprimé	47
Article 3.39	- Supprimé	47
Article 3.40	- Signalisation de jour des filets ou autres instruments de pêche des bateaux de pêche	47
Article 3.41	- Signalisation de jour des engins flottants au travail et des bateaux échoués ou coulés	47
Article 3.42	- Signalisation de jour des ancres pouvant présenter un danger pour la navigation	48

IV. SIGNALISATIONS PARTICULIERES

Article 3.43	- Interdiction d'accès à bord	49
Article 3.44	- Interdiction de fumer ou d'employer des feux à bord	49
Article 3.45	- Signalisation des bateaux de la surveillance fluviale	49
Article 3.46	- Signaux de détresse	50
Article 3.47	- Interdiction de stationnement latéral	50
Article 3.48	- Signalisation supplémentaire en vue de la protection contre les remous	51
Article 3.49	- Signalisation supplémentaire des bateaux faisant route effectuant des travaux dans la voie navigable	51

CHAPITRE 4 : SIGNALISATION SONORE DES BATEAUX, RADIOTELEPHONIE, RADAR

Article 4.01	- Généralités	53
--------------	---------------	----

Article 4.02	- Usage des signaux sonores	54
Article 4.03	- Signaux sonores interdits	54
Article 4.04	- Radiotéléphonie	54
Article 4.05	- Radar	54a

CHAPITRE 5 : SIGNALISATION ET BALISAGE DE LA VOIE NAVIGABLE

Article 5.01	- Signalisation	55
Article 5.02	- Balisage	55

Page

CHAPITRE 6 : REGLES DE ROUTE

A. GENERALITES

Article 6.01	- Définitions	57
Article 6.01 bis	- Bateaux naviguant à grande vitesse	57
Article 6.02	- Menues embarcations	57

B. RENCONTRES, ROUTES QUI SE CROISENT ET DEPASSEMENT

Article 6.03	- Principes généraux	58
Article 6.03 bis	- Routes qui se croisent	58
Article 6.04	- Rencontre: Règles normales	59
Article 6.05	- Rencontre: Dérogation aux règles normales	60
Article 6.06	- Rencontre en cas de bateaux halés	61
Article 6.07	- Rencontre dans les passages étroits	61
Article 6.08	- Rencontre interdite par les signaux de la voie navigable	62
Article 6.09	- Dépassement: Dispositions générales	62
Article 6.10	- Dépassement	62
Article 6.11	- Dépassement interdit par les signaux de la voie navigable	64

C. AUTRES REGLES DE ROUTE

Article 6.12	- Navigation sur les secteurs où la route à suivre est prescrite	64
Article 6.13	- Virage	64
Article 6.14	- Conduite au départ	65
Article 6.15	- Interdiction de s'engager dans les intervalles entre les éléments d'un convoi remorqué	65
Article 6.16	- Ports et voies affluentes: entrée et sortie suivie d'une traversée de la voie principale	65
Article 6.17	- Navigation à la même hauteur	66
Article 6.18	- Interdiction de laisser traîner les ancres, câbles ou chaînes	67
Article 6.19	- Navigation à la dérive	67
Article 6.20	- Remous	67
Article 6.21	- Convois	68
Article 6.22	- Interruption temporaire de la navigation	68
Article 6.22 bis	- Navigation au droit des engins flottants au travail et des bateaux échoués ou coulés	68

Page

D. BACS

Article 6.23	- Règles applicables aux bacs	69
--------------	-------------------------------------	----

E. PASSAGE DES PONTS, BARRAGES ET ECLUSES

Article 6.24	- Passage des ponts et des barrages - Généralités	69
Article 6.25	- Passage des ponts fixes	69
Article 6.26	- Passage des ponts mobiles	70
Article 6.27	- Passage des barrages	71
Article 6.28	- Passage aux écluses	72
Article 6.28 bis	- Entrée et sortie des écluses	73
Article 6.29	- Priorité de passage aux écluses	74

F. VISIBILITE REDUITE; NAVIGATION AU RADAR

Article 6.30	- Règles générales de navigation par visibilité réduite	74
Article 6.31	- Signaux sonores pendant le stationnement	75
Article 6.32	- Navigation au radar	76
Article 6.33	- Dispositions pour les bateaux ne naviguant pas au radar	77

...

G. REGLES SPECIALES

Article 6.34	- Priorités spéciales.....	78
Article 6.35	- Ski nautique et activités analogues	78
Article 6.36	- Conduite des bateaux de pêche	78
Article 6.37	- Plongée subaquatique sportive	78

CHAPITRE 7 : REGLES DE STATIONNEMENT

Article 7.01	- Principes généraux pour le stationnement	81
Article 7.02	- Stationnement	81
Article 7.03	- Ancrage	82
Article 7.04	- Amarrage	82
Article 7.05	- Aires de stationnement	83
Article 7.06	- Stationnement autorisé pour certaines catégories de bateaux	83

	Page
Article 7.07 - Stationnement à proximité de bateaux, convois poussés et formations à couple effectuant certains transports de matières dangereuses	84
Article 7.08 - Garde et surveillance	84
 CHAPITRE 8 : TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES	
Article 8.01 - Le signal "Tenez-vous à l'écart"	85
Article 8.02 - Déclaration des transports de marchandises dangereuses ..	86
 CHAPITRE 9 : PROTECTION DES EAUX ET ELIMINATION DES DECHETS SURVENANT A BORD DES BATEAUX	
Article 9.01 - Définitions	89
Article 9.02 - Devoir général de vigilance	91
Article 9.03 - Interdiction de déversement et de rejet	91
Article 9.04 - Collecte et traitement des déchets à bord	92
Article 9.05 - Registre des hydrocarbures, dépôt des déchets aux stations de réception	92
Article 9.06 - Normes pour le traitement des déchets	93
Article 9.07 - Déversement des eaux usées traitées	93
Article 9.08 - Peinture et nettoyage externe des bateaux	93
 ANNEXES AUX DISPOSITIONS FONDAMENTALES RELATIVES A LA NAVIGATION SUR LE DANUBE	
1. Lettre ou groupe de lettres distinctifs du pays du port d'attache ou du lieu d'immatriculation des bateaux ressortissants des Etats danubiens	97
2. Marques d'enfoncement et échelles de tirant d'eau des bateaux de navigation intérieure	99
3. Signalisation visuelle des bateaux	103
4. Couleurs des feux des bateaux	133
5. Intensité et portée lumineuses des feux des bateaux	137
6. Signaux sonores	141
7. Signaux servant à réglementer la navigation sur la voie navigable	149

.....
8. Balisage de la voie navigable 171

* *
*

RECOMMANDATIONS SPECIALES PORTANT SUR L'APPLICATION
DES DISPOSITIONS FONDAMENTALES RELATIVES A LA
NAVIGATION SUR LE DANUBE PAR LES AUTORITES
COMPETENTES DES ETATS DANUBIENS 181

CHAPITRE 1

DISPOSITIONS GENERALES

Article 1.01 - Signification de quelques termes

Dans le présent Règlement:

- a) le terme “bateau” désigne les bateaux de navigation intérieure, y compris les menues embarcations et les bacs, ainsi que les engins flottants et les navires de mer;
- b) le terme “bateau motorisé” désigne un bateau propulsé par ses propres moyens mécaniques;
- c) le terme “bateau à voile” désigne tout bateau naviguant à la voile seulement, un bateau naviguant à la voile et utilisant en même temps ses propres moyens mécaniques de propulsion doit être considéré comme un bateau motorisé;
- d) le terme “menue embarcation” désigne tout bateau dont la longueur de la coque est inférieure à 20 m, à l'exception des bateaux construits ou aménagés pour remorquer, pousser ou mener à couple des bateaux autres que des menues embarcations, ceux qui sont autorisés au transport de plus de 12 passagers et les bacs;
- e) le terme “engin flottant” désigne des constructions flottantes portant des installations mécaniques et destinées à travailler sur les voies navigables ou dans les ports (dragues, élévateurs, bigues, grues, etc.);
- f) le terme “installation flottante” désigne toute installation flottante qui n'est pas normalement destinée à être déplacée, telle que établissement de bains, docks, embarcadère, hangar pour bateaux;
- g) le terme “matériel flottant” désigne les radeaux, ainsi que toute construction, tout assemblage ou tout objet apte à naviguer, autre qu'un bateau ou une installation flottante;
- h) le terme “bac” désigne les bateaux qui assurent un service de traversée de la voie navigable et qui sont classés comme bacs par les autorités compétentes;
- i) le terme “barge de poussage” désigne tout bateau construit ou spécialement aménagé pour être poussé;
- j) le terme “barge de navire” désigne une barge de poussage construite pour être transportée à bord de bateaux de mer et pour naviguer sur les voies de navigation intérieure;
- k) le terme “convoi” désigne un convoi remorqué, un convoi poussé ou une

formation à couple;

- l) le terme “convoi remorqué” désigne tout groupement composé d'un ou plusieurs bateaux, installations flottantes ou matériels flottants et remorqué par un ou plusieurs bateaux motorisés, ces derniers faisant partie du convoi et étant appelés remorqueurs;
- m) 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 est appelé pousseur;
- n) le terme “formation à couple” désigne un ensemble composé de bateaux accouplés bord à bord dont aucun n'est placé devant le bateau motorisé qui assure la propulsion de la formation;
- o) un bateau, un matériel flottant ou une installation flottante est en “stationnement” lorsqu'il est directement ou indirectement ancré ou amarré à la rive;
- p) un bateau, un matériel flottant ou une installation flottante “fait route” ou est “en cours de route” lorsqu'il n'est directement ou indirectement ni ancré ni amarré à la rive et qu'il n'est pas échoué.

Pour de tels bateaux, matériels flottants ou installations flottantes faisant route, le terme “s'arrêter” s'entend par rapport à la terre;

- q) le terme “bateau en train de pêcher” désigne tout bateau qui pêche avec des filets, lignes, chaluts ou autres engins de pêche réduisant sa capacité de manœuvre, mais ne s'applique pas à un bateau qui pêche avec des lignes traînantes ou autres engins de pêche ne réduisant pas sa capacité de manœuvre;
- r) les termes: “feu blanc”
“feu rouge”
“feu vert”
“feu jaune” et
“feu bleu”

désignent les feux dont les couleurs répondent aux prescriptions de l'Annexe 4 du présent Règlement;

- s) les termes “feu puissant”
“feu clair” et
“feu ordinaire”

désignent les feux dont l'intensité répond aux prescriptions de l'Annexe 5 du présent Règlement;

- t) le terme “feu scintillant” désigne un feu rythmé de 50 à 60 périodes de lumières par minute;

- u) le terme “son bref” désigne un son d'une durée d'environ 1 seconde, le terme “son prolongé” désigne un son d'une durée d'environ 4 secondes, l'intervalle entre deux sons consécutifs étant d'environ 1 seconde;
- v) le terme “série de sons très brefs” désigne une série d'au moins six sons d'une durée de 1/4 de seconde environ chacun, séparés par des pauses d'une durée de 1/4 de seconde environ;
- v-bis) le terme “volée de cloche” désigne deux coups de cloche;
- w) le terme “signal tritonal” désigne un signal répété trois fois, constitué de trois sons de hauteur différente, sans intervalle entre eux, durant au total environ deux secondes. La fréquence des sons émis doit être comprise entre 165 et 297 hertz et il doit y avoir un écart d'au moins deux tons entiers entre le son le plus élevé et le son le plus bas. Chaque série de trois sons doit commencer par la note la plus basse et se terminer par la note la plus haute;
- x) le terme “nuit” désigne la période comprise entre le coucher et le lever du soleil;
- y) le terme “jour” désigne la période comprise entre le lever et le coucher du soleil;
- z) le terme “vitesse de sécurité” désigne une vitesse avec laquelle un bateau, un convoi, ou une formation à couple, peut adopter des mesures adéquates et efficaces pour prévenir un abordage en s'arrêtant dans les limites de la distance exigée par les circonstances et les conditions données;
- z-bis 1) le terme “visibilité réduite” désigne des conditions dans lesquelles la visibilité est réduite par suite de brouillard, de brume, de tempête de neige, d'averse et d'autres raisons;
- z-bis 2) le terme “chenal” désigne un secteur de la voie navigable utilisé par la navigation à un niveau donné et balisé par des signaux;
- z-bis 3) le terme “état de fatigue” désigne un état consécutif de repos insuffisant ou d'une maladie, et se manifestant par des écarts par rapport à la norme dans le comportement ou la vitesse de réaction;
- z-bis 4) le terme “état d'ébriété” désigne un état résultant de la consommation d'alcool, de narcotiques, de médicaments ou d'autres produits semblables, et déterminé par les résultats d'analyses en laboratoire ou par des indices cliniques conformément à la législation ou la pratique nationale;
- z-bis 5) le terme “moto nautique” désigne toute menue embarcation qui utilise 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: “waterbob”, “waterscooter”, “jetbike”, “jetski” et autres embarcations analogues.

Article 1.02 - Conducteur

1. Tout bateau ou matériel flottant, à l'exception des bateaux d'un convoi poussé autres que le pousseur ainsi que des bateaux visés à l'article 1.08, doit être placé sous l'autorité d'une personne ayant l'aptitude nécessaire à cet effet. Cette personne est appelée ci-après “conducteur”.
2. Tout convoi doit être également placé sous l'autorité d'un conducteur ayant l'aptitude nécessaire à cet 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;
 - 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 les autres cas, le conducteur du convoi ou d'une formation à couple doit être désigné en temps utile.
3. En cours de route, le conducteur doit être à bord; en outre, le conducteur d'un engin flottant doit toujours être à bord pendant que l'engin est au travail.
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 qualifiée. Cette personne est responsable de l'observation des dispositions du présent Règlement sur l'installation flottante.
6. Le conducteur ne doit pas se trouver dans un état de fatigue ou d'ébriété lors de la conduite du bateau.
7. Si un bateau ou un matériel flottant en stationnement n'a pas de conducteur :

- a) l'exploitant et le propriétaire de ce bateau ou matériel,
 - b) la personne chargée de la garde ou de la surveillance en vertu de l'article 7.08
- sont responsables de l'observation des prescriptions du présent règlement.

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

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

Article 1.04 - Devoir général de vigilance

1. Même en l'absence de prescriptions spéciales du présent Règlement, les conducteurs doivent prendre toutes les mesures de précaution que requièrent le devoir général de vigilance et la bonne pratique de la navigation, en vue d'éviter notamment:
 - de mettre en danger la vie des personnes;
 - 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;
 - de créer des entraves à la navigation;
 - de causer des dommages aux membres de l'équipage et autres personnes se trouvant à bord du bateau ou des barges y étant amarrées, aux ouvrages portuaires et d'amarrage et à l'environnement.
2. Les dispositions ci-dessus s'appliquent également aux personnes sous la garde desquelles sont placées des installations flottantes.

Article 1.05 - Conduite en cas de circonstances particulières

Pour éviter un danger imminent, les conducteurs doivent prendre toutes les dispositions que requièrent 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, des convois ou des matériels flottants doivent être compatibles avec les caractéristiques de la voie navigable et des ouvrages d'art.

Article 1.07 - Chargement maximal; nombre maximal de passagers

1. Les bateaux ne doivent pas être chargés au-delà de l'enfoncement qui correspond à la limite inférieure des marques d'enfoncement.
2. Le chargement ne doit ni mettre en danger la stabilité du bateau, ni entraver la vue depuis la timonerie.

Le chargement ne doit pas limiter à moins de 350 m la vue directe ou latérale des bateaux ou des convois faisant route.

3. Les bateaux destinés au transport de passagers ne doivent pas avoir à bord un nombre de passagers supérieur à celui autorisé par les autorités compétentes.
4. En outre, dans les cas ci-après, il faut vérifier avant le départ la stabilité des bateaux transportant des conteneurs:
 - a) la largeur du bateau est inférieure à 9,5 m, le chargement de conteneurs dépasse 1 étage;
 - b) la largeur du bateau est égale ou supérieure à 9,5 m, le chargement de conteneurs dépasse 2 étages;
 - c) la largeur du bateau est égale ou supérieure à 11 m, le chargement de conteneurs dépasse 3 étages ou 3 rangées en largeur.
 - d) la largeur du bateau est égale ou supérieure à 15 m, le chargement de conteneurs dépasse 3 étages.

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 le bateau qui met en marche ou assure le stationnement en sûreté de la formation à couple ou de l'ensemble rigide a un équipage suffisamment

nombreux et qualifié pour assurer la sécurité des personnes se trouvant à bord et celle de la navigation.

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

Article 1.10 - Documents de bord

1. En trafic international, à bord des bateaux, à l'exception des navires de mer, doivent se trouver:
 - a) l'attestation de bord;
 - b) le certificat de jaugeage (seulement pour les bateaux destinés au transport de marchandises);
 - c) le rôle d'équipage (à l'exception des bateaux qui n'ont pas d'équipage à bord);
 - d) le journal de bord (seulement pour les bateaux motorisés), ainsi que les autres documents relatifs à la navigation exigés en vertu de conventions ou d'accords internationaux;
 - e) à bord des bateaux à équipage doivent se trouver également des documents visés aux points 8.1.2.1., 8.1.2.2. et 8.1.2.3. des annexes à l'ADN-D.
2. Par dérogation au paragraphe 1 ci-dessus, les menues embarcations n'ont pas à être munies des documents visés sous b) et d); de plus, pour les menues embarcations de plaisance, le document visé sous c) n'est pas exigé et celui visé sous a) peut être remplacé par un permis national de navigation.
3. A 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 lors de toute réquisition des agents des autorités compétentes.
5. Toutefois, l'attestation de bord et le certificat de jaugeage ne sont pas exigés à

bord des barges de poussage sur lesquelles est apposée une plaque métallique du modèle suivant:

N° officiel:

N° de l'attestation de bord:

Autorité compétente:

Valable jusqu'au:

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

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

Article 1.11 - Règlement de navigation

Un exemplaire du présent Règlement, ainsi que les règles locales édictées pour les secteurs que traverse le bateau et, aux termes de l'article 1.22, les prescriptions à caractère temporaire doivent se trouver à bord de tout bateau, exception faite des menues embarcations et des bateaux qui n'ont pas d'équipage.

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

1. Il est interdit de laisser déborder sur les côtés des bateaux et des matériels flottants, des objets qui compromettraient la sécurité des bateaux, des matériels flottants, installations flottantes ou installations dans la voie navigable ou à ses abords.
2. Lorsque les ancres sont relevées, elles ne doivent pas dépasser le fond ou la quille du bateau ou le plan inférieur du matériel flottant.
3. Lorsqu'un bateau, un matériel flottant ou une installation flottante perd un objet et qu'il peut en résulter une entrave ou un danger pour la navigation, le conducteur ou la personne responsable de l'installation flottante doit en 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 (panneaux, bouées, flotteurs, balises, etc.) pour amarrer ou déhaler des bateaux ou des matériels flottants, d'endommager ces signaux ou de les rendre impropres à leur destination.
2. Lorsqu'un bateau ou matériel flottant a déplacé un matériel ou endommagé une installation faisant partie de la signalisation de la voie navigable, le conducteur doit en aviser, sans délai, les autorités compétentes les plus proches.
3. D'une manière générale, tout conducteur a le devoir d'aviser, sans délai, les autorités compétentes les plus proches des incidents ou accidents constatés aux installations de signalisation (extinction d'un feu, déplacement d'une bouée, destruction d'un signal, etc.).

Article 1.14 - Dommages causés aux ouvrages d'art

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

Article 1.15 - Interdiction de déversement dans la voie navigable

1. Il est interdit de jeter, de verser ou de laisser tomber ou s'écouler dans la voie navigable des objets ou substances de nature à faire naître une entrave ou un danger pour la navigation ou pour les autres usagers de la voie d'eau.
2. Il est en particulier interdit de jeter, de verser ou de faire écouler dans la voie navigable des déchets pétroliers sous une forme quelconque ou des mélanges de ces déchets avec de l'eau.
3. En cas de déversement accidentel d'une substance visée au paragraphe 1 ou au paragraphe 2, ou de menace d'un tel déversement, le conducteur doit aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches, en indiquant, aussi exactement que possible, la nature et l'endroit du déversement.

Article 1.16 - Sauvetage et assistance

1. En cas d'accident mettant en péril des personnes se trouvant à bord, le conducteur doit user de tous les moyens dont il dispose pour sauver ces personnes.
2. Tout conducteur de bateau 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, d'un matériel flottant échoué ou disloqué doit en 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 est 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 aux articles 3.27 et 3.41, en avertir les bateaux et les matériels flottants approchant 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 en aviser immédiatement le service de l'écluse en cause.
4. Si un bateau visé aux par. 1 et 2 ci-dessus faisait partie d'un convoi ou d'une formation à couple, les obligations prescrites à ces paragraphes incombent au conducteur du convoi ou de la formation.

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 les plus brefs délais.
2. La même obligation incombe au conducteur dont le bateau menace de couler ou devient impossible à manœuvrer.
3. Si un bateau visé aux par. 1 et 2 ci-dessus faisait partie d'un convoi ou d'une formation à couple, les obligations prescrites à ces paragraphes incombent au conducteur du convoi ou de la formation.

Article 1.19 - Ordres particuliers

1. 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.
2. Notamment, les agents des autorités compétentes peuvent interdire, par ordre

particulier, le départ du bateau lorsque:

- a) le bateau n'est pas muni d'une attestation de bord ou d'un permis de navigation national ou si ces documents ne sont plus valables;
- b) le bateau ne répond pas aux dispositions de l'article 1.07;
- c) l'équipage ou le gréement du bateau ne répond pas aux dispositions de l'article 1.08.

Article 1.20 - Contrôle

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

Article 1.21 - Transports spéciaux

1. Sont considérés comme transports spéciaux tous les déplacements sur la voie navigable:
 - a) de bateaux ou de convois qui ne répondent pas aux prescriptions des articles 1.06 et 1.08;
 - b) d'installations flottantes ou de matériels flottants, si de leur déplacement il peut manifestement résulter une entrave ou un danger pour la navigation, ou un 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 à caractère temporaire

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

Article 1.23 - Tenue de manifestations sportives et autres

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

Article 1.24 - Prescriptions relatives au transport de matières dangereuses

Les conducteurs de bateaux transportant des matières dangereuses doivent se conformer aux prescriptions spéciales de précautions afin d'assurer la sécurité de l'équipage et de la navigation.

Article 1.25 - Abri et hivernage

Quand les conditions météorologiques empêchent les bateaux de poursuivre leur route, les conducteurs peuvent se servir des ports et des lieux d'abri, à condition de se conformer aux dispositions particulières des autorités compétentes, édictées pour ces ports et ces lieux et nécessitées par les circonstances locales ou les opérations de chargement et de déchargement.

Article 1.26 - Champ d'application du présent Règlement

1. Le présent Règlement s'applique sur la partie navigable du Danube, ainsi que sur les surfaces d'eau faisant partie des ports, des lieux d'abri et des lieux de chargement et de déchargement, sans préjudice des dispositions particulières des autorités compétentes, édictées pour ces ports et ces lieux et nécessitées par les circonstances locales ou les opérations de chargement et de déchargement.
2. Les conducteurs des bateaux naviguant sur le Danube et les autres personnes visées par le présent Règlement doivent se conformer aux Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube et aux règles locales établies par les Etats danubiens et les Administrations fluviales spéciales pour les secteurs respectifs du fleuve.

CHAPITRE 2

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

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

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

- a) son nom ou sa devise

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

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

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

2. En outre, à l'exception des menues embarcations,
 - a) tout bateau destiné au transport des marchandises doit porter l'indication, en tonnes, de son port en lourd. Cette indication doit être apposée des deux côtés du bateau, sur la coque ou sur des panneaux fixés à demeure;
 - b) tout bateau destiné au transport de passagers doit porter l'indication du nombre maximal de passagers autorisé. Cette indication doit être affichée à bord en un endroit bien apparent.
3. Les marques d'identification mentionnées ci-dessus sont apposées en caractères latins, bien lisibles et indélébiles, leur inscription à la peinture à l'huile étant considérée comme indélébile. La hauteur des caractères doit être d'au moins 20 cm pour le nom et d'au moins 15 cm pour les autres marques. La largeur des caractères et l'épaisseur des traits doivent être proportionnées par rapport à la hauteur. Les caractères doivent être de couleur claire sur fond sombre ou de couleur sombre sur fond clair.

4. Les marques d'identification mentionnées ci-dessus peuvent être répétées en caractères nationaux.
5. A titre d'exception aux dispositions des paragraphes précédents, les navires de mer peuvent conserver leurs marques d'identification.
6. De jour, en cours de route, les bateaux qui ont un équipage doivent montrer leur pavillon national à la partie arrière du bateau*.

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 ou leur devise;
 - b) le nom et le domicile de leur propriétaire.
2. Les marques d'immatriculation ou d'identification mentionnées au paragraphe 1 a) sont portées sur l'extérieur de l'embarcation, en caractères latins d'une hauteur d'au moins 10 cm, bien lisibles et indélébiles, leur inscription à la peinture à l'huile étant considérée comme indélébile. A défaut de nom ou de devise pour l'embarcation, le nom (ou son abréviation habituelle) de l'organisation à laquelle l'embarcation appartient doit être indiqué, 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 à l'Annexe 2

* Les bateaux faisant route à grande vitesse peuvent porter à la place du drapeau national un signe (panneau) ayant la forme et les couleurs du drapeau national.

du présent Règlement. Pour les navires de mer, la ligne d'eau douce d'été tient lieu de marques d'enfoncement.

2. Tout bateau dont le tirant d'eau peut atteindre 1 m doit porter des échelles de tirant d'eau. Pour les bateaux de navigation intérieure, l'Annexe 2 du présent Règlement définit les conditions d'apposition des échelles de tirant d'eau.

Article 2.05 - Marques d'identification des ancres

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

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

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

CHAPITRE 3

SIGNALISATION VISUELLE DES BATEAUX

I. GENERALITES

Article 3.01 - Application et définitions

1. Durant la nuit, les articles 3.08 à 3.19 s'appliquent en cours de route et les articles 3.20 à 3.28 pendant le stationnement.

Durant le jour, les articles 3.29 à 3.36 s'appliquent en cours de route et les articles 3.36 bis à 3.42 pendant le stationnement.

Les articles 3.21, 3.25, 3.28, 3.37 et 3.42 s'appliquent également aux bateaux, matériels flottants ou installations flottantes, lorsqu'ils sont échoués.

2. Lorsque les conditions de visibilité l'exigent, la signalisation prescrite pour la nuit doit, en outre, être portée de jour.
3. Pour l'application du présent chapitre, les convois poussés dont les dimensions maxima ne dépassent pas 110 m de longueur et 12 m de largeur, ainsi que les formations à couple dont les dimensions maxima ne dépassent pas 110 m de longueur et 23 m de largeur, sont considérés comme bateaux motorisés isolés de même longueur.
4. Les croquis de la signalisation prescrite au présent chapitre figurent à l'Annexe 3 du présent Règlement.
5. Dans le présent chapitre:
 - a) le terme "feu de mât" désigne un feu blanc puissant, projetant une lumière ininterrompue sur toute l'étendue d'un arc d'horizon de 225° et disposé de manière à projeter cette lumière depuis l'avant jusqu'à 22°30' sur l'arrière du travers de chaque bord;
 - b) le terme "feux de côté" désigne un feu clair vert à tribord et un feu clair rouge à bâbord, chacun de ces feux projetant une lumière ininterrompue sur toute l'étendue d'un arc d'horizon de 112°30' et étant disposé de manière à projeter cette lumière depuis l'avant jusqu'à 22°30' sur l'arrière du travers de son côté;
 - c) le terme "feu de poupe" désigne un feu clair ou ordinaire blanc ou jaune, projetant une lumière ininterrompue sur toute l'étendue d'un arc d'horizon de 135° et disposé de manière à projeter cette lumière sur un secteur de 67°30' de chaque bord à partir de l'arrière;
 - d) le terme "feu visible de tous les côtés" désigne un feu projetant une

lumière ininterrompue sur toute l'étendue d'un arc d'horizon de 360°;

- e) le terme "hauteur" désigne la hauteur au-dessus du plan des marques d'enfoncement ou, pour les bateaux sans marques d'enfoncement, au-dessus de la coque.

Article 3.02 - Feux

Sauf autre prescription, les feux prescrits dans le présent Règlement doivent montrer une lumière continue et uniforme.

Article 3.03 - Panneaux et pavillons et flammes

1. Sauf autre prescription, les panneaux et pavillons prescrits dans le présent Règlement doivent être rectangulaires.
2. Leurs couleurs ne doivent être ni passées ni salies.
3. Leurs dimensions doivent être suffisantes pour en assurer la bonne visibilité; cette condition est considérée comme remplie en tout cas :
 - a) Pour les panneaux et pavillons, si la longueur et la largeur sont chacune d'au moins 1 m ou d'au moins 0,60 m dans le cas des menues embarcations;
 - b) Pour les flammes, si la longueur est de 1 m au moins et la largeur à la hampe de 0,50 m au moins.

Article 3.04 - Cylindres, ballons, cônes et bicônes

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

Article 3.05 - Feux et signaux interdits

1. Il est interdit de faire usage de feux ou de signaux autres que ceux mentionnés dans le 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 un bateau 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 dans le présent Règlement.

Article 3.06 - Feux de secours

Lorsque des feux de signalisation prescrits dans le présent Règlement ne fonctionnent pas, ils doivent être remplacés sans délai par des feux de secours. Toutefois, lorsque le feu prescrit doit être puissant, le feu de secours peut être clair, et lorsque le feu prescrit doit être clair, le feu de secours peut être ordinaire. Le rétablissement des feux ayant la puissance prescrite doit avoir lieu dans les plus brefs délais possibles.

