DISPOSITIONS FONDAMENTALES RELATIVES A LA NAVIGATION SUR LE DANUBE (DFND)

COMMISSION DU DANUBE
BUDAPEST – 2023

DISPOSITIONS FONDAMENTALES RELATIVES A LA NAVIGATION SUR LE DANUBE

(DFND)

COMMISSION DU DANUBE

BUDAPEST, 2023

ISBN 978 615 5117 01 5

Editeur : COMMISSION DU DANUBE
H-1068 Budapest, Benczúr u. 25.
Téléphone : +(36 1) 461 80 10
E-mail : secretariat@danubecommission.org
Internet : www.danubecommission.org
Rédacteur : Secrétariat de la Commission du Danube

Préambule

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 48e session en date du 25 avril 1990 (doc. CD/SES 48/21) les 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 suite, les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (doc. CD/SES 48/10) ont été modifiées par :

- Décision de la 53e session de la Commission du Danube (doc. CD/SES 53/32) en date du 12 avril 1995,
- Décision de la 55e session de la Commission du Danube (doc. CD/SES 55/52) en date du 24 avril 1997,
- Décision de la 56e session de la Commission du Danube (doc. CD/SES 56/32) en date du 27 avril 1998,
- Décision de la 60e session de la Commission du Danube (doc. CD/SES 60/47) en date du 23 avril 2002,
- Décision de la 75e session de la Commission du Danube (doc. CD/SES 75/24) en date du 14 décembre 2010,
- Décision de la 90e session de la Commission du Danube (doc. CD/SES 90/9) en date du 29 juin 2018.

VU la 6e édition révisée du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI), par

- Décision de la 99e session de la Commission du Danube (doc. CD/SES 99/6) en date du 15 juin 2023,

a été adoptée la version actualisée des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (doc. CD/SES 99/5). Par cette même Décision, il a été recommandé aux Etats membres de les mettre en vigueur à partir du 1er janvier 2024.

TABLE DES MATIERES

CHAPITRE 1 DISPOSITIONS GENERALES 1

Article 1.01 – Signification des termes 1

Article 1.02 – Conducteur 5

Article 1.03 – Devoirs de l'équipage et des autres personnes se trouvant à bord 6

Article 1.04 – Devoir général de vigilance 6

Article 1.05 – Conduite en cas de circonstances particulières 7

Article 1.06 – Utilisation de la voie navigable 7

Article 1.07 – Chargement maximal, nombre maximal de passagers et champ de vision 7

Article 1.08 – Construction, gréement et équipage des bateaux 8

Article 1.09 – Conduite du bateau 9

Article 1.10 – Documents de bord et autres documents 9

Article 1.11 – Présence des Règlements et guides de navigation à bord 11

Article 1.12 – Objets dangereux se trouvant à bord; perte d'objets ; obstacles pour la navigation 12

Article 1.13 – Protection des signaux de signalisation et de balisage de la voie navigable 12

Article 1.14 – Dommages causés aux ouvrages d'art 12

Article 1.15 – Interdiction de déversement dans la voie navigable 13

Article 1.16 – Sauvetage et assistance 13

Article 1.17 – Bateaux échoués ou coulés 13

Article 1.18 – Obligation de dégager le chenal 13

Article 1.19 – Ordres particuliers 14

Article 1.20 – Contrôle 14

Article 1.21 – Transports spéciaux 14

Article 1.22 – Prescriptions spéciales de caractère temporaire 14

Article 1.23 – Autorisation de manifestations 15

Article 1.24 – Abri et hivernage des bateaux 15

Article 1.25 – Champ d'application du présent Règlement 15

CHAPITRE 2 MARQUES D'IDENTIFICATION ET ECHELLES DE TIRANT D'EAU ; JAUGEAGE DES BATEAUX 16

Article 2.01 – Marques d'identification des bateaux, à l'exception des menues embarcations et des navires de mer 16

Article 2.02 – Marques d'identification des menues embarcations 17

Article 2.03 – Jaugeage....17
Article 2.04 – Marques d'enfoncement et échelles de tirant d'eau....17
Article 2.05 – Marques d'identification des ancres....18
Article 2.06 – Marque d'identification des bateaux utilisant du GNL comme combustible....18
CHAPITRE 3 SIGNALISATION VISUELLE DES BATEAUX....19
I. GENERALITES....19
Article 3.01 – Application et définitions....19
Article 3.02 – Feux 19
Article 3.03 – Panneaux, pavillons et fanions....19
Article 3.04 – Cylindres, ballons, cônes et bicônes....20
Article 3.05 – Feux et signaux interdits....20
Article 3.06 – Feux de secours....20
Article 3.07 – Usage interdit de lumières, projecteurs, panneaux, pavillons, etc.....20
II. SIGNALISATION DE NUIT ET DE JOUR....21
II.A. SIGNALISATION EN COURS DE ROUTE....21
Article 3.08 – Signalisation des bateaux motorisés isolés faisant route....21
Article 3.09 – Signalisation des convois remorqués faisant route....21
Article 3.10 – Signalisation des convois poussés faisant route....23
Article 3.11 – Signalisation des formations à couple faisant route....24
Article 3.12 – Signalisation des bateaux à voile faisant route....25
Article 3.13 – Signalisation des menues embarcations faisant route....25
Article 3.14 – Signalisation supplémentaire des bateaux faisant route et effectuant des transports de certaines matières dangereuses....26
Article 3.15 – Signalisation des bateaux autorisés au transport de plus de 12 passagers et dont la longueur maximale de la coque est inférieure à 20 m....28
Article 3.16 – Signalisation des bacs faisant route....28
Article 3.17 – Signalisation supplémentaire des bateaux jouissant d'une priorité de passage....29
Article 3.18 – Signalisation supplémentaire des bateaux incapables de manœuvrer .29
Article 3.19 – Signalisation des matériels flottants et des installations flottantes faisant route....29
II.B. SIGNALISATION EN STATIONNEMENT....30
Article 3.20 – Signalisation des bateaux en stationnement....30
Article 3.21 – Signalisation supplémentaire des bateaux en stationnement et effectuant certains transports de matières dangereuses....31

Article 3.22 – Signalisation des bacs en stationnement à leur débarcadère 31
Article 3.23 – Signalisation des matériels flottants et des installations flottantes en stationnement.....31
Article 3.24 – Signalisations des filets ou perches des bateaux de pêche en stationnement 31
Article 3.25 – Signalisation des engins flottants au travail et des bateaux échoués ou coulés.....32
Article 3.26 – Signalisation des ancres qui peuvent présenter un danger pour la navigation 33
III. SIGNALISATIONS PARTICULIERES 34
Article 3.27 – Signalisation supplémentaire des bateaux des autorités de contrôle et des bateaux des services d'incendie et des bateaux de sauvetage ...34
Article 3.28 – Signalisation supplémentaire des bateaux faisant route effectuant des travaux dans la voie navigable.....34
Article 3.29 – Signalisation supplémentaire en vue de la protection contre les remous.....34
Article 3.30 – Signaux de détresse.....35
Article 3.31 – Interdiction d'accès à bord 35
Article 3.32 – Interdiction de fumer et d'utiliser des installations d'éclairage ou du feu non-protégés à bord.....35
Article 3.33 – Interdiction de stationnement latéral 36
Article 3.34 – Signalisation supplémentaire des bateaux dont la capacité de manœuvre est restreinte.....36
Article 3.35 – Signalisation supplémentaire des bateaux en train de pêcher.....37
Article 3.36 – Signalisation supplémentaire des bateaux utilisés pour la pratique de la plongée subaquatique 38
Article 3.37 – Signalisation supplémentaire des bateaux en train de faire du dragage de mines.....38
Article 3.38 – Signalisation supplémentaire des bateaux en service de pilotage 38
CHAPITRE 4 SIGNALISATION SONORE, RADIOTELEPHONIE, APPAREILS D'INFORMATION ET DE NAVIGATION.....39
Article 4.01 – Généralités 39
Article 4.02 – Usage des signaux sonores 39
Article 4.03 – Signaux sonores interdits.....39
Article 4.04 − Signaux de détresse 40
Article 4.05 – Radiotéléphonie 40
Article 4.06 – Radar41

Article 4.07 – Système automatique d'identification (AIS) pour la navigation intérieure et système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (ECDIS Intérieur).....42

CHAPITRE 5 SIGNAUX REGLEMENTANT LA NAVIGATION ET SIGNAUX DE BALISAGE.....45

Article 5.01 – Signaux règlementant la navigation.....45

Article 5.02 – Signaux de balisage.....45

CHAPITRE 6 REGLES DE ROUTE.....46

I. GENERALITES.....46

Article 6.01 – Définitions et champ d'application.....46

Article 6.01 bis – Bateaux rapides.....46

Article 6.02 – Menues embarcations : Règles générales.....46

II. RENCONTRES, ROUTES QUI SE CROISENT ET DEPASSEMENT.....46

Article 6.03 – Principes généraux.....46

Article 6.03 bis – Routes qui se croisent.....47

Article 6.04 – Rencontre : Règles normales.....47

Article 6.05 – Rencontre : Dérogations aux règles normales.....48

Article 6.06 – Rencontre : Bateaux rapides.....49

Article 6.07 – Rencontre dans les passages étroits.....49

Article 6.08 – Rencontre interdite par les signaux règlementant la navigation.....50

Article 6.09 – Dépassement : Dispositions générales.....50

Article 6.10 – Dépassement.....51

Article 6.11 – Dépassement interdit par les signaux règlementant la navigation.....51

III. AUTRES REGLES DE ROUTE.....52

Article 6.12 – Navigation sur les secteurs où la route à suivre est prescrite.....52

Article 6.13 – Virage.....52

Article 6.14 – Conduite au départ.....52

Article 6.15 – Interdiction de s'engager dans les intervalles entre les éléments d'un convoi remorqué.....53

Article 6.16 – Ports et affluents : entrée et sortie, avec traversée de la voie navigable.....53

Article 6.17 – Navigation à la même hauteur des bateaux faisant route dans la même direction et interdiction de s'approcher des bateaux.....54

Article 6.18 – Interdiction de laisser traîner les ancres, câbles ou chaînes.....54

Article 6.19 – Navigation à la dérive.....54

Article 6.20 – Remous.....55

Article 6.21 – Convois.....55

Article 6.21 bis – Déplacement des barges de poussage en dehors d'un convoi poussé 56
Article 6.22 – Interruption temporaire de la navigation 56
Article 6.22 bis – Navigation au droit des engins flottants au travail ou des bateaux échoués ou coulés, et des bateaux dont la capacité de manœuvre est restreinte....56
IV. BACS....56
Article 6.23 – Règles applicables aux bacs....56
V. PASSAGE DES PONTS, BARRAGES ET ECLUSES....57
Article 6.24 – Passage des ponts et des barrages – Généralités....57
Article 6.25 – Passage des ponts fixes....57
Article 6.26 – Passage des ponts mobiles....57
Article 6.27 – Passage des barrages....58
Article 6.28 – Passage aux écluses....58
Article 6.28 bis – Entrée et sortie des écluses....60
Article 6.29 – Priorité de passage aux écluses....61
VI. VISIBILITE REDUITE ; NAVIGATION AU RADAR....61
Article 6.30 – Règles générales de navigation par visibilité réduite ; navigation au radar....61
Article 6.31 – Indication de la position des bateaux en stationnement....62
Article 6.32 – Navigation au radar....62
Article 6.33 – Dispositions pour les bateaux ne naviguant pas au radar....63
VII. REGLES SPECIALES....64
Article 6.34 – Priorités spéciales....64
Article 6.35 – Ski nautique et activités analogues....64
Article 6.36 – Conduite des bateaux de pêche et d'autres bateaux à leur égard....64
Article 6.37 – Conduite des plongeurs subaquatiques et actions des bateaux à leur égard....64
CHAPITRE 7 REGLES DE STATIONNEMENT....66
Article 7.01 – Principes généraux pour le stationnement....66
Article 7.02 – Stationnement....66
Article 7.03 – Ancrage et utilisation de stabilisateurs....67
Article 7.04 – Amarrage....67
Article 7.05 – Aires de stationnement....67
Article 7.06 – Stationnement autorisé pour certaines catégories de bateaux....68
Article 7.07 – Stationnement en cas de transports de matières dangereuses....68

Article 7.08 – Garde et surveillance 69
CHAPITRE 8 OBLIGATION DE SIGNALISATION ET DE NOTIFICATION.....70
Article 8.01 – Le signal « N'approchez pas ».....70
Article 8.02 − Obligation de notification.....71
Article 8.03 – Sécurité à bord des bateaux utilisant du GNL comme combustible....73
CHAPITRE 9 (SANS OBJET).....74
CHAPITRE 10 PREVENTION DE LA POLLUTION DES EAUX ET ELIMINATION DES DECHETS SURVENANT A BORD DES BATEAUX 75
Article 10.01 – Définitions 75
Article 10.02 − Obligation de se conformer aux prescriptions régionales 76
Article 10.03 – Devoir général de vigilance.....76
Article 10.04 – Interdiction de déversement et de rejet.....76
Article 10.05 – Collecte et traitement des déchets à bord 77
Article 10.06 – Carnet de contrôle des huiles usagées, dépôt des déchets aux stations de réception 77
Article 10.07 – Devoir de vigilance lors de l'avitaillement.....77
Article 10.07a – Obligation de vigilance lors de l'avitaillement en GNL.....79
Article 10.08 − Collecte, dépôt et réception des déchets liés à la cargaison 80
Article 10.09 – Peinture et nettoyage extérieur des bateaux.....81

ANNEXES 1 - 11 aux DISPOSITIONS FONDAMENTALES RELATIVES A LA NAVIGATION SUR LE DANUBE 83

ANNEXE 1 LETTRE OU GROUPE DE LETTRES DISTINCTIFS DU PAYS DU PORT D'ATTACHE OU DU LIEU D'IMMATRICULATION DES BATEAUX.....85

ANNEXE 2 ECHELLES DE TIRANT D'EAU DES BATEAUX DE NAVIGATION INTERIEURE 86

ANNEXE 3 SIGNALISATION VISUELLE DES BATEAUX 87

ANNEXE 4 LES FEUX ET LA COULEUR DES FEUX DE SIGNALISATION SUR LES BATEAUX.....124

ANNEXE 5 INTENSITE ET PORTEE DES FEUX DE SIGNALISATION DES BATEAUX.....125

ANNEXE 6 SIGNAUX SONORES 126

ANNEXE 7 SIGNAUX REGLEMENTANT LA NAVIGATION 132

ANNEXE 8 SIGNAUX DE BALISAGE 156

ANNEXE 9 MODELE DE CARNET DE CONTRÔLE DES HUILES USAGEES 179

ANNEXE 10 SPECIFICATIONS TECHNIQUES GENERALES APPLICABLES A L'EQUIPEMENT RADAR.....183

ANNEXE 11 LISTE DE CONTRÔLE POUR L'AVITAILLEMENT EN COMBUSTIBLE 184

CHAPITRE 1
DISPOSITIONS GENERALES

Article 1.01 – Signification des termes

Dans les présentes « Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube » (ci-après Règlement), les termes désignent ce qui suit :

a) Types de bateau

1. Le terme « bateau » désigne les bateaux de navigation intérieure, y compris les menues embarcations et les bacs, ainsi que les engins flottants et les navires de mer ;

2. Le terme « bateau motorisé » désigne tout bateau utilisant ses propres moyens mécaniques de propulsion à l'exception des bateaux dont le moteur n'est employé que pour effectuer de petits déplacements (dans les ports ou aux lieux de chargement et de déchargement) ou pour augmenter leur manœuvrabilité lors du remorquage ou du poussage ;

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

4. Le terme « bac » désigne un bateau qui assure la traversée de la voie navigable et qui est classé comme bacs par les autorités compétentes. Les bateaux assurant un tel service qui ne naviguent pas librement doivent dans tous les cas être classés dans la catégorie « bacs » ;

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

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

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

8. Le terme « barge de navire de mer » désigne une barge de poussage construite pour être transportée à bord de bateaux de mer et pour naviguer sur les voies de navigation intérieure ;

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

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

11. Le terme « moto nautique » désigne toute menue embarcation utilisant ses propres moyens mécaniques de propulsion, à même de transporter une ou plusieurs personnes, construite et conçue pour glisser sur l'eau ou exécuter des figures, par exemple « waterbobs », « waterscooters », « jetbikes », « jetski » et autres menues embarcations analogues ;

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

b) Convois

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

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

3. Le terme « convoi poussé » désigne un ensemble rigide composé de bateaux dont un au moins est placé en avant du bateau motorisé qui assure la propulsion du convoi et qui est appelé pousseur. Est également considéré comme rigide un convoi composé d'un bateau pousseur et d'une embarcation poussée accouplés de manière à permettre une articulation guidée ;

4. Le terme « formation à couple » désigne un ensemble composé de bateaux accouplés bord à bord dont aucun n'est placé devant le bateau motorisé qui assure la propulsion de la formation.

c) Signaux lumineux et sonores

1. Les termes « feu blanc », « feu rouge », « feu vert », « feu jaune » et « feu bleu » désignent les feux dont les couleurs répondent aux prescriptions de l'Annexe 7 de la Résolution nº 61 de la CEE-ONU ou du tableau 2 de la Norme européenne EN 14744 ;

2. Les termes « feu puissant », « feu clair » et « feu ordinaire » désignent les feux dont l'intensité répond aux prescriptions de l'Annexe 7 de la Résolution nº 61 de la CEE-ONU ou du tableau 1 de la Norme européenne EN 14744 ;

3. Les termes « feu scintillant » et « feu scintillant rapide » désignent des feux rythmés dont le nombre de périodes de lumière est de 40-60 et 100-120 éclats par minute ;

4. Le terme « son bref » désigne un son d'une durée d'environ 1 seconde, le terme « son prolongé » désigne un son d'une durée d'environ 4 secondes, l'intervalle entre deux sons consécutifs étant d'environ 1 seconde ;

5. L'expression « série de sons très brefs » désigne une série d'au moins six sons d'une durée de un quart de seconde environ chacun, séparés par des pauses d'une durée de un quart de seconde environ ;

6. Le terme « signal tritonal » désigne un signal répété trois fois, constitué de trois sons de hauteur différente, sans intervalle entre eux, durant au total environ 2 secondes. La fréquence des sons émis doit être comprise entre 165 et 297 hertz et il doit y avoir un écart d'au moins deux tons entiers entre le

son le plus élevé et le son le plus bas. Chaque série de trois sons doit commencer par la note la plus basse et se terminer par la note la plus haute;

7. Le terme « volée de cloche » désigne deux coups de cloche.

d) Autres termes

1. Le terme « installation flottante » désigne toute installation flottante normalement stationnaire, telle qu'établissement de bains, docks, embarcadère, hangar pour bateaux ;
2. Le terme « matériel flottant » désigne les radeaux ainsi que toute construction, tout assemblage ou tout objet destiné à la navigation, autre qu'un bateau ou une installation flottante ;
3. Un bateau, un matériel flottant ou une installation flottante est en « stationnement » lorsqu'il est, directement ou indirectement, à l'ancre ou amarré à la rive ;
4. Un bateau, un matériel flottant ou une installation flottante « fait route » lorsqu'il n'est directement ou indirectement ni à l'ancre ni amarré à la rive et qu'il n'est pas échoué. Pour de tels bateaux, matériels flottants ou installations flottantes faisant route, le terme « s'arrêter » s'entend par rapport à la rive ;
5. Le terme « bateau en train de pêcher » désigne tout bateau qui pêche avec des filets, lignes, chaluts ou autres engins de pêche réduisant sa capacité de manœuvre, mais ne s'applique pas à un bateau qui pêche avec des lignes traînantes ou autres engins de pêche ne réduisant pas sa capacité de manœuvre ;
6. Le terme « nuit » désigne la période comprise entre le coucher et le lever du soleil ;
7. Le terme « jour » désigne la période comprise entre le lever et le coucher du soleil ;
8. Le terme « état de fatigue » désigne tout état consécutif à un repos insuffisant ou à une maladie et se manifestant par des écarts par rapport à la norme dans le comportement ou la vitesse de réaction ;
9. Le terme « état d'ébriété » désigne tout état résultant de la consommation d'alcool, de narcotiques, de médicaments ou d'autres produits et déterminé conformément à la pratique et à la législation nationales ;
10. Le terme « visibilité réduite » désigne des conditions dans lesquelles la visibilité est réduite par suite par ex. de brouillard, de brume, de tempête de neige ou d'averse ;
11. Le terme « vitesse de sécurité » désigne la vitesse à laquelle un bateau ou un convoi peut naviguer en toute sécurité, entreprendre des manœuvres ou s'arrêter sur une distance adaptée aux circonstances et aux conditions du moment ;
12. Le terme « voie navigable » désigne toute voie intérieure ouverte à la navigation ;

13. Le terme « chenal » désigne la partie de la voie navigable qui est effectivement utilisée pour la navigation ;

14. Le terme « rives gauche et droite » désigne les côtés de la voie d'eau lorsqu'on se déplace de l'amont vers l'aval ;

Pour les canaux, les lacs et les voies navigables de grande largeur, il appartient aux autorités compétentes d'assigner l'expression « côtés droit et gauche » en fonction des conditions locales.

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

15. Le terme « vers l'amont » désigne la direction allant vers la source ; l'expression « vers l'aval » désigne la direction opposée ; dans les canaux, cette direction est déterminée par les autorités compétentes et l'expression employée est la suivante « dans le sens allant du point A au point B » ;

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

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

18. Le terme « appareil AIS intérieur » désigne un appareil qui est installé à bord d'un bateau et qui est utilisé au sens de la « Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables » ;

19. Le terme « gaz naturel liquéfié (GNL) » désigne un gaz naturel qui a été liquéfié en le refroidissant à une température de -161° C ;

20. Le terme « système de GNL » désigne l'ensemble des éléments du bateau qui peuvent contenir du gaz naturel liquéfié (GNL) ou du gaz naturel, telles que les moteurs, les réservoirs à combustible et les tuyauteries d'avitaillement ;

21. Le terme « zone d'avitaillement » désigne la zone située dans un rayon de 20 m autour de la prise de raccordement pour l'avitaillement ;

22. Le terme « citerne fixe » désigne une citerne liée au bateau, les parois de la citerne pouvant être constituées soit par la coque elle-même, soit par une enveloppe indépendante de la coque ;

23. Le terme « risque spécifique » désigne un risque pour la sécurité induit par des conditions de navigation particulières identifiées par une autorité compétente et nécessitant que les conducteurs de bateaux disposent de connaissances professionnelles plus vastes que celles requises par la norme générale de qualification des cadres supérieurs ;

24. Le terme « certificat de bateau » désigne un certificat de bateau délivré par l'autorité compétente, lequel atteste que le bateau satisfait aux prescriptions techniques applicables aux bateaux de la navigation intérieure ;

25. Le terme « opérateur du bateau » désigne l'entreprise responsable pour les décisions commerciales relatives à l'utilisation d'un bateau et, par conséquent, décidant comment et où ce bateau est employé. Bénéficiaire

direct des profits résultant de l'opération du bateau, cette entreprise peut également être responsable de l'adoption de décisions en matière d'avitaillement et de services portuaires. Un affréteur à moyen ou à long terme ou celui d'un bateau à lège est considéré comme étant l'opérateur du bateau. Les compagnies se trouvant à la tête de consortiums d'opérateurs sont les opérateurs des bateaux dans le cadre du consortium.

Article 1.02 – Conducteur

1. Tout bateau ou matériel flottant, à l'exception des bateaux d'un convoi poussé autres que le pousseur, doit être placé sous l'autorité d'une personne ayant la qualification nécessaire à cet effet. Cette personne est appelée ci-après « conducteur de bateau ». Le conducteur est réputé posséder l'aptitude nécessaire s'il est titulaire d'un certificat de conducteur valable.

   Si un bateau navigue dans un secteur d'une voie navigable où des risques spécifiques, répertoriés par l'autorité compétente conformément à la réglementation en vigueur, requièrent l'obtention d'une autorisation spécifique par le conducteur, et si plusieurs conducteurs se trouvent à bord, seul le conducteur qui est en service à la timonerie doit posséder l'autorisation spécifique spéciale correspondant au secteur concerné.

2. Tout convoi doit être également placé sous l'autorité d'un conducteur de bateau possédant la qualification nécessaire à cet effet. Ce conducteur de bateau est désigné de la façon suivante :

   a) Dans le cas d'un convoi ne comprenant qu'un bateau motorisé, le conducteur du convoi est celui du bateau motorisé ;

   b) Dans le cas d'un convoi remorqué comportant en tête des bateaux motorisés en ligne de file au nombre de deux ou davantage, le conducteur du convoi est le conducteur du premier bateau ; toutefois, si le premier bateau est un remorqueur de renfort temporaire, le conducteur du convoi est le conducteur du deuxième bateau ;

   c) Dans le cas d'un convoi remorqué comprenant en tête des bateaux motorisés au nombre de deux ou davantage ne naviguant pas en ligne de file, et dont l'un assure la traction principale, le conducteur du convoi est le conducteur du bateau qui assure la traction principale ;

   d) Dans un convoi poussé propulsé par deux pousseurs côte à côte, le conducteur du pousseur qui assure la propulsion principale est le conducteur du convoi ;

   e) Dans les autres cas le conducteur du convoi doit être désigné.

3. En cours de route le conducteur doit se trouver 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 bateau 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 apte pour ce faire. Cette personne est responsable de l'observation des dispositions du présent Règlement sur l'installation flottante.

6. Lors de la conduite du bateau, le conducteur ne doit pas être en état de fatigue ou d'ébriété.

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

   a) à la personne chargée de la garde ou de la surveillance en vertu de l'article 7.08,

   b) à l'opérateur et au propriétaire de ce bateau ou matériel flottant en cas d'absence de la personne visée à la lettre a).

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

1. Les membres de l'équipage doivent exécuter les ordres qui leur sont donnés par le conducteur du bateau dans le cadre de sa responsabilité. Ils doivent contribuer à l'observation des prescriptions du présent Règlement et des autres dispositions applicables.

2. Toute autre personne se trouvant à bord est tenue de se conformer aux ordres qui lui sont donnés par le conducteur dans l'intérêt de la sécurité de la navigation ou de l'ordre à bord.

3. Les membres de l'équipage et les autres personnes se trouvant à bord qui déterminent temporairement eux-mêmes la route et la vitesse du bateau sont également responsables dans cette mesure de l'observation des prescriptions du présent Règlement.

4. Les membres de l'équipage en service ainsi que les autres personnes se trouvant à bord qui participent temporairement à la navigation du bateau ne doivent pas être en état de fatigue ou d'ébriété.

Article 1.04 – Devoir général de vigilance

1. Tout bateau faisant route doit à tout moment respecter la vitesse de sécurité.

2. Même en l'absence de prescriptions spéciales du présent Règlement, les conducteurs doivent prendre toutes les mesures de précaution que commandent le devoir général de vigilance et la bonne pratique de la navigation en vue d'éviter notamment :

   a) de mettre en danger la vie des personnes ;

   b) de causer des dommages aux bateaux ou matériels flottants, aux rives ou aux ouvrages et installations de toute nature se trouvant dans la voie navigable ou à proximité immédiate de celle-ci ;

   c) de créer des entraves à la navigation et

   d) de porter atteinte de façon excessive à l'environnement.

3. Le paragraphe 2 s'applique également aux personnes sous la garde desquelles sont placées des installations flottantes.

Article 1.05 – Conduite en cas de circonstances particulières

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

Article 1.06 – Utilisation de la voie navigable

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

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

1. Les bateaux ne doivent pas être chargés au-delà de l'enfoncement qui correspond à la limite inférieure des marques d'enfoncement.

2. La vision directe depuis le bateau ne doit pas être masquée sur une longueur de plus de 350 mètres en avant du bateau du fait du chargement ou de la gîte du bateau. Si la vision directe vers l'avant et sur le côté est masquée lorsque le bateau fait route, cette insuffisance du champ de vision peut être compensée par l'utilisation du radar.

   Si la vision directe vers l'arrière du bateau est masquée lorsque le bateau fait route, cette insuffisance peut être compensée au moyen d'un dispositif visuel fournissant une image claire et non déformée dans un champ de vision suffisant.

3. Si, en raison du chargement, la visibilité devant la proue du bateau est insuffisante lors du passage des ponts ou des écluses, cette insuffisance du champ de vision peut être compensée par l'utilisation d'un périscope à réflecteur plat, d'une installation radar ou d'un guetteur en contact permanent avec la timonerie.

   Par dérogation à la première phrase du paragraphe 2, la visibilité directe peut être réduite à 500 mètres devant la proue du bateau en cas d'utilisation d'un radar ou d'un équipement vidéo si :

   a) ces aides à la navigation garantissent la visibilité sur une longueur de 350 à 500 mètres devant la proue du bateau ;

   b) les prescriptions énoncées au paragraphe 1 de l'article 6.32 sont respectées ;

   c) les antennes radar et des caméras sont fixées sur la proue du bateau ;

   d) les autorités compétentes ont considéré que ces aides à la navigation étaient adaptées[1].

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

5. La stabilité des bateaux transportant des conteneurs doit être garantie en tout temps. Le conducteur doit prouver que la stabilité a été vérifiée avant le chargement et le déchargement, ainsi qu'avant le départ.

[1] Ces moyens complémentaires sont reconnus comme appropriées conformément à l'article 7.02 de l'ES-TRIN.

Les résultats de la vérification de la stabilité et le plan de chargement doivent être conservés à bord et disponibles à tout moment. En outre, les documents relatifs à la stabilité exigés par l'autorité compétente seront conservés à bord[2].

La stabilité d'un bateau transportant des conteneurs ne doit pas être vérifiée s'il peut être chargé dans la largeur :

a) De trois rangées de conteneurs au maximum et s'il ne comporte qu'une couche de conteneurs à partir du fond de la cale ; ou

b) De quatre rangées de conteneurs ou davantage et s'il ne comporte pas plus de deux couches de conteneurs à partir du fond de la cale.

6. Les bateaux destinés au transport de passagers ne doivent pas avoir à bord un nombre de passagers supérieur à celui autorisé par les autorités compétentes. Les bateaux rapides ne doivent pas avoir à bord un nombre de passagers supérieur au nombre de places assises.

Article 1.08 – Construction, gréement et équipage des bateaux

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

2. Tous les bateaux, à l'exception des bateaux d'un convoi poussé autres que le pousseur, doivent avoir un équipage suffisamment nombreux et qualifié pour assurer la sécurité des personnes se trouvant à bord et celle de la navigation. Toutefois, les bateaux non-motorisés se déplaçant dans une formation à couple et certains bateaux remorqués dans un ensemble rigide ne sont pas tenus d'avoir un équipage si celui du bateau propulsant la formation à couple ou l'ensemble rigide, ou les maintenant arrêtés de manière sûre, est suffisamment nombreux et qualifié pour assurer la sécurité des personnes se trouvant à bord et celle de la navigation.

3. Les prescriptions énoncées aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus sont considérées comme satisfaites si le bateau est muni d'un certificat de bateau, pour autant que la construction, le gréement et l'équipage du bateau correspondent à la teneur de ce certificat de bateau.

4. Sans préjudice du paragraphe 3, les moyens de sauvetage individuels inscrits au nº 44 du certificat de bateau doivent être disponibles dans une répartition correspondant au nombre de passagers adultes et enfants.

5. Si les garde-corps[3] sont escamotables ou peuvent être retirés, ils ne peuvent être escamotés en partie ou retirés partiellement que lorsque le bateau est en stationnement, et uniquement dans les situations d'exploitation suivantes :

a) pour embarquer et débarquer aux points prévus à cet effet ;

b) lors de l'utilisation du mât de charge dans son rayon d'action ;

c) lors de l'amarrage et du largage des amarres dans la zone des bollards ;

d) lorsque les bateaux sont stationnés contre des berges verticales, du côté de la berge, s'il n'existe aucun danger de chute ;

[2] requis par l'article 27.01 de l'ES-TRIN
[3] requis par l'article 14.02, paragraphe 4 de l'ES-TRIN

e) lorsque les bateaux sont stationnés bord à bord, aux points de contact entre les deux bateaux, s'il n'existe aucun danger de chute, ou

f) lorsque les opérations de chargement et de déchargement ou la construction sont entravées de manière excessive.

Lorsque les situations d'exploitation visées à la première phrase ne sont plus présentes, les garde-corps doivent immédiatement être refermés ou remis en place.

6. Les membres de l'équipage et les autres personnes à bord doivent porter des gilets de sauvetage[4]:

a) pour embarquer et débarquer, dès lors qu'il existe un risque de chute dans l'eau ;

b) lors du séjour dans le canot de service ;

c) lors de travaux hors bord ; ou

d) lors du séjour et du travail sur le pont et le plat-bord, si les bastingages n'atteignent pas une hauteur d'au moins 0,9 m ou si les garde-corps visés au paragraphe 5 ne sont pas en place d'une extrémité à l'autre.

Les travaux hors bord doivent uniquement être effectués lorsque les bateaux sont en stationnement, si le trafic environnant n'est pas susceptible de constituer un danger.

Cette disposition ne s'applique pas aux bateaux de plaisance.

Article 1.09 – Conduite du bateau

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

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

3. Afin d'assurer la bonne conduite du bateau, l'homme de barre doit être en mesure de recevoir et de donner toutes les informations et tous les ordres qui arrivent à la timonerie ou partent de celle-ci. En particulier, il doit être en mesure d'entendre les signaux sonores et avoir une vue suffisamment libre dans toutes les directions.

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

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

Article 1.10 – Documents de bord et autres documents

1. Les documents suivants doivent se trouver à bord des bateaux lorsqu'ils sont exigés par d'autres règlements :

a) le certificat de bateau ;

[4] requis par l'article 13.08, paragraphe 2 de l'ES-TRIN

b) le certificat de jaugeage le cas échéant ;

c) le ou les certificat(s) de conducteur de bateau et, pour les autres membres de l'équipage, le livret de service dûment rempli ;

d) le livre de bord dûment rempli y compris une copie de la page comportant des indications relatives au temps de navigation et de repos des membres de l'équipage lors du dernier voyage *(Bordbuch)* ;

e) l'attestation relative à la délivrance du livre de bord *(Bordbuch)* ;

f) l'autorisation spécifique pour la navigation au radar ou le certificat de qualification de conducteur comportant une autorisation spécifique pour la navigation au radar ;

g) l'attestation relative à l'installation et au fonctionnement du radar et de l'indicateur de vitesse de giration ;

h) le certificat d'opérateur radio conformément à l'annexe 5 de l'Arrangement régional relatif au service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure ;

i) la licence de station de navire ;

j) le carnet de contrôle des huiles usagées, dûment rempli ;

k) les attestations relatives aux chaudières et aux autres réservoirs sous pression ;

l) les attestations pour installations à gaz liquéfiés ;

m) les certificats relatifs aux installations électriques ;

n) les attestations de contrôle des extincteurs portatifs et des installations d'extinction d'incendie fixées à demeure ;

o) les attestations de contrôle des grues ;

p) les documents requis par les paragraphes 8.1.2.1, 8.1.2.2 et 8.1.2.3 de l'ADN;

q) en cas de transport de conteneurs, les documents attestant la stabilité du bateau, y compris le plan ou le bordereau de chargement correspondant au cas de chargement et le résultat du calcul de stabilité relatif au cas de chargement ou à un cas comparable de chargement antérieur ou à un cas de chargement type du bateau en indiquant, dans tous les cas, les méthodes de calcul appliquées ;

r) les copies des attestations relatives aux moteurs à combustion interne, y compris le document d'homologation de type et le protocole concernant les paramètres des moteurs ;

s) l'attestation relative aux câbles d'amarrage et de remorquage prescrits[5];

t) l'attestation relative au montage et au fonctionnement d'appareils AIS Intérieur ;

u) le certificat de qualification d'expert en navigation à passagers, le cas échéant ;

[5] prescrits par l'article 13.02 (3) (a) de l'ES-TRIN

v) pour les bateaux arborant la marque d'identification visée à l'article 2.06, le manuel d'exploitation et le dossier de sécurité ;

w) les certificats de qualification d'expert en GNL pour les bateaux portant la marque d'identification requise par l'article 2.06 ;

x) l'attestation de déchargement conformément à l'article 10.08 ;

ainsi que les autres documents relatifs à la navigation exigés en vertu d'accords internationaux.

2. Par dérogation au paragraphe 1 ci-dessus, les menues embarcations n'ont pas à être munies des documents visés aux alinéas b), j), m), r) à s) et u) à x) ci-dessous :

Les bateaux de sport ou de plaisance n'ont pas à être munies des documents visés aux alinéas b) à f), i), j), m) à s) et u) à x) ; de plus, pour les menues embarcations de sport ou de plaisance, les documents visés aux alinéas g) et l) ne sont pas requis, le document visé en a) pouvant être remplacé dans le cas des menues embarcations et des bateaux de sport ou de plaisance par un permis national d'agrément à la navigation. Les règlements nationaux peuvent disposer des exemptions pour les canaux à rame, à voile et à propulsion électrique.

3. S'il y a lieu, à bord des matériels flottants doit se trouver un permis national d'agrément à la navigation.

4. Les documents dont la présence à bord est exigée par les prescriptions du présent Règlement ou d'autres dispositions applicables doivent être présentés à toute réquisition des agents des autorités compétentes.

5. Toutefois, le certificat de bateau et le certificat de jaugeage ne sont pas exigés à bord des barges de poussage sur lesquelles est apposée une plaque en métal ou en matière plastique conforme au modèle suivant :

Numéro européen unique d'identification* : ……..….

Numéro du certificat de bateau : ……

Autorité compétente : ……

Valable jusqu'au : …….

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

La concordance entre les indications portées sur la plaque et celles du certificat de bateau de la barge poussée doit être confirmée par l'autorité compétente dont le poinçon sera appliqué sur la plaque. Le certificat de bateau et le certificat de jaugeage doivent être conservés par l'opérateur de la barge poussée.

Article 1.11 – Présence des Règlements et guides de navigation à bord

1. Un exemplaire mis à jour du présent Règlement doit se trouver à bord de tout bateau, exception faite des bateaux sans équipage, des menues embarcations ouvertes et des matériels flottants.

* ou numéro officiel d'identification

2. A bord des bateaux munis d'une installation radiotéléphonique doit se trouver le Guide de radiotéléphonie pour la navigation intérieure (partie générale et partie régionale, Danube).

3. Une version électronique des documents visés aux points 1 et 2 est acceptable à condition d'être accessible à tout moment.

Article 1.12 – Objets dangereux se trouvant à bord; perte d'objets ; obstacles pour la navigation

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. Les ancres doivent être en position complètement relevée lorsqu'elles ne sont pas utilisées.

3. Lorsqu'un bateau, un matériel flottant ou une installation flottante perd un objet et qu'il peut en résulter une entrave ou un danger pour la navigation, le conducteur ou la personne à laquelle revient la surveillance de l'installation flottante doit aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches en indiquant, aussi exactement que possible, l'endroit où l'objet a été perdu. Il doit en outre, dans la mesure du possible, marquer cet endroit.

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. Si ledit obstacle présente un danger pour la navigation, il doit en outre, dans la mesure du possible, marquer cet endroit.

Article 1.13 – Protection des signaux de signalisation et de balisage de la voie navigable

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

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

3. Tout conducteur a le devoir d'aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches des dommages causés aux signaux de signalisation ou de balisage de la voie navigable par lui constatés (tels que extinction d'un feu, déplacement d'une bouée, endommagement d'un signal) et survenus suite à d'incidents ou d'accidents.

Article 1.14 – Dommages causés aux ouvrages d'art

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

Article 1.15 – Interdiction de déversement dans la voie navigable

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

2. En cas de déversement non intentionné de cette nature, ou de menace d'un tel déversement, le conducteur doit aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches, en indiquant, aussi exactement que possible, la nature et l'endroit du déversement.

Article 1.16 – Sauvetage et assistance

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

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

Article 1.17 – Bateaux échoués ou coulés

1. Le conducteur d'un bateau échoué ou coulé ou d'un matériel flottant échoué ou disloqué doit faire aviser, dans le plus bref délai possible, les autorités compétentes les plus proches. Dans le cas d'un bateau échoué ou coulé, le conducteur ou un autre membre de l'équipage doit rester à bord ou à proximité du lieu de l'accident tant que l'autorité compétente n'a pas autorisé son départ.

2. Lorsque, dans le chenal ou près de celui-ci, un bateau est échoué ou coulé, ou un matériel flottant échoué, son conducteur, sauf si cela n'est manifestement pas nécessaire, doit, dans le plus bref délai et sans préjudice de l'obligation de montrer les signaux prescrits à l'article 3.25, faire avertir les bateaux et les matériels flottants approchants et ce, en des points appropriés et à une distance suffisante du lieu de l'accident pour que ces bateaux et ces matériels flottants puissent prendre, en temps utile, les dispositions nécessaires.

3. En cas d'accident survenu au passage d'une écluse, le conducteur doit faire aviser immédiatement le service de l'écluse en cause.

