

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

ET

**RÉCOMMANDATIONS SPÉCIALES
PORTANT SUR L'APPLICATION DES
DISPOSITIONS FONDAMENTALES RELATIVES
A LA NAVIGATION SUR LE DANUBE
PAR LES AUTORITÉS COMPÉTENTES
DES ÉTATS DANUBIENS**

**COMMISSION DU DANUBE
BUDAPEST — 1962**

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

ET

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

COMMISSION DU DANUBE

BUDAPEST — 1968

CONSIDERANT que le développement général de la navigation sur le Danube, l'application de nouvelles techniques de navigation, la modification des conditions de navigabilité et l'aménagement de la voie navigable danubienne exigent le perfectionnement des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube établies par la IV^e session,

SE FONDANT sur les dispositions de l'art. 8/f et de l'art. 23 de la Convention de 1948 relative au régime de la navigation sur le Danube,

la COMMISSION DU DANUBE A ADOPTÉ par décision de la XXV^e session, le 9 juin 1967 (doc. CD/SES 25/24), les présentes *Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube*, les Annexes 1—8, 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* et les Annexes 1—3.

Par la dite Décision, la COMMISSION

— *recommande* aux pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales d'introduire le 1^{er} avril 1970 sur leurs secteurs de fleuve des nouvelles règles de navigation basées sur les Dispositions fondamentales et les Recommandations spéciales;

— *prie* les pays danubiens de tenir compte, lors de l'établissement des nouvelles règles de navigation, de la nécessité que ces nouvelles règles se composent des deux parties suivantes:

a) des dispositions fondamentales, dans lesquelles il sera tenu compte de l'ordre et de la numération des chapitres ainsi que des titres de tous les articles des Dispositions fondamentales adoptées par la Commission;

b) des dispositions spéciales que les pays danubiens et les Administrations fluviales spéciales estiment nécessaires d'appliquer sur leurs secteurs en raison des conditions de navigabilité locales, compte tenu des Dispositions fondamentales et Recommandations spéciales adoptées;

— considère, à partir du 1^{er} avril 1970, comme ayant perdu leur validité:

a) les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube adoptées par décision de la IV^e session, le 2 juin 1951 (doc. CD/SES 4/16) et complétées par les décisions de la XI^e session, le 15 décembre 1954 (doc. CD/SES 11/32) et de la XX^e session, le 2 février 1962 (doc. CD/SES 20/28);

b) le Système de balisage uniforme sur le Danube adopté par décision de la XIX^e session, le 27 janvier 1961 (doc. CD/SES 19/46);

c) les recommandations relatives à l'unification de la forme et la signification des signaux des stations de signalisation (sémaphores) sur le Danube, adoptées par décision de la XXII^e session, le 9 juin 1964 (doc. CD/SES 22/12).

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

Chapitre 1

DISPOSITIONS GENERALES

Article 1.01 — Signification de quelques termes

Dans les présentes «Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube» (ci-après «Règlement»)

a) le terme «bâtiment» désigne les bateaux de navigation intérieure, y compris les menues embarcations et les bacs, ainsi que les engins flottants et les navires de mer;

b) le terme «bâtiment motorisé» désigne un bâtiment propulsé par ses propres moyens mécaniques;

c) le terme «convoi remorqué» désigne un groupement comprenant un ou plusieurs bâtiments, établissements flottants, radeaux ou autres constructions flottantes et remorqué par un ou plusieurs bâtiments motorisés;

d) le terme «convoi poussé» désigne un ensemble composé de bâtiments dont un au moins est placé en avant du bâtiment motorisé qui assure la propulsion du convoi et qui est appelé «pousseur»;

e) le terme «formation à couple» désigne un ensemble composé de bâtiments, d'établissements flottants, de radeaux ou d'autres constructions flottantes, accouplés bord à bord et comprenant au moins un bâtiment motorisé qui assure la propulsion de la formation;

f) le terme «engin flottant» désigne une construction flottante pourvue d'installations mécaniques et destinée à des travaux spéciaux sur la voie navigable ou dans les ports (dragues, élévateurs, bigues, grues, etc.),

g) le terme «établissement flottant» désigne une construction flottante qui n'est pas normalement destinée à être déplacée ou à effectuer des travaux spéciaux sur la voie navigable, telle qu'établissement de bains, dock, embarcadère, hangar pour bateaux;

h) le terme «bac» désigne les bâtiments qui assurent un service de traversée de la voie navigable;

i) le terme «menue embarcation» désigne les bâtiments dont la longueur et la largeur de la coque sont inférieures respectivement à 15 m et à 3 m ou dont le plus grand déplacement est inférieur à 15 tonnes, à l'exception des bâtiments qui remorquent, poussent ou mènent à couple des bâtiments autres que des menues embarcations et à l'exception des bacs;

k) le terme «radeau» désigne un assemblage flottant de pièces de bois destiné au transport sur la voie navigable;

l) un bâtiment ou un radeau est en «stationnement» lorsqu'il est, directement ou indirectement, à l'ancre ou amarré à la rive;

m) un bâtiment ou un radeau «fait route» ou est «en cours de route» lorsqu'il n'est directement ou indirectement ni à l'ancre, ni amarré à la rive, et qu'il n'est pas échoué;

n) le terme «nuit» désigne la période comprise entre le coucher et le lever du soleil;

o) le terme «jour» désigne la période comprise entre le lever et le coucher du soleil;

- p) les termes «feu blanc»
«feu rouge»
«feu vert»
«feu jaune»
«feu bleu»

désignent les feux dont les couleurs sont déterminées par leurs lieux chromatiques d'émission;

- q) les termes «feu puissant»
«feu clair»
«feu ordinaire»

désignent les feux dont l'intensité est suffisante pour assurer les portées approximatives suivantes:

i) feu puissant blanc	5,9—6,5 km
ii) feu clair blanc	3,9—5,3 km
rouge/vert	2,8—5,0 km
jaune	2,9—4,6 km
iii) feu ordinaire blanc	2,3—3,0 km
rouge/vert	1,7—3,2 km
jaune	1,6—2,5 km
bleu	1,0—2,3 km

r) le terme «feu scintillant» désigne un feu rythmé de 40 à 60 périodes de lumière par minute;

s) 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;

t) le terme «série de sons très brefs» désigne une série d'au moins six sons d'une durée de $\frac{1}{4}$ de seconde environ chacun, séparé par des pauses d'une durée de $\frac{1}{4}$ de seconde environ.

Article 1.02 — Conducteur

1. Tout bâtiment, à l'exception des bâtiments d'un convoi poussé autres que le pousseur et des bâtiments mentionnés à l'article 1.08, par 3, doit être placé sous l'autorité d'une personne ayant l'aptitude nécessaire à cet effet. Cette personne est appelée ci-après «conducteur».

2. Tout convoi ou formation à couple doit être également placé sous l'autorité d'un conducteur ayant l'aptitude nécessaire à cet effet. Le conducteur est désigné de la façon suivante:

a) dans le cas d'un convoi ou d'une formation à couple ne comprenant qu'un bâtiment motorisé, le conducteur du convoi ou de la formation à couple est celui du bâtiment motorisé;

b) dans le cas d'un convoi remorqué comportant en tête des bâtiments motorisés en ligne de file au nombre de deux ou davantage, le conducteur du convoi est le conducteur du premier bâtiment;

c) dans le cas d'un convoi remorqué comprenant en tête des bâtiments motorisés au nombre de deux ou davantage, naviguant accouplés l'un à côté de l'autre, le conducteur du convoi est le conducteur du bâtiment auquel sont attachés les câbles de remorquage des unités remorquées;

d) dans tous les autres cas, le conducteur du convoi ou de la formation à couple devra être désigné en temps utile.

3. En cours de route, le conducteur doit être à bord; en outre, le conducteur d'un engin flottant doit toujours être à bord pendant que l'engin est au travail.

4. Le conducteur est responsable de l'observation des dispositions du présent Règlement sur son bâtiment. Les conducteurs des convois et des formations à couple sont responsables de l'observation des dispositions du présent Règlement s'appliquant aux convois ou aux formations à couple. Dans un convoi remorqué les conducteurs des bâtiments 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 bâtiments; les mêmes prescriptions s'appliquent aux conducteurs des bâtiments d'une formation à couple qui ne sont pas conducteur de la formation.

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 bâtiment dans le cadre de sa responsabilité. Ils doivent contribuer à l'observation des prescriptions du présent Règlement.

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.

Article 1.04 — Devoir général de vigilance

1. Même en l'absence de prescriptions spéciales dans le présent Règlement, les conducteurs doivent prendre toutes les mesures de précaution que commandent les exigences de la sécurité de la navigation et la pratique professionnelle courante en vue d'éviter

- de mettre en danger la vie de personnes,
- de causer des dommages aux autres bâtiments ou radeaux, aux rives ou aux ouvrages et installations de toute nature se trouvant dans la voie navigable ou à ses abords, et
- de créer des entraves à la navigation.

2. Les dispositions ci-dessus s'appliquent également aux personnes sous la garde desquelles sont placés des établissements flottants.

Article 1.05 — Conduite en cas de circonstances particulières

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

Article 1.06 — Utilisation de la voie navigable

La longueur, la largeur, le tirant d'air, le tirant d'eau et la vitesse des bâtiments, convois ou formations à couple doivent être compatibles avec les caractéristiques de la voie navigable et des ouvrages d'art.

Article 1.07 — Chargement maximal, nombre maximal de passagers

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

2. Le chargement ne doit ni mettre en danger la stabilité du bâtiment, ni entraver la vue depuis la timonerie.

3. Les bâtiments destinés au transport de passagers ne doivent pas avoir à bord un nombre de passagers supérieur à celui autorisé par les autorités compétentes.

Article 1.08 — Construction, gréement et équipage des bâtiments

1. Les bâtiments doivent être construits et grés de manière à assurer la sécurité des personnes se trouvant à bord et celle de la navigation, et de manière à pouvoir satisfaire aux obligations du présent Règlement.

Tout bâtiment muni d'une attestation de bord valable et dont le gréement correspond à l'énoncé de son attestation de bord, est considéré comme étant en règle avec les dispositions ci-dessus.

2. A l'exception des bâtiments d'un convoi poussé autres que le pousseur et de ceux qui sont mentionnés au paragraphe 3 ci-dessous,

tous les bâtiments doivent avoir un équipage (conducteur compris) suffisamment nombreux et qualifié pour assurer la sécurité des personnes se trouvant à bord et celle de la navigation.

3. Les bâtiments non-motorisés d'une formation à couple et certains bâtiments remorqués d'un ensemble rigide remorqué ne sont pas tenus d'avoir un équipage lorsque l'équipage des autres unités de la formation ou de l'ensemble est suffisamment nombreux et qualifié pour assurer la sécurité des personnes se trouvant à bord et celle de la navigation.

Article 1.09 — Tenue de la barre

A bord des bâtiments en cours de route, la barre doit être tenue par au moins une personne qualifiée. Cette disposition ne s'applique ni aux bâtiments d'un convoi poussé autres que le pousseur, ni aux bâtiments visés à l'article 1.08, par. 3; les bâtiments motorisés munis de dispositifs de conduite centralisée ne sont pas tenus d'avoir une telle personne qualifiée si le conducteur tient lui-même la barre.

Article 1.10 — Documents de bord

1. En trafic international, à bord des bâtiments, à l'exception des navires de mer, doivent se trouver:

a) l'attestation de bord,

b) le certificat de jaugeage (seulement pour les bâtiments destinés au transport de marchandises),

c) le rôle d'équipage (à l'exception des bâtiments qui n'ont pas d'équipage à bord),

d) le journal de bord (seulement pour les bâtiments motorisés) ainsi que les autres documents relatifs à la navigation exigés en vertu de conventions ou accords internationaux.

2. Par dérogation au paragraphe 1 ci-dessus, les menues embarcations n'ont pas à être munies des documents visés en b) et d), de plus, pour les menues embarcations de plaisance, le document visé en c) n'est pas exigé et celui visé en a) peut être remplacé par un permis de navigation national.

3. Les documents dont la présence à bord est exigée par les prescriptions du présent Règlement doivent être présentés à toute réquisition des agents des autorités compétentes.

Article 1.11 — Règlement de navigation

Un exemplaire du présent Règlement doit se trouver à bord de tout bâtiment, exception faite des menues embarcations et des bâtiments qui n'ont pas d'équipage.

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

1. Il est interdit de laisser déborder des bâtiments des objets qui compromettraient la sécurité des bâtiments, établissements flottants ou installations dans la voie navigable ou à ses abords.

2. Lorsque les ancres sont relevées, elles ne doivent pas dépasser le fond ou la quille du bâtiment.

3. Lorsqu'un bâtiment perd un objet et qu'il peut en résulter une entrave ou un danger pour la navigation, le conducteur doit aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches en indiquant, aussi exactement que possible, l'endroit où l'objet a été perdu. Il doit en outre, dans la mesure du possible, marquer cet endroit d'un repère.

4. Lorsqu'un bâtiment 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 l'obstacle est de nature telle qu'il peut causer des avaries, le conducteur doit en outre, dans la mesure du possible, marquer cet endroit d'un repère.

Article 1.13 — Protection des signaux de la voie navigable

1. Il est interdit de se servir des signaux de la voie navigable pour amarrer ou déhaler des bâtiments, d'endommager les signaux ou de les rendre impropres à leur destination.

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

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

Article 1.14 — Dommages causés aux ouvrages d'art

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

Article 1.15 — Interdiction de déversement dans la voie navigable

1. Il est interdit aux bâtiments 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 à polluer l'eau de la voie navigable.

2. Il est interdit de jeter, de verser ou de faire écouler dans la voie navigable des déchets pétroliers sous n'importe quelle forme ou des mélanges de ces déchets avec de l'eau.

3. Si des objets ou substances visés aux par. 1 et 2 ci-dessus sont tombés ou déversés accidentellement dans 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 cela s'est produit.

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 bâtiment 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 bâtiment, de prêter une assistance immédiate.

Article 1.17 — Bâtiments échoués ou coulés

1. Le conducteur d'un bâtiment échoué ou coulé doit faire aviser, dans le plus bref délai possible, les autorités compétentes les plus proches.

2. Lorsque, dans le chenal ou près de celui-ci, un bâtiment est échoué ou coulé, son conducteur, sauf si cela n'est manifestement pas nécessaire, doit, dans le plus bref délai et sans préjudice de l'obligation de montrer les signaux visés aux articles 3.27 et 3.41, faire avertir les bâtiments approchants, et ce en des points appropriés et à une distance suffisante du lieu de l'accident pour que ces bâtiments puissent prendre, en temps utile, les dispositions nécessaires.

3. Si un bâtiment visé aux par. 1 et 2 ci-dessus faisait partie d'un convoi ou d'une formation à couple, les obligations prescrites à ces paragraphes incombent au conducteur du convoi ou de la formation.

Article 1.18 — Obligation de dégager le chenal

1. Lorsqu'un bâtiment échoué ou coulé ou un objet perdu par un bâtiment crée ou menace de créer une obstruction totale ou partielle du chenal, le conducteur du bâtiment doit s'employer à ce que le chenal soit dégagé dans le plus court délai.

2. La même obligation incombe au conducteur dont le bâtiment menace de couler ou devient incapable de manoeuvrer.

3. Si un bâtiment visé aux par. 1 et 2 ci-dessus faisait partie d'un convoi ou d'une formation à couple, les obligations prescrites à ces paragraphes incombent au conducteur du convoi ou de la formation.

Article 1.19 — Ordres particuliers

1. Les conducteurs, ainsi que les personnes sous la garde desquelles sont placés des établissements flottants, doivent se conformer aux ordres

particuliers qui leur sont donnés par les agents des autorités compétentes en vue de la sécurité ou du bon ordre de la navigation.

2. Notamment, les agents des autorités compétentes peuvent interdire, par ordre particulier, le départ du bâtiment lorsque

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

Article 1.20 — Contrôle

Les conducteurs, ainsi que les personnes sous la garde desquelles sont placés des établissements flottants, doivent donner aux agents des autorités compétentes les facilités nécessaires pour leur permettre de s'assurer de l'observation des prescriptions du présent Règlement.

Article 1.21 — Transports spéciaux

Sont considérés comme transports spéciaux tous les déplacements sur la voie navigable:

- a) de bâtiments de catégorie inusitée ou de bâtiments dont le déplacement nécessite l'utilisation de moyens exceptionnels;
- b) de constructions flottantes, autres que les bâtiments, y compris les établissements flottants et les radeaux.

Ces transports spéciaux ne sont admis que moyennant une autorisation spéciale délivrée par les autorités compétentes des secteurs à parcourir. Ils sont soumis aux conditions que ces autorités détermineront dans chaque cas.

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

Article 1.22 — Prescriptions de caractère temporaire

Les conducteurs ainsi que les personnes sous la garde desquelles sont placés les établissements flottants doivent se conformer aux prescriptions de caractère temporaire édictées et publiées par l'autorité compétente dans des cas spéciaux en vue de la sécurité et du bon ordre de la navigation.

Article 1.23 — Prescriptions relatives au transport de matières dangereuses

Les conducteurs des bâtiments transportant des matières dangereuses telles que matières explosibles, radio-actives, toxiques, corrosives ainsi

que des matières inflammables, doivent se conformer aux prescriptions spéciales de précaution afin d'assurer la sécurité de l'équipage et de la navigation.

Article 1.24 — Abri et hivernage

Quand les conditions météorologiques empêchent les bâtiments de poursuivre leur route, les conducteurs peuvent se servir des ports et des lieux d'abri indiqués à l'article 1.25, par. 1 pour y abriter ou faire hiverner leurs bâtiments, à condition de se conformer aux dispositions particulières mentionnées au même article.

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 lieux d'abri et des lieux de chargement et de déchargement, sans préjudice des dispositions particulières des autorités compétentes, édictées pour ces ports et ces lieux et nécessitées par les circonstances locales ou les opérations de chargement et de déchargement.

2. Les conducteurs des bâtiments naviguant sur le Danube et les autres personnes visées au présent Règlement doivent se conformer aux Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube et aux règles locales établies par les Etats danubiens et les Administrations fluviales spéciales pour les secteurs de fleuve respectifs.

Chapitre 2

MARQUES ET ECHELLES DES BATIMENTS; JAUGEAGE

Article 2.01 — Marques d'identification des bâtiments, à l'exception des menues embarcations

1. Tout bâtiment, 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 (qui peut être également une devise)*

Le nom sera porté des deux côtés du bâtiment et en outre, apposé de façon à être visible de l'arrière. Si dans une formation à couple ou un convoi poussé une ou plusieurs inscriptions du nom du bâtiment 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 bâtiment, on indiquera un numéro complété, le cas échéant, de lettres:

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

Le nom du port d'attache ou du lieu d'immatriculation sera porté sur l'arrière du bâtiment et sera suivi de la lettre ou des lettres indiquant le pays où se trouve ce port d'attache ou ce lieu d'immatriculation (voir Annexe 1 du présent Règlement).

2. En outre, à l'exception des menues embarcations et des navires de mer,

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

b) tout bâtiment 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;

c) tout bâtiment doit porter le nom (ou son abréviation habituelle) du propriétaire ou de l'organisation à laquelle le bâtiment appartient. Cette indication doit être apposée des deux côtés du bâtiment; sur les bâtiments non motorisés elle devra, en outre, être apposée de façon à être visible de l'arrière.

3. Les marques d'identification mentionnées ci-dessus seront apposées en caractères latins, bien lisibles et indélébiles, leur inscription à la

peinture à l'huile étant considérée comme indélébile. La hauteur des caractères sera d'au moins 20 cm pour le nom du bâtiment et d'au moins 15 cm pour les autres marques; la largeur des caractères et l'épaisseur des traits seront proportionnées à la hauteur. Les caractères seront de couleur claire sur fond sombre, ou de couleur sombre sur fond clair.

4. Les marques d'identification mentionnées ci-dessus peuvent être répétées en caractères nationaux.

5. De jour, en cours de route, les bâtiments qui ont un équipage doivent montrer leur pavillon national à la partie arrière du bâtiment.

Article 2.02 — Marques d'identification des menues embarcations

1. Les menues embarcations, de même que les bâtiments qui ont les dimensions visées à l'art. 1.01, lit. i), s'ils remorquent, poussent ou mènent à couple des bâtiments autres que des menues embarcations, doivent porter les marques d'identification suivantes:

a) *leur nom (qui peut être également une devise)*

Le nom sera porté des deux côtés sur l'extérieur de l'embarcation en caractères 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 l'embarcation, on indiquera le nom du propriétaire, ou de l'organisation (ou son abréviation habituelle), auquel l'embarcation appartient, suivi, le cas échéant, d'un numéro;

b) *le nom et le domicile de leur propriétaire*

Ces inscriptions seront portées en un endroit apparent à l'intérieur ou à l'extérieur de l'embarcation.

2. Toutefois, les canots de service d'un bâtiment porteront seulement à l'intérieur ou à l'extérieur une marque qui permet d'identifier le propriétaire, complétée, le cas échéant, par le nom du bâtiment auquel le canot appartient.

3. Les marques d'identification prévues aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus peuvent être remplacées ou complétées par une marque officielle d'identification.

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 bâtiment, à l'exception des menues embarcations, doit porter des marques indiquant le plan du plus grand enfoncement. Pour les bateaux de navigation intérieure, l'Annexe 2 du présent Règlement définit les modalités de détermination du plus grand enfoncement et les

conditions d'apposition des marques d'enfoncement. Pour les bateaux de mer, la ligne d'eau douce d'été tient lieu de marques d'enfoncement.

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

Article 2.05 — Marques d'identification des ancres

1. Les ancres des bâtiments doivent porter en caractères indélébiles des marques d'identification qui doivent comprendre au moins le nom du propriétaire du bâtiment (ou son abréviation habituelle).

2. La disposition du paragraphe 1 ne s'applique pas aux ancres des navires de mer et des menues embarcations.

Chapitre 3

SIGNALISATION VISUELLE DES BÂTIMENTS

I. GENERALITES

Article 3.01 — Application

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

2. Durant le jour, les articles 3.29 à 3.36 s'appliquent en cours de route et les articles 3.37 à 3.42 pendant le stationnement.

3. Lorsque les conditions de visibilité (brouillard, chute de neige, etc.) l'exigent, la signalisation prescrite pour la nuit au présent chapitre doit, en outre, être portée de jour.

4. Pour l'application du présent chapitre, les convois poussés dont les dimensions maxima ne dépassent pas 110 m de longueur et 12 m de largeur, sont considérés comme bâtiments motorisés isolés de même longueur.

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

Article 3.02 — Feux

Sauf autres prescriptions indiquées dans les dispositions des articles suivants, les feux prescrits au présent chapitre doivent être visibles de tous les côtés et montrer une lumière continue et uniforme.

Article 3.03 — Pavillons et panneaux

1. Sauf autres prescriptions indiquées dans les dispositions des articles suivants, les pavillons et panneaux prescrits au présent chapitre doivent être rectangulaires.

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

3. Leurs dimensions doivent être suffisantes pour en assurer la bonne visibilité; cette condition ne sera considérée comme remplie que si la longueur et la largeur sont chacune d'au moins 1 m.

Article 3.04 — Cylindres, ballons et cônes

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

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

3. Leurs dimensions doivent être suffisantes pour en assurer la bonne visibilité. Cette condition ne sera considérée comme remplie:

a) pour les cylindres: que si la hauteur est d'au moins 80 cm et le diamètre d'au moins 50 cm;

b) pour les ballons: que si le diamètre est d'au moins 80 cm;

c) pour les cônes: que si la hauteur est d'au moins 80 cm et le diamètre de base d'au moins 65 cm.

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 bâtiments ou entre un bâtiment 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.

3. Il est interdit de faire usage de pavillons ou de panneaux qui seraient susceptibles de gêner la visibilité ou de compliquer l'identification des signaux prévus par le présent Règlement.

