

C O M P A R A I S O N

**DU CODE EUROPEEN DES VOIES DE NAVIGATION INTERIEURE (CEVNI)
AUX DISPOSITIONS FONDAMENTALES RELATIVES A LA NAVIGATION SUR LE DANUBE (DFND)
ET AU REGLEMENT DE POLICE POUR LA NAVIGATION DU RHIN (RPNR)**

COMMISSION DU DANUBE

BUDAPEST, 1976

C O M P A R A I S O N

**DU CODE EUROPEEN DES VOIES DE NAVIGATION INTERIEURE (CEVNI)
AUX DISPOSITIONS FONDAMENTALES RELATIVES A LA NAVIGATION SUR LE DANUBE (DFND)
ET AU REGLEMENT DE POLICE POUR LA NAVIGATION DU RHIN (RPNR)**

COMMISSION DU DANUBE

BUDAPEST, 1976

INTRODUCTION

La présente Comparaison, établie par le Secrétariat de la Commission du Danube, est publiée à titre d'information. Elle peut être utilisée dans le cadre de l'étude et de l'examen des questions relatives à l'unification des règles de navigation.

Au cas où la présente Comparaison contiendrait quelques écarts par rapport aux textes des documents en vigueur, seuls les textes de ces derniers sont valables.

Les documents énumérés ci-après ont servi à l'établissement de la Comparaison:

- Première colonne - documents adoptés dans le cadre de la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU:
- Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI), adopté par l'ancien Sous-comité des transports par voie navigable (doc. W/TRANS/SC3/37.Rev.2);
 - Signalisation des voies navigables (SIGNI), adoptée par l'ancien Sous-comité des transports par voie navigable (doc. TRANS/SC3/54.Rev.2).
- Deuxième colonne - documents adoptés par la Commission du Danube:
- Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (DFND), adoptées par décision de la XXV^e session (doc. CD/SES 25/24), en date du 9 juin 1967, et entrées en vigueur le 1^{er} avril 1970;
 - Recommandations spéciales portant sur l'application des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube par les autorités compétentes des Etats danubiens, adoptées par décision de la XXV^e session (doc. CD/SES 25/24), du 9 juin 1967, et entrées en vigueur le 1^{er} avril 1970.
- Troisième colonne - documents adoptés par la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin:
- Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR), adopté par la Résolution N° 18, du 23 octobre 1969, et entré en vigueur le 1^{er} octobre 1970, compte tenu des modifications et compléments figurant dans le Fascicule 4, 1975;
 - Règlement de visite des bateaux du Rhin, entré en vigueur le 1^{er} avril 1976;
 - Guide de balisage, adopté par la Résolution 1970-1-12;
 - Prescriptions concernant la couleur et l'intensité des feux, ainsi que l'agrément des fanaux de signalisation pour la navigation du Rhin, entrées en vigueur le 1^{er} octobre 1976.

Lors de la comparaison des dispositions respectives figurant dans les documents énumérés ci-haut, il a été tenu compte uniquement des écarts de principe, qui diffèrent quant à leur contenu; il n'a pas été tenu compte des écarts d'ordre rédactionnel.

MODE D'UTILISATION DE LA COMPARAISON

La première colonne contient le texte intégral des documents de la CEE/ONU. Dans les colonnes II et III, figurent seulement les écarts entre le CEVNI et les DFND ou entre le CEVNI et le RPNR, constatés lors de la comparaison des dispositions respectives (à l'exception de quelques passages où, en raison du grand nombre d'écarts, a été inclus le texte intégral des DFND ou du RPNR).

Pour plus de clarté et pour en faciliter l'utilisation, la Comparaison a été classée en les colonnes I, II et III et les textes des différents articles et paragraphes ont été séparés par des traits horizontaux. Les principes suivants ont été appliqués pour signaler les écarts:

- quand les textes des colonnes II et III sont identiques au texte de la colonne I, la partie respective des colonnes II et III reste en blanc;
- quand les textes des colonnes II et III diffèrent du texte de la colonne I, le texte qui diffère est présenté à côté du texte respectif, à la même hauteur;
- quand il n'y a pas de texte analogue dans une colonne, un trait diagonal coupe le rectangle entre les traits horizontaux;
- quand il n'y a pas de texte dans une partie du rectangle, la partie correspondante est barrée par un trait en forme de "Z".





Les remarques de bas de page au texte placé dans la colonne I et admettant certains écarts par rapport à une règle générale ne figurent pas dans les colonnes II et III, car elles ne sont pas incluses dans ces règlements.


