

COMMENTAIRES
A QUELQUES ARTICLES DES DISPOSITIONS
FONDAMENTALES RELATIVES A LA NAVIGATION
SUR LE DANUBE



COMMISSION DU DANUBE
BUDAPEST — 1979

COMMENTAIRES
A QUELQUES ARTICLES DES DISPOSITIONS
FONDAMENTALES RELATIVES A LA NAVIGATION
SUR LE DANUBE

COMMISSION DU DANUBE
BUDAPEST - 1973

Les présents Commentaires à quelques articles des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (DFND) ont été adoptés par décision de la XXXI^e session de la Commission du Danube, en date du 19 mars 1973 (doc. CD/SES 31/39).

INTRODUCTION

Les présents Commentaires n'introduisent pas de modification aux Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube. Leur but est d'offrir aux bateliers la possibilité de mieux comprendre et appliquer lesdites Dispositions et d'éviter toute divergence dans leur interprétation.

En cas de divergence d'interprétation entre les Commentaires et les Dispositions, c'est le texte de ces dernières qui seul fait foi.

C h a p i t r e 1

DISPOSITIONS GENERALES

Art.1.01, point 1) -

Le terme "directement à l'ancre" signifie que le bâtiment, ou radeau, qui est attaché au fond se tient solidement sur son ancre ou bien qu'il est amarré à un coffre d'amarrage ou à tout autre engin similaire.

Le terme "indirectement à l'ancre" signifie que le bâtiment, ou radeau, est attaché à un autre bâtiment, ou radeau, qui est lui-même à l'ancre dans le sens indiqué ci-haut.

Art. 1.21, point a) -

Le terme "bâtiment de catégorie inusitée" indique que les dimensions et les caractéristiques nautiques de ces bâtiments s'écartent de celles des bâtiments généralement exploités. Ces bâtiments de "catégorie inusitée" ne naviguent pas régulièrement sur la voie, ils ne font que des traversées occasionnelles, imposant des mesures de sécurité spéciales et un pilotage particulier.

C h a p i t r e 3

SIGNALISATION VISUELLE DES BATIMENTS

Art. 3.12, point 1 -

L'expression "à l'approche d'autres bâtiments, montrer à la proue un second feu ordinaire blanc" signifie qu'il s'agit d'un feu ordinaire blanc complémentaire, qui est montré à la proue du bâtiment naviguant à la voile jusqu'à ce que la position de celui-ci par rapport à l'autre ou aux autres bâtiments, exclue tout danger d'abordage.

Art. 3.14 -

point 2.b) - Dans l'application de ce point, il convient de tenir compte de ce qui suit:

1. Si le convoi remorqué est composé uniquement d'unités transportant des matières inflammables, le feu ordinaire bleu installé sur la partie arrière du bâtiment doit être porté:

- par le dernier bâtiment (remorquage en une rangée, à la file);

- par chacun des bâtiments de la dernière rangée composée de deux unités; si cette rangée comporte plus de deux unités, ce feu doit être porté seulement par les bâtiments extérieurs de la rangée.

2. Si le convoi remorqué est composé d'unités transportant des matières inflammables et aussi d'autres unités, le feu ordinaire bleu installé sur la partie arrière du bâtiment doit être porté:

- par les bâtiments transportant des matières inflammables qui se trouvent le plus à l'arrière du convoi, c'est-à-dire dans la rangée qui est considérée comme étant la dernière par rapport à la rangée qui la précède et qui comporte également un ou plusieurs bâtiments transportant des matières inflammables. Autrement dit, sera considérée comme dernière rangée de bâtiments comportant des unités transportant des matières inflammables, la rangée qui n'est pas suivie d'autres rangées comportant des bâtiments qui transportent des matières inflammables.

Les bâtiments transportant des matières inflammables qui se trouvent dans la dernière rangée doivent porter le feu ordinaire bleu sur leur partie arrière dans les cas suivants:

- lorsque dans une rangée de bâtiments il n'y a qu'un seul bâtiment qui transporte des matières inflammables, c'est ce dernier qui doit porter le feu;

- lorsqu'une rangée comprend deux bâtiments accouplés bord à bord qui transportent des matières inflammables, chacun d'eux porte le feu;

- lorsqu'une rangée comporte plus de deux bâtiments accouplés bord à bord qui transportent des matières inflammables, le feu sera porté par les deux bâtiments extérieurs de la rangée;