Article 3.06 — Feux de secours

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

Article 3.07 — Lumières et projecteurs

Il est interdit de faire usage de lumières ou de projecteurs de telle façon qu'ils puissent être confondus avec les feux ou signaux mentionnés au présent Règlement ou puissent nuire à la visibilité de ces feux ou signaux ou qu'ils produisent un éblouissement constituant un danger ou une gêne pour la navigation ou pour la circulation sur terre.

II. SIGNALISATION DE NUIT

II. A — SIGNALISATION DE NUIT EN COURS DE ROUTE

Article 3.08 — Signalisation de nuit des bâtiments motorisés isolés faisant route (Croquis II. A. 1.)

1. Les dispositions du présent article ne sont applicables ni aux menues embarcations, ni aux bacs; les règles applicables à ces bâtiments sont énoncées respectivement aux articles 3.13 et 3.16.

2. Les bâtiments motorisés isolés doivent porter:

a) un feu de mât constitué par un feu puissant blanc; ce feu doit être placé dans le plan longitudinal du bâtiment et être visible sur un arc d'horizon de 225° , soit $112^{\circ}30'$ de chaque côté du bâtiment (c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à $22^{\circ}30'$ sur l'arrière du travers de chaque bord) et il ne doit être visible que sur cet arc; il doit être placé dans la partie avant du bâtiment à une hauteur de 6 m au moins au-dessus du plan des marques d'enfoncement. Cette hauteur peut être réduite à 4 m, si la longueur du bâtiment ne dépasse pas 40 m;

b) des feux de côté constitués à tribord par un feu clair vert, à bâbord par un feu clair rouge; chacun de ces feux doit être visible sur un arc d'horizon de $112^{\circ}30'$ (c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à $22^{\circ}30'$ sur l'arrière du travers) et ne doit être visible que sur cet arc. Ces feux doivent se trouver à la même hauteur et sur le même plan perpendiculaire à l'axe du bâtiment. Ils doivent être placés à 1 m au moins plus bas que le feu de mât et en arrière de celui-ci et dans la mesure du possible, à l'extérieur de la partie la plus large du bâtiment. Ces feux doivent être masqués vers l'intérieur du bâtiment de telle sorte que le feu vert ne puisse être aperçu de bâbord ni le feu rouge de tribord;

c) un feu de poupe constitué par un feu ordinaire blanc, visible sur un arc d'horizon de 135° , soit $67^{\circ}30'$ sur chaque bord à partir de l'arrière et seulement sur cet arc.

3. Lorsque le tirant d'air des ouvrages (ponts, écluses, câbles aériens, etc.) sur un secteur de la voie navigable exige d'abaisser les mâts des bâtiments pendant le passage, cette opération doit être faite de manière que les feux de mât restent visibles et autant que possible à une hauteur supérieure à celle des feux de côté.

Article 3.09 — Signalisation de nuit des convois remorqués faisant route (Croquis II. A. 2)

1. Les dispositions du présent article ne sont applicables ni aux menues embarcations ne remorquant que des menues embarcations, ni aux menues embarcations remorquées; les règles applicables à de telles menues embarcations sont énoncées aux paragraphes 3 et 4 de l'article 3.13.

2. Le bâtiment motorisé en tête d'un convoi remorqué doit porter

a) outre le feu de mât et les feux de côté prescrits aux paragraphes 2 a) et 2 b) de l'article 3.08, un second feu puissant blanc, visible sur le même arc d'horizon que le feu de mât placé à 1 m environ au-dessous de celui-ci et, autant que possible, à 1 m au moins plus haut que les feux de côté;

b) au lieu du feu de poupe visé au paragraphe 2 c) de l'article 3.08, un feu ordinaire jaune visible sur le même arc d'horizon que celui-ci; ce feu doit être placé en un endroit approprié et à une hauteur suffisante pour qu'il soit bien visible par l'unité remorquée qui suit le bâtiment.

Le bâtiment doit conserver ces feux même s'il est précédé par un ou plusieurs bâtiments motorisés de renfort naviguant en ligne de file; ce ou ces derniers doivent aussi porter ces feux.

3. Dans le cas où un convoi remorqué comporte en tête plusieurs bâtiments motorisés naviguant l'un à côté de l'autre, accouplés ou non, chacun de ces bâtiments doit porter

un troisième feu puissant blanc, visible sur le même arc d'horizon que le feu de mât et placé à environ 2 m au-dessous de celui-ci, mais autant que possible à 1 m au moins plus haut que les feux de côté. Toutefois, si le convoi comporte un ou plusieurs bâtiments visés au paragraphe 1 de l'article 3.14 ou au paragraphe 1 de l'article 3.15, l'un des bâtiments motorisés doit remplacer ce troisième feu puissant blanc par le feu prescrit au paragraphe 2 de l'article 3.14, respectivement au paragraphe 2 de l'article 3.15.

Il en est de même pour chacun des bâtiments motorisés manoeuvrant ensemble un bâtiment ou une construction flottante autre qu'un bâtiment, y compris un radeau ou un établissement flottant.

4. Le ou les bâtiments formant la dernière longueur d'un convoi remorqué doivent porter le feu de poupe prescrit au paragraphe 2. c) de l'article 3.08. Toutefois, si le convoi se termine par une rangée de plus de deux bâtiments accouplés, ce feu doit être porté seulement par les deux bâtiments extérieurs de la rangée.

5. Les dispositions de l'article 3.08, paragraphe 3 s'appliquent également aux feux de mât des bâtiments motorisés visés aux paragraphes 2 et 3 ci-dessus.

Article 3.10 — Signalisation de nuit des convois poussés faisant route (Croquis II. A. 3)

1. Les convois poussés doivent porter

a) *comme feux de mât:*

trois feux puissants blancs à l'avant du bâtiment ou de l'un des bâtiments 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 placé à une hauteur d'au moins 6 m au-dessus du plan des marques d'enfoncement. Les deux feux inférieurs doivent être placés à 1,25 m environ de distance l'un de l'autre et à 1,10 m environ au-dessous du feu supérieur;

Les feux visés au présent par. a) doivent être portés par le bâtiment se trouvant près de l'axe longitudinal du convoi et, par ailleurs, répondre aux prescriptions du par. 2. a) de l'article 3.08.

b) *comme feux de côté:*

les feux prescrits au paragraphe 2. 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, et à 1 m au plus des bords du convoi.

c) *comme feux arrière:*

i) trois feux ordinaires blancs sur le pousseur, placés selon une ligne horizontale perpendiculaire à l'axe longitudinal à un écartement de 1,25 m environ et à une hauteur suffisante pour ne pas pouvoir être masqués par un des autres bâtiments du convoi;

ii) un feu de poupe ordinaire blanc sur chaque autre bâtiment dont la largeur totale est visible de l'arrière; toutefois, lorsqu'il y a plus de deux bâtiments autres que le pousseur visibles de l'arrière, ce feu doit être porté seulement par les deux bâtiments qui se trouvent à l'extérieur du convoi.

Les feux visés au présent paragraphe c) doivent, par ailleurs, répondre aux prescriptions du paragraphe 2 c) de l'article 3.08.

2. Lorsque le convoi poussé fait usage d'un remorqueur de renfort, il doit être considéré comme un convoi remorqué et doit porter la signalisation prescrite à l'article 3.09.

3. Les dispositions de l'article 3.08, paragraphe 3 s'appliquent également aux feux de mât visés au paragraphe 1 a) ci-dessus.

Article 3.11 — Signalisation de nuit des formations à couple faisant route (Croquis II. A. 4)

1. Les dispositions du présent article ne sont applicables ni aux menues embarcations ne menant à couple que de menues embarcations, ni aux menues embarcations menées à couple; les règles applicables à de telles menues embarcations figurent au paragraphe 3 de l'article 3.13.

2. Tout bâtiment motorisé faisant partie d'une formation à couple doit porter les feux prescrits au paragraphe 2 de l'article 3.08. Toutefois,

a) lorsque la formation comprend plus d'un bâtiment motorisé, les feux de côté qui sont à l'intérieur de la formation doivent être éteints;

b) lorsqu'un feu de côté d'un bâtiment motorisé est masqué totalement ou partiellement par un bâtiment non motorisé, il doit être remplacé par un feu correspondant porté par le bâtiment non motorisé.

3. Les bâtiments non motorisés faisant partie d'une formation à couple et se trouvant à l'extérieur de la formation doivent porter le feu de poupe prescrit au paragraphe 2. c) de l'article 3.08.

4. Les feux de côté d'une formation à couple doivent être placés autant que possible à la même hauteur, à 1 m au moins plus bas que le feu de mât du ou des bâtiments motorisés de la formation.

5. Les dispositions de l'article 3.08, paragraphe 3 s'appliquent également aux feux de mât des bâtiments de la formation.

Article 3.12 — Signalisation de nuit des bâtiments naviguant à la voile (Croquis II. A. 5)

1. Les bâtiments naviguant à la voile seulement doivent porter un feu ordinaire blanc et doivent, en outre, à l'approche d'autres bâtiments montrer à la proue un second feu ordinaire blanc.

2. Toutefois, si les bâtiments utilisent en même temps des voiles et un moteur, ils doivent porter les feux prescrits au paragraphe 2 de l'article 3.08 ou, s'ils sont des menues embarcations, les feux prescrits respectivement aux paragraphes 1 et 2 de l'article 3.13.

Article 3.13 — Signalisation de nuit des menues embarcations faisant route, à l'exception des menues embarcations naviguant à la voile (Croquis II. A. 6)

1. Les menues embarcations motorisées isolées, dont la longueur de la coque dépasse 7 m, doivent porter

a) un feu clair blanc visible sur un arc d'horizon de 225°, soit 112°30' de chaque côté du bâtiment (c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 22°30' sur l'arrière du travers de chaque bord) et seulement sur cet arc; ce feu doit être placé à la même hauteur que les feux de côté et autant que possible à 1 m au-devant de ceux-ci;

b) les feux de côté prescrits au paragraphe 2 b) de l'article 3.08; toutefois, ces feux peuvent être des feux ordinaires;

c) le feu de poupe prescrit au paragraphe 2 c) de l'article 3.08.

2. Les menues embarcations motorisées isolées, dont la longueur de la coque ne dépasse pas 7 m, peuvent remplacer les feux visés au paragraphe 1) ci-dessus par un seul feu ordinaire blanc ou montrer ce feu ordinaire blanc seulement à l'approche d'autres bâtiments.

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

4. Lorsqu'un convoi remorqué ne consiste qu'en de menues embarcations ou se termine par des menues embarcations, la dernière embarcation, à l'exception des canots de service, doit porter le feu de poupe prescrit au paragraphe 2 c) de l'article 3.08.

5. Les menues embarcations naviguant isolément, mais qui ne sont propulsées ni par un moteur ni par des voiles, doivent montrer un feu ordinaire blanc à l'approche d'autres bâtiments.

Article 3.14 — Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments faisant route et effectuant certains transports de matières inflammables (Croquis II. A. 7, II. A. 8 et II. A. 9)

1. Les bâtiments transportant les matières inflammables indiquées à l'Annexe 4 du présent Règlement doivent porter, outre les feux prescrits par les autres dispositions du présent Règlement

un feu ordinaire bleu sur leur partie arrière, en un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés.

Les bâtiments ayant transporté les matières visées ci-dessus en citernes, pour autant que celles-ci n'aient pas été dégazées, doivent porter la même signalisation.

2. Lorsqu'un convoi remorqué comprend un ou plusieurs bâtiments visés au paragraphe 1 ci-dessus, la signalisation prescrite par ce paragraphe n'est pas entièrement applicable à ces bâtiments. Toutefois, dans ce cas,

a) le bâtiment motorisé en tête du convoi doit porter, outre les feux prescrits au paragraphe 2 de l'article 3.09,

un feu ordinaire bleu visible sur le même arc d'horizon que les feux de mât, placé à 1 m environ au-dessous du plus bas de ceux-ci et autant que possible à 1 m plus haut que les feux de côté;

b) seuls le ou les bâtiments visés au paragraphe 1 ci-dessus se trouvant le plus à l'arrière du convoi doivent porter le feu bleu prescrit au même paragraphe. Toutefois, si une rangée du convoi comporte plus de deux de ces bâtiments, ce feu doit être porté seulement par les deux bâtiments extérieurs de la dernière rangée comportant des bâtiments transportant des matières inflammables. Les dispositions du paragraphe 4 de l'article 3.09 restent applicables.

3. Lorsqu'un convoi poussé comprend un ou plusieurs bâtiments visés au paragraphe 1) ci-dessus, la signalisation prescrite par ce paragraphe n'est pas applicable à ces bâtiments. Toutefois, dans ce cas

a) le bâtiment portant les feux visés au paragraphe 1. a) de l'article 3.10 doit porter, en outre,

un feu ordinaire bleu placé verticalement à 2,2 m environ au-dessous du feu supérieur et répondant, par ailleurs, aux prescriptions du paragraphe 2. a) de l'article 3.08;

b) le pousseur doit porter, outre les feux prescrits au paragraphe 1 c) i) de l'article 3.10, le feu bleu prescrit au paragraphe 1 ci-dessus.

4. Lorsqu'un convoi remorqué visé au paragraphe 2 ci-dessus fait usage d'un remorqueur de renfort, ce dernier doit porter la signalisation prescrite au paragraphe 2 a).

Lorsqu'un convoi poussé visé au paragraphe 3 ci-dessus fait usage d'un remorqueur de renfort, ce convoi doit porter la signalisation prescrite au paragraphe 2 a) ci-dessus. Toutefois, l'ensemble remorqué ne doit porter, outre la signalisation prescrite à l'article 3.09, que les feux bleus prescrits aux paragraphes 3 a) et b) ci-dessus.

Article 3.15 — Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments faisant route et effectuant certains transports de matières explosibles (Croquis II. A. 10, II. A. 11 et II. A. 12)

1. Les bâtiments transportant des matières explosibles et autres, visées à l'Annexe 5 du présent Règlement, doivent porter, outre les feux prescrits par les autres dispositions du présent Règlement,

un feu rouge sur leur partie arrière, à un endroit approprié, et à une hauteur telle qu'il soit visible tous les côtés. Ce feu doit être clair sur les bâtiments motorisés et ordinaire sur les bâtiments non motorisés.

2. Lorsqu'un convoi remorqué comprend un ou plusieurs bâtiments visés au paragraphe 1 ci-dessus, le bâtiment motorisé en tête du convoi doit porter, outre les feux prescrits au paragraphe 2 de l'article 3.09,

un feu clair rouge visible sur le même arc d'horizon que les feux de mât, placé à 1 m environ au-dessous du plus bas de ceux-ci et, autant que possible, à 1 m plus haut que les feux de côté.

3. Lorsqu'un convoi poussé comprend un ou plusieurs bâtiments visés au paragraphe 1 ci-dessus, la signalisation prescrite par ce paragraphe n'est pas applicable à ces bâtiments. Toutefois, dans ce cas

a) le bâtiment portant les feux visés au paragraphe 1 a) de l'article 3.10, doit porter, en outre,

un feu clair rouge placé verticalement à 2,2 m environ au-dessous du feu supérieur et répondant, par ailleurs, aux prescriptions du paragraphe 2 a) de l'article 3.08;

b) le pousseur doit porter, outre les feux prescrits au paragraphe 1 c) i) de l'article 3.10, le feu rouge prescrit au paragraphe 1 ci-dessus.

4. Lorsqu'un convoi remorqué visé au paragraphe 2 ci-dessus fait usage d'un remorqueur de renfort, ce dernier doit porter la signalisation prescrite au paragraphe 2.

Lorsqu'un convoi poussé visé au paragraphe 3 ci-dessus fait usage d'un remorqueur de renfort, ce convoi doit porter la signalisation prescrite au paragraphe 2 ci-dessus. Toutefois, l'ensemble remorqué ne doit porter, outre la signalisation prescrite à l'article 3.09, que les feux rouges prescrits aux paragraphes 3 a) et b) ci-dessus.

*Article 3.16 — Signalisation de nuit des bacs faisant route
(Croquis II. A. 13 et II. A. 14)*

1. Les bacs ne naviguant pas librement, ainsi que les bacs naviguant librement mais accomplissant une courte traversée, en ligne droite et sans virer, entre débarcadères situés l'un vis-à-vis de l'autre, doivent porter

a) un feu de mât blanc clair ou ordinaire visible de tous les côtés et placé à 5 m au moins au-dessus du plan des marques d'enfoncement; toutefois, cette hauteur peut être réduite si la longueur du bac ne dépasse pas 20 m;

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

c) un feu blanc clair ou ordinaire visible de l'avant et, autant que possible, de l'arrière et placé à l'extrémité du bac située dans le sens de la marche (Croquis II. A. 13).

2. Les autres bacs naviguant librement et isolément doivent porter

a) le feu prescrit au paragraphe 1 a) du présent article;

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

c) les feux prescrits aux paragraphes 2 b) et c) de l'article 3.08 (Croquis II. A. 14).

3. Dans le cas d'un bac remorqué, poussé ou mené à couple, les feux prescrits au paragraphe 2 sont à porter seulement par le bâtiment motorisé.

*Article 3.17 — Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments
faisant route et à protéger contre les remous
(Croquis II. A. 15)*

Les bâtiments à protéger contre les remous (voir article 6.20) peuvent porter, outre les feux prescrits par les autres dispositions du présent Règlement,

un feu ordinaire rouge et un feu ordinaire blanc placés à 1 m environ au-dessus l'un de l'autre, le feu rouge au-dessus, en un endroit tel que ces feux soient visibles de tous les côtés et ne puissent être confondus avec d'autres feux.

*Article 3.18 — Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments
incapables de manoeuvrer (Croquis II. A. 16)*

Un bâtiment qui est devenu incapable de manoeuvrer doit, à moins qu'il ne soit échoué ou coulé ou qu'il ne stationne dans les conditions prévues au chapitre 7 du présent Règlement, montrer en cas de besoin, outre les feux de route prescrits aux autres dispositions du présent Règlement

un feu rouge balancé ou émettre le signal sonore réglementaire, ou procéder à la fois à ces deux opérations.

Article 3.19 — Signalisation de nuit des constructions flottantes autres que les bâtiments faisant route (Croquis II. A. 17)

Sans préjudice des prescriptions spéciales qui pourront être imposées en vertu de l'article 1.21, les constructions flottantes autres que les bâtiments, y compris les radeaux et les établissements flottants, doivent porter

des feux ordinaires blancs en nombre suffisant pour indiquer les contours de la construction.

II. B. SIGNALISATION DE NUIT EN STATIONNEMENT

Article 3.20 — Signalisation de nuit des bâtiments en stationnement (Croquis II. B. 1)

1. Les bâtiments autres que les menues embarcations et les bacs mentionnés à l'article 3.23, doivent porter en stationnement

un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés, placé à 3 m au moins au-dessus du plan des marques d'enfoncement.

2. Les menues embarcations en stationnement, à l'exception des canots de service des bâtiments, doivent porter

un feu ordinaire blanc, visible de tous les côtés.

3. Le feu prescrit au paragraphe 1 ou 2 ci-dessus n'est pas obligatoire

a) lorsque le bâtiment fait partie d'un ensemble de bâtiments, d'un convoi ou d'une formation à couple et que les bâtiments de cet ensemble, convoi ou formation, situés du côté du chenal navigable, portent le feu prescrit au paragraphe 1 ou 2 respectivement;

b) lorsqu'une menue embarcation se trouve amarrée à la rive.

Article 3.21 — Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments en stationnement et effectuant certains transports de matières inflammables (Croquis II. B. 2)

Les bâtiments visés à l'article 3.14 doivent porter, outre les feux prescrits à l'article 3.20,

un feu ordinaire bleu sur leur partie arrière, en un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés.

Toutefois, si ces bâtiments stationnent dans les conditions visées au paragraphe 3 a) de l'article 3.20, seuls les bâtiments qui portent le feu ordinaire blanc doivent montrer le feu bleu prescrit ci-dessus.

Article 3.22 — Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments en stationnement et effectuant certains transports de matières explosibles (Croquis II. B. 3)

Les bâtiments visés à l'article 3.15 doivent porter, outre les feux prescrits à l'article 3.20,

un feu rouge ordinaire ou clair visible de tous les côtés, qui doit être placé à 1 m environ au-dessous du feu blanc prescrit aux paragraphes 1 et 2 de l'article 3.20.

Article 3.23 — Signalisation de nuit des bacs en stationnement à leur débarcadère (Croquis II. B. 4)

Tous les bacs doivent porter le feu blanc prescrit au paragraphe 1 a) de l'article 3.16.

Article 3.24 — Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments en stationnement à protéger contre les remous (Croquis II. B. 5)

Les bâtiments à protéger contre les remous (voir article 6.20) peuvent porter, outre les feux prescrits par les autres dispositions du présent Règlement,

le feu rouge et le feu blanc prescrits à l'article 3.17.

Article 3.25 — Signalisation de nuit des constructions flottantes en stationnement, autres que des bâtiments (Croquis II. B. 6)

Les constructions flottantes autres que des bâtiments, y compris les établissements flottants et les radeaux, doivent porter des feux ordinaires blancs en nombre suffisant pour indiquer leurs contours du côté du chenal navigable.

Article 3.26 — Signalisation de nuit de certains bâtiments de pêche en stationnement (Croquis II. B. 7)

Les bâtiments de pêche, menues embarcations incluses, ayant des filets ou d'autres instruments de pêche qui s'étendent à proximité du chenal, doivent porter les feux prescrits à l'article 3.20.

En outre, lorsque leurs filets ou autres instruments de pêche peuvent présenter une entrave pour la navigation, ils doivent être signalés par des feux ordinaires blancs en nombre suffisant pour en indiquer la position.

Article 3.27 — Signalisation de nuit des bâtiments échoués ou coulés et des engins flottants, indiquant les côtés où le chenal est fermé (Croquis II. B. 8)

Les engins flottants au travail et les bâtiments effectuant des travaux dans la voie navigable, ainsi que les bâtiments échoués ou coulés doivent porter

a) du ou des côtés où le chenal est libre, un feu ordinaire rouge et un feu ordinaire blanc, ou un feu clair rouge et un feu clair blanc, placés à 1 m environ au-dessus l'un de l'autre, le feu rouge étant le plus haut, et

b) du ou des côtés où le chenal n'est pas libre, un feu rouge placé à la même hauteur que le feu rouge prescrit à l'alinéa a) ci-dessus et de même intensité que celui-ci.

Ces feux doivent être placés à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés. Dans le cas d'un bâtiment coulé, ils peuvent être placés sur un canot ou montrés de quelque autre manière appropiée.

Article 3.28 — Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments et des constructions flottantes dont les ancres peuvent présenter un danger pour la navigation (Croquis II. B. 9)

1. Les bâtiments dont les ancres sont mouillées de telle manière qu'elles peuvent présenter un danger pour la navigation doivent porter, outre les feux prescrits par les autres dispositions du présent Règlement un deuxième feu ordinaire blanc, visible de tous les côtés, placé à 1 m environ au-dessous du feu prescrit respectivement aux paragraphes 1 et 2 de l'article 3.20.

2. Lorsque, dans les cas de constructions flottantes visés à l'article 3.25, les ancres sont mouillées de telle manière qu'elles peuvent présenter un danger pour la navigation, le feu de stationnement se trouvant le plus près de ces ancres doit être remplacé par deux feux ordinaires blancs, superposés à 1 m environ de distance l'un de l'autre, visibles de tous les côtés.

3. Lorsque les ancres des engins flottants peuvent présenter un danger pour la navigation, elles doivent être signalées par une bouée ou un flotteur portant un feu ordinaire blanc, visible de tous les côtés.

III. SIGNALISATION DE JOUR

III. A. SIGNALISATION DE JOUR EN COURS DE ROUTE

Article 3.29 — Signalisation de jour des convois remorqués faisant route (Croquis III. A. 1)

1. Les dispositions du présent article ne sont applicables ni aux menues embarcations ne remorquant que de menues embarcations ni aux menues embarcations remorquées; les règles applicables à certaines menues embarcations ne remorquant que de menues embarcations sont énoncées au paragraphe 2 de l'article 3.31.