Article 1.18 – Obligation de dégager le chenal

1. Lorsqu'un bateau échoué ou coulé, un matériel flottant échoué ou un objet perdu par un bateau ou un matériel flottant crée ou menace de créer une obstruction totale ou partielle du chenal, le conducteur du bateau ou du matériel flottant doit s'employer à ce que le chenal soit dégagé dans les plus brefs délais.

2. La même obligation incombe au conducteur dont le bateau ou matériel flottant menace de couler ou devient impossible à manœuvrer.

3. L’obligation d'enlever du lit du fleuve les bateaux échoués ou coulés, les matériels flottants échoués et les objets perdus est réglée par les règlements nationaux.

4. Les autorités compétentes peuvent procéder sans délai à l'enlèvement, si elles estiment que l'opération ne peut être différée.

Article 1.19 – Ordres particuliers

Les conducteurs, ainsi que les personnes sous la garde desquelles sont placées des installations flottantes, doivent se conformer aux ordres particuliers qui leur sont donnés par les représentants des autorités compétentes en vue de la sécurité ou du bon ordre de la navigation. Sous réserve du respect des dispositions des accords internationaux pertinents, ceci s'applique également dans le cas d'une poursuite transfrontalière.

Article 1.20 – Contrôle

1. Les conducteurs, ainsi que les personnes sous la garde desquelles sont placées des installations flottantes, doivent donner aux représentants des autorités compétentes les facilités nécessaires pour leur permettre de s'assurer de l'observation des prescriptions du présent Règlement et des autres dispositions applicables et notamment leur faciliter l'embarquement immédiat à leur bord.
2. Les représentants des autorités compétentes habilités à ce faire peuvent, sauf dans des cas spéciaux où les dispositions d'une autre législation s'appliquent, interdire la navigation d'un bateau par décision spéciale, en particulier dans les cas suivants:
   a) Lorsque le bateau n'a pas de certificat de bateau ou de permis national d'agrément à la navigation ou lorsque ces documents ont expiré ;
   b) Lorsque le bateau ne remplit pas les conditions visées à l'article 1.07 ;
   c) Lorsque l'équipage ou le bateau ne remplissent pas les conditions visées à l'article 1.08 ;
   d) Lorsque les facultés de conducteur ou des membres d'équipage en service ont été amoindries du fait d'un état de fatigue ou d'ébriété.

Article 1.21 – Transports spéciaux

1. Sont considérés comme transports spéciaux tous les déplacements sur la voie navigable :
   a) De bateaux ou convois qui ne répondent pas aux prescriptions des articles 1.06 et 1.08 ;
   b) D'installations flottantes ou de matériels flottants sauf si de leur déplacement il ne peut manifestement résulter aucune entrave ou aucun danger pour la navigation ni aucun dommage pour les ouvrages d'art.
2. Ces transports spéciaux 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 spécial en tenant compte des dispositions de l'article 1.02.

Article 1.22 – Prescriptions spéciales de caractère temporaire

1. Les conducteurs doivent se conformer aux prescriptions spéciales de caractère temporaire édictées par l'autorité compétente dans des cas spéciaux en vue de la sécurité ou du bon ordre de la navigation.
2. Ces prescriptions peuvent notamment être motivées par des travaux exécutés sur la voie navigable, des exercices militaires, des manifestations publiques dans le sens de l'article 1.23 ou par les conditions de la voie d'eau; elles peuvent, sur des sections

déterminées où des précautions particulières sont nécessaires et qui sont signalées par des bouées, balises ou autres signaux ou par des avertisseurs, limiter ou interdire la navigation de jour et de nuit ou le passage de bâtiments d'un trop grand tirant d'eau.

Article 1.23 – Autorisation de manifestations

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

Article 1.24 – Abri et hivernage des bateaux

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

Article 1.25 – 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 ports-abri et des lieux de chargement et de déchargement, sans préjudice des dispositions particulières des autorités compétentes, édictées pour ces ports, ces ports-abri et points de chargement et de déchargement 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 (DFND) et aux règles locales établies par les Etats danubiens et les Administrations fluviales spéciales pour les secteurs respectifs de Danube.

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

Article 2.01 – Marques d'identification des bateaux, à l'exception des menues embarcations et des navires de mer

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

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

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

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

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

   c) Un des cas suivants :

      i) Son numéro européen unique d'identification des bateaux, qui se compose de huit chiffres arabes. Les trois premiers chiffres servent à identifier le pays et le bureau où ce numéro européen unique d'identification des bateaux a été attribué. Cette marque d'identification n'est obligatoire que pour les bateaux auxquels a été attribué un numéro européen unique d'identification des bateaux ;

      ou

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

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

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

   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 ou des plaques fixés à demeure ;

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

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

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

5. Les bateaux qui ont un équipage faisant route de jour peuvent montrer leur pavillon national à la partie arrière du bateau. Les bateaux rapides peuvent remplacer le pavillon national par un panneau de forme et de couleur équivalentes.

Article 2.02 – Marques d'identification des menues embarcations

1. Les menues embarcations doivent porter les marques officielles d'immatriculation; lorsque de telles marques ne sont pas prescrites, elles doivent porter :

a) Leur nom, pouvant être également une abréviation ou un numéro ;

b) Le nom et le domicile de leur propriétaire.

2. Les marques d'immatriculation ou d'identification mentionnées au paragraphe 1 a) sont portées sur l'extérieur de la menue embarcation, en caractères latins d'une hauteur d'au moins 10 cm, bien lisibles et indélébiles, leur inscription à la peinture à l'huile étant considérée comme indélébile. A défaut de nom pour la menue embarcation, on indique le nom (ou son abréviation habituelle) de l'organisation à laquelle la menue embarcation appartient, suivi, le cas échéant, d'un numéro.

3. Le nom et le domicile du propriétaire d'une menue embarcation 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[6] sont définies. Pour les navires de mer, la ligne d'eau douce d'été tient lieu de marques d'enfoncement.

2. Tout bateau, à l'exception des menues embarcations, dont le tirant d'eau peut atteindre 1 m doit porter des échelles de tirant d'eau. Pour les bateaux de navigation intérieure, les conditions d'apposition des échelles de tirant d'eau[7] sont définies.

Article 2.05 – Marques d'identification des ancres

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

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

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

Article 2.06 – Marque d'identification des bateaux utilisant du GNL comme combustible

1. Les bateaux utilisant du GNL comme combustible doivent porter une marque d'identification.
2. Cette marque d'identification a une forme rectangulaire et doit porter en caractères blancs sur fond rouge, bordée d'une bande blanche d'au moins 5 cm de largeur, la mention « LNG ». La dimension du plus grand côté du rectangle doit être d'au moins 60 cm. La hauteur des caractères est d'au moins 20 cm. La largeur des caractères et l'épaisseur des traits doivent être proportionnelles à la hauteur.
3. La marque d'identification doit être fixée à un endroit approprié et bien visible.
4. La marque d'identification doit être éclairée, en tant que de besoin, pour être parfaitement visible de nuit.

[6] articles 4.04, 4.05 et 22.09 ES-TRIN ou Résolution N° 61
[7] articles 4.06 et 22.09 ES-TRIN ou Résolution N° 61
[*] ou numéro officiel d'identification

CHAPITRE 3
SIGNALISATION VISUELLE DES BATEAUX

I. GENERALITES

Article 3.01 – Application et définitions

1. Lorsque les conditions de visibilité l'exigent, la signalisation prescrite pour la nuit doit, en outre, être portée de jour.

2. Les croquis de la signalisation prescrite au présent chapitre figurent à l'annexe 3 du présent Règlement.

3. Dans le présent chapitre :

   a) Le terme « feu de mât » désigne un feu blanc puissant, projetant une lumière ininterrompue sur toute l'étendue d'un arc d'horizon de 225° et disposé de manière à projeter cette lumière depuis l'avant jusqu'à 22°30' sur l'arrière du travers de chaque bord ;

   b) Le terme « feux de côté » désigne un feu clair vert à tribord et un feu rouge clair à bâbord, chacun de ces feux projetant une lumière ininterrompue sur toute l'étendue d'un arc d'horizon de 112°30' et étant disposé de manière à projeter cette lumière depuis l'avant jusqu'à 22°30' sur l'arrière du travers de son côté ;

   c) Sauf prescriptions contraires, le terme « feu de poupe » désigne un feu clair ou ordinaire blanc, projetant une lumière ininterrompue sur toute l'étendue d'un arc d'horizon de 135° et disposé de manière à projeter cette lumière sur un secteur de 67°30' de chaque bord à partir de l'arrière ;

   d) Le terme « feu visible de tous les côtés » désigne un feu projetant une lumière ininterrompue sur toute l'étendue d'un arc d'horizon de 360° ;

   e) Le terme « hauteur » désigne la hauteur au-dessus du plan des marques d'enfoncement ou, pour les bateaux sans marques d'enfoncement maximal, au-dessus de la ligne de flottaison.

4. Pendant le passage par une ouverture de pont fixe, de pont fermé ou de barrage, ou pendant le passage aux écluses, les bateaux peuvent porter à une hauteur réduite les feux, panneaux, balles, etc. prescrits au présent chapitre, de sorte que le passage puisse s’effectuer sans difficulté.

Article 3.02 – Feux

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

Article 3.03 – Panneaux, pavillons et fanions

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

2. Les couleurs des panneaux, pavillons et flammes ne doivent être ni passées ni salies.

3. Leurs dimensions doivent être suffisantes pour en assurer la bonne visibilité ; cette condition est considérée comme remplie en tout cas :

a) Pour les panneaux et pavillons, si la longueur et la largeur sont chacune d'au moins 1 m, ou d'au moins 0,60 m dans le cas des menues embarcations ;

b) Pour les fanions, si la longueur est de 1 m au moins et la largeur à la hampe de 0,50 m au moins.

Article 3.04 – Cylindres, ballons, cônes et bicônes

1. Les cylindres, ballons, cônes et bicônes prescrits au présent Règlement peuvent être remplacés par des dispositifs présentant, à distance, la même apparence.

2. Leurs couleurs ne doivent être ni passées ni salies.

3. Leurs dimensions minimales doivent être respectées :

a) Pour les cylindres, une hauteur de 0,80 m et un diamètre de 0,50 m ;

b) Pour les ballons, un diamètre de 0,60 m ;

c) Pour les cônes, une hauteur de 0,60 m et un diamètre à la base de 0,60 m ;

d) Pour les bicônes, une hauteur de 0,80 m et un diamètre à la base de 0,50 m.

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

Article 3.05 – Feux et signaux interdits

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

2. Toutefois, pour la communication entre bateaux ou entre bateaux et la terre, l'usage d'autres feux ou signaux est admis à condition qu'ils ne prêtent pas à confusion avec les feux ou signaux mentionnés au présent Règlement.

Article 3.06 – Feux de secours

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

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

1. Il est interdit de faire usage de lumières ou projecteurs, ainsi que de panneaux, pavillons ou autres objets, de telle façon qu'ils puissent être confondus avec les feux ou signaux mentionnés dans le présent Règlement ou puissent nuire à la visibilité ou compliquer l'identification de ces feux ou signaux.

2. Il est interdit de faire usage de lumières ou de projecteurs de façon qu'ils produisent un éblouissement constituant un danger ou une gêne pour la navigation ou pour la circulation à terre.

II. SIGNALISATION DE NUIT ET DE JOUR

II.A. SIGNALISATION EN COURS DE ROUTE

Article 3.08 – Signalisation des bateaux motorisés isolés faisant route

1. Les bateaux motorisés isolés doivent porter :

   De nuit :

   a) Un feu de mât placé dans la partie avant et dans l'axe du bateau, à une hauteur de 5 m au moins. La hauteur minimale peut être de 4 m si la longueur du bateau ne dépasse pas 40 m ;

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

   c) Un feu de poupe placé dans la partie arrière et dans l'axe du bateau.

2. Tout bateau motorisé isolé de plus de 110 m de longueur doit porter de nuit à l'arrière, un deuxième feu de mât placé dans l'axe du bateau à 3 m au moins plus haut que le feu de mât avant.

3. Tout bateau motorisé qui est temporairement précédé de nuit d'un bateau motorisé placé en renfort doit conserver les feux visés aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus.

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

   deux feux scintillants jaunes, puissants et rapides.

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

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

Article 3.09 – Signalisation des convois remorqués faisant route

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

   De nuit :

   a) Deux feux de mât superposés à 1 m environ de distance l'un de l'autre, placés dans la partie avant et dans l'axe du bateau, le feu supérieur étant à une hauteur d'au moins 5 m et le feu inférieur, autant que possible, à 1 m au moins plus haut que les feux de côté ;

   b) Des feux de côté visés aux spécifications du paragraphe 1 b) de l'article 3.08;

   c) Un feu de poupe jaune au lieu de blanc placé dans l'axe du bateau à une hauteur suffisante pour être bien visible de l'unité remorquée qui suit le bateau ou du bateau motorisé, du convoi poussé ou de la formation à couple devant laquelle le bateau est placé en renfort ;

   De jour :

Un cylindre jaune bordé, en haut comme en bas, de deux bandes noires et blanches, les bandes blanches étant aux extrémités du cylindre. Ce cylindre doit être placé verticalement à l'avant, à une hauteur suffisante pour être visible de tous les côtés.

2. Dans le cas où un convoi remorqué comporte en tête plusieurs bateaux motorisés, ou dans le cas où un bateau motorisé, un convoi poussé ou une formation à couple est précédé de plusieurs bateaux motorisés placés en renfort, naviguant l'un à côté de l'autre, accouplés ou non, chacun de ces bateaux doit porter :

   De nuit :

   A la partie avant et dans l'axe du bateau, au lieu des feux de mât prescrits au paragraphe 1 a) ci-dessus, trois feux de mât superposés à 1 m environ l'un de l'autre, le feu supérieur et le feu inférieur se trouvant à la même hauteur que ceux prescrits au paragraphe 1 a) ;

   De jour :

   Le cylindre prescrit au paragraphe 1 ci-dessus.

   Dans le cas où un bateau, un matériel flottant ou une installation flottante est manœuvré par plusieurs bateaux motorisés, la même prescription s'applique à chacun de ceux-ci.

3. Les bateaux d'un convoi remorqué suivant le ou les bateaux visés aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus doivent porter :

   De nuit :

   Un feu clair blanc, visible de tous les côtés, placé à une hauteur d'au moins 5 m. Cette hauteur peut être réduite à 4 m pour les bateaux dont la longueur ne dépasse pas 40 m.

   De jour :

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

   Toutefois,

   a) Si la longueur de la partie remorquée du convoi dépasse 110 m, il doit porter, de nuit, deux des feux visés ci-dessus dont un sur sa partie avant et un sur sa partie arrière ;

   b) Si la partie remorquée d'un convoi comprend une rangée de plus de deux bateaux accouplés, ces feux ou ce ballon doit être porté seulement par les deux bateaux extérieurs de la rangée.

   La signalisation de tous les bateaux remorqués d'un convoi doit, autant que possible, être portée à une même hauteur au-dessus du plan d'eau.

4. Le ou les bateaux formant la dernière longueur d'un convoi remorqué doivent porter, outre la signalisation prescrite au paragraphe 3 ci-dessus :

   De nuit :

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

   Si le convoi se termine par une rangée de plus de deux bateaux accouplés, seuls les deux bateaux extérieurs de la rangée doivent porter ce feu. Si le convoi se

termine par des menues embarcations, il n'est pas tenu compte de ces embarcations pour l'application du présent paragraphe.

5. Si les bateaux visés au paragraphe 3 ci-dessus sont des navires venant directement de la mer ou partant pour la mer, ils peuvent :

   De nuit :

   Au lieu du feu blanc, porter les feux de côté prescrits au paragraphe 1 b) de l'article 3.08 ;

   De jour :

   Porter le ballon jaune.

6. Les dispositions du présent article ne sont applicables ni aux menues embarcations ne remorquant que des menues embarcations ni au remorquage des menues embarcations.

7. Dans les rades, les convois composés seulement d'un bateau motorisé et d'une seule unité remorquée ne sont pas tenus de porter la signalisation de jour prescrite au présent article.

Article 3.10 – Signalisation des convois poussés faisant route

1. Les convois poussés doivent porter :

   De nuit :

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

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

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

   b) Des feux de côté répondant aux spécifications du paragraphe 1 b) de l'article 3.08 ; ces feux doivent être placés sur la partie la plus large du convoi, le plus près possible du pousseur, à 1 m au maximum des bords du convoi et à une hauteur d'au moins 2 m ;

   c) i) Trois feux de poupe sur le pousseur, répondant aux spécifications du paragraphe 1 c) de l'article 3.08, placés selon une ligne horizontale perpendiculaire à l'axe longitudinal, à 1,25 m environ l'un de l'autre et à une hauteur suffisante pour ne pas pouvoir être masqués par un des autres bateaux du convoi ;

   ii) Un feu de poupe sur chaque bateau dont la largeur totale est visible de l'arrière ; toutefois, lorsque plus de deux bateaux autres que le pousseur sont visibles de l'arrière, ce feu ne doit être porté que par les deux bateaux qui se trouvent à l'extérieur du convoi. Il est permis de

masquer ces feux de poupe de manière qu'ils n'éblouissent pas le conducteur du convoi lui-même.

2. Les dispositions du paragraphe 1 ci-dessus s'appliquent aussi aux convois poussés précédés de nuit par un ou plusieurs bateaux motorisés placés en renfort ; toutefois, les feux de poupe visés au paragraphe 1 c) i) ci-dessus doivent être jaunes au lieu de blancs.

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

3. Les convois poussés avec deux pousseurs en formation à couple doivent porter de nuit les feux de poupe visés au paragraphe 1 c) i) ci-dessus sur le pousseur qui assure la traction principale, l'autre pousseur doit porter le feu de poupe visé au paragraphe 1 c) ii) ci-dessus.

4. Pour l'application du présent chapitre, les convois poussés dont les dimensions maximales ne dépassent pas 110 m sur 12 m sont considérés comme des bateaux motorisés isolés.

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

Article 3.11 – Signalisation des formations à couple faisant route

1. Les formations à couple doivent porter :

   De nuit :

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

   b) Des feux de côté, répondant aux spécifications du paragraphe 1 b) de l'article 3.08; ces feux doivent être placés à l'extérieur de la formation à couple, autant que possible à la même hauteur, et 1 m au moins au-dessous du feu de mât le plus bas ;

   c) Sur chaque bateau, le feu de poupe prescrit au paragraphe 1 c) de l'article 3.08.

2. Les dispositions du paragraphe 1 ci-dessus s'appliquent également aux formations à couple qui sont précédées de nuit par un ou plusieurs bateaux motorisés placés en renfort.

   Lorsqu'une formation à couple est précédée de jour par un ou plusieurs bateaux placés en renfort, chaque bateau de la formation doit porter le ballon jaune visé au paragraphe 3 de l'article 3.09.

3. Les dispositions du présent article ne sont applicables ni aux menues embarcations ne menant à couple que des menues embarcations, ni aux menues embarcations menées à couple.

4. Aux fins d'application du présent chapitre, les formations à couple d'une longueur ne dépassant pas 110 m et d'une largeur ne dépassant pas 12 m sont considérés comme étant des bateaux motorisés isolés.

Article 3.12 – Signalisation des bateaux à voile faisant route

1. Les bateaux à voile doivent porter :

   De nuit :

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

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

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

   De nuit :

   Deux feux ordinaires ou clairs superposés, visibles de tous les côtés, le feu supérieur étant rouge et le feu inférieur vert ; ces feux doivent être placés à un endroit approprié, au sommet ou à la partie supérieure du mât, à 1 m au moins l'un de l'autre.

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

   De nuit :

   Les feux visés au paragraphe 1, ainsi qu'un feu de mât au lieu des feux visés au paragraphe 2.

   De jour :

   Un cône noir, pointe en bas.

   Ce cône doit être placé le plus haut possible et à l'endroit où il sera le plus apparent.

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

Article 3.13 – Signalisation des menues embarcations faisant route

1. Les menues embarcations motorisées isolées faisant route doivent porter de nuit, soit :

   a) Un feu de mât clair au lieu de puissant, placé à la même hauteur que les feux de côtés et à 1 m au moins en avant de ceux-ci ;

   b) Des feux de côté qui peuvent être des feux ordinaires. Ils doivent se trouver à la même hauteur et sur la même perpendiculaire à l'axe du bateau et être masqués vers l'intérieur de celui-ci de telle sorte que le feu vert ne puisse être aperçu de bâbord ni le feu rouge de tribord ;

   c) Un feu de poupe ou

   d) Le feu de mât prescrit à la lettre a) ci-dessus ; toutefois, ce feu doit être placé au moins 1 m plus haut que les feux de côtés ;

e) Les feux de côtés prescrits à la lettre b) ci-dessus ; toutefois, ces feux peuvent être placés l'un à côté de l'autre ou dans une même lanterne dans l'axe du bateau, à la proue ou près de la proue ;

f) Un feu de poupe ; toutefois, ce feu peut être supprimé à condition que le feu de mât visé à la lettre d) ci-dessus soit remplacé par un feu clair blanc visible de tous les côtés.

2. Les menues embarcations motorisées isolées, d'une longueur inférieure à 7 m, peuvent, au lieu des feux visés au paragraphe 1 ci-dessus, porter un feu ordinaire blanc à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés.

3. Lorsqu'une menue embarcation ne remorque ou ne mène à couple que des menues embarcations, elle doit porter de nuit les feux prescrits au paragraphe 1 ci-dessus.

4. Les menues embarcations remorquées ou menées à couple doivent porter de nuit un feu ordinaire blanc, visible de tous les côtés. Cette disposition ne s'applique pas aux canots de service des bateaux.

5. Les menues embarcations à voile doivent porter :

De nuit :

- Soit des feux de côté et un feu de poupe, les feux de côté étant placés l'un à côté de l'autre ou dans une même lanterne dans l'axe de l'embarcation à la proue ou près de la proue, et le feu de poupe étant placé sur la partie arrière de l'embarcation ; toutefois, ces feux peuvent être des feux ordinaires ;
- Soit des feux de côté et un feu de poupe réunis dans une même lanterne placée à un endroit approprié au sommet ou à la partie supérieure du mât ; ce feu peut être un feu ordinaire ;
- Soit, dans le cas de menues embarcations de moins de 7 m de long, un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés. À l'approche d'autres bateaux, ces menues embarcations doivent montrer en outre un deuxième feu ordinaire blanc.

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

De nuit :

Un feu ordinaire blanc, visible de tous les côtés.

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

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

De jour :

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

Article 3.14 – Signalisation supplémentaire des bateaux faisant route et effectuant des transports de certaines matières dangereuses

1. Les bateaux effectuant des transports de matières inflammables spécifiques dans le sens de l'ADN, doivent porter, outre la signalisation prescrite par le présent

Règlement, la signalisation suivante, conformément aux sous-sections 7.1.5.0 ou 7.2.5.0 de l'ADN :

De nuit :

Un feu bleu ;

De jour :

Un cône bleu, pointe en bas,

comme indiqué au chapitre 3.2 de l'ADN dans le tableau A, colonne 12 ou dans le tableau C, colonne 19.

Ces signaux doivent être placés à un endroit approprié et assez haut pour être visibles de tous les côtés ; le cône bleu peut être également remplacé par un cône bleu à l'avant et à l'arrière du bateau, à une hauteur de 3 m au moins.

2. Les bateaux effectuant des transports de matières spécifiques nuisibles pour la santé dans le sens de l'ADN, doivent porter, outre la signalisation prescrite par le présent Règlement, la signalisation suivante, conformément aux sous-sections 7.1.5.0 ou 7.2.5.0 de l'ADN :

   De nuit :

   Deux feux bleus ;

   De jour :

   Deux cônes bleus, pointe en bas,

   comme indiqué au chapitre 3.2 de l'ADN dans le tableau A, colonne 12 ou dans le tableau C, colonne 19.

   Ces signaux doivent être placés à une distance d'environ 1 m l'un de l'autre à un endroit approprié et assez haut pour être visibles de tous les côtés ; les deux cônes bleus peuvent être également remplacés par deux cônes bleus à l'avant et à l'arrière du bateau, dont le dernier est situé à une hauteur de 3 m au moins.

3. Les bateaux effectuant des transports de matières spécifiques explosibles dans le sens de l'ADN, doivent porter, outre la signalisation prescrite par le présent Règlement, la signalisation suivante, conformément à la sous-section 7.1.5.0 de l'ADN :

   De nuit :

   Trois feux bleus ;

   De jour :

   Trois cônes bleus, pointe en bas,

   comme indiqué au chapitre 3.2 de l'ADN dans le tableau A, colonne 12.

   Ces signaux doivent être placés à une distance d'environ 1 m l'un de l'autre à un endroit approprié et assez haut pour être visibles de tous les côtés. Les trois cônes bleus peuvent être remplacés par trois cônes bleus à la proue et trois cônes bleus à la poupe, le cône inférieur étant placé à une hauteur de 3 m au moins.

4. Lorsqu'un convoi poussé ou une formation à couple comprend un ou plusieurs bateaux visés aux paragraphes 1, 2 ou 3 ci-dessus, c'est le bateau assurant la

propulsion du convoi poussé ou de la formation à couple qui doit porter la signalisation prescrite aux paragraphes 1, 2 ou 3 ci-dessus.

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

6. Les bateaux, convois poussés ou formations à couple qui transportent ensemble plusieurs matières dangereuses visées aux paragraphes 1, 2 et 3 ci-dessus doivent porter la signalisation relative à la matière dangereuse exigeant le plus grand nombre de feux ou cônes bleus.

7. Les bateaux non-astreints à porter la signalisation visée aux paragraphes 1, 2 ou 3 ci-dessus mais qui sont munis d'un certificat d'agrément ou d'un certificat provisoire en vertu de la section 1.16.1 de l'ADN et qui respectent les dispositions de sécurité applicables aux bateaux visés au paragraphe 1 ci-dessus peuvent, à l'approche des écluses, porter la signalisation visée au paragraphe 1 ci-dessus lorsqu'ils veulent être éclusés ensemble avec un bateau astreint à arborer la signalisation visée au paragraphe 1 ci-dessus.

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

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

Les bateaux autorisés au transport de plus de 12 passagers et dont la longueur maximale de la coque est inférieure à 20 m doivent porter :

De jour :

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

Article 3.16 – Signalisation des bacs faisant route

1. Les bacs ne naviguant pas librement doivent porter :

   De nuit :

   a) Un feu clair blanc visible de tous les côtés et placé à une hauteur d'au moins 5 m ;

   b) Un feu clair vert visible de tous les côtés et placé à 1 m environ au-dessus du feu visé sous a) ;

   De jour :

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

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

2. Le canot ou flotteur de tête d'un bac à câble longitudinal doit être muni de nuit d'un feu clair blanc, visible de tous les côtés, placé à 3 m au moins au-dessus du plan d'eau.

3. Les bacs naviguant librement doivent porter :

   De nuit :

a) Un feu clair blanc visible de tous les côtés, comme prescrit au paragraphe 1 a) ci-dessus ;

b) Un feu clair vert visible de tous les côtés, comme prescrit au paragraphe 1 b) ci-dessus ;

c) Les feux de côté et le feu de poupe, comme prescrit aux paragraphes 1 b) et 1 c) de l'article 3.08 ;

De jour :

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

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

Les bateaux auxquels l'autorité compétente a délivré une priorité pour le passage aux endroits où l'ordre de passage est réglé par elle doivent porter, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent Règlement :

De jour :

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

Article 3.18 – Signalisation supplémentaire des bateaux incapables de manœuvrer

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

De nuit :

Soit un feu rouge balancé ; dans le cas des menues embarcations, ce feu peut être blanc au lieu de rouge ;

Soit deux feux rouges superposés à 1 m environ de distance l'un au-dessus de l'autre, placés à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés ;

De jour :

Soit un pavillon rouge balancé ;

Soit deux ballons noirs superposés à 1 m environ de distance l'un de l'autre, placés à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés.

Le pavillon peut être remplacé par un panneau de même couleur.

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

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

De nuit :

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

II.B. SIGNALISATION EN STATIONNEMENT

Article 3.20 – Signalisation des bateaux en stationnement

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

   De nuit :

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

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

   De jour :

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

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

   De nuit :

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

   De jour :

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

3. Une menue embarcation peut porter un feu ordinaire blanc à un endroit approprié à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés, au lieu des feux prescrits de nuit au paragraphe 1 ci-dessus.

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

   a) Lorsque le bateau est en stationnement dans une voie navigable où la navigation est temporairement impossible ou interdite ;

   b) Lorsque le bateau stationne le long de la rive et est suffisamment éclairé de cette rive ;

   c) Lorsque le bateau est en stationnement en dehors du chenal dans une situation manifestement sans danger ;

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

   e) Lorsque le bateau fait partie d'un ensemble de bateaux non susceptible d'être dissocié avant la fin de la nuit et que les bateaux de cet ensemble, du côté du chenal, portent le feu prévu au paragraphe 1 ci-dessus ;f) Lorsque le bateau se trouve entièrement sur une surface d'eau comprise entre des épis non submergés ou stationne derrière une digue longitudinale émergeant de l'eau ;

5 Dans des cas spéciaux, certains bateaux réunis à un endroit spécialement affecté à leur stationnement, peuvent être exemptés par l'autorité compétente de l'obligation de porter le feu prescrit au paragraphe 1 ou 2 ci-dessus.

Article 3.21 – Signalisation supplémentaire des bateaux en stationnement et effectuant certains transports de matières dangereuses

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

Article 3.22 – Signalisation des bacs en stationnement à leur débarcadère

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

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

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

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

De nuit :

Des feux ordinaires blancs, visibles de tous les côtés, en nombre suffisant pour indiquer leur contour du côté du chenal.

Les dispositions de l'article 3.20, paragraphe 4, lettres a) à d) et f) sont applicables.

Article 3.24 – Signalisations des filets ou perches des bateaux de pêche en stationnement

Lorsque, par dérogation à l'article 6.36, des bateaux ont des filets ou perches qui s'étendent dans le chenal ou à proximité de celui-ci, autorisés par la réglementation locale, ces filets ou perches doivent être signalés :

De nuit :

Par des feux ordinaires blancs, visibles de tous les côtés, en nombre suffisant pour indiquer leur position ;

De jour :

Par des flotteurs jaunes ou des pavillons jaunes en nombre suffisant pour indiquer leur position.

Dans ce cas, la disposition du paragraphe 4 c) de l'article 3.20 n'est pas applicable.

Article 3.25 – Signalisation des engins flottants au travail et des bateaux échoués ou coulés

1. Les engins flottants au travail et les bateaux effectuant des opérations de mesurage ou des travaux hydrographiques et autres, lorsqu'ils sont en stationnement, doivent porter :

a) Du ou des côtés où le passage est libre :

De nuit :

Deux feux ordinaires verts ou deux feux clairs verts, placés à 1 m environ l'un au-dessus de l'autre ;

De jour :

Deux bicônes verts superposés, placés à 1 m environ l'un au-dessus de l'autre et,

le cas échéant,

b) Du côté où le passage n'est pas libre,

De nuit :

Un feu ordinaire rouge ou un feu clair rouge placé à la même hauteur que le plus haut des deux feux verts prescrits sous a) ci-dessus et de même intensité que lesdits feux verts,

De jour :

Un ballon rouge placé à la même hauteur que le plus haut des deux bicônes verts prescrits sous a) ci-dessus,

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

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

De nuit :

Un feu ordinaire rouge et un feu ordinaire blanc ou un feu clair rouge et un feu clair blanc, placés à 1 m environ l'un au-dessus de l'autre, le feu rouge étant le plus haut,

De jour :

Un pavillon dont la moitié supérieure est rouge et la moitié inférieure blanche, ou deux pavillons placés l'un au-dessus de l'autre et dont le supérieur est rouge et l'inférieur blanc,

et, le cas échéant,

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

De nuit :

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

De jour :

Un pavillon rouge placé à la même hauteur que le pavillon rouge et blanc ou que le pavillon rouge porté de l'autre côté.

2. La signalisation prescrite de jour au paragraphe 1 ci-dessus sous a) et b) peut être remplacée par les signaux suivants :

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

   et, le cas échéant,

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

3. La signalisation prescrite aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus doit être placée à une hauteur telle qu'elle soit visible de tous les côtés. Les pavillons peuvent être remplacés par des panneaux de même couleur.

4. Les bateaux échoués ou coulés doivent porter la signalisation prescrite au paragraphe 1 ci-dessus sous c) et d). Si la position d'un bateau coulé empêche de mettre les signaux sur le bateau, ceux-ci doivent être placés sur des canots, des bouées ou de quelque autre manière appropriée.

5. Les autorités compétentes peuvent dispenser de l'obligation de porter les feux prescrits aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus, sous a) et b).

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

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

2. Les bateaux, matériels flottants et installations flottantes doivent signaler chacune de leurs ancres qui peuvent présenter un danger pour la navigation :

   De nuit :

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

   De jour :

   Un flotteur jaune à réflecteur radar.

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

   De nuit :

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

   De jour :

   Un flotteur jaune à réflecteur radar.

III. SIGNALISATIONS PARTICULIERES

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

Les bateaux des autorités de contrôle montrent, sans préjudice de la signalisation qui leur est applicable en vertu des autres dispositions du présent Règlement, en tant que signe distinctif à l'avant sur les deux bords un losange blanc dans un cadre bleu.

Dans le même temps, ils portent :

a) de jour : le pavillon national et une flamme blanche avec l'image dudit signe distinctif ;

b) de jour comme de nuit : un feu ordinaire bleu scintillant, visible de tous les côtés, s'il est exigé pour l'accomplissement de leurs obligations.

Sur autorisation d'une autorité compétente, le feu scintillant visé au point b) peut être porté par des bateaux des services d'incendie quand ils vont porter secours et par des bateaux effectuant des opérations de sauvetage.

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

Les bateaux faisant route effectuant dans la voie navigable des travaux ou des opérations de sondage ou de mesurage peuvent porter, sans préjudice de la signalisation qui leur est applicable en vertu des autres dispositions du présent Règlement :

De nuit comme de jour :

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

L'usage de cette signalisation est restreint aux bateaux munis d'une autorisation écrite des autorités compétentes.

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

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

   De nuit :

   Un feu ordinaire rouge et un feu ordinaire blanc, ou un feu clair rouge et un feu clair blanc, placés à 1 m environ l'un au-dessus de l'autre, le feu rouge au-dessus, en un endroit tel que ces feux soient bien visibles et ne puissent être confondus avec d'autres feux ;

   De jour :

   Un pavillon dont la moitié supérieure est rouge et la moitié inférieure blanche, placé en un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés. Ce pavillon peut être remplacé par deux pavillons superposés dont le supérieur est rouge et l'inférieur blanc. Ces pavillons peuvent être remplacés par des panneaux de même couleur.

2. Sans préjudice des dispositions de l'article 3.25, ont seuls le droit de faire usage de la signalisation visée au paragraphe 1 ci-dessus :

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

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

Article 3.30 – Signaux de détresse

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

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

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

c) Un feu agité circulairement ;

d) Des fusées ou pétards 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 torches à main produisant une lumière rouge ;

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

2. Ces signaux remplacent ou complètent les signaux sonores visés à l'article 4.04.

Article 3.31 – Interdiction d'accès à bord

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

des panneaux ayant la forme d'un disque, blancs, bordés de rouge, avec une diagonale rouge, et portant en noir l'image d'une main interdisant l'accès ou bien par des panneaux ayant la forme d'un disque, blancs, bordés de rouge, avec une diagonale rouge, et portant en noir l'image d'un piéton.

Ces panneaux doivent être placés, selon les besoins, à bord ou à la planche de bord. Par dérogation au paragraphe 3 de l'article 3.03, leur diamètre doit être de 0,60 m environ.

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

Article 3.32 – Interdiction de fumer et d'utiliser des installations d'éclairage ou du feu non-protégés à bord

1. Si d'autres dispositions réglementaires interdisent

a) de fumer,

b) d'utiliser du feu et des installations d'éclairage non-protégés

à bord, cette interdiction doit être signalée soit par des panneaux, ayant la forme d'un disque, blancs, bordés de rouge, avec une diagonale rouge et portant l'image d'une allumette enflammée, soit par des panneaux, ayant la forme d'un disque, blancs, bordés de rouge, avec une diagonale rouge et portant l'image d'une cigarette d'où se dégage de la fumée.

Ces panneaux doivent être placés, selon les cas, à bord ou sur l'échelle de coupée. Par dérogation au paragraphe 3 de l'article 3.03, leur diamètre doit être de 0,60 m environ.

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

Article 3.33 – Interdiction 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 rouge de gauche en haut à droite en bas et le caractère « P » en noir au milieu.

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

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

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

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

1. Un bateau dont la capacité de s'effacer conformément aux prescriptions du présent Règlement est limitée lorsqu'il effectue des travaux ou des opérations subaquatiques ou autres, notamment dragage, pose de câbles ou de bouées et dont la position peut entraver la navigation, doit, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent Règlement, porter :

   De nuit :

   Trois feux clairs ou ordinaires, les feux supérieur et inférieur étant rouges et le feu du milieu blanc, superposés à 1 m de distance au moins, placés à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés ;

   De jour :

   Un ballon noir, un bicône noir et un ballon noir, le bicône étant au milieu, superposés à 1 m de distance au moins, placés à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés.

2. Le bateau visé au paragraphe 1 ci-dessus, lorsque les opérations qu'il effectue créent une obstruction, doit porter en plus de la signalisation prévue dans ledit paragraphe :

   De nuit :

   a) Deux feux clairs ou ordinaires rouges, superposés à 1 m de distance au moins, tels qu'ils soient visibles de tous les côtés ;

b) Deux feux clairs ou ordinaires verts, superposés à 1 m de distance au moins, tels qu'ils soient visibles de tous les côtés.

De jour :

a) Deux ballons noirs, superposés à 1 m de distance au moins, placés du côté ou des côtés où se trouve l'obstruction ;

b) Deux bicônes noirs, superposés à 1 m de distance au moins, placés du côté ou des côtés où le passage est libre.

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

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

Article 3.35 – Signalisation supplémentaire des bateaux en train de pêcher

1. Un bateau qui est en train de tirer dans l'eau un chalut ou autre engin de pêche (chalutier) doit, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent Règlement, porter :

De nuit :

Deux feux clairs ou ordinaires, le feu supérieur étant vert et le feu inférieur blanc, superposés à 1 m de distance au moins, placés à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés et disposés en avant du feu prescrit au paragraphe 1 a) de l'article 3.08, le feu supérieur étant plus bas que celui-ci et le feu inférieur à une hauteur supérieure à celle des feux prescrits au paragraphe 1 b) de l'article 3.08 au moins égale à deux fois la distance verticale visée ci-dessus ; toutefois, les bateaux d'une longueur inférieure à 50 m ne sont, dans ce cas, pas tenus de porter le feu prescrit au paragraphe 1 a) de l'article 3.08 ;

De jour :

Deux cônes noirs superposés opposés par la pointe, placés à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés.

2. Un bateau en train de pêcher autre que le bateau visé au paragraphe 1 ci-dessus doit porter la signalisation prescrite dans ce même paragraphe, à l'exception du feu prescrit au paragraphe 1 a) de l'article 3.08 et au lieu du feu vert:

De nuit :

Un feu clair ou ordinaire rouge tel qu'il soit visible de tous les côtés ;

et, en outre, si son engin de pêche est déployé sur une distance horizontale supérieure à 150 m à partir du bateau, dans l'alignement de l'engin :

De nuit :

Un feu clair ou ordinaire blanc, situé à une distance horizontale de 2 m au moins et de 6 m au plus des deux feux rouge et blanc prescrits ci-dessus, et placés à une hauteur qui ne soit ni supérieure à celle dudit feu blanc, ni inférieure à celle des feux prescrits au paragraphe 1 b) de l'article 3.08 ;

De jour :

Un cône noir, la pointe en haut.

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

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

   Une reproduction rigide, d'au moins 1 m de hauteur, du pavillon « A » du Code international de signaux, placée à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'elle soit visible, de nuit comme de jour, de tous les côtés.

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

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

Un bateau effectuant des opérations de dragage de mines doit, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent Règlement, porter :

De nuit :

Trois feux clairs ou ordinaires verts, visibles de tous les côtés, disposés selon un triangle à base horizontale dans un plan perpendiculaire à l'axe du bateau, le feu supérieur se trouvant à la tête du mât de misaine ou à proximité de celle-ci et les autres feux, à chaque extrémité de la vergue de misaine ;

De jour :

Trois ballons noirs disposés comme prescrit pour les feux.

Article 3.38 – Signalisation supplémentaire des bateaux en service de pilotage

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

Au lieu du feu prescrit au paragraphe 1 a) de l'article 3.08, deux feux clairs ou ordinaires superposés, visibles de tous les côtés, le feu supérieur étant blanc et le feu inférieur rouge, et placés à la tête ou à proximité de la tête du mât.

CHAPITRE 4
SIGNALISATION SONORE, RADIOTELEPHONIE, APPAREILS D'INFORMATION ET DE NAVIGATION

Article 4.01 – Généralités

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

   a) A bord des bateaux motorisés, à l'exception des menues embarcations, à moins qu'elles ne soient équipées d'un radar, au moyen d'avertisseurs sonores actionnés mécaniquement, placés suffisamment haut pour que les signaux sonores puissent se propager sans obstacle vers l'avant et, si possible, vers l'arrière aussi ;

   b) A bord des bateaux non-motorisés et à bord des menues embarcations ne disposant d'appareil mécanique pour l'émission de signaux sonores, au moyen d'une trompe ou d'une corne appropriée ;

   L'intensité sonore des signaux doit être conforme aux prescriptions du chapitre I de l'annexe 6 du présent Règlement.