- lorsqu'une rangée comporte deux bâtiments accouplés bord à bord qui transportent des matières inflammables, puis un ou plusieurs bâtiments ordinaires et de nouveau un bâtiment transportant des matières inflammables, le feu en question sera porté par les bâtiments transportant des matières inflammables qui se trouvent aux extrémités de la rangée. (Voir les exemples d'application du point 2.b de l'art. 3.14 figurant à l'Annexe 3 des DFND)

point 4 - Lorsque les transports sont réalisés par poussage et que le convoi poussé transportant des matières inflammables a recours à un remorqueur de renfort, ce dernier doit porter, outre les deux feux de mât et les feux de côté, ainsi que le feu ordinaire jaune, un feu bleu ordinaire visible sur le même arc d'horizon que les feux de mât, c'est-à-dire sur 225° , et placé à une distance d'environ 1 m au-dessous du feu de mât le plus bas et dans la mesure du possible à 1 m plus haut que les feux de côté.

Lorsqu'un convoi poussé est remorqué, il doit porter:

- un feu bleu ordinaire (visible sur un arc d'horizon de 225°) placé sur le bâtiment en tête du convoi (sur lequel est installé un mât pour les feux de mât disposés en forme de triangle isocèle), verticalement à environ 2,2 m au-dessous du plus haut feu de mât du triangle isocèle (dans ce mode de remorquage les feux de mât blancs ne seront pas branchés);

- un deuxième feu bleu ordinaire placé sur la partie arrière du pousseur, à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés.

En outre, le convoi doit porter comme feu de poupe un feu blanc ordinaire éclairant sur 135° et placé sur chacun des bâtiments visibles de l'arrière sur toute leur largeur. Toutefois, si en dehors du pousseur il y a plus de deux bâtiments visibles de l'arrière, ce feu sera porté seulement par les deux bâtiments extérieurs du convoi. Quand la poupe du pousseur dépasse la partie arrière du convoi poussé, il doit porter le feu ordinaire blanc de poupe éclairant sur 135° .

Art. 3.27 -

Tout bâtiment qui se trouve assis sur le fond ou sur tout autre obstacle sous-eau et qui, en conséquence, n'est plus capable de se déplacer librement et de manoeuvrer est considéré comme "bâtiment échoué".

Un bâtiment est donc considéré

- échoué, dès qu'ayant touché le fond ou tout autre obstacle sous-eau, il perd sa capacité de se déplacer;

- déséchoué, dès qu'il peut se déplacer par ses propres moyens (par suite de la modification du niveau, de l'effet du courant, en résultat de l'allègement et d'autres mesures similaires) ou avec l'aide d'un autre bâtiment ou par traction à partir de la berge.

C'est sur la base de ces considérations qu'il convient de fixer le moment à partir duquel doit commencer à fonctionner la signalisation correspondante qui indique les côtés libre ou fermé du chenal.

Au sens des DFND, un bâtiment amarré à un bâtiment échoué est à considérer comme bâtiment ancré.

La définition de l'expression "bâtiment échoué" se rapporte également à l'art. 3.41, en ce qui concerne la signalisation de jour.

La signalisation prescrite par les dispositions de l'art. 3.27 pour les bâtiments échoués ou coulés et pour les engins flottants au travail et les bâtiments effectuant des travaux dans la voie navigable, se compose d'un feu clair rouge au-dessous duquel est placé à une distance verticale de 1 m un feu clair blanc; cette signalisation est identique à celle prescrite pour les bâtiments à protéger contre les remous.

Cette signalisation commune est prescrite pour la raison que les bâtiments et les engins flottants se trouvant dans les situations susmentionnées doivent être protégés contre les remous et doivent également indiquer le côté libre du chenal.

C h a p i t r e 6

REGLES DE ROUTE

Art. 6.03, point 1 -

L'expression "lorsque le chenal présente une largeur incontestablement suffisante" a pour critère la navigation sans entrave des bâtiments, convois ou formations à couple dont les dimensions excluent toutes possibilités de succion, d'abordage ou d'échouement sur les côtés du chenal lors de la rencontre ou du dépassement, lorsque les bâtiments, convois ou formations à couple en cause s'écartent du côté correspondant du chenal.

Au point de vue physique, le phénomène de succion se produit lorsque des bâtiments s'approchent par les bords (ce phénomène peut également se produire entre des bâtiments dont l'un est arrêté) et que l'espace entre eux se rétrécit, la vitesse du courant augmente, tandis que la pression hydrodynamique entre les bords des bâtiments diminue. Lors du croisement, le risque de succion augmente

- quand la distance entre les bâtiments est faible;

- quand les dimensions des bâtiments diffèrent sensiblement;
- quand les bâtiments sont chargés;
- quand les bâtiments naviguent en basses eaux;
- quand les bâtiments naviguent à grande vitesse.