2. Le bâtiment motorisé en tête d'un convoi remorqué doit porter un cylindre jaune bordé, en haut comme en bas, de deux bandes, noire et blanche, 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.

Le bâtiment doit conserver ce cylindre même s'il est précédé par un ou plusieurs remorqueurs de renfort en ligne de file; ces derniers doivent également porter le cylindre.

3. Dans le cas où un convoi remorqué comporte, en tête, deux bâtiments motorisés naviguant l'un à côté de l'autre, accouplés ou non, chacun de ces bâtiments doit porter le cylindre prescrit au paragraphe 2 ci-dessus. Dans le cas où un bâtiment, un radeau, un établissement flottant, ou une autre construction flottante est manoeuvré par plusieurs remorqueurs, la même prescription s'applique à chaque remorqueur.

Article 3.30 — Signalisation de jour des bâtiments utilisant en même temps des voiles et un moteur (Croquis III. A. 2.)

1. Un bâtiment naviguant à la voile et faisant en même temps usage d'un moteur doit porter

un cône noir dont la pointe est dirigée vers le haut. Ce cône doit être placé à 3 m au moins au-dessus du plan des marques d'enfoncement et à l'endroit où il sera le plus apparent.

2. Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux menues embarcations.

Article 3.31 — Signalisation de jour de certaines menues embarcations motorisées faisant route (Croquis III. A. 3)

1. Toute menue embarcation motorisée naviguant isolément et dont la coque a une longueur supérieure à 7 m, doit porter

un pavillon blanc barré au milieu d'une raie rouge horizontale, placé en un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés.

2. La même signalisation doit être portée par de telles menues embarcations lorsqu'elles ne remorquent ou ne mènent à couple que de menues embarcations.

Article 3.32 — Signalisation de jour supplémentaire des bâtiments faisant route et effectuant certains transports de matières inflammables (Croquis III. A. 4, III. A. 5 et III. A. 6)

1. Les bâtiments transportant les matières inflammables indiquées à l'Annexe 4 au présent Règlement doivent porter, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent Règlement,

un cône bleu, pointe en bas, placé à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés.

Les bâtiments ayant transporté les matières visées ci-dessus en citernes, pour autant que celles-ci n'aient pas été dégazées, doivent porter la même signalisation.

2. Lorsqu'un convoi remorqué comprend un ou plusieurs bâtiments visés au paragraphe 1 ci-dessus, le bâtiment motorisé en tête du convoi, doit porter, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent Règlement,

le cône bleu prescrit au paragraphe 1 ci-dessus.

3. Lorsqu'un convoi poussé comprend un ou plusieurs bâtiments visés au paragraphe 1 ci-dessus, la signalisation prescrite par ce paragraphe n'est pas applicable à ces bâtiments. Toutefois, le convoi doit porter à l'avant et sur le pousseur

le cône bleu prescrit au paragraphe 1 ci-dessus.

Article 3.33 — Signalisation de jour supplémentaire des bâtiments faisant route et effectuant certains transports de matières explosibles (Croquis III. A. 7, III. A. 8 et III. A. 9)

1. Les bâtiments transportant des matières explosibles et autres visées à l'Annexe 5 du présent Règlement, doivent porter, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent Règlement, un cône rouge, pointe en bas, placé en un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés.

2. Lorsqu'un convoi remorqué comprend un ou plusieurs bâtiments visés au paragraphe 1 ci-dessus, le bâtiment motorisé en tête du convoi doit porter, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent Règlement,

le cône rouge prescrit au paragraphe 1 ci-dessus.

3. Lorsqu'un convoi poussé comprend un ou plusieurs bâtiments visés au paragraphe 1 ci-dessus, la signalisation prescrite par ce paragraphe n'est pas applicable à ces bâtiments. Toutefois, le convoi doit porter à l'avant et sur le pousseur

le cône rouge prescrit au paragraphe 1 ci-dessus.

Article 3.34 — Signalisation de jour des bacs faisant route (Croquis III. A. 10)

Les bacs, à l'exception des bacs naviguant librement dont la longueur ne dépasse pas 15 m, doivent porter

un ballon vert placé à une hauteur de 6 m au moins au-dessus du plan des marques d'enfoncement. Toutefois, cette hauteur peut être réduite si la longueur du bac ne dépasse pas 20 m.

Article 3.35 — Signalisation de jour supplémentaire des bâtiments faisant route et à protéger contre les remous (Croquis III. A. 11)

1. Les bâtiments à protéger contre les remous (voir article 6.20) peuvent porter, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent Règlement,

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.

2. Les pavillons visés au paragraphe 1 peuvent être remplacés par des panneaux de même couleur.

*Article 3.36 — Signalisation de jour supplémentaire des bâtiments faisant route et jouissant d'une priorité de passage
(Croquis III. A. 12)*

1. Les bâtiments allant prêter secours à un bâtiment en détresse, ainsi que les bâtiments auxquels l'autorité compétente a délivré une priorité pour le passage aux endroits où l'ordre de passage est réglé par elle, doivent porter, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent Règlement,

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

2. En cas de besoin, ce signal peut être complété par le signal sonore visé au paragraphe 5 de l'article 4.01.

III. B. SIGNALISATION DE JOUR EN STATIONNEMENT

*Article 3.37 — Signalisation de jour des bâtiments en stationnement et effectuant certains transports de matières inflammables
(Croquis III. B. 1)*

1. Les bâtiments visés à l'article 3.32, à l'exception des bâtiments faisant partie d'un convoi poussé, doivent porter le cône bleu prescrit au paragraphe 1 de l'article 3.32.

2. Lorsqu'un convoi poussé en stationnement comprend un ou plusieurs bâtiments visés à l'article 3.32, le convoi doit conserver la signalisation supplémentaire prescrite au paragraphe 3) de l'article 3.32.

*Article 3.38 — Signalisation de jour des bâtiments en stationnement et effectuant certains transports de matières explosibles
(Croquis III. B. 2)*

1. Les bâtiments visés à l'article 3.33, à l'exception des bâtiments faisant partie d'un convoi poussé, doivent porter le cône rouge prescrit au paragraphe 1 de l'article 3.33.

2. Lorsqu'un convoi poussé en stationnement comprend un ou plusieurs bâtiments visés à l'article 3.33, le convoi doit conserver la signalisation supplémentaire prescrite au paragraphe 3 de l'article 3.33.

Article 3.39 — *Signalisation de jour des bâtiments en stationnement et à protéger contre les remous (Croquis III. B. 3)*

Les bâtiments à protéger contre les remous (voir article 6.20) peuvent porter

le ou les pavillons ou le ou les panneaux rouges et blancs prescrits à l'article 3.35.

Article 3.40 — *Signalisation de jour des filets ou d'autres instruments des bâtiments de pêche en stationnement (Croquis III. B. 4)*

Lorsque des filets ou autres instruments de pêche des bâtiments de pêche s'étendent dans la proximité du chenal et peuvent présenter une entrave pour la navigation, ils doivent être signalés par

des flotteurs jaunes en nombre suffisant pour indiquer leur position.

Article 3.41 — *Signalisation de jour des bâtiments échoués ou coulés et des engins flottants, indiquant les côtés où le chenal est fermé (Croquis III. B. 5)*

1. Les bâtiments échoués ou coulés doivent porter

a) du ou des côtés où le chenal est libre,

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

b) du ou des côtés où le chenal n'est pas libre,

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. Les engins flottants au travail ainsi que les bâtiments effectuant des travaux dans la voie navigable, doivent porter

a) du ou des côtés où le chenal est libre,

un ballon rouge et un ballon blanc placés à 1 m environ au-dessus l'un de l'autre, le ballon rouge étant le plus haut, et

b) du ou des côtés où le chenal n'est pas libre,

un ballon rouge placé à la même hauteur que le ballon rouge porté de l'autre côté.

3. Les pavillons visés sous paragraphe 1 ci-dessus peuvent être remplacés par des panneaux de même couleur. Les pavillons ou panneaux ainsi que les ballons doivent être placés à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés. Dans le cas d'un bâtiment coulé, ils peuvent être placés sur un canot ou montrés de quelque autre manière appropriée.

*Article 3.42 — Signalisation de jour des ancrés des bâtiments
(Croquis III. B. 6)*

1. Les bâtiments dont les ancrés sont mouillées de telle manière qu'elles peuvent causer un danger pour la navigation, doivent signaler chacune de ces ancrés par un flotteur jaune.

2. La signalisation visée au paragraphe 1 ci-dessus peut être remplacée par deux pavillons blancs portés par le bâtiment lui-même et placés l'un au-dessus de l'autre. Le pavillon supérieur doit être placé à 3 m au moins au-dessus du plan des marques d'enfoncement et à environ 1 m au-dessus de l'autre pavillon.

IV. SIGNALISATIONS PARTICULIÈRES

Article 3.43 — Signalisation de l'interdiction d'accès à bord (Croquis IV. 1)

Si, conformément aux dispositions de l'article 8.01, l'accès à bord est interdit, cette interdiction doit être signalée par

des panneaux ayant la forme d'un disque d'un diamètre de 60 cm environ, blancs, bordés de rouge, avec diagonale rouge et portant au milieu, en noir, l'image d'un piéton.

Ces panneaux doivent être placés, selon les besoins, à bord ou à la planche de bord.

Article 3.44 — Signalisation de l'interdiction de fumer ou d'employer des flammes ou feux ouverts (Croquis IV. 2)

Si, conformément aux dispositions de l'article 8.02, il est interdit de fumer ou d'employer des flammes ou des feux ouverts à bord, cette interdiction doit être signalée par

des panneaux ayant la forme d'un disque d'un diamètre de 60 cm environ, blancs, bordés de rouge, avec diagonale rouge et portant au milieu l'image d'une cigarette d'où se dégage de la fumée.

Ces panneaux doivent être placés, selon les besoins, à bord ou à la planche de bord.

*Article 3.45 — Signalisation des bâtiments de la surveillance fluviale
(Croquis IV. 3)*

Les bâtiments affectés à la surveillance fluviale portent à l'avant, des deux côtés de la coque, comme signe distinctif, un losange blanc encadré d'un liseré bleu. En outre,

a) de jour, ils portent leur pavillon national et hissent une flamme blanche au centre de laquelle se trouve le signe distinctif susmentionné;

b) de jour et de nuit, ils montrent un feu bleu scintillant si l'exercice de leurs fonctions l'exige.

Article 3.46 — Signaux de détresse (Croquis IV. 4)

1. Lorsqu'un bâtiment en détresse veut demander du secours, il peut montrer de jour, un pavillon ou tout autre objet approprié agité circulairement, de nuit, un feu agité circulairement.

2. Ces signaux peuvent remplacer ou compléter les signaux sonores visés à l'article 4.01, paragraphe 4.

Article 3.47 — Signal d'interdiction de stationnement latéral (Croquis IV. 5)

1. Si les prescriptions spéciales des autorités compétentes interdisent de stationner latéralement à proximité d'un bâtiment à cause de la nature particulièrement dangereuse de sa cargaison, ce bâtiment doit porter sur le pont, dans l'axe longitudinal, un panneau carré, muni, en bas, d'un triangle. Ce panneau carré doit, des deux côtés, être blanc bordé de rouge et porter une diagonale rouge et au milieu le caractère „P” en noir. Le triangle doit, des deux côtés, être blanc 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 bâtiment.

Chapitre 4

SIGNAUX SONORES DES BÂTIMENTS

Article 4.01 — Généralités

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

a) à bord des bâtiments motorisés, exception faite du cas de certaines menues embarcations visées sous b), au moyen d'avertisseurs sonores actionnés mécaniquement, placés suffisamment haut, dégagés vers l'avant et autant que possible vers l'arrière;

b) à bord des bâtiments non motorisés et à bord des menues embarcations motorisées qui n'ont pas d'appareil pour l'émission des signaux, au moyen d'une trompe ou d'une corne appropriée.

2. Les signaux sonores des bâtiments motorisés, exception faite des menues embarcations et des bâtiments qui ne sont pas munis d'une source électrique suffisante à cet effet, doivent être accompagnés de signaux lumineux synchronisés avec eux; ces signaux lumineux seront jaunes, clairs et visibles de tous les côtés.

3. Lorsque les bâtiments font route en convoi ou en formation à couple, les signaux sonores prescrits n'ont à être donnés que par le bâtiment à bord duquel se trouve le conducteur du convoi ou de la formation.

4. Lorsqu'un bâtiment en détresse veut demander du secours, il peut émettre des volées de cloche ou des sons prolongés répétés. Ces signaux peuvent remplacer ou compléter les signaux visuels visés à l'article 3.46.

5. Lorsqu'un des bâtiments visés aux articles 3.36 et 6.29 veut faire usage de sa priorité de passage, il peut émettre le signal sonore figurant à la section F de l'Annexe 6 du présent Règlement. Ce signal peut compléter le signal visuel visé à l'article 3.36.

Article 4.02 — Usage des signaux sonores

1. Sans préjudice des autres dispositions du présent Règlement, tout bâtiment — à l'exception des menues embarcations — doit faire usage, en cas de besoin, des signaux figurant à l'Annexe 6 du présent Règlement.

2. Les menues embarcations peuvent, en cas de besoin, émettre les signaux généraux figurant à la section 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 bâtiments ou entre un bâtiment et la terre, l'usage d'autres signaux sonores est admis à condition qu'ils ne prêtent pas à confusion avec les signaux mentionnés au présent Règlement.

Chapitre 5

SIGNALISATION DE LA VOIE NAVIGABLE

Article 5.01 — Signaux servant à régler la navigation sur la voie navigable

1. L'Annexe 7 du présent Règlement définit les signaux d'interdiction, d'obligation, de restriction, de recommandation et d'indication, ainsi que les signaux auxiliaires servant à régler la navigation sur la voie navigable. Elle définit en même temps la signification de ces signaux.

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

Article 5.02 — Signalisation du chenal et des dangers nautiques

1. L'Annexe 8 du présent Règlement définit les signaux flottants et côtiers balisant le chenal et les dangers nautiques. Elle définit en même temps la signification de ces signaux.

2. Sur tout le cours navigable du fleuve, le chenal est balisé d'après le système latéral qui indique la position de ses côtés par rapport au cours d'un bâtiment suivant le chenal. Les côtés «droit» et «gauche» du chenal et des rives dans le présent Règlement s'entendent pour un bâtiment naviguant vers l'aval.

Chapitre 6

REGLES DE ROUTE

A. GENERALITES

Article 6.01 — Définition

Au sens du présent chapitre, le sens «amont» sur la voie navigable est le sens vers la source.

Article 6.02 — Menues embarcations; bâtiments à ailes portantes

1. Les menues embarcations naviguant isolément et les convois remorqués ou formations à couple composés uniquement de menues embarcations ne doivent pas gêner les mouvements et les manoeuvres des autres bâtiments; ils ne peuvent exiger que ceux-ci s'écartent en leur faveur; les dispositions de l'article 1.04 restent, toutefois, applicables.

2. Les règles de route que doivent respecter les menues embarcations entre elles sont les suivantes:

a) les menues embarcations motorisées doivent s'écarter de la route de toutes les autres menues embarcations;

b) les menues embarcations non motorisées et ne naviguant pas à la voile doivent s'écarter de la route des menues embarcations naviguant à la voile;

c) les menues embarcations tenues de s'effacer doivent serrer à temps à tribord. Lorsque pour des raisons nautiques cette règle ne peut pas être suivie, la menue embarcation tenue de s'effacer doit indiquer à temps et sans ambiguïté, par des manoeuvres appropriées, de quel côté elle va s'écarter. Cette intention peut aussi être indiquée par les signaux sonores prévus à l'article 4.02, par. 2.

d) lorsque deux menues embarcations naviguant à la voile s'approchent de manière qu'un danger d'abordage est à craindre, l'une d'elles doit céder la route à l'autre, conformément aux règles suivantes:

i) lorsque les menues embarcations naviguent à amures différentes, l'embarcation naviguant bâbord amures doit s'écarter de la route de l'autre embarcation;

ii) lorsque deux menues embarcations naviguent à mêmes amures, l'embarcation naviguant au vent doit céder la route à l'embarcation naviguant sous vent;

iii) en cas de dépassement, c'est l'embarcation au vent qui peut dépasser l'embarcation sous vent.

Le côté au vent est le côté opposé à celui où se trouve la grande voile.

3. Les bâtiments à ailes portantes de n'importe quelles dimensions sont également soumis aux dispositions du paragraphe 1) ci-dessus. Lors de la rencontre entre des bâtiments à ailes portantes et d'autres bâtiments, les bâtiments à ailes portantes doivent, en temps utile, indiquer par des signaux visuels ou sonores, le côté duquel s'effectue le croisement, les autres bâtiments devant poursuivre leur route.

Les bâtiments à ailes portantes se croisent entre eux en serrant chacun à tribord.

4. Les dispositions des articles 6.04, 6.05, 6.07, 6.08 par. 1, 6.09 par. 2, 6.10, 6.12, 6.13, 6.14, 6.16 du présent chapitre ne se rapportent pas aux menues embarcations, convois et formations à couple visés au paragraphe 1 ci-dessus, ni aux bâtiments à ailes portantes, et ne s'appliquent pas à leur égard.

B. RENCONTRE ET DEPASSEMENT

Article 6.03 — Principes généraux

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

2. Lorsque des bâtiments naviguent en convoi ou en formation à couple, les signaux prescrits par les articles 6.04 à 6.12 ci-après ne doivent être montrés ou donnés que par le bâtiment à bord duquel se trouve le conducteur du convoi ou de la formation à couple.

3. En cas de rencontre ou de dépassement, les bâtiments qui suivent des routes excluant tout danger d'abordage ne doivent modifier leur route d'une manière qui puisse faire surgir un danger d'abordage.

Article 6.04 — Rencontre: règles normales

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

2. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 4, les montants qui laissent la route des avalants à bâbord ne sont pas tenus de donner un signal.

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

a) *de jour*: montrer vers tribord un feu puissant blanc scintillant ou agiter un pavillon bleu clair; ces signaux doivent être nettement visibles de l'avant et autant que possible aussi de l'arrière;

b) *de nuit*: montrer à tribord un feu clair blanc scintillant; ce feu doit être visible de l'avant et autant que possible aussi de l'arrière.

Ces signaux doivent être montrés jusqu'à ce que la rencontre soit effectuée.

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

— «un son bref» lorsque la rencontre doit s'effectuer sur bâbord ou

— «deux sons brefs» lorsque la rencontre doit s'effectuer sur tribord.

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

Article 6.05 — Rencontre: dérogation aux règles normales

1. Si la route que les montants réservent, suivant l'article 6.04 ci-dessus, aux avalants ne convient pas à ceux-ci, les avalants, à condition de s'être assurés qu'il est possible sans danger de leur donner satisfaction, ont le droit de demander que les montants modifient cette route.

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

— s'ils veulent que la rencontre s'effectue à bâbord, ils doivent émettre «un son bref» et,

— s'ils veulent que la rencontre s'effectue à tribord, ils doivent émettre «deux sons brefs» et, en outre, montrer les signaux visuels visés au paragraphe 3 de l'article 6.04.

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

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

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

4. Dès qu'il est à craindre que les intentions des avalants n'aient pas été comprises par les montants, les avalants doivent répéter les signaux sonores prévus au paragraphe 2 du présent article.

5. Si les montants reconnaissent que la route demandée par les avalants n'est pas appropriée et qu'il en résultera un danger d'abordage,

ils doivent émettre «une série de sons très brefs». Les conducteurs doivent alors prendre toutes les mesures possibles pour éviter ce danger.

Article 6.06 — Rencontre en cas de bateaux halés

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

Article 6.07 — Rencontre dans les passages étroits

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

a) tous les bâtiments doivent franchir les passages étroits dans le plus court délai possible;

b) dans le cas où la portée de vue est restreinte, les bâtiments doivent, avant de s'engager dans un passage étroit, émettre «un son prolongé»; en cas de besoin, notamment lorsque le passage étroit est long, ils doivent répéter ce signal lors du passage;

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

d) lorsqu'un montant s'est déjà engagé dans un passage étroit, les avalants doivent, pour autant qu'il est possible, s'arrêter à l'amont de ce passage jusqu'à ce que le montant l'ait franchi.

2. Dans le cas où la rencontre dans un passage étroit est devenue inévitable, les bâtiments doivent prendre toutes les mesures possibles pour que la rencontre ait lieu en un endroit et dans des conditions présentant un minimum de danger. Tout conducteur qui constate un danger d'abordage doit émettre «une série de sons très brefs».

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

1. A l'approche des secteurs indiqués par le signal d'interdiction A. 4 (Annexe 7), les montants doivent s'arrêter à l'approche d'avalants et attendre jusqu'à ce que les avalants aient franchi le secteur.

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

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

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

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

Article 6.10 — Dépassement: conduite et signaux des bâtiments

1. 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 changer de route, le rattrapant ne donne aucun signal sonore.

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

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

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

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».

Article 6.11 — Dépassement en cas de bâtiments halés

En cas de dépassement entre un bâtiment halé de la rive et un bâtiment non halé, ce dernier doit toujours laisser au premier le côté du halage.

C. AUTRES REGLES DE ROUTE

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

1. Sur les secteurs où la route à suivre est prescrite, cette route est indiquée par les signaux d'obligation B. 2, B. 3 et B. 4 (Annexe 7). La fin du secteur doit 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 manoeuvre.

Article 6.13 — Virage

1. Les bâtiments ne peuvent virer qu'après s'être assurés que les mouvements des autres bâtiments, compte tenu des dispositions des paragraphes 2 et 3 ci-après, permettent d'effectuer la manoeuvre sans danger et sans que ces autres bâtiments soient obligés de modifier brusquement leur route ou leur vitesse.

2. Si la manoeuvre envisagée doit obliger d'autres bâtiments à s'écartier de leur route ou à modifier leur vitesse, le bâtiment qui veut virer doit, avant de virer, annoncer sa manoeuvre 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 bâtiments doivent alors, 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 bâtiments qui veulent virer pour venir contre le courant, ils doivent contribuer à ce que cette manoeuvre puisse être effectuée en temps utile.

4. Tout virage est interdit sur les secteurs marqués par un signal d'interdiction A. 8 (Annexe 7). En revanche, s'il existe sur la 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 et à la traversée

Les dispositions de l'article 6.13 ci-dessus s'appliquent également, exception faite des bacs, dans le cas de bâtiments qui quittent leur poste de mouillage ou d'amarrage sans virer, ou qui traversent la voie navigable; toutefois, les signaux prescrits au paragraphe 2 de cet article sont remplacés par les suivants:

- «un son bref», lorsque les bâtiments viennent sur tribord, ou
- «deux sons brefs», lorsque les bâtiments 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 — Entrée et sortie des bassins portuaires et des voies affluentes

1. Les bâtiments ne peuvent entrer dans un bassin portuaire ou une voie affluente, ou en sortir, qu'après s'être assurés que ces manoeuvres peuvent s'effectuer sans danger et sans que d'autres bâtiments soient obligés de modifier brusquement leur route ou leur vitesse. Dans certains cas, les voies considérées comme affluentes peuvent être indiquées par les signaux E. 9 et E. 10 (Annexe 7).

2. Les bâtiments sortant d'un bassin portuaire ou d'une voie affluente doivent, si la manoeuvre envisagée peut ou doit obliger d'autres bâtiments à modifier leur route ou leur vitesse, annoncer cette manoeuvre en émettant, en temps utile:

- «trois sons prolongés suivis d'un son bref», lorsqu'après la sortie, ils doivent se diriger sur tribord,
- «trois sons prolongés suivis de deux sons brefs», lorsqu'après la sortie, ils doivent se diriger sur bâbord,
- «trois sons prolongés», lorsqu'après la sortie, ils ne doivent pas changer leur route.