2. A bord des bateaux motorisés, les signaux sonores doivent être accompagnés de signaux lumineux synchronisés avec eux ; ces signaux sont jaunes, clairs et visibles de tous les côtés. Cette disposition ne s'applique ni aux menues embarcations, ni aux avalants naviguant au radar et émettant le signal prévu à l'article 6.32, paragraphe 4 a), ni aux bateaux émettant des coups de cloche.

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

4. Les coups de cloche peuvent être remplacés par une série de coups de métal sur métal.

Article 4.02 – Usage des signaux sonores

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

2. Les menues embarcations isolées ou qui ne remorquent ou ne mènent à couple que de menues embarcations peuvent, en cas de besoin, émettre des signaux généraux figurant au chapitre III A de l'annexe 6 du présent Règlement.

Article 4.03 – Signaux sonores interdits

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

2. Toutefois, pour la communication entre bateaux ou entre un bateau et la terre, l'usage d'autres signaux sonores est admis à condition qu'ils ne prêtent pas à confusion avec les signaux sonores prescrits par le présent Règlement.

Article 4.04 − Signaux de détresse

1. Lorsqu'un bateau en détresse veut demander du secours, il peut émettre des volées de cloche ou des sons prolongés répétés.

2. Ces signaux sonores remplacent ou complètent les signaux visuels visés à l'article 3.30.

Article 4.05 – Radiotéléphonie

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

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

2. Les voies de radiocommunication pour les catégories de service bateau-bateau, bateau-autorité portuaire, d'informations nautiques, de communications à bord et de correspondance publique ne peuvent être utilisées que conformément aux dispositions du Guide de radiotéléphonie pour la navigation intérieure (partie régionale) ou aux règlements pertinents des autorités compétentes.

3. Les bateaux motorisés, à l'exception des menues embarcations, ne sont admis à la navigation que s'ils sont équipés d'une installation de radiotéléphonie pour les réseaux bateau-bateau, informations nautiques et bateau-autorité portuaire et lorsque ceci est en bon état de fonctionnement. En cours de route, l'installation de radiotéléphonie pour les voies bateau-bateau et informations nautiques doit être en permanence sur une position « prêt à émettre » et « prêt à recevoir ». La voie pour les informations nautiques ne peut être quittée que pour une brève période, le temps d'émettre ou de recevoir des informations sur d'autres voies.

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

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

4. Par dérogation au paragraphe 3 ci-dessus, les bacs et les engins flottants automoteurs ne sont pas admis à la navigation que s'ils sont équipés d'une installation radiotéléphonique en état de fonctionnement. En cours de route, l'installation radiotéléphonique pour la voie du réseau bateau-bateau doit pouvoir transmettre et recevoir de façon permanente des informations. Cette voie ne peut être quittée 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 des bateaux susmentionnés.

5. L'installation de radiotéléphonie des bateaux motorisés en cours de route, à l'exception des menues embarcations, doit être à l'écoute sur la voie bateau-bateau et, uniquement dans des circonstances particulières justifiées, sur la voie attribuée à un autre réseau, et doit transmettre les informations nécessaires à la sécurité de

la navigation sur les voies attribuées aux réseaux bateau-bateau et aux informations nautiques.

L'installation radiotéléphonique doit être à l'écoute sur le réseau bateau-bateau et sur le réseau d'informations nautiques simultanément.

6. 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 affectée au réseau bateau-bateau.

7. Le panneau du signal B.11 (Annexe 7) indique le fait que les autorités compétentes exigent l'utilisation de la liaison radiotéléphonique.

8. Lors d'un échange radio 'bateau-bateau', il convient d'utiliser l'allemand. A titre complémentaire, les Etats membres peuvent désigner l'anglais en tant que langue de radiocommunication sur des secteurs de Danube (en aval de Brăila) constituant également des voies navigables à caractère maritime. La poursuite de l'échange radio est admise sur accord réciproque dans une autre langue également, convenue par les deux participants aux discussions.

Article 4.06 – Radar

1. Les bateaux ne doivent naviguer au radar que pour autant :

   a) que le bateau soit équipé d'un indicateur de vitesse de giration et soit d'un radar autonome soit d'un ECDIS Intérieur en mode navigation avec superposition de l'image radar. Cet équipement doit être en bon état de fonctionnement et d'un type agréé à l'exploitation pour les besoins de la navigation intérieure conformément aux règlements des autorités compétentes concernées ainsi qu'aux prescriptions techniques générales applicables à l'équipement radar[8]. Toutefois, les bacs ne naviguant pas librement ne sont pas tenus d'être équipés d'un indicateur de vitesse de giration ;

   b) qu'une personne titulaire d'une autorisation spécifique pour la navigation au radar conforme aux prescriptions énoncées par les autorités compétentes se trouve à bord. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 3 de l'article 1.09, le radar peut toutefois être utilisé à des fins d'exercice, par bonne visibilité, de jour comme de nuit, même en l'absence d'une telle personne à bord ;

   c) que le bateau soit équipé, à l'exception des menues embarcations et des bacs, d'une installation pour l'émission du signal sonore tritonal, visée au paragraphe 6 de la partie c) de l'article 1.01, à moins que les autorités compétentes ne le dispensent de cette obligation.

2. Dans le cas des convois poussés et des formations à couple les prescriptions du paragraphe 1 ci-dessus ne s'appliquent qu'au bateau à bord duquel se trouve le conducteur du convoi.

3. Les bateaux rapides faisant route doivent utiliser le radar.

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

[8] ES-TRIN Partie II Annexe 5 ou Résolution N° 61 CEE-ONU Chapitre 7 par. 7-4

5. En cas de pistage de cible effectué simultanément au moyen d'un radar et d'un appareil AIS, les informations fournies par le radar doivent être considérées comme les seules fiables.

Article 4.07 – Système automatique d'identification (AIS) pour la navigation intérieure et système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (ECDIS Intérieur)

1. Les bateaux doivent être équipés d'un appareil AIS intérieur conforme à la Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables (VTT)[9] et au Règlement des radiocommunications de l'UIT. L'appareil AIS intérieur doit être certifié et installé conformément aux prescriptions de l'autorité compétente et doit être en bon état de fonctionnement. L'autorité compétente peut exempter les bateaux maritimes de ces prescriptions.

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

   Sont exemptés de ces prescriptions les bateaux suivants :

   a) Les bateaux dans un convoi, à l'exception de celui qui assure la propulsion principale ;

   b) Les menues embarcations, à l'exception des bateaux de police équipés d'un appareil radar ;

   c) Les bateaux et les engins flottants sans moyens de propulsion propres.

2. L'appareil AIS doit satisfaire aux prescriptions suivantes :

   a) il doit fonctionner en permanence ;

   b) il doit émettre à sa puissance maximale ; cela ne s'applique pas aux bateaux citernes dont le statut navigationnel est « amarré » ;

   c) à tout instant, pour un bateau ou un convoi, un seul appareil AIS Intérieur doit émettre des données ;

   d) les données saisies dans l'appareil doivent à tout moment correspondre aux données effectives du bateau ou du convoi.

3. Le paragraphe 2 a) ci-dessus ne s'applique pas :

   a) aux bateaux stationnant dans les aires de stationnement désignées par l'autorité compétente ;

   b) si l'autorité compétente a accordé une dérogation pour les plans d'eau séparés du chenal navigable par une infrastructure ;

   c) aux bateaux de police, si la transmission de données AIS est susceptible de compromettre la réalisation de tâches de police.

4. Sur certaines voies navigables pour lesquelles des cartes électroniques de navigation intérieure officielles sont disponibles, l'autorité compétente peut exiger que les bateaux équipés d'un appareil AIS Intérieur conformément au paragraphe 1, sauf les bacs, soient en outre équipés d'un appareil ECDIS Intérieur en mode information, relié à l'appareil AIS Intérieur.

[9] Résolution N° 63 et ES-RIS

Les appareils ECDIS Intérieur en mode information et les cartes électroniques de navigation intérieure (ENC) doivent être conformes aux prescriptions minimales relatives aux appareils ECDIS en mode information lors de l'utilisation de données AIS Intérieur à bord.

5. Conformément au chapitre 1 de la Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables (VTT)[10] et des Recommandations respectives de l'UIT, au minimum les données suivantes doivent être transmises :

   a) Identifiant utilisateur (Identité du service mobile maritime, MMSI) ;

   b) Nom du bateau ;

   c) Type de bateau ou de convoi conformément à la Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables ;

   d) Numéro européen unique d'identification (ENI) des bateaux ou numéro OMI pour les navires de mer auxquels n'a pas été attribué d'ENI ;

   e) Longueur hors-tout du bateau ou du convoi (précision au décimètre) ;

   f) Largeur hors-tout du bateau ou du convoi (précision au décimètre) ;

   g) Position (WGS 84) ;

   h) Vitesse de fond (SOG) ;

   i) Route de fond (COG) ;

   j) Heure du dispositif électronique de détermination de la position ;

   k) Statut navigationnel conformément à la Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables ;

   l) Point de référence de la position à bord du bateau avec une précision au mètre (par exemple antenne GNSS) ;

   m) Exactitude du positionnement ;

   n) Présence de marchandises dangereuses.

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

   a) Longueur hors-tout ;

   b) Largeur hors-tout ;

   c) Type de convoi conformément à la Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables ;

   d) Statut navigationnel conformément à la Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables ;

   e) Point de référence de la position à bord du bateau ;

   f) Présence de marchandises dangereuses.

7. Les menues embarcations peuvent être équipées d'un appareil AIS intérieur, d'une station AIS de Classe A, ou d'une station AIS de Classe B. Les appareils AIS intérieur doivent être conformes à la Norme internationale relative au suivi et au

[10] Résolution N° 63 de la CEE-ONU § 1.4 et ES-RIS, partie II, chap.1, art.1.04

repérage des bateaux sur les voies navigables (VTT)[11] (Résolution n° 63 et ES-RIS) et aux règlements de radiotéléphonie. Les stations AIS de Classe A et les stations AIS de Classe B doivent être conformes aux prescriptions correspondantes de la recommandation ITU-R.M.1371, à la norme internationale CEI 62287-1 ou 2 et aux règlements de l'OMI.

8. Les menues embarcations qui n'ont pas de numéro ENI ne sont pas tenues de transmettre les données visées au paragraphe 5 d) ci-dessus.

9. Les menues embarcations qui utilisent l'AIS doivent en outre posséder une installation de radiotéléphonie en bon état de fonctionnement et commutée sur écoute pour le réseau bateau-bateau et sur une position « prêt à émettre » et « prêt à recevoir ».

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

11. Le conducteur du bateau doit tenir compte des données reçues par l'AIS en tant qu'indications dans le cadre du devoir général de vigilance.

[11] Résolution Nº 63 de la CEE-ONU § 1.4 et ES-RIS, partie II, chap. 1, art.1.04

CHAPITRE 5
SIGNAUX REGLEMENTANT LA NAVIGATION ET SIGNAUX DE BALISAGE

Article 5.01 – Signaux règlementant la navigation

1. L'annexe 7 du présent Règlement définit les signaux d'interdiction, d'obligation, de restriction et de prescription non obligatoire, d'indication, ainsi que les signaux auxiliaires de la voie navigable placés par l'autorité compétente dans l'intérêt de la sécurité et de l'ordre établi de la navigation. Elle définit en même temps la signification de ces signaux.

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

Article 5.02 – Signaux de balisage

L'annexe 8 du présent Règlement définit les signaux de balisage qui peuvent être mis en place pour faciliter la navigation. Elle précise également dans quelles conditions les différents signaux sont utilisés.

CHAPITRE 6
REGLES DE ROUTE

I.GENERALITES

Article 6.01 – Définitions et champ d'application

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

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

   b) Dépassement : lorsqu'un bateau (le rattrapant) s'approche d'un autre bateau en mouvement (le rattrapé) en venant d'une direction de plus de 22,5° sur l'arrière du travers de ce dernier, et le dépasse ;

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

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

Article 6.01 bis – Bateaux rapides

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

Article 6.02 – Menues embarcations : Règles générales

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

2. Les menues embarcations dans leur comportement par rapport à d'autres bateaux, qui ne sont pas des menues embarcations, y compris les bateaux rapides, sont tenues de leur laisser l'espace nécessaire pour suivre leur route et pour manœuvrer. Elles ne peuvent exiger que ces bateaux s'écartent en leur faveur.

II.RENCONTRES, ROUTES QUI SE CROISENT ET DEPASSEMENT

Article 6.03 – Principes généraux

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

2. Dans les convois, les signaux prescrits par les articles 3.17, 6.04 et 6.10 ne doivent être montrés ou émis que par le bateau à bord duquel se trouve le conducteur du convoi.

3. Les bateaux qui suivent des routes excluant tout danger d'abordage ne doivent modifier leur route ou leur vitesse d'une manière qui puisse faire surgir un danger d'abordage.

4. Tout conducteur qui constate un danger d'abordage doit émettre une série de sons très brefs.

Article 6.03 bis – Routes qui se croisent

1. Lorsque deux bateaux font des routes qui se croisent de telle sorte qu'il existe un danger d'abordage, le bateau qui voit l'autre bateau sur tribord doit s'écarter de la route de celui-ci et, si les circonstances le permettent, éviter de croiser sa route sur l'avant. Cette règle ne s'applique pas aux menues embarcations dans leur comportement avec d'autres bateaux.

2. La disposition du paragraphe 1 ci-dessus ne s'applique pas lorsqu'un des articles 6.13, 6.14 ou 6.16 est applicable.

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

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.

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

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

Article 6.04 – Rencontre : Règles normales

1. En cas de rencontre de deux bateaux de manière qu'il puisse en résulter un danger d'abordage, chacun doit venir sur tribord pour passer à bâbord de l'autre. Cette règle ne s'applique pas aux menues embarcations dans leur comportement avec d'autres bateaux.

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

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

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

   a) de nuit :

- montrer un feu clair blanc scintillant qui peut être asservi à un panneau bleu clair ;

b) de jour :

- soit montrer un feu puissant blanc scintillant,
- soit montrer un panneau bleu clair asservi à un feu clair blanc scintillant.

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

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

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

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

7. Les paragraphes1 à 6 ci-dessus ne s'appliquent pas aux menues embarcations dans leur comportement avec d'autres bateaux ni dans le cas où de menues embarcations en rencontrent d'autres.

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

9. Nonobstant toute disposition contraire du paragraphe 8, lorsque, dans le cas de menues embarcations de catégorie différente, deux menues embarcations se rencontrent de telle sorte qu'il existe un danger d'abordage, les menues embarcations motorisées doivent s'écarter de la route de toutes les autres menues embarcations et les menues embarcations qui ne sont ni motorisées ni à voile doivent s'écarter de la route des menues embarcations à voile. Toutefois, le bateau qui suit le côté du chenal à tribord doit continuer de suivre le côté du chenal ; l'autre bateau doit laisser le passage.

Article 6.05 – Rencontre : Dérogations aux règles normales

1. En dérogation à la règle normale de l'article 6.04, les bateaux peuvent dans des cas exceptionnels et à condition de s'être assurés qu'il est possible sans danger de leur donner satisfaction, demander que le passage s'effectue tribord sur tribord.

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

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

b) Les convois remorqués avalants qui, pour virer vers l'amont, veulent longer une rive déterminée,

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

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

3. Dans ce cas, les bateaux ou convois avalants doivent faire usage en temps utile des signaux suivants :

- s'ils veulent que la rencontre s'effectue à bâbord, ils doivent émettre « un son bref »
- et, s'ils veulent que la rencontre s'effectue à tribord, ils doivent émettre « deux sons brefs » et, en outre, montrer les signaux visuels visés au paragraphe 4 de l'article 6.04.

4. Les bateaux ou convois montants doivent alors satisfaire à la demande des avalants et en donner confirmation de la façon suivante :

- si la rencontre doit s'effectuer à bâbord, ils doivent émettre « un son bref » et, en outre, supprimer les signaux visuels visés au paragraphe 4 de l'article 6.04 ;
- si la rencontre doit s'effectuer à tribord, ils doivent émettre « deux sons brefs » et, en outre, montrer les signaux visuels visés au paragraphe 4 de l'article 6.04 ci-dessus.

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

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

7. Les paragraphes 1 à 6 ci-dessus ne s'appliquent pas aux menues embarcations dans leur comportement avec d'autres bateaux ni dans le cas où de menues embarcations en rencontrent d'autres.

Article 6.06 – Rencontre : Bateaux rapides

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

Article 6.07 – Rencontre dans les passages étroits

1. Pour éviter, dans la mesure du possible, une rencontre dans les secteurs ou aux endroits où le chenal ne présente pas une largeur incontestablement suffisante pour une telle rencontre (passages étroits), les règles suivantes sont applicables :

a) Tous les bateaux doivent franchir les passages étroits dans le plus court délai possible ;

b) Dans le cas où la portée de vue est restreinte, les bateaux doivent, avant de s'engager dans un passage étroit, émettre un son prolongé ; en cas de besoin,

notamment lorsque le passage étroit est long, ils doivent répéter ce signal plusieurs fois dans le passage ;

c) Les bateaux ou convois montants doivent, lorsqu'ils constatent qu'un bateau ou un convoi avalant a l'intention de s'engager dans un passage étroit, s'arrêter à l'aval de ce passage étroit jusqu'à ce que le bateau ou convoi avalant l'ait franchi ;

d) Lorsqu'un convoi ou un bateau montant est déjà engagé dans un passage étroit, les bateaux ou convois avalants doivent, pour autant qu'il est possible, s'arrêter à l'amont de ce passage étroit jusqu'à ce que le convoi ou le bateau montant l'ait franchi ;

2. Dans le cas où la rencontre dans un passage étroit est devenue inévitable, les bateaux doivent prendre toutes les mesures possibles pour que la rencontre ait lieu en un endroit et dans des conditions présentant un minimum de danger.

3. Seul le paragraphe 1 a) du présent article est applicable aux menues embarcations.

Article 6.08 – Rencontre interdite par les signaux règlementant la navigation

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

2. Si, pour éviter toute rencontre, les autorités compétentes imposent le passage à sens unique alterné :

   a) l'interdiction de passage est indiquée par un signal général d'interdiction A.1 (Annexe 7) ;

   b) 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. Lorsque les signaux mentionnés au paragraphe 2 ne peuvent pas être affichés pour diverses raisons, les bateaux doivent s'arrêter et attendre jusqu'à ce que l'autorisation de poursuivre le voyage leur soit donnée par les 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. En règle générale, le rattrapant doit passer à bâbord du rattrapé. Lorsque le dépassement ne peut faire surgir aucun risque d'abordage, le rattrapant peut dépasser à bâbord ou à tribord du rattrapé. Si le dépassement est possible sans que le rattrapé doive modifier sa route ou sa vitesse, le rattrapant ne donne aucun signal sonore.

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

   a) « Deux sons prolongés suivis de deux sons brefs » s'il veut dépasser par bâbord du rattrapé,

   b) « Deux sons prolongés suivis d'un son bref » s'il veut dépasser par tribord du rattrapé.

3. Lorsque le rattrapé peut donner suite à cette demande du rattrapant, il doit laisser l'espace voulu du côté demandé, en s'écartant au besoin vers le côté opposé, et émettre :

   a) « Un son bref » lorsque le dépassement doit avoir lieu par son bâbord,

   b) « Deux sons brefs » lorsque le dépassement doit avoir lieu par son tribord.

4. Lorsque le dépassement n'est pas possible du côté demandé par le rattrapant, mais peut se faire du côté opposé, le rattrapé doit émettre :

   a) « Un son bref » lorsque le dépassement est possible par son bâbord,

   b) « Deux sons brefs », lorsque le dépassement est possible par son tribord.

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

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

5. Lorsque le dépassement est impossible sans danger d'abordage, le rattrapé doit émettre « cinq sons brefs ».

6. En cas de dépassement entre deux bateaux à voile, le rattrapant doit, en règle générale, passer du côté d'où le rattrapé reçoit le vent. Cette disposition ne s'applique pas à une menue embarcation à voile rattrapée par un autre bateau à voile.

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

7. Les paragraphes 2 à 5 ci-dessus ne s'appliquent pas aux menues embarcations dans leur comportement avec d'autres bateaux ni en cas de dépassement de menues embarcations par d'autres menues embarcations.

Article 6.11 – Dépassement interdit par les signaux règlementant la navigation

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

a) D'une manière générale sur les secteurs délimités par les panneaux du signal A.2 ou A.4 (annexe 7) ;

b) Entre convois, sur les secteurs délimités par les panneaux du signal A.3 ou A.4.1 (annexe 7). Toutefois, cette interdiction ne s'applique pas lorsque l'un au moins des convois est un convoi poussé dont les dimensions maximales ne dépassent pas 110 m sur 12 m.

III.AUTRES 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, compte tenu des paragraphes 2 et 3 ci-dessous, permettent d'effectuer la manœuvre sans danger et sans que ces autres bateaux soient obligés de modifier brusquement leur route ou leur vitesse.

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

   a) « Un son prolongé suivi d'un son bref », s'il veut virer sur tribord, ou

   b) « Un son prolongé suivi de deux sons brefs » s'il veut virer sur bâbord.

3. Les autres bateaux doivent, autant qu'il est nécessaire et possible, modifier leur vitesse et leur route pour que le virage puisse s'effectuer sans danger. Notamment vis à vis des bateaux qui veulent virer pour venir contre le courant, ils doivent contribuer à ce que cette manœuvre puisse être effectuée en temps utile.

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

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

Article 6.14 – Conduite au départ

Les dispositions de l'article 6.13 ci-dessus s'appliquent également, exception faite des bacs, dans le cas de bateaux qui quittent leur poste de mouillage ou d'amarrage sans virer; toutefois les signaux sonores prescrits au paragraphe 2 de l'article 6.13 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 affluents : entrée et sortie, avec traversée de la voie navigable

1. Les bateaux ne peuvent entrer dans un port ou une voie affluente, ou en sortir, ni entrer dans la voie principale, ou la traverser après la sortie, qu'après s'être assurés que ces manœuvres peuvent s'effectuer sans danger et sans que d'autres bateaux soient obligés de modifier brusquement leur route ou leur vitesse.

   Si un avalant est obligé de virer cap à l'amont pour pouvoir entrer dans un port ou une voie affluente, il doit laisser la priorité à tout montant qui veut entrer également dans ce port ou cette voie affluente.

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

2. Les bateaux, à l'exception des bacs, qui ont l'intention d'effectuer une des manœuvres visées au paragraphe 1 ci-dessus doivent, si la manœuvre envisagée peut ou doit obliger d'autres bateaux, 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.

   Les autres bateaux doivent, si c'est nécessaire, modifier leur route et leur vitesse.

3. 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 le panneau d'un des signaux B.9 a ou B.9 b (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 partie II, chapitre B, alinéa b) de l'annexe 7 est montré sur la voie principale.

   Les bateaux ne peuvent pas sortir d'un port ou d'une voie affluente lorsque le signal A.1, en combinaison avec le signal additionnel de la partie II, chapitre B, alinéa b) de l'annexe 7 est montré près de la sortie.

6. Même si cette manœuvre peut obliger les bateaux naviguant sur la voie principale à modifier leur route ou leur vitesse, les bateaux peuvent entrer dans un port ou une voie affluente si le signal E.1, en combinaison avec le signal additionnel de la partie II, chapitre B, alinéa a) de l'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 partie II, chapitre B, alinéa a) de l'annexe 7 est montré près de la sortie ; dans ce dernier cas, le signal B.10 (annexe 7) est montré sur la voie principale.

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

Article 6.17 – Navigation à la même hauteur des bateaux faisant route dans la même direction et interdiction de s'approcher des bateaux

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

2. Sauf en cours de dépassement ou de croisement, il est interdit de naviguer à moins de 50 m d'un bateau, d'une formation à couple ou d'un convoi poussé portant les deux ou trois feux bleus ou cônes bleus visés à l'article 3.14, paragraphe 2 ou 3.

3. Sans préjudice des dispositions de l'article 1.20, il est interdit d'accoster un bateau ou matériel flottant faisant route, de s'y accrocher ou de se laisser entraîner dans son sillage, sans l'autorisation expresse de son conducteur.

4. Les skieurs nautiques et les personnes pratiquant un sport nautique sans utiliser un bateau doivent se tenir suffisamment éloignés des bateaux et matériels flottants faisant route ainsi que des engins flottants au travail.

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

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

2. Cette interdiction ne s'applique ni à la navigation à la dérive, lorsqu'elle est autorisée, ni aux petits mouvements aux lieux de stationnement, aux lieux de chargement et de déchargement ou dans les rades, ni aux manœuvres, sauf dans les cas suivants :

   a) A moins de 100 m d'un pont, d'une écluse ou d'un barrage, d'un bac ou d'un engin flottant en opération ;

   b) Dans les secteurs indiqués, conformément au paragraphe 1 b) de l'article 7.03, par le signal d'interdiction A.6 (annexe 7).

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

Article 6.19 – Navigation à la dérive

1. La navigation à la dérive est interdite sauf autorisation des autorités compétentes.

2. Cette interdiction ne s'applique pas aux petits mouvements aux lieux de stationnement, aux lieux de chargement et de déchargement ainsi que dans les ports.

3. Les bateaux qui se laissent descendre cap à l'amont avec machine en marche avant sont considérés comme montants et non pas comme naviguant à la dérive.

Article 6.20 – Remous

1. Les bateaux doivent régler leur vitesse pour éviter de créer des remous ou un effet de succion qui soient de nature à causer des dommages à des bateaux en stationnement ou faisant route ou à des ouvrages hydrotechniques. 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 flottants, ou qui sont en cours de chargement ou de déchargement ;

   c) Près des bateaux qui stationnent aux aires de stationnement habituelles ;

   d) Près des bacs ne naviguant pas librement ;

   e) Sur les secteurs de la voie navigable désignés par les autorités compétentes; ces secteurs peuvent être indiqués par le signal A.9 (annexe 7).

2. Sous réserve des dispositions de l'article 1.04, les bateaux ne sont pas tenus à l'obligation prévue au paragraphe 1, lettres b) et c) ci-dessus, à l'égard des menues embarcations.

3. Au droit de bateaux montrant la signalisation prescrite à l'article 3.25, paragraphe 1 c), et au droit de bateaux, matériels flottants ou installations flottantes montrant la signalisation prescrite à l'article 3.29, paragraphe 1, les autres bateaux doivent réduire leur vitesse ainsi qu'il est prescrit au paragraphe 1 ci-dessus. Ils doivent, en outre, s'écarter le plus possible.

Article 6.21 – Convois

1. Les bateaux motorisés propulsant un convoi doivent avoir une puissance suffisante pour assurer la bonne manœuvrabilité du convoi.

2. Le pousseur d'un convoi poussé doit pouvoir sans virer arrêter en temps utile le convoi de telle sorte que la manœuvrabilité du convoi reste bonne.

3. Les bateaux motorisés ne peuvent, sauf en cas de sauvetage ou d'assistance à un bateau en détresse, être utilisés pour des opérations de remorquage ou de poussage ou pour assurer la propulsion d'une formation à couple que dans la mesure où cette utilisation est admise dans leur certificat de bateau. Il est interdit à tout bateau motorisé remorquant, poussant ou menant à couple d'autres bateaux de les abandonner pendant les opérations d'amarrage ou de mouillage avant que le chenal navigable ne soit dégagé de ces bateaux et que le conducteur du convoi ne se soit assuré qu'ils sont mis en sécurité.

4. Les barges de navire ne peuvent être placées en tête d'un convoi poussé que si des ancres peuvent être présentées à la tête du convoi.

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

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

En dehors d'un convoi poussé, une barge de poussage ne peut être déplacée :

a) Que si elle est accouplée bord à bord à un bateau motorisé, ou

b) Conformément aux prescriptions édictées par l'autorité compétente ou avec l'autorisation de celle-ci ;

c) Sur de courtes distances, lors de la formation ou de la dispersion d'un convoi poussé ;

d) Que si elle constitue une formation à couple avec un bateau doté d'un appareil à gouverner et d'un équipage suffisant.

Article 6.22 – Interruption temporaire de la navigation

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

2. La navigation sur des eaux présentant le signal :

   a) A.1a (annexe 7) est interdite à tous les bateaux ;

   b) A.12 (annexe 7) est interdite à tous les bateaux motorisés ;

   c) A.1.1 (annexe 7) est interdite à tous les bateaux, à l'exception des menues embarcations non motorisées.

Article 6.22 bis – Navigation au droit des engins flottants au travail ou des bateaux échoués ou coulés, et des bateaux dont la capacité de manœuvre est restreinte

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

IV. BACS

Article 6.23 – Règles applicables aux bacs

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

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

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

   b) La navigation de bacs à câble longitudinal est interdite ;

   c) II ne doit pas demeurer dans le chenal au-delà du temps nécessaire pour son service.

V.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 conforme au D.1 a) de l'annexe 7, ou

   b) Le signal conforme au D.1 b) de l'annexe 7

   placés au-dessus de l'ouverture, il est recommandé d'utiliser de préférence ces ouvertures.

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

   Si elle est munie de la signalisation visée sous b), elle est interdite à la navigation venant dans l'autre sens. Dans ce cas, la passe porte le signal d'interdiction A.1 (annexe 7) de l'autre côté.

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

Article 6.26 – Passage des ponts mobiles

1. Sans préjudice des autres prescriptions du présent Règlement et d'autres règlements applicables, les conducteurs doivent se conformer, à l'approche et au passage des ponts mobiles, aux ordres qui leur sont éventuellement donnés par le personnel du pont en vue de la sécurité et du bon ordre de la navigation ou en vue de la rapidité du passage. Le conducteur doit annoncer au personnel du pont son intention de franchir le pont au moyen d'un son prolongé ou du radiotéléphone.

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

   S'ils ne peuvent pas ou ne veulent pas passer le pont, ils doivent, dans le cas où des panneaux du signal 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 réglé par les signaux suivants :

   a) Un ou plusieurs feux rouges signifient :

      passage interdit ;

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

      le passage est encore interdit, mais le pont est en cours d'ouverture et les bateaux doivent se préparer à se mettre en route ;

   c) Un ou plusieurs feux verts signifient :

      le passage est autorisé ;

   d) Deux feux rouges superposés signifient :

      le service d'ouverture du pont pour la navigation est interrompu ;

   e) Un feu jaune placé sur le pont combiné avec la signalisation visée sous a) et d) ci-dessus signifie :

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

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

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

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

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

Article 6.27 – Passage des barrages

1. L'interdiction de passage par une ouverture de barrage peut être signalée par un ou plusieurs feux rouges ou panneaux rouge blanc rouge (signal A.1 – annexe 7).

2. Le passage par une ouverture d'un barrage n'est autorisé que lorsque cette ouverture est signalée à gauche et à droite par le signal E.1 (annexe 7).

3. En dérogation au paragraphe 2 ci-dessus, dans le cas de barrages avec pont supérieur, le passage d'une ouverture peut être autorisé également par un signal D.1 (annexe 7) placé sur le pont au-dessus du chenal.

Article 6.28 – Passage aux écluses

1. A l'approche des garages des écluses (avant-port), 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 du signal 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 pour le réseau des informations nautiques doivent être à l'écoute sur la voie allotie à l'écluse.

3. Le passage aux écluses se fait dans l'ordre d'arrivée dans les garages. Les menues embarcations ne peuvent exiger un éclusage spécial. Elles ne doivent pénétrer dans le sas qu'après y avoir été invitées par le personnel de l'écluse. En outre, lorsque des menues embarcations sont éclusées en commun avec d'autres bateaux, elles ne doivent pénétrer dans le sas qu'après ces derniers.

4. 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 sont pas utilisées.

6. Lors de l'entrée dans les écluses, les bateaux doivent réduire leur vitesse de façon à éviter tout choc contre les portes ou les dispositifs de protection ou contre d'autres bateaux, matériels flottants ou installations flottantes.

7. Dans les écluses :

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

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

   c) Des défenses doivent être utilisées. Si les défenses ne font pas partie du bateau, elles doivent être flottantes ;

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

   e) Dès que le bateau est amarré et jusqu'au moment où la sortie est autorisée, 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 garages des écluses et dans les écluses, il est obligatoire de maintenir une distance latérale minimale de 10 m à l'égard des bateaux et des convois portant la signalisation visée à l'article 3.14, paragraphe 1. Toutefois, cette obligation ne s'applique pas aux bateaux et aux convois qui portent également cette signalisation ni aux bateaux visés à l'article 3.14, paragraphe 7.

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

   La présente disposition ne s'applique pas aux bateaux à cargaison sèche au sens de l'ADN qui transportent exclusivement des conteneurs, grands récipients pour vrac (GRV), grands emballages, conteneurs à gaz à éléments multiples (CGEM), citernes mobiles et des conteneurs-citernes visés au 7.1.1.18 de l'ADN et qui portent la signalisation visée à l'article 3.14, paragraphe 2. Ceux-ci peuvent être

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

10. Les bateaux et convois arborant la marque d'identification visée à l'article 2.06 ne sont pas autorisés à s'engager dans une écluse lorsqu'il y a un rejet de gaz naturel liquéfié (GNL) hors du système de GNL ou lorsqu'on peut s'attendre à ce qu'il y ait un rejet de gaz naturel liquéfié (GNL) hors du système de GNL durant l'éclusage.

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

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

13. 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.

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

Article 6.28 bis – Entrée et sortie des écluses

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

   a) Deux feux rouges superposés :

      accès interdit, écluse hors service ;

   b) Un feu rouge isolé ou deux feux rouges juxtaposés :

      accès interdit, écluse fermée ;

   c) L'extinction de l'un des deux feux rouges juxtaposés ou un feu rouge et un feu vert juxtaposés ou un feu rouge au-dessus d'un feu vert :

      accès interdit, écluse en préparation pour l'ouverture ;

   d) Un feu vert isolé ou deux feux verts juxtaposés :

      accès autorisé.

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

   a) Un ou deux feux rouges : sortie interdite ;

b) Un ou deux feux verts : sortie autorisée.

3. Le ou les feux rouges visés aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus peuvent être remplacés par un panneau du signal A.1 (annexe 7).

Le ou les feux verts visés à ces mêmes paragraphes peuvent être remplacés par le signal E.1 (annexe 7).

4. En l'absence de feux et des panneaux de signaux, l'accès et la sortie des écluses sont interdits sauf ordre spécial du personnel de l'écluse.

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

Article 6.29 – Priorité de passage aux écluses

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

a) Les bateaux portant le signal décrit à l'article 3.27,

b) Les bateaux portant le signal décrit à l'article 3.17.

2. Lorsque les bateaux visés au paragraphe 1 a) et b) ci-dessus s'approchent des garages des écluses ou y sont en stationnement, les autres bateaux doivent leur faciliter au maximum le passage.

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

VI.VISIBILITE REDUITE ; NAVIGATION AU RADAR

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

1. Par visibilité réduite, tous les bateaux doivent naviguer au radar.

2. Les bateaux faisant route par visibilité réduite doivent naviguer à la vitesse de sécurité, compte tenu de la visibilité, de la présence et des mouvements d'autres bateaux et des conditions locales. Les bateaux doivent donner par radiotéléphonie aux autres bateaux les informations nécessaires pour la sécurité de la navigation. Par visibilité réduite, les menues embarcations ne peuvent naviguer que si elles sont aussi à l'écoute sur la voie de bateau à bateau ou sur toute autre voie désignée par les autorités compétentes.

3. Lorsqu'ils s'arrêtent par visibilité réduite, les bateaux doivent dégager le chenal autant que possible.

4. Les bateaux qui poursuivent leur route doivent, en cas de rencontre, tenir leur droite autant qu'il est nécessaire pour que le passage puisse s'effectuer bâbord sur bâbord. Les dispositions des articles 6.04, paragraphes 4, 5 et 6, et 6.05 en ce que concerne l'émission d'une série de sons très brefs ne s'appliquent pas en général par visibilité réduite. Toutefois, le passage tribord par tribord peut être admis par les autorités compétentes si les conditions particulières sur certaines voies navigables l'exigent.

5. Les convois remorqués doivent immédiatement se rendre au poste d'amarrage ou d'ancrage sûr le plus proche lorsque la communication visuelle entre les unités remorquées et le bateau motorisé en tête du convoi n'est plus possible. Pour les convois remorqués naviguant en aval, il est interdit de naviguer au radar, sauf pour atteindre le poste d'amarrage ou d'ancrage sûr le plus proche. Ces convois sont régis par les dispositions de l'article 6.33.

Article 6.31 – Indication de la position des bateaux en stationnement

1. Par visibilité réduite, les bateaux ou les matériaux flottants en stationnant dans le chenal, ou à proximité de celui-ci en dehors des ports et des endroits spécialement affectés au stationnement par les autorités compétentes, doivent être à l'écoute sur la voie bateau à bateau. Aussitôt qu'ils perçoivent par radiotéléphonie que d'autres bateaux s'approchent ou aussitôt et aussi longtemps qu'ils perçoivent un des signaux sonores prescrits aux articles 6.32, paragraphe 4, ou 6.33, paragraphe 1 b), pour un bateau qui s'approche, ils doivent indiquer leur position (km du fleuve) par radiotéléphonie.

2. Les dispositions du paragraphe 1 ci-dessus ne s'appliquent qu'au remorqueur-pousseur. Dans le cas d'une formation à couple, elles ne s'appliquent qu'à un seul bateau de la formation. Dans un convoi remorqué, les prescriptions du paragraphe 1 ci-dessus s'appliquent au remorqueur.

3. Les bateaux mentionnés au paragraphe 1 ci-dessus qui ne peuvent pas établir un contact radiotéléphonique avec les bateaux en approche émettent des coups de cloche aussitôt qu'ils perçoivent, par l'un des signaux prescrits au paragraphe 4 a) ou c) de l'article 6.32, ou au paragraphe 1 b) de l'article 6.33, qu'un autre bateau s'approche. Ce signal doit être répété à intervalles d'une minute au plus.

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

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

3. Aussitôt qu'un bateau avalant au radar perçoit sur l'écran radar un bateau dont la position ou la route suivie pourraient provoquer un danger et qui n'a pas établi le contact radiotéléphonique, ou s'il approche d'un secteur où peuvent se trouver des bateaux encore invisibles sur l'écran radar le bateau avalant doit attirer l'attention de cet autre bateau sur la situation dangereuse par radiotéléphone et convenir avec

ce bateau d'une procédure de croisement.

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

   a) Emettre le signal sonore tritonal visé au paragraphe 6 de la partie c) de l'article 1.01 et répéter ce signal sonore autant que nécessaire ; cette disposition ne s'applique pas aux menues embarcations ;

      Si l'autorité compétente n'exige pas qu'un dispositif d'émission du signal tritonal soit installé à bord des bateaux, la disposition de l'alinéa c) ci-dessous s'applique ;

   b) Réduire sa vitesse et s'arrêter la proue vers l'aval ou virer, si nécessaire.

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

   c) Emettre un son prolongé et répéter ce signal sonore autant que nécessaire;

   d) Réduire sa vitesse et s'arrêter si nécessaire.

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

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

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

1. Par visibilité réduite, les bateaux et convois ne naviguant pas au radar doivent immédiatement se rendre au poste d'amarrage ou d'ancrage sûr le plus proche. Durant le voyage jusqu'au poste d'amarrage ou d'ancrage sûr, ils doivent observer les dispositions suivantes :

   a) Ils doivent naviguer autant que possible sur le côté du chenal.

   b) Tout bateau isolé et tout bateau à bord duquel se trouve le conducteur d'un convoi doit émettre un son prolongé ; ce signal sonore doit être répété à intervalles d'une minute au plus. Ces bateaux doivent avoir une vigie à l'avant ; toutefois, pour les convois, cette vigie n'est requise que sur la première unité. Elle doit être soit à portée de vue ou d'ouïe du conducteur du bateau ou du convoi, soit en relation avec ce conducteur par une liaison phonique.

   c) Dès qu'un bateau est appelé par radiotéléphonie par un autre bateau, il doit répondre par radiotéléphonie en indiquant sa catégorie (par ex. convoi poussé, bateau rapide, menue embarcation), son nom, son sens de circulation et sa position (km de fleuve). Aussi, il doit indiquer qu'il ne navigue pas au radar et qu'il cherche une aire de stationnement. Il doit alors convenir d'une procédure de croisement avec ce bateau.

d) Aussitôt qu'un bateau remarque le signal sonore d'un autre bateau avec lequel aucun contact radiotéléphonique ne peut être établi, il doit

- s'il se trouve près d'une rive, serrer cette rive et, en cas de besoin, s'y arrêter, jusqu'à ce que le passage soit effectué ;
- s'il ne se trouve pas à proximité d'une rive et notamment s'il est en train de changer de rive, dégager le chenal autant et aussi vite que possible.