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, 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

II. A. - SIGNALISATION DE NUIT EN COURS DE ROUTE

Article 3.08 - Signalisation de nuit des bateaux motorisés isolés faisant route

1. Les bateaux motorisés isolés doivent porter:
 - a) un feu de mât placé dans la partie avant et dans l'axe du bateau, à une hauteur de 6 m au moins. Cette hauteur peut être réduite à 4 m quand 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 au moins plus bas que le feu de mât et derrière

celui-ci; ils doivent être masqués vers l'intérieur du bateau de façon à ce que le feu vert ne puisse être vu de bâbord, ni le feu rouge de tribord;

- c) un feu de poupe placé dans la partie arrière et dans l'axe du bateau, à une hauteur suffisante pour qu'il soit bien visible des bateaux rattrapants.
2. Tout bateau motorisé isolé peut porter en outre, à l'arrière, un deuxième feu de mât placé dans l'axe du bateau à 3 m au moins plus haut que le feu avant, de telle façon que la distance horizontale entre ces feux soit au moins trois fois la distance verticale.
3. Tout bateau motorisé qui est temporairement précédé d'un bateau motorisé placé en renfort doit conserver les feux visés aux par. 1 et 2 ci-dessus.
4. Pendant le passage par une ouverture de pont fixe, de pont fermé ou de barrage, ou pendant le passage aux écluses, les bateaux peuvent porter les feux de mât prévus aux par. 1 et 2 ci-dessus à une hauteur réduite, de sorte que ce passage puisse s'effectuer sans difficulté.
5. Les dispositions du présent article ne sont applicables ni aux menues embarcations ni aux bacs.

Article 3.09 - Signalisation de nuit 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:
 - 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 devant répondre aux exigences des dispositions du par. 1 a) de l'art. 3.08, et le feu inférieur étant à placer, autant que possible, à 1 m au moins plus haut que les feux de côté;
 - b) des feux de côté répondant aux spécifications du par. 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.
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:

à la partie avant et dans l'axe du bateau, au lieu des feux de mât prescrits

au par. 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 par. 1 a).

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. Le ou les bateaux formant la dernière longueur d'un convoi remorqué doivent porter un feu de poupe répondant aux spécifications du par. 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.

4. Pendant le passage par une ouverture de pont fixe, de pont fermé ou de barrage, ou pendant le passage aux écluses, les bateaux d'un convoi remorqué peuvent porter les feux prescrits aux par. 1 a) et 2 du présent article à une hauteur réduite de sorte que ce passage puisse s'effectuer sans difficulté.
5. Les dispositions du présent article ne sont applicables ni aux menues embarcations ne remorquant que des menues embarcations, ni aux menues embarcations remorquées.

Article 3.10 - Signalisation de nuit des convois poussés faisant route

1. Les convois poussés doivent porter:
 - a) trois feux de mât à l'avant du bateau 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 6 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.

Les feux visés au présent paragraphe a) doivent être portés par le bateau qui se trouve près de l'axe longitudinal du convoi.

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 par. 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) trois feux de poupe sur le pousseur répondant aux spécifications du par. 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.

2. Les dispositions du par. 1 ci-dessus s'appliquent aussi aux convois poussés précédés par un ou plusieurs bateaux motorisés de renfort.
3. Pendant le passage par une ouverture de pont fixe, de pont fermé ou de barrage, ou pendant le passage aux écluses, les feux de mât prescrits au par. 1 a) ci-dessus peuvent être portés à une hauteur réduite, de sorte que ce passage puisse s'effectuer sans difficulté.

Article 3.11 - Signalisation de nuit des formations à couple faisant route

1. Les formations à couple doivent porter:
 - a) sur chaque bateau motorisé un feu de mât répondant aux spécifications du par. 1 a) de l'article 3.08;
 - b) des feux de côté répondant aux spécifications du par. 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 à 1 m au moins au-dessous du feu de mât le plus bas;
 - c) sur chaque bateau, le feu de poupe prescrit au par. 1 c) de l'article 3.08.
2. Les dispositions du par. 1 ci-dessus s'appliquent également aux formations à couple qui sont précédées par un ou plusieurs bateaux motorisés placés en renfort.
3. Pendant le passage par une ouverture de pont fixe, de pont fermé ou de barrage, ou pendant le passage aux écluses, les feux prescrits au par. 1 a) ci-dessus peuvent être portés à une hauteur réduite, de sorte que ce passage puisse s'effectuer sans difficulté.
4. Les dispositions du présent article ne sont applicables ni aux menues embarcations ne menant à couple que des menues embarcations, ni aux menues embarcations menées à couple.

Article 3.12 - Signalisation de nuit des bateaux à voile faisant route

1. Les bateaux à voile faisant route doivent porter:
 - a) les feux de côté prescrits au par. 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 par. 1 c) de l'article 3.08.

2. Outre les feux prescrits au par. 1 ci-dessus, un bateau à voile peut porter:

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. Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux menues embarcations.

Article 3.13 - Signalisation de nuit des menues embarcations faisant route

1. Les menues embarcations motorisées isolées doivent porter:
 - a) un feu de mât; ce feu doit être placé dans l'axe de l'embarcation et à 1 m au moins plus haut que les feux de côté. Toutefois, si nécessaire, le feu de mât peut être placé à la même hauteur que les feux de côté; le feu de mât doit être clair et non pas puissant;
 - b) des feux de côté; ces feux peuvent être ordinaires au lieu de clairs, et doivent être placés soit:
 - i) comme prescrit au par. 1 b) de l'article 3.08;
 - ii) l'un à côté de l'autre ou dans une même lanterne dans l'axe de l'embarcation, à la proue ou près de la proue;
 - c) un feu de poupe répondant aux spécifications du par. 1 c) de l'article 3.08.

Toutefois, ce feu peut être supprimé mais, dans ce cas, le feu de mât visé sous a) ci-dessus doit être remplacé par un feu clair blanc, visible de tous les côtés.
2. Les menues embarcations motorisées isolées, d'une longueur inférieure à 7 m peuvent, au lieu des feux visés au par. 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 les feux prescrits au par. 1 ci-dessus.
4. Les menues embarcations remorquées ou menées à couple doivent porter 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:
- 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. A 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:
- un feu ordinaire blanc, visible de tous les côtés.
- Toutefois, les canots de service qui se trouvent dans les mêmes conditions ne doivent montrer ce feu qu'à l'approche d'autres bateaux.
7. Pendant le passage par une ouverture de pont fixe, de pont fermé ou de barrage, ou pendant le passage aux écluses, les feux de mât prescrits au présent article peuvent être portés à une hauteur réduite, de sorte que ce passage puisse s'effectuer sans difficulté.

Article 3.14 - Signalisation de nuit supplémentaire des bateaux faisant route
et effectuant certains transports de matières dangereuses

1. Les bateaux qui, en conformité avec le point 7.1.5.0 de l'ADN-D, transportent des marchandises dangereuses visées à la section 3, chapitre 3.2, tableau A de l'ADN-D doivent porter, outre les feux prescrits par les autres dispositions du présent Règlement, un feu (des feux) bleu(s) dans le nombre prescrit à la colonne 12.
2. Ce feu (ces feux) doit (doivent) être placé(s) à un endroit approprié et à une hauteur tels qu'il(s) soit (soient) visible(s) de tous les côtés.
3. Lorsqu'un convoi poussé ou une formation à couple comprend un ou plusieurs bateaux visés au point 1, c'est le bateau assurant la propulsion du convoi ou de la formation qui doit porter la signalisation visée au point 1 ci-dessus.

4. Les bateaux, convois poussés ou formations à couple qui transportent ensemble plusieurs matières dangereuses différentes visées au point 1, doivent porter la signalisation relative à la matière dangereuse qui, en conformité avec le point 1 ci-dessus, exige le plus grand nombre de feux bleus.
5. L'intensité des feux bleus prescrits au présent article doit correspondre au minimum à celle des feux ordinaires bleus.

Article 3.15 - supprimé

Article 3.16 - Signalisation de nuit des bacs faisant route

1. Les bacs ne naviguant pas librement doivent porter:
 - a) un feu clair blanc visible de tous les côtés et placé à une hauteur d'au moins 5 m; toutefois, cette hauteur peut être réduite si la longueur du bac ne dépasse pas 20 m;
 - b) un feu clair vert visible de tous les côtés et placé à 1 m environ au-dessus du feu visé sous a).
2. Les bacs naviguant librement doivent porter:
 - a) un feu clair blanc visible de tous les côtés, comme prescrit au par. 1 a) ci-dessus;
 - b) un feu clair vert visible de tous les côtés, comme prescrit au par. 1 b) ci-dessus;
 - c) les feux de côté et le feu de poupe, comme prescrit au par. 1 b) et c) de l'article 3.08.

3. Les bacs naviguant librement et jouissant d'une priorité doivent porter:
- a) un feu clair blanc visible de tous les côtés, comme prescrit au par. 1 a) ci-dessus;
 - b) un feu clair vert visible de tous les côtés, comme prescrit au par. 1 b) ci-dessus;
 - c) un deuxième feu clair vert visible de tous les côtés, placé à 1 m environ au-dessus du feu vert prescrit sous b) ci-dessus;
 - d) les feux de côté et le feu de poupe, prescrits aux par. 1 b) et 1 c) de l'article 3.08.

Article 3.17 - supprimé

Article 3.18 - Signalisation de nuit supplémentaire des bateaux incapables de manoeuvrer

1. Tout bateau incapable de manoeuvrer doit, en cas de besoin, outre les feux prescrits par les autres dispositions du présent Règlement, montrer un feu rouge balancé; dans le cas des menues embarcations, ce feu peut être blanc au lieu de rouge.
2. En cas de besoin, un tel bateau doit, en outre, émettre le signal sonore réglementaire.

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

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

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

II. B. - SIGNALISATION DE NUIT EN STATIONNEMENT

Article 3.20 - Signalisation de nuit des bateaux en stationnement

1. Un bateau isolé ou un bateau accouplé à d'autres bateaux, ou une formation à couple en stationnement doit porter un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés et placé du côté du chenal, à une hauteur d'au moins 3 m.

2. Un convoi poussé stationnant au large (sans accès direct ou indirect à la rive) doit porter deux feux ordinaires blancs visibles de tous les côtés, ces feux étant placés sur le pousseur à une hauteur d'au moins 3 m et sur la partie avant du convoi.
3. Une menue embarcation en stationnement, à l'exception des canots de service des bateaux, peut porter un feu ordinaire blanc à un endroit approprié à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés, au lieu des feux prescrits au par. 1 ci-dessus.
4. La signalisation prescrite dans le présent article n'est pas obligatoire:
 - a) lorsque le bateau ou le convoi est en stationnement dans une voie navigable où la navigation est temporairement impossible ou interdite;
 - b) lorsque le bateau ou le convoi stationne le long de la rive et est suffisamment éclairé;
 - c) lorsque le bateau ou le convoi est en stationnement en dehors du chenal dans une situation manifestement sans danger;
 - d) lorsqu'une menue embarcation se trouve amarrée à la rive.
5. Le présent article ne s'applique pas aux bateaux visés aux articles 3.23 et 3.27.

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

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

Article 3.22 - supprimé

Article 3.23 - Signalisation de nuit des bacs en stationnement à leur débarcadère

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

Article 3.24 - supprimé

Article 3.25 - Signalisation de nuit des matériels flottants et des installations flottantes en stationnement

Sans préjudice des prescriptions particulières qui peuvent être imposées en vertu de l'article 1.21, les matériels flottants et les installations flottantes doivent porter des feux ordinaires blancs, visibles de tous les côtés, en nombre suffisant pour indiquer leur contour du côté du chenal.

Dans ce cas, les dispositions de l'art. 3.20 par. 4 sont applicables.

Article 3.26 - Signalisation de nuit des filets ou autres instruments de pêche des bateaux de pêche

Lorsque les filets ou autres instruments de pêche des bateaux de pêche placés à proximité du chenal ou à d'autres endroits de la voie d'eau constituent une entrave pour la navigation, ces filets ou instruments de pêche doivent être signalés par des feux ordinaires blancs, visibles de tous les côtés, en nombre suffisant pour indiquer leur position.

Article 3.27 - Signalisation de nuit 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:

deux feux ordinaires verts
ou deux feux clairs verts

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,

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,

ou, dans le cas où ces bateaux doivent être protégés contre les remous,

c) du ou des côtés où le passage est libre:

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,

et, le cas échéant,

d) du côté où le passage n'est pas libre,

un feu rouge

placé à la même hauteur que le feu rouge prescrit sous c) ci-dessus et de même intensité que celui-ci.

Ces feux doivent être placés à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés.

2. Les bateaux échoués ou coulés doivent porter les feux prescrits au par. 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.
3. Les autorités compétentes peuvent dispenser de l'obligation de porter les feux prescrits au par. 1 sous a) et b) ci-dessus.

Article 3.28 - Signalisation de nuit des ancrs qui peuvent
présenter un danger pour la navigation

1. Lorsque, dans les cas visés aux articles 3.20 et 3.25 les ancrs des bateaux, matériels flottants, engins flottants et installations flottantes sont mouillées de telle manière qu'elles peuvent présenter un danger pour la navigation, le feu de stationnement se trouvant le plus près de ces ancrs 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, engins flottants et installations flottantes doivent signaler chacune de leurs ancrs qui peuvent présenter un danger pour la navigation par un flotteur à réflecteur radar portant un feu ordinaire blanc, visible de tous les côtés.

III. SIGNALISATION DE JOUR

III. A. - SIGNALISATION DE JOUR EN COURS DE ROUTE

Article 3.29 - Signalisation de jour des convois remorqués faisant route

1. Le bateau motorisé en tête d'un convoi remorqué et le bateau motorisé placé en renfort devant un autre bateau motorisé, un convoi poussé ou une formation à couple doivent porter:

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 le cylindre prescrit au par. 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. Pendant le passage par une ouverture de pont fixe, de pont mobile fermé ou de barrage, ou pendant le passage aux écluses, les bateaux d'un convoi remorqué peuvent porter le cylindre prescrit aux par. 1 et 2 ci-dessus à une hauteur réduite de telle façon que ce passage puisse s'effectuer sans difficulté.
4. Les dispositions du présent article ne sont applicables ni aux menues embarcations ne remorquant que des menues embarcations, ni aux menues embarcations remorquées.

Article 3.30 - Signalisation de jour des bateaux naviguant à la voile et utilisant en même temps leurs propres moyens mécaniques de propulsion

Tout bateau naviguant à la voile et utilisant en même temps ses propres moyens mécaniques de propulsion doit porter:

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 visible.

Article 3.31 - Signalisation de jour 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:

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

Article 3.32 - Signalisation de jour supplémentaire des bateaux faisant route et effectuant certains transports de matières dangereuses

1. Les bateaux qui, en conformité avec le point 7.1.5.0 de l'ADN-D, transportent des marchandises dangereuses visées à la section 3, chapitre 3.2, tableau A de l'ADN-D, doivent porter, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent Règlement, un (des) cône(s) bleu(s), pointe en bas, dans le nombre prescrit à la colonne 12.
2. Ce(s) cône(s) doit (doivent) être placé(s) à un endroit approprié et à une telle hauteur qu'il(s) soit (soient) visible(s) de tous les côtés.
3. Lorsqu'un convoi poussé ou une formation à couple comprend un ou plusieurs bateaux visés au point 1, c'est le bateau assurant la propulsion du convoi ou de la formation qui doit porter la signalisation visée au point 1 ci-dessus.
4. Les bateaux, convois poussés ou formations à couple qui transportent ensemble plusieurs matières dangereuses différentes visées au point 1, doivent porter la signalisation relative à la matière dangereuse qui, en conformité avec le point 1 ci-dessus, exige le plus grand nombre de cônes bleus.

Article 3.33 - supprimé

Article 3.34 - Signalisation de jour des bacs faisant route

Les bacs doivent porter:

un ballon vert placé à une hauteur d'au moins 6 m.

Toutefois, cette hauteur peut être réduite si la longueur du bac ne dépasse pas 20 m.

Article 3.35 - Signalisation de jour supplémentaire des bateaux incapables de manœuvrer

1. Un bateau incapable de manœuvrer doit, en cas de besoin, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent Règlement, montrer un pavillon rouge balancé.
2. En cas de besoin, un tel bateau doit, en outre, émettre le signal sonore réglementaire.

Article 3.36 - Signalisation de jour 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:

une flamme rouge d'une largeur de 1 m au moins, hissée à l'avant à une hauteur suffisante pour être bien visible.

III. B. - SIGNALISATION DE JOUR EN STATIONNEMENT

Article 3.36 bis - Signalisation de jour des bateaux en stationnement

1. Un bateau motorisé ancré (à l'exception des menues embarcations) ou faisant partie d'un convoi stationnant au large (sans accès direct ou indirect à la rive) doit porter 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. 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 est en stationnement en dehors du chenal dans une

situation manifestement sans danger.

3. Le présent article ne s'applique pas aux bateaux visés à l'article 3.41.

Article 3.37 - Signalisation de jour des bateaux en stationnement
effectuant certains transports de matières dangereuses

Les prescriptions de l'article 3.32. s'appliquent également aux bateaux visés au présent article lorsqu'ils sont en stationnement.

Article 3.38 - supprimé

Article 3.39 - supprimé

Article 3.40 - Signalisation de jour des filets ou autres instruments
de pêche des bateaux de pêche

Lorsque les filets ou autres instruments de pêche des bateaux de pêche placés à proximité du chenal ou à d'autres endroits de la voie d'eau constituent une entrave pour la navigation, ces filets ou instruments de pêche doivent être signalés par des flotteurs jaunes ou des pavillons jaunes en nombre suffisant pour indiquer leur position.

Article 3.41 - Signalisation de jour 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:

deux bicônes verts superposés, placés à environ 1 m l'un au-dessus de l'autre et, le cas échéant,
 - b) du côté où le passage n'est pas libre:

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,

un pavillon dont la moitié supérieure est rouge et la moitié inférieure blanche, ou deux pavillons ou ballons 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,

un pavillon ou un ballon rouge placés à la même hauteur que le pavillon rouge et blanc ou que le pavillon rouge porté de l'autre côté.

2. La signalisation prescrite au par. 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. Les panneaux, bicônes, ballons et pavillons doivent être placés à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés.

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

4. Les bateaux échoués ou coulés doivent porter de jour les pavillons prescrits au par. 1 ci-dessus sous c) et d). Si la position d'un bateau coulé empêche de mettre les pavillons 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 par. 1 et 2 ci-dessus, sous a) et b).

Article 3.42 - Signalisation de jour des ancres
pouvant présenter un danger pour la navigation

Les bateaux, matériels flottants, engins flottants et installations flottantes dont les ancres sont mouillées de telle manière qu'elles peuvent présenter un danger pour la navigation, doivent signaler chacune de leurs ancres par:

un flotteur jaune à réflecteur-radar.

IV. SIGNALISATIONS PARTICULIERES

Article 3.43 - 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 blancs en forme de disque, 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 sur la passerelle.

Par dérogation au par. 3 de l'article 3.03, leur diamètre doit être de 0,60 m environ.

2. Ces panneaux doivent être éclairés de manière à être parfaitement visibles de nuit.

Article 3.44 - Interdiction de fumer ou d'employer des feux à bord

1. S'il est interdit de fumer ou d'employer des feux à bord, cette interdiction doit être signalée par des panneaux blancs en forme de disque d'un diamètre d'environ 60 cm, bordés de rouge, avec une diagonale rouge et portant au milieu en noir l'image d'une cigarette d'où se dégage de la fumée.

Ces panneaux doivent être placés, selon les besoins, à bord ou sur la passerelle.

Par dérogation au par. 3 de l'article 3.03, leur diamètre doit être de 0,60 m environ.

2. Le cas échéant, ces panneaux doivent être éclairés de manière à être parfaitement visibles de nuit.

Article 3.45 - Signalisation des bateaux de la surveillance fluviale

Les bateaux affectés à la surveillance fluviale doivent porter à l'avant, des deux côtés de la coque, comme signe distinctif, un losange blanc encadré d'un liseré bleu.

En outre, ils doivent porter:

- a) de jour, leur pavillon national et hisser une flamme blanche au centre de laquelle se trouve le signe distinctif susmentionné;
- b) de jour et de nuit, un feu bleu scintillant si l'exercice de leurs fonctions l'exige.

Article 3.46 - Signaux de détresse

1. Lorsqu'un bateau en détresse veut demander du secours, il peut montrer:
 - a) un pavillon ou tout autre objet approprié agité circulairement;
 - b) un pavillon ayant, au dessus ou en dessous, un ballon ou un objet analogue;
 - c) un feu agité circulairement;
 - d) des fusées ou bombes projetant des étoiles rouges lancées une à une à de courts intervalles;
 - e) un signal lumineux composé du groupe ...---... (SOS) du code morse;
 - f) des flammes telles qu'on peut en produire en brûlant du goudron, de l'huile, etc.;
 - g) des fusées à parachute ou lanternes produisant une lumière rouge;
 - h) des mouvements lents et répétés de haut en bas des bras étendus de chaque côté.
2. Ces signaux remplacent ou complètent les signaux sonores visés au par. 4 de l'article 4.01.

Article 3.47 - Interdiction de 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 allant du coin supérieur gauche au coin inférieur droit, ainsi que 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 aux articles 3.21 et 3.37.

Article 3.48 - 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 aux articles 3.27 et 3.41) 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 dispositions des autres articles 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, à un endroit tel que ces feux soient visibles de tous les côtés 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 à 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 des articles 3.27 et 3.41, ont seuls le droit de faire usage de la signalisation visée au par. 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 3.49 - 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.

CHAPITRE 4

SIGNALISATION SONORE DES BATEAUX, RADIOTELEPHONIE, RADAR

Article 4.01 - Généralités

1. Lorsque des signaux sonores autres que des coups de cloche sont prévus par les prescriptions du présent Règlement ou d'autres dispositions applicables, ces signaux sonores doivent être émis:
 - a) à bord des bateaux motorisés, exception faite du cas de certaines menues embarcations visées sous b), au moyen d'avertisseurs sonores actionnés mécaniquement, placés suffisamment haut, dégagés vers l'avant et autant que possible vers l'arrière; les signaux sonores produits par ces avertisseurs sonores doivent répondre aux prescriptions définies au chapitre 1 de l'Annexe 6 du présent Règlement;
 - b) à bord des bateaux non motorisés et à bord des menues embarcations motorisées dont les machines ne comportent 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 1 de l'Annexe 6 du présent Règlement sous 1 b) et 2 b).
2. Les signaux sonores des bateaux motorisés, à l'exception des menues embarcations, doivent être accompagnés de signaux lumineux synchronisés entre 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 par. 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, sauf disposition contraire particulière, que par le bateau à bord duquel se trouve le conducteur du convoi.
4. Lorsqu'un bateau en détresse veut demander du secours, il peut émettre des volées de cloche ou des sons prolongés répétés. Ces signaux remplacent ou complètent les signaux visuels visés à l'article 3.46.
5. Pour assurer l'audibilité des signaux sonores, le niveau de pression acoustique pondéré du bruit dans la timonerie, à l'emplacement de la tête de l'homme de barre, ne doit pas dépasser 70 dB (A), le bateau faisant route dans les conditions normales d'exploitation.
6. Une volée de cloche doit avoir une durée d'environ quatre 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 par. 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 des 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 – Radiotéléphonie

1. L'équipement de radiotéléphonie se trouvant à bord d'un bateau ou d'une installation flottante doit être conforme aux dispositions de l'Arrangement régional relatif au service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure (Bâle, 2000) et à celles du Règlement des radiocommunications (Istanbul, rédaction 2001).
2. Dans la navigation internationale, les ouvrages "Guide du service radiotéléphonique en navigation intérieure - Partie générale" et "Partie régionale (Danube)" doivent se trouver à bord des bateaux.
3. Les bateaux automoteurs, à l'exception des menues embarcations, des bacs et des engins flottants, ne sont admis à la navigation que s'ils sont équipés de deux installations radiotéléphoniques dont l'exploitation est sûre. Durant la navigation, les installations radiotéléphoniques doivent pouvoir transmettre et recevoir de façon permanente des messages radio sur les réseaux bateau-bateau et informations nautiques. Le réseau informations nautiques ne peut être interrompu que temporairement pour recevoir ou transmettre des messages sur d'autres voies.

4. Les bacs et les engins flottants automoteurs ne peuvent naviguer que s'ils sont équipés d'une installation radiotéléphonique en état de fonctionnement. Durant la navigation, l'installation radiotéléphonique doit pouvoir transmettre et recevoir de façon permanente des messages radio sur le réseau bateau-bateau. Ce réseau ne peut être interrompu que temporairement pour recevoir ou transmettre des messages sur d'autres voies. Les dispositions contenues dans les deux premières phrases de ce point sont également appliquées lors de l'exploitation.
5. Avant d'entrer sur un secteur où la visibilité est mauvaise, un secteur à seuils ou à circulation réglée, ou sur un secteur étroit du chenal, tous les bateaux équipés d'une installation radiotéléphonique doivent notifier leur présence sur la voie prévue pour le réseau bateau-bateau.
6. Le signal B.11 (Annexe 7) indique le fait que les autorités compétentes exigent l'utilisation de la liaison radiotéléphonique.

Article 4.05 – Radar

1. Des bateaux ne sont considérés comme navigant au radar par visibilité réduite que dans les cas où :
 - a) Ils sont équipés d'une installation radar agréée pour la navigation intérieure et d'un indicateur de vitesse de giration. Les installations doivent se trouver dans un état de fonctionnement sûr et correspondre au type d'équipement produit en série agréé par les autorités compétentes en tenant compte de la sécurité de la navigation.

Les bacs ne se déplaçant pas indépendamment ne doivent pas être équipés d'indicateur de vitesse de giration.
 - b) Ils sont équipés d'une installation acoustique capable d'émettre le signal sonore tritonal prévu par le point 24 de l'article 1.01. Cette disposition ne s'applique pas à l'égard des menues embarcations et des bacs ne se déplaçant pas indépendamment.
 - c) A bord du bateau doit se trouver une personne titulaire d'un certificat de conducteur au radar correspondant aux Recommandations de la Commission du Danube ou d'un autre document équivalent.

En outre, les menues embarcations doivent être également équipées d'une installation radiotéléphonique fiable pour le réseau bateau-bateau.
2. Dans le cas de convois remorqués et de formations à couple, le point 1 s'applique uniquement à l'égard du bateau où se trouve le conducteur du convoi.

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. 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 conducteurs doivent obéir aux prescriptions et tenir compte des recommandations ou indications qui sont portées à leur connaissance par les signaux visés au par. 1 ci-dessus, qui sont placés sur la voie navigable ou sur ses rives.

Article 5.02 - Balisage

1. 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.
2. Tout le long du parcours navigable du fleuve, le chenal est balisé d'après le système latéral qui indique la position des côtés par rapport au cours d'un bateau suivant le chenal. Dans le présent Règlement, les termes "droite" et "gauche" pour les côtés du chenal et les rives s'entendent pour un bateau allant vers l'aval.

CHAPITRE 6

REGLES DE ROUTE

A. GENERALITES

Article 6.01 - Définitions

1. Au sens du présent chapitre, sur la voie navigable, le sens “amont” est le sens d’un mouvement allant vers la source du fleuve.
2. 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 degrés sur l’arrière du travers de ce dernier, et le dépasse;
 - c) “routes qui se croisent”: lorsque deux bateaux s’approchent autrement que dans les cas visés sous a) et b) ci-dessus.

Article 6.01 bis - Bateaux naviguant à grande vitesse

Les bateaux de toutes dimensions qui naviguent à grande vitesse (bateaux à ailes portantes, aéroglisseurs, etc.) sont tenus de laisser à tous les autres bateaux l’espace nécessaire pour poursuivre leur route; ils ne peuvent exiger que ceux-ci s’écarterent en leur faveur.

Article 6.02 - Menues embarcations

1. Au sens du présent chapitre, le terme “menues embarcations” s’applique également aux convois composés uniquement de menues embarcations.
2. Lorsque des dispositions du présent chapitre prévoient qu’une règle de route donnée ne s’applique pas aux menues embarcations dans leur comportement avec d’autres bateaux, ces menues embarcations sont tenues de laisser à tous les autres bateaux, à l’exception des bateaux visés à l’article 6.01 bis, l’espace nécessaire pour poursuivre leur route et pour manœuvrer; elles ne peuvent exiger que ceux-ci s’écarterent en leur faveur.

B. RENCONTRES, ROUTES QUI SE CROISENT ET DEPASSEMENT

Article 6.03 - Principes généraux

1. Le croisement ou le dépassement n'est permis que lorsque le chenal présente une largeur incontestablement suffisante pour le passage simultané, compte tenu de toutes les circonstances locales et des mouvements des autres bateaux.
2. Dans les convois, les signaux prescrits par les articles 6.04, 6.05 et 6.29 ci-après doivent être montrés ou émis par le bateau à bord duquel se trouve le conducteur du convoi.
3. En cas de rencontre ou de dépassement, les bateaux qui suivent des routes excluant tout danger d'abordage ne doivent modifier leur route d'une manière que surgisse un danger d'abordage.
4. Le croisement de route n'est autorisé que si le conducteur s'est assuré que le croisement peut être exécuté sans danger pour d'autres bateaux.

Article 6.03 bis - Routes qui se croisent

1. Lorsque deux bateaux font des routes qui se croisent de telle sorte qu'il existe un danger d'abordage, le bateau qui voit l'autre bateau sur tribord doit s'écarter de la route de celui-ci et, si les circonstances le permettent, éviter de croiser sa route sur l'avant. Toutefois, le bateau qui suit le côté du chenal à tribord est tenu de maintenir sa route. Cette règle ne s'applique pas aux menues embarcations dans leur comportement avec d'autres bateaux.
2. La disposition du par. 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 par. 1 ci-dessus lorsque, dans le cas de menues embarcations de catégories différentes, deux menues embarcations font des routes qui se croisent de telle sorte qu'il existe un danger d'abordage, les menues embarcations motorisées doivent s'écarter de la route de toutes les autres menues embarcations, et les menues embarcations qui ne sont ni motorisées ni à voile doivent s'écarter de la route des menues embarcations à voile.

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

4. Nonobstant toute disposition contraire du paragraphe 1 ci-dessus, lorsque dans le cas de bateaux à voile, deux bateaux font des routes qui se croisent de telle sorte qu'il existe un danger d'abordage, l'un d'eux doit s'écarter de la route de l'autre comme suit:
 - a) quand chacun des bateaux reçoit le vent d'un bord différent, celui qui

- reçoit le vent de bâbord doit s'écarter de la route de l'autre;
- b) quand les deux bateaux reçoivent le vent du même bord, celui qui est au vent doit s'écarter de la route de celui qui est sous le vent;
- c) si un bateau qui reçoit le vent de bâbord voit un autre bateau au vent et ne peut pas déterminer avec certitude si cet autre bateau reçoit le vent de bâbord ou de tribord, le premier doit s'écarter de la route de l'autre.