Dans la pratique, le phénomène de succion se manifeste dans le brusque virement de la proue du plus petit bâtiment vers le plus grand bâtiment; en général, on ne parvient pas à arrêter ou à éviter ce virement.

Art. 6.04, point 1 -

Dans la navigation fluviale, l'élément le plus important au point de vue de la sécurité de la navigation est le choix judicieux de la manoeuvre à exécuter pour assurer le croisement sans entrave des bâtiments ou des convois.

Il découle des dispositions incluses dans ce point que la priorité de passage appartient aux avalants du fait que par suite de l'action du courant qui les emporte, ceux-ci se trouvent dans des conditions défavorables pour effectuer les manoeuvres de croisement avec les montants. En effet, les bâtiments qui descendent au fil de l'eau ont des difficultés d'exécuter rapidement les manoeuvres nécessaires pour ancrer ou s'arrêter.

Il s'ensuit qu'en cas de rencontre, ce sont les montants qui assurent aux avalants la voie appropriée, compte tenu des conditions locales et du mouvement des autres bâtiments.

Etant donné que la navigation fluviale a lieu également par des passages étroits, dans la plupart des cas les bâtiments peuvent, au début de la rencontre, au moment de s'approcher, aller droit ou presque droit l'un sur l'autre; pour que la rencontre puisse se faire en toute sécurité, ils doivent donc souvent s'écarter de leur voie et ce sont les montants qui, en accordant la voie nécessaire aux avalants, choisissent les premiers le côté où se fera le croisement.

Les règles fixent que le choix du côté du croisement appartient aux montants pour la raison que ceux-ci se trouvant plus près du lieu de la rencontre, ils peuvent évaluer la situation avec plus de précision et ainsi accorder aux avalants la voie appropriée. En outre, les montants ayant plus de liberté pour régler leur cours

jusqu'au moment de leur arrêt complet, ils peuvent choisir le lieu le plus favorable pour le croisement des bâtiments venant à la rencontre.

Les dispositions concernant le croisement n'accordent aucun privilège aux bâtiments qui remorquent et considèrent le remorqueur et les bâtiments remorqués comme une unité, bien que ces bâtiments aient nécessairement des difficultés dans les manoeuvres. Par ailleurs, la pratique professionnelle courante qui s'applique dans la navigation fluviale et qui est dictée par les exigences de la sécurité, recommande que vu les capacités de manoeuvre restreintes des bâtiments qui sont en train de remorquer, il faut lors du choix du lieu et du côté du croisement, tenir compte de la position de ces bâtiments. Néanmoins, il convient de souligner une fois de plus que ceci ne donne pas aux bâtiments qui remorquent le droit d'enfreindre les prescriptions des DFND.

Points 2, 3, 4 et 5 -

1. L'appréciation exacte des conditions de navigabilité au lieu où s'effectue la rencontre joue le rôle principal dans la réalisation du croisement en toute sécurité. Cette appréciation s'acquiert grâce à une bonne connaissance des conditions nautiques locales, de la situation des autres bâtiments, et elle a comme résultat la prise en temps opportun de décisions judicieuses quant au côté du croisement. Ayant apprécié les conditions nautiques du lieu où se fera la rencontre, il convient de faire en sorte que le croisement se produise sur une section où la largeur du chenal est indubitablement suffisante, où les mouilles sont rectilignes, et où il n'y a pas de courants transversaux ou d'obstacles nautiques à proximité.

Etant donné que ce sont les montants qui donnent la priorité de passage aux avalants, c'est eux qui émettent le signal prescrit, compte tenu du côté où se fera le croisement.

2. Comme déjà indiqué, cette manoeuvre des montants doit être précédée d'une analyse minutieuse de la situation; cette analyse a pour but de choisir et d'établir les actions concrètes à effectuer pour que le croisement se fasse en toute sécurité. Un retard non motivé dans l'exécution de cette manoeuvre va à l'encontre des exigences que pose la sécurité de la navigation (par exemple, un remorqueur avalant sort d'une courbe et ainsi on ne peut juger des dimensions et de la position du convoi par rapport au remorqueur, ni constater la présence éventuelle d'autres bâtiments susceptibles

d'entraver la réalisation de la manoeuvre). En conséquence, dès que la situation a été analysée et qu'une décision a été prise quant au côté du croisement, les montants doivent immédiatement commencer la manoeuvre et éviter tout rapprochement latéral dangereux entre bâtiments.