VII.REGLES SPECIALES

Article 6.34 – Priorités spéciales

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

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

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

2. En cas de rencontre ou de routes qui se croisent entre un bateau visé au paragraphe 1 a) ci-dessus et un bateau visé au paragraphe 1 b) ci-dessus, le dernier bateau doit s'écarter de la route du premier.

3. Les bateaux ne doivent pas s'approcher à moins de 1 000 m de l'arrière d'un bateau portant la signalisation visée à l'article 3.37.

Article 6.35 – Ski nautique et activités analogues

1. Le ski nautique ou les activités analogues ne sont autorisés que de jour et par bonne visibilité. Les autorités compétentes peuvent baliser les zones où ces activités sont autorisées ou interdites.

2. Le conducteur du bateau remorquant doit être accompagné par une personne chargée de superviser le remorquage, ainsi que le skieur et/ou les personnes se trouvant sur d'autres équipements nautiques remorqués et apte à assumer cette fonction.

3. Sauf quand ils naviguent dans un chenal qui leur est réservé exclusivement, les bateaux remorqueurs et les personnes remorquées doivent se tenir à une distance suffisante de tout autre bateau, de la rive et des baigneurs.

4. La corde de traction ne doit pas être traînée à vide.

Article 6.36 – Conduite des bateaux de pêche et d'autres bateaux à leur égard

1. La pêche à la traîne avec plusieurs bateaux de front n'est pas autorisée.

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

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

Article 6.37 – Conduite des plongeurs subaquatiques et actions des bateaux à leur égard

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

   a) Sur le trajet normal des bateaux portant la signalisation visée à l'article 3.16;

b) Devant l'entrée et à l’intérieur des ports ;

c) Dans ou à proximité des lieux de stationnement ;

d) Dans les zones réservées au ski nautique ou aux activités analogues ;

e) Dans les chenaux ;

f) Dans les ports.

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

CHAPITRE 7
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. Sans préjudice 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, convois et assemblages de matériels flottants en stationnement, ainsi que les installations flottantes, doivent être ancrés ou amarrés de telle façon qu'ils ne puissent changer de position et ainsi constituer un danger ou une gêne pour les autres bateaux compte tenu notamment du vent et des variations du niveau de l'eau, ainsi que de la succion et du remous.

Article 7.02 – Stationnement

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

   a) Dans les sections de la voie navigable où le stationnement est interdit de façon générale ;

   b) Dans les secteurs désignés par les autorités compétentes ;

   c) Dans les secteurs indiqués par le panneau du signal A.5 (annexe 7); l'interdiction s'applique alors du côté de la voie où ce signal est placé ;

   d) Sous les ponts et sous les lignes électriques à haute tension ;

   e) Dans les passages étroits au sens de l'article 6.07 et à leurs abords ainsi que dans les secteurs qui, par suite du stationnement, deviendraient des passages étroits, ainsi qu'aux abords de ces secteurs ;

   f) Aux entrées et sorties des voies affluentes et des ports ;

   g) Sur les trajets des bacs ;

   h) Sur la route que suivent les bateaux pour accoster ou quitter un débarcadère;

   i) Dans les aires de virage indiquées par le panneau du signal E.8 (annexe 7) ;

   j) Latéralement à un bateau portant le signal prescrit à l'article 3.33, à une distance en mètres inférieure au chiffre indiqué dans le triangle blanc dudit signal ;

   k) Sur les plans d'eau indiqués par le panneau du signal A.5.1 (annexe 7) et dont la largeur, comptée à partir du signal, est indiquée en mètres sur celui-ci ;

   l) Sauf autorisation des autorités compétentes, dans les garages des écluses.

2. Dans les sections où le stationnement est interdit en vertu des dispositions du paragraphe 1 a) à d) ci-dessus, les bateaux et matériels flottants, ainsi que les installations flottantes, ne peuvent stationner qu'aux aires de stationnement

indiquées par les panneaux d'un des signaux E.5 à E.7 (annexe 7), dans les conditions définies aux articles 7.03 à 7.06.

Article 7.03 – Ancrage et utilisation de stabilisateurs

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

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

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

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

3. L'autorité compétente pourra étendre le champ d'application du paragraphe 1 aux stabilisateurs.

4. Dans le cas où le paragraphe 1 est étendu à l'utilisation de pieux d'ancrage, dans les sections où l'ancrage est interdit en vertu des dispositions du paragraphe 1 a) ci-dessus, les bateaux, matériels flottants et installations flottantes peuvent utiliser des pieux d'ancrage seulement dans les secteurs indiqués par le signal E.6.1 (annexe 7) et seulement du côté de la voie où ce signal est placé.

Article 7.04 – Amarrage

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

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

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

2. Dans les sections où l'amarrage à la rive est interdit en vertu des dispositions du paragraphe 1 a) ci-dessus, les bateaux et matériels flottants, ainsi que les installations flottantes, ne peuvent s'amarrer que dans les secteurs indiqués par le panneau du 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 panneau du 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 panneau du signal E.5.1 (annexe 7), les bateaux et matériels flottants ne peuvent stationner que sur le plan d'eau dont la largeur est indiquée en mètres sur celui-ci. La largeur est comptée à partir du signal.

3. Aux aires de stationnement où est placé le panneau du 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 panneau du 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. Si une aire de stationnement se trouve aux abords d'un chenal dont elle est séparée par des bouées, en plus des signaux prescrits aux paragraphes 1 à 5 ci-dessus ou à l'article 7.06, ces bouées doivent répondre aux prescriptions définies à la partie II, chapitre D, de l'annexe 8 du présent règlement.

Article 7.06 – Stationnement autorisé pour certaines catégories de bateaux

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

2. Aux aires de stationnement où est placé le signal B.12 (annexe 7), tous les bateaux sont tenus de se raccorder à un point de raccordement au réseau électrique à terre opérationnel afin de couvrir intégralement leurs besoins en énergie électrique durant le stationnement. Les dérogations à l'obligation visée à la première phrase ci-dessus peuvent être indiquées par un cartouche rectangulaire blanc supplémentaire placé sous le signal B.12.

3. Le paragraphe 2 ne s'applique pas aux bateaux qui, durant le stationnement, utilisent exclusivement une alimentation en énergie qui n'émet ni bruit, ni gaz et particules polluants.

Article 7.07 – Stationnement en cas de transports de matières dangereuses

1. La distance minimale à respecter entre deux bateaux, convois poussés et formations à couple en stationnement est de :

   a) 10 m si l'un de ceux-ci porte la signalisation visée au paragraphe 1 de l'article 3.14 ;

   b) 50 m si l'un de ceux-ci porte la signalisation visée au paragraphe 2 de l'article 3.14 ;

   c) 100 m si l'un de ceux-ci porte la signalisation visée au paragraphe 3 de l'article 3.14.

2. L'obligation visée au paragraphe 1 a) ci-dessus ne s'applique pas :

   a) Aux bateaux, convois poussés et formations à couple qui portent également cette signalisation ;

   b) Aux bateaux qui ne portent pas cette signalisation mais qui sont munis d'un certificat d'agrément provisoire en vertu de la section 1.16.1 de l'ADN et

respectent les dispositions de sécurité applicables aux bateaux visés au paragraphe 1 de l'article 3.14.

3. Pour le stationnement, l'autorité compétente peut accorder des dérogations dans des cas particuliers.

Article 7.08 – Garde et surveillance

1. Une garde opérationnelle doit être assurée en permanence à bord des bateaux et des convois se trouvant dans le chenal.

2. Une garde opérationnelle doit être assurée en permanence à bord des bateaux et convois en stationnement qui portent la signalisation visée à l'article 3.14. Les bateaux et convois sans équipage portant la signalisation conforme à l'article 3.14 doivent stationner dans des ports ou sur des aires de stationnement où une garde permanente est assurée.

3. Une garde opérationnelle doit se trouver en permanence à bord :

   a) Des bateaux en stationnement qui portent la marque d'identification visée à l'article 2.06, et

   b) Des bateaux à passagers lorsque s'y trouvent des passagers.

4. La garde opérationnelle est assurée par un membre d'équipage qui :

   a) Pour les bateaux visés au paragraphe 3 a) ci-dessus, est titulaire du certificat de qualification d'expert en GNL,

   b) Pour les bateaux visés au paragraphe 2 ci-dessus, est titulaire de l'attestation relative aux connaissances particulières de l'ADN.

5. A bord de bateaux en stationnement qui portent la marque d'identification visée à l'article 2.06, une garde opérationnelle n'est pas nécessaire si :

   a) du GNL n'est pas consommé comme combustible à bord du bateau ;

   b) les données d'exploitation du système de GNL des bateaux sont surveillées à distance ; et

   c) les bateaux sont surveillés par une personne capable d'intervenir rapidement en cas de besoin.

6. Une garde opérationnelle mise en place sur un bateau conformément aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus peut être responsable de la surveillance de plusieurs autres bateaux visés par ces paragraphes seulement si les bateaux sont couplés de façon qu'un passage sûr d'un bateau à l'autre soit possible.

7. Tous les autres bateaux, les matériels flottants et les installations flottantes doivent en stationnement être surveillés par une personne capable d'intervenir rapidement en cas de besoin, à moins que cette surveillance ne soit pas nécessaire eu égard aux circonstances locales ou que les autorités compétentes en dispensent.

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

CHAPITRE 8
OBLIGATION DE SIGNALISATION ET DE NOTIFICATION

Article 8.01 – Le signal « N'approchez pas »

1. Dans le cas d'un accident ou d'une avarie qui peuvent mener au déversement des matières dangereuses transportées, les bateaux portant la signalisation visée aux par. 1, 2 ou 3 de l'article 3.14, doivent émettre le signal « N'approchez pas » si l'équipage n'est pas en mesure de prévenir le danger qui en résulte pour la vie des personnes ou pour la navigation, suite au déversement de matières dangereuses.

   Cette disposition ne s'applique pas aux barges poussées et aux autres bateaux non-automoteurs. Au cas où ils font partie d'un convoi, le signal « N'approchez pas » doit être donné par le bateau à bord duquel se trouve le conducteur du convoi.

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

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

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

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

   a) S'ils se dirigent vers la zone de danger, ils doivent se tenir le plus loin possible de celle-ci et, si la situation l'exige, virer ;

   b) S'ils ont dépassé la zone de danger, ils doivent poursuivre leur route à la plus grande vitesse possible.

4. A bord des bateaux visés au paragraphe 3 ci-dessus, il faut immédiatement :

   a) Fermer toutes les fenêtres et toutes les ouvertures donnant sur l'extérieur ;

   b) Eteindre toute source de lumière ou de feu non-protégée ;

   c) Cesser de fumer ;

   d) Arrêter tous les moteurs auxiliaires qui ne sont pas nécessaires pour l'exploitation ;

   e) Eviter toute formation d'étincelles.

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

5. Le paragraphe 4 ci-dessus s'applique aussi aux bateaux qui stationnent à proximité de la zone de danger ; dès la perception du signal « N'approchez pas », l'équipage doit prendre les mesures qui s'imposent et abandonner le bateau, si nécessaire.

6. Dans l'application des mesures visées aux paragraphes 3 à 5 ci-dessus, il y a lieu de tenir compte du courant et de la direction du vent.

7. Les mesures visées aux paragraphes 3 à 6 ci-dessus doivent également être prises par les bateaux si le signal « N'approchez pas » est émis de la rive.

8. Les conducteurs des bateaux qui perçoivent le signal « N'approchez pas » doivent dans toute la mesure possible en aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches.

Article 8.02 − Obligation de notification

1. Les conducteurs des bateaux et des convois ci-après doivent, avant d'entrer dans un secteur ou de passer au droit d'un poste de contrôle, d'un centre de régulation ou d'une écluse signalés par l'autorité compétente ou éventuellement par le signal B.11 (annexe 7), lequel peut être complété par un panneau supplémentaire portant la mention « Obligation d'annonce », notifier leur présence sur la voie radiotéléphonique indiquée :

   a) les bateaux et les convois transportant des marchandises dangereuses conformément aux dispositions de l'ADN ;

   b) les bateaux-citernes, à l'exception des bateaux avitailleurs et des bateaux déshuileurs tels que définis dans la section 1.2.1 de l'ADN ;

   c) les bateaux transportant plus de 20 conteneurs ;

   d) les bateaux d'une longueur supérieure à 110 m ;

   e) les bateaux à cabines ;

   f) les navires de mer, à l'exception des bateaux de plaisance ;

   g) les bateaux ayant un système de GNL à bord ;

   h) les transports spéciaux visés à l'article 1.21 ;

   i) les autres bateaux et convois, conformément aux prescriptions des autorités compétentes.

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

   a) catégorie de bateau ou de convoi et, pour les convois, catégorie de tous les bateaux du convoi ;

   b) nom du bateau et, pour les convois, de tous les bateaux du convoi ;

   c) position (km de fleuve), sens de la navigation ;

   d) numéro européen unique d'identification ou numéro officiel de bateau, et pour les convois, de tous les bateaux du convoi ; pour les navires de mer : numéro OMI ;

   e) charge maximum et, pour les convois, de tous les bateaux du convoi ; pour les navires de mer : port en lourd ;

   f) longueur et largeur du bateau et, pour les convois, longueur et largeur du convoi de tous les bateaux du convoi ;

   g) enfoncement (seulement sur demande spéciale) ;

   h) itinéraire, avec indication du port de départ et du port de destination ;

   i) port de chargement ;

   j) port de déchargement ;

k) nature et quantité de la cargaison (pour les matières dangereuses : comme prescrit par les alinéas a), b), c), d) et f) du paragraphe 5.4.1.1.1 et l'alinéa a) du paragraphe 5.4.1.2.1 du Règlement annexé à l'ADN pour le transport en vrac ou en colis, ou les alinéas a), b), c), d) et e) du paragraphe 5.4.1.1.2 du Règlement annexé à l'ADN pour le transport en bateaux-citernes) ;

l) signalisation requise pour le transport de marchandises dangereuses ;

m) nombre de personnes à bord ;

n) nombre de conteneurs à bord, d'après leur taille et leur état de chargement (chargé ou non chargé), ainsi qu'emplacement respectif des conteneurs selon le plan de chargement et selon leur type ;

o) numéro d'identification de tous les conteneurs de marchandises dangereuses.

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

4. Lorsque le conducteur du bateau ou un autre service ou une autre personne s'annonce par voie électronique :

a) l'annonce doit être réalisée conformément à la Norme internationale relative aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure[12] ;

b) nonobstant les dispositions du paragraphe 2 a) ci-dessus le type du bateau ou du convoi au sens de la norme spécifiée à l'alinéa a) au-dessus doit être précisé.

5. L'autorité compétente peut exiger que les indications visées au paragraphe 2 ci-dessus, à l'exception des indications des alinéas c) et g), doivent être transmises par voie électronique par les bateaux suivants :

a) Les convois et bateaux ayant des conteneurs à bord ;

b) Les bateaux et convois dont au moins un bateau est destiné au transport de marchandises dans des citernes fixes, à l'exception des bateaux avitailleurs et des bateaux déshuileurs tels que définis au paragraphe 1.2.1 de l'ADN.

6. Lorsqu'un bateau interrompt son voyage sur le secteur soumis à l'obligation d'annonce en application du paragraphe 1 ci-dessus durant plus de deux heures, le conducteur doit indiquer le début et la fin de cette interruption.

7. Lorsque les données visées au paragraphe 2 ci-dessus changent au cours du voyage sur le secteur soumis à l'obligation de notification, l'autorité compétente doit en être avertie immédiatement. La modification des données ci-dessus doit être communiquée par radiotéléphone ou selon la demande de l'autorité compétente.

8. L'autorité compétente ne doit pas communiquer ces données à des tiers, à l'exception des autorités compétentes les plus proches le long du parcours du bateau. Ces renseignements sont confidentiels et ne doivent pas être communiqués

[12] ES-RIS ou Résolution N° 79 de la CEE-ONU

à des tiers par l'autorité compétente. Toutefois, en cas d'accident, l'autorité compétente peut communiquer aux services de secours les données nécessaires à la réalisation des opérations de sauvetage.

9. L'autorité compétente peut déterminer une obligation d'annonce et sa teneur pour les bateaux avitailleurs et les bateaux déshuileurs tels que définis au paragraphe 1.2.1 de l'ADN ainsi que les bateaux d'excursions journalières.

Article 8.03 – Sécurité à bord des bateaux utilisant du GNL comme combustible

1. Avant de débuter l'avitaillement en GNL, le conducteur du bateau à avitailler est tenu de s'assurer que :

   a) les moyens prescrits pour la lutte contre l'incendie soient prêts à fonctionner à tout moment et

   b) les moyens prescrits pour l'évacuation des personnes se trouvant à bord du bateau à avitailler soient en place entre le bateau et le quai.

2. Pendant l'avitaillement en GNL, tous les accès ou ouvertures des locaux qui sont accessibles depuis le pont et toutes les ouvertures des locaux donnant sur l'extérieur doivent être fermés.

   Cette disposition ne s'applique pas :

   a) aux ouvertures d'aspiration des moteurs en marche ;

   b) aux ouvertures de ventilation des salles des machines quand les moteurs sont en marche ;

   c) aux ouvertures d'aération pour les locaux comportant une installation de surpression et

   d) aux ouvertures d'aération d'une installation de climatisation, si ces ouvertures sont équipées d'une installation de détection de gaz.

   Ces accès et ouvertures des locaux ne doivent être ouverts qu'en cas de nécessité et pour une courte durée, avec l'autorisation du conducteur.

3. Pendant l'avitaillement en GNL, le conducteur est tenu de s'assurer en permanence qu'une interdiction de fumer à bord et dans la zone d'avitaillement soit respectée. L'interdiction de fumer s'applique également aux cigarettes électroniques et autres dispositifs semblables. Cette interdiction de fumer ne s'applique pas dans les logements et à la timonerie à condition que leurs fenêtres, portes, claires-voies et écoutilles soient fermées.

4. Après l'avitaillement en GNL, une aération de tous les locaux accessibles depuis le pont est nécessaire.

CHAPITRE 9
(SANS OBJET)

CHAPITRE 10
PREVENTION DE LA POLLUTION DES EAUX ET ELIMINATION DES DECHETS SURVENANT A BORD DES BATEAUX

Article 10.01 – Définitions

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

1. Termes généraux :

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

   b) « déchets produits par l'exploitation du bateau » : déchets et eaux usées produits à bord du fait de l'exploitation et de l'entretien du bateau ; en font partie les déchets huileux et graisseux et les autres déchets produits par l'exploitation du bateau ;

   c) « déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bateau » : huiles usagées, eaux de fond de cale et autres déchets huileux et graisseux, tels que graisses usagées, filtres (à air ou à huile) usagés, chiffons usagés (tissus et ouate pollués), récipients (emballages vides pollués), ainsi que des emballages de ces déchets ;

   d) « huiles usagées » : huiles usées ou autres huiles non-réutilisables, pour moteurs, engrenages et installations hydrauliques ;

   e) « eau de fond de cale » : eau huileuse provenant des fonds de cale de la salle des machines, du pic, des cofferdams, des espaces de double coque et des compartiments latéraux ;

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

   g) « autres déchets survenant lors de l'exploitation du bateau » : eaux usées domestiques, ordures ménagères, boues de curage, slops et autres déchets spéciaux tels que définis au paragraphe 2 ci-dessous ;

   h) « déchets liés à la cargaison » : déchets et eaux usées survenant à bord du bateau du fait de la cargaison ; n'en font pas partie la cargaison restante et les résidus de manutention tels que définis aux lettres i) et j) ;

   i) « cargaison restante » : cargaison liquide restant dans les citernes ou les tuyauteries à cargaison après le déchargement sans utilisation d'un système d'assèchement visé dans l'ADN ainsi que cargaison sèche restant dans les cales après le déchargement sans utilisation de balais, de balayeuses mécaniques ou d'installations d'aspiration ;

   j) « résidus de manutention » : cargaison qui, lors de la manutention, tombe sur le bateau à l'extérieur de la cale ;

   k) « station de réception » : un bateau, un établissement flottant ou une installation à terre, agréés par les autorités compétentes pour recueillir les déchets survenant à bord ;

l) « station d'avitaillement » : une installation ou un bateau destiné à l'approvisionnement des bateaux en carburants liquides et/ou en huile lubrifiante.

2. Autres termes :

a) « ordures ménagères » : déchets organiques et inorganiques provenant des ménages et de la gastronomie à bord, ne contenant toutefois pas de composants des autres déchets définis à l'article 10.01 ci-dessus survenant lors de l'exploitation du bateau ;

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

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

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

Article 10.02 − Obligation de se conformer aux prescriptions régionales

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

Article 10.03 – Devoir général de vigilance

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

Article 10.04 – Interdiction de déversement et de rejet

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

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

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

Article 10.05 – Collecte et traitement des déchets à bord

1. Le conducteur doit assurer la collecte séparée à bord des déchets visés au paragraphe 1 de l'article 10.04 ci-dessus, à l'exclusion des parties de la cargaison et des déchets liés à la cargaison, dans des récipients prévus à cet effet ou celle des eaux de fond de cale dans les cales des salles des machines. Les récipients doivent être stockés à bord de 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, si l'incinération n'a pas lieu dans une installation certifiée par l'autorité compétente ;

   c) D'introduire dans la cale des salles des machines des produits de nettoyage dissolvant l'huile ou la graisse ou à action émulsifiante sauf les produits qui ne rendent pas plus difficile l'épuration des eaux de fond de cale par les stations de réception agréées.

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

1. Chaque bateau, dont les moteurs principaux ou auxiliaires, à l'exclusion des moteurs des guindeaux d'ancres, sont des moteurs à combustion interne, à l'exception de menues embarcations, doit avoir à son bord un carnet de contrôle des huiles usagées valide, délivré par une autorité compétente selon le modèle de l'annexe 9. Après son renouvellement, le carnet précédent doit être conservé à bord six mois au moins après la dernière inscription. Les exceptions ne sont autorisées que conformément aux dispositions en vigueur sur la voie d'eau concernée relatives à la protection des eaux et à l'élimination des déchets produits à bord des bateaux.

2. Les déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bateau, les slops et autres déchets spéciaux doivent être déposés, contre justificatif, dans les stations de réception à des intervalles réguliers, déterminés par l'état et l'exploitation du bateau. Ce justificatif consiste en une mention portée dans le carnet de contrôle des huiles usagées par la station de réception.

3. Tout bateau ayant à son bord d'autres documents relatifs au dépôt de déchets survenant lors de l'exploitation du bateau doit pouvoir fournir la preuve du dépôt des déchets à l'aide de ces documents. Une telle preuve peut également être fournie par le registre des hydrocarbures tel que prévu par la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 73/78).

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

Article 10.07 – Devoir de vigilance lors de l'avitaillement

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

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

   a) Le bateau à avitailler est amarré de manière qu'aucune pression ne s'exerce sur les tuyaux et les flexibles pendant la totalité de la procédure d'avitaillement ;

   b) La quantité à avitailler est comprise dans la limite des zones lisibles de l'installation de contrôle ;

   c) Lors d'un remplissage individuel des citernes, les soupapes d'arrêt se trouvant dans les tuyauteries de raccordement des citernes entre elles sont fermées ;

   d) La procédure d'avitaillement est surveillée ; et

   e) Tout débordement de combustible au niveau des citernes au moment de l'avitaillement doit être rendu impossible par la présence à bord de dispositifs techniques appropriés, qui doivent être indiqués à la case 52 du certificat de bateau, le cas échéant. La présence de ces dispositifs n'est pas requise lorsque l'avitaillement en combustible se fait auprès d'un poste qui est lui-même équipé de dispositifs techniques empêchant tout débordement de combustible au moment du remplissage des citernes.

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

   a) La garantie du bon fonctionnement du système d'arrêt automatique (s'il en existe un) ;

   b) Un moyen sûr et direct de communication ;

   c) La quantité à avitailler par citerne et le débit de remplissage, en particulier par rapport à de possibles problèmes d'évacuation de l'air des citernes ;

   d) L'ordre de remplissage des citernes ;

   e) La vitesse de navigation en cas d'avitaillement en cours de voyage.

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

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

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

6. La liste de contrôle doit être conservée pendant au moins six mois par les responsables du bateau à avitailler et du poste d'avitaillement ou du camion-citerne. L'autorité compétente est autorisée à passer en revue les listes de contrôle.

Article 10.07a – Obligation de vigilance lors de l'avitaillement en GNL

1. Les prescriptions de l'article 10.07, chiffre 2 b) et c) et chiffre 3 a) et e) ne s'appliquent pas lors de l'avitaillement en GNL.

2. L'avitaillement en GNL en cours de voyage, durant le transbordement de marchandises et durant l'embarquement et le débarquement de passagers n'est pas permis.

3. L'avitaillement en GNL ne doit avoir lieu qu'aux endroits désignés par l'autorité compétente.

4. Seuls doivent être présents dans la zone d'avitaillement les membres d'équipage du bâtiment à avitailler, le personnel de la station d'avitaillement ou des personnes ayant obtenu une autorisation de l'autorité compétente.

5. Avant de débuter l'avitaillement en GNL, le conducteur du bateau à avitailler est tenu de s'assurer :

   a) que le bateau à avitailler est amarré d'une manière telle que les câbles, notamment les câbles électriques et la connexion des mises à la terre ainsi que les tuyaux flexibles ne puissent subir une déformation due à la traction et que l'on puisse libérer rapidement les bateaux en cas de danger ;

   b) qu'une liste de contrôle pour l'avitaillement en GNL des bateaux arborant la marque d'identification visée à l'article 2.06 ait été remplie et signée par lui-même ou par une personne mandatée par lui, et par la personne responsable de la station d'avitaillement et que la réponse à toutes les questions figurant dans la liste soit « oui ». Les questions non pertinentes sont à rayer. Si toutes les questions ne peuvent recevoir de réponse positive, l'avitaillement n'est autorisé qu'avec l'autorisation de l'autorité compétente ;

   c) que toutes les autorisations requises ont été obtenues.

6. La liste de contrôle visée au paragraphe 5 b) ci-dessus doit :

   a) être remplie en deux exemplaires ;

   b) être disponible au moins dans une langue comprise par les personnes visées au paragraphe 5 b) ci-dessus ; et

   c) être conservée à bord du bateau durant 3 mois.

7. Pendant l'avitaillement en GNL, le conducteur est tenu de s'assurer en permanence que

   a) toutes les dispositions sont prises pour éviter les fuites de GNL ;

   b) la pression et la température du réservoir à combustible de GNL restent dans les conditions normales d'exploitation ;

   c) le niveau de remplissage du réservoir à combustible de GNL reste entre les niveaux autorisés ;

   d) des mesures relatives à la mise à la terre du bâtiment à avitailler et de la station d'avitaillement sont prises conformément à la méthode prévue dans le manuel d'exploitation.

8 Pendant l'avitaillement en GNL

a) le bateau à avitailler doit porter, en complément de la marque d'identification visée à l'article 2.06, un panneau visible par les autres bateaux et signalant l'interdiction de stationner à moins de 10 m conformément à l'article 3.33. La dimension du côté du carré de ce panneau doit être d'au moins 60 cm ;

b) le bateau à avitailler doit porter, en complément de la marque d'identification visée à l'article 2.06, à un endroit visible par les autres bâtiments, le panneau A.9 qui interdit de créer des remous (Annexe 7). La dimension du plus grand côté doit être d'au moins 60 cm ;

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

9. Après l'avitaillement en GNL sont nécessaires :

a) une vidange intégrale des tuyauteries d'avitaillement en gaz naturel liquéfié jusqu'au réservoir à combustible de GNL ;

b) une fermeture des vannes, une déconnexion des tuyaux flexibles et des câbles entre le bâtiment et la station d'avitaillement en GNL ;

c) une notification à l'autorité compétente de la fin de l'avitaillement.

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

1. S'il est exigé dans les prescriptions visées à l'article 10.2, tout bateau doit avoir à son bord pour chaque déchargement une attestation de déchargement valable conforme au modèle figurant dans les dispositions en vigueur sur la voie d'eau concernée relatives à la protection des eaux et à l'élimination de déchets produits à bord du bateau. Sauf exceptions prévues dans ces dispositions, l'attestation doit être conservée à bord au moins six mois après sa délivrance. Lorsqu'il s'agit d'un bateau sans équipage, le transporteur peut conserver l'attestation de déchargement ailleurs qu'à bord dudit bateau.

2. Le paragraphe 1 ne s'applique pas aux bateaux qui, de par leur type et leur conception, sont utilisables et utilisés pour :

a) le transport de conteneurs ;

b) le transport de cargaisons mobiles (ro-ro), de marchandises diverses, de cargaisons lourdes et de gros engins ;

c) la livraison de combustibles, d'eau potable et d'approvisionnements à bord des navires de mer et des bateaux de navigation intérieure (bateaux avitailleurs) ;

d) la collecte des déchets huileux et graisseux des navires de mer et des bateaux de navigation intérieure ;

e) le transport de gaz liquéfiés (type G de l'ADN) ;

f) le transport de soufre liquide (à 180 °C), de ciment en poudre, de cendres volantes et de cargaisons comparables transportées en vrac ou sous forme pompable, en utilisant un système approprié et spécial pour le chargement, le déchargement et le stockage à bord ;

g) le transport de sable ou de gravier, ou le transport de matériaux de dragage du lieu d'extraction au lieu de déchargement, si le bateau en question a été construit et équipé uniquement pour ce transport ;

lorsque le bateau en question ne transporte vraiment que les chargements ou cargaisons susmentionnés et si tel était le cas pour sa dernière cargaison.

Cette disposition ne s'applique pas au transport de cargaisons mixtes par de tels bateaux.

Article 10.09 – Peinture et nettoyage extérieur des bateaux

1. Il est interdit d'enduire d'huile ou de nettoyer le bordé extérieur des bateaux au moyen de produits dont le déversement dans l'eau est interdit.

2. Il est interdit d'utiliser des systèmes antisalissures contenant une ou plusieurs des substances suivantes :

   a) Des composés de mercure ;

   b) Des composés d'arsenic ;

   c) Des composés organostanniques agissant en tant que biocides ;

   d) De l'hexachlorocyclohexane.

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

ANNEXES 1 - 11
aux
DISPOSITIONS FONDAMENTALES RELATIVES A LA NAVIGATION SUR LE DANUBE

ANNEXE 1
LETTRE OU GROUPE DE LETTRES DISTINCTIFS DU PAYS DU PORT D'ATTACHE OU DU LIEU D'IMMATRICULATION DES BATEAUX

Allemagne	D
Autriche	A
Bélarus	BY
Belgique	B
Bosnie et Herzégovine	BIH
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
Tchéquie	CZ
Roumanie	R
Serbie	SRB
Slovaquie	SK
Slovénie	SLO
Suède	SE
Suisse	CH
Ukraine	UA

ANNEXE 2
ECHELLES DE TIRANT D'EAU
DES BATEAUX DE NAVIGATION INTERIEURE

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

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

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

ANNEXE 3
SIGNALISATION VISUELLE DES BATEAUX

1. Généralités

1.1 Les croquis ci-après portent sur la signalisation pour les bateaux prévue aux articles du chapitre 3 et d'autres articles pertinents du présent Règlement.

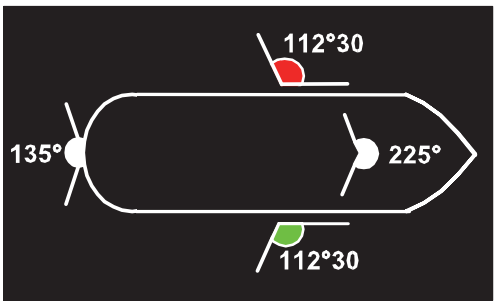
1.2 Les croquis de la présente Annexe n'ont qu'un caractère explicatif; il convient de se référer au texte du présent Règlement qui, seul, est valable.

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.

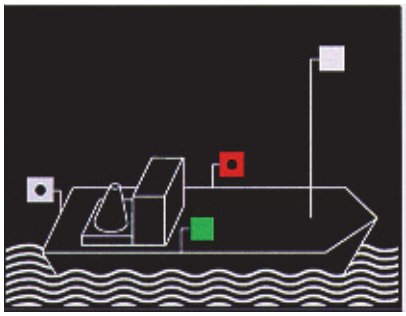
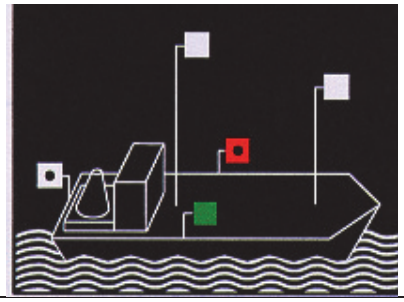
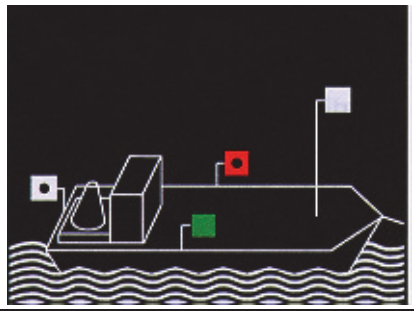
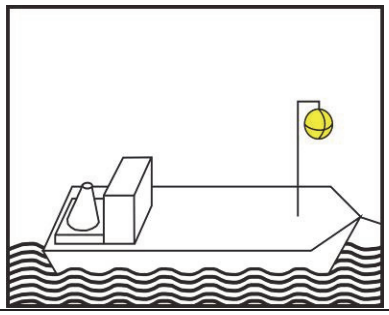


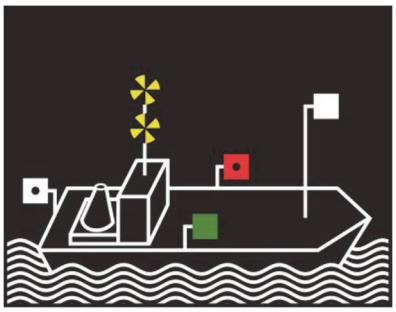
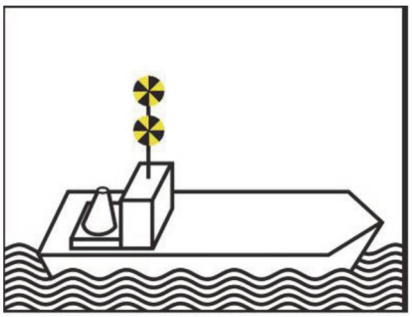
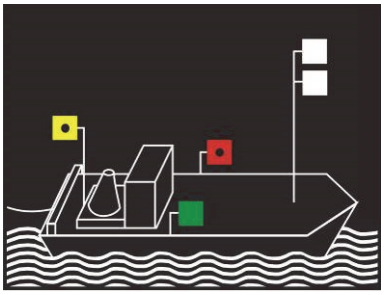
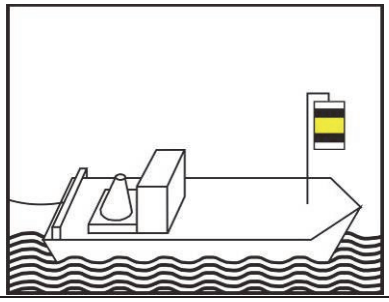
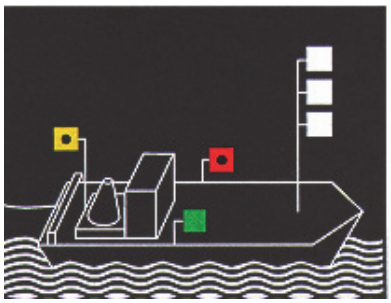
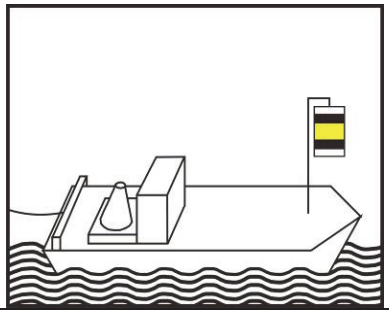
Feux conformément à l'article 3.01 : l'arc d'horizon sur lequel sont visibles le feu de mât, les feux de côté et le feu de poupe

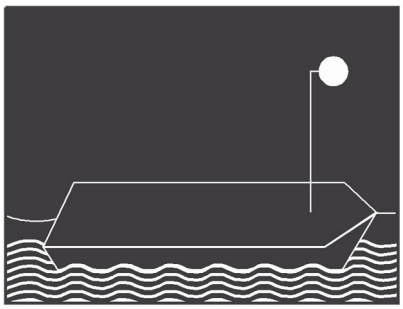
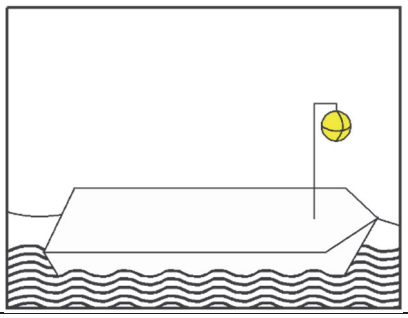
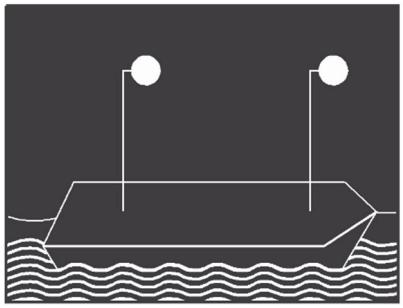
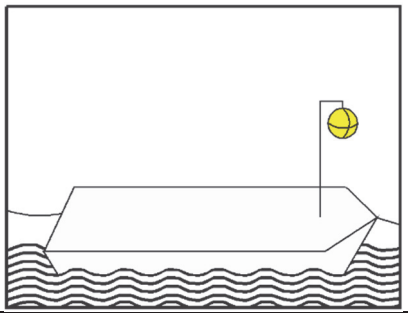
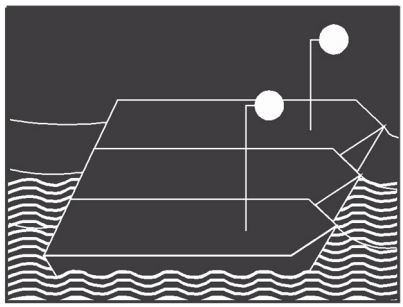
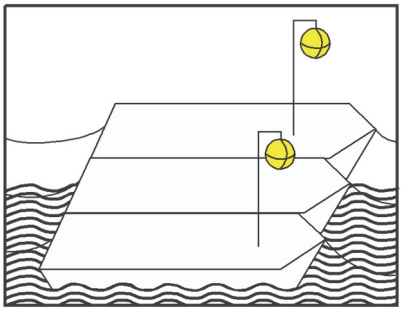
1.3 Explication des symboles :

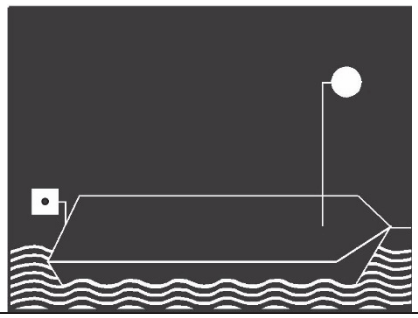
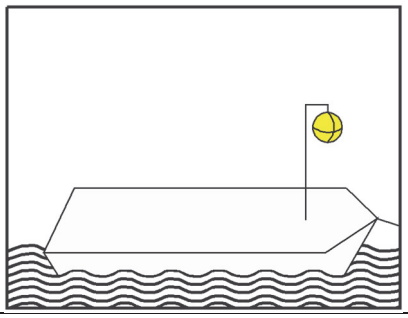
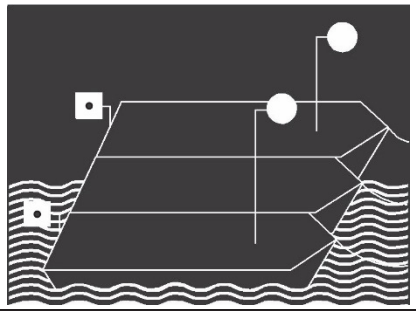
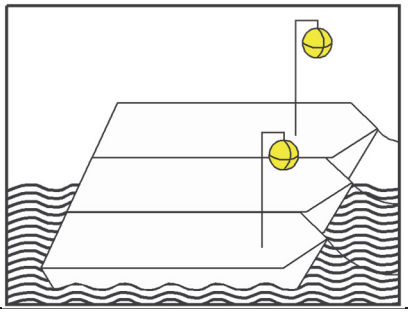
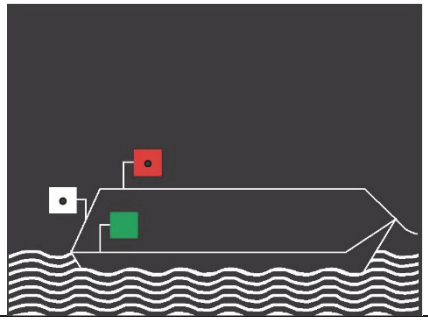
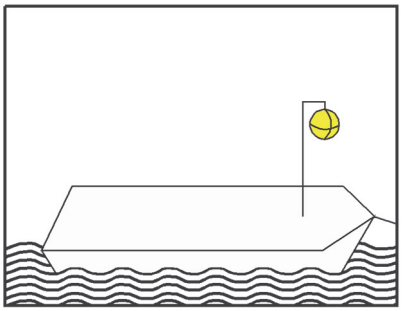
Feu fixe visible de tous les côtés (un feu projetant une lumière ininterrompue sur l'étendue d'un arc d'horizon de 360°)		a
Feu fixe visible uniquement sur un arc d'horizon limité		b
Feu scintillant		c
Feu porté de temps en temps ou feu facultatif		d
Panneau ou pavillon (article 3.03)		e
Flamme (article 3.03)		f
Ballon (article 3.04)		g
Cylindre (article 3.04)		h
Cône (article 3.04)		i
Bicône (article 3.04)		j
Réflecteur-radar		k
Un feu qui est invisible pour l'observateur est marqué d'un point en son centre		l