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

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

Article 6.04 - Rencontre: Règles normales

1. En cas de rencontre, les montants doivent, compte tenu des circonstances locales et des mouvements des autres bateaux, réserver aux avalants une route appropriée.
2. Les montants qui laissent la route des avalants à bâbord ne donnent aucun signal.
3. Les montants qui laissent la route des avalants à tribord doivent, en temps utile et à tribord:
 - a) de jour: - soit montrer un feu puissant blanc scintillant ou agiter un pavillon ou un panneau bleu clair,
 - soit montrer un panneau bleu clair asservi à un feu clair blanc scintillant;
 - b) de nuit: - montrer un feu clair blanc scintillant qui peut être asservi à un panneau bleu clair.

Ces signaux doivent être visibles de l'avant et de l'arrière et être montrés jusqu'à ce que le passage soit effectué. Il est interdit de les maintenir au-delà à moins de vouloir manifester l'intention de continuer de 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.

4. Dès qu'il est à craindre que les intentions des montants n'ont pas été comprises par les avalants, les montants doivent émettre:
 - "un son bref" lorsque la rencontre doit s'effectuer sur bâbord, ou
 - "deux sons brefs" lorsque la rencontre doit s'effectuer sur tribord.

5. Sans préjudice des dispositions de l'article 6.05 ci-après, les avalants doivent suivre la route indiquée par les montants conformément aux dispositions ci-dessus; ils doivent répéter les signaux visuels visés au par. 3 ci-dessus et les signaux sonores visés au par. 4 ci-dessus qui sont montrés ou émis par les montants à leur intention.
6. Les par. 1 à 5 ci-dessus ne s'appliquent pas aux menues embarcations dans leur comportement avec des bateaux d'autres catégories ni dans le cas où des menues embarcations en rencontrent d'autres.

Article 6.05 - Rencontre: Dérogations aux règles normales

1. Par dérogation aux dispositions de l'article 6.04, les catégories suivantes de bateaux:
 - a) les bateaux à passagers avalants effectuant un service régulier, et dont le nombre maximum autorisé de passagers n'est pas inférieur à un nombre fixé par l'autorité compétente, lorsqu'ils veulent à accoster un débarcadère situé sur la rive longée par les bateaux montants,
 - b) les convois remorqués avalants qui, pour virer vers l'amont, veulent longer une rive déterminée,

ont le droit de demander que les montants modifient la route qu'ils leur réservent, suivant l'article 6.04 ci-dessus, si cette route ne leur convient pas.

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

2. Dans ce cas, les avalants doivent faire usage en temps utile des signaux suivants:

s'ils veulent que la rencontre s'effectue à bâbord, ils doivent émettre "un son bref" et, s'ils veulent que la rencontre s'effectue à tribord, ils doivent émettre "deux sons brefs" et, en outre, montrer les signaux visuels visés au par. 3 de l'article 6.04.
3. Les montants doivent alors satisfaire à la demande des avalants et en donner confirmation de la façon suivante:
 - si la rencontre doit s'effectuer à bâbord, ils doivent émettre "un son bref";
 - si la rencontre doit s'effectuer à tribord, ils doivent émettre "deux sons brefs" et, en outre, montrer les signaux visuels visés au par. 3 de l'article 6.04 ci-dessus.
4. Dès qu'il est à craindre que les intentions des avalants n'aient pas été comprises par les montants, les avalants doivent répéter les signaux sonores prévus au par. 3 du présent article.

5. Si les montants reconnaissent que la route demandée par les avalants n'est pas appropriée et qu'il en résultera un danger d'abordage, ils émettent "une série de sons très brefs". Les conducteurs doivent alors prendre toutes les mesures que les circonstances exigent pour éviter le danger.
6. Les par. 1 à 5 ci-dessus ne s'appliquent pas aux menues embarcations dans leur comportement avec des bateaux d'autres catégories, ni dans le cas où des menues embarcations en rencontrent d'autres.

Article 6.06 - Rencontre en cas de bateaux halés

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

Article 6.07 - Rencontre dans les passages étroits

1. Pour éviter, dans la mesure du possible, une rencontre dans les secteurs ou aux endroits où le chenal ne présente pas une largeur incontestablement suffisante pour une telle rencontre (passages étroits), les règles suivantes sont applicables:
 - a) tous les bateaux doivent franchir les passages étroits dans le plus bref délai possible;
 - b) dans le cas où la portée de vue est restreinte, les bateaux doivent, avant de s'engager dans un passage étroit, émettre "un son prolongé"; en cas de besoin, notamment lorsque le passage étroit est long, ils doivent répéter ce signal lors du passage;
 - c) les montants doivent, lorsqu'ils constatent qu'un avalant est sur le point de s'engager dans un passage étroit, s'arrêter à l'aval de ce passage jusqu'à ce que les bateaux avalants l'aient franchi;
 - d) lorsqu'un convoi montant est déjà engagé dans un passage étroit, les avalants doivent, pour autant qu'il est possible, s'arrêter en amont de ce passage jusqu'à ce que le convoi montant l'ait franchi; la même obligation incombe aux bateaux isolés avalants à l'égard d'un bateau isolé montant.
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 à un endroit et dans des conditions présentant un minimum de danger. Tout conducteur qui constate un danger d'abordage doit émettre "une série de sons très brefs".

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

1. A l'approche des secteurs indiqués par le signal d'interdiction A.4 (Annexe 7), les montants doivent s'arrêter à l'approche d'avalants jusqu'à ce que les avalants aient franchi le secteur.
2. Si, pour éviter toute rencontre, les autorités compétentes imposent le passage à sens unique alterné:
 - l'interdiction de passage est indiquée par un signal général d'interdiction [A.1 (Annexe 7)];
 - l'autorisation de passage est indiquée par un signal général d'autorisation de passage [E.1 (Annexe 7)].

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

3. Lorsqu'une station destinée à montrer les signaux visés au paragraphe 2 ci-dessus ne peut, pour une raison quelconque, montrer ces signaux, les bateaux doivent s'arrêter et attendre jusqu'à ce que l'autorisation de passage leur soit donnée par les agents des autorités compétentes, par radiotéléphonie ou par des signaux correspondants.

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. Lorsque le dépassement ne peut faire surgir aucun risque d'abordage, le rattrapant peut dépasser à bâbord ou à tribord du rattrapé.
2. En cas de dépassement entre deux bateaux à voile, le rattrapant doit, en règle générale, passer du côté où le rattrapé reçoit le vent. Cette disposition ne s'applique pas dans le cas où une menue embarcation à voile est rattrapée par un bateau à voile d'une autre catégorie.

En cas de dépassement d'un bateau par un bateau à voile, le rattrapé doit faciliter le passage du côté où le rattrapant reçoit le vent. Cette disposition ne s'applique pas dans le cas où une menue embarcation rattrape un bateau d'une autre catégorie.

3. Si le dépassement est possible sans que le rattrapé doive modifier sa route ou sa vitesse, le rattrapant ne donne aucun signal sonore.
4. Lorsque le dépassement ne peut avoir lieu sans que le rattrapé ne 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.
5. Lorsque le rattrapé peut donner suite à cette demande du rattrapant, il doit laisser l'espace voulu du côté demandé, en s'écartant au besoin vers le côté opposé et émettre:
 - a) "un son bref" lorsque le dépassement doit avoir lieu par son bâbord;
 - b) "deux sons brefs" lorsque le dépassement doit avoir lieu par son tribord.
6. Lorsque le dépassement n'est pas possible du côté demandé par le rattrapant, mais peut se faire du côté opposé, le rattrapé doit émettre:
 - a) "un son bref" lorsque le dépassement est possible par son bâbord;
 - b) "deux sons brefs" lorsque le dépassement est possible par son tribord.

Le rattrapant qui, dans ces conditions, veut encore dépasser doit émettre "deux sons brefs" dans le cas a), ou "un son bref" dans le cas b).

Le rattrapé doit alors laisser l'espace voulu du côté où le dépassement doit avoir lieu en s'écartant au besoin du côté opposé.

7. Lorsque le dépassement est impossible sans danger d'abordage, le rattrapé doit émettre "cinq sons brefs".
8. Les par. 4 à 7 ci-dessus ne s'appliquent pas aux menues embarcations dans leur comportement avec des bateaux d'autres catégories, ni en cas de dépassement de menues embarcations par d'autres menues embarcations.

Article 6.11 - Dépassement interdit par les signaux de la voie navigable

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

- a) d'une manière générale sur les secteurs délimités par le signal A.2 (Annexe 7);
- b) entre convois, sur les secteurs délimités par le signal A.3 (Annexe 7). Toutefois, cette interdiction ne s'applique pas lorsque l'un au moins des convois est un convoi poussé dont les dimensions maximales ne dépassent pas 110 m sur 12 m.

C. AUTRES REGLES 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 le faire, 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 des bateaux d'autres catégories. Pour les menues embarcations entre elles, seuls les paragraphes 1 et 3 ci-dessus 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 par. 2 de cet article sont remplacés par les suivants:

“un son bref”, lorsque les bateaux viennent sur tribord ou

“deux sons brefs”, lorsque les bateaux viennent sur bâbord.

Article 6.15 - Interdiction de s'engager dans les intervalles entre les éléments d'un convoi remorqué

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

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

1. Les bateaux ne peuvent entrer dans un port ou une voie affluente ou en sortir, ni entrer dans la voie principale ou la traverser après 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.

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

2. Les bateaux qui effectuent une des manœuvres visées au point 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 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, par. 2, de l'Annexe 7, est montré sur la voie principale.

Les bateaux ne peuvent pas sortir d'un port ou d'une voie affluente lorsque le signal A.1, en combinaison avec le signal additionnel de la section II, par. 2, de l'Annexe 7, est montré près de la sortie.

6. Même si cette manœuvre peut obliger les bateaux naviguant sur la voie principale à modifier leur route ou leur vitesse, les bateaux peuvent entrer dans un port ou une voie affluente si le signal E.1 en combinaison avec le signal additionnel de la section II, par. 2 (Annexe 7) est montré sur la voie principale. Ils peuvent en sortir si le signal E.1 en combinaison avec le signal additionnel de la section II, par. 2 (Annexe 7) est montré près de la sortie; dans ce dernier cas, le signal B.10 (Annexe 7) est montré sur la voie principale.
7. Les dispositions des par. 1 à 3 ne s'appliquent pas aux menues embarcations dans leur comportement avec des bateaux d'autres catégories, ni celles du par. 4 aux bateaux qui ne sont pas de menues embarcations dans leur comportement avec ces dernières. Les dispositions du par. 2 ne s'appliquent pas aux menues embarcations entre elles.

Article 6.17 - Navigation à la même hauteur

1. Les bateaux ne doivent naviguer à la même hauteur que si l'espace disponible le permet sans gêne ni 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'un convoi poussé ou d'une formation à couple portant les feux et les signaux visés aux articles 3.14 et 3.32.
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 de bateau doivent se tenir suffisamment éloignés des autres bateaux et matériels flottants faisant route, ainsi que des engins flottants au travail.

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

1. Il est interdit de laisser traîner les ancres, câbles ou chaînes.
2. Cette interdiction ne s'applique ni aux petits mouvements aux lieux de stationnement, ni aux manœuvres; toutefois, elle s'applique à ces mouvements et manœuvres dans les secteurs indiqués, conformément au par. 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 par. 2 de l'article 7.03, par le signal d'indication E.6 (Annexe 7).

Article 6.19 - Navigation à la dérive

1. La navigation à la dérive est interdite. Cette interdiction ne s'applique pas aux petits mouvements aux lieux de stationnement, de chargement et de déchargement.
2. Les bateaux qui se laissent descendre cap à l'amont avec machine en marche avant sont considérés comme montants et non pas comme naviguant à la dérive.

Article 6.20 - Remous

1. Les bateaux doivent régler leur vitesse pour éviter de créer des remous ou un effet de succion exagéré 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 par. 1 b) et c) ci-dessus, à l'égard des menues embarcations.
3. Au droit de bateaux montrant les feux prescrits au par. 1 c) de l'article 3.27, ou le ou les pavillons prescrits au par. 1 c) de l'article 3.41, et au droit de bateaux, matériels flottants ou installations flottantes portant les feux, le pavillon ou les pavillons prescrits au paragraphe 1 de l'article 3.48 les autres bateaux doivent réduire leur vitesse ainsi qu'il est prescrit au par. 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 avalant doit pouvoir sans virer arrêter en temps utile le convoi de telle sorte que la manœuvrabilité du convoi reste bonne.
3. Il est interdit à tout bateau motorisé remorquant, poussant ou menant à couple d'autres bateaux de les abandonner pendant les opérations d'amarrage ou de mouillage avant que le chenal navigable ne soit dégagé de ces bateaux et que le conducteur du convoi ne se soit assuré qu'ils sont mis en sécurité.
4. Les barges de navire ne peuvent être placées en tête d'un convoi poussé que si des ancres peuvent être présentées à la tête du convoi.

Article 6.22 - Interruption temporaire de la navigation

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

Article 6.22 bis - Navigation au droit des engins flottants au travail et des bateaux échoués ou coulés

Il est interdit de passer au droit des bateaux visés aux articles 3.27 et 3.41 du côté où ils montrent le feu prescrit au par. 1 b) et d) de l'article 3.27, ou le ballon rouge, le pavillon rouge ou le panneau A.1 prescrits aux par. 1 b) et d) et 2 b) de l'article 3.41.

D. BACS

Article 6.23 - Règles applicables aux bacs

1. Les bacs ne peuvent effectuer la traversée de la voie navigable qu'après s'être assurés que le mouvement des autres bateaux permet d'effectuer la traversée sans danger et sans que ces autres bateaux soient obligés de modifier brusquement leur route ou leur 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 à ce que le chenal reste libre.
 - b) La navigation de bacs à câble longitudinal est interdite.
 - c) Il ne doit pas demeurer dans le chenal au-delà du temps nécessaire pour son service.

E. PASSAGE DES PONTS, BARRAGES ET ECLUSES

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 par. 2 ci-dessus, la navigation ne peut utiliser les ouvertures non signalées qu'à ses risques et périls.

Article 6.26 - Passage des ponts mobiles

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

2. Les bateaux doivent, à l'approche d'un pont mobile, ralentir leur marche.

S'ils ne peuvent pas ou ne veulent pas passer le pont, ils doivent, dans le cas où des panneaux B.5 (Annexe 7) sont placés sur la rive, s'arrêter en deçà de ces panneaux.

3. A 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 réglementé par les signaux suivants:

a) un ou plusieurs feux rouges qui signifient:

interdiction de passage;

b) un feu rouge et un feu vert à la même hauteur ou un feu rouge au-dessus d'un feu vert qui 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 qui signifient:

- le passage est autorisé;
- d) deux feux rouges superposés qui 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 qui 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 qui signifient:
passage interdit sauf pour les bateaux de hauteur réduite; la navigation est interdite dans l'autre sens.
5. Les feux rouges visés au par. 4 ci-dessus peuvent être remplacés par des panneaux rouge-blanc-rouge (signal A.1 - Annexe 7), les feux verts par des panneaux vert-blanc-vert (signal E.1 - Annexe 7) et les feux jaunes par des panneaux jaunes (signal D.1 - Annexe 7).

Article 6.27 - Passage des barrages

1. Au droit et aux abords d'un barrage, il est interdit de laisser traîner des ancres, des câbles ou des chaînes.
2. Le passage par une ouverture d'un barrage n'est autorisé que lorsque cette ouverture est signalée à gauche et à droite par:
un signal E.1 (Annexe 7).
3. L'interdiction de passage par une ouverture de barrage peut être signalée par un ou plusieurs feux rouges ou panneaux rouge-blanc-rouge (signal A.1-Annexe 7).
4. Par dérogation au par. 2 ci-dessus, dans le cas de barrages avec pont supérieur, le passage d'une ouverture peut être autorisé également par:
un signal D.1 (Annexe 7) placé sur le pont au-dessus de la passe.

Article 6.28 - Passage aux écluses

1. A 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 assignée 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. A 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 soient 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 ou matériels flottants ou installations flottantes.
7. Dans les écluses:
 - a) si des limites sont indiquées sur les bajoyers, les bateaux doivent se tenir entre ces limites;
 - b) pendant le remplissage et la vidange du sas et jusqu'au moment où la sortie est autorisée, les bateaux doivent être amarrés et la manœuvre des amarres doit être assurée de manière à empêcher tout choc contre les bajoyers, les portes et les dispositifs de protection ou contre les autres bateaux ou matériels flottants;
 - c) l'emploi de défenses, qui doivent être flottantes lorsqu'elles sont amovibles, est obligatoire;
 - d) il est interdit aux bateaux et matériels flottants de rejeter ou de laisser s'écouler de l'eau sur les terre-pleins ou sur les autres bateaux ou matériels flottants;
 - e) dès que le bateau est amarré et jusqu'au moment où la sortie est autorisée, les moyens mécaniques de propulsion ne peuvent être utilisés que dans des cas exceptionnels, pour assurer la sécurité de l'éclusage;
 - f) les menues embarcations doivent se tenir à distance des autres bateaux.

8. Dans les écluses et dans les avant-ports des écluses, il est obligatoire de maintenir une distance latérale minimale de 10 m à l'égard des bateaux et des convois portant le feu bleu visé à l'article 3.14, par. 1, ou un cône bleu visé à l'article 3.32, par. 1. Toutefois, cette obligation ne s'applique pas aux bateaux et aux convois qui portent également cette signalisation.
9. Les bateaux et convois portant deux ou trois feux bleus visés à l'article 3.14, par. 2 ou 3, ou deux ou trois cônes bleus visés à l'article 3.32, par. 2 ou 3 sont éclusés séparément.
10. Les bateaux et convois portant un feu bleu visé à l'article 3.14., par. 1 ou un cône bleu visé à l'article 3.32, par. 1, ne sont pas éclusés avec les bateaux à passagers.
11. En vue d'assurer la sécurité et le bon ordre de la navigation, la rapidité du passage des écluses ou la pleine utilisation de celles-ci, le personnel des écluses peut donner des instructions complémentaires ainsi que des instructions dérogatoires aux dispositions du présent article. Les bateaux doivent, dans les écluses et dans les garages des écluses, se conformer à ces instructions.

Article 6.28 bis - Entrée et sortie des écluses

1. L'accès d'une écluse est réglementé de jour comme de nuit par des signaux visuels placés d'un côté ou de chaque côté de l'écluse. Ces signaux ont la signification suivante:
 - a) deux feux rouges superposés:
accès interdit, écluse hors service;
 - b) un feu rouge isolé ou deux feux rouges juxtaposés:
accès interdit, écluse fermée;
 - c) l'extinction de l'un des deux feux rouges juxtaposés ou un feu rouge et un feu vert juxtaposés ou un feu rouge au-dessus d'un feu vert:
accès interdit, écluse en préparation pour l'ouverture;
 - d) un feu vert isolé ou deux feux verts juxtaposés:
accès autorisé.
2. La sortie d'une écluse est réglementée de jour comme de nuit par les signaux visuels suivants:

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

Article 6.29 - Priorité de passage aux écluses

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

- a) les bateaux appartenant à l'autorité compétente ou aux services d'incendie, de police, de douane, de sauvetage et les services sanitaires, se déplaçant pour des raisons urgentes de service;
- b) les bateaux auxquels l'autorité compétente a expressément accordé la priorité et qui portent à la proue la flamme rouge prévue à l'article 3.36.

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

F. VISIBILITE REDUITE; NAVIGATION AU RADAR

Article 6.30 - Règles générales de navigation par visibilité réduite

1. Tous les bateaux qui font route dans des conditions de visibilité réduite doivent naviguer à une vitesse de sécurité, en fonction des conditions de visibilité. Ils doivent être équipés d'une installation de radiotéléphonie permettant d'établir les communications bateau-bateau et bateau-rive se trouvant en bon état de fonctionnement et répondant aux prescriptions des différentes autorités compétentes concernées. Ils 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 de bateau ou du convoi, soit en relation avec ce conducteur par une liaison phonique. Les bateaux doivent émettre les signaux sonores prescrits aux articles 6.32 et 6.33 ci-dessous et porter les feux

- prescrits pour la signalisation de nuit des bateaux faisant route.
2. Les bateaux doivent s'arrêter dès que, en raison de diminution de la visibilité ou de la présence et mouvements d'autres bateaux et de circonstances locales, le voyage ne peut être poursuivi sans danger. En outre, lorsque dans un convoi remorqué, la communication visuelle entre les unités remorquées et le bateau motorisé en tête du convoi n'est plus possible, le convoi doit s'arrêter à l'endroit approprié le plus proche.
 3. Pour décider s'ils doivent suspendre ou peuvent poursuivre leur route et pour déterminer leur vitesse de marche, les bateaux utilisant le radar peuvent tenir compte de la détection au radar. Ils doivent cependant tenir compte de la diminution de visibilité éprouvée par les autres bateaux.
 4. En s'arrêtant, les bateaux doivent dégager le chenal autant que possible.
 5. Lorsqu'ils font route par visibilité réduite, les bateaux doivent être à l'écoute par radiotéléphonie sur la voie 16 (dans le secteur de la R. F. d'Allemagne sur la voie 10). Pour les radiocommunications bateau-bateau la voie 10 est utilisée. Les bateaux doivent donner aux autres bateaux les informations nécessaires pour la sécurité de la navigation.
 6. Les bateaux qui poursuivent leur route doivent, en cas de rencontre, tenir leur droite autant qu'il est nécessaire pour que le passage puisse s'effectuer bâbord sur bâbord. Les dispositions des articles 6.04 (par. 3, 4 et 5) et 6.05, à l'exception des dispositions du paragraphe 5 en ce qui concerne l'émission d'une série de sons très brefs, ne s'appliquent pas par visibilité réduite.

Article 6.31 - Signaux sonores pendant le stationnement

1. Par visibilité réduite, les bateaux en stationnement 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 le réseau bateau-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 5, ou 6.33, paragraphe 1, lettre *b*, pour un bateau qui s'approche, ils doivent indiquer leur position par radiotéléphonie ou émettre les signaux sonores suivants:
 - a) lorsqu'ils se trouvent du côté gauche du chenal (pour un observateur placé face à l'aval),
une simple volée de cloche;
 - b) lorsqu'ils se trouvent du côté droit du chenal (pour un observateur placé face à l'aval),
une double volée de cloche;
 - c) lorsqu'ils se trouvent en position indéterminée,

une triple volée de cloche.

2. Ces signaux doivent être répétés à des intervalles d'une minute au plus.
3. Les dispositions des par. 1 et 2 ci-dessus ne s'appliquent pas aux bateaux d'un convoi poussé autres que le pousseur. Dans le cas d'une formation à couple, elles ne s'appliquent qu'à un seul bateau de la formation. Dans un convoi remorqué, les prescriptions des par. 1 et 2 ci-dessus s'appliquent au remorqueur et au dernier bateau du convoi.
4. 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. Les bateaux ne sont autorisés à naviguer au radar par visibilité réduite que dans le cas où une personne possédant, en dehors du certificat (diplôme) de conducteur de bateau de navigation intérieure sur le Danube exigé pour la catégorie respective du bateau et pour le secteur en question, le certificat prévu par l'article 4.05, point 1, par. 1 c), ainsi qu'une autre personne bien au courant de la navigation au radar se trouvent de façon permanente dans la timonerie.

Si le certificat de bateau ou l'attestation de bord mentionnent qu'en cas d'utilisation du radar le bateau peut être conduit par une seule personne, la deuxième personne ne doit pas se trouver de façon permanente dans la timonerie.

2. Lors de la navigation au radar, les bateaux, les convois remorqués et poussés ainsi que les formations à couple sont exemptés de l'obligation de posséder la vigie prévue par l'article 6.30, point 1 si le conducteur de bateau peut suivre son cours en toute sécurité.
3. Tout avalant naviguant au radar doit, aussitôt qu'il perçoit sur l'écran les signaux des bateaux dont la position ou le mouvement pourrait provoquer un danger ou lorsqu'il s'approche d'un secteur où pourraient se trouver des bateaux non encore visibles sur l'écran:
 - a) émettre le signal sonore tritonal prévu par l'article 4.05, point 1, par. 1 b), qui sera répété aussi souvent que nécessaire. Cette disposition ne s'applique pas aux menues embarcations;
 - b) réduire la vitesse et, le cas échéant, s'arrêter la proue vers l'aval ou virer.
4. Tout montant qui navigue au radar doit, aussitôt qu'il entend le signal tritonal visé au paragraphe 3 a) ou perçoit sur l'écran des bateaux dont la position ou le mouvement pourrait provoquer un danger ou lorsqu'il s'approche d'un secteur où pourraient se trouver des bateaux non encore visibles sur l'écran, émettre les

signaux acoustiques prévus par l'article 6.33, point 2, qui seront répétés aussi souvent que nécessaire, et communiquer par radiotéléphonie aux avalants sa catégorie et son nom, son sens de circulation et sa position (kilomètre du fleuve), et également s'il porte le panneau bleu ou le feu blanc requis par l'article 6.04. Une menue embarcation doit indiquer sa catégorie, son nom, son sens de circulation et sa position (kilomètre du fleuve), ainsi que le côté de croisement proposé.

Tous les avalants naviguant au radar doivent répondre par radiotéléphonie et indiquer leur catégorie, leur nom, leur sens de circulation et leur position en confirmant la route à suivre ou en communiquant le côté de croisement.

5. Le dépassement des bateaux naviguant au radar n'est admis qu'après que le côté du dépassement ait été convenu par radiotéléphonie et à condition que la largeur du chenal soit suffisante.
6. Dans les convois, les prescriptions visées aux paragraphes 1 et 3 à 5 ci-dessus s'appliquent seulement aux bateaux à bord desquels se trouve le conducteur du convoi.

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

1. Par visibilité réduite, les bateaux qui ne naviguent pas au radar doivent être pourvus de la vigie et de l'installation de radiotéléphonie prescrites à l'article 6.30.
2. Dans des conditions de navigation par visibilité réduite, tout bateau isolé doit émettre "un son prolongé" et tout bateau à bord duquel se trouve le conducteur d'un convoi doit émettre "deux sons prolongés"; ces signaux doivent être répétés à des intervalles d'une minute au plus.
3. Les menues embarcations ne naviguant pas au radar peuvent émettre le signal prescrit au par. 2 ci-dessus; ce signal peut être répété.
4. Tout bateau qui ne navigue pas au radar par visibilité réduite doit, aussitôt qu'il entend le signal tritonal visé au par. 4 a) de l'article 6.32:
 - a) lorsqu'il se trouve près d'une rive: serrer cette rive et, en cas de besoin, s'y arrêter jusqu'à ce que l'autre bateau soit passé;
 - b) s'il se trouve dans le chenal, et notamment s'il se dirige d'une rive à l'autre: dégager le chenal autant et aussi vite que possible.

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

G. REGLES SPECIALES

Article 6.34 - Priorités spéciales

En cas de rencontre ou de routes qui se croisent, les autres bateaux doivent s'écarter de la route d'un bateau portant la signalisation visée aux articles 3.18 ou 3.35.

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 précisent les zones où ces activités sont autorisées ou interdites.
2. Le conducteur du bateau remorqueur doit être accompagné par une personne chargée du service de la remorque et de la surveillance du skieur et apte à assumer ce rôle.
3. Sauf quand ils naviguent dans un chenal qui leur est exclusivement réservé, 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

La pêche à la traîne avec plusieurs bateaux de front, ainsi que l'installation d'engins de pêche dans le chenal ou dans les aires réservées au stationnement des bateaux, sont interdites.

Article 6.37 - Plongée subaquatique sportive

La pratique de la plongée subaquatique sportive sans autorisation est interdite aux endroits où la navigation pourrait être gênée, notamment:

- a) sur le trajet normal des bateaux portant la signalisation visée aux articles 3.16 et 3.34;
- b) devant l'entrée des ports;
- c) près des lieux de stationnement;
- d) dans les zones réservées au ski nautique ou aux activités analogues.

CHAPITRE 7

REGLES 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 façon suffisamment solide, compte tenu du courant, du vent, du remous, et de l'effet de succion provoqué par d'autres bateaux, de manière à pouvoir suivre les variations du niveau de l'eau et, ainsi, à ne pas constituer un danger ou une gêne pour les autres bateaux.

Article 7.02 - Stationnement

1. Les bateaux et matériels flottants, ainsi que les installations flottantes, ne peuvent pas stationner:
 - a) dans les sections de la voie navigable où le stationnement est interdit de façon générale;
 - b) dans les secteurs désignés par les autorités compétentes;
 - c) dans les secteurs indiqués par le signal A.5 (Annexe 7); l'interdiction s'applique alors du côté de la voie où ce signal est placé;
 - d) sous les ponts et sous les lignes électriques à haute tension;
 - e) dans les passages étroits au sens de l'article 6.07 et à leurs abords, ainsi que dans les secteurs qui, par suite du stationnement, deviendraient des passages étroits, ainsi qu'aux abords de ces secteurs;
 - f) aux entrées et sorties des voies affluentes;
 - g) sur les trajets des bacs;
 - h) sur la route que suivent les bateaux pour accoster ou quitter un débarcadère;

- i) dans les aires de virage indiquées par le signal E.8 (Annexe 7);
 - j) au droit d'un bateau portant le signal prescrit à l'article 3.47, à une distance en mètres inférieure au chiffre indiqué dans le triangle blanc dudit signal;
 - k) sur les plans d'eau indiqués par le signal A.5.1 (Annexe 7) et dont la largeur, comptée à partir du signal, est indiquée en mètres sur celui-ci.
2. Dans les sections où le stationnement est interdit en vertu des dispositions du par. 1 a) à d) ci-dessus, les bateaux et matériels flottants, ainsi que les installations flottantes ne peuvent stationner qu'aux aires de stationnement indiquées par un des signaux E.5 à E.7 (Annexe 7), dans les conditions définies aux articles 7.03 à 7.06 ci-dessous.