Les autres bâtiments doivent alors, pour autant qu'il est nécessaire, modifier leur route et leur vitesse.

3. Si, près de la sortie d'un bassin portuaire ou d'une voie affluente, est placé le signal B. 9, il est interdit aux bâtiments de s'engager sur la voie principale ou de la traverser dans le cas où cette manoeuvre obligerait les bâtiments naviguant sur celle-ci à modifier leur route ou leur vitesse.

Article 6.17 — Navigation à la même hauteur; interdiction de s'approcher d'un bâtiment

1. La navigation à la même hauteur n'est permise que lorsque le chenal présente une largeur incontestablement suffisante, compte tenu de toutes les circonstances locales et des mouvements des autres bâtiments.

2. Sans préjudice des dispositions de l'article 1.20, il est interdit aux bâtiments d'accoster des bâtiments en marche ou de s'y accrocher sans autorisation expresse du conducteur, défini conformément à l'art. 1.02.

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

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

2. Cette interdiction ne s'applique ni aux petits mouvements aux lieux de stationnement, ni aux manoeuvres; toutefois, elle s'applique à ces mouvements et manoeuvres dans les secteurs indiqués, conformément à l'article 7.04, paragraphe 2, par le signal d'interdiction A. 6 (Annexe 7).

3. Cette interdiction ne s'applique pas non plus dans les secteurs indiqués, conformément à l'article 7.04, paragraphe 1, par le signal d'indication E. 6 (Annexe 7).

Article 6.19 — Interdiction de la navigation à la dérive

1. La navigation à la dérive est interdite. Cette interdiction ne s'applique pas aux petits mouvements aux lieux de stationnement et aux manoeuvres.

2. Les bâtiments qui se laissent descendre cap à l'amont avec machine avant, sont considérés comme montants et non pas comme naviguant à la dérive.

Article 6.20 — Protection contre les remous

1. Les bâtiments doivent régler leur vitesse pour éviter de créer des remous ou un effet de succion exagérés, qui soient de nature à causer des dommages à des bâtiments en stationnement ou en cours de route ou à des ouvrages. Toutefois, ils ne doivent pas tomber au-dessous de la vitesse nécessaire pour gouverner avec sécurité.

Cette disposition s'applique aussi aux secteurs de la voie navigable indiqués par le signal A. 9 (Annexe 7).

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

3. Au droit de bâtiments montrant

- *de jour*, un pavillon ou un panneau rouge et blanc (article 3.35) et
- *de nuit*, un feu ordinaire rouge placé à 1 m environ au-dessus d'un feu ordinaire blanc (article 3.17),

les autres bâtiments doivent régler leur vitesse ainsi qu'il est prescrit au paragraphe 1 ci-dessus. Ils doivent, en outre, s'écarter le plus possible. Ont seuls le droit de faire usage de ces signaux

a) les bâtiments gravement avariés ou participant à une opération de sauvetage, ainsi que les bâtiments échoués, coulés ou incapables de manoeuvrer;

b) les bâtiments pouvant justifier d'une autorisation écrite des autorités compétentes.

4. Au droit des engins flottants au travail et des autres bâtiments visés respectivement aux articles 3.27 et 3.41 et portant la signalisation prescrite par ces articles, les autres bâtiments doivent régler 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 et formations à couple

1. Les bâtiments motorisés propulsant un convoi ou une formation à couple doivent avoir une puissance suffisante pour assurer la bonne manoeuvrabilité du convoi ou de la formation.

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

3. Il est interdit à tout bâtiment motorisé remorquant, poussant ou menant à couple d'autres bâtiments de les abandonner pendant les opérations d'amarrage ou de mouillage avant que le chenal navigable ne soit dégagé de ces bâtiments et que le conducteur du convoi ou de la formation ne s'est pas assuré qu'ils sont mis en sécurité.

Article 6.22 — Interruption de la navigation

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

D. BACS

Article 6.23 — Règles applicables aux bacs

1. Les bacs ne doivent effectuer la traversée de la voie navigable que dans le cas où le chenal est libre. Pendant la traversée, ils doivent se tenir à une distance des bâtiments telle que ceux-ci ne soient pas obligés de s'écarter de leur route ou de diminuer leur vitesse pour éviter un abordage.

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) il ne doit pas demeurer dans le chenal au-delà du temps nécessaire pour son service;

c) la navigation de bacs à câble longitudinal est interdite.

E. PASSAGE DES PONTS, BARRAGES ET ECLUSES

Article 6.24 — Passage des ponts et des barrages. Généralités

1. Dans une ouverture de pont ou de barrage, tout croisement ou tout dépassement est interdit, à moins que le chenal n'offre une largeur incontestablement suffisante pour le passage simultané.

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 pont fixes sont indiquées par

a) le signal D. 1 a) (Annexe 7), ou

b) le signal D. 1 b) (Annexe 7),

placé 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 dans l'autre sens. Dans ce cas, la passe porte de l'autre côté le signal d'interdiction A. 1 (Annexe 7).

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, les conducteurs doivent se conformer, à l'approche et au passage de ponts mobiles, aux ordres qui leur sont éventuellement donnés par le personnel du pont en vue de la sécurité et du bon ordre de la navigation ou en vue de la rapidité du passage.

2. Les bâtiments 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 les panneaux B. 5 (Annexe 7) sont placés sur la rive, s'arrêter en-deçà de ces panneaux.

3. A l'approche des ponts mobiles, le dépassement est interdit sauf indications spéciales de la part du personnel du pont.

4. Le passage des ponts mobiles peut être réglé par les signaux suivants:

a) un feu rouge signifie: interdiction de passage;

b) deux feux verts signifient: le passage est autorisé;

c) deux feux rouges superposés signifient: le service d'ouverture du pont pour la navigation est interrompu.

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

Article 6.27 — Passage des barrages

1. Au passage d'un barrage il est interdit de laisser trainer des ancres, des câbles ou des chaînes.

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

3. L'interdiction de passage par une ouverture de barrage est signalée par

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

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

les signaux D. 1 (Annexe 7) placés sur le pont au-dessus de la passe.

Article 6.28 — Passage aux écluses

1. Sans préjudice des autres dispositions du présent Règlement, les conducteurs doivent se conformer, dans les écluses et dans les garages des écluses, aux ordres qui leur sont éventuellement donnés par le personnel des écluses en vue de la sécurité et du bon ordre de la navigation ou en vue de la rapidité du passage aux écluses et de la pleine utilisation de celles-ci.

2. A l'approche des garages de l'écluse, les bâtiments doivent ralentir leur marche. S'ils ne peuvent pas ou ne veulent pas entrer dans l'écluse, ils doivent, dans le cas où des panneaux B. 5 (Annexe 7) sont placés sur la rive, s'arrêter en-deçà de ces panneaux.

3. A l'approche des écluses et dans les garages, tout dépassement est interdit dans le secteur indiqué par les signaux A. 2 (Annexe 7) sauf ordre spécial du personnel de l'écluse.

4. Dans les écluses il est interdit de laisser traîner des ancres, des câbles ou des chaînes.

5. Dans les écluses:

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

b) pendant le remplissage et la vidange du sas, les bâtiments doivent être amarrés et la manoeuvre des amarres doit être assurée de manière qu'il ne se produise pas de chocs entre les bâtiments et les bajoyers ou les portes;

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

d) l'utilisation de gaffes ferrées est interdite;

e) il est interdit aux bâtiments de déverser ou de laisser s'écouler de l'eau sur les terre-pleins.

6. L'accès d'une écluse est réglé de jour comme de nuit par les signaux visuels suivants, placés d'un côté ou de chaque côté de l'écluse. Ces signaux ont les significations suivantes:

a) deux feux rouges superposés:

la navigation est interrompue (écluse hors service);

b) deux feux rouges juxtaposés:

l'accès est interdit (écluse fermée);

c) l'extinction de l'un des feux rouges visés sous b):

l'accès est interdit (porte en préparation pour l'ouverture);

- d) deux feux verts juxtaposés:
l'accès est autorisé.

7. La sortie d'une écluse est réglée de jour comme de nuit par les signaux visuels suivants, placés d'un côté ou de chaque côté de l'écluse. Ces signaux ont les significations suivantes:

- a) un feu rouge: la sortie est interdite;
b) un feu vert: la sortie est autorisée.

8. Lorsque les signaux visés aux paragraphes 6 et 7 ci-dessus sont hors fonction, les dispositions de l'article 6.08, paragraphe 3) sont à appliquer.

Article 6.29 — Ordre de passage aux écluses

Le passage aux écluses s'effectue selon l'ordre de l'arrivée aux lieux définis par les autorités compétentes.

Toutefois,

a) le personnel de l'écluse peut, pour assurer une meilleure utilisation de l'écluse, donner des instructions contraires;

b) bénéficient du droit de priorité de passage les bâtiments ou les catégories de bâtiments auxquels l'autorité compétente a expressément accordé ce droit. Ces bâtiments doivent alors porter la flamme rouge prévue à l'article 3.36 et peuvent, en outre, annoncer leur arrivée par le signal sonore figurant à la section F. de l'Annexe 6 au présent Règlement (voir article 4.01, par. 5);

c) les menues embarcations ne peuvent exiger un éclusage spécial.

F. NAVIGATION DANS DES CONDITIONS DE VISIBILITE REDUITE, NAVIGATION AU RADAR

Article 6.30 — Restriction de la navigation

1. Les bâtiments qui font route par temps bouché, c'est-à-dire dans des conditions de visibilité réduite (brouillard, brume, tempête de neige, averse, etc.), ne doivent naviguer qu'à une vitesse réduite en fonction de la diminution de la visibilité. Ils doivent avoir une vigie à l'avant. Toutefois, pour les convois, cette vigie n'est requise que sur la première unité. Elle doit être soit à portée de vue ou d'ouïe du conducteur du bâtiment ou du convoi, soit en relation téléphonique avec ce conducteur. Ces bâtiments doivent porter, en cas de besoin, les feux prescrits comme signalisation de nuit.

2. Les bâtiments doivent s'arrêter dès que, compte tenu des conditions de la visibilité, de la présence et des mouvements d'autres bâtiments et des circonstances locales, le voyage ne peut être poursuivi sans

danger. En outre, lorsque, dans un convoi remorqué, la communication visuelle entre les unités remorquées et le remorqueur n'est plus possible, le convoi doit s'arrêter à l'endroit approprié le plus proche.

3. En s'arrêtant, les bâtiments doivent dégager le chenal autant que possible.

Article 6.31 — Signaux sonores pendant la marche

Lorsqu'il fait route par temps bouché, tout bâtiment isolé doit émettre comme signal de brume «un son prolongé» et tout bâtiment à bord duquel se trouve le conducteur d'un convoi ou d'une formation à couple «deux sons prolongés»; ces signaux doivent être répétés à intervalles d'une minute au plus. Toutefois, pour les avalants naviguant au radar, les prescriptions du présent article sont remplacées par celles de l'article 6.33, paragraphe 5.

Article 6.32 — Signaux sonores pendant le stationnement

1. Par temps bouché, les bâtiments stationnant dans le chenal, ou à proximité de celui-ci en dehors des ports et des endroits spécialement affectés au stationnement par les autorités compétentes, doivent émettre, aussitôt et aussi longtemps qu'ils perçoivent le signal prescrit à l'article 6.31 d'un bâtiment qui s'approche,

- a) lorsqu'ils se trouvent du côté gauche du chenal,
— une simple volée de cloche;
- b) lorsqu'ils se trouvent du côté droit du chenal,
— une double volée de cloche;
- c) lorsqu'ils se trouvent en position incertaine,
— une triple volée de cloche.

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

3. Dans le cas d'un convoi poussé, les prescriptions des paragraphes 1 et 2 ci-dessus ne s'appliquent pas aux bâtiments du convoi autres que le pousseur et, dans le cas d'une formation à couple, elles ne s'appliquent qu'à un seul bâtiment de la formation. Dans le cas d'un convoi remorqué, elles ne s'appliquent qu'au remorqueur et au dernier bâtiment du convoi.

Article 6.33 — Dispositions spéciales pour les bâtiments naviguant au radar

1. Les dispositions du présent article ne s'appliquent qu'aux bâtiments équipés d'une installation de radar adaptée aux besoins de la navigation intérieure et d'un dispositif indiquant la vitesse de giration du bâtiment et à condition que ces appareils soient d'un type agréé par les autorités compétentes.

2. L'utilisation d'une installation de radar ne dispense pas les bâtiments d'observer toutes les dispositions du présent Règlement, sauf exception découlant des prescriptions particulières ci-après.

3. Pour décider s'ils doivent suspendre ou peuvent poursuivre leur route et pour déterminer leur vitesse de marche (article 6.30), les bâtiments utilisant une installation de radar peuvent considérer la détection au radar comme un moyen nautique auxiliaire, mais seulement dans la mesure où la sécurité des autres bâtiments n'en est pas compromise. Ils doivent notamment tenir compte de la diminution de la visibilité éprouvée par les conducteurs des autres bâtiments.

4. Lorsqu'un bâtiment utilise son installation de radar pour naviguer dans des conditions où sans radar la navigation serait impossible, deux personnes, dont l'une au moins doit être suffisamment au courant de cette méthode de navigation, doivent se trouver en permanence dans la timonerie.

5. En outre, tout avalant, à l'exception des menues embarcations, naviguant par temps bouché, aussitôt qu'il perçoit sur l'écran des bâtiments dont la position ou la conduite pourrait provoquer une situation dangereuse ou lorsqu'il s'approche d'un secteur où pourraient se trouver des bâtiments non encore visibles sur l'écran, doit

a) au lieu du signal prescrit à l'article 6.31 ci-dessus, émettre à trois reprises trois sons de tonalités différentes se suivant sans interruption et ayant une durée totale de deux secondes environ. Les fréquences des tons doivent être comprises entre 165 Herz et 297 Herz. Entre le son le plus haut et le son le plus bas, il doit y avoir un intervalle d'au moins 2 tons entiers. Chaque série de trois sons doit commencer par le ton le plus bas et se terminer par le ton le plus haut. Le signal visé ci-dessus (trois fois 3 sons) doit être répété aussi souvent qu'il est nécessaire;

b) ralentir sa vitesse et, en cas de besoin, s'arrêter cap à l'aval ou virer vers l'amont.

Tout montant, lorsqu'il se trouve dans les mêmes circonstances, doit émettre les signaux prescrits à l'article 6.31.

Article 6.34 — Dispositions applicables aux bâtiments qui entendent le signal prescrit à l'article 6.33, paragraphe 5 a)

Les bâtiments doivent, dès qu'ils entendent le signal visé au paragraphe 5 a) de l'article 6.33,

a) s'ils se trouvent près d'une rive: serrer cette rive et, en cas de besoin, s'y arrêter jusqu'à ce que le passage soit effectué;

b) s'ils ne se trouvent pas à proximité d'une rive, notamment s'ils sont en train de changer de rive: dégager le chenal autant et aussi vite que possible.

Chapitre 7

REGLES DE STATIONNEMENT

Article 7.01 — Généralités: Lieux de stationnement, d'ancrage et d'amarrage

1. Sans préjudice des autres dispositions du présent Règlement, les bâtiments doivent choisir leur lieu de stationnement aussi près de la rive que le permettent leur tirant d'eau et les circonstances locales et, en tout cas, de manière à ne pas entraver la navigation.

2. Indépendamment des conditions particulières imposées par les autorités compétentes, les établissements flottants doivent être placés de façon à laisser le chenal libre pour la navigation.

3. Les lieux de stationnement, d'ancrage et d'amarrage publics peuvent être indiqués par les signaux E. 5, E. 6, E. 7 (Annexe 7).

Article 7.02 — Sécurité d'ancrage et d'amarrage

Les bâtiments en stationnement, ainsi que les établissements flottants, doivent être ancrés ou amarrés de façon suffisamment solide, compte tenu du courant, du remous et de l'effet de succion causés par les autres bâtiments et de façon à pouvoir suivre les variations du niveau de l'eau.

Article 7.03 — Stationnement (ancrage et amarrage) interdit

1. Sur les sections de la voie navigable où le stationnement est interdit de façon générale, le stationnement n'est autorisé que dans les secteurs indiqués par le signal E. 5 (Annexe 7) et seulement du côté de la voie où le signal est placé.

2. Sur les autres sections de la voie navigable, le stationnement est interdit:

a) dans les passages étroits au sens de l'article 6.07 et dans les secteurs qui, par suite du stationnement deviendraient des passages étroits, ainsi qu'aux abords de ces secteurs;

b) aux embouchures des affluents navigables et à l'entrée des bassins portuaires, canaux et bras navigables;

c) sur le trajet des bacs;

d) sur la route que suivent les bâtiments pour accoster un débarcadère ou en partir lorsque ce débarcadère porte le signal d'interdiction A. 5 (Annexe 7);

e) sous les ponts et sous les lignes électriques à haute tension, sauf dérogation accordée par l'autorité compétente;

f) dans les aires de virage indiquées par le signal d'indication E. 8 (Annexe 7), sauf dérogation accordée par l'autorité compétente;

g) près d'une berge affectée au halage par traction mécanique;

h) dans les secteurs indiqués par le signal A. 5 (Annexe 7); dans ces cas, l'interdiction ne s'applique que du côté de la voie où le signal est placé.

Article 7.04 — Ancrage interdit

1. Sur les sections de voie navigable où il est interdit de façon générale d'ancrer, il n'est permis d'ancrer que dans les secteurs indiqués par le signal E. 6 (Annexe 7) et seulement du côté de la voie où ce signal est placé.

2. Sur les autres sections de la voie navigable, il est interdit d'ancrer dans les secteurs indiqués par le signal d'interdiction A. 6 (Annexe 7) du côté de la voie où ce signal est placé.

Article 7.05 — Amarrage interdit

1. Il est interdit de s'amarrer à la rive dans les secteurs indiqués par le signal d'interdiction A. 7 (Annexe 7) du côté de la voie où ce signal est placé.

2. Il est interdit de se servir pour l'amarrage et le déhalage d'objets qui ne sont pas expressément affectés à cet usage (garde-corps, poteaux, bornes, colonnes, etc.).

Article 7.06 — Garde

1. Une garde efficace doit se trouver en permanence à bord des bâtiments en stationnement dans le chenal.

2. Les bâtiments stationnant en dehors du chenal ou amarrés à la rive ne sont tenus d'avoir une garde que si les circonstances locales l'exigent ou si les autorités compétentes le prescrivent.

Chapitre 8

DISPOSITIONS PARTICULIERES

Article 8.01 — Interdiction d'accès à bord

1. L'accès à bord des bâtiments transportant des matières inflammables, explosibles ou autres visées aux Annexes 4 et 5 du présent Règlement ou des matières radio-actives est interdit à toute personne n'appartenant pas à l'équipage, à leurs familles ou aux services.

La même disposition s'applique aux bâtiments ayant transporté des matières inflammables en citernes, pour autant que celles-ci n'aient pas été dégazées.

2. En stationnement, ces bâtiments, pour autant qu'ils sont directement ou indirectement amarrés à la rive, doivent porter le panneau visé à l'article 3.43. De nuit, ces panneaux doivent être éclairés.

Article 8.02 — Interdiction de fumer et d'employer des flammes ou feux ouverts

1. Il est interdit de fumer ou d'employer des flammes ou feux ouverts à bord des bâtiments transportant des matières inflammables visées à l'Annexe 4 du présent Règlement ou des bâtiments ayant transporté ces matières en citernes, pour autant que celles-ci n'aient pas été dégazées.

Ces dispositions ne s'appliquent pas à la partie du bâtiment servant au logement de l'équipage.

2. Ces bâtiments doivent porter les panneaux visés à l'article 3.44. De nuit, lorsque les bâtiments sont en stationnement, et pour autant qu'ils sont directement ou indirectement amarrés à la rive, les panneaux doivent être éclairés.

Article 8.03 — Interdiction d'installer des filets ou d'autres instruments de pêche

Il est interdit d'installer dans le chenal navigable des filets de pêche ou d'autres instruments de pêche obstruant le chenal.

ANNEXES 1—8
AUX DISPOSITIONS FONDAMENTALES
RELATIVES A LA NAVIGATION
SUR LE DANUBE

LETTRE OU GROUPE DE LETTRES DISTINCTIF
DU PAYS DU PORT D'ATTACHE OU DU LIEU D'IMMATRICULATION
DES BATIMENTS RESSORTISSANTS DES ETATS DANUBIENS

République d'Autriche	A
République Populaire de Bulgarie	BG
République Populaire Hongroise	M
République Socialiste de Roumanie	R
République Socialiste Tchèqueoslovaque	CS
Union des Républiques Socialistes Soviétiques	SU
République Socialiste Fédérative de Yougoslavie	YU
République Fédérale d'Allemagne	D

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

1. Définitions

a) Le «plan du plus grand enfoncement» est le plan de flottaison correspondant à l'enfoncement maximal auquel le bateau est susceptible de naviguer.

b) Le «franc-bord» est la distance entre le plan du plus grand enfoncement et le point le plus bas du plat-bord ou, à défaut de plat-bord, le point le plus bas du bordé fixe.

c) La «distance de sécurité» est la distance entre le plan du plus grand enfoncement et le point le plus bas au-dessus duquel le bateau n'est plus considéré comme étanche sans tenir compte des prises et des chasses d'eau.

FRANC-BORD, DISTANCE DE SECURITE ET PLAN DU PLUS GRAND ENFONCEMENT

2. Le franc-bord minimal et la distance minimale de sécurité d'un bateau sont les distances qui sont prescrites par les autorités compétentes pour le type de bateau auquel il appartient et pour les différents réseaux de voies de navigation intérieure.

3. Le plan du plus grand enfoncement est le plan de flottaison le plus haut résultant des prescriptions sur le franc-bord minimal et la distance minimale de sécurité tels qu'ils sont fixés au paragraphe 2 ci-dessus. Toutefois, à la demande du propriétaire du bateau, les autorités compétentes peuvent fixer le plan du plus grand enfoncement à un niveau plus bas dans les limites à déterminer par ces autorités.

MARQUES D'ENFONCEMENT

4. Tout bâtiment jaugé conformément aux règles internationales généralement applicables pour les voies de navigation intérieure en Europe doit porter, à l'aplomb des marques de jauge, des marques d'enfoncement visibles à distance et indélébiles; chaque marque d'enfoncement doit soit être constituée par un rectangle à grand côté horizontal et dont le bord inférieur coïncide avec le trait horizontal de la marque de jauge, et ayant la même longueur, soit comporter un tel rectangle.

5. Les autres bâtiments doivent porter des marques d'enfoncement apposées sous le contrôle de l'autorité compétente. Leur bord inférieur coïncidera avec le plan du plus grand enfoncement. Leur emplacement, leur nombre et leurs caractéristiques doivent être ceux prescrits pour les bâtiments visés au paragraphe 4 ci-dessus.

EHELLES DE TIRANT D'EAU

6. Tout bâtiment dont le tirant d'eau peut atteindre 1 m doit porter de chaque côté, vers l'arrière, une échelle de tirant d'eau; il peut porter des échelles de tirant d'eau supplémentaires.

7. Les échelles 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. Leur zéro doit correspondre au niveau du dessous de la coque du bâtiment au droit de l'échelle ou, s'il existe une quille, au niveau du dessous de la quille au droit de l'échelle. La graduation 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 ou burinées sous le contrôle de l'autorité compétente.

8. Si le bâtiment porte des échelles de jauge répondant aux prescriptions du paragraphe 7 ci-dessus, ces échelles de jauge peuvent tenir lieu d'échelle de tirant d'eau.