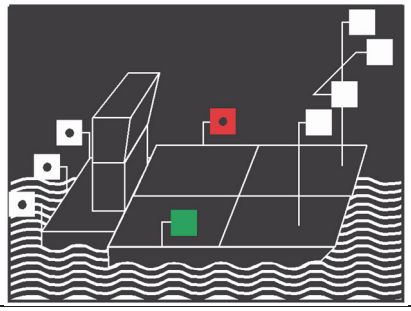
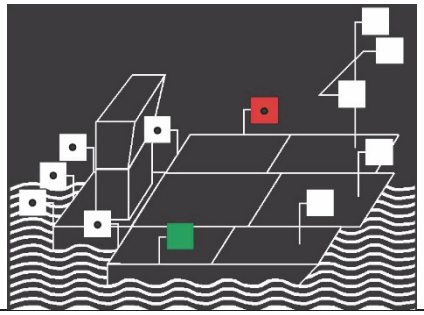
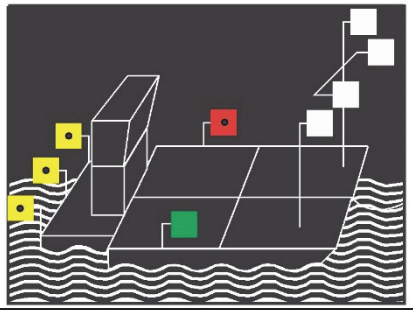
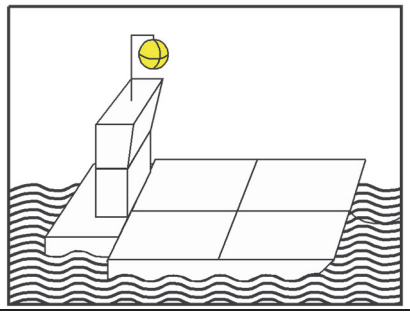
2. Signalisation en cours de route

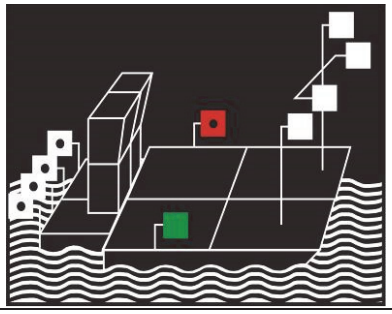
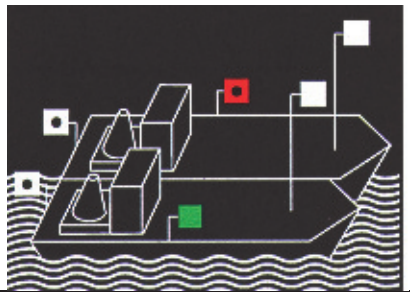
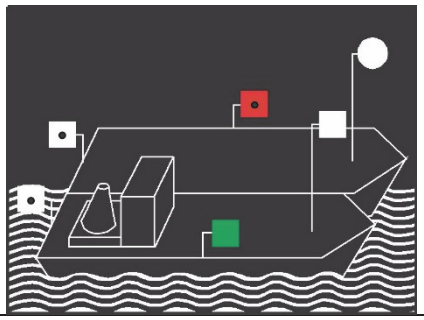
NUIT	croquis	JOUR
	1	
article 3.08, par. 1, Bateaux motorisés isolés : un feu de mât, des feux de côté, un feu de poupe		
	2	
article 3.08, par. 2, Bateaux motorisés isolés de plus de 110 m de longueur : un deuxième feu de mât à l'arrière		
	3	
article 3.08, par. 3, Bateau motorisé temporairement précédé d'un bateau motorisé en renfort : un feu de mât, des feux de côté, un feu de poupe et, le cas échéant, un deuxième feu de mât à l'arrière		un ballon jaune situé à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés

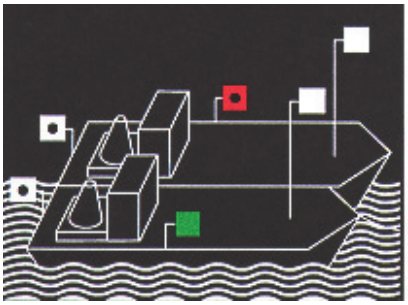
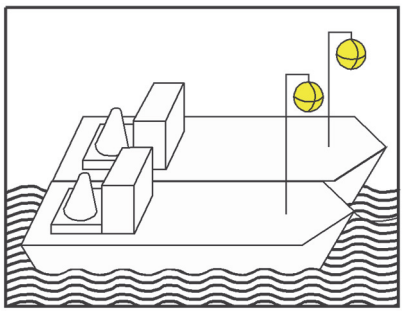
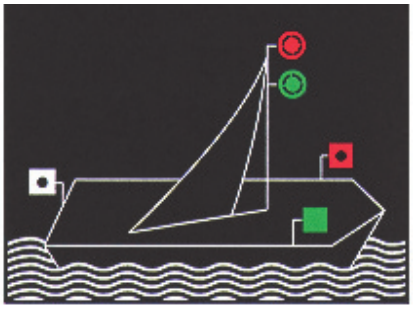
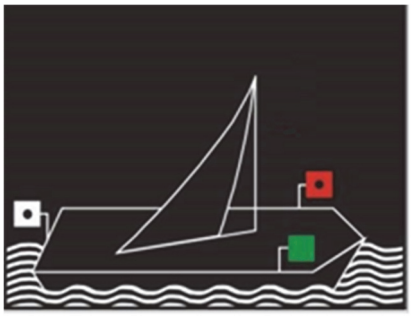
NUIT	croquis	JOUR
	4	
article 3.08, par. 4, Bateau rapide isolé : outre les feux prescrits au par. 1 de l'article 3.08, les bateaux rapides faisant route doivent porter de nuit et de jour deux feux scintillants jaunes, puissants et rapides (100 à 120 périodes de lumière par minute), visibles de tous les côtés		
	5	
article 3.09, par. 1, Bateau motorisé en tête d'un convoi remorqué ou placé en renfort : deux feux de mât superposés, des feux de côté, un feu de poupe jaune au lieu de blanc un cylindre jaune bordé, en haut et en bas, de deux bandes noires et blanches, les bandes blanches étant aux extrémités du cylindre		
	6	
article 3.09, par. 2, Chacun des bateaux motorisés naviguant en tête du convoi remorqué ou chacun des bateaux motorisés placés en renfort faisant route côte à côte : trois feux de mât superposés, des feux de côté, un feu de poupe jaune au lieu de blanc un cylindre jaune bordé en haut et en bas de deux bandes noires et blanches, les bandes blanches étant aux extrémités du cylindre		

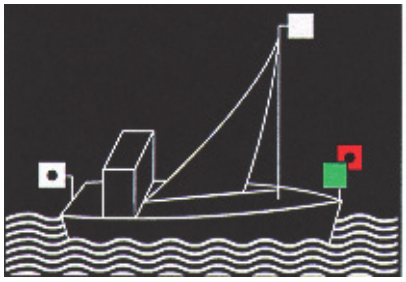
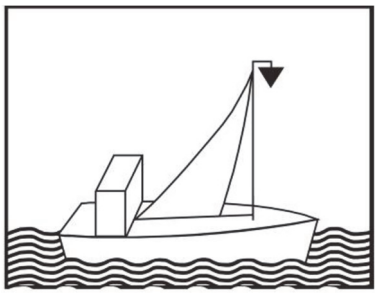
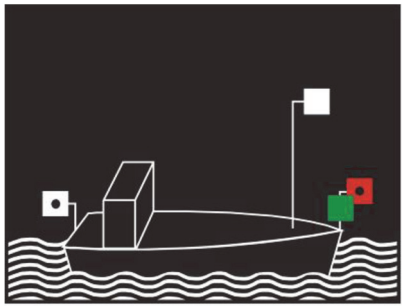
NUIT	croquis	JOUR
	7	
article 3.09, par. 3, Bateaux remorqués : un feu blanc clair, visible de tous les côtés, situé à une hauteur d'au moins 5 m		un ballon jaune situé à un endroit approprié et à une hauteur suffisante pour qu'il soit visible de tous les côtés
	8	
article 3.09, par. 3a, Partie remorquée d'un convoi d'une longueur dépassant 110 m : deux feux de poupe dont le premier à la proue et le deuxième à la poupe du bateau		un ballon jaune situé à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés
	9	
article 3.09, par. 3b, Partie remorquée d'un convoi comprenant une rangée de plus de deux bateaux accouplés : seul les deux bateaux extérieurs doivent porter des feux ou des ballons		

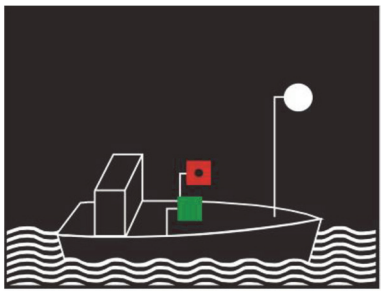
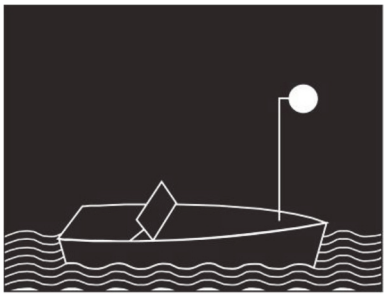
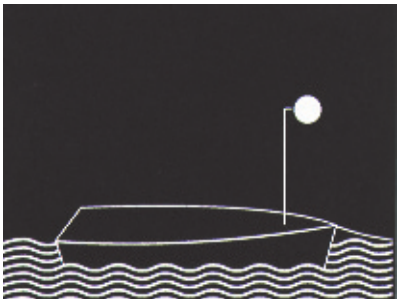
NUIT	croquis	JOUR
	10	
article 3.09, par. 4, Bateau situé dans la dernière longueur d'un convoi remorqué :		
un feu blanc de poupe supplémentaire		un ballon jaune situé à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés
	11	
article 3.09, par. 4, Plusieurs bateaux remorqués situés dans la dernière longueur du convoi remorqué :		
deux feux blancs de poupe supplémentaires sur les bateaux extérieurs du convoi		deux ballons jaunes sur les bateaux extérieurs du convoi
	12	
article 3.09, par. 5, Navires remorqués venant directement de la mer ou partant pour la mer :		
au lieu du feu blanc, les feux de côté prescrits au par. 1b de l'article 3.08		un ballon jaune

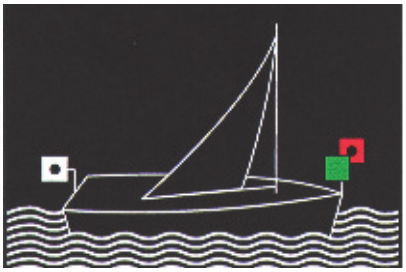
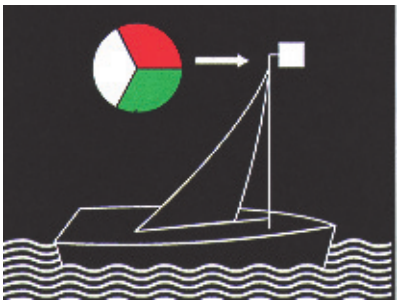
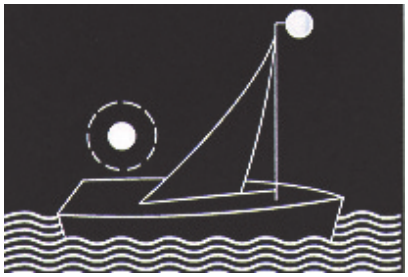
NUIT	croquis	JOUR
	13	
article 3.10, par. 1, Convois poussés : trois feux de mât disposés en triangle équilatéral, le cas échéant, des feux de mât supplémentaires, des feux de côté, trois feux de poupe sur le pousseur		
	14	
article 3.10, par. 1c, ii, Convois poussés, de même que le pousseur, plus de deux bateaux visibles de l'arrière sur la largeur totale: un feu de poupe supplémentaire sur les deux bateaux extérieurs		
	15	
article 3.10, par. 2, Convois poussés précédés par un ou plusieurs bateaux motorisés placés en renfort : les trois feux de poupe peuvent être jaunes au lieu de blancs		peuvent porter un ballon jaune

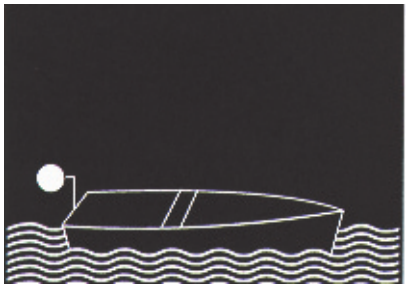
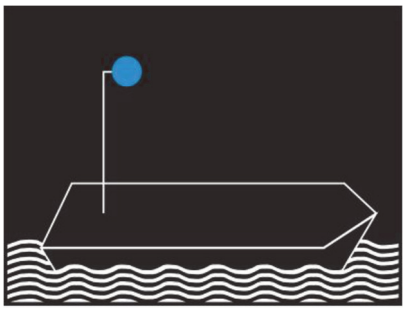
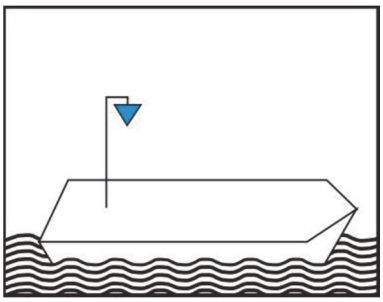
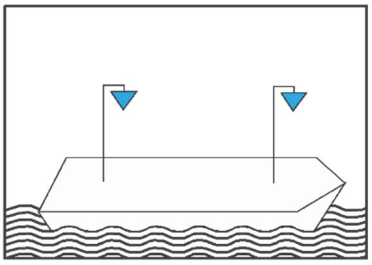
NUIT	croquis	JOUR
	16	
article 3.10, par. 3, Convois poussés avec deux pousseurs : trois feux de poupe sur le pousseur assurant la force de propulsion principale, un feu de poupe sur l'autre pousseur		
	17	
article 3.11, par. 1, Formations à couple avec deux bateaux motorisés : sur chaque bateau, un feu de mât et un feu de poupe ; à l'extérieur de la formation, des feux de côté		
	18	
article 3.11, par. 1, Formations à couple avec un bateau motorisé : sur chaque bateau, un feu de mât et un feu de poupe, à l'extérieur de convoi, des feux de côté; sur le bateau non-motorisé, le feu de mât peut être remplacé par un feu blanc clair visible de tous les côtés		

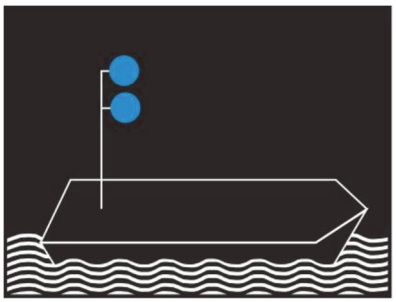
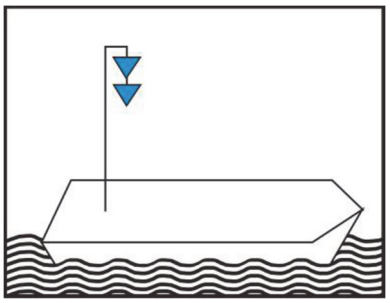
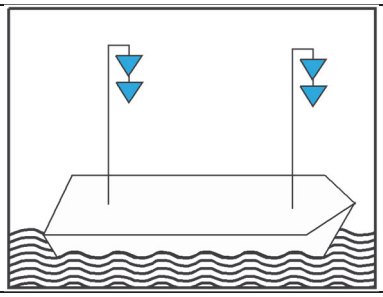
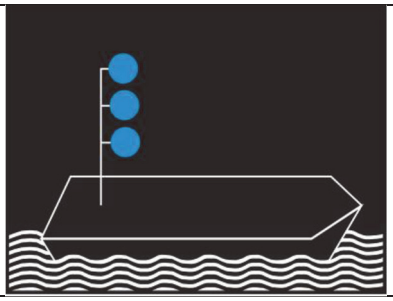
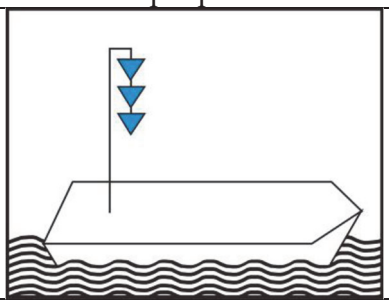
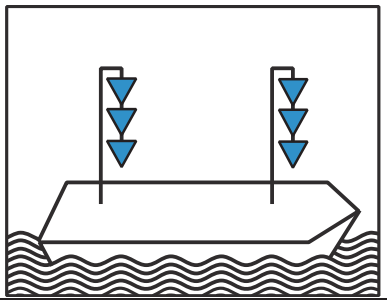
NUIT	croquis	JOUR
	19	
article 3.11, par. 2, Formations à couple précédées par un ou plusieurs bateaux motorisés en renfort :		
sur chaque bateau, un feu de mât et un feu de poupe ; à l'extérieur de la formation, des feux de côté		chaque bateau peut porter un ballon jaune
	20	
	20a	
article 3.12 ; par.1 et 2 ; Bateaux à voile :		
des feux de coté qui peuvent être ordinaires au lieu de clairs, un feu de poupe et, au choix ; deux feux ordinaires ou clairs superposés, visibles de tous les côtés, le rouge au-dessus du vert		

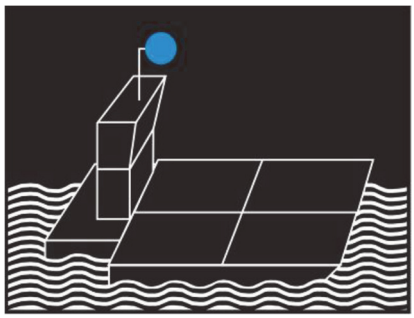
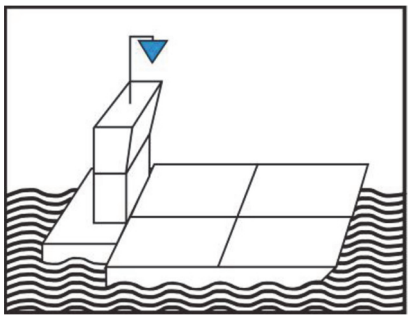
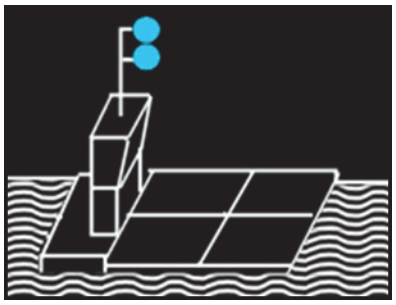
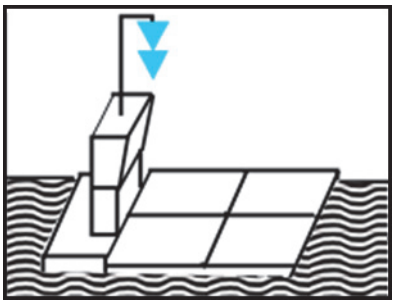
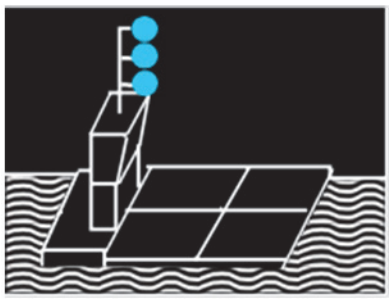
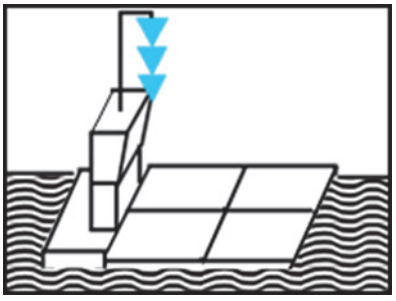
NUIT	croquis	JOUR
	21	
article 3.12, par. 3, Bateau naviguant à la voile et utilisant en même temps ses propres moyens mécaniques de propulsion :		
feux de côté qui peuvent être ordinaires au lieu de clairs, un feu de poupe et un feu de mât		un cône noir la pointe en bas
	22	
article 3.13, par. 1, Menues embarcations motorisées isolées :		
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 ou :		
	23	
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 :		

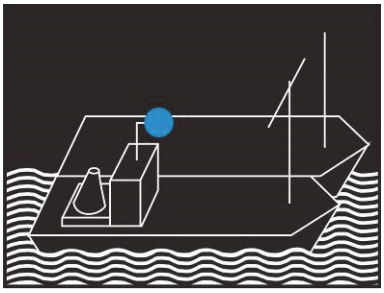
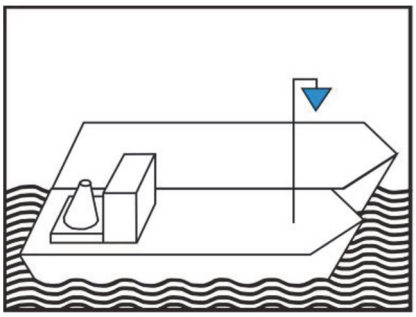
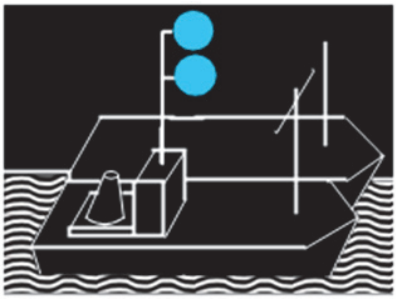
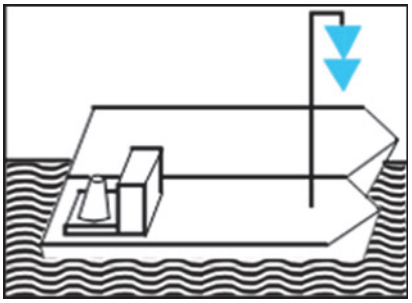
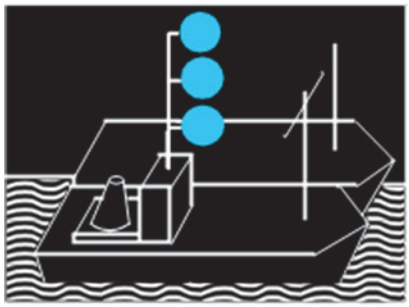
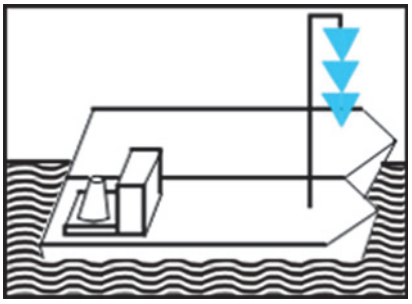
NUIT	croquis	JOUR
	24	
un feu clair blanc, visible de tous les côtés, des feux de côté placés suivant l'une des manières indiquées ci-dessus		
	25	
article 3.13, par. 2, Menues embarcations motorisées naviguant isolément d'une longueur inférieure à 7 m : un feu ordinaire blanc, visible de tous les côtés		
	26	
article 3.13, par. 4, Menues embarcations remorquées ou menées à couple : un feu ordinaire blanc, visible de tous les côtés		

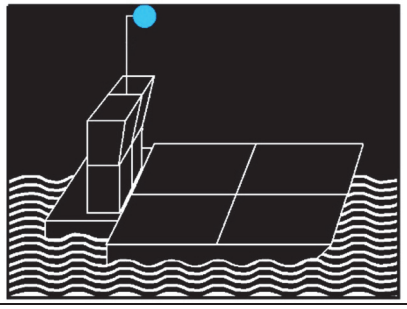
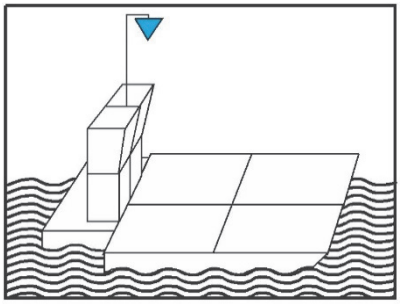
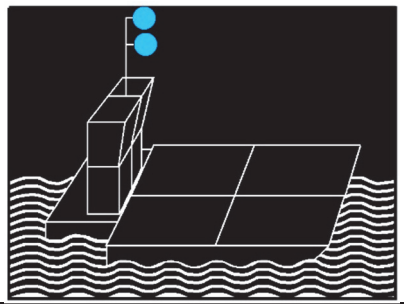
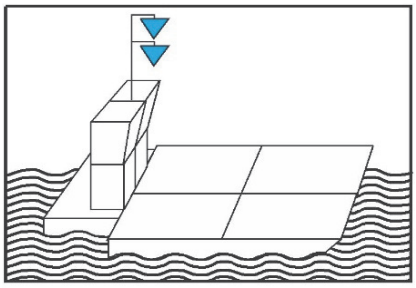
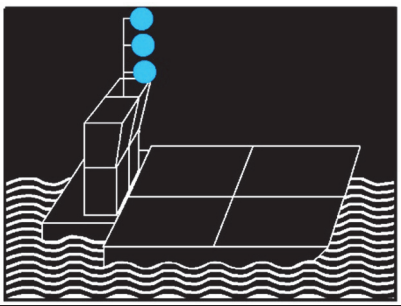
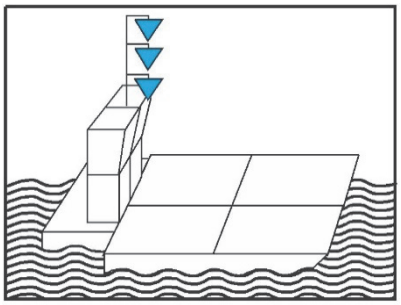
NUIT	croquis	JOUR
	27	
article 3.13, par. 5, Menues embarcations à voile : des feux de côté, qui peuvent être ordinaires au lieu de clairs, l'un à côté de l'autre ou dans une même lanterne, à la proue ou près de la proue ; un feu de poupe ou :		
	28	
des feux de côté, qui peuvent être ordinaires au lieu de clairs et un feu de poupe réunis dans une seule lanterne au sommet ou en haut du mât		
	29	
article 3.13, par. 5, Menues embarcations à voile de moins de 7 m de long : un feu blanc ordinaire, visible de tous les côtés et, à l'approche d'autres bateaux, un deuxième feu ordinaire blanc		

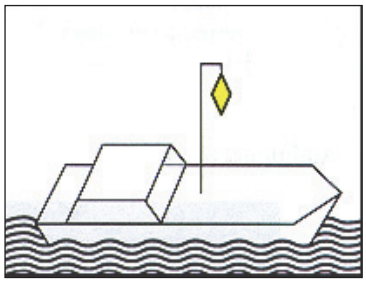
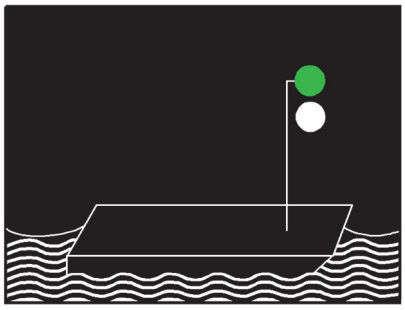
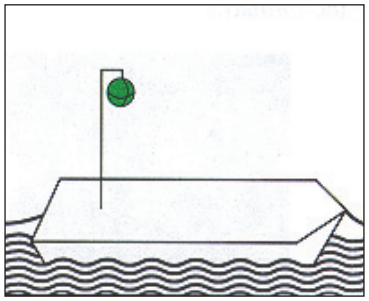
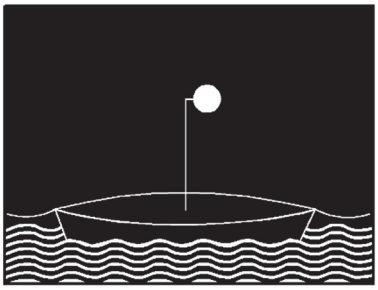
<table>
<tr><th>NUIT</th><th>croquis</th><th>JOUR</th></tr>
<tr><td>  </td><td>30</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="3">article 3.13, par. 6, Menues embarcations isolées qui ne sont ni motorisées ni à voile :
un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés</td></tr>
<tr><td>  </td><td>31</td><td>  </td></tr>
<tr><td></td><td>31a</td><td>  </td></tr>
<tr><td colspan="3">article 3.14, par. 1, Signalisation supplémentaire des bateaux effectuant certains transports de matières dangereuses : matières inflammables, conformément aux prescriptions des sous-sections 7.1.5.0 ou 7.2.5.0 et des tableaux A, colonne 12 ou C, colonne 19 du chapitre 3.2 de l’ADN :
un feu bleu ordinaire visible de tous les côtés
un cône bleu la pointe en bas ou un cône bleu la pointe en bas à la proue et à la poupe du bateau</td></tr>
</table>

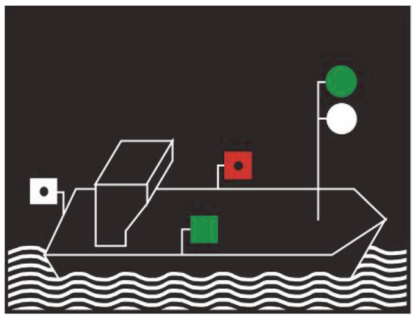
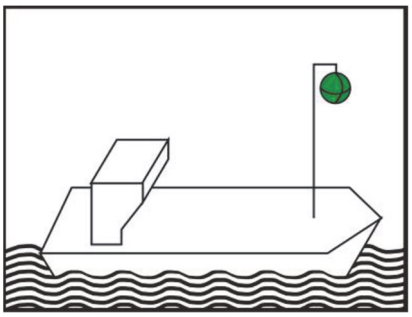
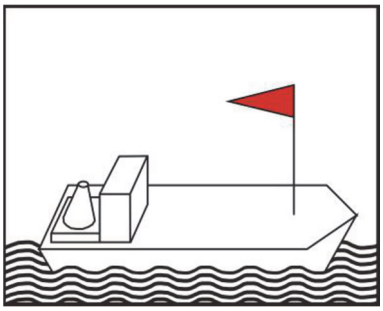
NUIT	croquis	JOUR
	32	
	32a	
article 3.14, par. 2, Signalisation supplémentaire des bateaux effectuant certains transports de matières dangereuses : matières nuisibles pour la santé, conformément aux prescriptions des sous-sections 7.1.5.0 ou 7.2.5.0 et des tableaux A, colonne 12 ou C, colonne 19 du chapitre 3.2 de l'ADN :		
deux feux bleus ordinaires visibles de tous les côtés		deux cônes bleus la pointe en bas ou deux cônes bleus la pointe en bas à la proue et à la poupe du bateau
	33	
	33a	
article 3.14, par. 3, Signalisation supplémentaire des bateaux effectuant certains transports de matières dangereuses : matières explosives conformément aux prescriptions de la sous-section 7.1.5.0 et du tableau A, colonne 12 du chapitre 3.2 de l'ADN:		
trois feux bleus ordinaires visibles de tous les côtés		trois cônes bleus la pointe en bas

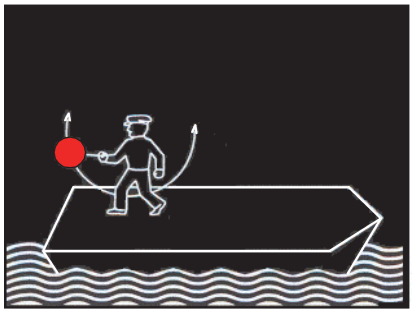
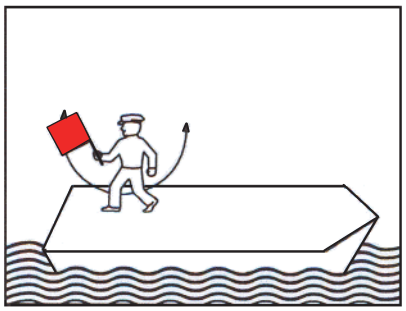
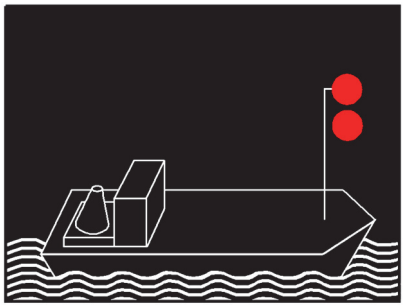
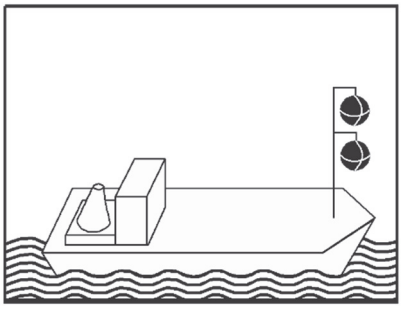
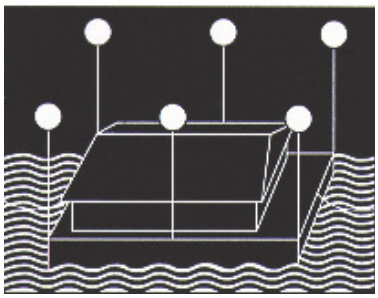
NUIT	croquis	JOUR
	34	
article 3.14, par. 4, Signalisation supplémentaire des convois poussés effectuant certains transports de matières dangereuses, visées au paragraphe 1 de l'article 3.14 : un feu bleu ordinaire visible de tous les côtés sur le pousseur		un cône bleu la pointe en bas sur le pousseur
	34a	
article 3.14, par. 4, Signalisation supplémentaire des convois poussés effectuant certains transports de matières dangereuses, visées au paragraphe 2 de l'article 3.14 : deux feux bleus ordinaires visibles de tous les côtés sur le pousseur		deux cônes bleus la pointe en bas sur le pousseur
	34b	
article 3.14, par. 4, Signalisation supplémentaire des convois poussés effectuant certains transports de matières dangereuses, visées au paragraphe 3 de l'article 3.14 : trois feux ordinaires bleus visibles de tous les côtés sur le pousseur		trois cônes bleus la pointe en bas sur le pousseur

NUIT	croquis	JOUR
	35	
article 3.14, par. 4, Signalisation supplémentaire des formations à couple effectuant certains transports de matières dangereuses, visées au paragraphe 1 de l'article 3.14 : un feu ordinaire bleu visible de tous les côtés sur le bateau propulsant la formation		un cône bleu la pointe en bas sur le bateau propulsant la formation
	35a	
article 3.14, par. 4, Signalisation supplémentaire des formations à couple effectuant certains transports de matières dangereuses, visées au paragraphe 2 de l'article 3.14 : deux feux ordinaires bleus visibles de tous les côtés sur le bateau propulsant la formation		deux cônes bleus la pointe en bas sur le bateau propulsant la formation
	35b	
article 3.14, par. 4, Signalisation supplémentaire des formations à couple effectuant certains transports de matières dangereuses, visées au paragraphe 3 de l'article 3.14 : trois feux ordinaires bleus visibles de tous les côtés sur le bateau propulsant la formation		trois cônes bleus la pointe en bas sur le bateau propulsant la formation

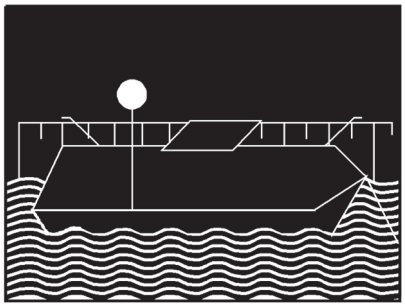
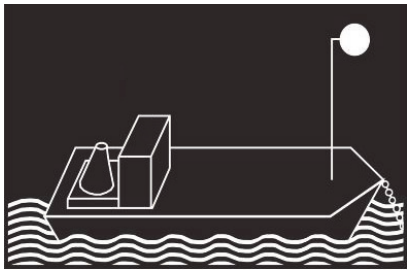
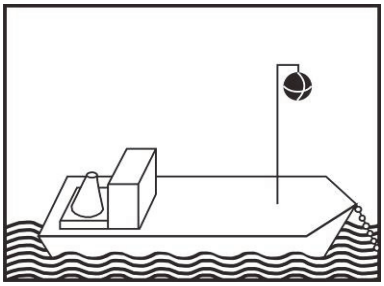
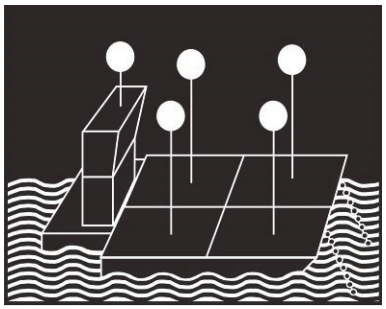
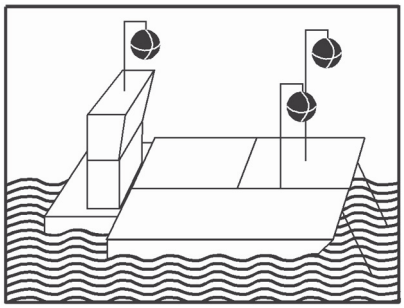
NUIT	croquis	JOUR
	36	
article 3.14, par. 5, Signalisation supplémentaire des convois poussés propulsés par deux pousseurs et effectuant certains transports de matières dangereuses : un feu ordinaire bleu visible de tous les côtés sur le pousseur assurant la principale force de propulsion		un cône bleu la pointe en bas sur le pousseur assurant la principale force de propulsion
	36a	
article 3.14, par. 5, Signalisation supplémentaire des convois poussés propulsés par deux pousseurs et effectuant certains transports de matières dangereuses, visées au paragraphe 2 de l'article 3.14 : deux feux ordinaires bleus visibles de tous les côtés sur le pousseur assurant la principale force de propulsion		deux cônes bleus la pointe en bas sur le pousseur assurant la principale force de propulsion
	36b	
article 3.14, par. 5, Signalisation supplémentaire des convois poussés propulsés par deux pousseurs et effectuant certains transports de matières dangereuses, visées au paragraphe 3 de l'article 3.14 : trois feux ordinaires bleus visibles de tous les côtés sur le pousseur assurant la principale force de propulsion		trois cônes bleus la pointe en bas sur le pousseur assurant la principale force de propulsion

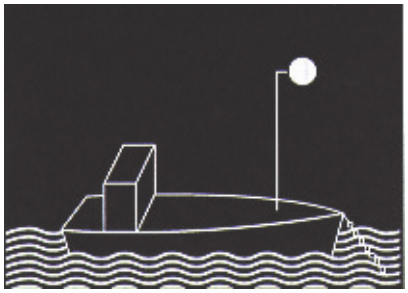
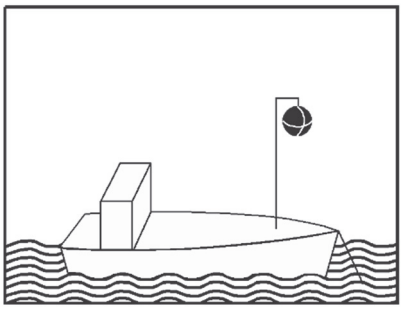
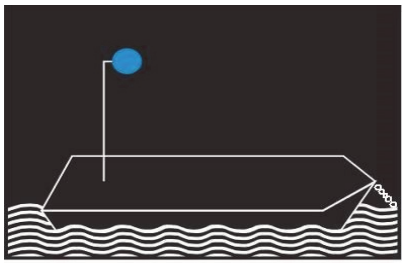
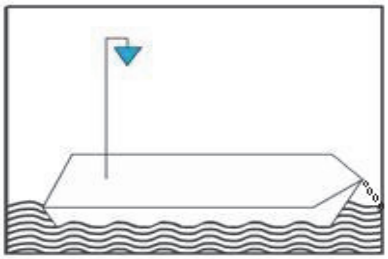
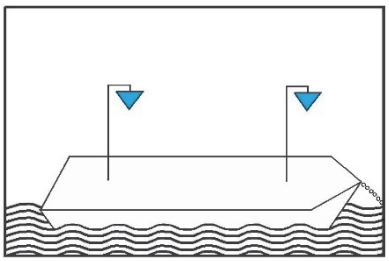
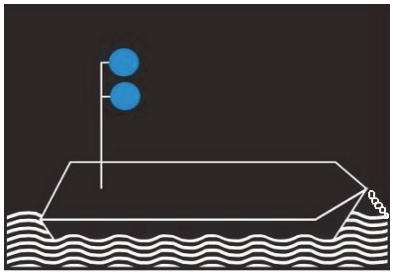
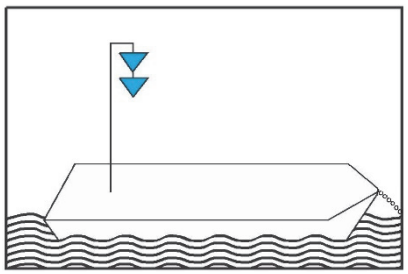
NUIT	croquis	JOUR
	37	
article 3.15, Bateaux autorisés au transport de plus de 12 passagers et dont la longueur de la coque est inférieure à 20 m : un bicône jaune		
	38	
article 3.16, par. 1, Bacs ne naviguant pas librement : un feu clair vert au-dessus d'un feu clair blanc, les deux visibles de tous les côtés		un ballon vert
	39	
article 3.16, par. 2, Canot ou flotteur de tête d'un bac à câble longitudinal : un feu clair blanc visible de tous les côtés		