Article 7.03 - Ancrage

1. Les bateaux et matériels flottants, ainsi que les installations flottantes ne peuvent pas ancrer:
- a) dans les sections de la voie navigable où l'ancrage est interdit de façon générale;
 - b) dans les secteurs indiqués par le signal A.6 (Annexe 7); l'interdiction s'applique alors du côté de la voie où ce signal est placé.
2. Dans les sections où l'ancrage est interdit en vertu des dispositions du par. 1 a) ci-dessus, les bateaux et matériels flottants, ainsi que les installations flottantes, ne peuvent ancrer que dans les secteurs indiqués par le signal E.6 (Annexe 7) et seulement du côté de la voie où ce signal est placé.

Article 7.04 - Amarrage

1. Les bateaux et matériels flottants, ainsi que les installations flottantes, ne peuvent pas s'amarrer à la rive:
- a) dans les sections de la voie navigable où l'amarrage est interdit de façon générale;
 - b) dans les secteurs indiqués par le signal A.7 (Annexe 7); l'interdiction s'applique alors du côté de la voie où ce signal est placé.
2. Dans les sections où l'amarrage à la rive est interdit en vertu des dispositions du par. 1 a) ci-dessus, les bateaux et matériels flottants, ainsi que les installations flottantes ne peuvent s'amarrer que dans les secteurs indiqués par le signal E.7 (Annexe 7) et seulement du côté de la voie où ce signal est placé.

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

Article 7.05 - Aires de stationnement

1. Aux aires de stationnement où est placé le signal E.5 (Annexe 7), les bateaux et matériels flottants ne peuvent stationner que du côté de la voie où ce signal est placé.
2. Aux aires de stationnement où est placé le signal E.5.1 (Annexe 7), les bateaux et matériels flottants ne peuvent stationner que sur le plan d'eau dont la largeur, comptée à partir du signal, est indiquée en mètres sur celui-ci.
3. Aux aires de stationnement où est placé le signal E.5.2 (Annexe 7), les bateaux et matériels flottants ne peuvent stationner que sur le plan d'eau compris entre les deux distances indiquées en mètres sur le signal. Ces distances sont comptées à partir du signal.
4. Aux aires de stationnement où est placé le signal E.5.3 (Annexe 7), les bateaux et matériels flottants ne peuvent, du côté de la voie où ce signal est placé, stationner, bord à bord, en nombre supérieur à celui qui est indiqué en chiffres romains sur le signal.
5. Aux aires de stationnement, à défaut d'autres prescriptions, les bateaux sont tenus de se ranger bord à bord en partant de la rive, du côté de la voie où le signal est placé.
6. Quand, en complément aux signaux côtiers, le plan d'eau d'un lieu de stationnement est aussi balisé par des signaux flottants, celui-ci est marqué:
 - du côté droit du chenal, par des bouées lumineuses A.5 (Annexe 8);
 - du côté gauche du chenal, par des bouées lumineuses A.6 (Annexe 8).

Dans ce cas, les signaux flottants séparent le chenal du plan d'eau de l'aire de stationnement.

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 lesquelles le signal est valable, et seulement du côté de la voie où le signal est placé.

Article 7.07 - Stationnement à proximité de bateaux, convois poussés et formations à couple effectuant certains transports de matières dangereuses

1. La distance minimale à respecter entre deux bateaux, convois poussés et formations à couple en stationnement est de:
 - 10 m, si l'un d'eux porte le feu bleu visé à l'article 3.14, par. 1 ou le cône bleu visé à l'article 3.32, par. 1;
 - 50 m, si l'un d'eux porte deux feux bleus visés à l'article 3.14, par. 2 ou deux cônes bleus visés à l'article 3.32, par. 2;
 - 100 m, si l'un d'eux porte trois feux bleus visés à l'article 3.14, par. 3 ou trois cônes bleus visés à l'article 3.32, par. 3.

Lorsque les bateaux, convois poussés ou formations à couple portent un nombre différent de cônes bleus ou de feux bleus, la distance entre eux est établie comme il est prévu pour le plus grand nombre de cônes bleus ou de feux bleus. Au cas où les bateaux, convois poussés ou formations à couple portent la même signalisation, aucune distance minimale n'est établie.

2. 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 se trouver en permanence à bord des bateaux en stationnement dans le chenal.
2. Tous les autres bateaux, les matériels flottants et les installations flottantes en stationnement doivent être surveillés par une personne capable d'intervenir rapidement en cas de besoin, si les conditions locales l'exigent ou si les autorités compétentes le prescrivent.
3. Une garde suffisante doit se trouver en permanence à bord des bateaux en stationnement portant la signalisation visée à l'article 3.14 ou 3.32, ainsi qu'à bord des bateaux-citernes transportant des matières dangereuses. Les bateaux sans équipage portant la signalisation visée à l'article 3.14 ou 3.32, ainsi que les bateaux-citernes, peuvent stationner dans les bassins des ports et aux aires de stationnement pour lesquels la surveillance est assurée.
4. 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

TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Article 8.01 - Le signal "Tenez-vous à l'écart"

1. Dans le cas d'un accident ou d'une avarie qui peuvent mener au déversement des matières dangereuses transportées, il est nécessaire de donner le signal "Tenez-vous à l'écart":
 - a) à bord des bateaux-citernes qui doivent porter la signalisation visée à l'article 3.14, par. 1 ou 2 ou à l'article 3.32, par. 1 ou 2, lorsque l'équipage n'est pas en mesure d'éliminer le danger survenu pour la vie humaine ou pour la navigation en résultat du déversement des matières dangereuses;
 - b) à bord des bateaux qui doivent porter la signalisation visée à l'article 3.14, par 3, ou à l'article 3.32, par. 3, lorsque l'équipage n'est pas en mesure d'éliminer le danger survenu pour la vie humaine ou pour la navigation en résultat du déversement des matières dangereuses.

Cette disposition ne s'applique pas aux barges poussées et aux autres bateaux non-automoteurs de même genre. Au cas où ils font partie d'un convoi ou d'une formation à couple, le signal "Tenez-vous à l'écart" doit être donné par le bateau à bord duquel se trouve le conducteur du convoi ou de la formation à couple.

2. Le signal "Tenez-vous à l'écart" se compose d'un signal sonore et d'un signal lumineux.

Le signal sonore est constitué d'un son prolongé et d'un son bref répétés pendant une durée d'au moins 15 minutes. Le signal lumineux visé à l'article 4.01, par. 2 doit être donné en même temps que le signal sonore.

Après son déclenchement, le signal "Tenez-vous à l'écart" doit continuer automatiquement jusqu'à la fin; son interrupteur doit être conçu de manière à exclure sa mise en service non préméditée.

3. Les bateaux qui perçoivent le signal "Tenez-vous à l'écart" doivent prendre toutes les mesures possibles afin d'éviter le danger qui menace. Notamment ils doivent:
 - a) lorsqu'ils font route vers la zone dangereuse, se tenir à une distance aussi grande que possible de celle-ci et, le cas échéant, virer;
 - b) lorsqu'ils viennent de passer par la zone dangereuse, continuer leur route le plus vite possible.

4. Les bateaux visés ci-dessus au paragraphe 3 doivent immédiatement prendre les mesures suivantes:
 - a) fermer toutes les fenêtres et ouvertures;
 - b) éteindre tous les feux non protégés;
 - c) cesser de fumer à bord;
 - d) arrêter tous les moteurs auxiliaires qui ne sont pas nécessaires pour l'exploitation;
 - e) éviter qu'une étincelle puisse se produire.
5. Le paragraphe 4 s'applique également aux bateaux se trouvant en stationnement près de la zone dangereuse. Le cas échéant, lorsque le signal “Tenez-vous à l'écart” a été perçu, l'équipage doit quitter le bateau.
6. Lors de l'exécution des mesures visées aux paragraphes 3 à 5, il faut tenir compte du courant du fleuve ainsi que de la direction du vent.
7. Les bateaux doivent prendre les mesures visées aux paragraphes 3 à 6, même dans le cas où le signal “Tenez-vous à l'écart” est donné de la rive.
8. Le conducteur du bateau qui a perçu le signal “Tenez-vous à l'écart” doit en informer immédiatement l'autorité compétente la plus proche.

Article 8.02 - Déclaration des transports de marchandises dangereuses

1. Avant le commencement du voyage, si le voyage commence dans le pays du port d'immatriculation ou aussitôt après l'arrivée du bateau dans les autres cas, les conducteurs des bateaux auxquels s'applique l'ADN-D doivent communiquer à l'autorité de police de navigation la plus proche les données suivantes:
 - a) type du bateau;
 - b) nom du bateau;
 - c) nationalité et numéro d'immatriculation;
 - d) sens de la navigation (vers l'aval ou vers l'amont);
 - e) portée en lourd;
 - f) longueur et largeur;
 - g) pour les convois: longueur et largeur du convoi;
 - h) tirant d'eau;

- i) trajet;
- j) port de chargement;
- k) port de déchargement;
- l) type de cargaison (dénomination des marchandises et indication de la quantité transportée en conformité avec la lettre de voiture);
- m) nombre de feux bleus et de cônes bleus;
- n) nombre de personnes se trouvant à bord.

Ces données doivent être communiquées uniquement par les bateaux qui transportent des marchandises dangereuses.

- 2. Les données énumérées au paragraphe 1 ci-dessus peuvent être déclarées par n'importe quelle autre personne et peuvent être transmises par écrit, par téléfax ou par liaison "on-line".
- 3. Au début du voyage, lors de l'arrivée ou du départ, lors du passage par le point de contrôle au début et à la fin du voyage, le conducteur de bateau doit déclarer dans un délai d'une heure au plus tard:
 - a) le nom du bateau;
 - b) la nationalité et le numéro d'immatriculation.
- 4. Les déclarations visées au paragraphe 3 peuvent être transmises par radio, téléphone, fax ou par liaison "on-line".
- 5. Les modifications des données visées au paragraphe 1 doivent être immédiatement communiquées à l'autorité de police de navigation la plus proche.

CHAPITRE 9

PROTECTION DES EAUX ET ELIMINATION DES DECHETS SURVENANT A BORD DES BATEAUX

Article 9.01 - Définitions

Au sens du présent chapitre les termes suivants signifient:

I. GENERALITES

- a) “Déchets/eaux usées”: distinction entre les déchets survenant lors de l'exploitation du bateau et les déchets liés à la cargaison;
- b) “Déchets survenant lors de l'exploitation du bateau”: déchets et eaux usées survenant à bord du fait de l'exploitation et de l'entretien du bateau;
- c) “Déchets liés à la cargaison”: déchets et eaux usées survenant à bord du bateau du fait de la cargaison;
- d) “Stations de réception agréées”: bateaux au sens de l'article 1.01 a) ou installations à terre agréés par les autorités compétentes pour recueillir les déchets survenant lors de l'exploitation du bateau ainsi que les déchets liés à la cargaison;
- e) “Chargement exclusif”: transport au cours duquel est transportée constamment la même cargaison ou une autre cargaison dont l'acheminement n'exige pas le nettoyage des cales ou des citernes à cargaison.

II. EXPLOITATION DU BATEAU

- a) “Graisse usée”: graisse usée recueillie lors de son écoulement de graisseurs, de roulements et d'installations de graissage et autre graisse non réutilisable;
- b) “Huiles usées”: huiles usées ou autres graisses non réutilisables pour moteurs, engrenages et installations hydrauliques;
- c) “Autres déchets huileux ou graisseux”: filtres usagés (filtres usagés à huile et à air), chiffons usagés (chiffons et laine à polir souillés), contenants (récipients vides, souillés), emballages;
- d) “Eau de fond de cale”: eau huileuse provenant des fonds de cale de la salle des machines, du pic, des cofferdams ou des compartiments latéraux;
- e) “Eaux usées domestiques”: eaux usées provenant de cuisines, salles à manger, salles d'eau (douches, lavabos) et buanderies ainsi que les eaux fécales;

- f) “Ordures ménagères”: déchets organiques et non-organiques provenant des ménages (par exemple: restes alimentaires, papier, verre et déchets de cuisine analogues) ne contenant toutefois pas de composants d’autres déchets définis liés à l’exploitation du bateau;
- g) “Boues de curage”: résidus survenant à bord du bateau lors de l’exploitation d’une station d’épuration à bord;
- h) “Eau séparée”: eau séparée des eaux de fond de cale grâce à des moyens mis en oeuvre à bord des bateaux;
- i) “Slops”: mélanges de résidus de cargaison avec par exemple des restes d’eau de lavage, de la rouille ou de la boue, aptes ou non à être pompés;
- j) “Autres déchets spéciaux”: déchets survenant lors de l’exploitation du bateau, à l’exception des déchets visés sous a) à g) et i) ci-dessus.

III. CARGAISON

- a) “Cargaison restante”: toute cargaison liquide restant après le déchargement comme résidus dans les citernes ou dans les tuyauteries sans utilisation d’un système d’assèchement supplémentaire selon l’ADND, ainsi que toute cargaison sèche restant après le déchargement comme les résidus dans les cales sans utilisation de balais, de balayeuses mécaniques ou d’installations d’aspiration, les emballages et moyens d’arrimage faisant partie de la cargaison;
- b) “Résidus de cargaison”: toute cargaison liquide qui ne peut être évacuée des citernes ou des tuyauteries par le système d’assèchement supplémentaire selon l’ADND, ainsi que toute cargaison sèche dont la cale ne peut être débarrassée par l’utilisation de balayeuses mécaniques ou de balais;
- c) “Résidus de manutention”: cargaison sèche ou, le cas échéant, liquide qui tombe sur le bateau à l’extérieur de la cale (par exemple sur le plat-bord) lors de la manutention;
- d) “Cale/citerne non nettoyée”: cale ou citerne où subsistent des cargaisons restantes;
- e) “Cale balayée”: cale débarrassée de toute cargaison restante (par exemple à l’aide de balayeuses mécaniques ou de balais) et où ne subsistent que des résidus de cargaison;
- f) “Citerne asséchée”: citerne débarrassée de toute cargaison restante (par exemple à l’aide du système d’assèchement supplémentaire selon l’ADND) et où ne subsistent que des résidus de cargaison;

- g) “Cale aspirée”: cale débarrassée de la cargaison restante à l'aide de la technique d'aspiration et où subsistent nettement moins de résidus de cargaison que dans une cale balayée;
- h) “Nettoyage”: évacuation de la cale et de la citerne des cargaisons restantes à l'aide de moyens appropriés (par exemple balais, balayeuses mécaniques, technique d'aspiration, système d'assèchement supplémentaire) qui permet d'atteindre l'état de propreté:
 - “balayé” ou
 - “aspiré” pour la cale ou
 - “asséché” pour la citerne à cargaison,
 - ainsi que l'évacuation des résidus de manutention à des endroits autres que les cales;
- i) “Lavage”: évacuation des résidus de cargaison des cales balayées ou aspirées et des citernes asséchées à l'aide d'eau ou de vapeur d'eau;
- j) “Cale/citerne lavée”: cale ou citerne qui après lavage est appropriée à toute cargaison;
- k) “Eau de lavage”: eau survenant lors du nettoyage de cales balayées ou aspirées ou de citernes asséchées. En font partie également l'eau de ballastage et l'eau de pluie provenant de ces cales ou citernes.

Article 9.02 - Devoir général de vigilance

Le conducteur, les autres membres d'équipage et les autres personnes se trouvant à bord sont tenus de montrer toute la vigilance que commandent les circonstances, afin d'éviter la pollution de la voie d'eau et de limiter au maximum la quantité de déchets et d'eaux usées survenant à bord.

Article 9.03 - Interdiction de déversement et de rejet

1. Il est interdit de jeter ou de déverser dans la voie d'eau des huiles usées, des eaux de fonds de cale et d'autres déchets huileux ou graisseux, ainsi que des eaux ménagères, des marchandises, des restes de marchandises, des ordures ménagères et d'autres déchets spéciaux. Le rejet ou le déversement de marchandises résiduelles peut être admis en conformité avec les prescriptions des pays danubiens.
2. En cas de déversement accidentel de déchets visés au par. 1 ci-dessus ou de menace d'un tel déversement, le conducteur doit en aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches, en indiquant aussi exactement que possible la nature et l'endroit du déversement.

Article 9.04 – Collecte et traitement des déchets à bord

1. Le conducteur doit assurer la collecte séparée à bord des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bateau et visés au paragraphe 1 de l'article 9.03 ci-dessus dans des récipients prévus à cet effet ou celle des eaux de fond de cale dans les cales des salles des machines. Les récipients doivent être stockés à bord de telle manière que toute fuite de matière puisse facilement être constatée et empêchée à temps.
2. Il est interdit :
 - a) d'utiliser des réservoirs mobiles stockés sur le pont comme réservoirs de collecte des huiles usagées;
 - b) de brûler des déchets à bord à l'exception des cas où l'incinération se produit dans une installation agréée par une autorité compétente.

Article 9.05 - Registre des hydrocarbures, dépôt des déchets aux stations de réception

1. Tout bateau ayant un compartiment des machines ou une section de moteurs est pourvu d'un registre des hydrocarbures, délivré par l'autorité compétente selon le modèle de l'Annexe 1 des "Recommandations relatives à la prévention de la pollution des eaux du Danube par la navigation". Ce registre de contrôle doit être conservé à bord. Après son renouvellement, il doit être conservé à bord 6 mois au moins après la dernière inscription.
2. Les déchets visés à l'article 9.03, par. 1, à l'exception des ordures ménagères, doivent être déposés, contre justificatif, dans les stations de réception agréées par les autorités compétentes à des intervalles réguliers, déterminés par l'état et l'exploitation du bateau. Ce justificatif consiste en une mention portée dans le journal de contrôle des huiles usées par la station de réception.
3. Tout bateau qui, en vertu de dispositions valables en dehors du Danube, est muni d'autres documents relatifs au dépôt des déchets liés à l'exploitation du bateau, doit pouvoir apporter la preuve du dépôt des déchets en dehors du Danube, par ces autres documents. Est considéré également comme preuve à cet effet, le journal de contrôle des huiles usées prévu par la Convention sur la prévention de la pollution en mer (Marpol).
4. Les eaux usées et les ordures ménagères doivent être déposées aux stations de réception prévues à cet effet.

Article 9.06 – Normes pour le traitement des déchets*

1. Les eaux résiduaires provenant des bateaux ne sont pas considérées comme des résidus d'hydrocarbures ou des mélanges d'eau et d'hydrocarbures si leur teneur en hydrocarbures ne dépasse pas 15 mg/litre.
2. Les eaux usées et les eaux résiduaires ménagères traitées provenant des bateaux ne sont pas, du point de vue de la protection des eaux du Danube, considérées comme polluées si leur indice de pollution ne dépasse pas:
 - indice-colis: 1000;
 - teneur en matières en suspension: 50 mg/litre;
 - DBO₅: 50 mg/litre;
 - CCO-Cr: 150 mg/litre.

Ces caractéristiques sont obtenues au moyen d'un traitement spécial des eaux, la dilution de l'eau traitée par ce moyen n'étant pas admise.

Article 9.07 – Déversement des eaux usées traitées*

Est excepté de l'interdiction visée à l'article 9.03, par. 1, le déversement d'eaux traitées par les bateaux dans la voie d'eau si la teneur maximale de résidus à la sortie est continuellement et sans dilution antérieure conforme aux prescriptions prévues à l'article 9.06.

Article 9.08 - Peinture et nettoyage externe des bateaux

1. Il est interdit d'enduire d'huile ou de nettoyer le bordé extérieur des bateaux au moyen de produits dont le déversement dans l'eau est interdit.
2. Il est également interdit d'utiliser des systèmes antisalissures contenant les substances suivantes ou des préparations à base de ces substances :
 - a) des composés de mercure ;
 - b) des composés d'arsenic ;
 - c) des composés organostanniques agissant comme biocides ;
 - d) de l'hexachlorocyclohexane.

A 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 des bateaux un revêtement qui empêche les substances susmentionnées contenues dans les systèmes antisalissures de pénétrer dans l'eau.

* Les autorités compétentes peuvent prescrire des normes plus strictes.

**LETTRE OU GROUPE DE LETTRES DISTINCTIFS DU PAYS DU PORT
D'ATTACHE OU DU LIEU D'IMMATRICULATION DES BATEAUX
RESSORTISSANTS DES ETATS DANUBIENS**

Allemagne	D
Autriche	A
Biélorussie	BY
Belgique	B
Bulgarie	BG
Croatie	HR
Fédération de Russie	RUS
Finlande	FI
France	F
Hongrie	HU
Italie	I
Lituanie	LT
Luxembourg	L
Malte	MLT
Norvège	NO
Pays-Bas	N
Pologne	PL
Portugal	P
République de Moldova	MD
République Tchèque	CZ
Roumanie	R
Slovaquie	SK
Suède	SE
Suisse	CH
Ukraine	UA
Serbie et Monténégro	SCG

**MARQUES D'ENFONCEMENT ET ECHELLES DE TIRANT D'EAU
DES BATEAUX DE NAVIGATION INTERIEURE**

1. Définitions

- a) Le “plan du plus grand enfoncement” est le plan de flottaison correspondant à l'enfoncement maximal auquel le bateau est susceptible de naviguer.
- b) Le “franc-bord” est la distance mesurée entre le plan du plus grand enfoncement et la face supérieure du pont à son point le plus bas ou à défaut de pont, le point le plus bas de la partie supérieure du bordé fixe.
- c) La “distance de sécurité” est la distance mesurée entre le plan du plus grand enfoncement et le point le plus bas au-dessus duquel le bateau ne peut plus être considéré comme étanche sans tenir compte des prises et des chasses d'eau.
- d) Les “zones de navigation” sont les zones de voies navigables différenciées en raison de la conception et de l'équipement des bateaux de navigation intérieure respectivement du calcul du franc-bord et de la distance de sécurité, en fonction du maximum de la hauteur significative des vagues correspondant à une probabilité de dépassement de 5%, à savoir:
 - Zone 1: hauteur des vagues pouvant atteindre 2,0 m
 - Zone 2: hauteur des vagues pouvant atteindre 1,2 m et
 - Zone 3: hauteur des vagues pouvant atteindre 0,6 m.

Aux fins de la présente définition, la “hauteur significative” est la moyenne des hauteurs des 10% du nombre total des vagues au cours d'une observation de courte durée, qui ont la plus grande hauteur entre creux et crêtes.

2. Franc-bord minimal, distance de sécurité et plan du grand enfoncement

- 2.1 Les dimensions du franc-bord minimal et de la distance de sécurité d'un bateau sont établies par les autorités compétentes en fonction de la zone de navigation et du type de bateau.
- 2.2 Le plan du plus grand enfoncement est déterminé de façon à respecter à la fois les prescriptions sur le franc-bord minimal et sur la distance de sécurité. Toutefois, pour des raisons de sécurité imposées par les conditions de résistance de la coque et de la stabilité du bateau, les autorités compétentes peuvent fixer le plan du plus grand enfoncement à un niveau plus bas dans les limites à déterminer par ces autorités.

3. Marquage du plus grand enfoncement

- 3.1 Tout bateau, à l'exception des menues embarcations, doit porter des marques indélébiles et visibles à distance pour indiquer le plus grand enfoncement établi par les autorités compétentes. Ces marques sont représentées par les marques de franc-bord apposées sous le contrôle de l'autorité compétente de chaque côté de la coque au milieu de la longueur du bateau.
- 3.2 La marque de franc-bord consiste en un anneau coupé diamétralement par une ligne de franc-bord horizontale éventuellement complétée par des lignes de franc-bord additionnelles, si le bateau doit effectuer des parcours dans plusieurs zones de navigation.

Le centre de l'anneau doit se trouver à la verticale du milieu de la longueur du bateau. La ligne horizontale qui coupe l'anneau doit le faire de manière à ce que son bord inférieur passe par le centre de l'anneau et constitue la ligne de franc-bord.

Les bords inférieurs des lignes de franc-bord additionnelles doivent correspondre aux francs-bords prescrits pour les zones de navigation correspondantes.

Les lignes de franc-bord additionnelles sont apposées sur le trait vertical vers l'avant du bateau par rapport au centre de l'anneau.

Pour les bateaux destinés à naviguer dans les zones 2 et 3 ou seulement dans la zone 3, la représentation de l'anneau n'est pas obligatoire.

- 3.3 L'épaisseur de l'anneau et la largeur de toutes les autres lignes de la marque de franc-bord sont de 30 mm; le diamètre extérieur de l'anneau est de 200 mm. La longueur de la ligne horizontale qui coupe l'anneau est de 300 mm et celle des lignes de franc-bord additionnelles de 150 mm.

Les dimensions des chiffres indiquant les zones sont de 60 x 40 mm (Fig. 1).

L'autorité compétente autorisée pour l'assignation de francs-bords peut apposer sa marque sur la coque du bateau.

La combinaison de la marque de jauge et de la marque de franc-bord est autorisée. Dans ce cas, la largeur de la ligne horizontale qui coupe l'anneau de la marque de franc-bord (ou la largeur de la ligne horizontale supérieure de franc-bord lorsqu'il y a plusieurs francs-bords et que l'anneau n'est pas représenté) doit être de 40 mm.

4. Echelles de tirant d'eau

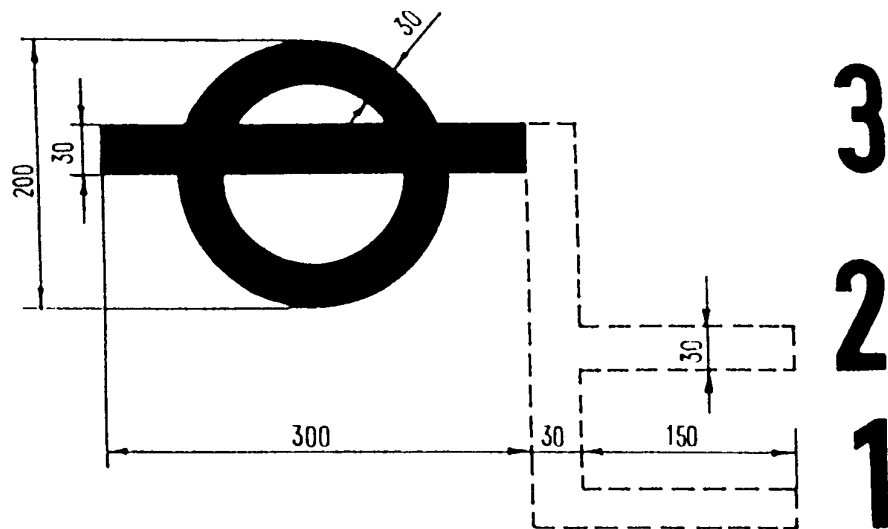
4.1 Tout bateau dont le tirant d'eau peut atteindre 1 m doit porter de chaque côté de la coque vers l'arrière au moins une échelle de tirant d'eau. Il peut porter des échelles de tirant d'eau supplémentaires. Leur emplacement, leur nombre et leurs caractéristiques de représentation sont établis par les autorités compétentes en fonction de la zone de navigation, du type, de la longueur, du tirant d'eau et de l'assiette du bateau.

4.2 Les échelles de tirant d'eau doivent être graduées au moins en décimètres, de 0 à 300 mm au-dessous du plan de flottaison à vide, de 100 à 300 mm au-dessus du plan du plus grand enfoncement. Elles peuvent être représentées sous forme de traits associés avec les chiffres de graduation ou sous forme de chiffres de graduation (sans traits) peints en couleurs bien visibles. Leur zéro doit correspondre au niveau du dessous de la coque du bateau au droit de l'échelle ou, s'il existe une quille, au niveau du dessous de la quille au droit de l'échelle.

La graduation des échelles de tirant d'eau doit être repérée par des marques poinçonnées ou burinées sous le contrôle de l'autorité compétente.

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

Esquisse de la marque de franc-bord:



Esquisse de la marque de franc-bord pour les différentes zones de navigation:

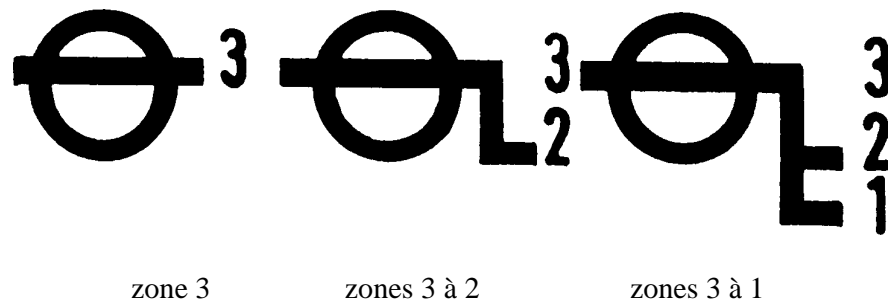


Figure 1

SIGNALISATION VISUELLE DES BATEAUX

1. Généralités

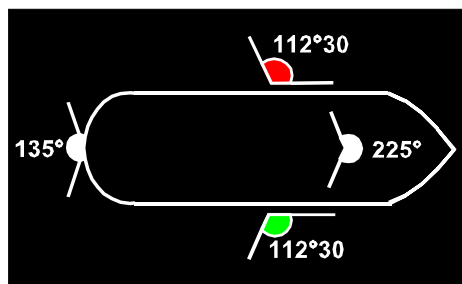
- 1.1 Les croquis ci-après portent sur la signalisation prévue aux articles du chapitre 3; ils ne concernent pas la signalisation prévue ou permise dans certains cas par les autorités compétentes.
- 1.2 Les croquis n'ont qu'un caractère indicatif; il convient de se référer au texte du Règlement qui, seul, fait foi.

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

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

Cette signalisation supplémentaire est seule décrite sous le croquis.

- 1.3 Les convois poussés dont les dimensions maxima ne dépassent pas 110 m sur 12 m, ainsi que les formations à couple dont les dimensions maxima ne dépassent pas 110 m sur 23 m sont considérés comme des bateaux motorisés isolés (voir article 3.01, paragraphe 3).
- 1.4 Sauf indication particulière, la signification des termes suivants est celle donnée à l'article 3.01, paragraphe 5:



- 1.4.1 "Feu de mât": feu blanc puissant, projetant une lumière ininterrompue sur toute l'étendue d'un arc d'horizon de 225° et disposé de manière à projeter cette lumière depuis l'avant jusqu'à 22°30' sur l'arrière du travers de chaque bord.

1.4.2 “Feux de côté”: feux vert clair à tribord et rouge clair à bâbord, chacun projetant une lumière ininterrompue sur toute l’étendue d’un arc d’horizon de 112°30’ et disposé de manière à projeter cette lumière depuis l’avant jusqu’à 22°30’ sur l’arrière du travers de son côté.