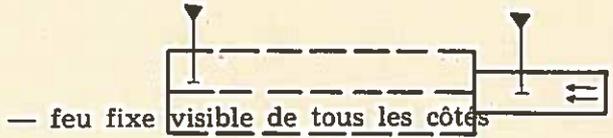
SIGNAUX VISUELS DES BATIMENTS

I. GENERALITES

1. Les croquis ci-après portent sur la signalisation prévue aux articles du chapitre 3 du Règlement.



2. Les symboles adoptés dans les croquis portant sur la signalisation de nuit (II. A., II. B.) ont la signification suivante:



— feu fixe visible sur un arc d'horizon de 225°

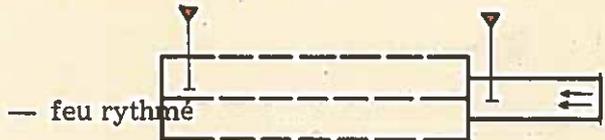


— feu fixe visible sur un arc d'horizon de $112^{\circ}30'$

— feu fixe visible sur un arc d'horizon de 135°

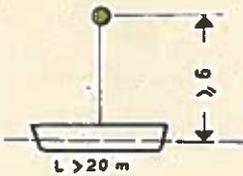


— feu fixe visible sur un arc d'horizon limité



3. Les symboles adoptés dans les croquis portant sur les bâtiments (II. A, II. B, III. A et III. B) ont la signification suivante:

— bâtiment motorisé



— menue embarcation motorisée



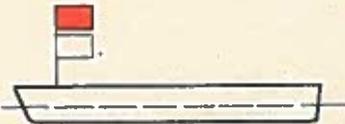
— pousseur

— bac navigant librement



— bac ne navigant pas librement

— bâtiment non motorisé



— menue embarcation non motorisée

— bâtiment non motorisé d'un convoi poussé

4. Les croquis n'ont qu'un caractère indicatif; il convient de se référer au texte du Règlement qui seul fait foi.



II. SIGNALISATION DE NUIT

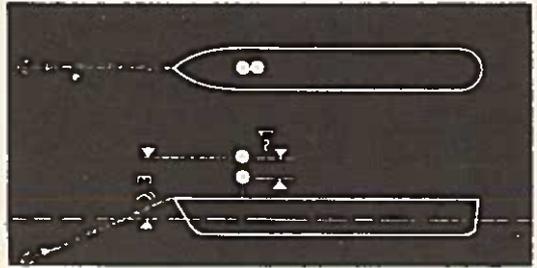
II. A. Signalisation de nuit en cours de route

II. A. 1. Bâtiments motorisés isolés et certains convois (Art. 3.08 et art. 3.01, par. 4)

longueur dépassant 40 m

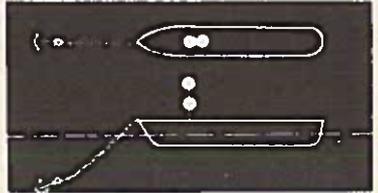


longueur de 40 m au plus

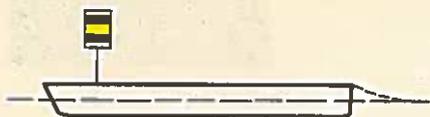


II. A. 2. Convois remorqués (Art. 3.09)

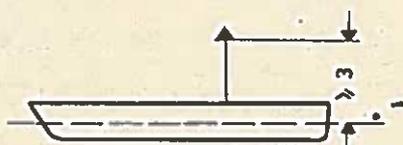
le bâtiment motorisé en tête du convoi, lorsqu'il y en a un seul, et les remorqueurs de renfort, s'il y en a (par. 2)



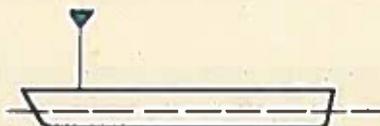
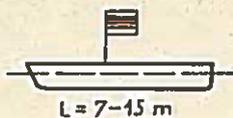
chacun des bâtiments motorisés naviguant l'un à côté de l'autre en tête du convoi remorqué ou manoeuvrant ensemble un bâtiment (par. 3)



le ou les bâtiments remorqués en dernière longueur du convoi (par. 4)

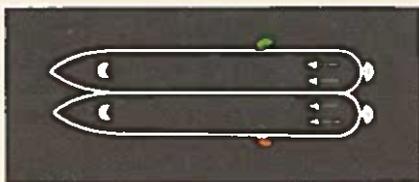


II. A. 3. Convois poussés (Art. 3.10)



II. A. 4. Formation à couple (Art. 3.11)

deux bâtiments motorisés



un bâtiment motorisé et un bâtiment non motorisé (ne masquant pas le feu de côté du premier; par. 3)



un bâtiment motorisé et un bâtiment non motorisé (masquant le feu de côté du premier; par. 2)



II. A. 5. Bâtiment naviguant à la voile (Art. 3.12)

utilisant la voile seulement, y compris les menues embarcations (le feu à la proue ne doit être montré qu'à l'approche d'autres bâtiments; par. 1)



utilisant en même temps des voiles et un moteur

(Voir croquis sous points II. A. 1. et II. A. 6)

II. A. 6. Menues embarcations (Art. 3.13)



motorisées, isolées, dont la longueur de coque dépasse 7 m (par. 1) ou motorisées et ne remorquant ou ne menant à couple que des menues embarcations (par. 3)



motorisées, isolées, dont la longueur de coque ne dépasse pas 7 m (ce feu ne peut être montré qu'à l'approche d'autres bâtiments; par. 2)



remorquées à l'arrière du convoi (à l'exception des canots de service; par. 4)



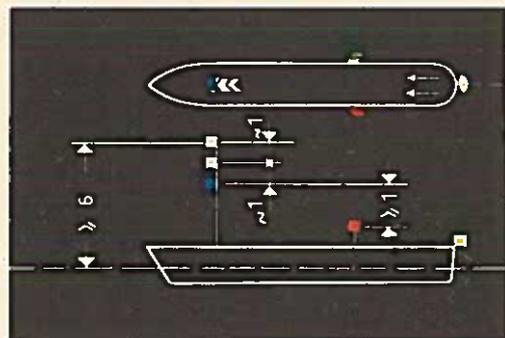
propulsées ni par un moteur, ni par des voiles (ce feu n'est montré qu'à l'approche d'autres bâtiments; par. 5)

II. A. 7. Bâtiments effectuant des transports de matières inflammables (Art. 3.14)



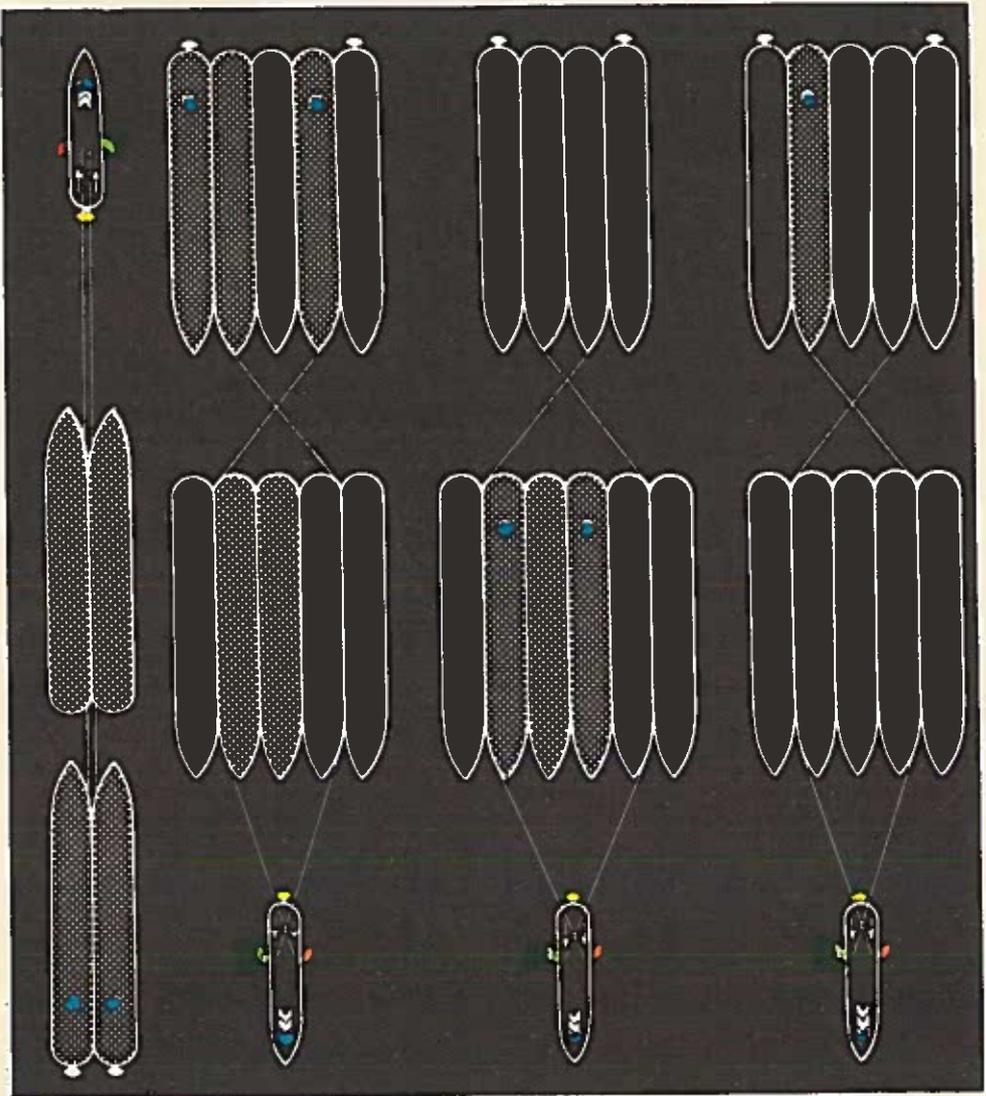
signalisation supplémentaire (par. 1)

II. A. 8. Convois remorqués comprenant des bâtiments visés sous II. A. 7. ci-dessus (Art. 3.14)

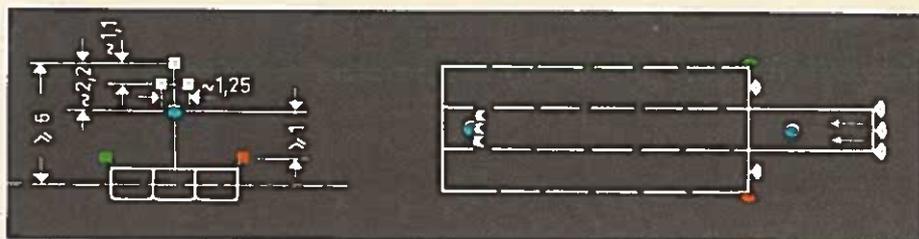


bâtiment motorisé en tête du convoi (par. 2. a) et remorqueur de renfort (par. 4)

Quelques exemples d'application de l'art. 3.14, par. 2. b)



II. A. 9. Convois poussés comprenant des bâtiments visés sous II. A. 7 ci-dessus

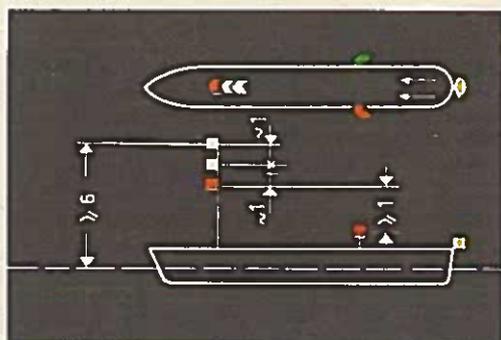


II. A. 10. Bâtiments effectuant des transports de matières explosibles (Art. 3.15)



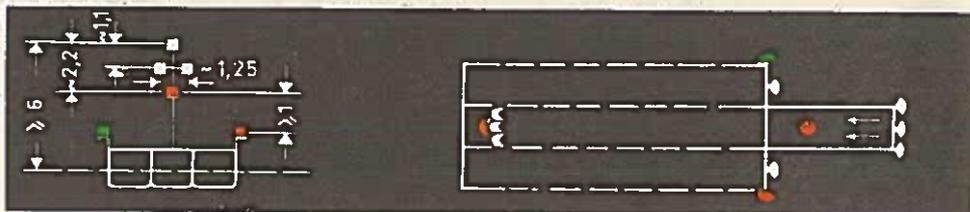
Signalisation supplémentaire (par. 1)

II. A. 11. Convois remorqués comprenant des bâtiments visés sous II. A. 10 ci-dessus (Art. 3.15)



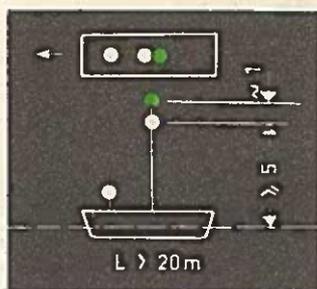
bâtiment motorisé en tête du convoi (par. 2) et remorqueur de renfort (par. 4)

II. A. 12. Convois poussés comprenant des bâtiments visés sous II. A. 10 ci-dessus (Art. 3.15, par. 3)

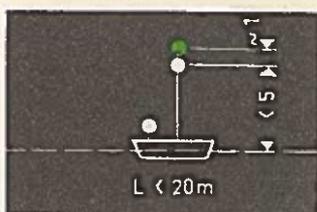


II. A. 13. Bacs ne naviguant pas librement ainsi que bacs naviguant librement, accomplissant une courte traversée en ligne droite, sans virer entre débarcadères situés l'un vis-à-vis de l'autre (Art. 3.16, par. 1)

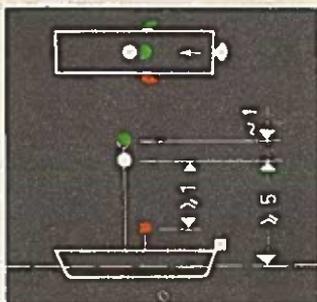
longueur dépassant 20 m



longueur de 20 m au plus



II. A. 14. Autres bacs naviguant librement (Art. 3.16, par. 2)



II. A. 15. Bâtiments à protéger contre les remous (Art. 3.17)

signalisation supplémentaire

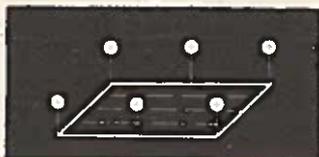


II. A. 16. Bâtiments devenus incapables de manoeuvrer (Art. 3.18)



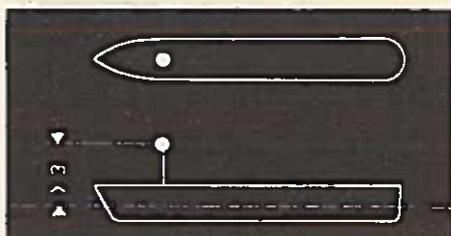
signalisation supplémentaire

II. A. 17. Constructions flottantes autres que des bâtiments (Art. 3.19)

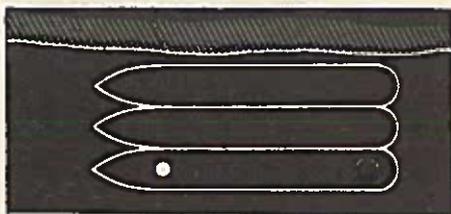


II. B. *Signalisation de nuit en stationnement*

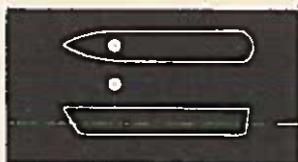
II. B. 1. Bâtiments, à l'exception des bacs (Art. 3.20)



bâtiments autres que les menues embarcations (par. 1)



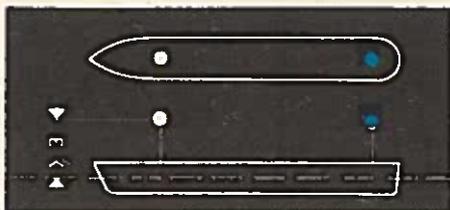
Dans le cas d'un ensemble de bâtiments, seul le bâtiment se trouvant du côté du chenal doit porter ce feu



menues embarcations, à l'exception des canots de service (par. 2)

II. B. 2. Bâtiments effectuant des transports de matières inflammables
(Art. 3.21)

signalisation supplémentaire à II. B. 1.

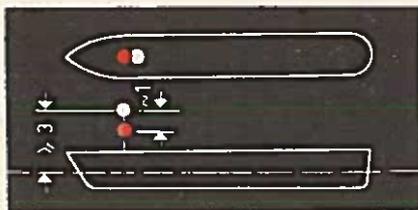


Dans le cas d'un ensemble de bâtiments, seul le bâtiment se trouvant du côté du chenal doit porter ces feux

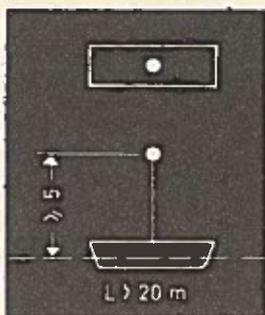


II. B. 3. Bâtiments effectuant des transports de matières explosibles
(Art. 3.22)

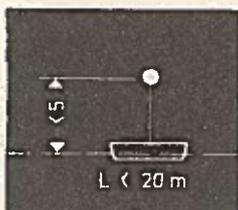
signalisation supplémentaire à II. B. 1.



II. B. 4. Bacs stationnant à leurs débarcadères (Art. 3.23)

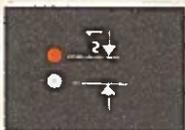


longueur dépassant 20 m



longueur de 20 m au plus

II. B. 5. Bâtiments à protéger contre les remous (Art. 3.24)

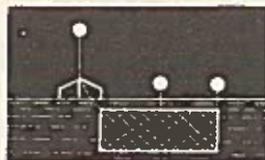


signalisation supplémentaire à II. B. 1.

II. B. 6. Constructions flottantes autres que des bâtiments (Art. 3.25)
(les feux sont placés du côté du chenal)

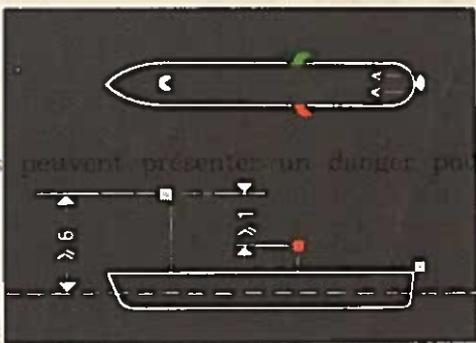


II. B. 7. Bateaux de pêche ayant des filets ou d'autres instruments de pêche à proximité du chenal (Art. 3.26)



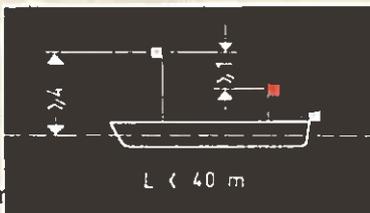
II. B. 8. Engins flottants au travail et bâtiments effectuant des travaux dans la voie navigable, ainsi que bâtiments échoués ou coulés obstruant le chenal (Art. 3.27)

Dans le cas d'un bâtiment coulé, ces feux peuvent être placés sur un canot ou montrés de quelque autre manière appropriée



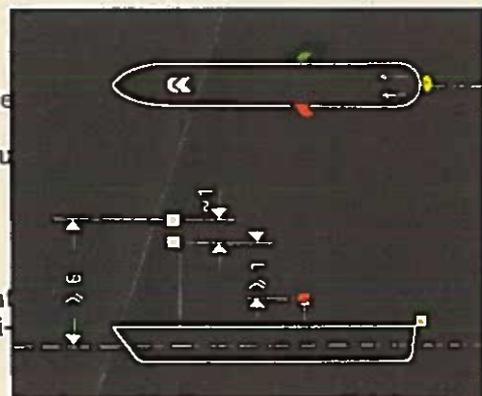
II. B. 9. Bâtiments dont les ancres peuvent présenter un danger pour la navigation (Art. 3.28)

tous les bâtiments, à l'exception des menues embarcations et des bacs (par. 1)



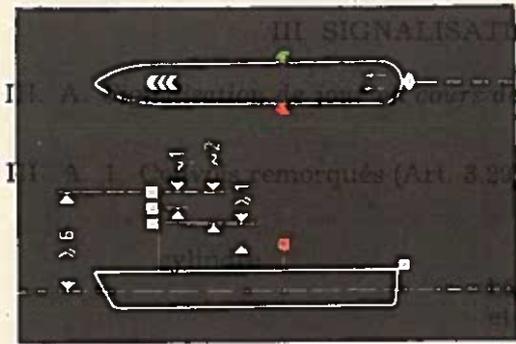
menues embarcations, à l'exception des canots de service (par. 1)

constructions flottantes autres que des bâtiments (par. 2)
(les feux sont placés du côté du chenal)



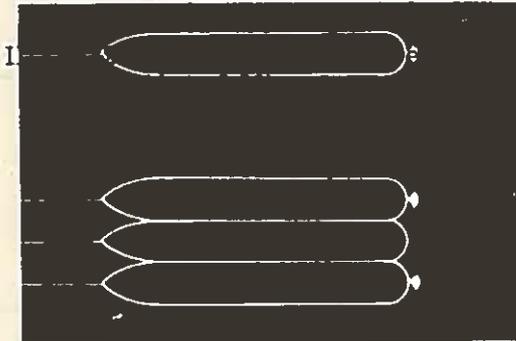
ancres d'engins flottants pouvant présenter un danger pour la navigation (par. 3)

III SIGNALISATION DE JOUR



route

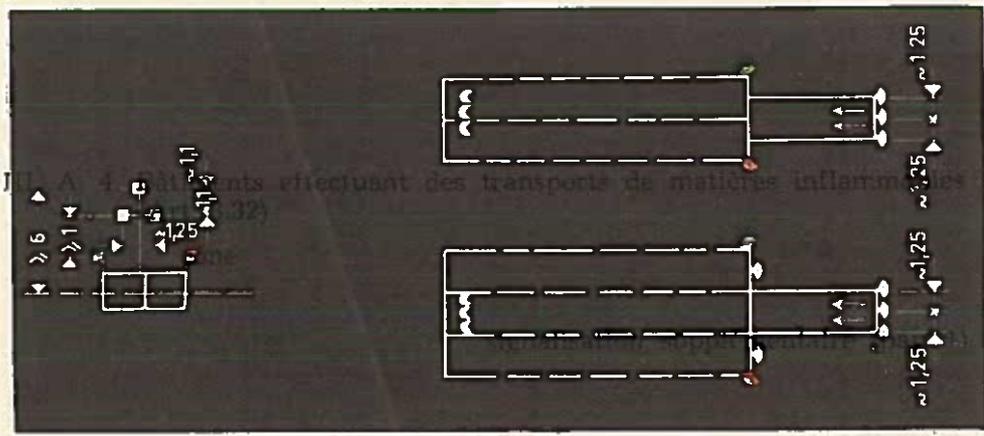
navire motorisé en tête du convoi
remorqueur de renfort, s'il y en a



en temps des voiles et un moteur

III. A. 3. Menues embarcations motorisées dont la longueur de la coque dépasse 7 m (Art. 3.31)

pavillon



III. A. 5. Convois remorqués comprenant des bâtiments visés sous III. A. 4. (Art. 3.32, par. 2)

bâtiment motorisé en tête du convoi cylindre cône

III. A. 6. Convois poussés comprenant des bâtiments visés sous III. A. 4. (Art. 3.32, par. 3)

cônes



III. A. 7. Bâtiments effectuant des transports de matières explosibles (Art. 3.33)



cône

signalisation supplémentaire (par. 1)



III. A. 8. Convois remorqués comprenant des bâtiments visés sous III. A. 7. (Art. 3.33, par. 2)

bâtiment motorisé en tête du convoi cylindre cône



III. A. 9. Convois poussés comprenant des bâtiments visés sous III. A. 7. (Art. 3.33, par. 3)

cônes

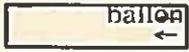
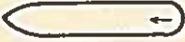


III. A. 10. Bacs, à l'exception des bacs naviguant librement dont la longueur ne dépasse pas 15 m (Art. 3.34)

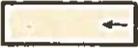


ballon

longueur dépassant 20 m



longueur de 20 m au plus



III. A. 11. Bâtiments à protéger contre les remous (Art. 3.35)



soit
pavillon ou panneau

signalisation supplémentaire



soit
pavillons ou panneaux



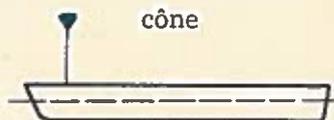
III. A. 12. Bâtiments jouissant d'une priorité de passage (Art. 3.36)

flamme

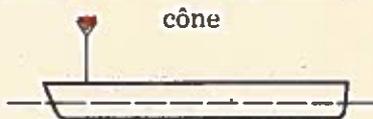
signalisation supplémentaire

III. B. Signalisation de jour en stationnement

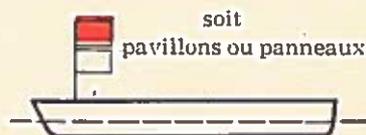
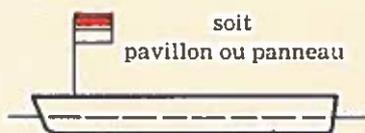
III. B. 1. Bâtiments effectuant des transports de matières inflammables (Art. 3.37)



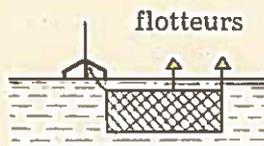
III. B. 2. Bâtiments effectuant des transports de matières explosibles (Art. 3.38)



III. B. 3. Bâtiments à protéger contre les remous (Art. 3.39)



III. B. 4. Filets ou autres instruments de pêche des bâtiments de pêche s'étendant dans la proximité du chenal (Art. 3.40)



III. B. 5. Engins flottants au travail et bâtiments effectuant des travaux dans la voie navigable, ainsi que bâtiments échoués ou coulés obstruant le chenal (Art. 3.41)

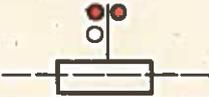
soit
pavillons ou panneaux



soit
pavillons ou panneaux



ballons

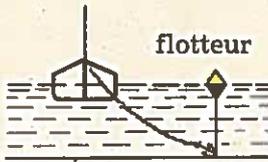


Le chenal n'est pas libre.