3. Il convient de tenir compte du fait qu'une erreur commise par les montants au début de la manoeuvre de croisement ne signifie pas que les avalants sont exemptés de l'obligation de prendre toutes les mesures qui s'imposent pour éviter l'abordage et qui sont dictées par le bon sens et une bonne pratique professionnelle de la navigation fluviale.

Les mesures qui répondent à la bonne pratique professionnelle de la navigation fluviale et qui ont pour but d'accroître la sécurité du croisement des bâtiments, se résument en ce qui suit:

- prendre en considération la situation nautique-hydrographique, les conditions de navigabilité, les conditions météorologiques et locales du lieu du croisement, la manoeuvrabilité de ses propres unités et, dans la mesure du possible, la manoeuvrabilité des bâtiments venant à la rencontre;

- être prêt, lors de la manoeuvre du croisement, à exécuter les actions nécessaires pour éviter un abordage, même si le bâtiment venant à la rencontre fait une manoeuvre fautive ou irréfléchie;

- éviter, dans la mesure du possible, que le croisement ait lieu dans un endroit où il est difficilement réalisable (aire de virage, seuil et traversée, présence de courants traversiers, largeur de chenal insuffisante, grand nombre de dangers nautiques à proximité du chenal);

- être prêt à émettre les signaux nécessaires (signaux sonores, balancement de signaux), à modifier le cours et la vitesse, à stopper les machines, à faire marche arrière, à filer l'ancre, à avoir recours au treuil de remorquage;

- vérifier les feux de marche (navigation aux heures d'obscurité).

Il ne faut pas perdre de vue qu'une manoeuvre de croisement "hardie" n'a jamais été considérée comme une mesure relevant de la bonne pratique professionnelle de la navigation fluviale.

4. L'article 6.04 ne prescrit pas le bord vers lequel doit se faire le croisement en cas de rencontre. Toutefois, le point 2) de

cet article stipule que les montants qui laissent la route aux avants à bâbord ne sont pas tenus d'émettre un signal. Cette disposition veut dire que lors de la rencontre il est préférable d'effectuer le croisement à bâbord, c'est-à-dire que chaque bâtiment s'écartant vers tribord n'enfreint pas les dispositions du point 4) dudit article.

Le croisement à tribord est à considérer comme une exception, car cette manoeuvre n'a lieu que dans des conditions extraordinaires; dans ce cas, les montants qui laissent la route aux avants à tribord doivent, en temps utile, montrer les signaux prévus sous points a) et b) de l'art. 6.04, point 3).

Lors de la rencontre, les bâtiments, convois et formations à couple sont, quand ils s'écartent, libérés de l'obligation d'émettre les signaux mentionnés à partir du moment où les bâtiments sur lesquels se trouvent les conducteurs qui commandent les bâtiments, convois ou formations à couple, ont dépassé leur travers.

5. Conformément au point 4 de l'art. 6.04, les montants doivent, dès qu'il est à craindre que leurs intentions n'aient pas été comprises par les avalants, émettre:

- un son bref, lorsque la rencontre doit s'effectuer sur bâbord ou
- deux sons brefs, lorsque la rencontre doit s'effectuer sur tribord.

Néanmoins, il faut avoir en vue que les avalants peuvent ne pas percevoir ou peuvent interpréter d'une manière erronée les signaux émis à leur intention par les montants. Dans ces cas, les montants doivent répéter les signaux de rencontre.

6. Après avoir déterminé le côté où s'effectuera la rencontre, les bâtiments doivent suivre strictement le cours qu'ils se sont fixé, car en louvoyant, dans les heures d'obscurité on pourrait apercevoir tantôt un feu rouge, tantôt un feu vert. Une telle situation est extrêmement dangereuse, surtout quand ces bâtiments sont proches l'un de l'autre. D'autre part, le louvoisement du bâtiment venant à la rencontre peut être interprété comme le commencement du virage et entraîner des manoeuvres erronées.

7. Quand les bâtiments qui se rencontrent ne viennent pas droit l'un sur l'autre, mais naviguent le long des bords opposés du chenal (ce qui exclut tout danger d'abordage) et émettent les si-

gnaux requis pour préciser le côté de la rencontre, ils peuvent poursuivre leur route sans s'écarter de la rive ou de la direction qu'ils suivent.