1.4.3 “Feu de poupe”: feu clair ou ordinaire blanc et jaune projetant une lumière ininterrompue sur toute l’étendue d’un arc d’horizon de 135° et disposé de manière à projeter cette lumière sur un secteur de 67°30’ de chaque bord à partir de l’arrière;

1.4.4 “Feu visible de tous les côtés”: feu projetant une lumière ininterrompue sur toute l’étendue d’un arc d’horizon de 360°.

1.5 Explication des symboles:

Un feu qui est invisible pour l’observateur est marqué d’un point en son centre



a

Feu fixe visible de tous les côtés



b

Feu fixe visible uniquement sur un arc d’horizon limité



c

Feu scintillant



d

Feu porté de temps en temps ou feu facultatif



e

Panneau de pavillon



f

Flamme



g

Ballon



h

Cylindre



i

Cône



j

Bicône



k

Réflecteur-radar



l

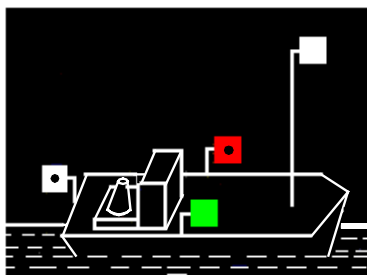
2. Signalisation en cours de route

2.1. Bateaux motorisés isolés faisant route

Nuit

Jour

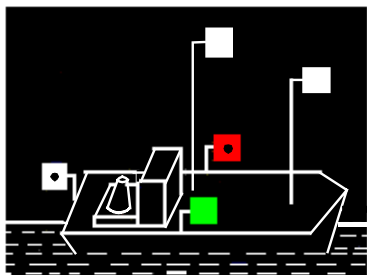
2.1.1 (article 3.08, par. 1)



Pas de signalisation supplémentaire

Un feu de mât, des feux de côté, un feu de poupe

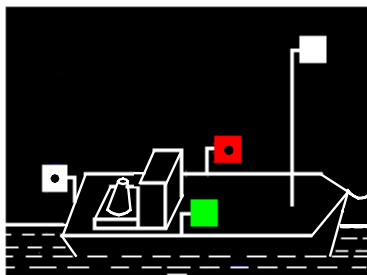
2.1.2 (article 3.08, par. 2)



Pas de signalisation supplémentaire

Un deuxième feu de mât facultatif à l'arrière

2.1.3 Bateau motorisé temporairement précédé d'un bateau motorisé en renfort (article 3.08, par. 3)



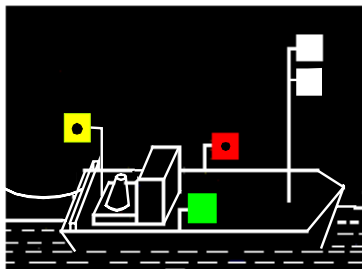
Pas de signalisation supplémentaire

Un feu de mât, des feux de côté, un feu de poupe et, le cas échéant, un deuxième feu de mât à l'arrière

2.2. Convois remorqués

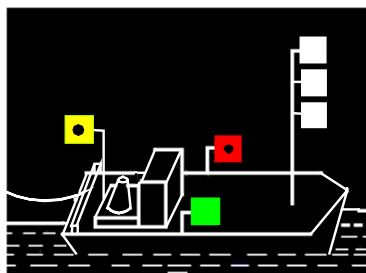
Nuit

- 2.2.1 Bateau motorisé faisant route seul, en tête d'un convoi (article 3.09, par. 1)



Deux feux de mât superposés, des feux de côté, un feu de poupe jaune au lieu de blanc

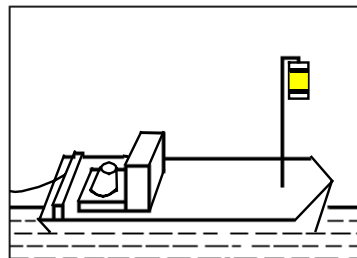
- 2.2.3 Chacun des bateaux motorisés naviguant en tête du convoi (article 3.09, par. 2)



Trois feux de mât superposés, des feux de côté, un feu de poupe jaune au lieu de blanc

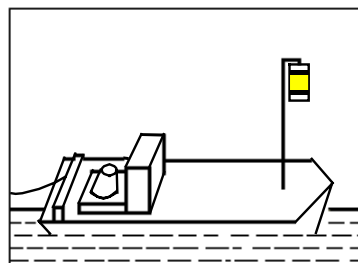
Jour

- 2.2.2 Bateau motorisé faisant route seul, en tête d'un convoi (article 3.29, par. 1)



Un cylindre jaune bordé, en haut et en bas, de deux bandes noires et blanches, les bandes blanches étant aux extrémités du cylindre

- 2.2.4 Chacun des bateaux motorisés naviguant en tête du convoi (article 3.29, par. 2)

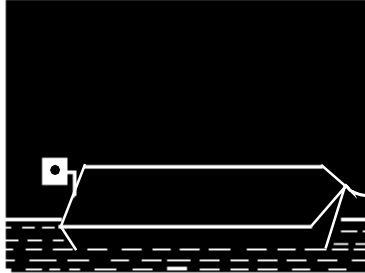


Un cylindre jaune bordé en haut et en bas de deux bandes noires et blanches, les bandes blanches étant aux extrémités du cylindre

Nuit

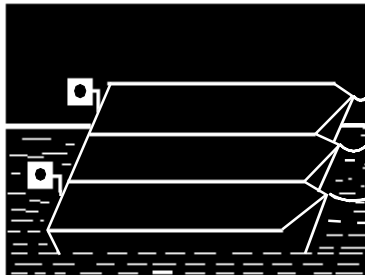
Jour

2.2.5 Le ou les bateau(x) remorqué(s) formant la dernière longueur du convoi (article 3.09, par. 3)



Pas de signalisation supplémentaire

Un feu de poupe blanc

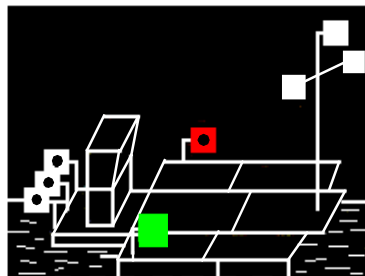


Pas de signalisation supplémentaire

Deux feux de poupe blancs placés sur les bateaux extérieurs du convoi

2.3. Convois poussés

2.3.1 (article 3.10, par. 1)



Pas de signalisation supplémentaire

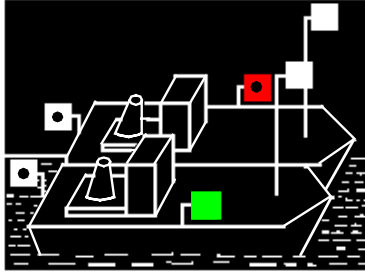
Trois feux de mât disposés en triangle équilatéral, des feux de côté, trois feux de poupe sur le pousseur

2.4. Formations à couple

Nuit

Jour

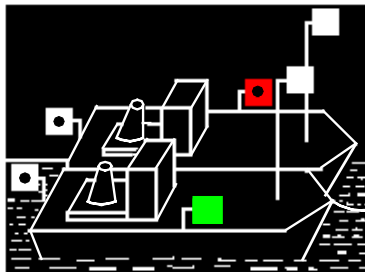
2.4.1 (article 3.11, par. 1)



Pas de signalisation supplémentaire

Sur chaque bateau, un feu de mât et un feu de poupe; à l'extérieur de la formation, des feux de côté

2.4.2 Formation à couple précédée par un ou plusieurs bateaux motorisés en renfort (article 3.11, par. 2)



Pas de signalisation supplémentaire

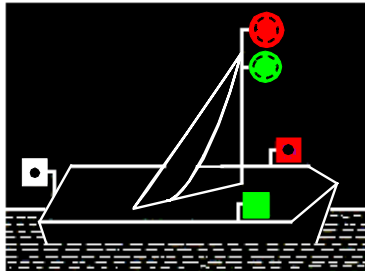
Sur chaque bateau, un feu de mât et un feu de poupe; à l'extérieur de la formation, des feux de côté

2.5. Bateaux à voile

Nuit

Jour

2.5.1 (article 3.12, par. 1 et 2):

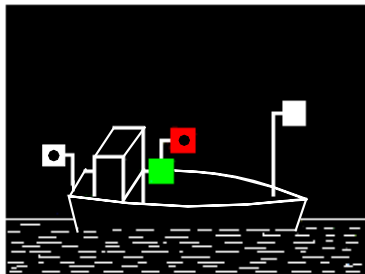


Pas de signalisation supplémentaire

Des feux de côté qui peuvent être ordinaires au lieu de clairs, un feu de poupe et, à titre facultatif, deux feux ordinaires ou clairs superposés, visibles de tous les côtés, le rouge au-dessus du vert

2.6. Menues embarcations

2.6.1 Motorisées (article 3.13, par.1)



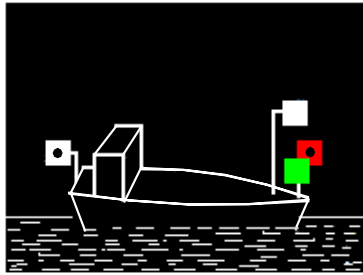
Pas de signalisation supplémentaire

Un feu de mât, clair au lieu de puissant, des feux de côté qui peuvent être ordinaires au lieu de clairs, un feu de poupe

Nuit

Jour

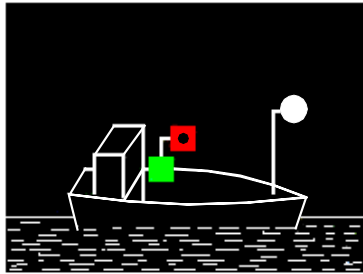
ou:



Pas de signalisation supplémentaire

Un feu de mât, clair au lieu de puissant, des feux de côté qui peuvent être ordinaires au lieu de clairs, l'un à côté de l'autre ou dans une même lanterne; à la proue ou près de la proue, un feu de poupe

ou:

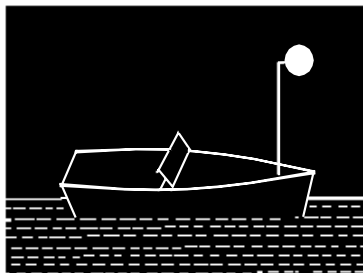


Pas de signalisation supplémentaire

Un feu clair blanc, visible de tous les côtés, des feux de côté placés suivant l'une des manières indiquées ci-dessus

ou:

mais seulement dans le cas où la menue embarcation motorisée naviguant isolément est d'une longueur inférieure à 7 m (article 3.13, par. 2)



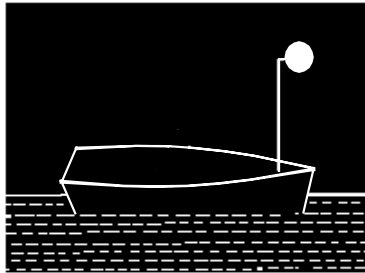
Pas de signalisation supplémentaire

Un feu ordinaire blanc, visible de tous les côtés

Nuit

Jour

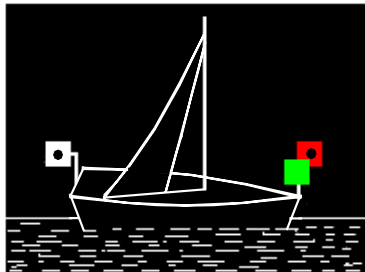
2.6.2 Remorquées ou menées à couple (article 3.13, par. 4)



Pas de signalisation supplémentaire

Un feu ordinaire blanc, visible de tous les côtés

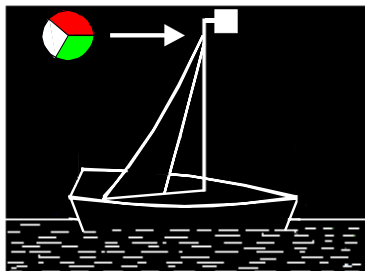
2.6.3 Embarcations à voile (article 3.13, par. 5)



Pas de signalisation supplémentaire

Des feux de côté, qui peuvent être ordinaires au lieu de clairs, l'un à côté de l'autre ou dans une même lanterne; à la proue ou près de la proue, un feu de poupe

ou:



Pas de signalisation supplémentaire

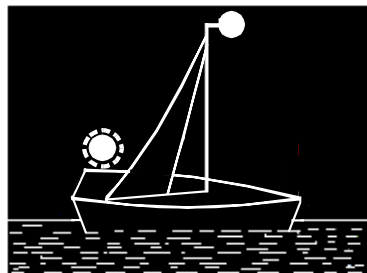
Des feux de côté, qui peuvent être ordinaires au lieu de clairs et un feu de poupe réunis dans une seule lanterne au sommet ou en haut du mât

Nuit

Jour

ou bien:

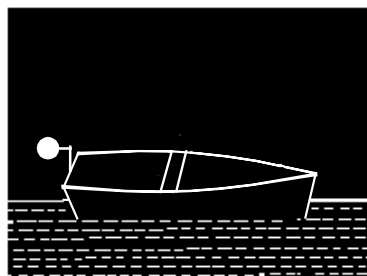
mais seulement dans le cas d'embarcations de moins de 7 m de long:



Pas de signalisation supplémentaire

Un feu ordinaire blanc, visible de tous les côtés et, à l'approche d'autres bateaux, un deuxième feu ordinaire blanc

2.6.4 Menues embarcations isolées qui ne sont ni motorisées ni à voile (article 3.13, par. 6)



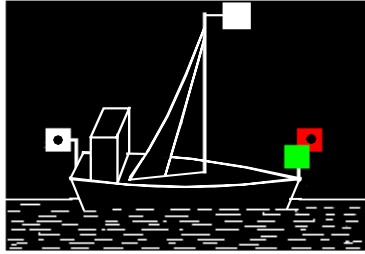
Pas de signalisation supplémentaire

Un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés

Nuit

2.6.5 Menues embarcations naviguant à la voile et utilisant en même temps leur propre moyen mécanique de propulsion (article 3.13, par. 1)

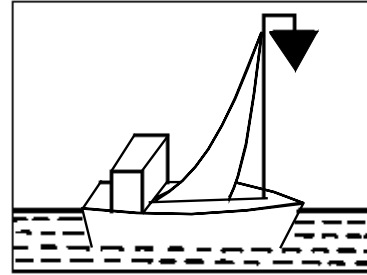
Une des signalisations indiquées au point 2.6.1 ci-dessus, par exemple:



Un feu de mât, clair au lieu de puissant, des feux de côté qui peuvent être ordinaires au lieu de clairs, l'un à côté de l'autre ou dans une même lanterne; à la proue ou près de la proue, un feu de poupe

Jour

2.6.6 Menues embarcations naviguant à la voile et utilisant en même temps leur propre moyen mécanique de propulsion (article 3.30)

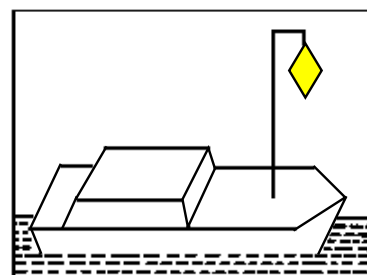


Un cône noir pointe en bas

2.7. Bateaux autorisés au transport de plus de 12 passagers ayant les dimensions de menues embarcations

2.7.2 (article 3.31)

Pas de signalisation supplémentaire



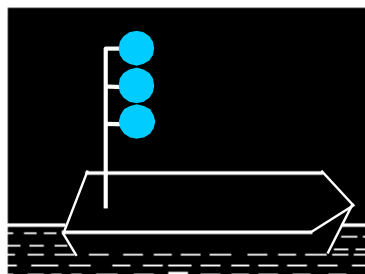
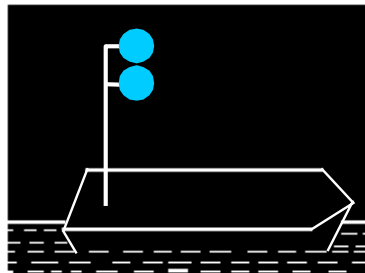
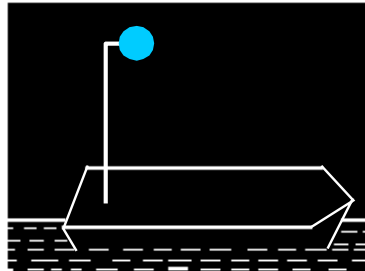
Un bicône jaune

Article 2.8 Bateaux effectuant des transports de marchandises dangereuses

Nuit

2.8.1 Bateau effectuant des transports de marchandises dangereuses (article 3.14, par.1):

Signalisation supplémentaire:

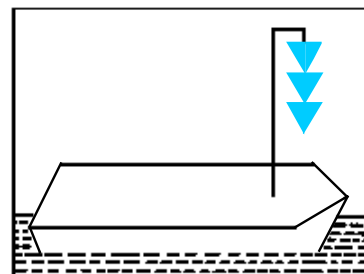
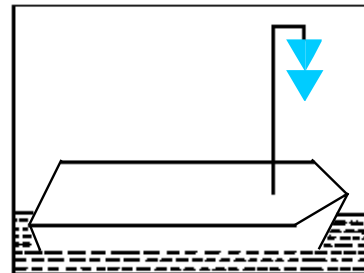
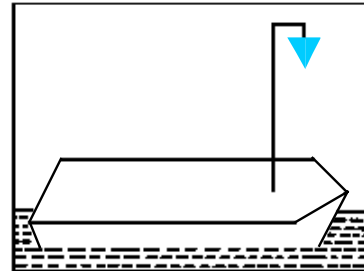


En fonction du degré de danger de la marchandise : un, deux ou trois feux bleus ordinaires, visibles de tous les côtés

Jour

2.8.2 Bateau effectuant des transports de marchandises dangereuses (article 3.32, par.1):

Signalisation supplémentaire:

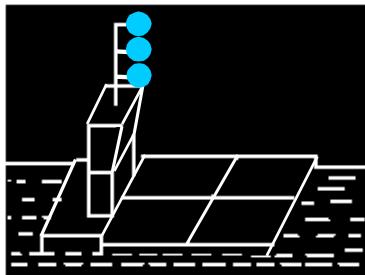
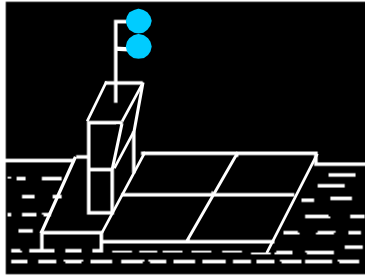
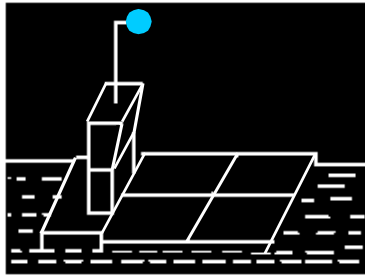


En fonction du degré de danger de la marchandise : un, deux ou trois cônes bleus, pointes en bas

Nuit

2.8.3 Convois poussés effectuant des transports de marchandises dangereuses (article 3.14, par. 3):

Signalisation supplémentaire:

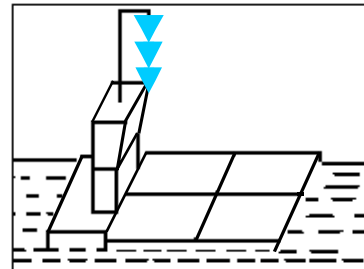
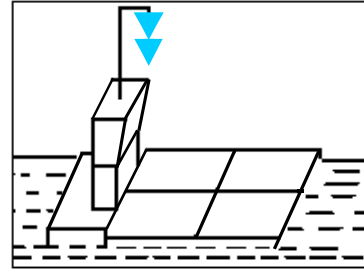
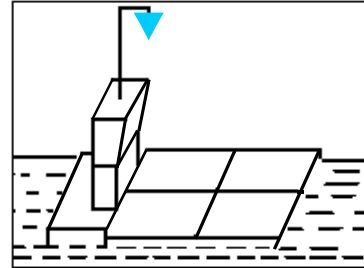


En fonction du degré de danger de la marchandise : un, deux ou trois feux bleus ordinaires, visibles de tous les côtés

Jour

2.8.4 Convois poussés effectuant des transports de marchandises dangereuses (article 3.32, par. 3):

Signalisation supplémentaire:

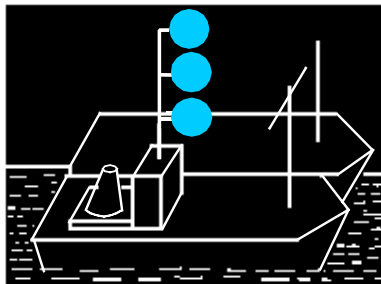
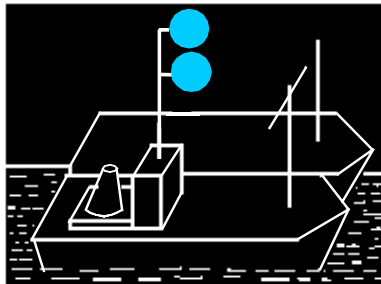
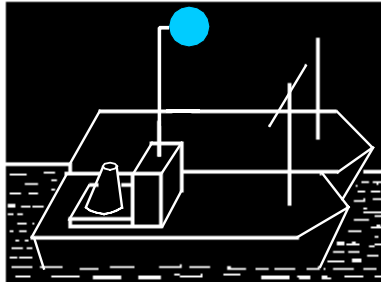


En fonction du degré de danger de la marchandise : un, deux ou trois cônes bleus, pointes en bas

Nuit

2.8.5 Formations à couple effectuant des transports de marchandises dangereuses (article 3.14, par. 3)

Signalisation supplémentaire du bateau assurant la propulsion de la formation:

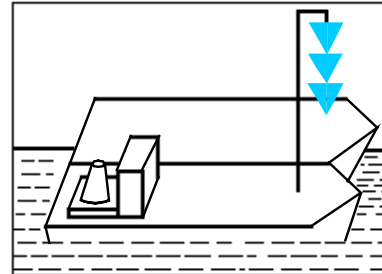
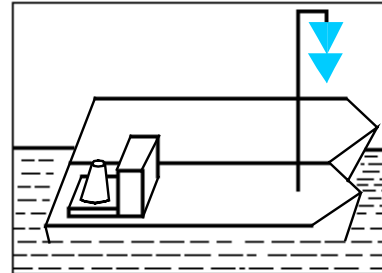
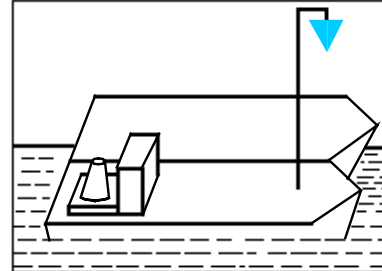


En fonction du degré de danger de la marchandise : un, deux ou trois feux bleus ordinaires, visibles de tous les côtés

Jour

2.8.6 Formations à couple effectuant des transports de marchandises dangereuses (article 3.32, par.3)

Signalisation supplémentaire du bateau assurant la propulsion de la formation:

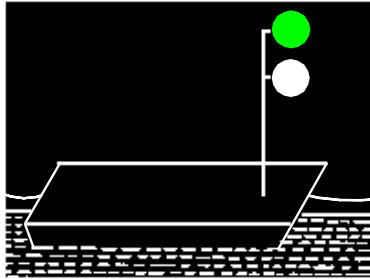


En fonction du degré de danger de la marchandise : un, deux ou trois cônes bleus, pointes en bas

2.9. Bacs

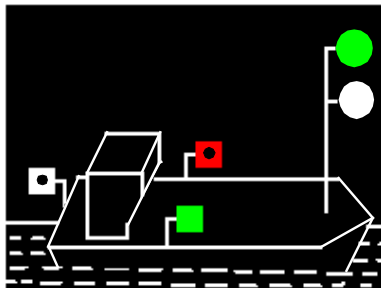
Nuit

- 2.9.1 Ne navigant pas librement
(article 3.16, par. 1)



Un feu clair vert au-dessus d'un feu clair blanc, les deux visibles de tous les côtés

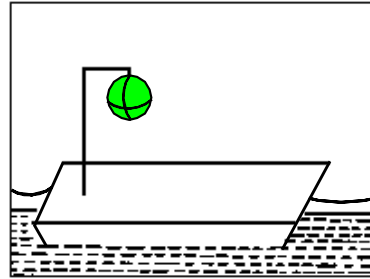
- 2.9.3 Navigant librement
(article 3.16, par. 2)



Un feu clair vert au-dessus d'un feu clair blanc, les deux visibles de tous les côtés, des feux de côté et un feu de poupe

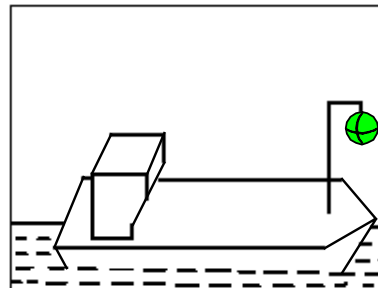
Jour

- 2.9.2 Ne navigant pas librement
(article 3.34)



Un ballon vert

- 2.9.4 Navigant librement
(article 3.34)

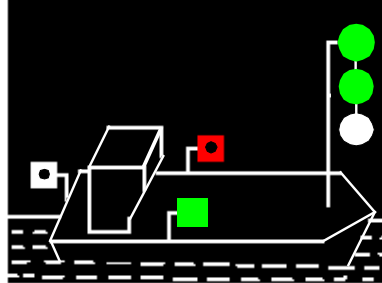


Un ballon vert

Nuit

Jour

2.9.5 Naviguant librement et jouissant d'une priorité
(article 3.16, par. 3)



Pas de signalisation supplémentaire

Deux feux clairs verts superposés au-dessus d'un feu clair blanc, les trois feux visibles de tous les côtés, des feux de côté et un feu de poupe

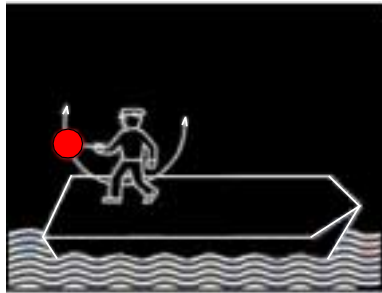
2.10. Bateaux incapables de manoeuvrer

2.10.1 (article 3.18, par. 1)

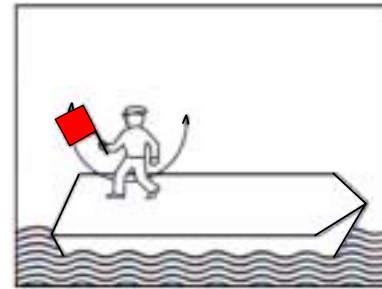
2.10.2 (article 3.35, par. 1)

Signalisation supplémentaire:

Signalisation supplémentaire:



Un feu rouge balancé; dans le cas de menues embarcations, le feu peut être blanc



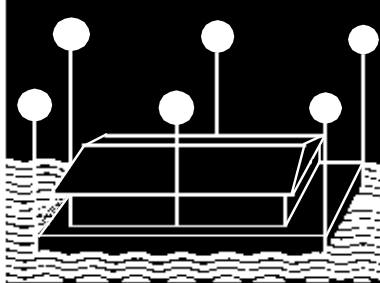
Un pavillon rouge balancé

2.11. Matériels flottants et installations flottantes

Nuit

Jour

2.11.1 (article 3.19)



Pas de signalisation supplémentaire

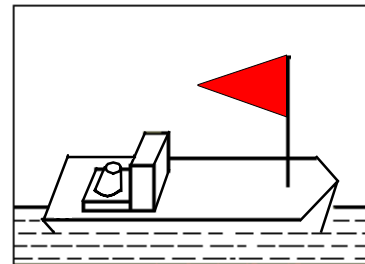
Un nombre suffisant de feux clairs blancs, visibles de tous les côtés

2.12. Bateaux jouissant d'une priorité de passage

2.12.1 (article 3.36)

Signalisation supplémentaire:

Pas de signalisation supplémentaire



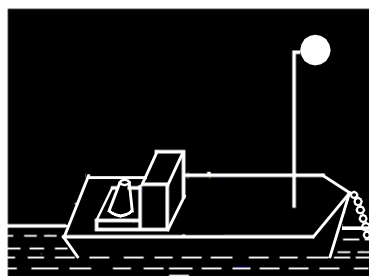
Une flamme rouge

3. Signalisation en stationnement

3.1. Cas généraux

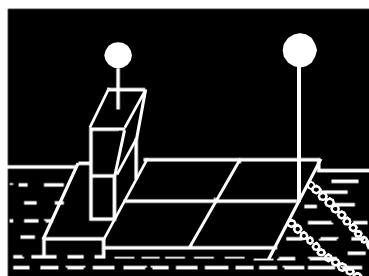
Nuit

- 3.1.1 Bateaux stationnant au large, isolés ou accouplés à d'autres bateaux (article 3.20, par. 1)



Un feu blanc ordinaire visible de tous les côtés à la proue

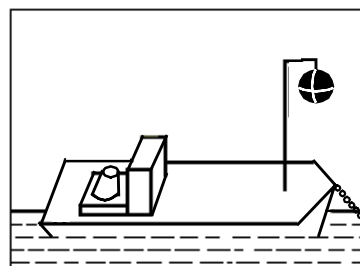
- 3.1.3 Convois poussés stationnant au large (article 3.20, par. 2)



Deux feux ordinaires blancs placés sur le pousseur et sur la partie avant du convoi

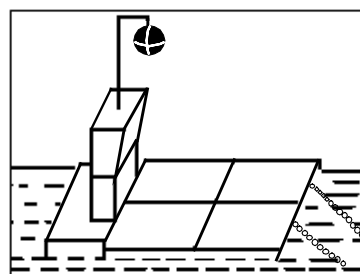
Jour

- 3.1.2 Bateaux motorisés encrés, isolés ou faisant partie d'un convoi stationnant au large (article 3.36 bis, par. 1)



Un ballon noir sur la partie avant du bateau

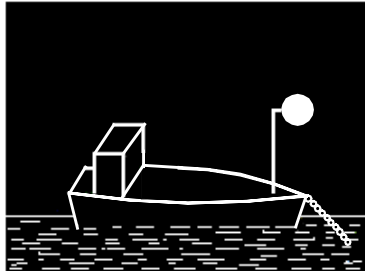
- 3.1.4 Convois poussés stationnant au large (article 3.36 bis, par. 1)