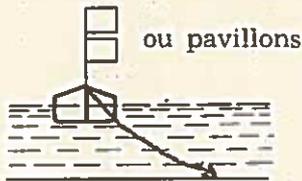
Bâtiments échoués ou coulés (par. 1)
(Dans le cas d'un bâtiment coulé, ces signaux peuvent être placés sur un canot ou montrés de quelque autre manière appropriée)

Engins flottants et bâtiments effectuant des travaux dans la voie navigable (par. 2)

III. B. 6. Ancres des bâtiments pouvant causer un danger pour la navigation (Art. 3.42)



flotteur



ou pavillons

IV. SIGNALISATIONS PARTICULIERES

IV. 1. Interdiction d'accès à bord (Art. 3.43)



IV. 2. Interdiction de fumer et d'employer des flammes ou feux ouverts (Art. 3.44)

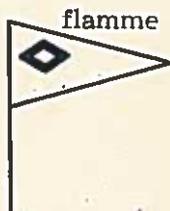


IV. 3. Bâtiments de la surveillance fluviale (Art. 3.45)

le signe distinctif est apposé à l'avant, des deux côtés de la coque



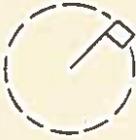
de jour, pavillon national et flamme blanche avec signe distinctif



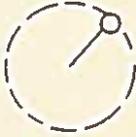
de jour et de nuit



IV. 4. Signaux de détresse pour demander secours (Art. 3.46)



de jour: pavillon ou tout autre objet approprié



de nuit: feu

IV. 5. Signal d'interdiction de stationnement latéral (Art. 3.47)



MATIERES INFLAMMABLES

pour lesquelles les bâtiments qui les transportent doivent porter la signalisation prescrite aux articles 3.14 et 3.21 (de nuit) et aux articles 3.32 et 3.37 (de jour)

1. *Les liquides combustibles.* Sont considérés comme tels au sens du présent Règlement, les hydrocarbures et combustibles liquides à point d'inflammabilité inférieur ou égal à 100° C à une hauteur barométrique de 760 millimètres de mercure.

N'est pas considéré comme transport de matières inflammables, le transport

- a) de liquides combustibles miscibles avec l'eau en toute proportion;
 - b) de liquides combustibles d'une quantité ne surpassant pas 200 litres et transportés en colis;
 - c) du combustible servant aux moteurs propulseurs et auxiliaires du bâtiment, si le combustible est renfermé dans des réservoirs spéciaux destinés à cet effet.
2. *L'éther sulfurique, le collodium, le sulfure de carbone et l'acide nitrique rouge fumant,* lorsque ces liquides sont transportés sur un bâtiment en quantité supérieure
 - à 2 kg de sulfure de carbone ou,
 - à 10 kg d'un des autres liquides visés ci-dessus.

MATIERES EXPLOSIBLES

pour lesquelles les bâtiments qui les transportent doivent porter la signalisation prescrite aux articles 3.15 et 3.22 (de nuit) et aux articles 3.33 et 3.38 (de jour)

1. *Les matières et objets explosibles*
lorsque leur poids brut total est supérieur à 5 kg.
2. *Les objets chargés en matières explosibles*
lorsque leur poids brut total est supérieur à 15 kg.

Toutefois,

les douilles amorcées de cartouches et
les cartouches pour armes à feu portatives
seulement lorsque leur poids brut total est supérieur à 100 kg.

3. *Les inflammateurs, pièces d'artifice et marchandises similaires, à l'exception des allumettes de sûreté*
lorsque leur poids brut total est supérieur à 15 kg

Toutefois,

les mèches à combustion lente
seulement lorsque leur poids brut total est supérieur à 100 kg.

4. *Les combinaisons de différentes marchandises visées sous 1, 2 et 3*
lorsque

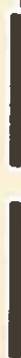
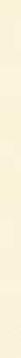
$$\frac{P_1}{P_1} + \frac{P_2}{P_2} \dots + \frac{P_n}{P_n} > 1,$$

$p_1, p_2 \dots p_n$ étant les poids bruts de chacune de ces marchandises et
 $P_1, P_2 \dots P_n$ les poids maxima correspondants indiqués sous 1, 2
et 3 ci-dessus.

5. *L'ammoniac liquéfié ou dissous sous pression lorsqu'il est transporté en bateau-citerne.*

SIGNAUX SONORES DES BATIMENTS

A. Signaux généraux

	1 son prolongé	«Attention»	Art. 6.07, par. 1. b)
	1 son bref	«Je viens sur tribord»	
	2 sons brefs	«Je viens sur bâbord»	
	3 sons brefs	«Je bats en arrière»	
	4 sons brefs	«Je suis incapable de manoeuvrer»	
	Série de sons très brefs	«Danger imminent d'abordage»	Art. 6.05, par. 5 et 6.07, par. 2
	Sons prolongés répétés		
	Volées de cloche		
	Signal de détresse		Art. 4.01, par. 4

3 B. Signaux de rencontre
Premier cas

■	1 son bref du montant	«Je veux croiser à bâbord»	Art. 6.04, par. 4
■	1 son bref de l'avalant	«D'accord, croisez à bâbord»	Art. 6.04, par. 5
■	2 sons brefs de l'avalant	«Pas d'accord, croisez à tribord»	Art. 6.05, par. 2
■	2 sons brefs du montant	«D'accord, je croiserai à tribord»	Art. 6.05, par. 3
■	2e cas		
■	2 sons brefs du montant	«Je veux croiser à tribord»	Art. 6.04, par. 4
■	2 sons brefs de l'avalant	«D'accord, croisez à tribord»	Art. 6.04, par. 5
■	ou		
■	1 son bref de l'avalant	«Pas d'accord, croisez à bâbord»	Art. 6.05, par. 2
■	1 son bref du montant	«D'accord, je croiserai à bâbord»	Art. 6.05, par. 3

D. *Signaux de virage*

	1 son prolongé suivi d'un son bref	«Je vais virer sur tribord»	Art. 6.13, par. 2. a)
	1 son prolongé suivi de 2 sons brefs	«Je vais virer sur bâbord»	Art. 6.13, par. 2. b)

E. *Signaux de sortie des bassins portuaires et des voies affluentes*

	3 sons prolongés suivis d'un son bref	«Je vais me diriger sur tribord»	Art. 6.16, par. 2
	3 sons prolongés suivis de 2 sons brefs	«Je vais me diriger sur bâbord»	Art. 6.16, par. 2
	3 sons prolongés	«Je vais traverser»	Art. 6.16, par. 2

F. *Signaux des bâtiments avec priorité de passage*

	1 son bref entre 2 sons longs	«Je vais faire usage de ma priorité de passage»	Art. 4.01, par. 5 et Art. 6.29, par. b)
---	----------------------------------	--	--

G. Signaux dans des conditions de visibilité réduite (par temps bouché)

a) bâtiment isolé faisant route



1 son prolongé répété au moins chaque minute

Art. 6.31

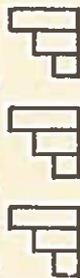
b) convoi ou formation à couple faisant route



2 sons prolongés répétés au moins chaque minute

Art. 6.31

c) avant naviguant au radar



à 3 reprises 3 sons de tonalité différentes se suivant sans interruption

Art. 6.33, par. 5. a)

d) bâtiment en stationnement



1 volée de cloche répétée au moins chaque minute

Art. 6.32, par. 1. a)



1 double volée de cloche répétée au moins chaque minute

Art. 6.32, par. 1. b)



1 triple volée de cloche répétée au moins chaque minute

«Je stationne en position incertaine»

Art. 6.32, par. 1. c)

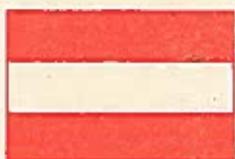
SIGNAUX SERVANT A REGLER LA NAVIGATION SUR LA VOIE NAVIGABLE

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

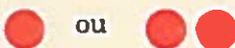
Section I — SIGNAUX PRINCIPAUX

A — SIGNAUX D'INTERDICTION

A. 1 — Interdiction de passer (signal général) (Art. 6.08, par. 2; 6.22; 6.25 par. 1; 6.26, par. 4. a), 4. c) et 5; 6.27, par. 3; 6.28, par. 6. a). 6. b) et 7. a)

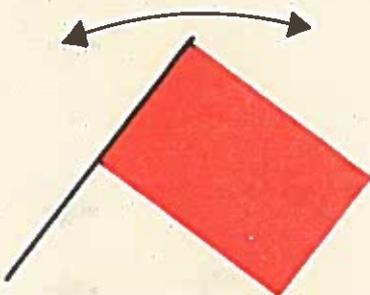


soit panneaux



ou

soit feux rouges



soit balancement d'un pavillon rouge



ou



Interdiction prolongée de passer
soit deux panneaux superposés
soit deux feux rouges superposés



- A. 2 — Interdiction de tout dépassement
(Art. 6.28, par. 3)
- A. 3 — Interdiction de dépassement entre
convois seulement
- A. 4 — Interdiction de croiser et de
dépasser
(Art. 6.08, par. 1)
- A. 5 — Interdiction de stationner du côté
de la voie ou le signal est placé
(= d'ancrer et de s'amarrer à la
rive) (Art. 7.03, par. 2. d et 2. h)
- A. 6 — Interdiction d'ancrer et de laisser
traîner les ancres, câbles et
chaînes du côté de la voie où le
signal est placé
(Art. 6.18, par. 2 et 7.04, par. 2)





A. 7 — Interdiction de s'amarrer à la rive du côté de la voie où le signal est placé (Art. 7.05, par. 1)



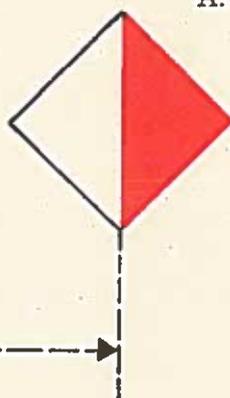
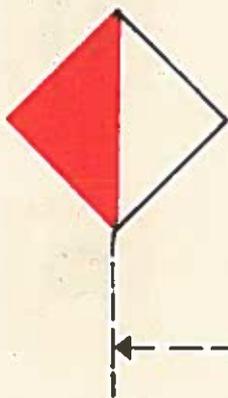
A. 8 — Interdiction de virer (Art. 6.13, par. 4)



ou



A. 9 — Interdiction de créer des remous ou des effets de succion (Art. 6.20, par. 1)



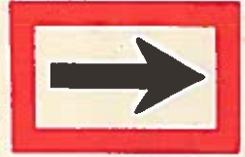
A. 10 — Interdiction de naviguer hors de l'espace indiqué (Art. 6.24, par. 2. a)



A. 11 — Interdiction de passer, mais préparez-vous à vous mettre en marche (Art. 6.28, par. 6. c) (Extinction d'un des feux rouges juxtaposés)

B — SIGNAUX D'OBLIGATION

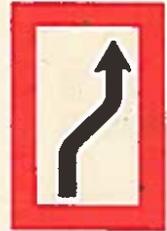
B. 1 — Obligation de prendre la direction indiquée par la flèche



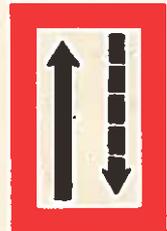
B. 2 — a) Obligation de se diriger vers le côté du chenal se trouvant à bâbord et de s'y tenir



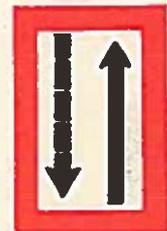
b) Obligation de se diriger vers le côté du chenal se trouvant à tribord et de s'y tenir
(Art. 6.12, par. 1)



B. 3 — a) Obligation de tenir le côté du chenal se trouvant à bâbord



b) Obligation de tenir le côté du chenal se trouvant à tribord
(Art. 6.12, par. 1)





B. 4 — a) Obligation de croiser le chenal vers bâbord



b) Obligation de croiser le chenal vers tribord
(Art. 6.12, par. 1 et 2)



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



B. 6 — Obligation de ne pas dépasser la vitesse par rapport aux rives, indiquée en km/h, ou en milles/h pour les secteurs maritimes



B. 7 — Obligation d'émettre un signal sonore



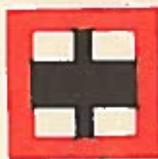
B. 8 — Obligation d'observer une vigilance particulière
(Art. 6.08, par. 2)

- B. 9 — Obligation de ne s'engager sur la voie principale ou de ne la traverser que si la manoeuvre n'oblige pas les bâtiments naviguant sur cette voie à modifier leur route ou leur vitesse (Art. 6.16, par. 3)

B. 9. a)



B. 9. b)



C — SIGNAUX DE RESTRICTION

C. 1 — La profondeur d'eau est limitée



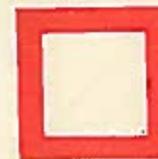
C. 2 — La hauteur libre au-dessus du plan d'eau est limitée



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



C. 4 — Des restrictions sont imposées à la navigation; renseignez-vous



C. 5 — Le chenal est éloigné de la rive droite (gauche); le chiffre porté sur le signal indique, en mètres, la distance du signal, à laquelle il convient que les bâtiments se tiennent



D — SIGNAUX DE RECOMMANDATION



ou



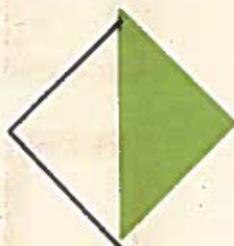
D. 1 — Passe recommandée
a) dans les deux sens
(Art. 6.25, par. 2 a et
6.27 par. 4)



ou



b) dans le seul sens indiqu
(le passage en sens in
verse étant interdit)
(Art. 6.25, par. 2 b)



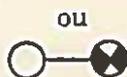
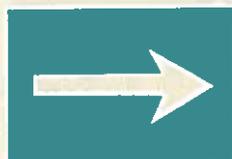
ou



D. 2 — Recomman
dation de se ten
dans l'espace
indiqué
(Art. 6.24,
par 2 b)

D. 3 — Recommandation de se diriger
dans le sens de la flèche

dans le sens du feu blanc fixe
vers le feu blanc rythmé (iso-
phase)



E — SIGNAUX D'INDICATION

E. 1 — Autorisation de passer (signal gé-
néral)
(Art. 6.08, par. 2; 6.26, par. 4. b)
et 5; 6.27, par. 2; 6.28, par. 6. d)
et 7. b)

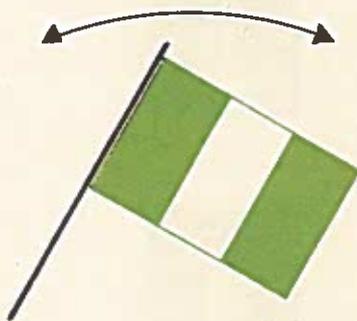
soit panneau



soit feu vert



soit balancement d'un pavillon
vert-blanc-vert



E. 2 — Croisement d'un câble aérien





E. 3 — Barrage



E. 4 — Bac ne navigant pas librement



E. 5 — Autorisation ou recommandation de stationner du côté de la voie où le signal est placé (= d'ancrer et de s'amarrer à la rive) (Art. 7.01, par. 3 et art. 7.03, par. 1)



E. 6 — Autorisation ou recommandation d'ancrer du côté de la voie où le signal est placé (Art. 7.01, par. 3 et art. 7.04) ou non application de l'interdiction de laisser traîner les ancres, câbles ou chaînes (Art. 6.18, par. 3)



E. 7 — Autorisation ou recommandation de s'amarrer à la rive du côté de la voie où le signal est placé (Art. 7.01, par. 3)



E. 8 — Indication d'une aire de virage (Art. 6.13, par. 4 et 7.03, par 2. f)

E. 9 — Les voies rencontrées sont considérées comme affluentes de la voie suivie (Art. 6.16, par. 1) } E. 9. a)
E. 9. b)



E. 10 — La voie suivie est considérée comme affluente de la voie rencontrée (Art. 6.16, par. 1) } E. 10. a)
E. 10. b)



E. 11 — Fin d'une obligation valable pour un seul sens de navigation ou fin d'une restriction (Art. 6.12, par. 1)



E. 12 — Poste d'eau potable destiné aux mariners





E. 13 — Poste d'appel téléphonique destiné aux besoins de la navigation

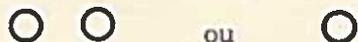
E. 14 — Indication des conditions nautiques sur la voie navigable:

a) Indication de ce que le parcours ne présentera pas de difficultés (pas de bâtiments rencontrants, écluses ouvertes, etc.)

un feu blanc rythmé
ou deux feux blancs rythmés
synchronisés, juxtaposés

b) Indication de ce que le parcours présentera des difficultés (bâtiments rencontrants, écluses fermées, etc).

un feu blanc fixe
ou deux feux blancs fixes
juxtaposés



Section II — SIGNAUX AUXILIAIRES

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

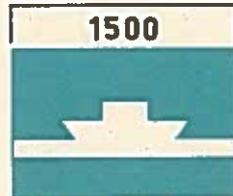
1. Cartouches indiquant la distance à laquelle intervient la prescription ou la particularité indiquée par le signal principal.

Les cartouches sont placés au-dessus du signal principal.

Exemple:



Arrêt à 1000 m

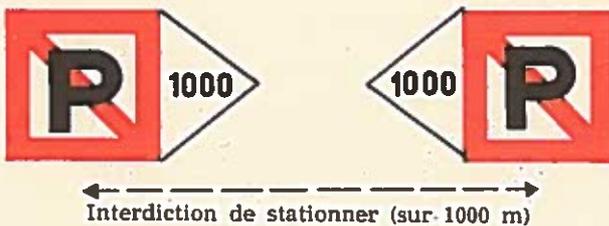
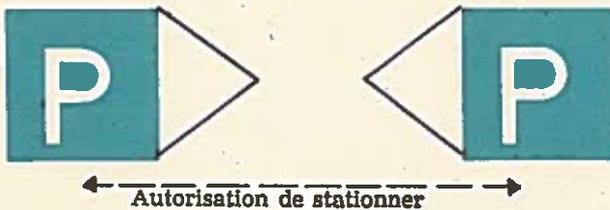


Bac à 1500 m

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

Les flèches doivent être blanches et apposées à côté du signal principal.

Exemple:

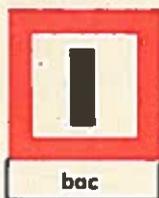


3. Cartouches comportant des explications ou indications complémentaires.
Ces cartouches sont placés au-dessous du signal principal.

Exemple:



Arrêt pour la
douane



Attention: Bac



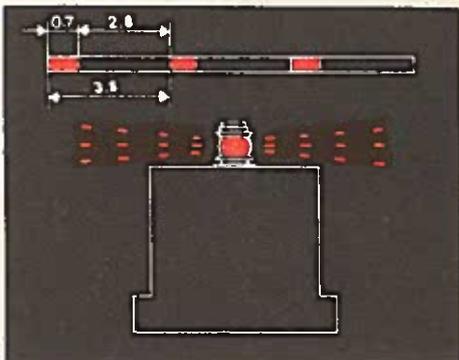
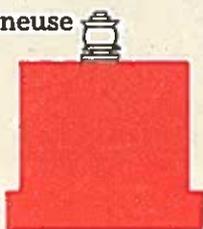
Sifflez deux
sons prolongés

SIGNAUX FLOTTANTS ET COTIERS BALISANT LE CHENAL ET LES DANGERS NAUTIQUES

A — BALISAGE FLOTTANT

A. 1 — Les bouées, lumineuse et non lumineuse, espars et jalons droits marquent les limites du chenal et sa direction; ils balisent le côté droit du chenal et les dangers de la rive droite.

Bouée lumineuse



Bouée non lumineuse



Espar

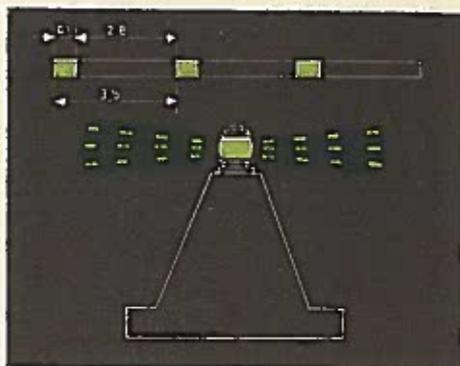
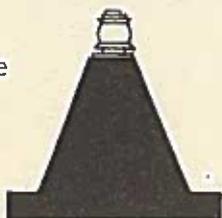


Jalon



A. 2 — Les bouées, lumineuse et non lumineuse, espars et jalons gauches marquent les limites du chenal et sa direction: ils balisent le côté gauche du chenal et les dangers de la rive gauche.

Bouée lumineuse



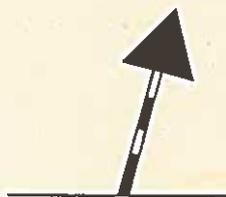
Bouée non lumineuse



Espar

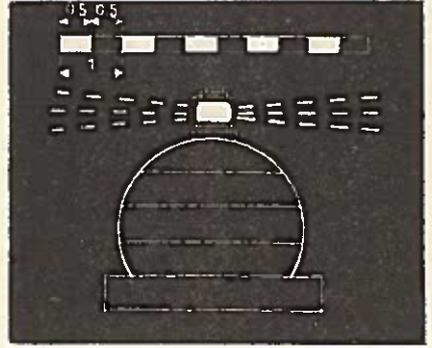


Jalon



A. 3 — Les bouées, lumineuse et non lumineuse, espars et jalons de jonction et de bifurcation signalent la jonction et la bifurcation du chenal et balisent en outre les dangers nautiques situés dans le chenal. Les avalants et les montants peuvent laisser ces signaux soit à bâbord, soit à tribord.