Art. 6.05 -

Cet article traite de la manière de procéder quand la route que les montants réservent - suivant les dispositions de l'art. 6.04 - aux avalants ne convient pas à ces derniers, c'est-à-dire quand le côté indiqué par les montants pour la rencontre ne convient pas aux avalants.

Dans ce cas, les avalants ont le droit d'exiger des montants qu'ils modifient leur cours et qu'ils changent le côté indiqué par eux. Ce droit des avalants est une dérogation aux règles normales et peut s'appliquer à condition de s'être assuré qu'il est possible d'y donner satisfaction sans provoquer de danger.

Dans le sens de cet article, la disposition qui confère aux avalants le droit de demander aux montants de modifier leur route est à comprendre comme un changement du côté antérieurement indiqué par les montants pour la rencontre.

Quand, tout en respectant les dispositions susmentionnées, les avalants exigent que les montants modifient leur cours, ils doivent émettre en temps utile les signaux sonores suivants:

- s'ils veulent que la rencontre s'effectue à bâbord, ils doivent émettre "un son bref";

- s'ils veulent que la rencontre s'effectue à tribord, ils doivent émettre "deux sons brefs" et, en outre, montrer les signaux visuels.

Dans ce cas, les montants doivent satisfaire la demande des avalants et en donner confirmation en émettant les signaux visés au point 3 de l'art. 6.05.

Toutefois, 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 point 2 de l'art. 6.05:

" 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". Selon cette disposition, quand les avalants consi-

dèrent que la route que leur réservent les montants ne leur convient pas et demandent que celle-ci soit modifiée, tandis que les montants ne peuvent accéder à cette demande, on estimera qu'il y a eu application de la pratique professionnelle courante si, à partir du moment où ils ont échangé leurs signaux pour fixer la route qui leur convient jusqu'à la fin de la rencontre, les bâtiments adoptent toutes les mesures de précaution nécessaires et diminuent leur vitesse.

Il convient d'avoir en vue qu'en exécutant les manoeuvres de rencontre en question, les conducteurs doivent, par des signaux et par leurs actions, faire connaître clairement leur intention, afin que les bâtiments venant à la rencontre la comprennent exactement et exécutent la manoeuvre nécessaire.

Art. 6.07 -

Le terme "passage étroit" signifie une section de fleuve où la navigation est gênée par la largeur du chenal qui y est sensiblement inférieure à celle sur les sections voisines amont et aval, de façon que la rencontre et le dépassement provoquent le danger d'abordage. La navigation dans les passages étroits où la rencontre et le dépassement sont interdits par suite de la longueur de la section et de la visibilité réduite est en général réglée par des stations de signalisation.

L'art. 6.07 traite des passages étroits où la navigation n'est pas réglée par des stations de signalisation.

Une courbe de largeur suffisante n'est pas à considérer comme un passage étroit.

Dans les passages étroits, la navigation est fort compliquée; même de petites erreurs de manoeuvre faites par un bâtiment peuvent créer des difficultés considérables pour un autre bâtiment et faire surgir le danger d'abordage. Pour cette raison, les dispositions de cet article prescrivent que les bâtiments doivent franchir les passages étroits dans le plus court délai possible et ne s'engager dans les passages qu'après s'être assurés de la sécurité de la traversée (il n'y a pas de bâtiments venant à la rencontre, de quai, de ponton).

En s'engageant dans un passage étroit, il convient d'apprécier minutieusement les conditions nautiques (largeur, direction et profondeur du chenal, vitesse et direction du courant, position des

dangers nautiques, moyens de balisage, endroits où l'on peut s'approcher de la rive, stationner, virer, etc.) et adopter toutes les mesures de précaution requises.

Avant de s'engager dans un passage étroit, les bâtiments doivent émettre un signal d'avertissement, à savoir "un son prolongé", et en cas de besoin, notamment lorsque le passage étroit est long ils doivent répéter ce signal en traversant le passage. Lorsqu'un bâtiment qui se trouve déjà dans le passage étroit entend ce signal, il est recommandé que le bâtiment qui a le premier émis le signal, répète son signal.

Le signal sonore n'indique pas l'intention d'effectuer une manoeuvre; le but en est d'avertir le bâtiment qui s'approche du passage étroit ou qui s'y est engagé. Si le bâtiment qui a émis le signal d'avertissement entend un signal similaire après un temps prolongé, il peut supposer que ce signal n'est pas une réponse au sien (le bâtiment venant à la rencontre se trouve derrière une courbe et n'a pas entendu le signal) et dans ce cas, il doit le répéter.