Un ballon noir sur le pousseur

Nuit

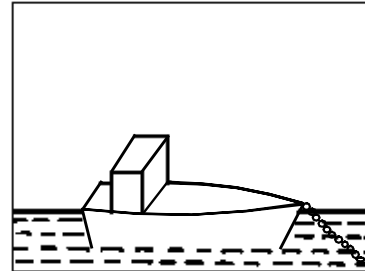
- 3.1.5 Menues embarcations stationnant au large (article 3.20, par. 3)



Un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés

Jour

- 3.1.6 Formations de barges dépourvues de pousseur, menues embarcations, bateaux non motorisés (article 3.36 bis, par. 1)



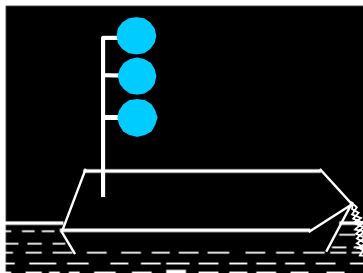
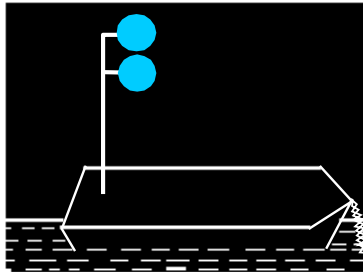
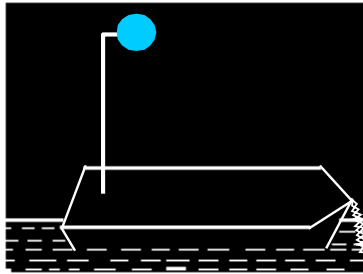
Pas de signalisation supplémentaire

3.2 Bateaux effectuant des transports de marchandises dangereuses

Nuit

3.2.1 Bateaux effectuant des transports de marchandises dangereuses (article 3.21)

Signalisation supplémentaire:

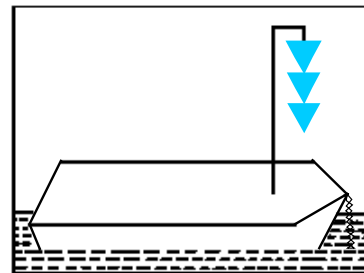
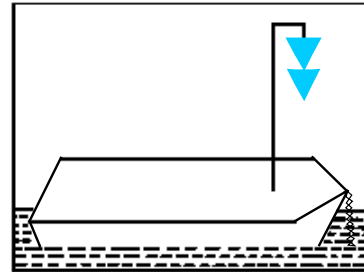
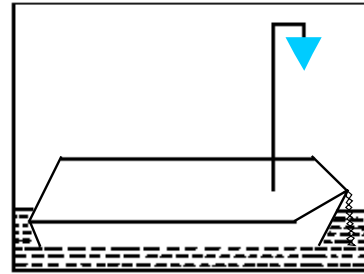


En fonction du degré de danger de la marchandise : un, deux ou trois feux bleus ordinaires, visibles de tous les côtés

Jour

3.2.2 Bateaux effectuant des transports de marchandises dangereuses (article 3.37)

Signalisation supplémentaire:

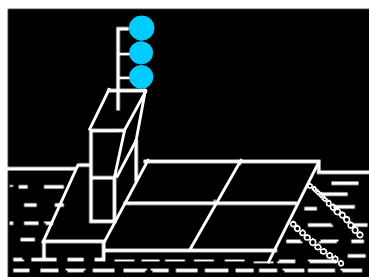
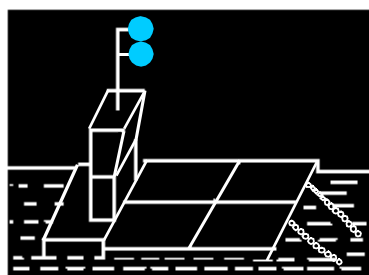
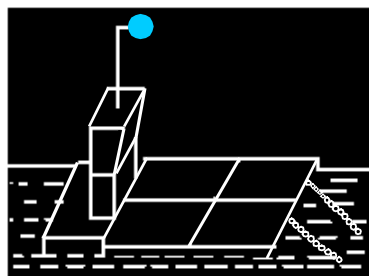


En fonction du degré de danger de la marchandise : un, deux ou trois cônes bleus, pointes en bas

Nuit

3.2.3 Convois poussés effectuant des transports de marchandises dangereuses (article 3.21)

Signalisation supplémentaire du pousseur:

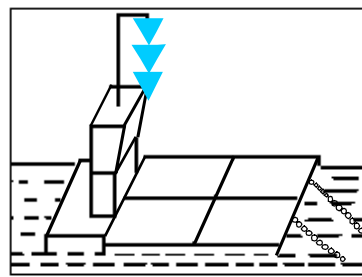
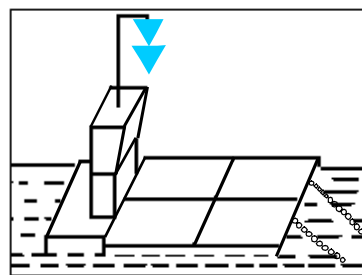
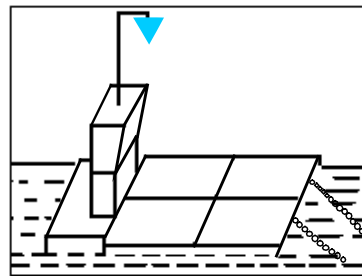


En fonction du degré de danger de la marchandise : un, deux ou trois feux bleus ordinaires, visibles de tous les côtés

Jour

3.2.4 Convois poussés effectuant des transports de marchandises dangereuses (article 3.37)

Signalisation supplémentaire du pousseur:

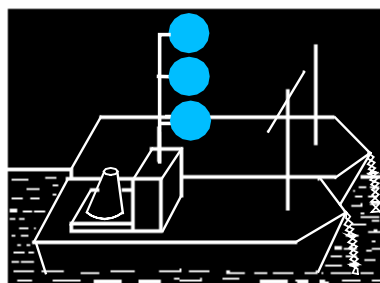
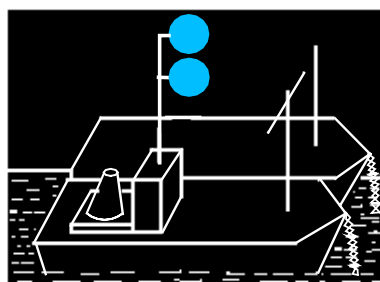
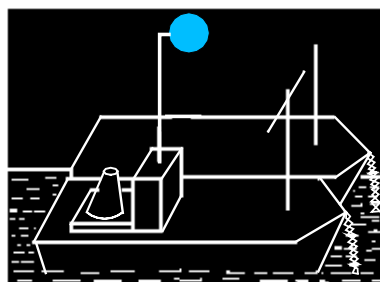


En fonction du degré de danger de la marchandise : un, deux ou trois cônes bleus, pointes en bas

Nuit

3.2.5 Formations à couple effectuant des transports de marchandises dangereuses (article 3.21)

Signalisation supplémentaire du bateau assurant la propulsion de la formation:

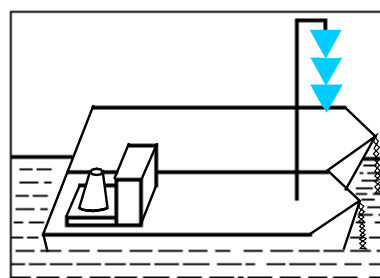
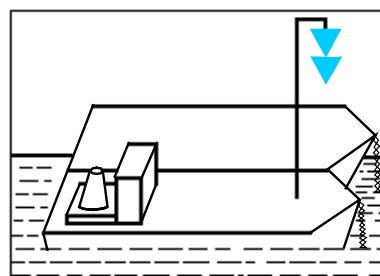
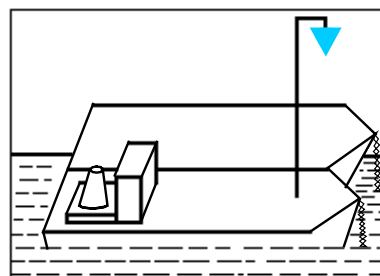


En fonction du degré de danger de la marchandise : un, deux ou trois feux bleus ordinaires, visibles de tous les côtés

Jour

3.2.6 Formations à couple effectuant des transports de marchandises dangereuses (article 3.37)

Signalisation supplémentaire du bateau assurant la propulsion de la formation:



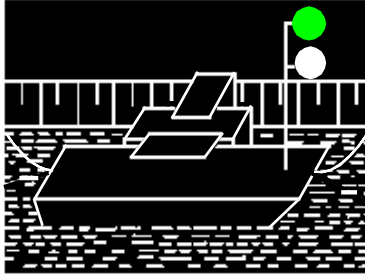
En fonction du degré de danger de la marchandise : un, deux ou trois cônes bleus, pointes en bas

3.3. Bacs

Nuit

Jour

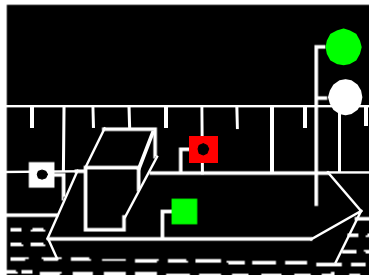
- 3.3.1 Ne naviguant pas librement, stationnant à leur débarcadère (article 3.23, par. 1)



Pas de signalisation supplémentaire

Un feu clair vert au-dessus d'un feu clair blanc, les deux visibles de tous les côtés

- 3.3.2 Naviguant librement en service, stationnant à leur débarcadère (article 3.23, par. 2)



Pas de signalisation supplémentaire

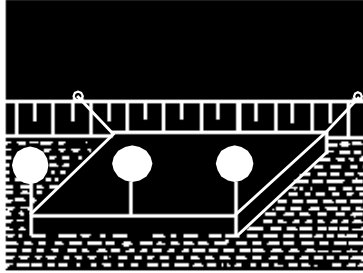
Un feu clair vert au-dessus d'un feu clair blanc, les deux feux visibles de tous les côtés; pour un stationnement de courte durée, un feu de poupe et deux feux de côté

3.4. Matériels flottants et installations flottantes

Nuit

Jour

3.4.1 (article 3.25)

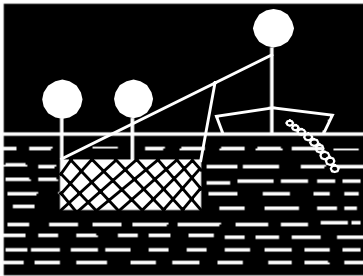


Pas de signalisation supplémentaire

Un nombre suffisant de feux ordinaires blancs visibles de tous les côtés

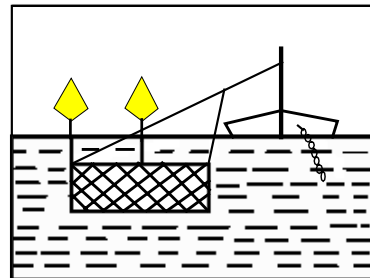
3.5. Filets et autres instruments de pêche des bateaux de pêche constituant une entrave pour la navigation

3.5.1 (article 3.26)



Un nombre suffisant de feux ordinaires blancs, visibles de tous les côtés

3.5.2 (article 3.40)

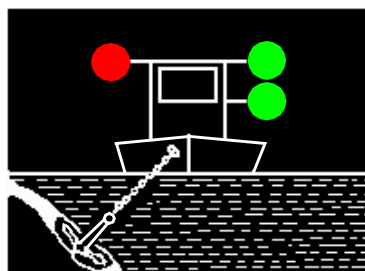


Un nombre suffisant de flotteurs jaunes ou de pavillons jaunes

3.6. Engins flottants au travail et bateaux échoués ou coulés

Nuit

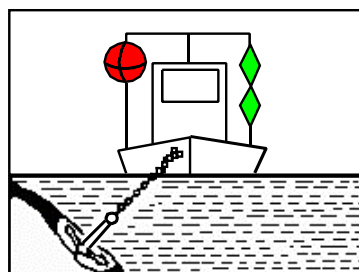
- 3.6.1 Engins flottants au travail et bateaux effectuant des travaux ou des opérations de sondage ou de mesurage en stationnement (article 3.27, par. 1)



Du côté où le passage est libre, deux feux ordinaires verts ou deux feux clairs verts superposés, et le cas échéant, du côté où le passage n'est pas libre, un feu ordinaire rouge ou un feu clair rouge visibles de tous les côtés

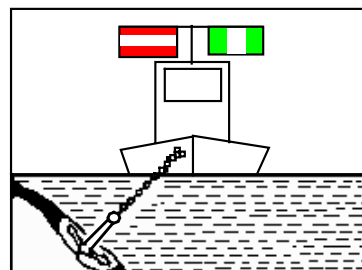
Jour

- 3.6.2 Engins flottants au travail et bateaux effectuant des travaux ou des opérations de sondage ou de mesurage en stationnement (article 3.41, par. 1 et 2)



Du côté où le passage est libre, deux bicônes verts superposés et, le cas échéant, du côté où le passage n'est pas libre, un ballon rouge

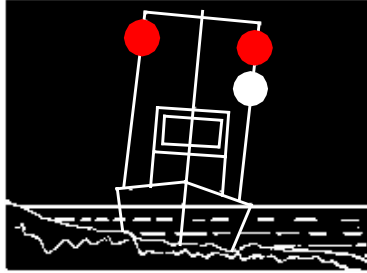
ou bien:



Du côté où le passage est libre, le panneau d'autorisation E.1 (Annexe 7) et le cas échéant, du côté où le passage n'est pas libre, le panneau d'interdiction A.1 (Annexe 7)

Nuit

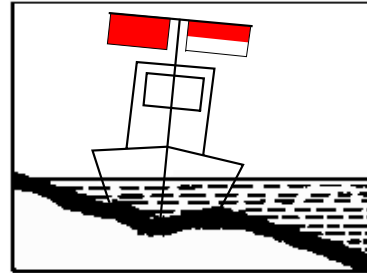
- 3.6.3 Bateaux et engins flottants au travail devant être protégés contre les remous (article 3.27, par. 1) et bateaux échoués ou coulés (article 3.27, par. 2)



Du côté où le passage est libre, un feu ordinaire rouge ou un feu clair rouge au-dessus d'un feu ordinaire blanc ou d'un feu clair blanc visible de tous les côtés, et le cas échéant, du côté où le passage n'est pas libre, un feu ordinaire rouge ou un feu clair rouge visible de tous les côtés

Jour

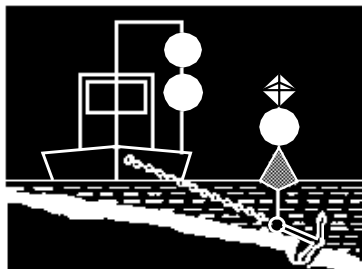
- 3.6.4 Bateaux et engins flottants au travail devant être protégés contre les remous (article 3.41, par. 1) et bateaux échoués ou coulés (article 3.41, par. 4)



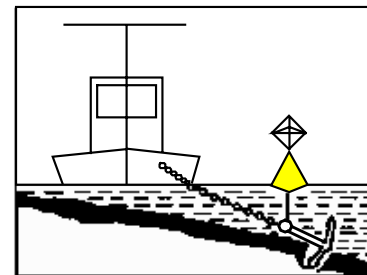
Du côté où le passage est libre, un pavillon ou un panneau dont la moitié supérieure est rouge et la moitié inférieure blanche et le cas échéant, du côté où le passage n'est pas libre, un pavillon ou un panneau rouge

3.7. Signalisation des ancrs pouvant présenter un danger pour la navigation

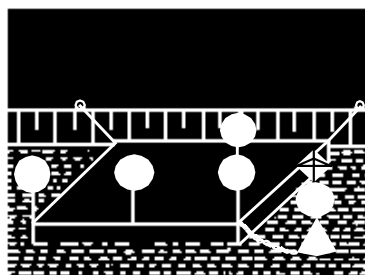
- 3.7.1 Bateaux, matériels et installations flottantes (article 3.28, par. 1 et 2)



- 3.7.2 Bateaux, matériels et installations flottantes (article 3.42)



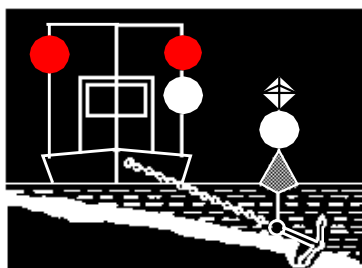
Nuit



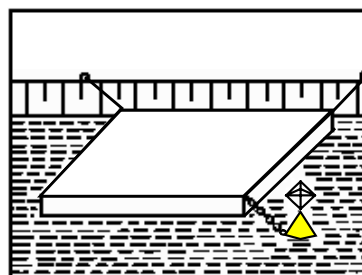
Deux feux ordinaires blancs, visibles de tous les côtés, un flotteur à réflecteur radar portant un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés

3.7.3 Engins flottants, installations flottantes au travail (articles 3.27, par. 1 et 3.28, par. 2)

Par exemple:



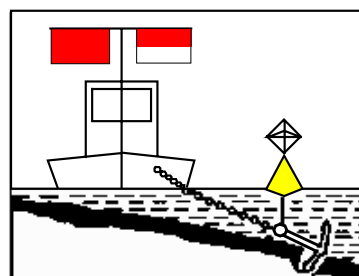
Jour



Un flotteur jaune à réflecteur radar

3.7.4 Engins flottants, installations flottantes au travail (articles 3.41, par. 1 et 3.42)

Par exemple:



4. Signalisations particulières

- 4.1 Interdiction d'accès à bord
(article 3.43)

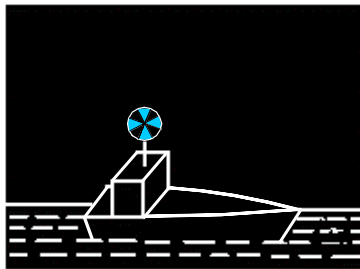


- 4.2 Interdiction de fumer ou d'employer des feux à bord
(article 3.44)

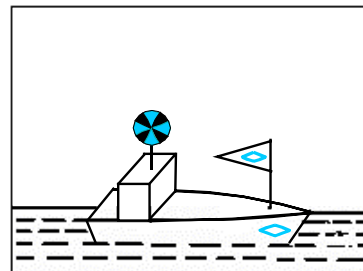


4.3. Signalisation supplémentaire des bateaux de la surveillance fluviale (article 3.45)

Nuit



Jour



Un feu ordinaire bleu scintillant si l'exercice de leurs fonctions l'exige

Une flamme blanche au centre de laquelle figure un losange blanc encadré d'un liseré bleu

4.4. Signaux de détresse (article 3.46)

Nuit



Jour



Un feu, un pavillon ou tout autre objet approprié agité circulairement, ou

Un pavillon ayant, en dessus ou en dessous, un ballon ou un objet analogue, ou

Des fusées ou bombes projetant des étoiles rouges, ou

Un signal lumineux composé du groupe ...---... (SOS) du code morse, ou

Des flammes telles qu'on peut en produire en brûlant du goudron, de l'huile, etc., ou

Des fusées à parachute ou feux à main produisant une lumière rouge, ou

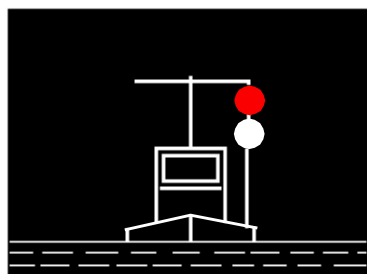
Des mouvements lents et répétés de haut en bas des bras étendus de chaque côté.

4.5. Interdiction de stationnement latéral (article 3.47)



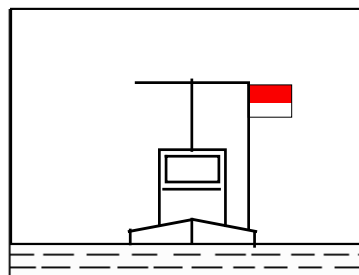
4.6. Signalisation supplémentaire en vue de la protection contre les remous (article 3.48, par. 1):

Nuit



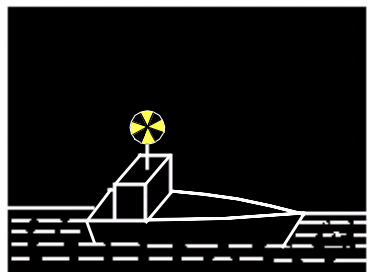
Un feu ordinaire rouge au-dessus d'un feu ordinaire blanc ou un feu clair rouge au-dessus d'un feu clair blanc, visibles de tous les côtés

Jour

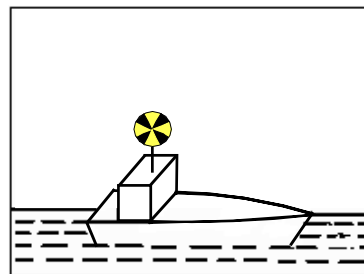


Un pavillon ou un panneau rouge et blanc ou deux pavillons ou deux panneaux superposés, le rouge au-dessus du blanc

4.7. Signalisation supplémentaire des bateaux faisant route, effectuant des travaux dans la voie navigable (article 3.49)



Un feu clair ou ordinaire jaune, scintillant, visible de tous les côtés



COULEURS DES FEUX DES BATEAUX

1. Les couleurs des feux des bateaux, qui peuvent être:

“bleu”,
“vert”,
“blanc”,
“jaune”,
“rouge”,

constituent un système à cinq couleurs. Dans un tel système, les secteurs des chromaticités autorisés pour chaque couleur sont définis dans les Recommandations officielles de la Commission Internationale de l’Eclairage (CIE) intitulées “Couleurs des signaux lumineux” et figurant dans la publication CIE N° 2.2 (TC-1.6), 1975.

2. Les secteurs des chromaticités des feux des bateaux spécifiés dans le présent Règlement sont compris dans les secteurs généraux définis par la CIE, mais sont plus étroits pour certaines couleurs. Ils sont indiqués par des chiffres dans le tableau 1 sous forme de coordonnées xy des points d’intersection des lignes marquant les limites des couleurs et sont représentés graphiquement dans le diagramme de la CIE à la figure 1.
3. Les secteurs des chromaticités définis au tableau 1 s’appliquent aux couleurs des feux émis par l’équipement lumineux.
4. Compte tenu des recommandations actuelles de la CIE (1975), les limites des couleurs sont le résultat d’un compromis entre une reconnaissance fiable de la couleur du signal lumineux dans des circonstances variables, une portée lumineuse adéquate du signal lumineux, des tolérances pratiques pour la fabrication de l’équipement comprenant la source lumineuse et le milieu coloré, et la relation de la couleur du signal lumineux avec d’autres feux de couleur, soit dans le système de signalisation, soit en dehors de ce système.
5. Les raisons du choix des limites des couleurs indiquées dans le présent Règlement sont notamment les suivantes:

Bleu

La CIE n’a défini qu’un secteur général pour les signaux lumineux bleus. Etant donné qu’un secteur plus étroit assure une plus grande probabilité de reconnaissance des couleurs, ce secteur a été choisi.

Vert

Afin d'obtenir une plus grande probabilité de différenciation entre les signaux lumineux verts et bleus, verts et blancs, verts et jaunes, ont été choisies les limites restreintes appropriées aux recommandations actuelles de la CIE.

Blanc

S'agissant des feux électriques, la limite jaune du blanc devrait être limitée en général à $x = 0,500$. Ce n'est que dans le cas de l'utilisation de feux non électriques, de lampes à pétrole par exemple, qu'il est permis de déplacer la limite pour la fixer à $x = 0,525$, comme il est indiqué au moyen de lignes dans le diagramme de chromaticité de la figure 1.

Il n'est pas nécessaire de déplacer la limite bleue du blanc vers le bleu, comme cela est fait dans les recommandations actuelles de la CIE, car les lanternes au xénon ne sont pas utilisées pour les feux des bateaux.

Jaune

Les feux jaune et blanc demandent un soin particulier dans l'utilisation de ces couleurs à des fins de signalisation. Pour distinguer entre un feu blanc et un feu jaune, il convient d'assurer une différence adéquate de la chromaticité d'au moins $x = 0,050$. Dans le cas de l'utilisation de lampes à pétrole comme feux blancs de signalisation, la limite blanche du jaune est fixée à $x = 0,575$.

Rouge

Le secteur choisi pour les feux rouges est un compromis entre le secteur limité aux fins d'une plus grande probabilité de reconnaissance de la couleur et le secteur limité des personnes qui confondent le rouge et le vert, indiqué dans les recommandations actuelles de la CIE.

Tableau 1

xy Coordonnées des points d'intersection des lignes marquant les limites des couleurs

Couleur	Coordonnées de chromaticité											
	1		2		3		4		5		6	
	x	y	x	y	x	y	x	y	x	y	x	y
Bleu	0,102	0,105	0,185	0,175	0,218	0,142	0,136	0,040				
Vert	0,009	0,720	0,284	0,520	0,207	0,397	0,013	0,494				
Blanc feu électrique feu non électrique	0,310	0,348	0,453	0,440	<u>0,500</u> 0,525	0,440	<u>0,500</u> 0,525	0,382	0,443	0,382	0,310	0,283
Jaune	0,618	0,38 2	0,612	0,382	0,575	0,406	0,575	0,425				
Rouge	0,710	0,290	0,690	0,290	0,660	0,320	0,680	0,320				

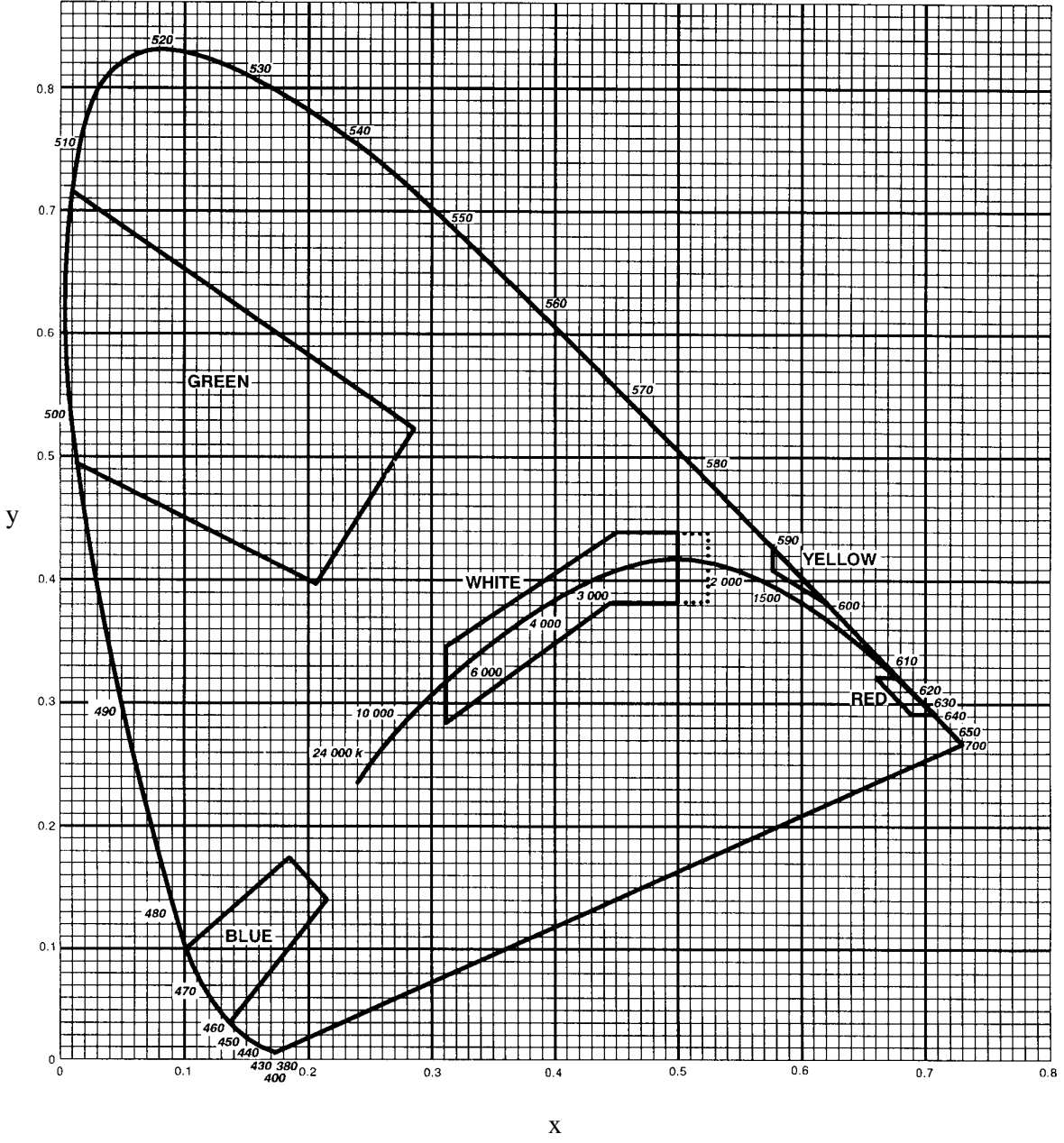


Figure 1
 Diagramme des chromaticités de la CIE indiquant les limites spécifiées
 des feux colorés de signalisation

INTENSITE ET PORTEE LUMINEUSES DES FEUX DES BATEAUX

1. Selon leur intensité lumineuse, les feux des bateaux sont classés en trois types:
feux ordinaires,
feux clairs,
feux puissants.
2. Les feux de couleur sont habituellement produits par la combinaison d'une source lumineuse blanche et d'un filtre de couleur ou d'un dispositif optique coloré. Les secteurs de chromaticité convenus pour ces feux sont spécifiés à l'Annexe 4.