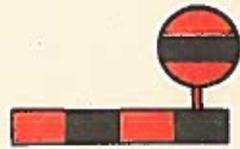
Bouée lumineuse



Bouée non lumineuse



Espar

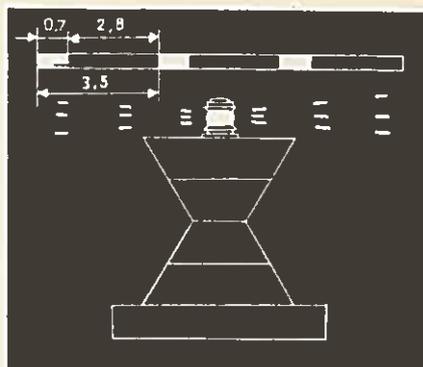
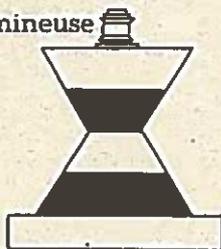


Jalon

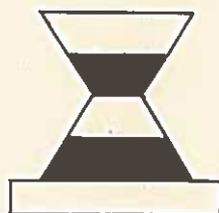


A. 4 — *Bouées, lumineuse et non lumineuse, et espar indiquant l'axe du chenal. Sur une large étendue d'eau exempte de dangers nautiques ils peuvent marquer l'axe du chenal.*

Bouée lumineuse



Bouée non lumineuse

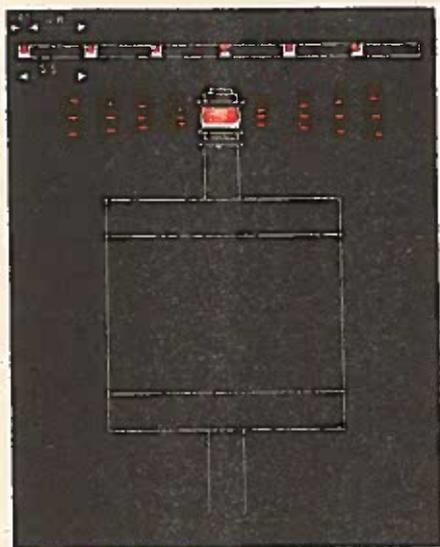
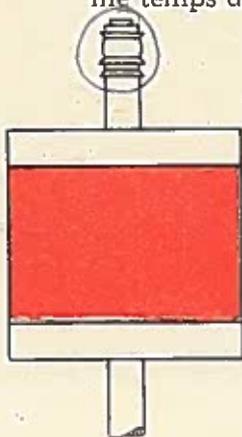


Espar

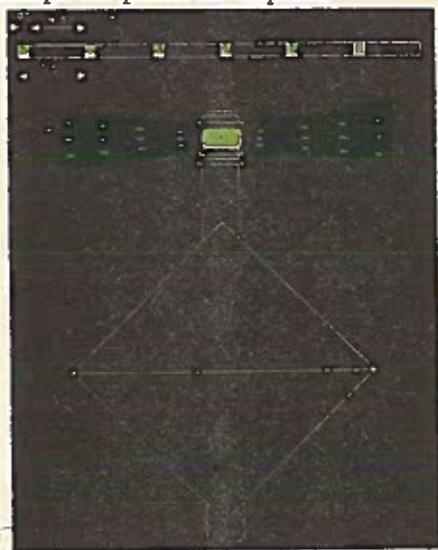
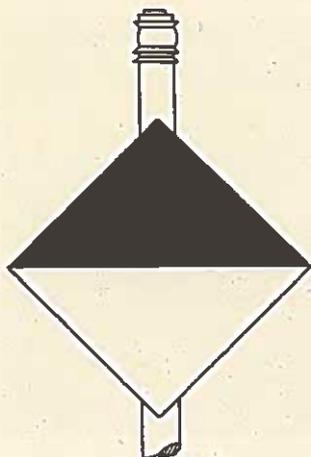


B — BALISAGE CÔTIER

- B. 1 — Le feu côtier (phare) de la rive droite indique approximativement la direction du chenal par rapport à la rive; avec les signaux flottants, il balise le chenal là où celui-ci s'approche de la rive droite et sert en même temps de point de repère.

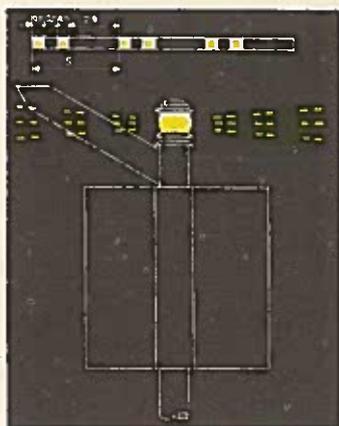
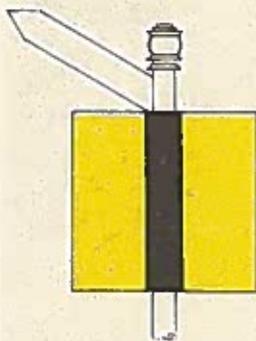


- B. 2 — Le feu côtier (phare) de la rive gauche indique approximativement la direction du chenal par rapport à la rive; avec les signaux flottants, il balise le chenal là où celui-ci s'approche de la rive gauche et sert en même temps de point de repère.

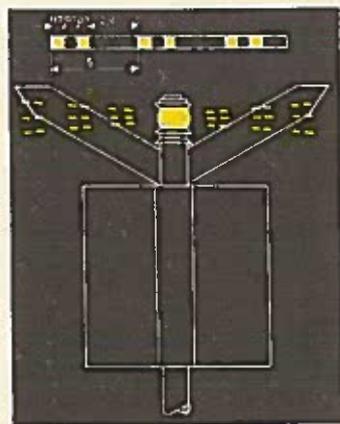
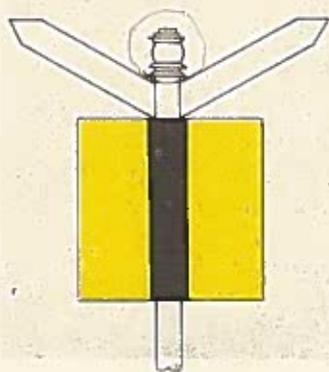


B. 3 — Le *signal de traversée de la rive droite* (simple et double) indique le commencement et la fin de la traversée du chenal d'une rive à l'autre.

Signal simple

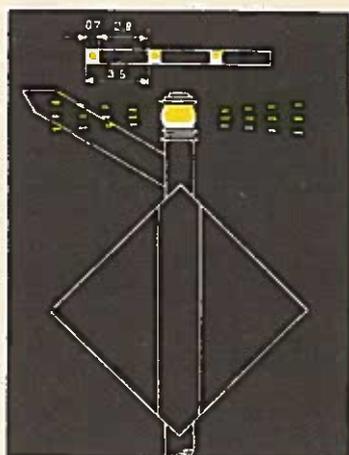
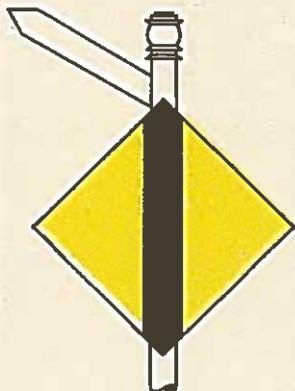


Signal double

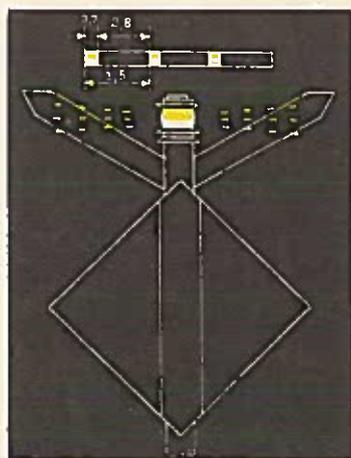
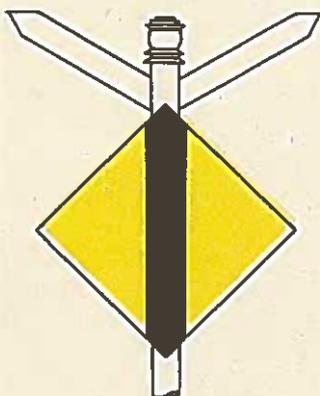


B. 4 — Le *signal de traversée de la rive gauche* (simple et double) indique le commencement et la fin de la traversée du chenal d'une rive à l'autre.

Signal simple

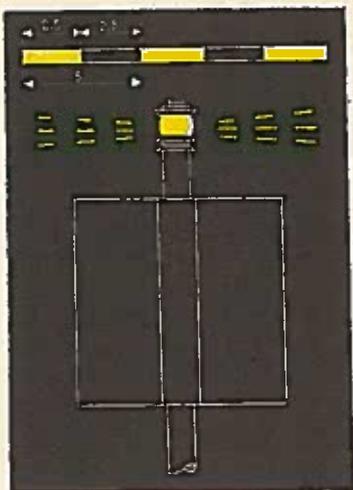
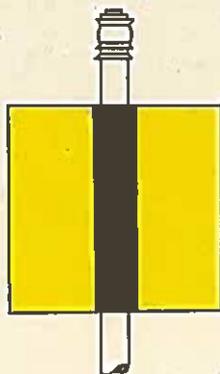


Signal double

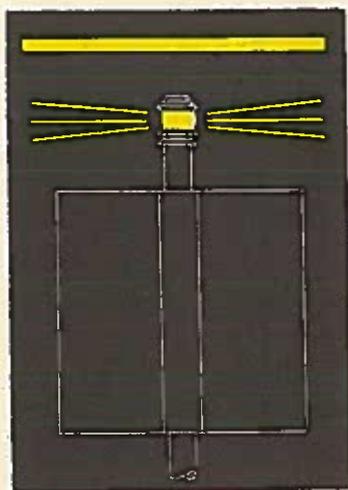
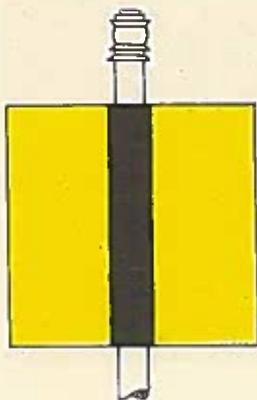


B. 5 — Les *jalous d'alignement droits* (avant et arrière) indiquent avec précision l'axe du chenal. Ils sont installés sur la rive droite. (En certains cas les poteaux peuvent être peints en noir)

Jalon avant

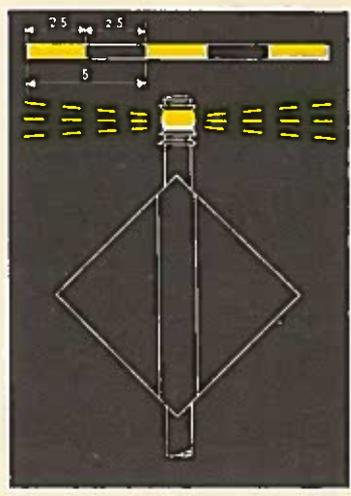
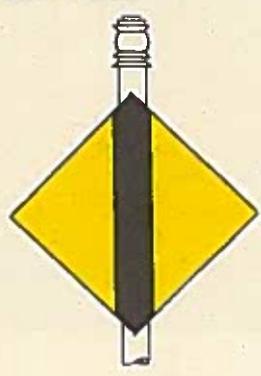


Jalon arrière

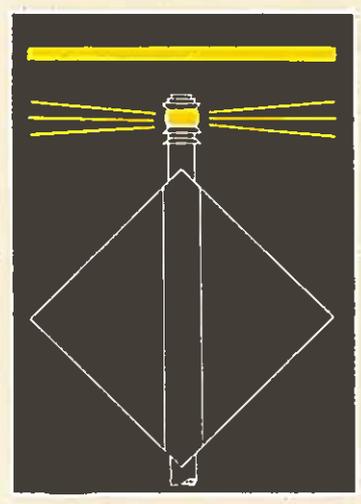
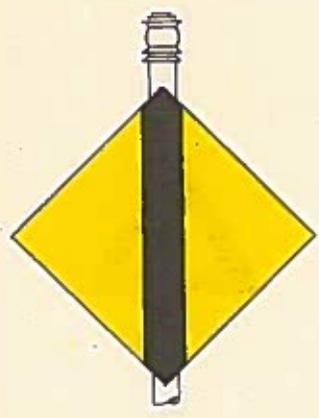


B. 6 — Les jalons d'alignement gauches (avant et arrière) indiquent avec précision l'axe du chenal. Ils sont installés sur la rive gauche. (En certains cas les poteaux peuvent être peints en noir)

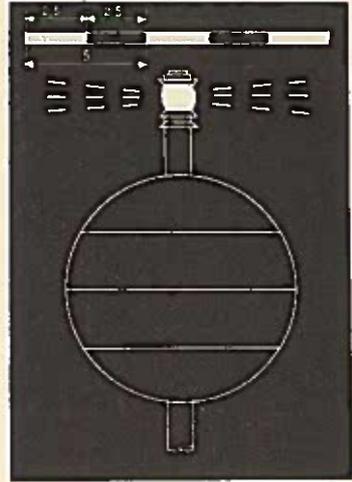
Jalon avant



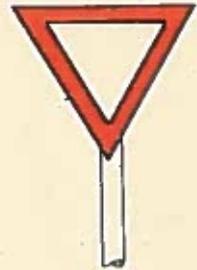
Jalon arrière



B. 7 — Le feu côtier (phare) de jonction et de bifurcation est installé aux extrémités d'une île aux points où celle-ci partage le lit en deux bras navigables ainsi que sur la rive aux points où confluent des canaux et des affluents navigables.



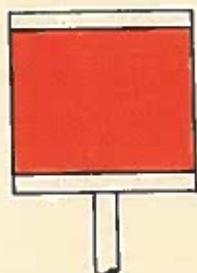
B. 8 — Le signal côtier indiquant les points dangereux de la rive droite est un signal auxiliaire marquant tout ouvrage pénétrant dans le lit (digue, épi, etc.); il peut également servir au balisage des points saillants inondables en période de hautes eaux.



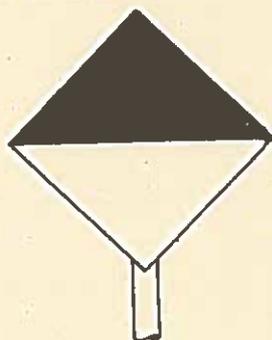
B. 9 — Le signal côtier indiquant les points dangereux de la rive gauche est un signal auxiliaire marquant tout ouvrage pénétrant dans le lit (digue, épi, etc.); il peut également servir au balisage des points saillants inondables en période de hautes eaux.



B. 10 — Le *signal côtier non lumineux de la rive droite* n'est employé que dans des cas exceptionnels sur les sections à lit étroit, afin d'indiquer approximativement la direction du chenal.



B. 11 — Le *signal côtier non lumineux de la rive gauche* n'est employé que dans des cas exceptionnels sur les sections à lit étroit, afin d'indiquer approximativement la direction du chenal.



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

Dispense pour les navires de mer (ad. art. 1.01, litt. a)

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

Remarque au terme «bâtiments motorisés» (ad. art. 1.01, litt. b)

Si un bâtiment a un moteur auxiliaire qui n'est pas utilisé par le bâtiment pour faire route isolément et est un aménagement spécial (par exemple pour améliorer la manoeuvrabilité du bâtiment ou pour des opérations d'amarrage aux quais ou à la rive dans les ports), les autorités compétentes peuvent l'exempter de l'obligation d'appliquer les prescriptions du Règlement qui se rapportent aux bâtiments motorisés.

Couleur des feux des bâtiments (ad. art. 1.01, litt. p)

Les autorités compétentes adopteront les mesures nécessaires afin que la couleur des feux des bâtiments ressortissant de leur pays répondent aux prescriptions de l'Annexe 1 aux présentes Recommandations. Les autorités compétentes admettront un délai allant jusqu'au 1^{er} avril 1972 pour l'exécution des dispositions ci-dessus.

Intensité lumineuse des feux des bâtiments (ad. art. 1.01, litt. q)

Les autorités compétentes adopteront les mesures nécessaires afin que l'intensité lumineuse des feux des bâtiments ressortissant de leur pays réponde aux prescriptions de l'Annexe 2 aux présentes Recommandations. Les autorités compétentes admettront un délai allant jusqu'au 1^{er} avril 1972 pour l'exécution des dispositions ci-dessus.

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

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

Utilisation de la voie navigable (ad. art. 1.06)

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

Prescriptions de caractère temporaire (ad. art. 1.22)

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

Prescriptions relatives au transport de matières dangereuses (ad. art. 1.23)

Les autorités compétentes porteront à la connaissance des bateliers les prescriptions spéciales pour les bâtiments transportant des matières dangereuses portant sur les conditions de stationnement, sur l'arrimage et la manutention de ces matières ainsi que sur la sécurité de l'équipage.

Marques officielles d'identification des menues embarcations (ad. art. 2.02)

Les autorités compétentes peuvent prescrire que toutes les menues embarcations ressortissant de leur pays, ou certaines catégories de celles-ci seulement, doivent porter une marque officielle d'identification déterminée par les autorités. Cette marque doit avoir au moins 10 cm de hauteur et être apposée à l'avant, sur les deux côtés de l'embarcation, en couleur claire sur fond sombre, ou en couleur sombre sur fond clair.

Marques d'enfoncement et échelles de tirant d'eau (ad. art. 2.04, et par. 4. et 5. de l'Annexe 2 du Règlement)

1. Les autorités compétentes prescriront pour les bâtiments ressortissant de leur pays que la hauteur des rectangles constituant les marques d'enfoncement doit être d'au moins 3 cm et qu'une paire de marques, se trouvant soit à demi-longueur soit près de la demi-longueur vers l'arrière du bâtiment, doit être complétée par un cercle d'un diamètre d'environ 20 cm et d'une épaisseur de trait de 3 cm. Le cercle doit être apposé au milieu de la marque de façon que le centre du cercle se trouve sur le trait horizontal de la marque de jauge.

2. Les autorités compétentes admettront un délai transitoire jusqu'au 1^{er} avril 1979 pour l'application des marques d'enfoncement et des échelles de tirant d'eau nouvelles.

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

Les autorités compétentes peuvent prescrire que

a) les menues embarcations visées au par. 2 de l'art. 3.13, dont la vitesse dépasse 10 km/h, à l'exception des canots de service, doivent porter la signalisation visée au par. 1 de cet article;

b) les dispositions du par. 2 de l'art. 3.13 s'appliquent à certains types de menues embarcations visés au par. 1 de cet article à condition que leur vitesse ne dépasse pas 10 km/h.

Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments effectuant certains transports de matières inflammables (ad. art. 3.14)

a) Les autorités compétentes admettront que le feu bleu visé à l'art. 3.14, par. 2, litt. a) soit remplacé jusqu'au 1^{er} avril 1972 par le feu rouge prescrit aux deuxième et troisième alinéas de l'art. 48 des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube en vigueur jusqu'au 31 mars 1970.

b) Les autorités compétentes admettront un délai transitoire jusqu'au 1^{er} avril 1972 pour l'application du feu bleu visé à l'art. 3.14. par 2, lit. b).

Signalisation de nuit des bacs faisant route (ad. art. 3.16)

Les autorités compétentes peuvent dispenser les bacs visés au par. 1 de l'art. 3.16 sur des secteurs de la voie navigable où la navigation de nuit vers l'aval n'est pratiquée que rarement, de l'obligation de porter le feu prescrit au lit. c) de ce paragraphe.

Signalisation de nuit des bâtiments en stationnement (ad. art. 3.20)

Lorsque les bâtiments stationnent dans des conditions telles qu'une signalisation n'est pas jugée nécessaire par les autorités compétentes, celles-ci peuvent les exempter de l'obligation de porter les feux prescrits à l'art. 3.20.

Audibilité des signaux sonores des bâtiments (ad. art. 4.01)

Les autorités compétentes adopteront les mesures nécessaires afin que l'audibilité des signaux sonores des bâtiments soit assurée à bord des autres bâtiments. A cet effet elles prescriront que le niveau de pression acoustique pondéré du bruit dans la timonerie à l'emplacement de la tête de l'homme de barre, ne devra pas dépasser 80 dB(A), le bâtiment faisant route dans des conditions normales d'exploitation.

Les autorités compétentes admettront un délai allant jusqu'au 1^{er} avril 1974 pour l'exécution des dispositions ci-dessus. En outre, les autorités compétentes peuvent accorder dans des cas particuliers les dérogations qu'elles reconnaîtront nécessaires.

Caractéristiques techniques des signaux sonores des bâtiments
(ad. art. 4.01, par. 1. a)

Les autorités compétentes adopteront les mesures nécessaires afin que les signaux sonores des bâtiments visés à l'art. 4.01, par. 1, litt. a) du Règlement et ressortissant de leur pays répondent aux prescriptions de l'Annexe 3 aux présentes Recommandations.

Les autorités compétentes admettront un délai allant jusqu'au 1^{er} avril 1972 pour l'exécution des dispositions ci-dessus.

Signal lumineux synchronisé avec les signaux sonores (ad. art. 4.01, par. 2)

Les autorités compétentes admettront un délai jusqu'au 1^{er} avril 1972 pour l'installation de ce signal à bord des bâtiments.

Navigation à la même hauteur (ad. art. 6.17)

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

ANNEXES 1—3
AUX RECOMMANDATIONS SPECIALES

COULEUR DES FEUX

1. Les feux prescrits par le présent Règlement se répartissent, selon leur couleur, en :

- feux blancs
- feux rouges
- feux verts
- feux jaunes
- feux bleus.

Ces feux constituent un système de signalisation à cinq couleurs conforme aux recommandations de la Commission internationale de l'éclairage (publication CIE n° 2 (W—1.3.3) 1959 «Couleurs des signaux lumineux»).

2. Les couleurs des feux sont déterminées par leur lieu chromatique d'émission dans le diagramme chromatique CIE (voir diagramme).

3. Les chromaticités des feux prescrits par le présent Règlement doivent être comprises à l'intérieur des limites recommandées par la CIE pour un système à cinq couleurs lorsque le blanc et le jaune sont susceptibles d'être distingués, les limites blanche du jaune et jaune du blanc étant respectivement fixées à $x = 0,575$ et $x = 0,525$. Les limites des couleurs sont déterminées par les équations du tableau 1 et le diagramme en donne la présentation graphique. A l'intérieur de ces limites, il y a lieu d'utiliser de préférence les secteurs chromatiques plus restreints, déterminés par les équations du tableau 2 et représentés sur le diagramme par des lignes formées de tirets.

Pour l'inclusion de ces secteurs chromatiques dans le diagramme chromatique CIE, on peut aussi partir des points d'intersection des lignes marquant les limites des couleurs. Les coordonnées de ces points d'intersection sont indiquées aux tableaux 3 et 4.