Art. 6.09 -

Le moment et le lieu du dépassement doivent être choisis compte tenu des conditions de navigation concrètes, à savoir des caractéristiques nautiques et hydrographiques du secteur, de la présence d'autres bâtiments, etc.

Le rattrapant doit toujours respecter la règle selon laquelle si, pour une raison quelconque, le dépassement est dangereux, cette manoeuvre doit être retardée.

La bonne pratique professionnelle n'admet pas le dépassement:

- quand les conditions nautiques et hydrographiques du secteur sont défavorables (largeur de chenal insuffisante, courbure du chenal, faible profondeur, seuil ou traversée, chenal sinueux, courant traversier);

- quand, pendant le dépassement, on peut s'attendre que le rattrapé changera son cours, par exemple pour éviter un signal de balisage;

- quand un ou plusieurs bâtiments viennent à la rencontre du rattrapé.

Ces manoeuvres sont inadmissibles surtout quand le côté du dépassement coïncide avec celui vers lequel s'effectuera la modifi-

cation présumée du cours du rattrapé (dans une courbe ou sur une traversée du chenal). En cas de dépassement, de telles manoeuvres peuvent provoquer un rapprochement dangereux des bâtiments, et même un abordage.

Le temps et le lieu de la manoeuvre de dépassement doivent toujours être choisis de manière à éviter un rapprochement dangereux du rattrapé.

Art. 6.10, point 2 -

Les points 2, 3 et 4 de cet article prévoient un système demande-réponse pour les cas où 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 renoncer au dépassement quand il a entendu le signal composé de "cinq sons brefs".

Selon le système demande-réponse visé sous points 2, 3 et 4, tous les deux bâtiments sont responsables de la bonne exécution de la manoeuvre de dépassement, c'est-à-dire le rattrapant qui a pris la décision de dépasser et le rattrapé qui a accepté la manoeuvre proposée.

La vitesse de marche des bâtiments joue un rôle important dans la bonne exécution du dépassement.

La vitesse de dépassement doit être telle que toute possibilité de formation de remous qui influeraient sur la manoeuvrabilité du rattrapé soit exclue. Une telle manière d'agir peut être considérée comme une non-application de la pratique professionnelle courante, car elle signifierait que dans ce cas les mesures de précaution ont été négligées.

Des précautions particulières doivent être prises en ce qui concerne la vitesse lors du dépassement de remorqueurs tractionnant des bâtiments ou des formations à couple, car les remous provoqués peuvent arracher les câbles de remorque et placer ainsi dans une situation difficile les bâtiments remorqués ou les bâtiments des formations à couple.

Quand le bâtiment est stoppé, la pratique courante exige que le dépassement s'effectue à une distance suffisante, et au besoin en ralentissant, pour éviter des effets de succion ou des remous.

Il convient de témoigner une attention particulière lorsqu'il s'agit du dépassement de bateaux à voile dérivant par temps calme car à n'importe quel moment un coup de vent peut les mettre en mouvement.

Le dépassement est considéré comme achevé lorsque tant le rattrapant que le rattrapé peuvent exécuter leurs manoeuvres sans risque d'abordage, c'est-à-dire quand le rattrapé est tout à fait dépassé et laissé derrière.

Art. 6.12 -

L'expression "navigation sur les secteurs où la route à suivre est prescrite" signifie que la route doit être suivie dans la direction indiquée par les signaux d'obligation B.2, B.3 et B.4.

La fin du secteur pour lequel l'obligation est valable pour un seul sens de navigation, ou la fin d'une restriction est annoncée par le signal d'indication E.11.

Art. 6.30 -

La "vitesse réduite" signifie la vitesse auprès de laquelle le bâtiment peut stopper dans les limites de la moitié de sa distance de visibilité vers l'avant.

La notion "à vitesse réduite" comporte un élément dont la valeur est relative, car la vitesse à laquelle on doit naviguer dans les différents cas n'est pas fixée concrètement. Cette vitesse réduite est fonction de toute une série de conditions et de circonstances, et notamment:

- de l'épaisseur du brouillard et des conditions atmosphériques, qui influencent la visibilité et l'audibilité des signaux;
- de la position du bâtiment (dans un passage étroit ou dans une section de fleuve à rive plate et basse);
- de la manoeuvrabilité d'un bâtiment, d'une formation à couple, d'un convoi remorqué ou poussé;
- de la rapidité avec laquelle un bâtiment, une formation à couple ou un convoi poussé, peut stopper quand sa machine fait pleine marche arrière; de la rapidité de la manoeuvre de virement cap aval d'un convoi remorqué;
- des conditions nautiques et hydrométéorologiques;

- de la présence de bâtiments venant à la rencontre.