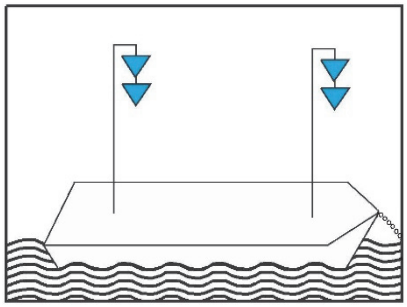
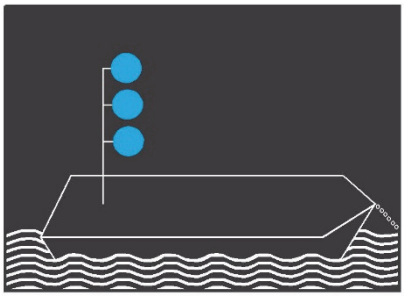
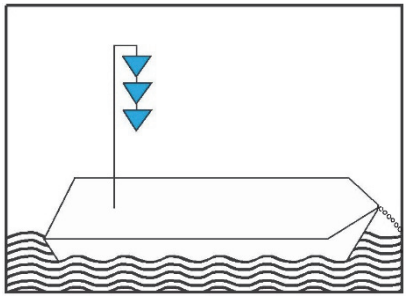
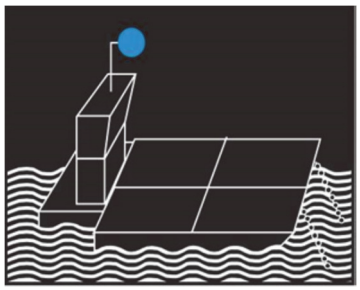
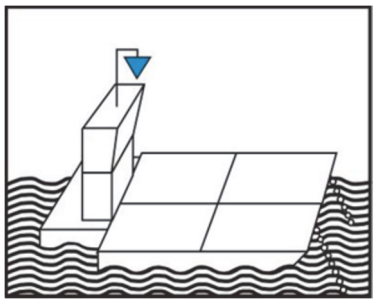
NUIT	croquis	JOUR
	40	
article 3.16, par. 3, Bacs naviguant librement :		
un feu clair vert au-dessus d'un feu clair blanc, visibles de tous les côtés, des feux de côté et un feu de poupe		un ballon vert
Sans objet	41	Sans objet
	42	
article 3.17, Bateaux jouissant d'une priorité de passage :		
		une flamme rouge

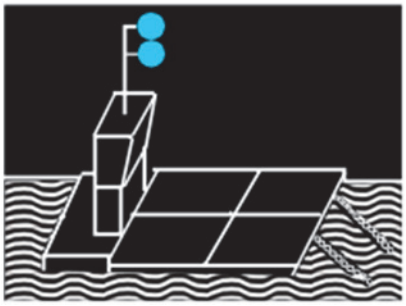
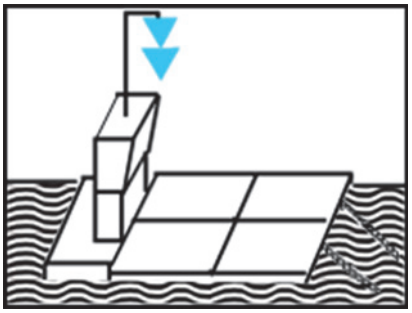
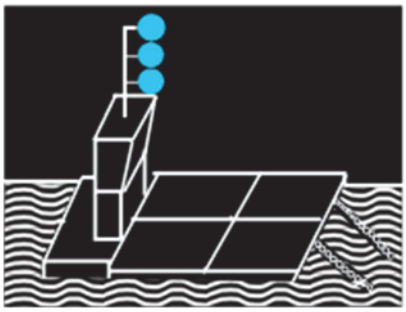
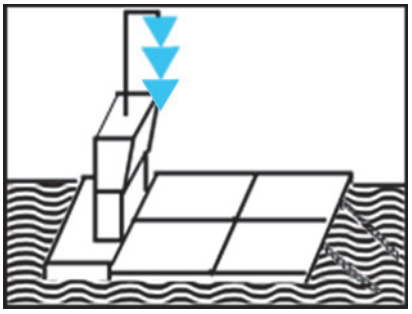
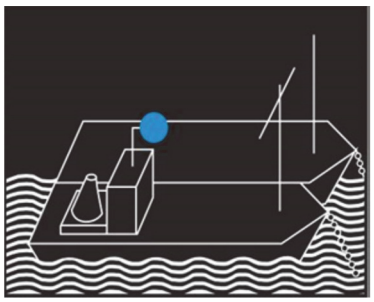
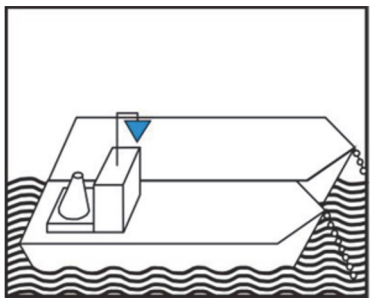
NUIT	croquis	JOUR
	43	
	43a	
article 3.18, par. 1, Signalisation supplémentaire des bateaux incapables de manœuvrer : un feu rouge balancé ; dans le cas de menues embarcations, le feu peut être blanc ou : deux feux rouges		un pavillon rouge balancé ou : deux ballons noirs
	44	
article 3.19, Signalisation de matériels flottants et d'installations flottantes faisant route : un nombre suffisant de feux clairs blancs, visibles de tous les côtés		

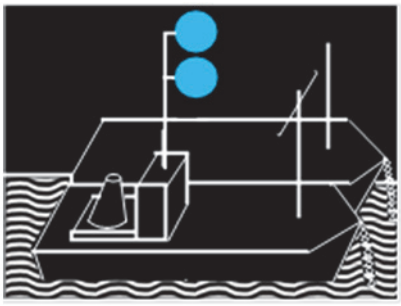
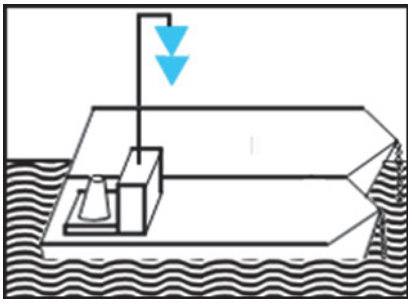
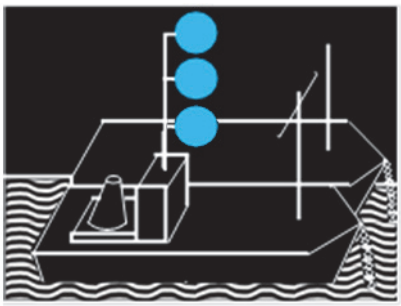
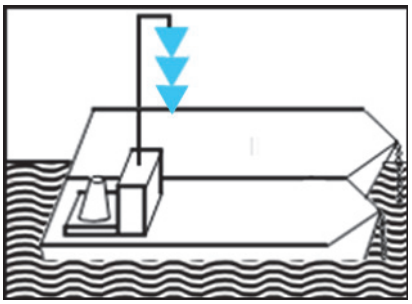
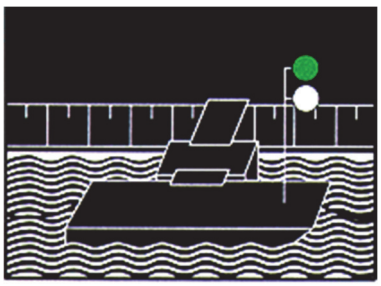
3. Signalisation en stationnement

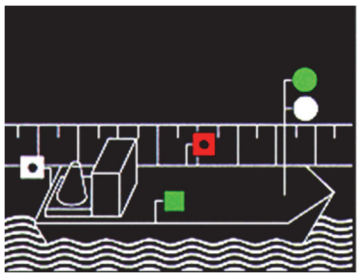
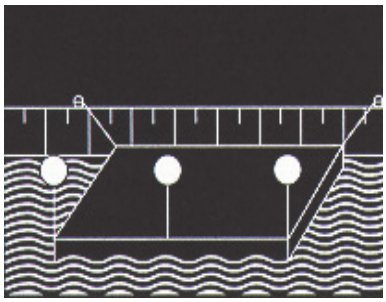
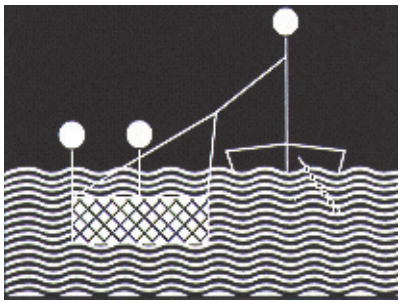
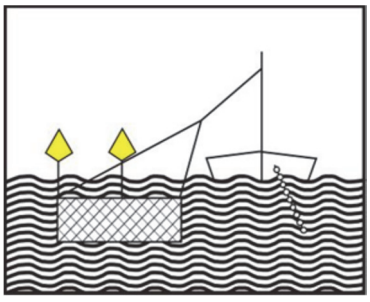
NUIT	croquis	JOUR
	45	
article 3.20, par. 1, Bateaux en stationnement: un feu blanc ordinaire visible de tous les côtés, montré du côté du chenal		
	46	
article 3.20, par. 1, Bateaux stationnant au large : un feu ordinaire blanc ou deux feux ordinaires blancs visibles de tous les côtés à la proue et à la poupe du bateau		un ballon noir à la proue
	47	
article 3.20, par. 2, Convois poussés stationnant au large : sur chaque bateau du convoi, à un endroit approprié, un feu blanc ordinaire visible de tous les côtés. Les feux de signalisation des barges ne doivent excéder le nombre de 4 à condition que les contours du convoi soient clairement marqués		un ballon noir sur le bateau situé à la tête du convoi ou sur les bateaux extérieurs situés à la tête du convoi et, le cas échéant, sur le pousseur

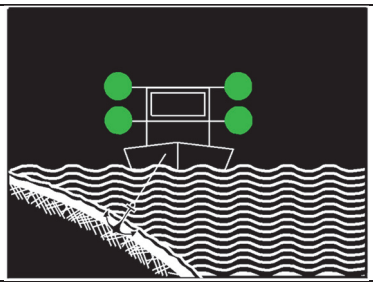
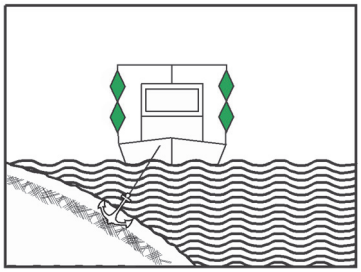
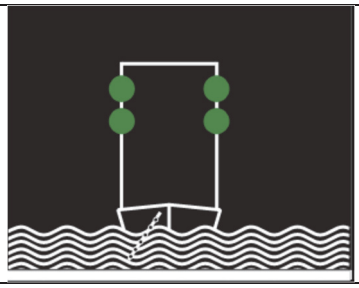
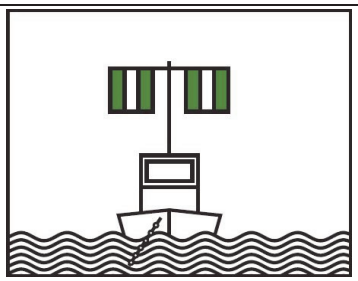
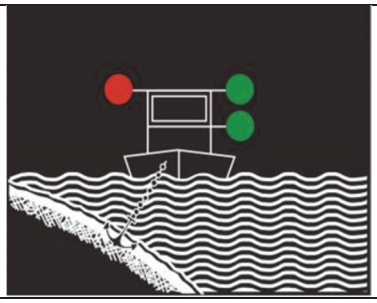
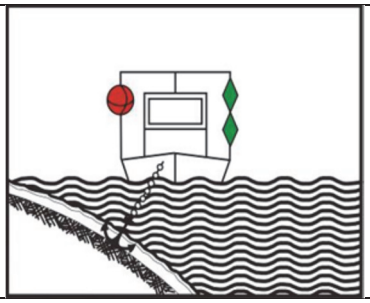
NUIT	croquis	JOUR
	48	
article 3.20, par. 3, Menues embarcations stationnant au large : un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés		un ballon noir à la proue du bateau
	49	
	49a	
article 3.21, Signalisation supplémentaire des bateaux en stationnement effectuant certains transports de matières dangereuses, visées au paragraphe 1 de l'article 3.14 : un feu ordinaire bleu visible de tous les côtés		un cône bleu la pointe en bas ou un cône bleu la pointe en bas à la proue et à la poupe
	49b	

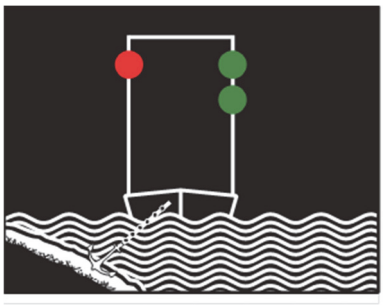
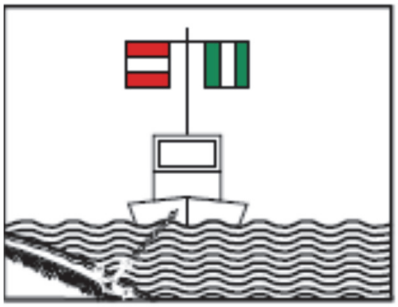
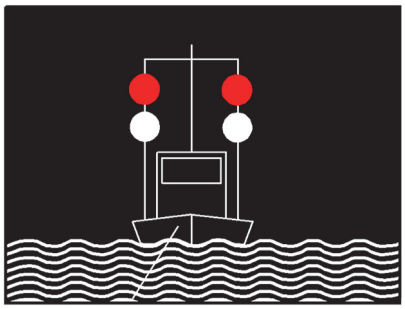
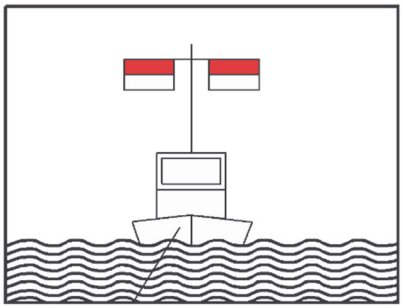
NUIT	croquis	JOUR
	49c	
article 3.21, Signalisation supplémentaire des bateaux en stationnement effectuant certains transports de matières dangereuses, visées au paragraphe 2 de l'article 3.14 : deux feux bleus ordinaires, visibles de tous les côtés		deux cônes bleus la pointe en bas ou deux cônes bleus la pointe en bas à la proue et à la poupe
	49d	
article 3.21, Signalisation supplémentaire des bateaux en stationnement effectuant certains transports de matières dangereuses, visées au paragraphe 3 de l'article 3.14 : trois feux bleus ordinaires, visibles de tous les côtés		trois cônes bleus la pointe en bas
	50	
article 3.21, Signalisation supplémentaire des convois poussés en stationnement, effectuant certains transports de matières dangereuses, visées au paragraphe 1 de l'article 3.14 : un feu ordinaire bleu visible de tous les côtés sur le pousseur		un cône bleu la pointe en bas sur le pousseur

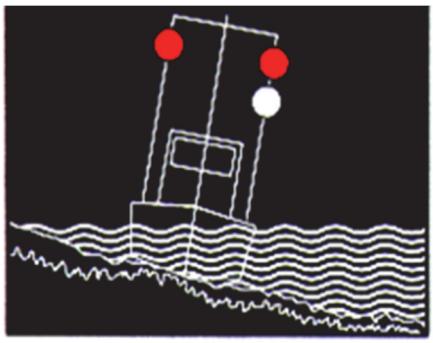
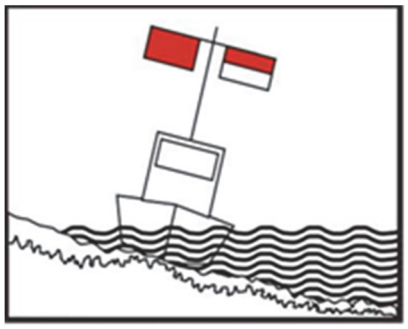
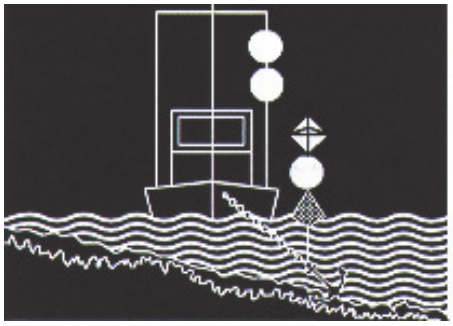
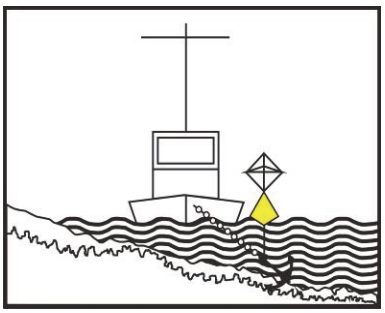
NUIT	croquis	JOUR
	50a	
article 3.21, Signalisation supplémentaire des convois poussés en stationnement, effectuant certains transports de matières dangereuses, visées au paragraphe 2 de l'article 3.14 :		
deux feux ordinaires bleus visibles de tous les côtés sur le pousseur		deux cônes bleus la pointe en bas sur le pousseur
	50b	
article 3.21, Signalisation supplémentaire des convois poussés en stationnement, effectuant certains transports de matières dangereuses, visées au paragraphe 3 de l'article 3.14 :		
trois feux bleus ordinaires, visibles de tous les côtés sur le pousseur		trois cônes bleus, la pointe en bas, sur le pousseur
	51	
article 3.21, Signalisation supplémentaire des formations à couple en stationnement, effectuant certains transports de matières dangereuses, visées au paragraphe 1 de l'article 3.14 :		
un feu ordinaire bleu visible de tous les côtés sur le bateau propulsant la formation		un cône bleu la pointe en bas sur le bateau propulsant la formation

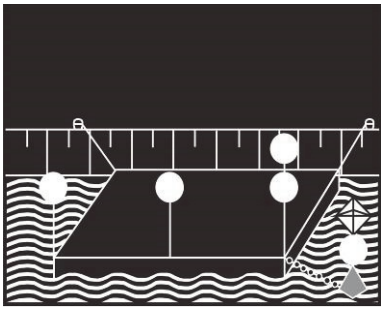
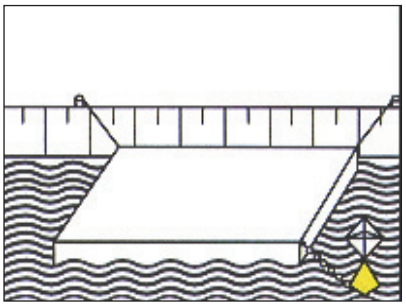
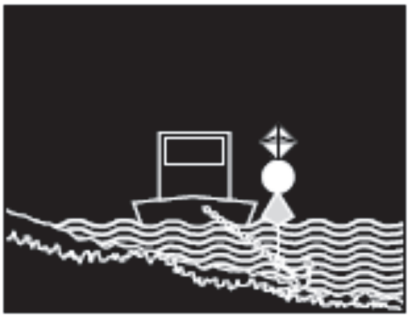
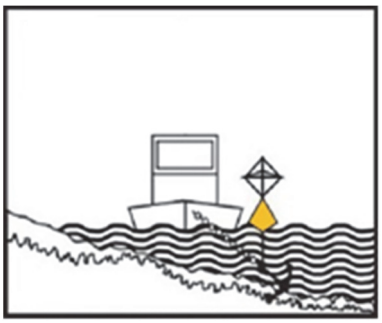
NUIT	croquis	JOUR
	51a	
article 3.21, Signalisation supplémentaire des formations à couple en stationnement, effectuant certains transports de matières dangereuses, visées au paragraphe 2 de l'article 3.14 :		
deux feux ordinaires bleus visibles de tous les côtés sur le bateau propulsant la formation		deux cônes bleus la pointe en bas sur le bateau propulsant la formation
	51b	
article 3.21, Signalisation supplémentaire des formations à couple en stationnement, effectuant certains transports de matières dangereuses, visées au paragraphe 3 de l'article 3.14 :		
trois feux bleus ordinaires visibles de tous les côtés sur le bateau propulsant la formation		trois cônes bleus la pointe en bas sur le bateau propulsant la formation
	52	
article 3.22, par. 1, Bacs ne naviguant pas librement stationnant à leur débarcadère :		
un feu clair vert au-dessus d'un feu clair blanc, les deux visibles de tous les côtés		

NUIT	croquis	JOUR
	53	
article 3.22, par. 2, Bacs naviguant librement en service stationnant à leur débarcadère : 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		
	54	
article 3.23, Matériels flottants et installations flottantes en stationnement : un nombre suffisant de feux ordinaires blancs visibles de tous les côtés		
	55	
article 3.24, Bateaux de pêche en stationnement avec filets ou perches présentant un danger pour la navigation : un nombre suffisant de feux ordinaires blancs, visibles de tous les côtés		flotteurs jaunes ou pavillons jaunes dans un nombre suffisant

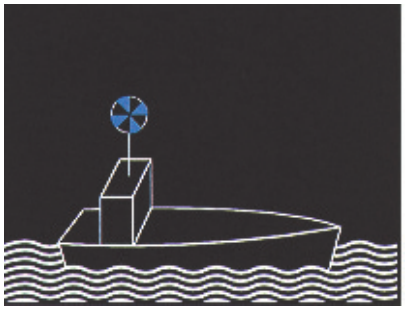
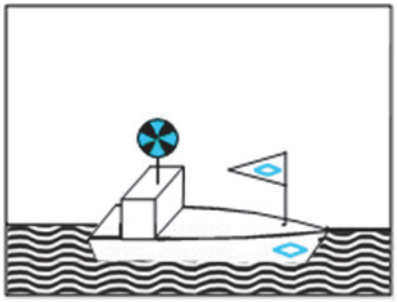
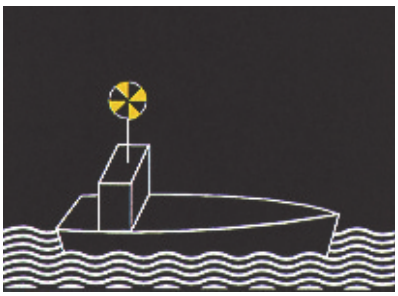
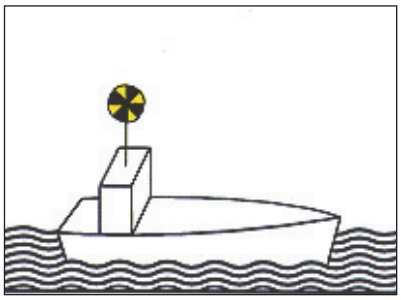
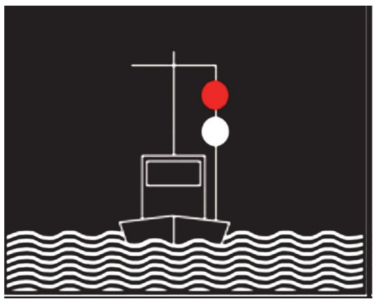
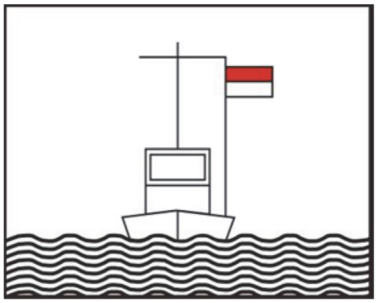
NUIT	croquis	JOUR
	56	
article 3.25, par. 1a, Engins flottants au travail et bateaux en stationnement effectuant des travaux ou des opérations de sondage ou de mesurage ; passage libre des deux côtés :		
deux feux verts ordinaires ou deux feux verts clairs superposés à une distance d'un mètre		des deux côtés, deux bicônes verts superposés à une distance d'un mètre
	56a	
article 3.25, par. 4, Bateaux échoués ou coulés; passage libre des deux côtés :		
deux feux verts ordinaires ou deux feux verts clairs superposés à une distance d'un mètre		des deux côtés le panneau E.1 « Autorisation de passer » (Annexe 7)
	57	
article 3.25, par. 1 a et b, Engins flottants au travail et bateaux en stationnement effectuant des travaux ou des opérations de sondage ou de mesurage ; passage libre d'un côté :		
du côté où le passage est libre, deux feux ordinaires verts ou deux feux clairs verts superposés, et, du côté où le passage n'est pas libre, un feu ordinaire rouge ou un feu clair rouge visibles de tous les côtés		du côté où le passage est libre, deux bicônes verts superposés et, du côté où le passage n'est pas libre, un ballon rouge ou : du côté où le passage est libre, le panneau E.1 « Autorisation de passer » (Annexe 7) et, du côté où le passage n'est pas libre, le panneau A.1 « Interdiction de passer » (Annexe 7)

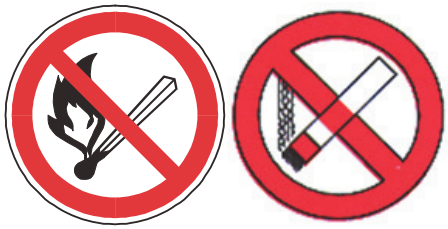
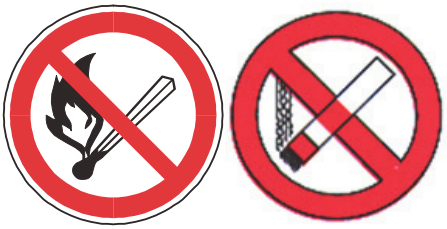
<table>
<tr><th>NUIT</th><th>croquis</th><th>JOUR</th></tr>
<tr><td>  </td><td>57a</td><td>  </td></tr>
<tr><td colspan="3">article 3.25, art. 4, Bateaux échoués ou coulés ; passage libre d'un côté :</td></tr>
<tr><td colspan="2">du côté où le passage est libre, deux feux ordinaires verts ou deux feux clairs verts superposés, et, du côté où le passage n’est pas libre, un feu ordinaire rouge ou un feu clair rouge visibles de tous les côtés</td><td>du côté où le passage est libre, un cylindre vert et, du côté où le passage n’est pas libre, un cylindre rouge
ou :
du côté où le passage est libre, le panneau E.1 « Autorisation de passer » (Annexe 7) et, du côté où le passage n’est pas libre, le panneau A.1 « Interdiction de passer » (Annexe 7)</td></tr>
<tr><td>  </td><td>58</td><td>  </td></tr>
<tr><td colspan="3">article 3.25, par. 1c et 1d, Engins flottants au travail, bateaux en stationnement effectuant des travaux ou des opérations de sondage ou de mesurage et exigeant une protection contre les remous :</td></tr>
<tr><td colspan="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, et le cas échéant, du côté où le passage n’est pas libre, un feu ordinaire rouge ou un feu clair rouge ; tous les feux doivent être visibles de tous les côtés</td><td>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</td></tr>
</table>

NUIT	croquis	JOUR
	59	
article 3.25, par. 1c et 1d et par. 4 ; bateaux échoués ou coulés :		
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, et le cas échéant, du côté où le passage n'est pas libre, un feu ordinaire rouge ou un feu clair rouge ; tous les feux doivent être visibles de tous les côtés		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
	60	
article 3.26, Bateaux dont les ancres peuvent présenter un danger pour la navigation :		
deux feux ordinaires blancs, visibles de tous les côtés, un flotteur à réflecteur radar portant un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés		un flotteur jaune à réflecteur radar

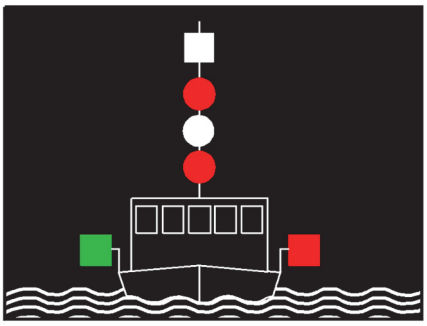
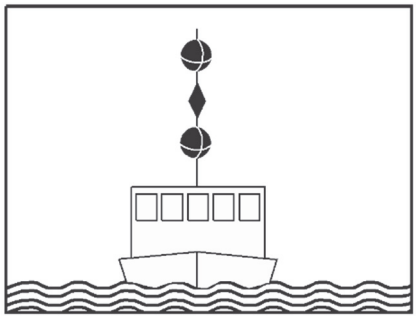
NUIT	croquis	JOUR
	61	
article 3.26, Matériels flottants et installations flottantes dont les ancres peuvent présenter un danger pour la navigation : deux feux ordinaires blancs, visibles de tous les côtés, un flotteur à réflecteur radar portant un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés		un flotteur jaune à réflecteur radar
	61a	
article 3.26, Ancres des bateaux, des matériels flottants et des établissements flottants, qui peuvent présenter un danger pour la navigation : un flotteur à réflecteur radar portant un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés		un flotteur jaune à réflecteur radar

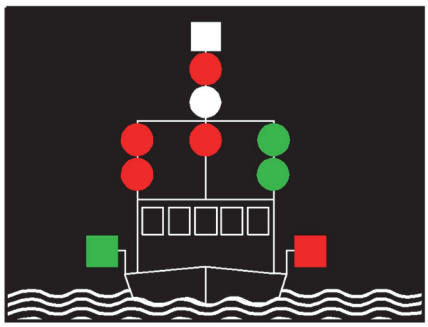
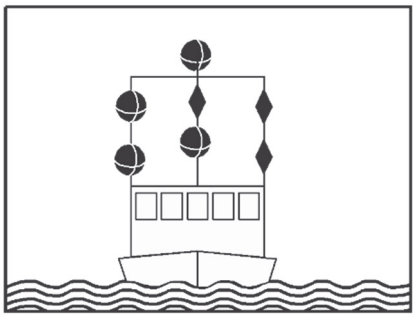
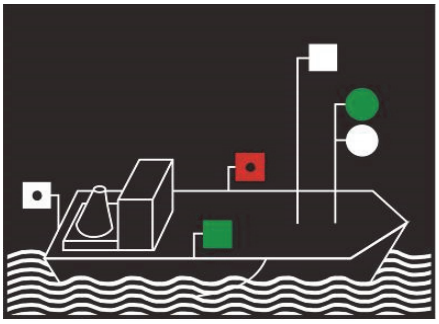
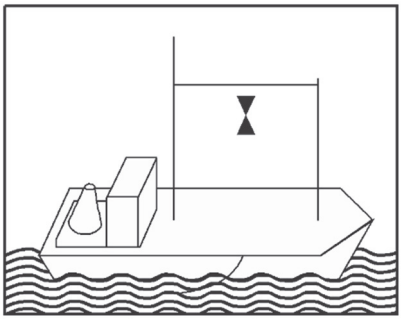
4. Signalisations particulières

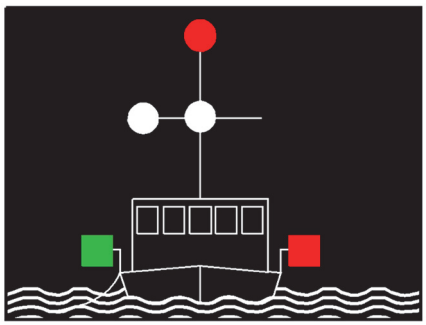
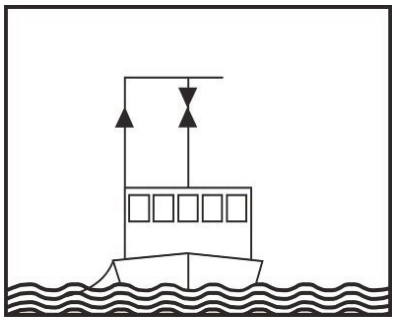
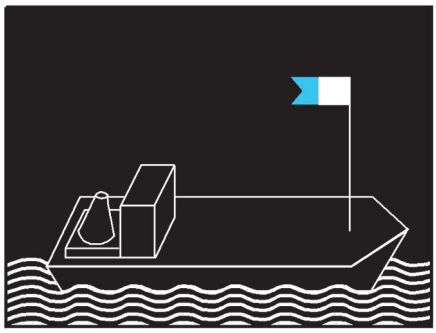
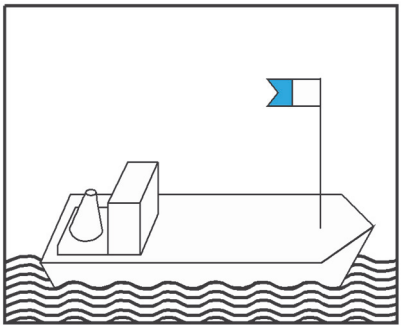
NUIT	croquis	JOUR
	62	
article 3.27, Signalisation supplémentaire des bateaux des autorités de contrôle et des bateaux des services d'incendie et des bateaux de sauvetage : un feu ordinaire bleu scintillant visible de tous les côtés si l'exercice de leurs fonctions l'exige, et		une flamme blanche au centre de laquelle figure un losange blanc encadré d'un liseré bleu
	63	
article 3.28, Signalisation supplémentaire des bateaux faisant route effectuant des travaux dans la voie navigable : un feu clair ou ordinaire jaune, scintillant, visible de tous les côtés		
	64	
article 3.29, Signalisation supplémentaire en vue de la protection contre les remous :		
un feu ordinaire ou clair rouge au-dessus d'un feu ordinaire ou clair blanc, visibles de tous les côtés		un pavillon ou un panneau rouge et blanc ou deux pavillons ou deux panneaux superposés, le rouge au-dessus du blanc

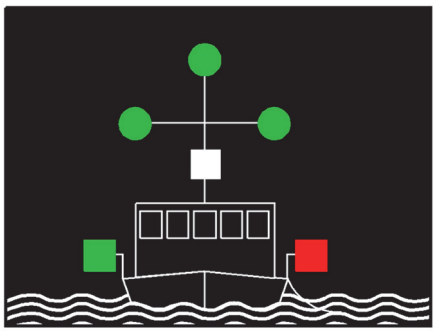
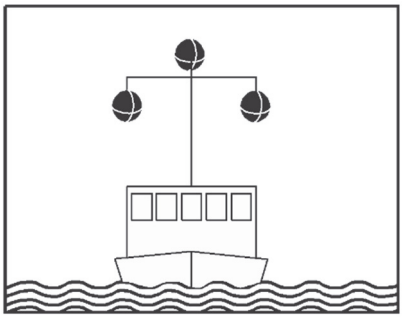
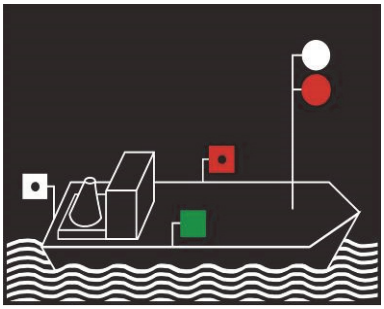
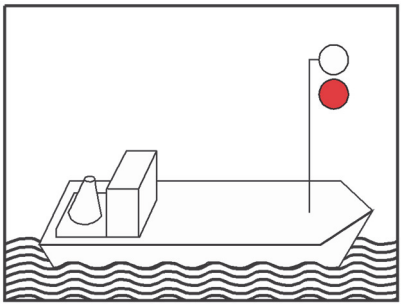
NUIT	croquis	JOUR
	65	
article 3.30, Signaux de détresse : Un pavillon ou tout autre objet approprié agité circulairement, ou Un feu agité circulairement, ou Un pavillon ayant, en dessus ou en dessous, un ballon ou un objet analogue, ou Des fusées ou pétards projetant des étoiles rouges, ou Un signal lumineux composé du groupe ●●● — — — ●●● (SOS) 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		
	66	
article 3.31, Accès interdit aux personnes non autorisées[1]		
	67	
article 3.32, Interdiction de fumer, d'utiliser une lumière ou une flamme non protégées[2] Les panneaux doivent être éclairés de manière à être clairement visibles la nuit.		

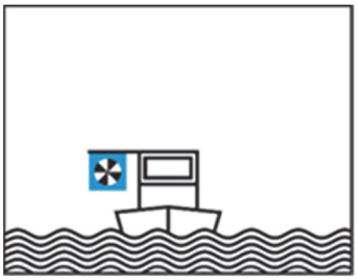
[1] Le premier croquis représente le nouveau signal pour « Interdiction d'accès à bord ». Le second croquis représente le signal existant. Durant une période de transition, les deux signaux peuvent être utilisés.
[2] Le premier croquis représente le nouveau signal pour « Interdiction d'accès à bord ».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

NUIT	croquis	JOUR
	68	
article 3.33, Interdiction du stationnement latéral Les panneaux doivent être éclairés de manière à être clairement visibles la nuit. article 10.07, par. 8a Obligation de vigilance lors de l'avitaillement en GNL		
	69	
article 3.34, par. 1, Signalisation supplémentaire des bateaux dont la capacité de manœuvre est restreinte : trois feux clairs ou ordinaires, le feu supérieur et celui inférieur étant rouge et celui du milieu blanc, superposés à 1 m de distance au moins, placés à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés		un ballon noir, un bicône noir et un ballon noir, le bicône noir étant situé au milieu, superposés à 1 m de distance au moins, placés à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés

NUIT	croquis	JOUR
	70	
article 3.34, par. 2, Signalisation supplémentaire des bateaux dont la capacité de manœuvre est restreinte ; passage libre d'un côté :		
deux feux rouges clairs ou ordinaires, superposés à 1 m de distance au moins, placés du (des) côté(s) où se trouve l'obstacle, de manière qu'ils soient visibles de tous les côtés, et deux feux verts clairs ou ordinaires, superposés à 1 m de distance au moins, placés du (des) côté(s) où le passage est libre, de manière qu'ils soient visibles de tous les côtés		deux ballons noirs, superposés à 1 m de distance au moins, du (des) côté(s) où se trouve l'obstacle ; deux bicônes noirs, superposés à 1 m de distance au moins, du (des) côté(s) où le passage est libre
	71	
article 3.35, par. 1, Signalisation supplémentaire des bateaux en train de tirer dans l'eau un chalut ou autre engin de pêche (chalutier) :		
deux feux clairs ou ordinaires, le feu supérieur étant vert et le feu inférieur blanc, superposés à 1 m de distance au moins, placés à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés et disposés en avant du feu prescrit au paragraphe 1 a) de l'article 3.08, le feu supérieur étant plus bas que celui-ci et le feu inférieur à une hauteur supérieure à celle des feux prescrits au paragraphe 1 b)		deux cônes noirs superposés opposés par la pointe, placés à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés

NUIT	croquis	JOUR
de l'article 3.08 au moins égale à deux fois la distance verticale visée ci-dessus		
	72	
article 3.35, par. 2, Bateaux de pêche autres que les chalutiers dont l'engin de pêche est déployé sur une distance horizontale supérieure à 150 m à partir du bateau :		
un feu rouge clair ou ordinaire, visible de tous les côtés, ou un feu blanc clair ou ordinaire, situé à une distance horizontale de 2 m au moins et de 6 m au plus des deux feux rouge et blanc prescrits ci-dessus, et placés à une hauteur qui ne soit ni supérieure à celle dudit feu blanc, ni inférieure à celle des feux prescrits au paragraphe 1 b) de l'article 3.08		un cône noir, la pointe en haut
	73	
article 3.36, Signalisation supplémentaire des bateaux utilisés pour exécuter des travaux de plongée subaquatique :		
une reproduction rigide, d'au moins 1 m de hauteur, du pavillon « A » du Code international de signaux, placée à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'elle soit visible, de nuit comme de jour, de tous les côtés		

NUIT	croquis	JOUR
	74	
article 3.37, Signalisation supplémentaire des bateaux en train de faire du dragage de mines : trois feux clairs ou ordinaires verts, visibles de tous les côtés, disposés selon un triangle à base horizontale dans un plan perpendiculaire à l'axe du bateau, le feu supérieur se trouvant à la tête du mât de misaine ou à proximité de celle-ci et les autres feux, à chaque extrémité de la vergue de misaine		trois ballons noirs superposés disposés comme prescrit pour les feux
	75	
article 3.38, Signalisation supplémentaire des bateaux en service de pilotage : au lieu du feu prescrit au paragraphe 1 a) de l'article 3.08, deux feux clairs ou ordinaires superposés, visibles de tous les côtés, le feu supérieur étant blanc et le feu inférieur rouge, et placés à la tête ou à proximité de la tête du mât		
	76	
article 2.06, Marque d'identification des bateaux utilisant du GNL comme combustible		

NUIT	croquis	**JOUR**
	77	
article 6.04 (paragraphes 4 et 6) : Rencontre : montants qui laissent la route des avalants à tribord (le panneau bleu est facultatif)		

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

Les prescriptions applicables aux feux et à la couleur des feux de signalisation sur les bateaux sont incluses dans la norme EN 14744 et les « Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure » (Résolution n° 61), appendice 7 « Prescriptions applicables aux feux et à la couleur des feux de signalisation sur les bateaux, ainsi qu'à l'intensité et à la portée des feux de signalisation des bateaux, et spécifications techniques générales applicables à l'équipement radar ».