Tableau 1

Couleur	Equations des lignes représentant les limites des couleurs dans le diagramme chromatique CIE [publication CIE n° 2 (W-1.3.3) 1959], en tenant compte des restrictions résultant du paragraphe 3 ci-dessus	
Blanc	Limite vers le pourpre:	$y = 0,050 + 0,750 x$
	Limite vers le rouge:	$y = 0,382$
	Limite vers le jaune:	$x = 0,525$
	Limite vers le vert:	$y = 0,150 + 0,640 x$
	Limite vers le bleu:	$x = 0,310$
	et	$y = 0,440$
Rouge	Limite vers le pourpre:	$x = 0,980 - y$
	Limite vers le jaune:	$y = 0,335$
Vert	Limite vers le jaune:	$x = 0,360 - 0,080 y$
	Limite vers le bleu:	$y = 0,390 - 0,171 x$
	Limite vers le blanc:	$x = 0,650 y$
Jaune	Limite vers le rouge:	$y = 0,382$
	Limite vers le vert:	$x = 0,575$
	Limite vers le blanc:	$y = 0,790 - 0,667 x$
Bleu	Limite vers le pourpre:	$x = 0,133 + 0,600 y$
	Limite vers le vert:	$y = 0,065 + 0,805 x$
	Limite vers le blanc:	$x = 0,400 - y$

Tableau 2

Couleur	Equations des lignes représentant les limites des couleurs dans le diagramme chromatique CIE pour les secteurs chromatiques plus restreints qu'il y a lieu d'utiliser de préférence	
Blanc	Limite vers le pourpre:	$y = 0,050 + 0,750 x$
	Limite vers le rouge:	$y = 0,382$
	Limite vers le jaune:	$x = 0,525$
	Limite vers le vert:	$y = 0,150 + 0,640 x$
	et	$y = 0,440$
	Limite vers le bleu:	$x = 0,310$
Rouge	Limite vers le pourpre:	$x = 0,980 - y$
	Limite vers le jaune:	$y = 0,320$
	Limite vers le rouge de plus grande longueur d'onde:	$y = 0,290$
Vert	Limite vers le jaune:	$y = 0,623 - 0,408 x$
	Limite vers le bleu:	$y = 0,390 - 0,171 x$
	Limite vers le blanc:	$x = 0,625 y - 0,041$
Jaune	Limite vers le rouge:	$y = 0,382$
	Limite vers le vert:	$x = 0,575$
	Limite vers le blanc:	$y = 0,790 - 0,667 x$
Bleu	Limite vers le pourpre:	$x = 0,104 + 0,807 y$
	Limite vers le vert:	$y = 0,833 x + 0,020$
	Limite vers le blanc:	$x = 0,360 - y$

Tableau 3

Couleur	Coordonnées des points-limites											
	1		2		3		4		5		6	
	x	y	x	y	x	y	x	y	x	y	x	y
Blanc	0,310	0,283	0,443	0,382	0,525	0,382	0,525	0,440	0,453	0,440	0,310	0,348
Rouge	0,721	0,259	0,735	0,265	0,665	0,335	0,645	0,335	—	—	—	—
Vert	0,028	0,385	0,229	0,352	0,321	0,493	0,305	0,689	—	—	—	—
Jaune	0,612	0,382	0,618	0,382	0,575	0,425	0,575	0,406	—	—	—	—
Bleu	0,146	0,025	0,233	0,167	0,186	0,214	0,090	0,137	—	—	—	—

Coordonnées des points d'intersection des lignes marquant les limites des couleurs d'après la publication CIE, n° 2 (W—1.3.3) 1959.

Tableau 4

Couleur	Coordonnées des points-limites											
	1		2		3		4		5		6	
	x	y	x	y	x	y	x	y	x	y	x	y
Blanc	0,310	0,283	0,443	0,382	0,525	0,382	0,525	0,440	0,453	0,440	0,310	0,348
Rouge	0,690	0,290	0,710	0,290	0,680	0,320	0,660	0,320	—	—	—	—
Vert	0,028	0,385	0,183	0,359	0,277	0,510	0,004	0,622	—	—	—	—
Jaune	0,612	0,382	0,618	0,382	0,575	0,425	0,575	0,406	—	—	—	—
Bleu	0,136	0,040	0,218	0,142	0,185	0,175	0,102	0,105	—	—	—	—

Coordonnées des points d'intersection des lignes marquant les limites des couleurs des secteurs chromatiques plus restreints qu'il y a lieu d'utiliser de préférence.

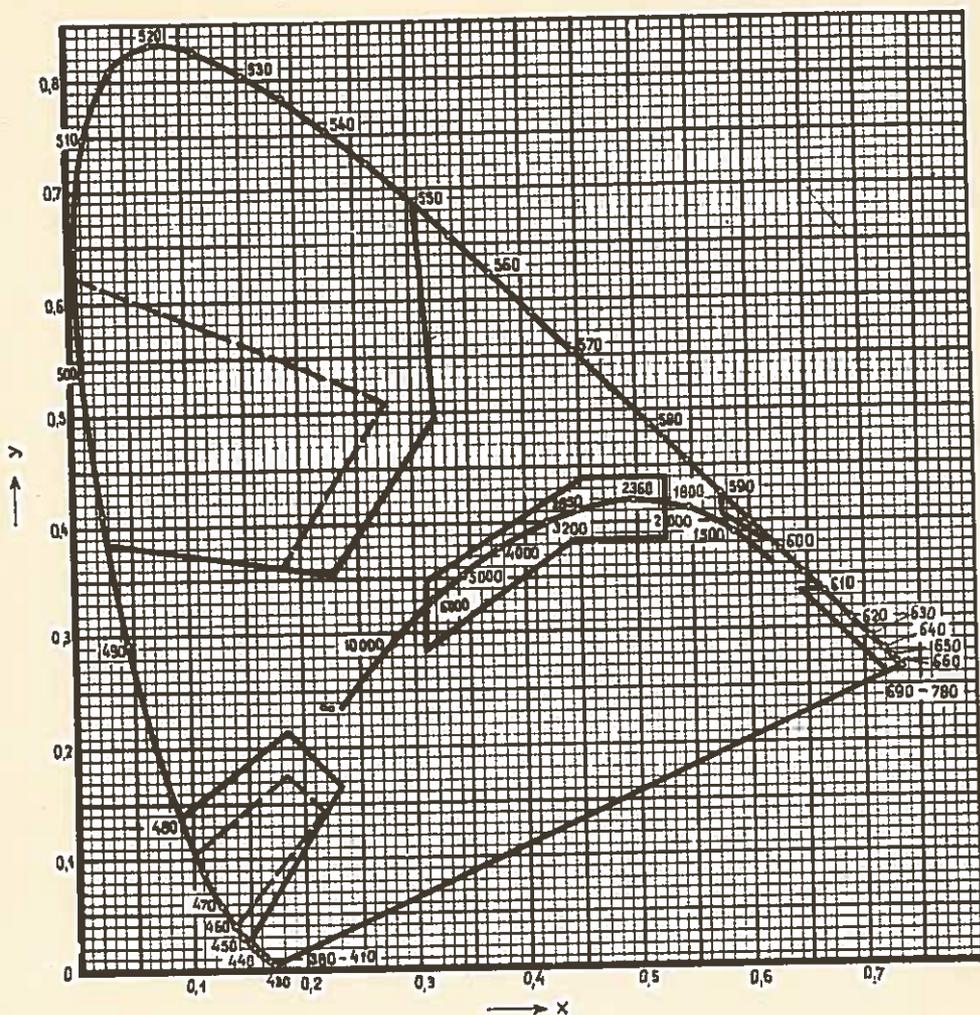


DIAGRAMME CHROMATIQUE CIE

sur lequel on a porté les lignes marquant les limites des couleurs des feux blancs, rouges, jaunes, verts et bleus, d'après la publication CIE n° 2, (W—1.3.3) 1959, en tenant compte des restrictions résultant du paragraphe 3 ci-dessus. Les lignes formées de tirets indiquent les secteurs chromatiques plus restreints qu'il est préférable d'utiliser.

Les lieux chromatiques d'émission du rayonnement de corps noir correspondent, par exemple à

2000°K flamme d'une lampe à pétrole

2360°K lampe à incandescence à vide

2850°K lampe à incandescence à atmosphère gazeuse
(lumière de l'étalon colorimétrique A).

INTENSITE LUMINEUSE DES FEUX

1. Les feux des bâtiments sont appelés, selon leur intensité lumineuse,

feux puissants,
feux clairs,
ou feux ordinaires.

2. Les feux de couleur s'obtiennent généralement au moyen d'une source lumineuse blanche (par exemple, lampe électrique, lampe à pétrole), plus un filtre de couleur. Les limites des couleurs des feux sont fixées pour chaque couleur dans l'annexe 1. Les facteurs totaux de transmission τ pour les filtres de couleur sont les suivants:

rouge/vert $\tau = 0,10-0,20$
jaune $\tau = 0,40-0,60$
bleu $\tau = 0,02$

3. Les limites de l'intensité lumineuse des divers feux sont les suivantes:

Tableau 1

Nature des feux	Couleur des feux			
	blanc	rouge/vert $\tau = 0,1-0,2$	jaune $\tau = 0,4-0,6$	bleu $\tau = 0,02$
Puissant	35—50 cd*	—	—	—
Clair	9—25 cd	3,5—20 cd	3,6—15 cd	—
Ordinaire	2—4 cd	0,9—5 cd	0,8—2,4 cd	0,3—2 cd

* Pour les bâtiments venant d'autres bassins, les autorités compétentes peuvent admettre pour le feu blanc puissant une intensité lumineuse de 35—100 cd.

Les catégories ci-dessus de feux de couleur peuvent être réalisées dans la pratique par les moyens suivants:

<i>Catégories de feux</i>	<i>Moyens de réalisation</i>
feu clair rouge/vert	par feu blanc puissant plus filtre de couleur rouge/vert,
feu clair jaune	par feu clair blanc plus filtre de couleur jaune
feu ordinaire rouge/vert	par feu clair blanc plus filtre de couleur rouge/vert,
feu ordinaire jaune	par feu ordinaire blanc plus filtre de couleur jaune,
feu ordinaire bleu	par feu puissant blanc plus filtre de couleur bleu.

4. Les intensités lumineuses mentionnées ci-dessus sont des intensités de service (I_B). Elles prennent en compte la diminution d'intensité résultant de l'usage des sources lumineuses et un certain degré de salissure des lanternes. Les intensités lumineuses de service I_B correspondent à 0,7 d'intensité lumineuse photométrique I_0 , c'est-à-dire $I_B = 0,75 I_0$.

5. Répartition d'intensité lumineuse

Les intensités lumineuses indiquées au tableau 1 s'appliquent dans toutes les directions du plan horizontal passant par le foyer de l'optique dans le secteur utile d'une lanterne posée verticalement. En cas d'inclinaison de la lanterne de $\pm 5^\circ$ par rapport à l'horizontale, il faut que les intensités lumineuses atteignent encore au moins 50% des intensités obtenues avec la lanterne non inclinée.

6. Rapport entre l'intensité lumineuse de service et la portée lumineuse

Le rapport entre l'intensité lumineuse de service I_B indiquée en cd et la portée t des feux en milles marins (1 mille marin = 1852 m) est donné par l'équation suivante:

$$I_B = 0,7 \cdot t^2 \cdot \sigma^{-t} \quad (t \text{ en milles marins})$$

où le facteur 0,7 correspond au seuil d'éclairement sur l'oeil de $2 \cdot 10^{-7}$ lx compte tenu de la conversion des mètres en milles marins, et où σ indique le coefficient de transmission atmosphérique rapporté à une distance d'un mille marin. Pour la mesure des intensités lumineuses, on a adopté ici une valeur de $\sigma = 0,6$.

Si au lieu du facteur σ on utilise le coefficient de transmission atmosphérique q , rapporté à une distance d'un kilomètre, et si la portée est indiquée en km, l'équation devient la suivante

$$I_B = 0,2 \cdot t^2 \cdot q^{-t} \quad (t \text{ en km})$$

A la valeur $\sigma = 0,6$ correspond alors la valeur $q = 0,76$.

D'après cette équation, les portées correspondant aux feux mentionnés au tableau 1 sont les suivantes:

Tableau 2

Nature des feux	blanc	rouge/vert	jaune	bleu
Puissant	5,9—6,5 km*	—	—	—
Clair	3,9—5,3 km	2,8—5,0 km	2,9—4,6 km	—
Ordinaire	2,3—3,0 km	1,7—3,2 km	1,8—2,5 km	1,0—2,3 km

* Pour les bâtiments venant d'autres bassins, les autorités compétentes peuvent admettre pour le feu blanc puissant une portée lumineuse de 5,9—8 km.

SIGNAUX SONORES

I. SONORITE DES SIGNAUX

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

1. Fréquence :

a) Pour les «bâtiments motorisés», à l'exception des menues embarcations visées sous b), la fréquence fondamentale sera de 200 Hz avec une tolérance de $\pm 20^0/0$;

b) Pour les «menues embarcations» qui ne sont pas aménagées ou employées pour remorquer des bâtiments autres que des menues embarcations, la fréquence fondamentale devra être supérieure à 350 Hz;

c) Pour les signaux à trois sons utilisés par les bâtiments naviguant au radar par temps bouché, les fréquences fondamentales des sons seront comprises entre 165 et 297 Hz avec intervalle d'au moins deux tons entiers entre le son le plus haut et le son le plus bas.

2. Niveau de pression acoustique

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

a) Pour les «bâtiments motorisés», à l'exception des menues embarcations, le niveau de pression acoustique pondéré devra être compris entre 130 et 140 dB (A);

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

c) Pour les signaux à trois sons utilisés par les bâtiments naviguant au radar par temps bouché, le niveau de pression acoustique pondéré de chaque son devra être compris entre 130 et 140 dB (A).

II. CONTROLE DU NIVEAU DE PRESSION ACOUSTIQUE

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

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION	3
DISPOSITIONS FONDAMENTALES RELATIVES A LA NAVIGATION SUR LE DANUBE	
Chapitre 1 — DISPOSITIONS GENERALES	
Article 1.01 — Signification de quelques termes	7
Article 1.02 — Conducteur	9
Article 1.03 — Devoirs de l'équipage et des autres personnes se trouvant à bord	9
Article 1.04 — Devoir général de vigilance	10
Article 1.05 — Conduite en cas de circonstances particulières	10
Article 1.06 — Utilisation de la voie navigable	10
Article 1.07 — Chargement maximal, nombre maximal de passagers	10
Article 1.08 — Construction, grément et équipage des bâtiments	10
Article 1.09 — Tenue de la barre	11
Article 1.10 — Documents de bord	11
Article 1.11 — Règlement de navigation	11
Article 1.12 — Objets se trouvant à bord; perte d'objets; obstacles	12
Article 1.13 — Protection des signaux 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	12
Article 1.16 — Sauvetage et assistance	13
Article 1.17 — Bâtiments échoués ou coulés	13
Article 1.18 — Obligation de dégager le chenal	13
Article 1.19 — Ordres particuliers	13
Article 1.20 — Contrôle	14
Article 1.21 — Transports spéciaux	14
Article 1.22 — Prescriptions de caractère temporaire	14
Article 1.23 — Prescriptions relatives au transport de matières dangereuses	14
Article 1.24 — Abri et hivernage	15
Article 1.25 — Champ d'application du présent Règlement	15

Chapitre 2 — MARQUES ET ECHELLES DES BÂTIMENTS; JAUGEAGE

Article 2.01 — Marques d'identification des bâtiments, à l'exception des menues embarcations	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

Chapitre 3 — SIGNALISATION VISUELLE DES BÂTIMENTS

I. GENERALITES

Article 3.01 — Application	19
Article 3.02 — Feux	19
Article 3.03 — Pavillons et panneaux	19
Article 3.04 — Cylindres, ballons et cônes	20
Article 3.05 — Feux et signaux interdits	20
Article 3.06 — Feux de secours	20
Article 3.07 — Lumières et projecteurs	20

II. SIGNALISATION DE NUIT

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

Article 3.08 — Signalisation de nuit des bâtiments motorisés isolés faisant route	21
Article 3.09 — Signalisation de nuit des convois remorqués faisant route	21
Article 3.10 — Signalisation de nuit des convois poussés faisant route	22
Article 3.11 — Signalisation de nuit des formations à couple faisant route	23
Article 3.12 — Signalisation de nuit des bâtiments naviguant à la voile	24
Article 3.13 — Signalisation de nuit des menues embarcations faisant route, à l'exception des menues embarcations naviguant à la voile	24
Article 3.14 — Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments faisant route et effectuant certains transports de matières inflammables	25
Article 3.15 — Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments faisant route et effectuant certains transports de matières explosibles	26
Article 3.16 — Signalisation de nuit des bacs faisant route	27
Article 3.17 — Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments faisant route à protéger contre les remous	27
Article 3.18 — Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments incapables de manoeuvrer	27

Article 3.19 — Signalisation de nuit des constructions flottantes, autres que les bâtiments, faisant route	28
--	----

II. B. — SIGNALISATION DE NUIT EN STATIONNEMENT

Article 3.20 — Signalisation de nuit des bâtiments en stationnement	28
Article 3.21 — Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments en stationnement et effectuant certains transports de matières inflammables	28
Article 3.22 — Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments en stationnement et effectuant certains transports de matières explosibles	28
Article 3.23 — Signalisation de nuit des bacs en stationnement à leur débarcadère	29
Article 3.24 — Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments en stationnement à protéger contre les remous	29
Article 3.25 — Signalisation de nuit des constructions flottantes en stationnement, autres que des bâtiments	29
Article 3.26 — Signalisation de nuit de certains bâtiments de pêche en stationnement	29
Article 3.27 — Signalisation de nuit des bâtiments échoués ou coulés et des engins flottants, indiquant les côtés où le chenal est fermé	29
Article 3.28 — Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments et des constructions flottantes dont les ancres peuvent présenter un danger pour la navigation	30

III. SIGNALISATION DE JOUR

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

Article 3.29 — Signalisation de jour des convois remorqués faisant route	30
Article 3.30 — Signalisation de jour des bâtiments utilisant en même temps des voiles et un moteur	31
Article 3.31 — Signalisation de jour de certaines menues embarcations motorisées faisant route	31
Article 3.32 — Signalisation de jour supplémentaire des bâtiments faisant route et effectuant certains transports de matières inflammables	31
Article 3.33 — Signalisation de jour supplémentaire des bâtiments faisant route et effectuant certains transports de matières explosibles	32
Article 3.34 — Signalisation de jour des bacs faisant route	32
Article 3.35 — Signalisation de jour supplémentaire des bâtiments faisant route et à protéger contre les remous	32
Article 3.36 — Signalisation de jour supplémentaire des bâtiments faisant route et jouissant d'une priorité de passage	33

III. B. — SIGNALISATION DE JOUR EN STATIONNEMENT

Article 3.37 — Signalisation de jour des bâtiments en stationnement et effectuant certains transports de matières inflammables	33
Article 3.38 — Signalisation de jour des bâtiments en stationnement et effectuant certains transports de matières explosibles	33
Article 3.39 — Signalisation de jour des bâtiments en stationnement et à protéger contre les remous	34
Article 3.40 — Signalisation de jour des filets ou d'autres instruments des bâtiments de pêche en stationnement	34
Article 3.41 — Signalisation de jour des bâtiments échoués ou coulés et des engins flottants, indiquant les côtés où le chenal est fermé	34
Article 3.42 — Signalisation de jour des ancres des bâtiments	35

IV. SIGNALISATIONS PARTICULIERES

Article 3.43 — Signalisation de l'interdiction d'accès à bord	35
Article 3.44 — Signalisation de l'interdiction de fumer ou d'employer des flammes ou feux ouverts	35
Article 3.45 — Signalisation des bâtiments de la surveillance fluviale	35
Article 3.46 — Signaux de détresse	36
Article 3.47 — Signal d'interdiction de stationnement latéral	36

Chapitre 4 — SIGNAUX SONORES DES BATIMENTS

Article 4.01 — Généralités	37
Article 4.02 — Usage des signaux sonores	37
Article 4.03 — Signaux sonores interdits	38

Chapitre 5 — SIGNALISATION DE LA VOIE NAVIGABLE

Article 5.01 — Signaux servant à régler la navigation sur la voie navigable	39
Article 5.02 — Signalisation du chenal et des dangers nautiques	39

Chapitre 6 — REGLES DE ROUTE

A — GENERALITES

Article 6.01 — Définition	40
Article 6.02 — Menues embarcations, bâtiments à ailes portantes	40

B — RENCONTRE ET DEPASSEMENT

Article 6.03 — Principes généraux	41
Article 6.04 — Rencontre: règles normales	41

Article 6.05 — Rencontre: dérogation aux règles normales	42
Article 6.06 — Rencontre en cas de bateaux halés	43
Article 6.07 — Rencontre dans les passages étroits	43
Article 6.08 — Rencontre interdite par les signaux de la voie navigable	43
Article 6.09 — Dépassement: dispositions générales	44
Article 6.10 — Dépassement: conduite et signaux des bâtiments	44
Article 6.11 — Dépassement en cas de bâtiments halés	45

C — AUTRES REGLES DE ROUTE

Article 6.12 — Navigation sur les secteurs où la route à suivre est prescrite	45
Article 6.13 — Virage	45
Article 6.14 — Conduite au départ et à la traversée	46
Article 6.15 — Interdiction de s'engager dans les intervalles entre les éléments d'un convoi remorqué	46
Article 6.16 — Entrée et sortie des bassins portuaires et des voies affluentes	46
Article 6.17 — Navigation à la même hauteur; interdiction de s'approcher d'un bâtiment	47
Article 6.18 — Interdiction de laisser traîner les ancres, câbles ou chaînes	47
Article 6.19 — Interdiction de la navigation à la dérive	47
Article 6.20 — Protection contre les remous	47
Article 6.21 — Convois et formations à couple	48
Article 6.22 — Interruption de la navigation	48

D — BACS

Article 6.23 — Règles applicables aux bacs	49
--	----

E — PASSAGE DES PONTS, BARRAGES ET ECLUSES

Article 6.24 — Passage des ponts et des barrages. Généralités	49
Article 6.25 — Passage des ponts fixes	49
Article 6.26 — Passage des ponts mobiles	50
Article 6.27 — Passage des barrages	50
Article 6.28 — Passage aux écluses	51
Article 6.29 — Ordre de passage aux écluses	52

F — NAVIGATION DANS DES CONDITIONS DE VISIBILITE REDUITE, NAVIGATION AU RADAR

Article 6.30 — Restriction de la navigation	52
Article 6.31 — Signaux sonores pendant la marche	53

Article 6.32 — Signaux sonores pendant le stationnement	53
Article 6.33 — Dispositions spéciales pour les bâtiments naviguant au radar	53
Article 6.34 — Dispositions applicables aux bâtiments qui enten- dent le signal prescrit à l'article 6.33, par. 5. a)	54

Chapitre 7 — REGLES DE STATIONNEMENT

Article 7.01 — Généralités. Lieux de stationnement, d'ancrage et d'amarrage	55
Article 7.02 — Sécurité d'ancrage et d'amarrage	55
Article 7.03 — Stationnement (ancrage et amarrage) interdit	55
Article 7.04 — Ancrage interdit	56
Article 7.05 — Amarrage interdit	56
Article 7.06 — Garde	56

Chapitre 8 — DISPOSITIONS PARTICULIERES

Article 8.01 — Interdiction d'accès à bord	57
Article 8.02 — Interdiction de fumer, et d'employer des flammes ou feux ouverts	57
Article 8.03 — Interdiction d'installer des filets ou d'autres instru- ments de pêche	57

ANNEXES AUX DISPOSITIONS FONDAMENTALES RELATIVES A LA NAVIGATION SUR LE DANUBE

1. Lettre ou groupe de lettres distinctif du pays du port d'attache ou du lieu d'immatriculation des bâtiments ressortissants des Etats danubiens	61
2. Marques d'enfoncement et échelles de tirant d'eau des bateaux de navigation intérieure	63
3. Signaux visuels des bâtiments	65
4. Matières inflammables pour lesquelles les bâtiments qui les transportent doivent porter la signalisation prescrite aux articles 3.14 et 3.21 (de nuit) et aux articles 3.32 et 3.37 (de jour)	85
5. Matières explosibles pour lesquelles les bâtiments qui les trans- portent doivent porter la signalisation prescrite aux articles 3.15 et 3.22 (de nuit) et aux articles 3.33 et 3.38 (de jour)	86
6. Signaux sonores des bâtiments	87
7. Signaux servant à régler la navigation sur la voie navigable ...	92
3. Signaux flottants et côtiers balisant le chenal et les dangers nautiques	105

RECOMMANDATIONS SPECIALES PORTANT SUR L'APPLICATION DES DISPOSITIONS FONDAMENTALES RELATIVES A LA NAVIGATION SUR LE DANUBE PAR LES AUTORITES COMPETENTES DES ETATS DANUBIENS	117
--	-----

ANNEXES AUX RECOMMANDATIONS SPÉCIALES

1. Couleur des feux	125
2. Intensité lumineuse des feux	131
3. Signaux sonores	134