Ce filtre de couleur ou ce dispositif optique coloré sont des filtres sélectifs. La valeur du coefficient de transmission de ces filtres dépend donc de la composition spectrale du rayonnement incident qui est la source lumineuse éclairante. En pratique, les coefficients de transmission totale suivants sont acceptés:

rouge ou vert: $\tau =$ de 0,10 à 0,20
jaune: $\tau =$ de 0,40 à 0,60
bleu: $\tau \geq$ 0,02

3. Les limites des intensités lumineuses des feux des bateaux sont données dans le tableau 1. Toutes les valeurs sont des intensités lumineuses de service I_B correspondant à 75% des intensités lumineuses photométriques I_0 :

$$I_B = 0,75 \times I_0$$

Le facteur 0,75 comprend les effets résultant du vieillissement de la source lumineuse et d'un certain degré d'empoussiérage de la source lumineuse et du système optique. Les valeurs du tableau 1 s'appliquent à toutes les directions dans le plan focal horizontal du système optique, à l'intérieur du secteur utile du feu de signalisation. A un angle vertical d'un maximum de $7,5^\circ$ par rapport au plan focal horizontal, la valeur de l'intensité lumineuse ne doit pas diminuer de plus de 5% par degré de bande.

4. Le rapport entre l'intensité lumineuse de service I_B exprimée en cd, et la portée lumineuse t exprimée en km, la nuit, est donné par l'équation:

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

dans laquelle le facteur 0,2 représente le seuil convenu d'éclairage, sur le plan international, de 0,2 microlux pour l'observation nocturne d'un feu, les mètres étant convertis en kilomètres pour les valeurs de t , q étant le coefficient de transmission atmosphérique sur une distance d'un kilomètre.

Pour déterminer la portée lumineuse des feux des bateaux, il a été pris en compte une valeur de $q = 0,76$ correspondant à une visibilité météorologique de 14,3 km. Les portées lumineuses correspondantes sont calculées en utilisant l'équation ci-dessus, avec les intensités lumineuses indiquées dans le tableau 1.

Tableau 1

Intensités lumineuses de service I_B et portées lumineuses t
des feux des bateaux

Couleur du feu	Type de feu					
	Ordinaire		Clair		Puissant	
	I_B en cd	t en km	I_B en cd	t en km	I_B en cd	t en km
Blanc	2-4*)	2,3-3,0*)	9-25	3,9-5,3	35-100	5,9-7,7
Rouge ou vert	0,9-5	1,7-3,2	3,5-20	2,8-5,0	-	-
Jaune	0,8-2,4	1,6-2,5	3,6-15	2,9-4,6	-	-
Bleu	≥ 1 *)	$\geq 1,8$ **)	-	-	-	-

*) Pour certaines sections d'une voie navigable, l'autorité compétente peut autoriser une intensité lumineuse de service de $I_B = 0,9$ cd correspondant à une portée lumineuse de $t = 1,7$ km.

***) Pour certains bateaux, l'autorité compétente peut autoriser une intensité lumineuse de service de $I_B = 0,3$ à $0,5$ cd correspondant à une portée lumineuse de $t = 1,0$ à $1,3$ km.

SIGNAUX SONORES

I. SONORITE DES SIGNAUX

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

1. Fréquence:

- a) Pour les bateaux motorisés, à l'exception des menues embarcations visées sous b), la fréquence fondamentale est de 200 Hz avec une tolérance de $\pm 20\%$;
- b) Pour les bateaux non motorisés et pour les menues embarcations qui ne sont pas aménagées ou employées pour remorquer des bateaux autres que des menues embarcations, la fréquence fondamentale doit être supérieure à 350 Hz;
- c) Pour les signaux tritonaux utilisés par les bateaux naviguant au radar dans des conditions de visibilité réduite, les fréquences fondamentales des sons sont comprises entre 165 et 297 Hz avec un intervalle d'au moins deux tons entiers entre le son le plus haut et le son le plus bas.

2. Niveau de pression acoustique:

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

- a) Pour les bateaux motorisés, à l'exception des menues embarcations visées sous b), le niveau de pression acoustique pondéré doit être compris entre 120 et 140 dB (A);
- b) Pour les bateaux non motorisés et pour les menues embarcations qui ne sont pas aménagées ou employées pour remorquer des bateaux autres que des menues embarcations, le niveau de pression acoustique pondéré doit être compris entre 100 et 125 dB (A);
- c) Pour les signaux tritonaux utilisés par les bateaux naviguant au radar dans des conditions de visibilité réduite, le niveau de pression acoustique pondéré de chaque son doit être compris entre 120 et 140 dB (A).

II. CONTROLE DU NIVEAU DE PRESSION ACOUSTIQUE

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

III. SIGNAUX SONORES A UTILISER PAR LES BATEAUX

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

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

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

A. Signaux généraux



1 son prolongé

“Attention”



1 son bref

“Je viens sur tribord”



2 sons brefs

“Je viens sur bâbord”



3 sons brefs

“Je bats en arrière”



4 sons brefs

“Je suis incapable de manoeuvrer”



Série de sons très brefs

“Danger imminent d’abordage”



Sons prolongés répétés



Volées de cloche

“Signal de détresse”
Article 4.01, par. 4

B. Signaux de rencontre

Premier cas





■	1 son bref du montant	“Je veux croiser à bâbord”	Article 6.04, par. 4
■	1 son bref de l’avalant	“D’accord, croisez a bâbord”	Article 6.04, par. 5
■	■ 2 sons brefs de l’avalant	“Pas d’accord, croisez à tribord”	Article 6.05, par. 2
■	■ 2 sons brefs du montant	“D’accord, je croiserai à tribord”	Article 6.05, par. 3

Deuxième cas





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

C. Signaux de dépassement

Premier cas

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



Deuxième cas

	2 sons prolongés suivis d’un son bref du rattrapant	“Je veux dépasser à votre tribord”	Article 6.10, par. 4
	2 sons brefs du rattrapé	“D’accord, dépassez à mon tribord”	Article 6.10, par. 5
	1 son bref du rattrapé	“Pas d’accord, dépassez à mon bâbord”	Article 6.10, par. 6
	2 sons brefs du rattrapant	“D’accord, je passerai à votre bâbord”	Article 6.10, par. 6

Impossibilité de dépassement



	5 sons brefs du rattrapé	“On ne peut me dépasser”	Article 6.10, par. 7
---	--------------------------	--------------------------	----------------------

D. Signaux de virage

	1 son prolongé suivi d'un son bref	“Je vais virer sur tribord”	Article 6.13, par. 2
	1 son prolongé suivi de 2 sons brefs	“Je vais virer sur bâbord”	Article 6.13, par. 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, par. 2
	3 sons prolongés suivis de 2 sons brefs	“Je vais me diriger sur bâbord”	Article 6.16, par. 2

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

	3 sons prolongés	“Je vais traverser”	Article 6.16, par. 2
---	------------------	---------------------	----------------------

en cas de nécessité, suivis par :

	1 son prolongé suivi d'1 son bref	“je veux croiser à tribord”	Art. 6.16, point 2
---	-----------------------------------	-----------------------------	--------------------



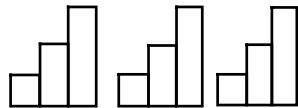
1 son prolongé suivi de 2 sons brefs

“je veux croiser à bâbord”

Art. 6.16, point 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, par. 4 a)



ii/ bateaux montants isolés

1 son prolongé

Article 6.32, par. 5 a)



iii/ convois et formations à couple montants

2 sons prolongés

Article 6.32, par. 5 a)

b) bateaux ne naviguant pas au radar



i/ Tout bateau isolé

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

Article 6.33, par. 2



ii/ Convois et formations à couple

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

Article 6.33, par. 2

c) bateaux en stationnement

	<p>1 volée de cloche répétée à intervalle d'une minute au plus</p>	<p>“Je stationne du ‘côté gauche du chenal”</p>	<p>Article 6.31, par. 1 a)</p>
	<p>1 double volée de cloche répétée à intervalles d'une minute au plus</p>	<p>“Je stationne du côté droit du chenal”</p>	<p>Article 6.31, par. 1 b)</p>
	<p>1 triple volée de cloche répétée à intervalles d'une minute au plus</p>	<p>“Je stationne en position indéterminée”</p>	<p>Article 6.31, par. 1 c)</p>

G. Signaux au départ d'une aire de stationnement



1 son bref

“Lorsque le bateau vient sur tribord”

Article 6.14



2 sons brefs

“Lorsque le bateau vient sur bâbord”

Article 6.14

**SIGNAUX SERVANT A REGLEMENTER LA NAVIGATION
SUR LA VOIE NAVIGABLE**

- 1) Les signaux principaux figurant à la section 1 ci-dessous peuvent être complétés ou explicités par des signaux auxiliaires figurant à la section II.
- 2) Les panneaux peuvent comporter un mince filet blanc suivant leur contour extérieur.

Section I - SIGNAUX PRINCIPAUX

A – Signaux d’interdiction

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

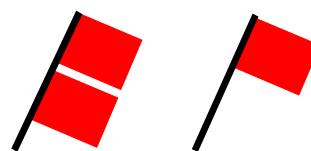
panneaux



ou feux rouges

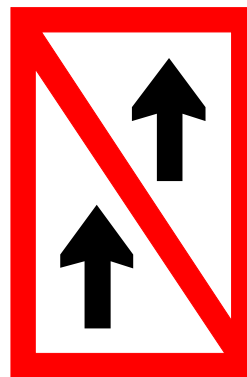


ou pavillons rouges



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

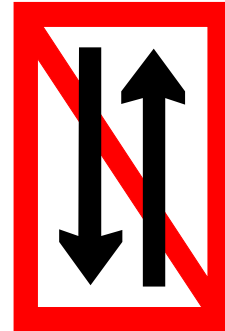
- A.2 - Interdiction de tout dépassement (voir article 6.11)



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



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



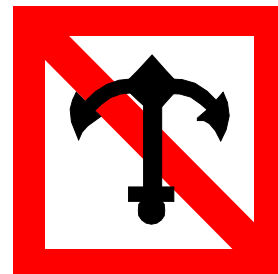
A.5 - Interdiction de stationner (c'est-à-dire d'ancrer ou de s'amarrer à la rive) (voir article 7.02)



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



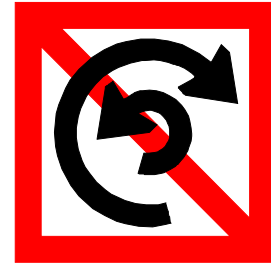
A.6 - Interdiction d'ancrer et de laisser traîner les ancres, câbles ou chaînes (voir articles 6.18 et 7.03)



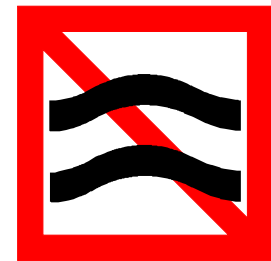
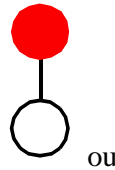
A.7. - Interdiction de s'amarrer à la rive
(voir article 7.04)



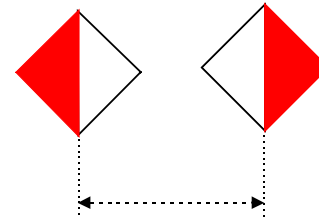
A.8. - Interdiction de virer (voir article 6.13)



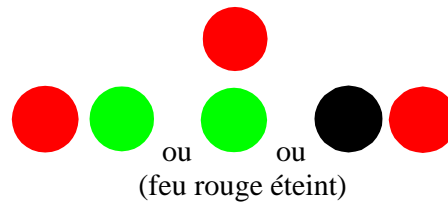
A.9 - Interdiction de créer des remous (voir article 6.20)



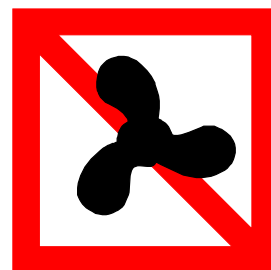
A.10 - Interdiction de passer en dehors de l'espace
indiqué (dans une ouverture de pont ou de
barrage) (voir article 6.24)



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



A.12 - Navigation interdite aux bateaux motorisés



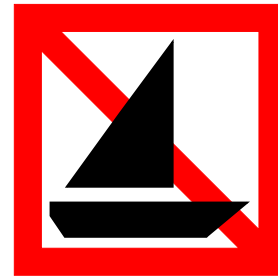
A.13 - Navigation interdite à toutes les embarcations, de sport ou de plaisance*



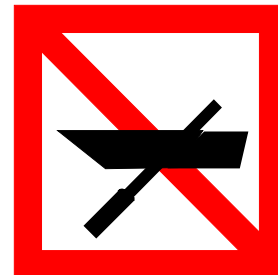
A.14 - Pratique du ski nautique interdite



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



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

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



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

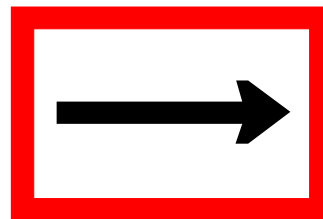


A.20 - Navigation interdite aux motos nautiques

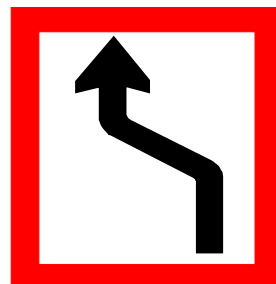


B - Signaux d'obligation

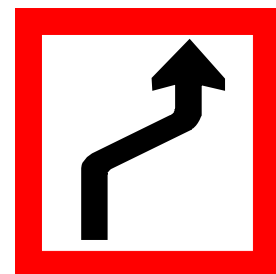
B.1 Obligation de suivre la direction indiquée par la flèche (voir article 6.12)



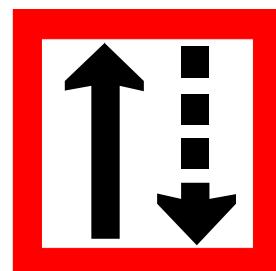
B.2 a) Obligation de se diriger vers le côté du chenal situé à bâbord (voir article 6.12)



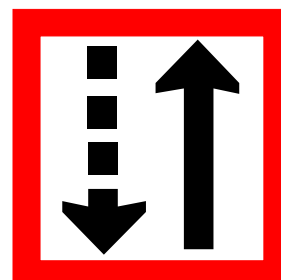
b) Obligation de se diriger vers le côté du chenal situé à tribord (voir article 6.12)



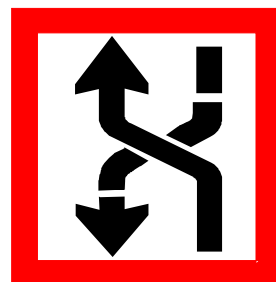
B.3 a) Obligation de tenir le côté du chenal situé à bâbord (voir article 6.12)



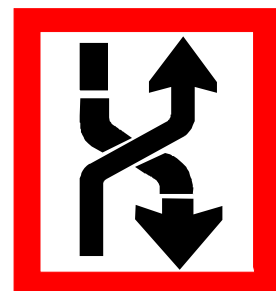
b) Obligation de tenir le côté du chenal situé à tribord (voir article 6.12)



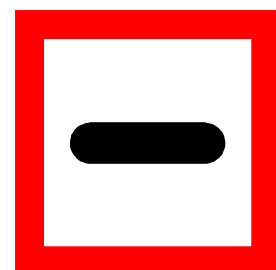
B.4 a) Obligation de croiser le chenal vers bâbord
(voir article 6.12)



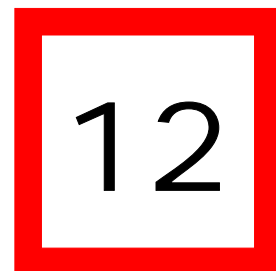
b) Obligation de croiser le chenal vers tribord
(voir article 6.12)



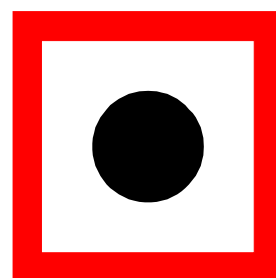
B.5 - Obligation de s'arrêter dans les conditions
prévues par le Règlement (voir article 6.26
et 6.28)



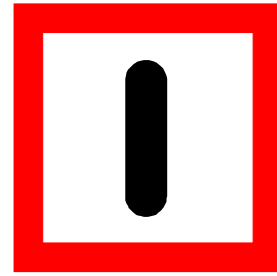
B.6 - Obligation de respecter la limite de vitesse
indiquée (en km/h)



B.7 - Obligation d'émettre un signal sonore

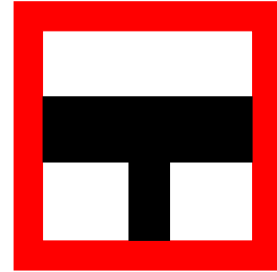


B.8 - Obligation d'observer une vigilance particulière (voir article 6.08)

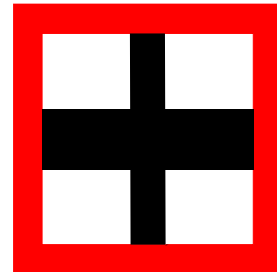


B.9 - Obligation de s'assurer, avant de s'engager sur la voie principale ou de la traverser, que la manoeuvre n'oblige pas les bateaux naviguant sur cette voie à modifier leur route ou leur vitesse (voir article 6.16)

a)



b)



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



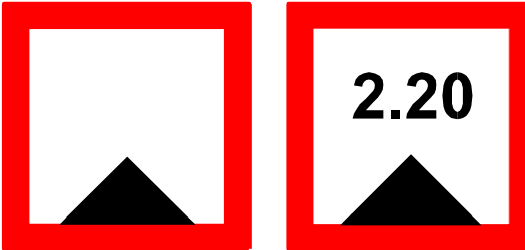
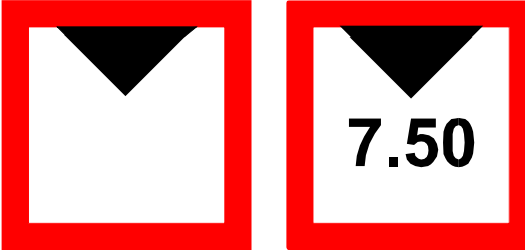
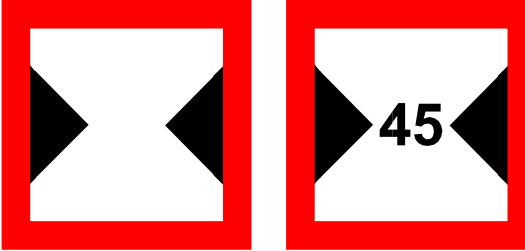
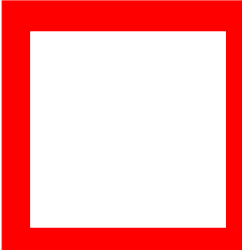

B.11 a) Obligation d'entrer en liaison radiotéléphonique (voir par. 4 de l'article 4.04)



b) Obligation d'entrer en liaison radiotéléphonique sur la voie indiquée sur le panneau (voir par. 4 de l'article 4.04)



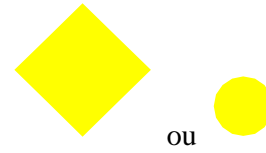
C - Signaux de restriction

- C.1 - La profondeur d'eau est limitée
- 
- C.2 - La hauteur libre au-dessus du plan d'eau est limitée
- 
- C.3 - La largeur de la passe ou du chenal est limitée
- 
- Note: Sur les panneaux C.1, C.2 et C.3, les chiffres indiquent, en mètres, respectivement, la profondeur d'eau, la hauteur libre au-dessus du plan d'eau et la largeur de la passe ou du chenal
- C.4 - Des restrictions sont imposées à la navigation:
Renseignez-vous
- 
- C.5 - Le chenal est éloigné de la rive droite (gauche); le chiffre porté sur le signal indique, en mètres, la distance, comptée à partir du signal à laquelle les bateaux doivent être maintenus
- 

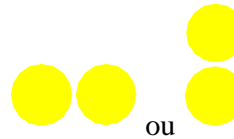
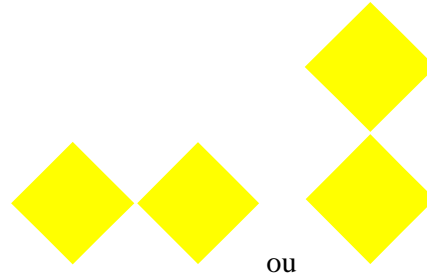
D - Signaux de recommandation

D.1 - Passe recommandée

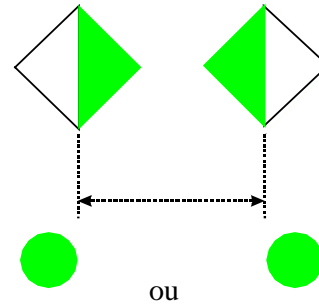
- a) dans les deux sens (voir articles 6.25, 6.26 et 6.27)



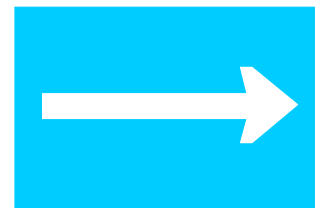
- b) dans le seul sens indiqué (le passage en sens inverse étant interdit) (voir articles 6.25, 6.26 et 6.27)



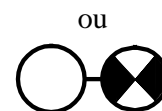
- D.2 - Il est recommandé de se tenir dans l'espace indiqué (dans une ouverture de pont ou de barrage) (voir article 6.24)



- D.3 - Il est recommandé de se diriger dans le sens de la flèche

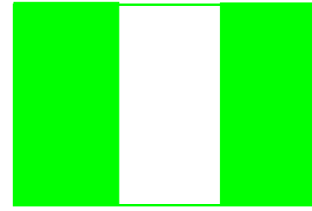


dans le sens du feu fixe vers le feu isophasé



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)
soit panneaux



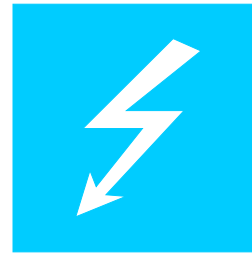
soit feux verts



soit pavillons verts



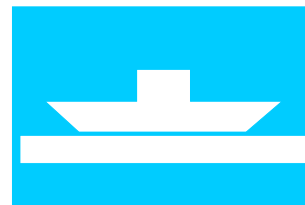
- E.2 - Croisement d'une ligne électrique aérienne



- E.3 - Barrage









- E.4 a) Bac ne navigant pas librement



- b) Bac navigant librement



- E.5 - Autorisation de stationner (c'est-à-dire d'ancrer ou de s'amarrer à la rive) (voir articles 7.02 et 7.05) 
- E.5.1 - Autorisation de stationner sur la largeur du plan d'eau comptée à partir du panneau et indiquée en mètres sur celui-ci (voir article 7.05) 
- E.5.2 - Autorisation de stationner sur la largeur du plan d'eau comprise entre les deux distances comptées à partir du panneau et indiquées en mètres sur celui-ci (voir article 7.05) 
- E.5.3 - Nombre maximal de bateaux autorisés à stationner bord à bord (voir article 7.05) 
- E.5.4 - Aire de stationnement réservée aux bateaux sans équipage, à l'exception des bateaux qui doivent porter les feux bleus ou les cônes bleus prescrits à l'art. 3.14 ou 3.32. 
- E.5.5 - Aire de stationnement réservée aux bateaux sans équipage qui doivent porter le feu bleu prescrit à l'art. 3.14, par. 1 ou le cône bleu prescrit à l'art. 3.32, par. 1. 

- E.5.6 - Aire de stationnement réservée aux bateaux sans équipage qui doivent porter deux feux bleus prescrits à l'art. 3.14, par. 2 ou deux cônes bleus prescrits à l'art. 3.32, par. 2.



- E.5.7 - Aire de stationnement réservée aux bateaux sans équipage qui doivent porter trois feux bleus prescrits à l'art. 3.14, par. 3 ou trois cônes bleus prescrits à l'art. 3.32, par. 3.



- E.5.8 - Aire de stationnement réservée aux bateaux avec équipage, à l'exception des bateaux qui doivent porter les feux ou les cônes bleus prescrits à l'art. 3.14 ou 3.32.



- E.5.9 - Aire de stationnement réservée aux bateaux avec équipage qui doivent porter le feu bleu prescrit à l'art. 3.14, par. 1, ou le cône bleu prescrit à l'art. 3.32, par. 1.



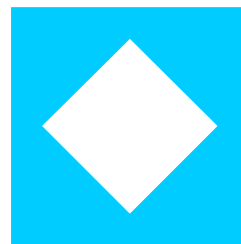
- E.5.10 - Aire de stationnement réservée aux bateaux avec équipage qui doivent porter deux feux bleus prescrits à l'art. 3.14, par. 2, ou deux cônes bleus prescrits à l'art. 3.32, par. 2.



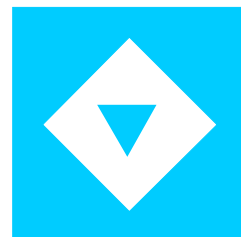
- E.5.11 - Aire de stationnement réservée aux bateaux avec équipage qui doivent porter trois feux bleus prescrits à l'art. 3.14, par. 3, ou trois cônes bleus prescrits à l'art. 3.32, par. 3.



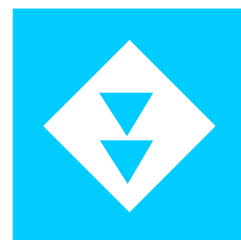
E.5.12 - Aire de stationnement réservée aux bateaux avec équipage et sans équipage, à l'exception des bateaux qui doivent porter les feux ou les cônes bleus prescrits à l'article 3.14 ou 3.32.



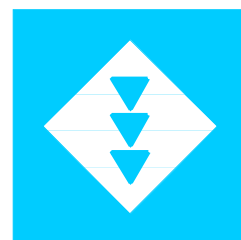
E.5.13 - Aire de stationnement réservée aux bateaux avec équipage et sans équipage, qui doivent porter le feu bleu prescrit à l'art. 3.14, par. 1 ou le cône bleu prescrit à l'art. 3.32, par. 1.



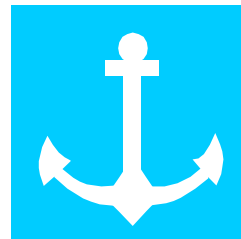
E.5.14 - Aire de stationnement réservée aux bateaux avec équipage et sans équipage, qui doivent porter deux feux bleus prescrits à l'art. 3.14, par. 2 ou deux cônes bleus prescrits à l'art. 3.32, par. 2.



E.5.15 - Aire de stationnement réservée aux bateaux avec équipage et sans équipage, qui doivent porter trois feux bleus prescrits à l'art. 3.14, par. 3 ou trois cônes bleus prescrits à l'art. 3.32, par. 3.