Si les conditions et les circonstances locales n'occasionnent pas de danger pour d'autres bâtiments, le bâtiment qui a décidé de poursuivre sa route par visibilité réduite doit le faire à une vitesse réduite. En général, la vitesse d'un bâtiment montant par visibilité réduite est fonction des circonstances présentes dans chaque cas concret et doit toujours permettre au bâtiment de s'arrêter tout à fait pour éviter un abordage avec le bâtiment aperçu dans le brouillard. Vers l'aval également (dans des conditions de visibilité réduite), la vitesse est fonction des circonstances qui se présentent dans chaque cas concret, toutefois elle doit toujours suffire pour pouvoir maintenir avec sécurité la direction du bâtiment.

Les bâtiments se trouvant dans des conditions de visibilité réduite doivent, quand il y a d'autres bâtiments faisant route et qu'en outre la liaison visuelle entre remorqueur et bâtiments remorqués devient impossible, s'arrêter si possible dans une aire de stationnement choisie en dehors du chenal.

Un convoi, ou un bâtiment, ne doit pas poursuivre sa route tant que le conducteur n'a pas déterminé la position de son bâtiment par rapport à la rive ou au chenal.

On ne saurait accepter l'argument qui, pour tenter de justifier une grande vitesse de marche dans des conditions de visibilité réduite, avance qu'en ralentissant sa marche le bâtiment aurait perdu sa manoeuvrabilité ou n'aurait pas pu respecter l'horaire. Si le bâtiment qui navigue dans des conditions de visibilité réduite avec une vitesse réduite perd en effet sa capacité de manoeuvre, il doit s'arrêter pour libérer le chenal et soit s'amarrer à la rive, soit mouiller l'ancre.

Art. 6.31 -

Les signaux sonores de brume permettent aux bâtiments de constater la présence de bâtiments venant à leur rencontre dans la zone d'audibilité de leurs signaux et de déterminer approximativement le lieu où se trouvent ces bâtiments (d'après la direction et la puissance du son) et ce qu'ils font (ils font route ou sont ancrés).

Une information de cette nature permet au conducteur de mieux choisir la manoeuvre de rencontre du bâtiment qui a émis le signal sonore de brume, tandis que ses propres signaux donnent les mêmes renseignements aux bâtiments qui viennent à sa rencontre.

Les signaux sonores émis par temps de brume, par neige ou grosse averse peuvent subir des déformations tant au point de vue de leur puissance que de leur direction. Ce phénomène est fonction d'une série de facteurs géographiques et hydrométéorologiques (caractère des rives, épaisseur et nature du brouillard, différence de température de l'eau et de l'air, etc.), de l'influence desquels il est pratiquement impossible de tenir compte en cours de navigation.

Toutefois, en ce qui concerne l'audibilité des signaux, on pourrait formuler quelques dispositions d'ordre général, dont devrait tenir compte le conducteur :

- La distance d'audibilité des signaux sonores de brume provenant d'une même source varie sensiblement dans toutes les directions, ceci en fonction des conditions atmosphériques (épaisseur du brouillard, température de l'eau et de l'air, etc.).

- Il peut y avoir dans le brouillard des espaces où les signaux de brume se propagent faiblement et d'une manière irrégulière.

- L'audibilité des signaux de brume est fonction des caractéristiques du vent (force et direction), de la hauteur à laquelle se trouve la source du son et de la position de l'écouteur par rapport à la surface de l'eau.

- Dans certaines conditions atmosphériques, les bruits de différentes tonalités peuvent avoir différentes audibilités et certains ne sont même pas du tout perceptibles.

Ce qui vient d'être exposé permet de faire quelques déductions d'ordre pratique :

1. On ne peut se fier entièrement à l'information obtenue à l'aide de l'appréciation des signaux sonores de brume du bâtiment venant à la rencontre; il faut toujours garder certaines réserves à l'égard de telle information.

2. Si l'on n'entend pas de signaux sonores de brume, ceci ne prouve pas encore qu'il n'y a pas de bâtiment venant à la rencontre.

3. Le bâtiment qui vient à votre rencontre n'entend pas toujours vos signaux de brume même si vous-même entendez clairement les siens, et inversement.

4. En naviguant par temps bouché, il faut veiller avec soin à ce que tout signal sonore puisse être entendu, et il faut éliminer, autant que possible, tout bruit indésirable.