ANNEXE 5
INTENSITE ET PORTEE DES FEUX DE SIGNALISATION DES BATEAUX

Les prescriptions applicables à l'intensité et la portée des feux de signalisation des bateaux sont incluses dans la norme EN 14744 et les « Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure » (Résolution n° 61), appendice 7 « Prescriptions applicables aux feux et à la couleur des feux de signalisation sur les bateaux, ainsi qu'à l'intensité et à la portée des feux de signalisation des bateaux, et spécifications techniques générales applicables à l'équipement radar ».

ANNEXE 6
SIGNAUX SONORES

I. TONALITE DES SIGNAUX SONORES

Les prescriptions relatives à la sonorité des signaux sont incluses dans la Résolution n° 61 « Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure », appendice 7 « Prescriptions applicables aux feux et à la couleur des feux de signalisation sur les bateaux, ainsi qu'à l'intensité et à la portée des feux de signalisation des bateaux, et spécifications techniques générales applicables à l'équipement radar ».

II. CONTROLE DU NIVEAU DE PRESSION ACOUSTIQUE

Les prescriptions relatives au contrôle du niveau de pression acoustique sont incluses dans la Résolution n° 61 « Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure », appendice 7 « Prescriptions applicables aux feux et à la couleur des feux de signalisation sur les bateaux, ainsi qu'à l'intensité et à la portée des feux de signalisation des bateaux, et spécifications techniques générales applicables à l'équipement radar ».

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 :

a) son bref : son d'une durée d'environ une seconde ;

b) son prolongé : son d'une durée d'environ quatre secondes.

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

A. Signaux généraux

	1 son prolongé	« Attention »
	1 son bref	« Je viens sur tribord »
	2 sons brefs	« Je viens sur bâbord »
	3 sons brefs	« Je bats en arrière »
	4 sons brefs	« Je suis incapable de manœuvrer »
	1 son bref suivi d'un son prolongé répétés	« N'approchez pas »
	Série de sons très brefs	« Danger imminent d'abordage »
	Sons prolongés répétés ou	« Signal de détresse » article 4.04
	Volées de cloche	

B. <u>Signaux de rencontre</u>

– <u>Demande de croisement à bâbord</u>

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

– <u>Demande de croisement à tribord</u>

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

C. Signaux de dépassement

– Demande de dépassement du rattrapé à bâbord

	2 sons prolongés suivis de 2 sons brefs du rattrapant	« Je veux dépasser à votre bâbord »	article 6.10 par. 2
	1 son bref du rattrapé	« D'accord, dépassez à mon bâbord »	article 6.10 par. 3
	2 sons brefs du rattrapé	« Pas d'accord dépassez à mon tribord »	article 6.10 par. 4
	1 son bref du rattrapant	« D'accord, je passerai à votre tribord »	article 6.10 par. 4

– Demande de dépassement du rattrapé à tribord

	2 sons prolongés suivis d'un son bref du rattrapant	« Je veux dépasser à votre tribord »	article 6.10 par. 2
	2 sons brefs du rattrapé	« D'accord, dépassez à mon tribord »	article 6.10 par. 3
	1 son bref du rattrapé	« Pas d'accord, dépassez à mon bâbord »	article 6.10 par. 4
	2 sons brefs du rattrapant	« D'accord, je passerai à votre bâbord »	article 6.10 par. 4

– Impossibilité de dépassement

	5 sons brefs du rattrapé	« On ne peut me dépasser »	article 6.10 par. 5

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 à partir des ports et voies affluentes

	3 sons prolongés	« Je vais traverser »	article 6.16 par. 2

– en cas de nécessité, jusqu'à la fin de la traversée, suivis par :

	1 son prolongé suivi d'un son bref	« Je veux croiser à tribord »	article 6.16 par. 2
	1 son prolongé suivi de 2 sons brefs	« Je veux croiser à bâbord »	article 6.16 par. 2

F. <u>Signaux par visibilité réduite</u>

a) bateaux naviguant au radar

	signal tritonal répété aussi souvent que nécessaire	i. bateaux avalants à l'exception des menues embarcations	article 6.32 par. 4 a)
	1 son prolongé	ii. bateaux montants isolés	article 6.32 par. 4 c)

b) bateaux ne naviguant pas au radar

	1 son prolongé répété à intervalles d'une minute au plus	i. bateaux et convois isolés	article 6.33 par. 1 b)
	1 son prolongé suivi de 4 sons brefs, ce signal sonore doit être répété à intervalles d'une minute au plus	ii. bateaux et convois isolés	article 6.33 par. 2

c) <u>bateaux en stationnement, lorsque le contact radiotéléphonique ne peut être établi avec les bateaux en</u> approche

	volées de cloche répétées à intervalles d'une minute au plus	bateaux et engins flottants stationnant dans le chenal ou à proximité de celui-ci en dehors des ports et des endroits spécialement affectés au stationnement par les autorités compétentes	article 6.31 par. 3

ANNEXE 7
SIGNAUX REGLEMENTANT LA NAVIGATION

1. Les signaux principaux figurant à la partie I ci-dessous peuvent être complétés ou explicités par des signaux auxiliaires figurant à la partie II.
2. Pour augmenter leur visibilité, les panneaux peuvent comporter un mince filet blanc suivant leur contour extérieur.
3. Les dimensions et la couleur des panneaux doivent être conformes à l'« Instruction sur le mode d'installation des signaux de balisage sur le Danube » en vigueur.

I - SIGNAUX PRINCIPAUX

A - Signaux d'interdiction

A.1 Interdiction de passer A.1a (signal général) (voir articles 3.25 paragraphe 2b, 6.08, paragraphe 2, 6.16, paragraphe 5, 6.22, 6.22 bis, 6.25, 6.26, 6.27, paragraphe 1 et 6.28 bis)

A.1a panneaux

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

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

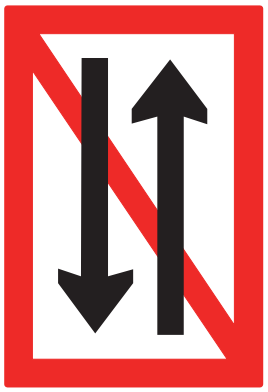
Deux panneaux, deux feux ou deux pavillons superposés indiquent une interdiction prolongée.

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

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

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

A.4 Interdiction de croiser et de dépasser
(articles 6.08 par. 1 et 6.11)

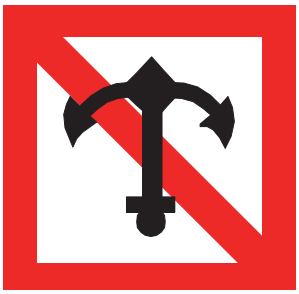


A.4.1 Interdiction de la rencontre et du dépassement concernant uniquement les convois
(articles 6.08 par. 1 et 6.11)

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

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

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

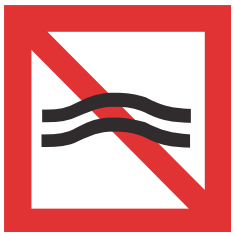


A.7 Interdiction de s'amarrer à la rive du côté de la voie où le panneau est placé
(article 7.04 par. 1b))

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

A.9 Interdiction de créer des remous pouvant causer des dommages
(articles 6.20 par. 1e) et 10.07 a) par. 8b))

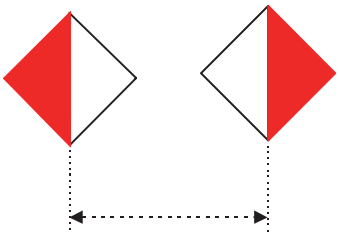
A.9a



ou

A.9b

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



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

A.11a

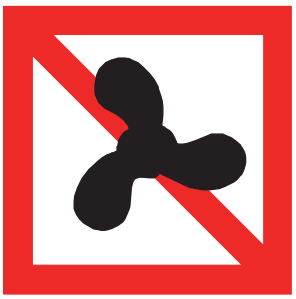
ou

A.11b

ou

A.11c (feu rouge éteint)

A.12 Navigation interdite aux bateaux motorisés (article 6.26 par. 2b))



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

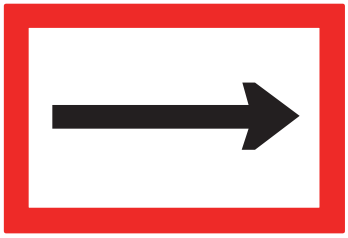
A.18 Fin de la zone autorisée pour la navigation à grande vitesse des menues embarcations de sport ou de plaisance

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

A.20 Navigation interdite aux motos nautiques

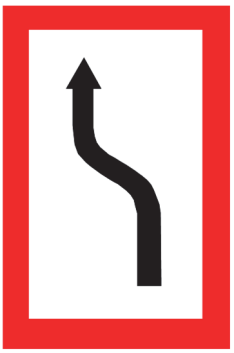
B - Signaux d'obligation

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

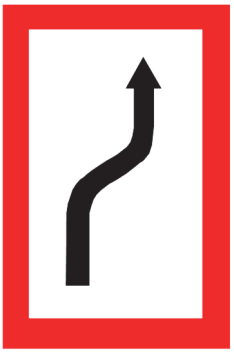


B.2

B.2a Obligation de se diriger vers le côté du chenal situé à bâbord
(article 6.12 par. 1)

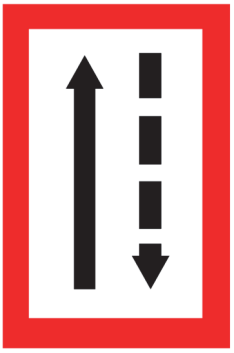


B.2b Obligation de se diriger vers le côté du chenal situé à tribord
(article 6.12 par. 1)

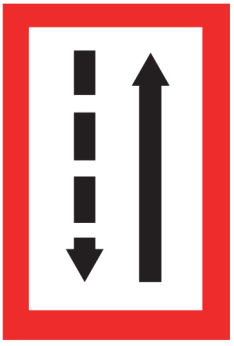


B.3

B.3a Obligation de tenir le côté du chenal situé à bâbord
(article 6.12 par. 1)

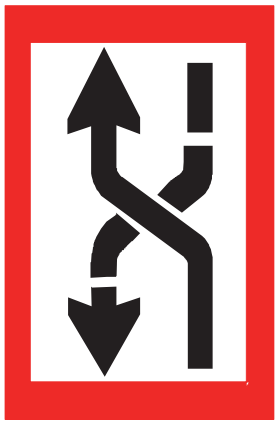


B.3b Obligation de tenir le côté du chenal situé à tribord
(article 6.12 par. 1)

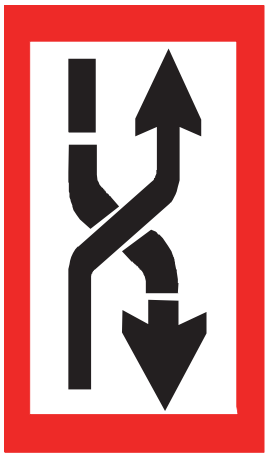


B.4

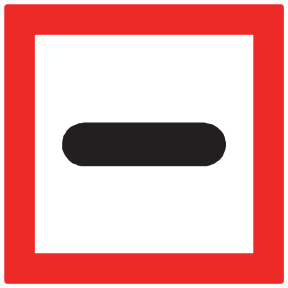
B.4a Obligation de croiser le chenal vers bâbord (article 6.12 par. 1)



B.4b Obligation de croiser le chenal vers tribord (article 6.12 par. 1)

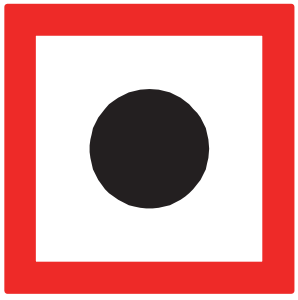


B.5 Obligation de s'arrêter dans les conditions prévues par le Règlement (articles 6.26 par. 2 et 6.28 par. 1)



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

B.7 Obligation d'émettre un signal sonore



B.8 Obligation d'observer une vigilance particulière
(article 6.08 par. 2)

B.9 Obligation de s'assurer, avant de s'engager sur la voie principale ou de la traverser, que la manœuvre n'oblige pas les bateaux naviguant sur cette voie à modifier leur route ou leur vitesse
(article 6.16 par. 4)

B.9a

B.9b

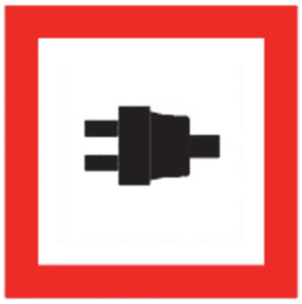
B.10 Les bateaux naviguant sur la voie principale doivent, si nécessaire, modifier leur route ou leur vitesse pour permettre la sortie des bateaux quittant le port ou la voie affluente
(article 6.16 par. 3 et 6)

B.11

B.11a Obligation d'entrer en liaison radiotéléphonique
(article 4.05 par. 7)

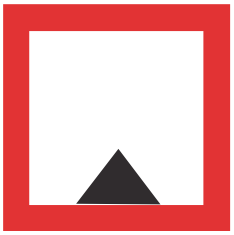
B.11b Obligation d'entrer en liaison radiotéléphonique sur la voie indiquée sur le panneau
(article 4.05, par. 7)

B.12 Obligation d'utiliser les points de raccordement au réseau électrique à terre
(article 7.06, par. 2)



C - Signaux de restriction

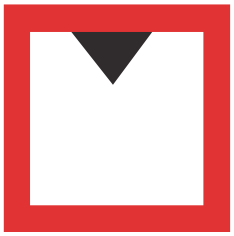
C.1 La profondeur d'eau est limitée



C.1a

C.1b

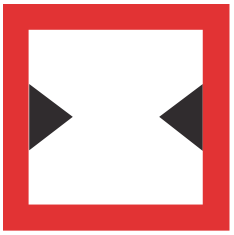
C.2 La hauteur libre au-dessus du plan d'eau est limitée



C.2a

C.2b

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

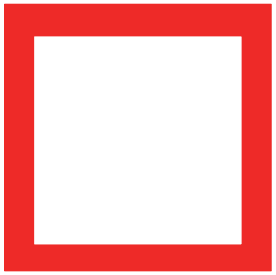


C.3a

C3b

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

C.4 Des restrictions sont imposées à la navigation : elles figurent dans une cartouche sous le signal



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

C.5a

C.5b

D - Signaux de recommandation

D.1 Ouverture de la passe recommandée

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

D.1a

ou

D.1b

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

D.1c

ou

D.1d

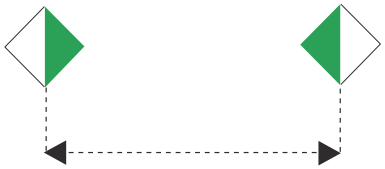
D.1e

ou

D.1f

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

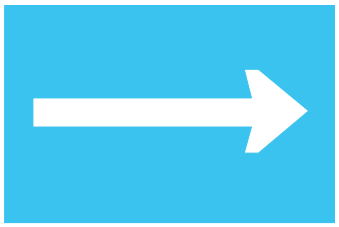
D.2a



ou

D.2b

D.3 Il est recommandé de se diriger
D.3a Dans le sens de la flèche



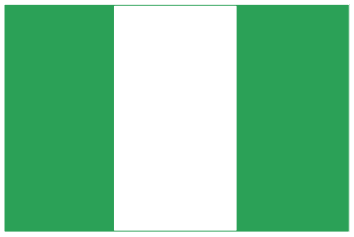
ou

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

E - Signaux d'indication

E.1 Autorisation de passer (signal général) (articles 6.08 par. 2, 6.16 par. 3, 6.26, 6.27 par. 2 et 6.28 bis)

E.1a soit panneaux



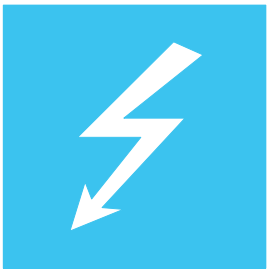
ou

soit feux verts E.1b. E.1c et E.1d

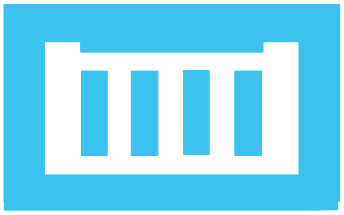
ou

soit pavillons verts E.1e et E.1f

E.2 Croisement d'une ligne électrique aérienne

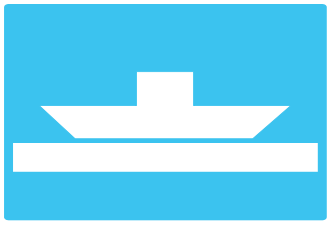


E.3 Barrage



E.4 Bac ne naviguant pas librement

E.4a



E.4b Bac naviguant librement

E.5 Autorisation de stationner du côté de la voie où le panneau est placé (c'est-à-dire d'ancrer ou de s'amarrer à la rive) (articles 7.02 par. 2 et 7.05 par. 1)

E.5.1 Autorisation de stationner sur la largeur du plan d'eau comptée à partir du panneau et indiquée en mètres sur celui-ci (articles 7.02 par. 2 et 7.05 par. 2)

E.5.2 Autorisation de stationner sur la largeur du plan d'eau comprise entre les deux distances comptées à partir du panneau et indiquées en mètres sur celui-ci (articles 7.02 par. 2 et 7.05 par. 3)

E.5.3 Nombre maximal de bateaux autorisés à stationner bord à bord du côté de la voie où le panneau est placé (articles 7.02 par. 2 et 7.05 par. 4)

E.5.4 Aire de stationnement réservée aux bateaux de la navigation par poussage qui ne sont pas astreints à porter les feux bleus ou les cônes bleus prescrits à l'art. 3.14 du côté de la voie où le panneau est placé (articles 7.02 par. 2 et 7.06)

E.5.5 Aire de stationnement réservée aux bateaux de la navigation par poussage astreints à porter le feu bleu ou le cône bleu en vertu du par. 1 de l'art. 3.14 du côté de la voie où le panneau est placé (articles 7.02 par. 2 et 7.06)

E.5.6 Aire de stationnement réservée aux bateaux de la navigation par poussage astreints à porter les deux feux bleus ou les deux cônes bleus en vertu du par. 2 de l'art. 3.14 du côté de la voie où le panneau est placé (articles 7.02 par. 2 et 7.06)

E.5.7 Aire de stationnement réservée aux bateaux de la navigation par poussage astreints à porter les trois feux bleus ou les trois cônes bleus en vertu du par. 3 de l'art. 3.14 du côté de la voie où le panneau est placé (articles 7.02 par. 2 et 7.06)

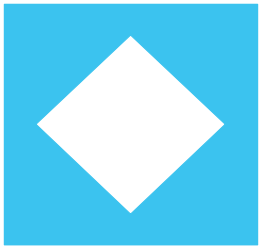
E.5.8 Aire de stationnement réservée aux bateaux autres que ceux de la navigation par poussage qui ne sont pas astreints à porter les feux bleus ou les cônes bleus prescrits à l'art. 3.14 du côté de la voie où le panneau est placé (articles 7.02 par. 2 et 7.06)

E.5.9 Aire de stationnement réservée aux bateaux autres que ceux de la navigation par poussage astreints à porter le feu bleu ou le cône bleu en vertu du par. 1 de l'art. 3.14 du côté de la voie où le panneau est placé (articles 7.02 par. 2 et 7.06)

E.5.10 Aire de stationnement réservée aux bateaux autres que ceux de la navigation par poussage astreints à porter les deux feux bleus ou les deux cônes bleus en vertu du par. 2 de l'art. 3.14 du côté de la voie où le panneau est placé (articles 7.02 par. 2 et 7.06)

E.5.11 Aire de stationnement réservée aux bateaux autres que ceux de la navigation par poussage astreints à porter les trois feux bleus ou les trois cônes bleus en vertu du par. 3 de l'art. 3.14 du côté de la voie où le panneau est placé (articles 7.02 par. 2 et 7.06)

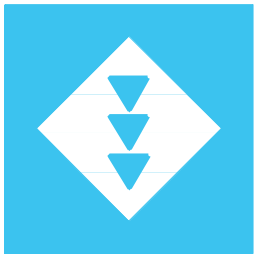
E.5.12 Aire de stationnement réservée à tous les bateaux qui ne sont pas astreints à porter les feux bleus ou les cônes bleus prescrits à l'article 3.14 du côté de la voie où le panneau est placé (articles 7.02 par. 2 et 7.06)



E.5.13 Aire de stationnement réservée à tous les bateaux astreints à porter le feu bleu ou le cône bleu en vertu du par. 1 de l'art. 3.14 du côté de la voie où le panneau est placé (articles 7.02 par. 2 et 7.06)

E.5.14 Aire de stationnement réservée à tous les bateaux astreints à porter les deux feux bleus ou les deux cônes bleus en vertu du par. 2 de l'art. 3.14 du côté de la voie où le panneau est placé
(articles 7.02 par. 2 et 7.06)

E.5.15 Aire de stationnement réservée à tous les bateaux astreints à porter les trois feux bleus ou les trois cônes bleus en vertu du par. 3 de l'art. 3.14 du côté de la voie où le panneau est placé
(articles 7.02 par. 2 et 7.06)



E.6 Autorisation d'ancrer (voir article 7.03) et de laisser traîner les ancres, câbles ou chaînes du côté de la voie où le panneau est placé
(articles 6.18 par. 3, 7.02 par. 2 et 7.03 par. 2)

E.6.1 Utilisation des pieux d'ancrage autorisé
(articles 7.02 par. 2 et 7.03 par. 4)

E.7 Autorisation de s'amarrer à la rive du côté de la voie où le panneau est placé
(articles 7.02 par. 2 et 7.04 par. 2)

E.7.1 Aire de stationnement réservée au chargement et au déchargement des véhicules. (La durée maximale du stationnement autorisé peut être indiquée sur un cartouche au-dessous du panneau.)
(article 7.02 par. 2)

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

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

E.9a

E.9b

E.9.c

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

E.10a

E.10b

E.11 Fin d'une interdiction ou d'une obligation valable pour un seul sens de navigation, ou fin d'une restriction
(article 6.12 par. 1)

E.11a

ou

E.11b

E.12 Signaux avancés : un ou deux feux blancs

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

E.12a ou

E12.b

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

E12.c ou

E.12d

E.13 Poste d'eau potable

E.14 Poste téléphonique

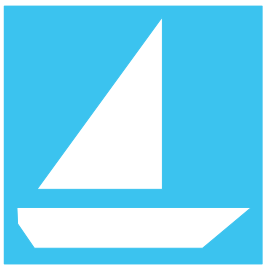
E.15 Navigation autorisée pour les bateaux motorisés

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

* Remarque: 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

E.25 Point de raccordement au réseau électrique à terre

E.26 Port d'hivernage

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

E.27 Abri d'hivernage

E.27.1 Nombre maximal de bateaux autorisés à stationner bord à bord

Nombre maximal de rangées de bateaux stationnant bord à bord

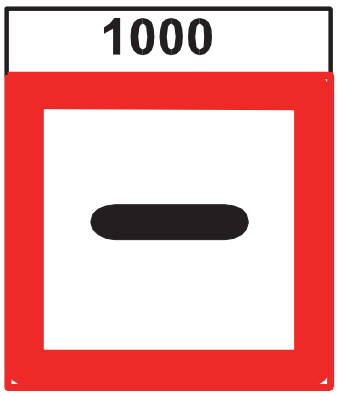
II - SIGNAUX AUXILIAIRES

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

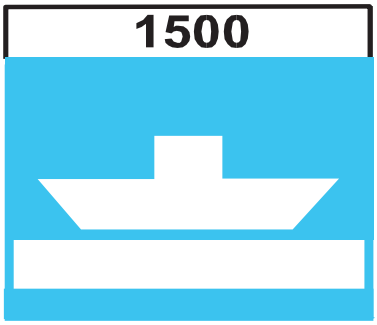
A. Cartouches indiquant la distance à laquelle s'applique la prescription ou l'endroit où est située la particularité indiquée par le signal principal

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

Exemples :



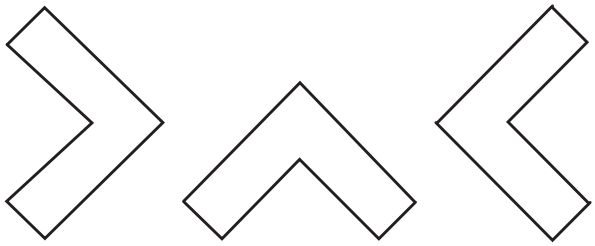
Arrêt à 1000 m

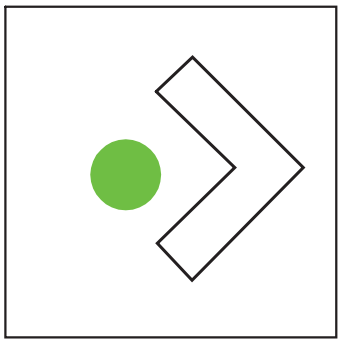


Bac ne naviguant pas librement à 1500 m

B. Signaux lumineux additionnels

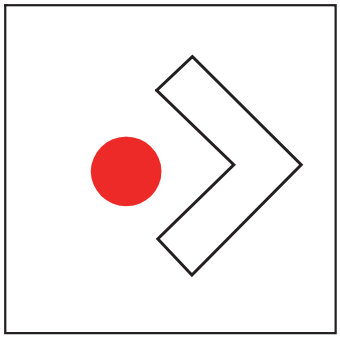
Flèche blanche lumineuse associée à certains feux; signification :





a) avec feu vert

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



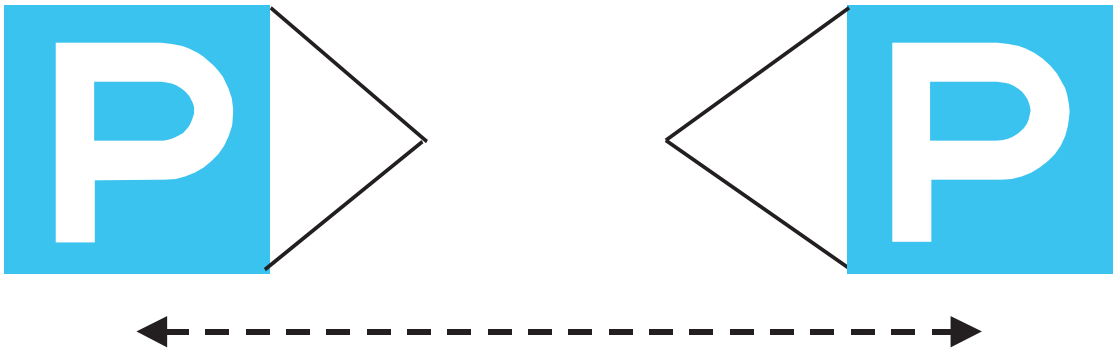
b) <u>avec feu rouge</u>

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

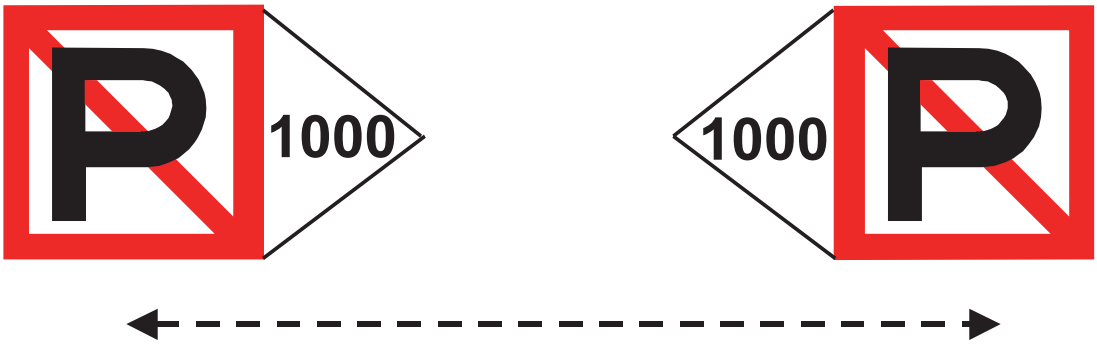
C. <u>Flèches indiquant la direction du secteur auquel s'applique le signal principal</u>

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)

D. <u>Cartouches portant des inscriptions explicatives ou des informations complémentaires</u>

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

Exemples :

Arrêt pour la douane

Emettez un son prolongé

ANNEXE 8
SIGNAUX DE BALISAGE

I. GENERALITES

A. Signaux sur la voie d'eau

La voie d'eau, le chenal, ainsi que les endroits dangereux et les obstacles à la navigation ne sont pas toujours balisés par des signaux (signaux sur le chenal).

Les signaux flottants réglant la navigation sont ancrés à une distance d'environ 5 m des limites qu'elles indiquent.

Les épis et les hauts-fonds peuvent être signalés au moyen de signaux flottants ou fixés à demeure. Ces signaux sont généralement placés en bordure des épis et des hauts-fonds ou devant eux.

Il convient de se tenir à une distance suffisante des signaux pour éviter de heurter un obstacle ou de toucher le fond.

B. Définitions des termes

Feu : Feu caractéristique servant au balisage.

Feu fixe : Feu donnant une lumière ininterrompue dont l'intensité et la couleur restent constantes.

Feu rythmé : Feu présentant une succession caractéristique et périodiquement répétée de temps de lumière et d'obscurité et dont l'intensité et la couleur restent constantes.

C. Rythme des feux

Exemples :

Feu à occultations régulières

Feu à occultations groupées

Feu isophase

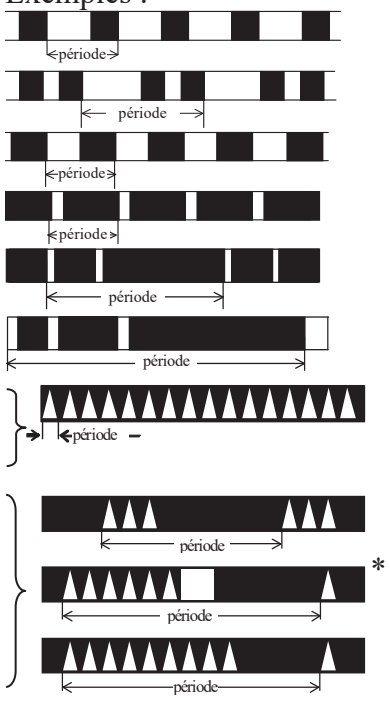
Feu à éclats réguliers

Feu à éclats groupés

Feu à éclats diversement groupés

Feu scintillant continu ou
Feu scintillant rapide continu

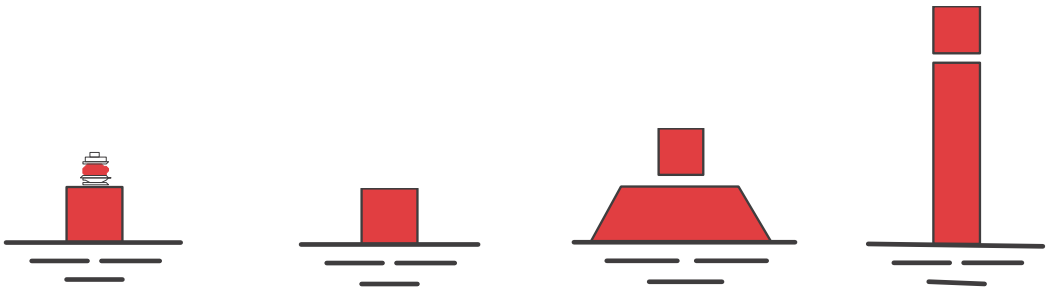
Feu à scintillements groupés ou



Feu à scintillements rapides groupés[1]

II. BALISAGE DANS LA VOIE NAVIGABLE DES LIMITES DU CHENAL

A. Côté droit du chenal



1.A bouée avec feu | 1.B bouée sans feu | 1.C flotteur avec voyant | 1.D jalon

Figure 1

Couleur : rouge

Forme : bouée cylindrique ou flotteur avec voyant ou jalons

Voyant (le cas échéant) : cylindre rouge

Feu (s'il est installé) : feu rythmé rouge

en général avec réflecteur radar

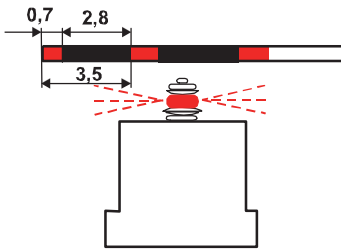
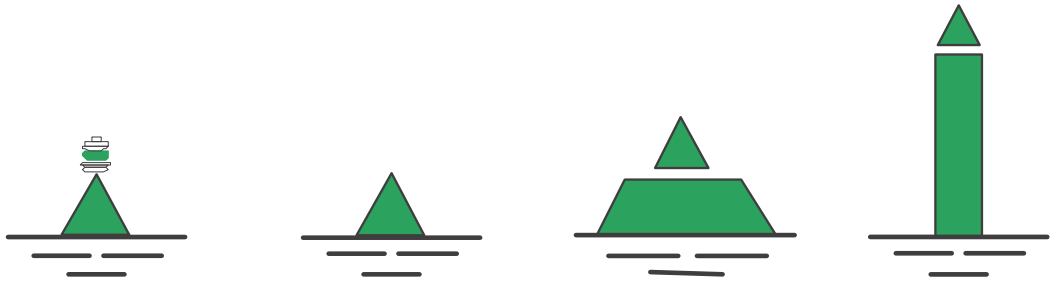


Figure 1a

Les signaux 1 servent à baliser les limites et l'emplacement du chenal ; ils balisent le côté droit du chenal et les dangers de la rive droite.

[1] Sur le deuxième croquis un éclat long permet d'assurer une meilleure différenciation des rythmes.

B. Côté gauche du chenal



2.A bouée avec feu | 2.B bouée sans feu | 2.C flotteur avec voyant | 2.D jalon

Figure 2

Couleur : vert

Forme : bouée conique ou flotteur avec voyant ou jalons

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

Feu (s'il est installé) : feux rythmés verts en général avec réflecteur radar

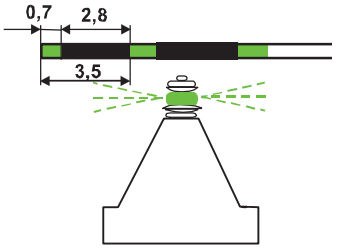
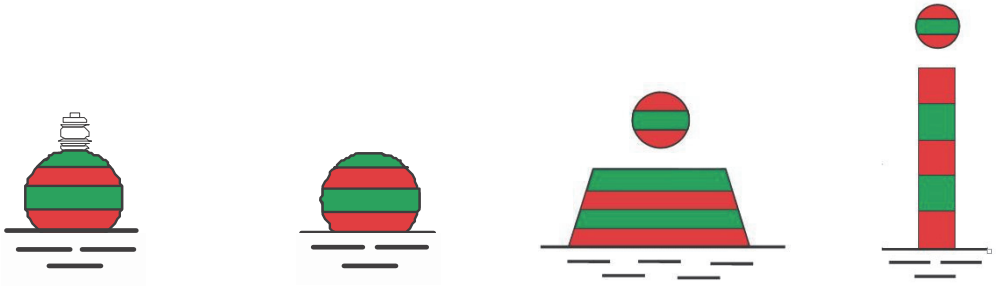


Figure 2a

Les signaux 2 servent à baliser les limites et l'emplacement du chenal ; ils balisent le côté gauche du chenal et les dangers de la rive gauche.

C. Bifurcation du chenal



3.A bouée avec feu | 3.B bouée sans feu | 3.C flotteur avec voyant | 3.D jalon

Figure 3

Couleur : bandes horizontales rouges et vertes

Forme : bouée sphérique ou bouée avec voyant ou jalons

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

Feu (s'il est installé) : Feu blanc continu à éclats réguliers ou feu blanc isophase (peut être un feu blanc à trois éclats groupés)

en général avec réflecteur radar

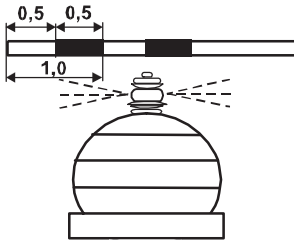


Figure 3a

Les signaux 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.

* Le voyant rouge cylindrique ou le voyant vert conique installés, le cas échéant, sur d'autres voies de navigation intérieure au-dessus du signal de bifurcation du parcours navigable et indiquant le côté à suivre (parcours navigable principal) ne sont pas utilisés sur le Danube. Dans l'Annexe 8 au CEVNI, de tels signaux figurent sur la figure 4.

D. Chenal longeant une zone de stationnement

Une lettre « P » peinte en blanc sur les bouées décrites aux premier et deuxième paragraphes ci-dessous indique que le chenal longe une zone de stationnement.

Exemple : Bouées avec feu droites balisant les lieux de stationnement par rapport au côté droit du chenal (Art. 7.05)

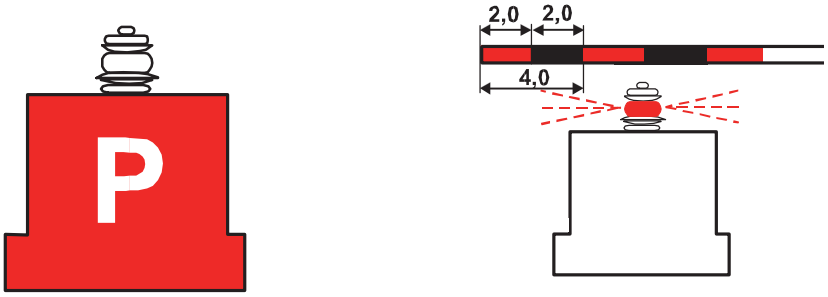


Figure 4a

Exemple : Bouées avec feu gauches balisant les lieux de stationnement par rapport au côté gauche du chenal (Art. 7.05)

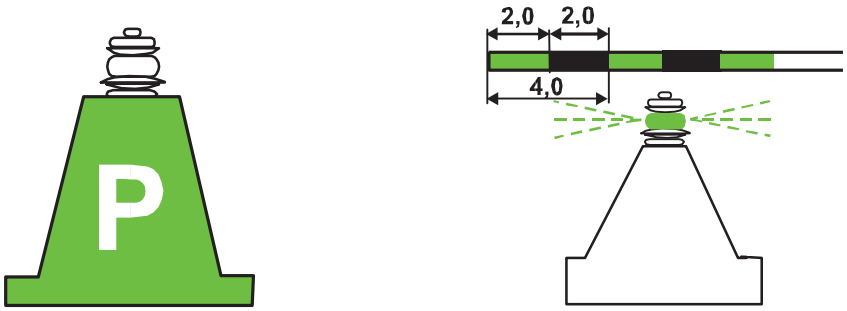


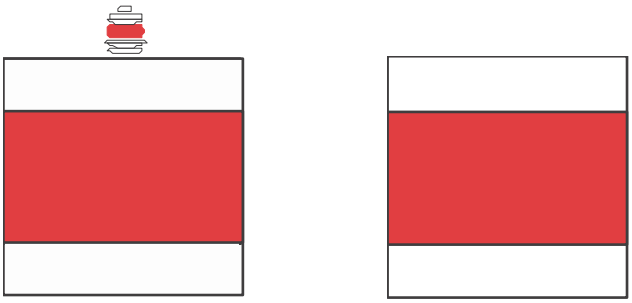
Figure 4b

III. SIGNAUX INSTALLES SUR LA RIVE ET INDIQUANT LA POSITION DU CHENAL

A. Signaux indiquant la position du chenal par rapport aux rives (signaux côtiers)

Ces signaux indiquent la position du chenal par rapport aux rives et avec les signaux installés sur la voie navigable balisent le chenal aux endroits où celui-ci se rapproche de la rive ; ils servent également de points de repère.