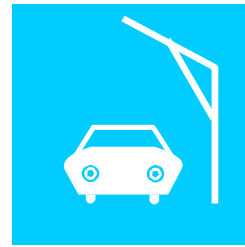
E.6 - Autorisation d'ancre (voir article 7.03) et de laisser traîner les ancres, câbles ou chaînes (voir article 6.18)



E.7 - Autorisation de s'amarrer à la rive (voir article 7.04)



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

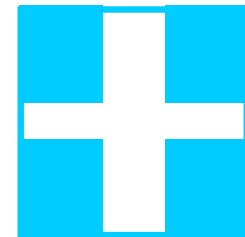


E.8 - Aire de virage (voir articles 6.13 et 7.02)



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

a)

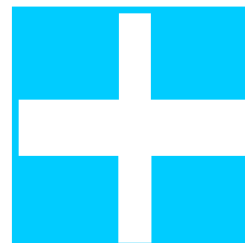


b)



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

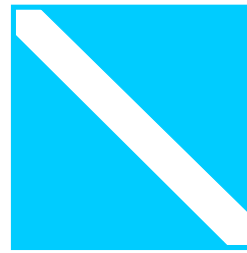
a)



b)



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



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

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



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



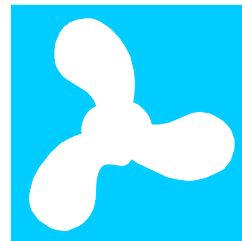
E.13 - Poste d'eau potable



E.14 - Poste téléphonique



E.15 - Navigation autorisée pour les bateaux motorisés



E.16 - Navigation autorisée pour les embarcations de sport ou de plaisance*



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

E.17 - Pratique du ski nautique 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



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



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



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



E.24 - Navigation autorisée pour les motos nautiques



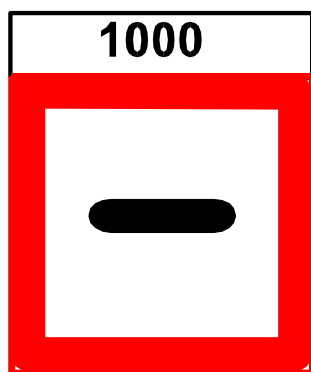
Section II - SIGNAUX AUXILIAIRES

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

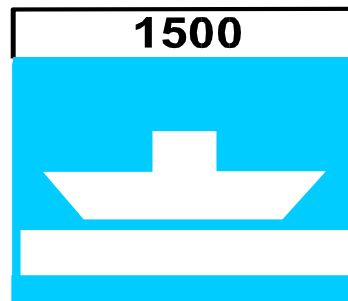
1. Cartouches indiquant la distance à laquelle s'applique la prescription ou l'endroit où est située la particularité indiquée par le signal principal

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

Exemples:



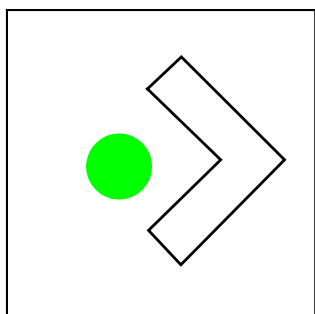
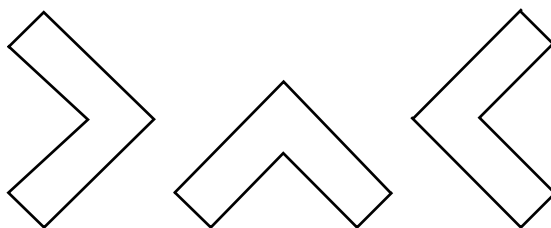
Arrêt à 1000 m



Bac ne navigant pas librement à 1500 m

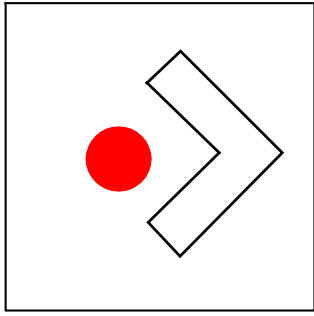
2. Signal lumineux additionnel

Flèche blanche lumineuse associée à certains feux; signification:



a) avec feu vert

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

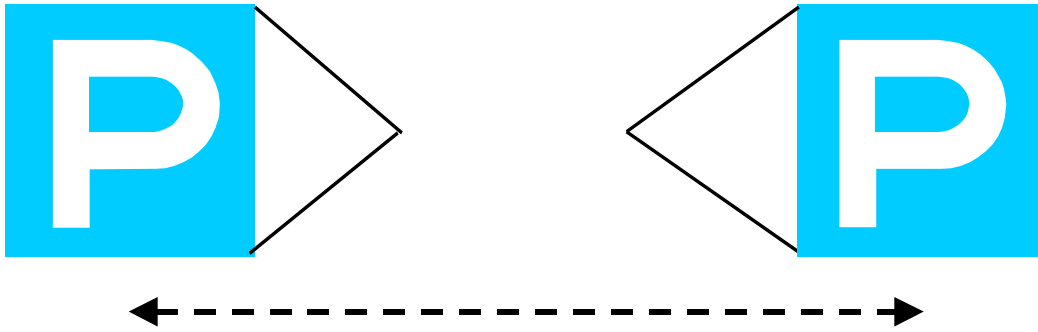


b) avec feu rouge
Exemple: interdiction d'entrer dans le bassin qui est situé dans la direction de la flèche

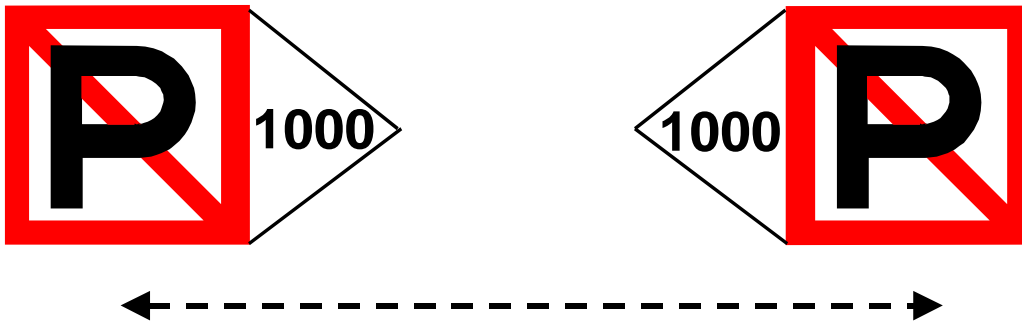
3. Flèches indiquant la direction du secteur auquel s'applique le signal principal

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

Exemples:

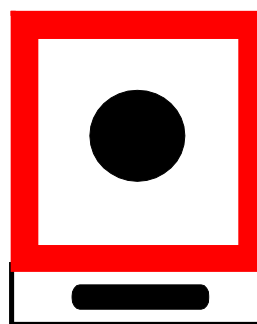
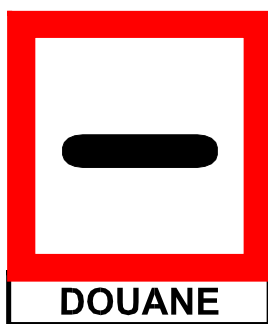


Stationnement autorisé

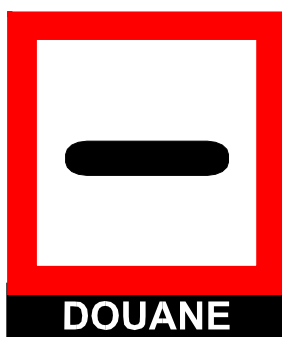


Stationnement interdit
(sur 1000 m)

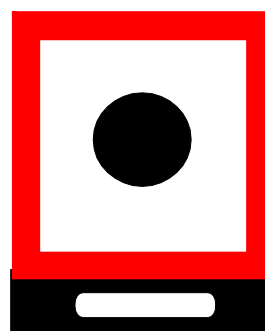
4. Cartouches portant des inscriptions explicatives ou des informations complémentaires



Exemples:



Arrêt pour la douane



Emettez un son prolongé

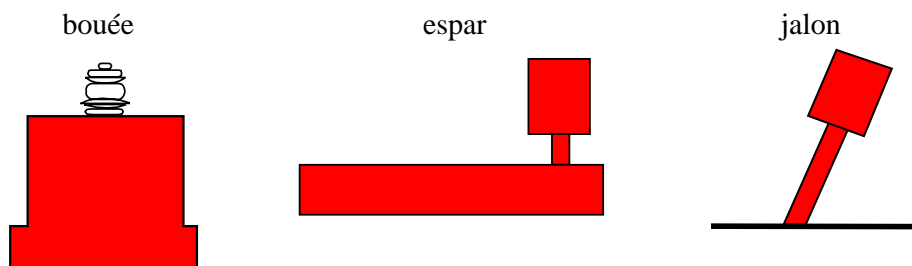
BALISAGE DE LA VOIE NAVIGABLE

A - Balisage dans la voie navigable des limites du chenal

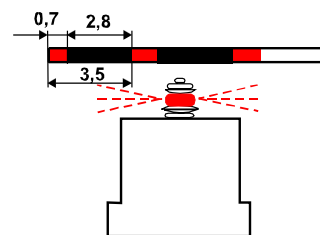
A.1 - Côté droit du chenal

De jour: bouées rouges, de préférence cylindriques, ou espars et jalons rouges

Un voyant cylindrique rouge est obligatoire sur les bouées et les espars s'ils ne sont pas cylindriques.



De nuit: feux rythmés rouges

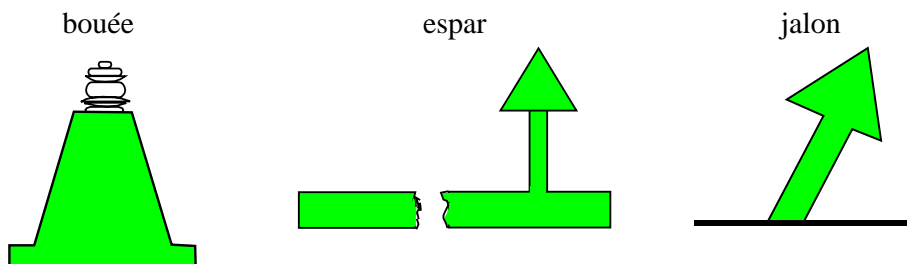


Les signaux A.1 servent à baliser les limites du chenal et à indiquer la direction; ils balisent le côté droit du chenal et les dangers de la rive droite.

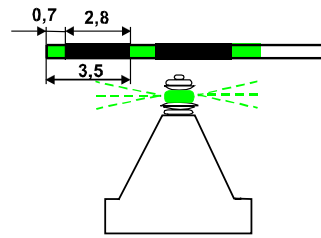
A.2 - Côté gauche du chenal

De jour: bouées vertes, de préférence coniques, ou espars et jalons verts

Un voyant conique vert est obligatoire sur les bouées et les espars s'ils ne sont pas coniques.



De nuit: feux rythmés verts



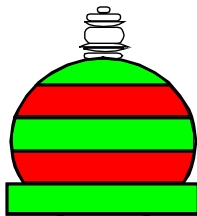
Les signaux A.2 servent à baliser les limites du chenal et à indiquer la direction; ils balisent le côté gauche du chenal et les dangers de la rive gauche.

A.3 - Bifurcation du chenal

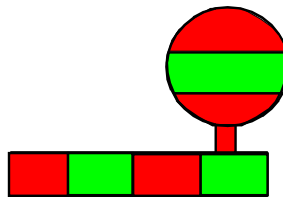
De jour: bouées, de préférence sphériques, avec des bandes horizontales rouges et vertes, ou espars et jalons avec des bandes horizontales rouges et vertes

Un voyant sphérique avec des bandes horizontales rouges et vertes est obligatoire sur les bouées et les espars s'ils ne sont pas sphériques.

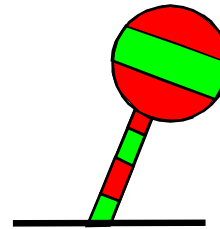
bouée lumineuse



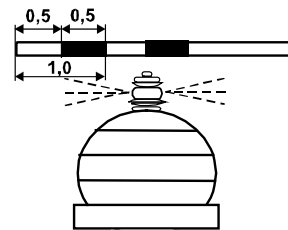
espar



jalon

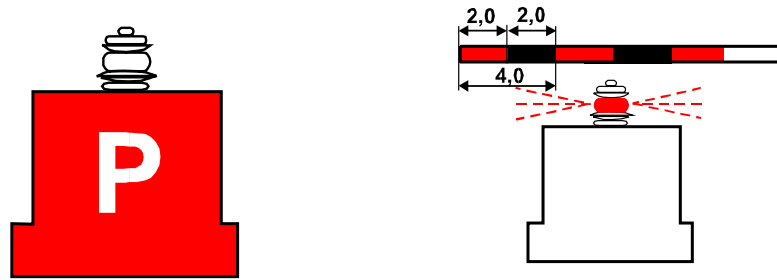


De nuit: feu blanc isophasé

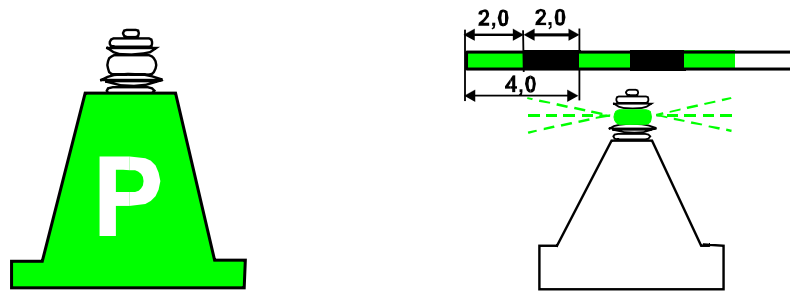


Les signaux A.3 servent à baliser la bifurcation et la jonction du chenal et également divers dangers situés dans les limites du chenal. Les avalants tout comme les montants peuvent laisser ces signaux soit à bâbord, soit à tribord.

A.5 - Bouées lumineuses droites balisant les lieux de stationnement par rapport au côté droit du chenal (Art. 7.05)



A.6 - Bouées lumineuses gauches balisant les lieux de stationnement par rapport au côté gauche du chenal (Art. 7.05)

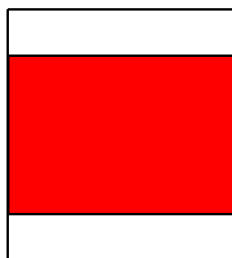


B - Balisage à terre indiquant la position du chenal

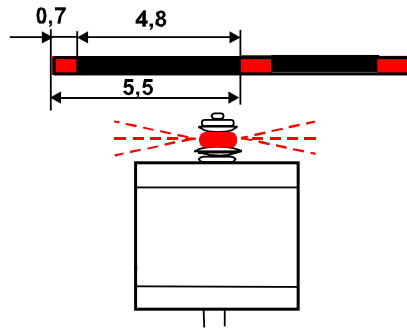
Signaux indiquant la position du chenal navigable par rapport aux rives

B.1 - Côté rive droite

De jour: panneaux carrés (ayant leurs côtés horizontaux et verticaux) rouges, bordés de deux bandes horizontales blanches



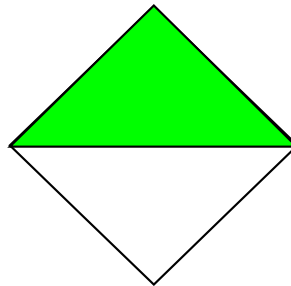
De nuit: - feux rythmés rouges (phares)



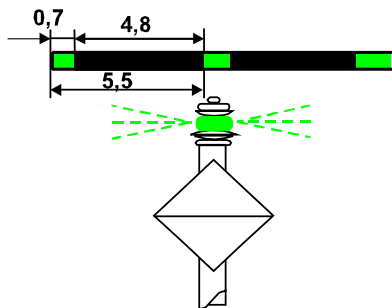
Les signaux B.1 (phares de la rive droite) servent à indiquer la direction approximative du chenal par rapport à la rive et, avec les signaux installés sur la voie navigable, balisent le chenal aux endroits où celui-ci s'approche de la rive droite; ils servent aussi comme points de repère.

B.2 - Côté rive gauche

De jour: panneaux carrés (ayant leurs diagonales horizontales et verticales) peints en vert pour la moitié supérieure et en blanc pour la moitié inférieure

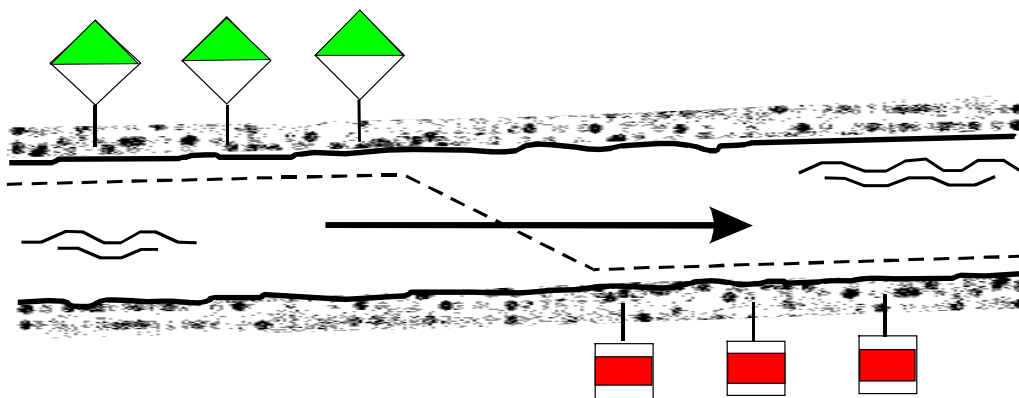


De nuit: feux rythmés verts (phares)



Les signaux B.2 (phares de la rive gauche) servent à indiquer la direction approximative 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 de la rive gauche; ils servent aussi de points de repère.

Exemple:

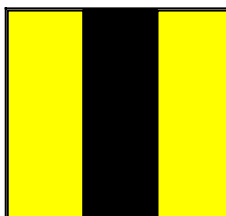


Balisage des traversées

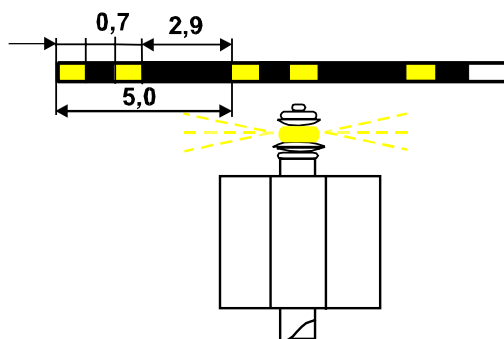
Si l'on veut perfectionner la signalisation ci-dessus, on peut indiquer par une signalisation particulière le passage du chenal d'une rive à l'autre (traversée).

B.3 - Côté rive droite

De jour: panneaux carrés jaunes (ayant leurs côtés horizontaux et verticaux) avec une barre centrale verticale noire



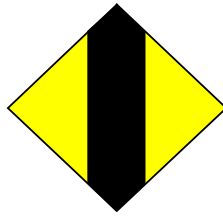
De nuit: feux jaunes (avec éventuellement un faisceau d'ouverture limitée) à deux éclats



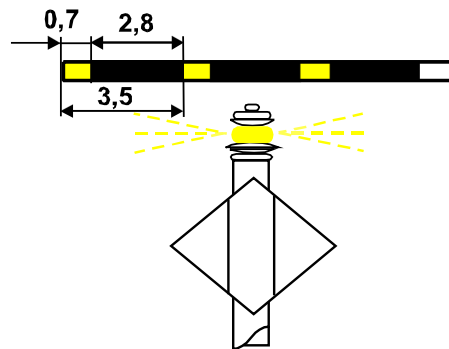
Le signal B.3 (signal de traversée de la rive droite) sert à indiquer le commencement et la fin de la direction du chenal qui passe d'une rive à l'autre.

B.4 - Côté rive gauche

De jour: panneaux carrés jaunes (ayant leurs diagonales horizontales et verticales) avec une barre centrale verticale noire

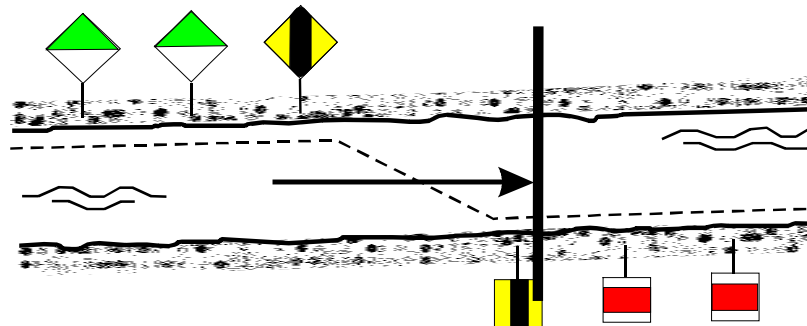


De nuit: feux jaunes (avec éventuellement un faisceau d'ouverture limitée) à un éclat



Le signal B.4 (signal de traversée de la rive gauche) sert à indiquer le commencement et la fin de la direction du chenal qui passe d'une rive à l'autre.

Exemple:



Indication de l'alignement d'une traversée

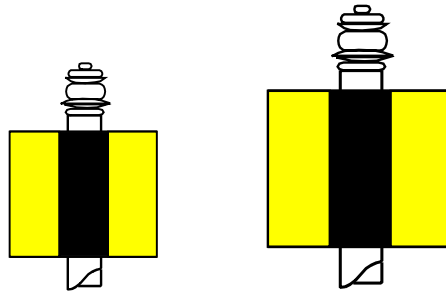
Lorsque l'on veut indiquer l'axe d'une longue traversée de la voie, on peut utiliser un alignement, c'est-à-dire deux signaux identiques (B.3 ou B.4) placés l'un derrière l'autre, le signal antérieur étant plus bas que le signal postérieur; la ligne reliant ces signaux indique l'axe de la traversée.

B.5 - Alignement de traversée de la rive droite

De jour: deux panneaux jaunes de type B.3 (antérieur et postérieur)

antérieur

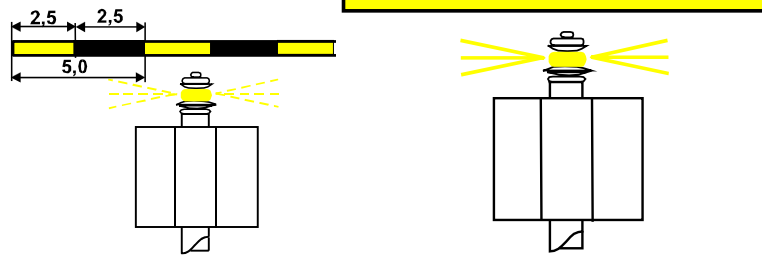
postérieur



De nuit: des feux jaunes, le feu antérieur isophasé, le feu postérieur fixe

antérieur

postérieur

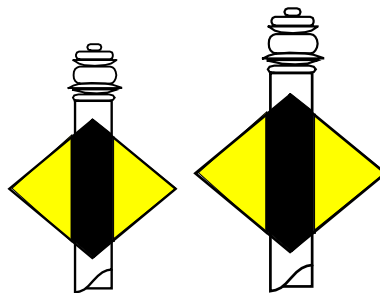


B.6 - Alignement de traversée de la rive gauche

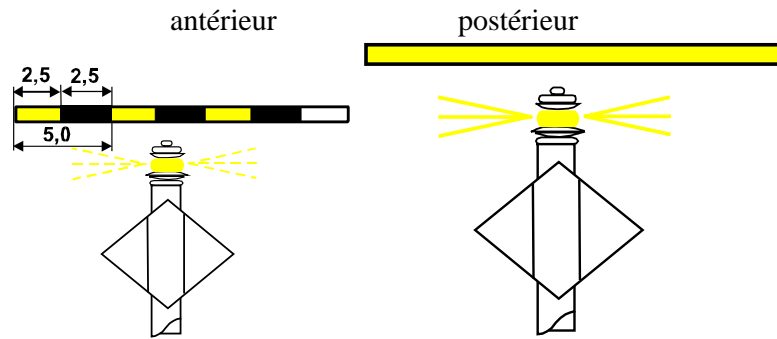
De jour: deux panneaux jaunes de type B.4 (antérieur et postérieur)

antérieur

postérieur



De nuit: des feux jaunes, le feu antérieur isophasé, le feu postérieur fixe

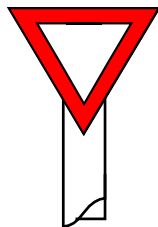


C - Balisage des points dangereux et des obstacles

Balisage à terre

C.1 - Signaux de la rive droite balisant les points dangereux

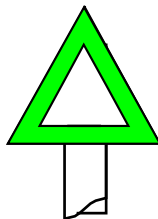
De jour: triangle blanc avec bordure rouge placé la pointe en bas



Le signal côtier indiquant les points dangereux de la rive droite est un signal auxiliaire marquant tout ouvrage pénétrant dans le lit (digue, épi, etc.); il peut également servir au balisage des points saillants submersibles en période de hautes eaux.

C.2 - Signaux de la rive gauche balisant les points dangereux

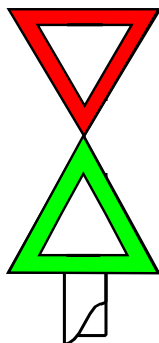
De jour: triangle blanc avec bordure verte placé la pointe en haut



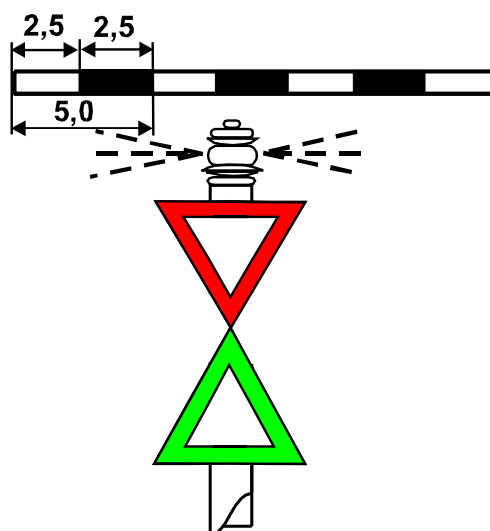
Le signal côtier indiquant les points dangereux de la rive gauche est un signal auxiliaire marquant tout ouvrage pénétrant dans le lit (digue, épi, etc.); il peut également servir au balisage des points saillants submersibles en période de hautes eaux.

C.3 - Signaux à terre médians à installer, s'il est possible de passer des deux côtés (phares)

De jour: deux panneaux triangulaires blancs superposés et opposés par la pointe, celui du haut avec bordure rouge, celui du bas avec bordure verte



De nuit: feu blanc isophase

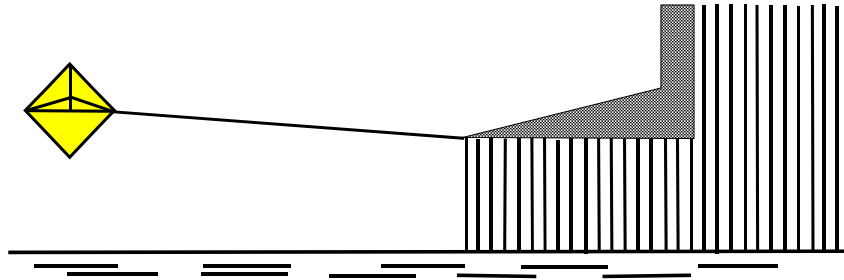


Les signaux C.3 sont installés aux têtes d'îles, là où l'île partage le lit en deux bras navigables, et également sur la rive aux embouchures des canaux et des affluents navigables.

D - Balisage supplémentaire pour la navigation au radar

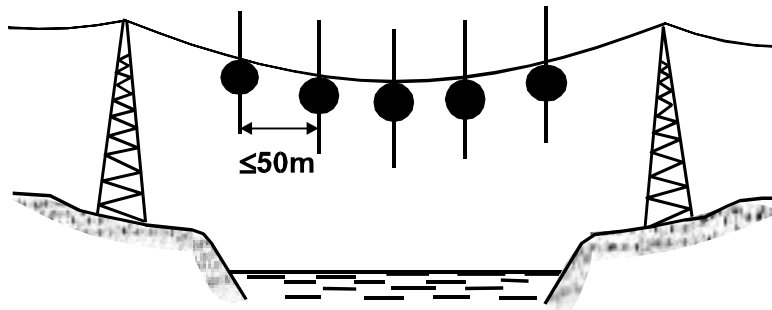
D.1 - Signaux de balisage des piles de ponts

1. On utilise à cette fin les bouées A.1 et A.2 avec réflecteurs-radar (placées en amont et en aval des piles).
2. Les perches avec réflecteurs-radar sont placées sur les piles des ponts.

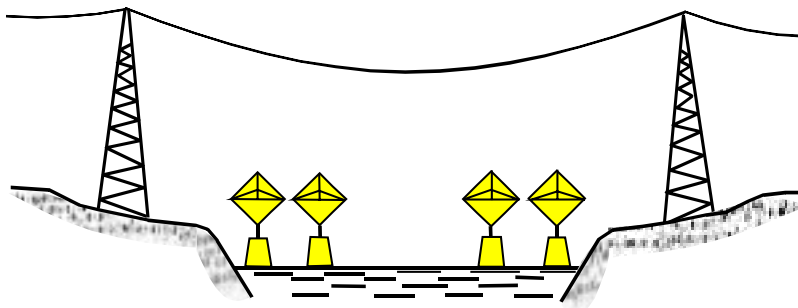


D.2 - Balisage des lignes aériennes

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



2. Réflecteurs-radar placés sur des bouées jaunes disposées, le cas échéant, 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).



**RECOMMANDATIONS SPECIALES PORTANT SUR
L'APPLICATION DES DISPOSITIONS FONDAMENTALES
RELATIVES A LA NAVIGATION SUR LE DANUBE
PAR LES AUTORITES COMPETENTES
DES ETATS DANUBIENS**

Recommandations spéciales
portant sur l'application des dispositions fondamentales relatives
à la navigation sur le Danube par les autorités compétentes des Etats danubiens

Dispense pour les navires de mer [(ad art. 1.01, point a)]

Les autorités compétentes peuvent, sur le secteur du Danube de Brăila à Sulina, dispenser les navires de mer de l'observation de certaines prescriptions des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (ci-après Règlement).

Remarque sur terme "bateaux motorisés" [(ad art. 1.01, point b)]

Si un bateau possède un moteur auxiliaire qu'il n'utilise pas pour se déplacer indépendamment et qui est un équipement spécial (par exemple pour améliorer la manœuvrabilité du bateau ou pour des opérations d'amarrage aux quais ou à la rive dans les ports), les autorités compétentes peuvent l'exempter de l'obligation d'appliquer les prescriptions du Règlement qui se rapportent aux bateaux motorisés.

Couleur des feux des bateaux [(ad art. 1.01, point r)]

Les autorités compétentes adopteront les mesures nécessaires afin que la couleur des feux des bateaux ressortissant de leur pays répondent aux prescriptions de l'Annexe 4 du Règlement.

Intensité lumineuse des feux des bateaux [(ad art. 1.01, point s)]

Les autorités compétentes adopteront les mesures nécessaires afin que l'intensité lumineuse des feux des bateaux ressortissant de leur pays réponde aux prescriptions de l'Annexe 5 du Règlement.

Conducteur et équipage (ad art. 1.02, 1.08, 1.09)

Les autorités compétentes fixeront la qualification de l'équipage (conducteur compris) des bateaux ressortissants de leur Etat et établiront lesquels des membres de l'équipage doivent posséder un certificat correspondant. Elles prescriront que les certificats susmentionnés doivent se trouver à bord du bateau lorsqu'il fait route et à bord des engins flottants au travail. Les certificats de l'équipage émis par l'autorité compétente d'un pays danubien seront reconnus valables par les autorités des autres pays danubiens.

Utilisation de la voie navigable (ad art. 1.06)

Les autorités compétentes peuvent prescrire des règles concernant la longueur, la largeur, le tirant d'air, le tirant d'eau et la vitesse des bateaux, convois, formations à couple, ainsi que des radeaux, en tenant compte des caractéristiques de la voie navigable et, le cas échéant, de l'intensité du trafic.

Prescriptions à caractère temporaire (ad art. 1.22)

Si, dans des cas spéciaux, les autorités édictent des prescriptions à caractère temporaire dans l'intérêt de la sécurité et de l'ordre de la navigation, celles-ci doivent être portées en temps utile à la connaissance des bateliers.

Prescriptions relatives au transport de matières dangereuses (ad art. 1.24)

Les autorités compétentes porteront à la connaissance des bateliers les prescriptions spéciales pour les bateaux transportant des matières dangereuses relatives aux conditions de stationnement, à l'arrimage et la manutention de ces matières, ainsi qu'à la sécurité de l'équipage.

Signalisation de nuit des menues embarcations faisant route (ad art. 3.13)

Les autorités compétentes peuvent prescrire que:

- a) les menues embarcations visées au par. 2 de l'art. 3.13, dont la vitesse dépasse 10 km/h, à l'exception des canots de service, doivent porter la signalisation visée au par. 1 de cet article;
- b) les dispositions du par. 2 de l'art. 3.13 s'appliquent à certains types de menues embarcations visés au par. 1 de cet article à condition que leur vitesse ne dépasse pas 10 km/h.

Navigation sur les secteurs où la route à suivre est prescrite (ad art. 6.12)

Il est recommandé que pour les secteurs du Danube où les conditions de la navigation sont favorables et les gabarits de chenal satisfaisants (par exemple sur quelques secteurs de retenue ou sur des sections de fleuve en courant libre à caractère stable), les autorités compétentes établissent le côté de croisement prescrit en cas de rencontre de bateaux selon leur choix (le croisement par bâbord est préférable).

Navigation à la même hauteur (ad art. 6.17)

Les autorités compétentes peuvent, en cas de besoin, interdire la navigation à la même hauteur sur certaines sections du fleuve.

Bateaux ne naviguant pas au radar (ad art. 6.33)

Les autorités compétentes peuvent prescrire que les bateaux n'étant pas équipés de radar naviguent à une vitesse qui, le cas échéant, donne la possibilité de s'arrêter sur une distance ne dépassant pas la moitié de la portée de la visibilité.