Au sens des dispositions de l'art. 6.31, les signaux de brume doivent être émis par le bâtiment qui se trouve dans la région où la visibilité est réduite. Toutefois, on n'enfreindra pas les prescriptions des DFND, mais au contraire on fera preuve d'une bonne pratique professionnelle si l'on émet les signaux de brume dès l'approche de la région où la visibilité est réduite afin de prévenir les bâtiments qui s'y trouvent.

Il n'y aura pas d'enfreinte aux dispositions de l'art. 6.31 si, ayant constaté qu'il y a un autre bâtiment dans la zone d'audibilité des signaux de brume, on réduit les intervalles entre les signaux de brume. Les intervalles seront alors réduits de manière que les signaux restent clairs et ne perdent pas leur signification. En outre, lors de la navigation dans des régions à trafic intense, il convient de coordonner le moment de l'émission de ses signaux de brume avec celui de l'émission des signaux de brume des autres bâtiments, afin que les signaux ne se confondent pas.

Grâce à la réduction des intervalles entre les signaux, les bâtiments qui se rencontrent peuvent s'informer plus fréquemment sur leur situation, ce qui leur permet d'adopter à temps les mesures de précautions nécessaires.

Les signaux visés à l'art. 6.31 doivent être émis dans tous les cas où le bâtiment, le convoi ou la formation à couple est en mouvement, qu'il fasse marche avant ou marche arrière, que sa vitesse soit grande ou petite, que son hélice tourne ou non.

Art. 6.32 -

On entend par la volée de cloche prévue dans cet article, deux coups de cloche (ou coups sur les deux côtés de la cloche).

Il n'est pas admis de faire des intervalles de plus d'une minute entre les signaux, toutefois, on n'aura pas enfreint les prescriptions des DFND en faisant des intervalles plus courts, surtout à l'approche d'un autre bâtiment. Les intervalles entre les signaux peuvent être raccourcis à condition de ne pas dégrader l'audibilité des signaux et de ne pas modifier leur sens.

Les signaux sonores mentionnés à l'art. 6.32 doivent être émis, conformément au texte de l'art. 6.32, points 1.a, b et c par un bâtiment, un convoi ou une formation à couple, quand il est considéré, au sens des DFND, comme stationnant dans des conditions de visibilité réduite.

Ces signaux sonores sont émis:

- a) par un bâtiment isolé et par le pousseur d'un convoi;
- b) par un des bâtiments d'une formation à couple (il serait désirable que ces signaux soient émis par le bâtiment qui se trouve le plus près du chenal);
- c) par le remorqueur et le dernier bâtiment d'un convoi (convoi remorqué).

Art. 6.33 -

Les dispositions dudit 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 rotation du bâtiment, et à condition que ces appareils soient d'un type agréé par les autorités compétentes. Par temps bouché, quand les points de repère ne sont pas visibles, ce dispositif (compas, indicateur de la vitesse de giration, etc.) est indispensable pour que le bâtiment puisse maintenir son cours en suivant l'écran du radar.

Le signal composé de trois sons de tonalités différentes répétés à trois reprises, mentionné sous point 5.a du présent article, doit être émis par les avalants qui utilisent une installation de radar pour naviguer dans des conditions de visibilité réduite. Ils doivent émettre ce signal dès qu'ils aperçoivent sur l'écran des bâtiments dont la position ou le mouvement peuvent être une source de danger, ou quand ils s'approchent d'un secteur où il peut y avoir des bâtiments qui ne sont pas encore visibles sur l'écran. Dans ces mêmes conditions, les montants et les bâtiments en stationnement doivent émettre les signaux de brume prescrits par les art. 6.31 et 6.32.

En ce qui concerne les observations faites au radar, il est recommandé:

- de contempler régulièrement l'horizon sur les cercles de grande distance, car si les observations sont effectuées uniquement à l'aide des cercles de petite distance, les bâtiments naviguant à grande vitesse peuvent apparaître brusquement sur l'écran;

- d'observer régulièrement les zones restées dans l'ombre à la suite des modifications du cours de courte durée (pour s'assurer s'il n'y a pas de bateaux dans la région de l'observation visuelle).

Tout bâtiment qui navigue au radar et qui aperçoit devant lui d'autres bâtiments doit régler sa vitesse conformément aux nouvelles conditions, ce qu'un bâtiment naviguant sans radar n'est pas en mesure de faire (ce dernier ne sachant pas que des bâtiments s'approchent, continuerait à naviguer à vitesse réduite).