1. Chenal à proximité de la rive droite



4.A avec feu 4.B sans feu

Figure 5

Couleur :	rouge/blanc
Forme :	poteau avec voyant
Voyant :	panneaux carrés (ayant leurs côtés horizontaux et verticaux) rouges, bordés de deux bandes horizontales blanches
Feu (s'il est installé) :	feu rythmé rouge

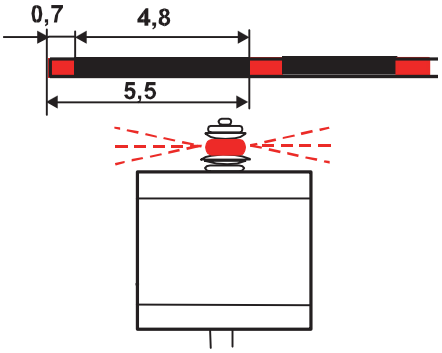
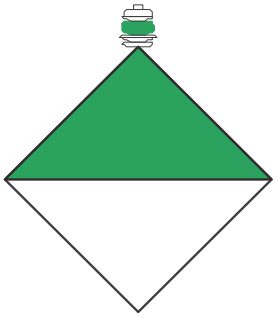
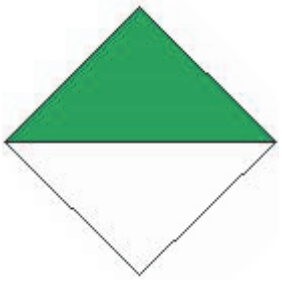


Figure 5a

2. Chenal à proximité de la rive gauche



5.A avec feu



5.B sans feu

Figure 6

Couleur :	vert/blanc
Forme :	poteau avec voyant
Voyant :	panneau carré (ayant ses diagonales horizontale et verticale) peint en vert pour la moitié supérieure et en blanc pour la moitié inférieure
Feu (s'il est installé) :	feu rythmé vert

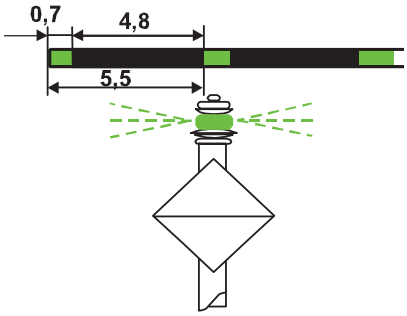


Figure 6a

3. Utilisation des signaux

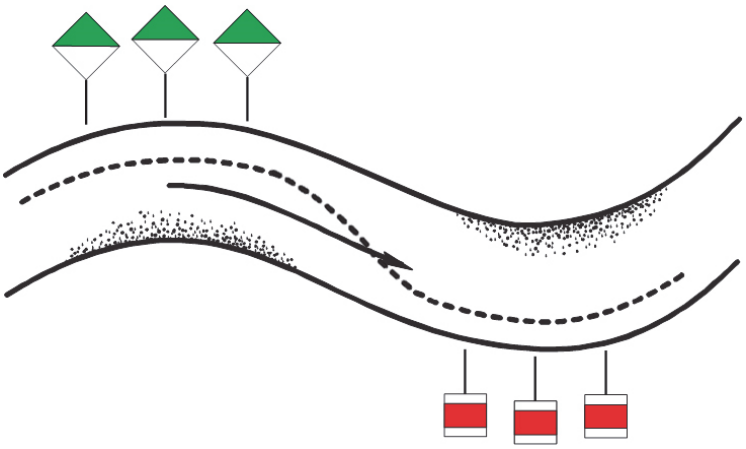
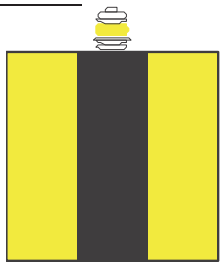


Figure 7

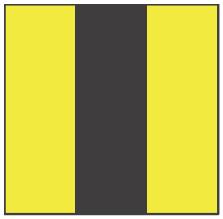
B. Balisage des traversées

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).

1. Côté rive droite



4.C avec feu



4.D sans feu

Figure 8

Couleur :	jaune/noir
Forme :	poteau avec voyant
Voyant :	panneau carré jaune (ayant ses côtés horizontal et vertical) avec une barre centrale verticale noire
Feu (s'il est installé) :	feu jaune à éclats ou à occultations, à caractéristique paire – à l'exception du rythme à éclats groupés par deux

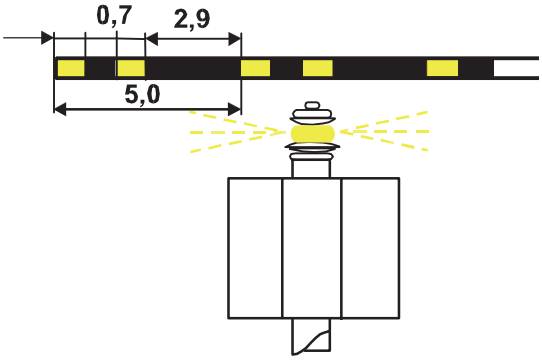
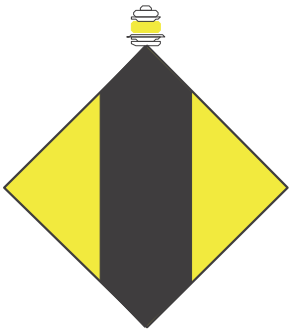


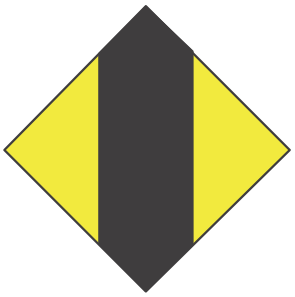
Figure 8a

Signal de traversée de la rive droite (fig. 8) sert à indiquer le commencement et la fin de la direction du chenal qui passe de la rive droite à la rive gauche.

2. Côté rive gauche



5.C avec feu



5.D sans feu

Figure 9

Couleur :	jaune/noir
Forme :	poteau avec voyant
Voyant :	panneau carré jaune (ayant ses diagonales horizontale et verticale) avec une barre centrale verticale noire
Feu (s'il est installé) :	feu jaune à éclats ou à occultations, à caractéristique impaire – à l'exception du rythme à éclats groupés par trois

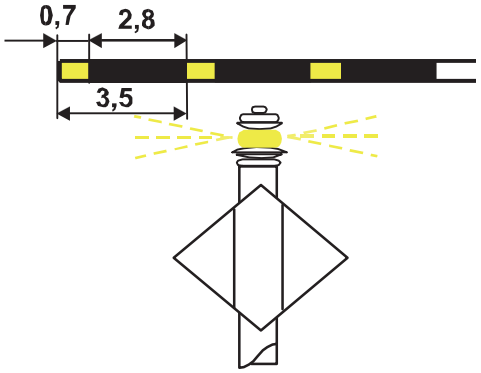


Figure 9a

Signal de traversée de la rive gauche (fig. 9) sert à indiquer le commencement et la fin de la direction du chenal qui passe de la rive gauche à la rive droite.

3. Utilisation des signaux :

3.1 Indication simple de la traversée

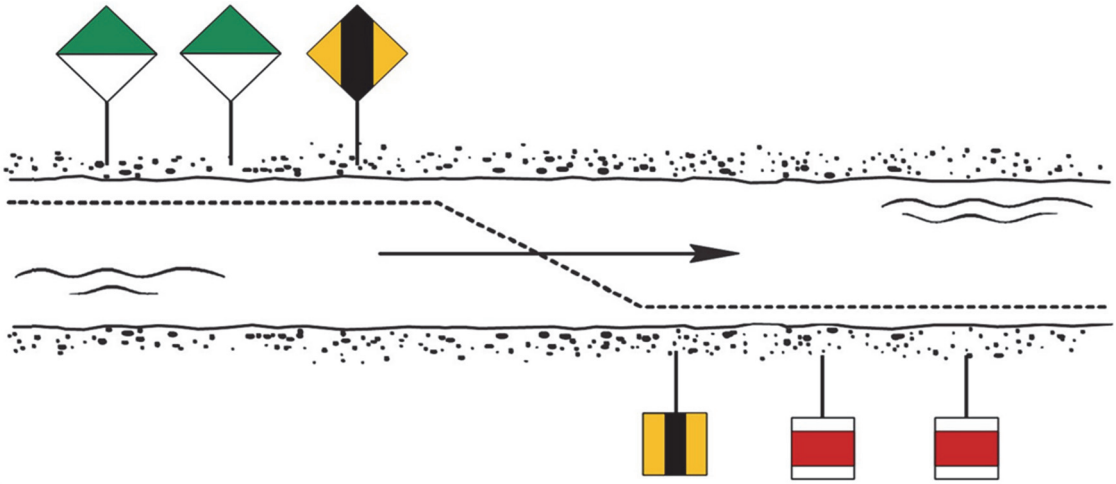


Figure 10

3.2 Indication de l'alignement d'une longue traversée

Deux signaux de traversée identiques (fig. 8 ou fig. 9), 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.

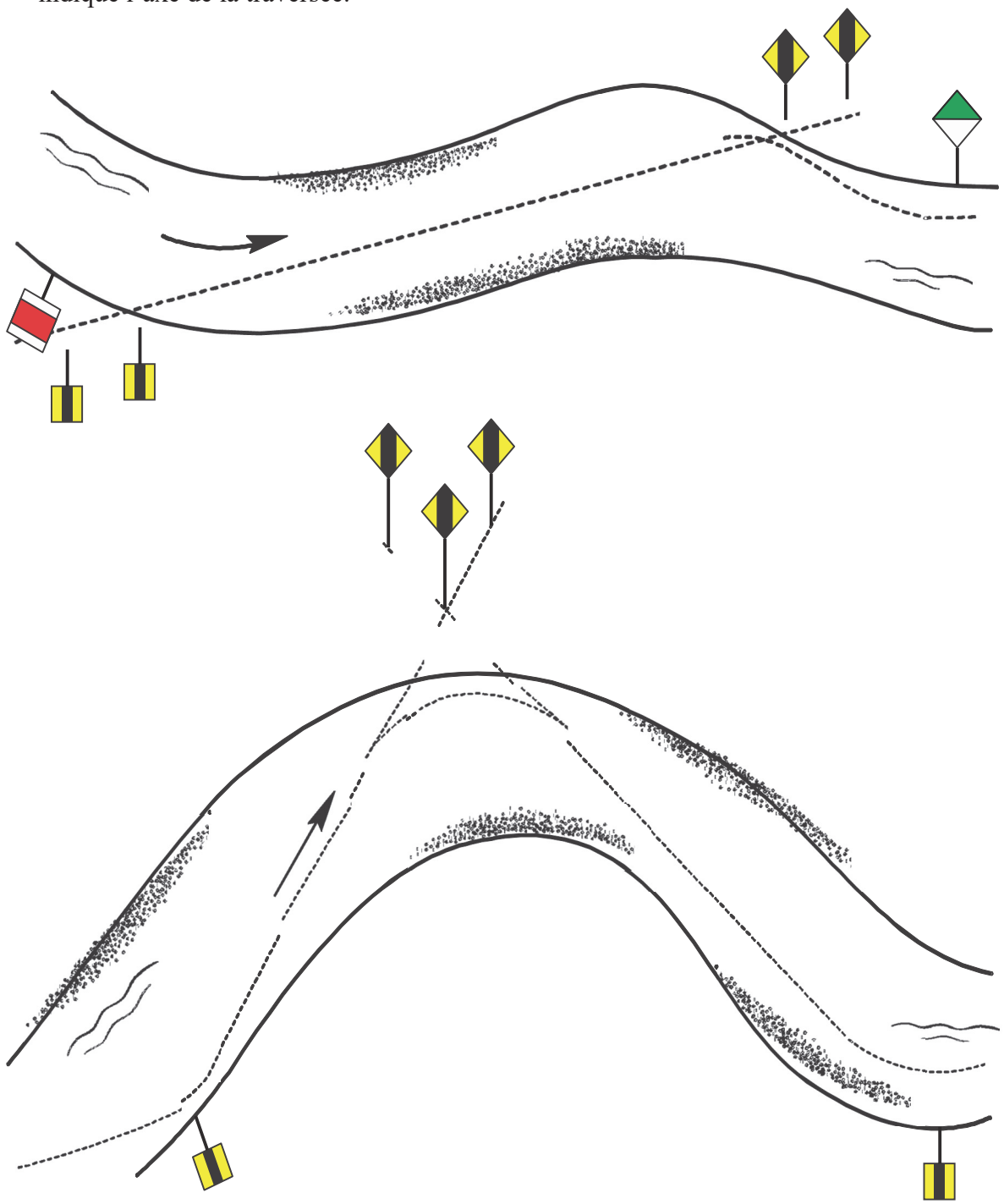


Figure 11

Alignement de traversée de la rive droite

deux panneaux jaunes, comme par exemple sur la figure 8 (panneaux antérieur et postérieur)

panneau antérieur panneau postérieur

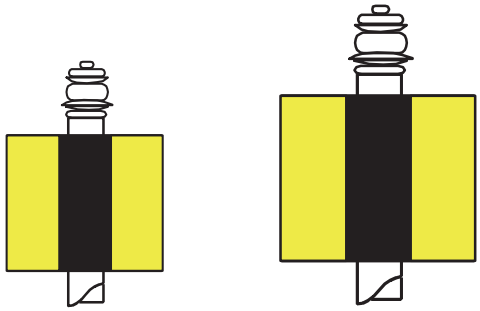


Figure 11a

Feu (s'il est installé) : des feux jaunes, le feu antérieur isophase, le feu postérieur fixe

feu antérieur feu postérieur

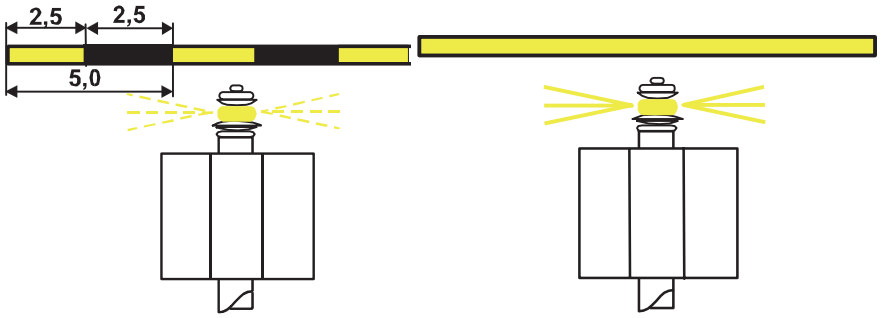
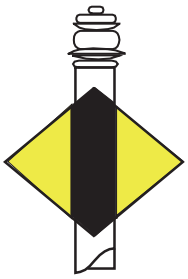


Figure 11b

Alignement de traversée de la rive gauche

deux panneaux jaunes, comme par exemple sur la figure 9 (panneaux antérieur et postérieur)

panneau antérieur



panneau postérieur

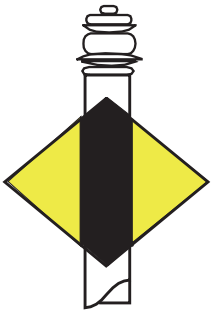
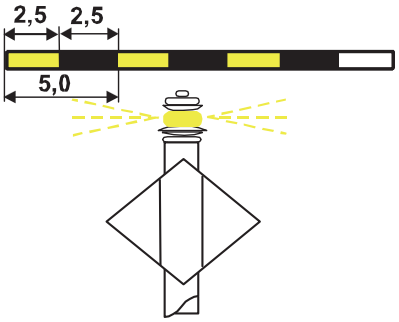


Figure 11c

Feux (s'ils sont installés) : des feux jaunes, le feu antérieur isophase, le feu postérieur fixe

feu antérieur



feu postérieur

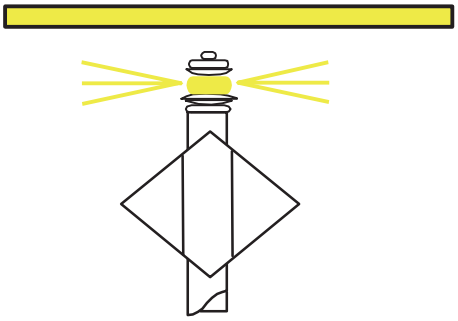


Figure 11d

IV. BALISAGE DES ENDROITS DANGEREUX ET DES OBSTACLES

Signaux immobiles

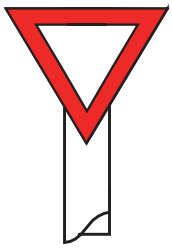
1. Signal de la rive droite balisant les endroits dangereux

Couleur : rouge

Forme : poteau avec voyant

Voyant : triangle blanc avec bordure rouge placé la pointe en bas

Feu (s'il est installé) : feu rythmé rouge



4.F
Figure 12

Le signal indiquant les endroits 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.

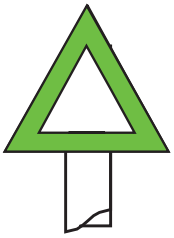
2. Signal de la rive gauche balisant les endroits dangereux

Couleur : vert

Forme : poteau avec voyant

Voyant : triangle blanc avec bordure verte placé la pointe en haut

Feu (s'il est installé) : feu rythmé vert



5.F
Figure 13

Le signal côtier indiquant les endroits 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.

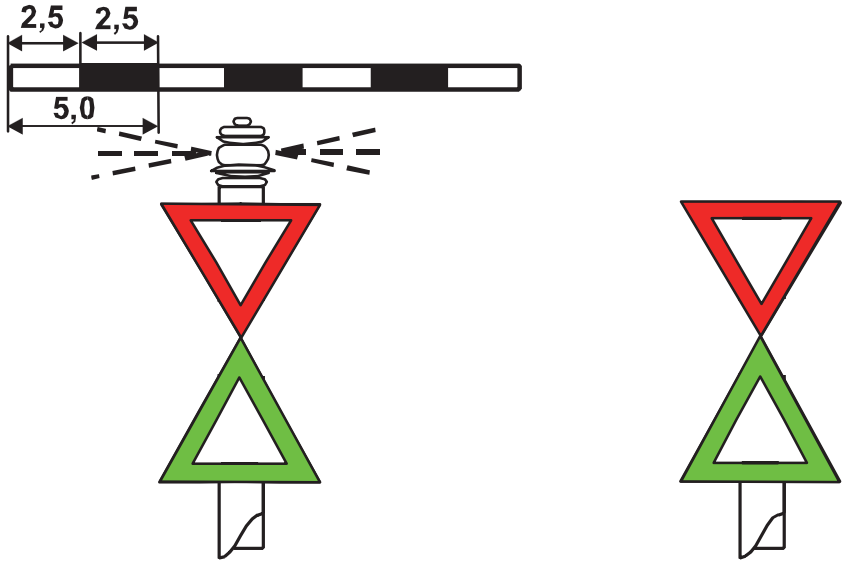
3. Signal de danger « Bifurcation » (le passage est possible des deux côtés)

Couleur : rouge/vert

Forme : poteau avec voyant

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

Feu (s'il est installé) : feu blanc scintillant continu ou feu blanc isophase (éventuellement à éclats groupés par trois)



6.A 6.B

Figure 14

Le signal est installé aux têtes d'îles, là où l'île partage le chenal, et également sur la rive aux embouchures des canaux et des affluents navigables.

4. Dérivations, embouchures et entrées de ports

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

B. Balises flottantes

1. Côté droit

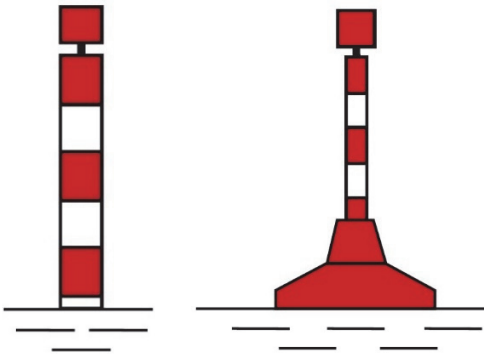
Couleur: bandes horizontales rouges et blanches

Forme: bouée-espar ou espar

Voyant: cylindre rouge

Feu (le cas échéant): feu rouge rythmé

En général avec réflecteur radar.



1.F1 1.F

Figure 15

2. Côté gauche

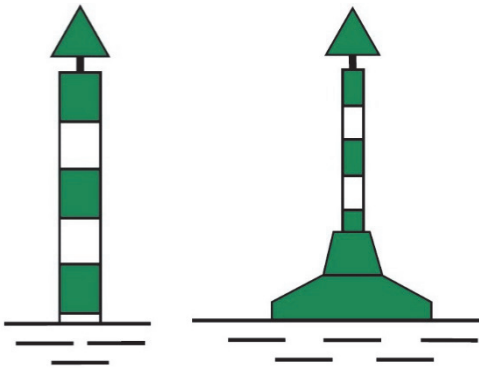
Couleur: bandes horizontales vertes et blanches

Forme: bouée-espar ou espar

Voyant: cône vert, pointe en haut

Feu (le cas échéant): feu vert rythmé

En général avec réflecteur radar.



2.F1 2.F

Figure 16

Exemple d'application du balisage des parties II et IV

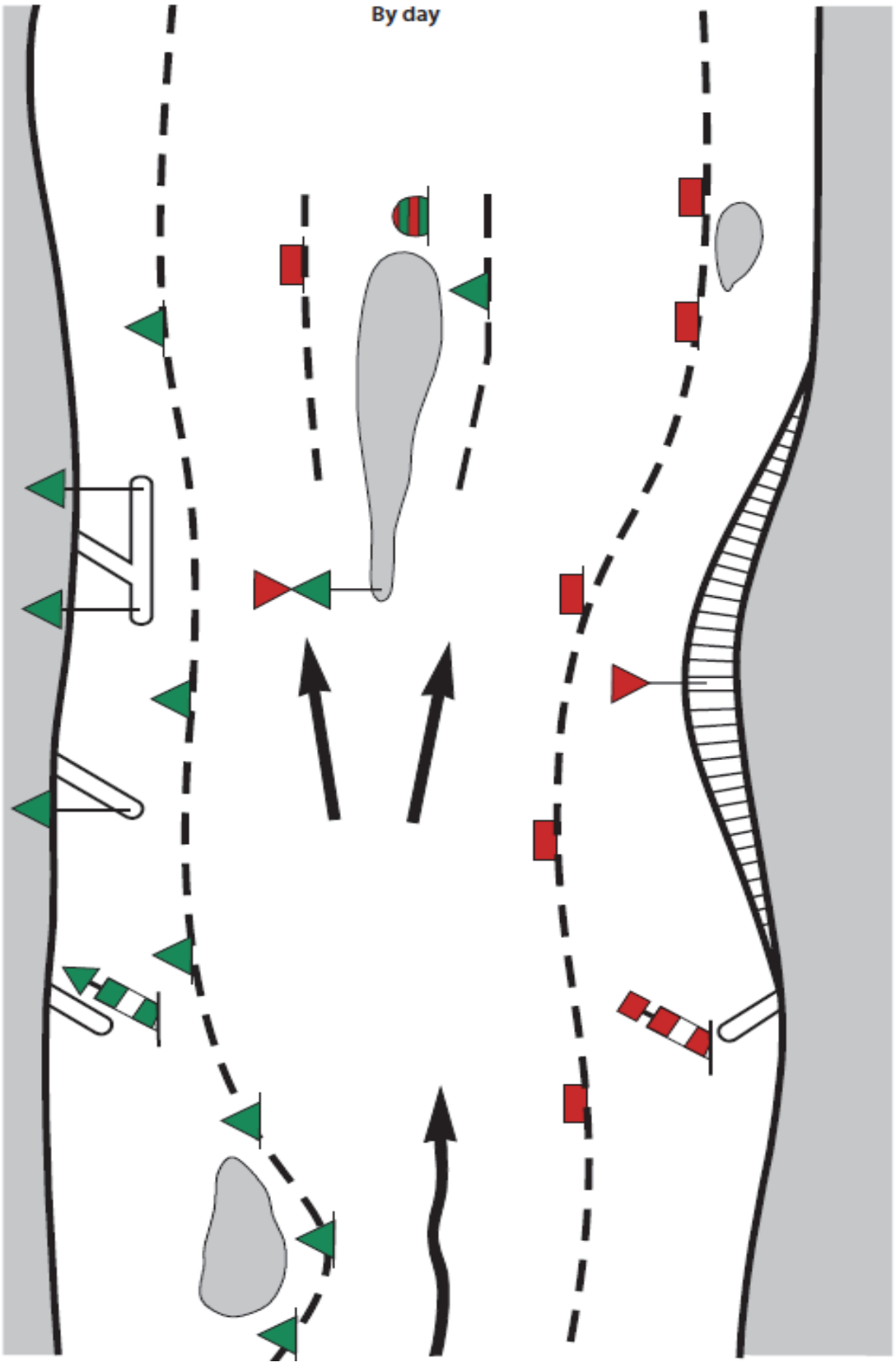


Figure 17

IV.a. AUTRES POSSIBILITES DE BALISAGE DES POINTS DANGEREUX ET DES OBSTACLES DANS LA VOIE NAVIGABLE

A. Passage autorisé du côté libre sans réduction de la vitesse

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

Figure 17a

Exemple: De nuit De jour

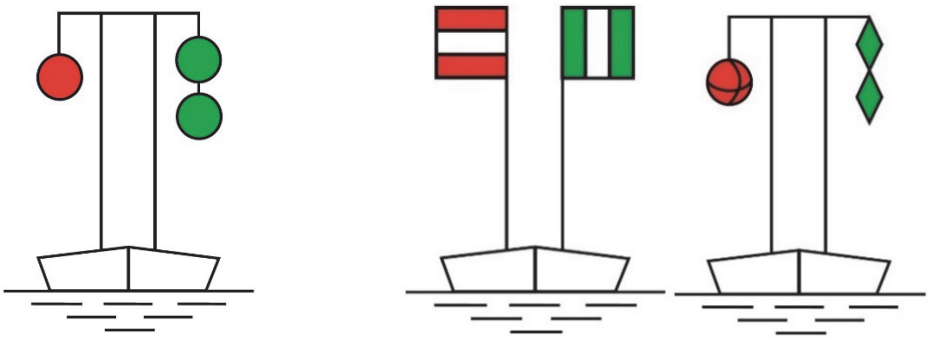


Figure 17b

B. <u>Passage autorisé du côté libre à vitesse réduite (éviter de créer des remous)</u>

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

Figure 17c

Exemple:

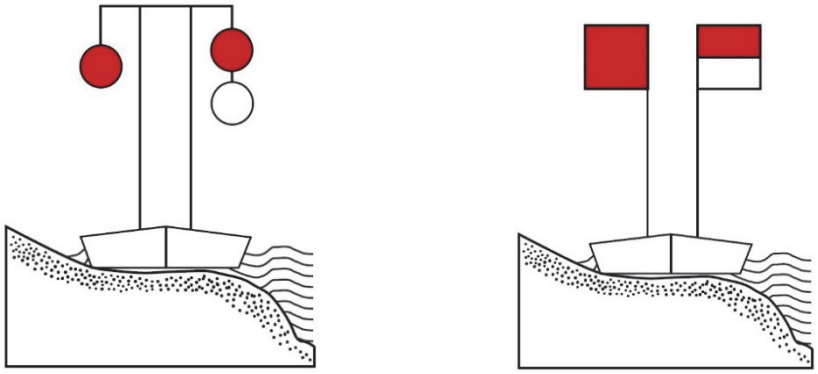
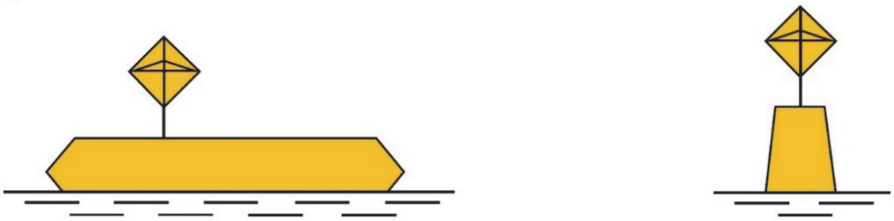


Figure 17d

V. BALISAGE SUPPLEMENTAIRE POUR LA NAVIGATION AU RADAR

A. Signaux de balisage des piles de ponts (le cas échéant)

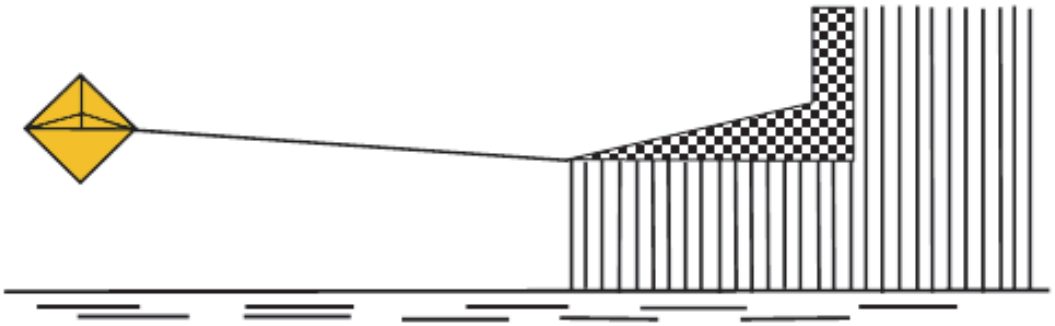
1. Bouées jaunes avec réflecteurs-radar (placées en amont et en aval des piles)



8.C 8C.1

Figure 18

2. Les perches avec réflecteurs-radar sont placées sur les piles des ponts.

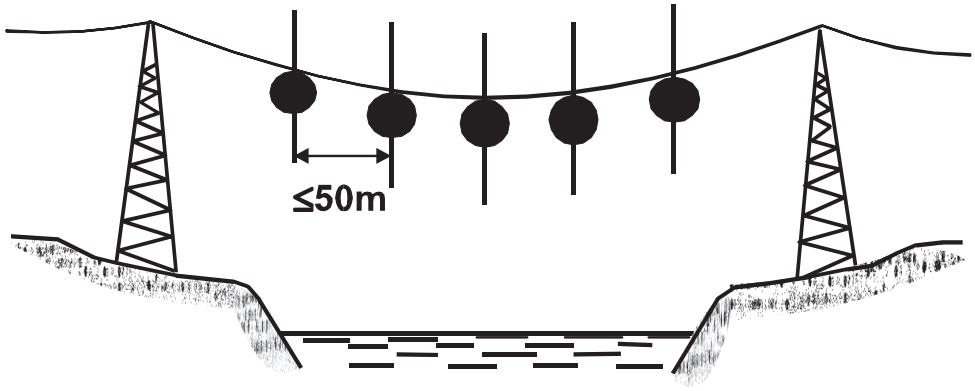


8.C2

Figure 19

B. Balisage des lignes aériennes (le cas échéant)

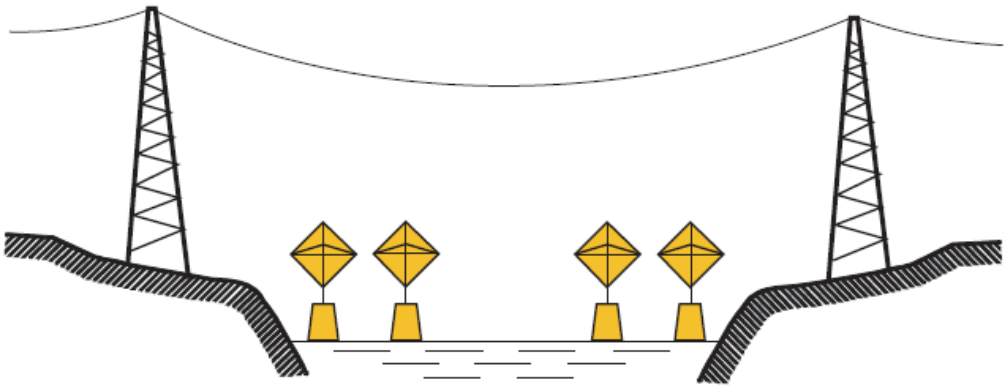
1. Réflecteurs-radar fixés, le cas échéant, sur la ligne aérienne (donnant comme image radar une série de points pour identifier la ligne aérienne).



8.C3

Figure 20

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).



8.C4

Figure 21

VI. (SANS OBJET)

VII. BALISAGE DES ZONES INTERDITES OU REGLEMENTEES

1. Marques spéciales

   Marques n'ayant pas principalement pour objet d'aider la navigation, mais qui indiquent une zone spéciale ou des caractéristiques visées dans les documents appropriés, tels que les marques de zone de manœuvres militaires, de zone de loisirs.

   Couleur: jaune

   Forme: facultative, mais non contradictoire avec des marques de navigation

   Voyant (le cas échéant) : un seul feu jaune en forme de « X »

   Feu (le cas échéant): Couleur: jaune, avec n'importe quel identifiant

8.F 8.F1

Figure 22

2. La nature de l'interdiction ou de la réglementation est, autant que possible, précisée par des documents écrits (carte par exemple) et par des indications sur place. Les indications données sur place peuvent être portées par les bouées jaunes. Elles peuvent être également données par des voyants surmontant ces bouées à la place de l'éventuel voyant prévu ci-dessus. Par exemple, les bouées limitant une zone totalement interdite à la navigation peuvent porter une hampe recevant un fanion triangulaire rigide rouge. Les indications peuvent être données par des panneaux placés sur la rive et représentant un des signaux d'interdiction ou d'indication prévus à l'annexe 7, partie I, chapitres A et E. Ces panneaux peuvent, s'il y a lieu, être complétés par une flèche indiquant la direction du secteur auquel s'applique le signal (voir annexe 7, partie II, chapitre C).

3. Lorsque, à travers une zone côtière soumise à l'interdiction ou à la réglementation d'une ou plusieurs catégories de navigation ou d'activité, un chenal est ouvert où l'une de ces catégories n'est pas soumise à l'interdiction ou à la réglementation (sauf pour l'entrée d'un port où s'applique la partie II), les côtés de ce chenal peuvent également être balisés par des bouées jaunes. La partie supérieure des deux bouées d'entrée peut, si nécessaire, être peinte en rouge à droite, en vert à gauche pour un navigateur sortant du chenal. Sur la rive, des panneaux prévus à l'annexe 7, E.15 à E.20, peuvent indiquer la nature de l'autorisation (par exemple le panneau « Pratique du ski nautique autorisée » pour indiquer un chenal de ski nautique à travers une zone où toute navigation ou seulement la pratique du ski nautique est interdite); ils peuvent être complétés par la flèche prévue à l'annexe 7, partie II, chapitre C.

   Lorsque, à travers une zone ouverte à plusieurs activités, un chenal est ouvert où une seule activité est autorisée, les côtés de ce chenal peuvent être balisés comme dans le cas précédent. Un panneau sur la rive peut indiquer la nature de l'activité autorisée.

VIII. BOUEES D'USAGES DIVERS

S'il est besoin de bouées à d'autres fins que celles précitées, ces bouées sont de couleur dominante blanche. Elles peuvent porter un pictogramme.

IX. ENTREE DE PORTS

1. Balisage de l'entrée

De jour:

A bâbord en entrant:	dispositif, en général de forme cylindrique, de couleur rouge, ou poteau avec voyant cylindrique rouge, ou encore rectangle rouge peint sur la jeté ;
A tribord en entrant:	dispositif, en général de forme conique, de couleur verte, ou poteau avec voyant conique vert, ou encore triangle vert pointe en haut, peint sur la jetée.

De nuit:

Eclairage éventuel des marques de jour décrites ci-dessus.

Si des feux sont utilisés:

A bâbord en entrant:	feu rouge, en général rythmé ;
A tribord en entrant:	feu vert, en général rythmé.

Dans certains cas, un seul de ces feux est utilisé.

2. Ces marques peuvent aussi être utilisées pour les entrées de voies affluentes, les entrées d'embranchements et de bassins portuaires.

ANNEXE 9
MODELE DE CARNET DE CONTROLE DES HUILES USAGEES

…….
(Name des Staates / название страны / nom de l'Etat)

…….
(Name der ausstellenden Behörde / наименование выдающего органа /
nom de l'autorité délivrante)

ÖLKONTROLLBUCH

ЖУРНАЛ УЧЕТА ОТРАБОТАННЫХ МАСЕЛ

CARNET DE CONTRÔLE DES HUILES USAGEES

Ausstellung der Ölkontrollbücher

Das erste Ölkontrollbuch, versehen auf Seite 1 mit der laufenden Nummer 1, wird von einer zuständigen Behörde gegen Vorlage des gültigen Schiffszeugnisses oder eines als gleichwertig anerkannten Zeugnisses ausgestellt. Sie trägt auch die auf Seite 1 vorgesehenen Angaben ein.

Alle nachfolgenden Ölkontrollbücher werden von einer zuständigen Behörde mit der Folgenummer nummeriert und ausgegeben. Sie dürfen jedoch nur gegen Vorlage des vorangegangenen Ölkontrollbuches ausgehändigt werden. Das vorangegangene Ölkontrollbuch wird unaustilgbar "ungültig" gekennzeichnet. Nach seiner Erneuerung ist das vorangegangene Ölkontrollbuch noch mindestens sechs Monate nach der letzten Eintragung an Bord aufzubewahren.

Выдача журналов учета отработанных масел

Первый журнал учета отработанных масел, на странице 1 которого проставляется порядковый номер 1, выдается компетентным органом при предъявлении действительного судового свидетельства или другого свидетельства, признанного равноценным. Этот орган указывает также сведения, предусмотренные на странице 1.

Все последующие журналы, которым присваиваются последовательные порядковые номера, выдаются компетентным органом, но только после предъявления предыдущего журнала. На предыдущий журнал наносится нестираемая отметка "недействителен". Предыдущий журнал после его обновления должен храниться на борту в течение не менее шести месяцев после внесения в него последней записи.

Etablissement des carnets de contrôle des huiles usagées

Le premier carnet de contrôle des huiles usagées, muni sur la page 1 du numéro d'ordre 1, est délivré par une autorité compétente sur présentation d'un certificat de bateau en cours de validité ou d'un autre certificat reconnu comme étant équivalent. Cette autorité appose également les indications prévues sur la page 1.

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

Seite 1
Стр. 1
Page 1

Laufende Nr.: .....
Порядковый номер:
N° d'ordre :

……. Art des Fahrzeugs / Тип судна / Type du bateau

……..... Name des Fahrzeugs / Название судна / Nom du bateau

Einheitliche europäische Schiffnummer oder amtliche Schiffsnummer:
Единый европейский идентификационный номер судна или официальный номер судна:
Numéro européen unique d'identification des bateaux ou numéro officiel: :.....

Ort der Ausstellung:
Место выдачи:
Lieu de délivrance : .....

Datum der Ausstellung:
Дата выдачи:
Date de délivrance : .....

Dieses Buch enthält ..... Seiten
Настоящий журнал состоит из ……..... страниц
Le présent carnet comprend ..... pages

Stempel und Unterschrift der Behörde, die dieses Ölkontrollbuch ausgestellt hat
Печать и подпись представителя компетентного органа, выдавшего настоящий журнал
Cachet et signature de l'autorité qui a délivré le présent carnet .....

Seite 2 und folgende
Стр. 2 и последующие
Page 2 et suivantes

1. Akzeptierte öl- und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle:
Отходы от эксплуатации судна, содержащие масла и смазочные материалы, которые были приняты:
Déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bateau acceptés:

1.1 Altöl:
Отработанные масла:
Huiles usagées : ..... l/л

1.2 Bilgenwasser aus / Подсланевые воды из / Eau de fond de cale de :

Maschinenraum hinten / Кормового машинного отделения/ Salle de machine arrière: ..... l/л

Maschinenraum vorne / Носового машинного отделения / Salle de machine avant : ..... l/л

anderen Räumen / Прочих помещений / Autres locaux: ..... l/л

1.3 Anderer öl- oder fetthaltiger Abfall/ Другие отходы, содержащие масла и смазочные материалы/ Autres déchets huileux ou graisseux :

Altlappen / Использованная ветошь / Chiffons usagés: ..... kg/кг

Altfett / Отработанные смазочные материалы / Graisses usagées: ..... kg/кг

Altfilter / Использованные фильтры / Filtres usagés: …….. Stück/шт./pièce

Gebinde / Емкости / Récipients: ……..…… Stück/шт./pièce

2. Bemerkungen/ Замечания/ Notes:

1.1 Nicht akzeptierte Abfälle / Отходы, в приеме которых отказано / Déchets refusés:

.....

.....

1.2 Andere Bemerkungen / Прочие замечания / Autres remarques:

.....

.....

Ort / Место / Lieu: ..... Datum / Дата / Date: .....

Stempel und Unterschrift der Annahmestelle /
Печать и подпись представителя приемного сооружения /
Cachet et signature de la station de réception : .....

ANNEXE 10
SPECIFICATIONS TECHNIQUES GENERALES APPLICABLES A L'EQUIPEMENT RADAR

Les spécifications techniques applicables à l'équipement radar sont incluses dans l'Annexe 5 de l'ES-TRIN et dans la Résolution n° 61 « Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure », appendice 7 « Prescriptions applicables aux feux et à la couleur des feux de signalisation sur les bateaux, ainsi qu'à l'intensité et à la portée des feux de signalisation des bateaux, et spécifications techniques générales applicables à l'équipement radar ».

ANNEXE 11
LISTE DE CONTRÔLE POUR L'AVITAILLEMENT EN COMBUSTIBLE

NUMERO:…….. **ANNEE:……**

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

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

Vérifications à effectuer dans tous les cas :

☐ L'amarrage entre le bateau à avitailler et le poste d'avitaillement est correct et a été contrôlé.

☐ La lumière est suffisante pour superviser la procédure d'avitaillement.

☐ La communication entre l'agent d'avitaillement et le surveillant d'avitaillement est assurée.

☐ Les flexibles ne sont pas soumis à des efforts de traction ou de torsion; les rayons de courbure minimaux sont respectés.

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

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

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

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

☐ Le surveillant d'avitaillement sait manier le flexible à embout et activer la commande d'arrêt d'urgence.

☐ L'embout est suffisamment enfoncé dans le goulot de remplissage et y est maintenu en place.

Date: .....

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

Début de la procédure d'avitaillement (Heure):

.....

Assistant d'avitaillement: Surveillant d'avitaillement:

....

Signature Signature

Fin de la procédure d'avitaillement (Heure):.....

Dressé par le Secrétariat de la Commission du Danube

Imprimé par Multiszolg Bt.
http://www.multiszolgbt.hu
Publié par la Commission du Danube
https://www.danubecommission.org/dc/en/extranet/e-library/