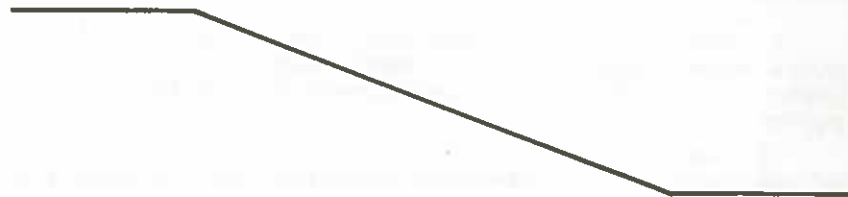
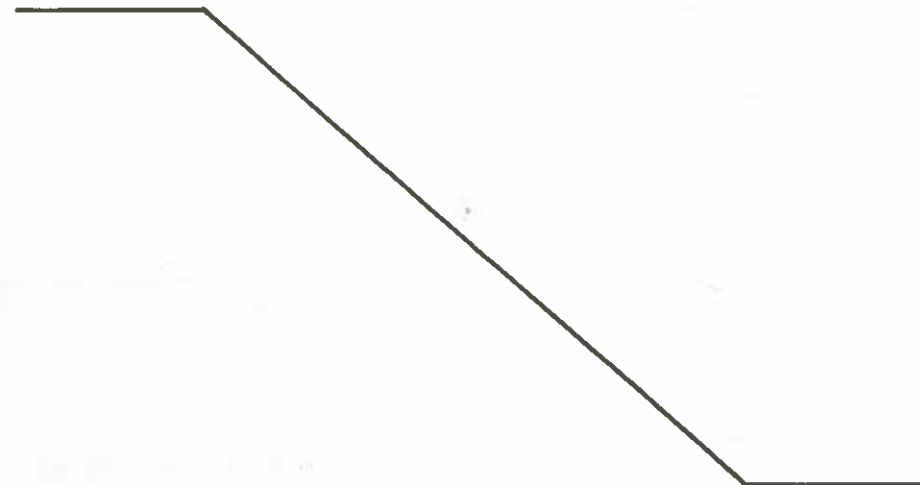
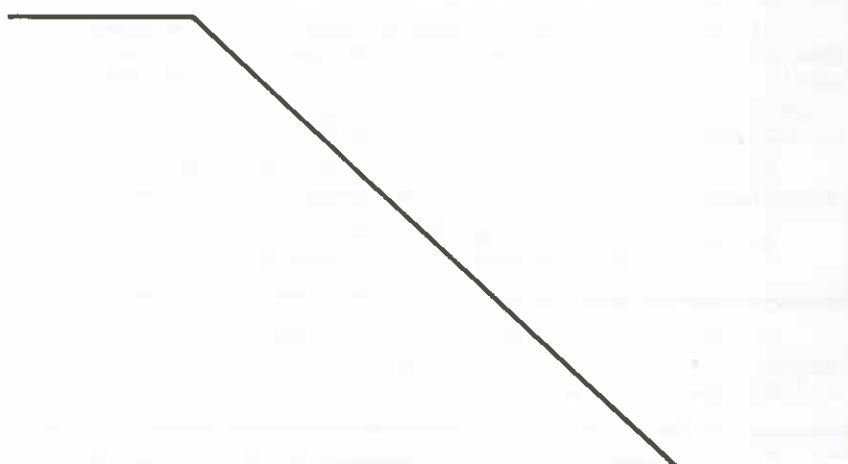
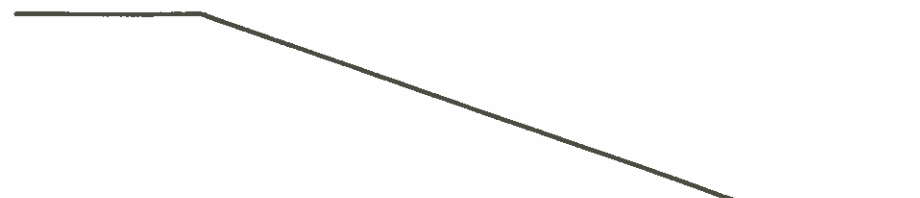
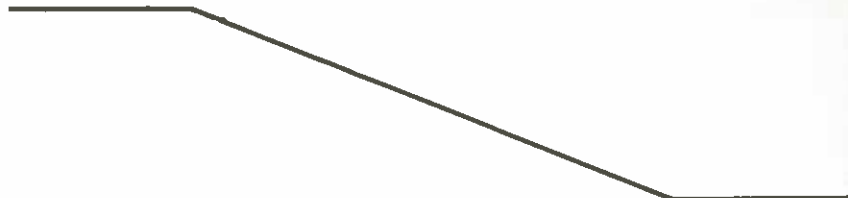
SIGNES CONVENTIONNELS DES COULEURS FIGURANT DANS LA PRESENTE COMPARAISON


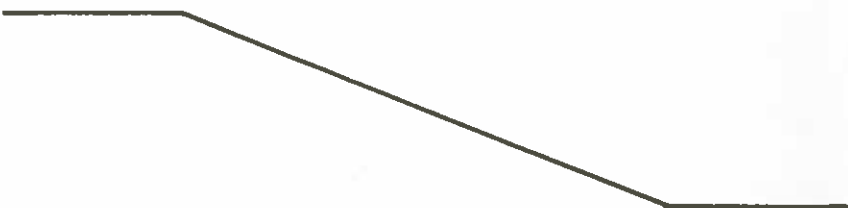
Les couleurs sur les signaux et les schémas de la signalisation de jour et de nuit sont présentés comme suit:

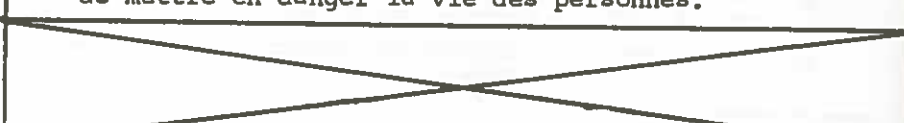
- | | |
|--|---|
| | - couleur blanche sur les signaux, ballons et pavillons; feu fixe blanc; |
| | - feu rythmé blanc; |
| | - couleur rouge sur les signaux, ballons, cônes et pavillons; feu fixe rouge; |
| | - couleur verte sur les signaux; feu fixe vert; |
| | - couleur bleue sur les signaux et les cônes; feu fixe bleu; |
| | - feu rythmé bleu; |
| | - couleur jaune sur les signaux et les ballons; feu fixe jaune; |
| | - feu rythmé jaune. |





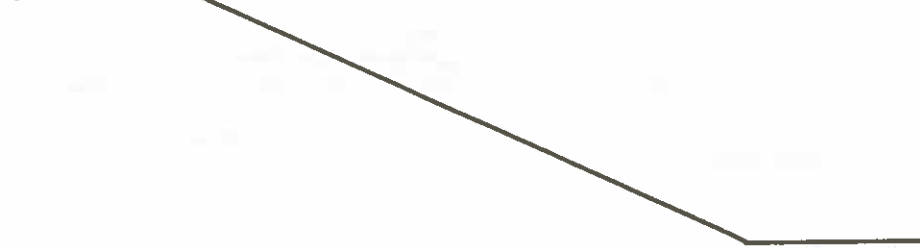



C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
<p align="center"><u>Chapitre 1</u></p> <p align="center">DISPOSITIONS GENERALES</p> <p><u>Article 1.01 - Signification de quelques termes</u></p>		
<p>Dans le présent Règlement:</p>	<p>Dans les présentes "Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube" (ci-après Règlement) :</p>	
<p>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 ^{1/};</p> <p>^{1/} Les autorités compétentes peuvent, sur certaines voies très fréquentées par les navires de mer, dispenser ces navires de l'observation de certaines prescriptions du présent Règlement.</p>	<p>Les Recommandations spéciales portant sur l'application des DFND stipulent ce qui suit:</p> <p>"Dispense pour les navires de mer (ad.art.1.01,litt.a)</p> <p>Les autorités compétentes peuvent, sur le secteur du Danube de Braila à Sulina, dispenser les navires de mer de l'observation de certaines prescriptions des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube."</p>	
<p>b) le terme "bâtiment motorisé" désigne tout bâtiment muni de moyens mécaniques de propulsion à l'exception des bâtiments dont le moteur n'est employé que pour effectuer de petits déplacements (dans les ports ou aux lieux de chargement et de déchargement) ou pour augmenter leur manoeuvrabilité lorsqu'ils sont remorqués ou poussés;</p>	<p>b) le terme "bâtiment motorisé" désigne un bâtiment propulsé par ses propres moyens mécaniques;</p> <p>Les Recommandations spéciales portant sur l'application des DFND prévoient ce qui suit:</p> <p>"Remarque au terme "bâtiment motorisé" (ad. art. 1.01, litt. b)</p> <p>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."</p>	<p>b) le terme "bâtiment motorisé" désigne tout bâtiment utilisant ses propres moyens mécaniques de propulsion à l'exception des bâtiments dont le moteur n'est employé que pour effectuer de petits déplacements (par exemple dans les ports ou aux lieux de chargement et de déchargement) ou pour augmenter leur manoeuvrabilité lorsqu'ils sont remorqués;</p>
<p>c) le terme "convoi remorqué" désigne tout groupement composé d'un ou plusieurs bâtiments, établissements flottants ou radeaux et remorqué par un ou plusieurs bâtiments motorisés; ces derniers font partie du convoi;</p>	<p>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;</p>	<p>c) le terme "convoi remorqué" désigne tout groupement composé d'un ou plusieurs bâtiments, établissements flottants ou matériels flottants et remorqué par un ou plusieurs bâtiments motorisés; ces derniers font partie du convoi;</p>
<p>d) Le terme "convoi poussé" désigne un ensemble rigide^{2/} composé de bâtiments dont un au moins est placé en avant du bâtiment motorisé qui assure la propulsion du convoi;</p> <p>^{2/} Les autorisés compétentes peuvent assimiler certains ensembles non rigides aux convois poussés.</p>	<p>Le mot "rigide" ne figure pas dans le texte de la définition, qui est complétée par les mots "et qui est appelé pousseur".</p>	<p>A la fin de la définition, figurent les mots: "et qui est appelé "pousseur";", ainsi que l'alinéa suivant: "le terme "barge de poussage" désigne tout bâtiment construit ou spécialement aménagé pour être poussé;</p>
<p>e) le terme "formation à couple" désigne un ensemble composé exclusivement de bâtiments accouplés bord à bord et dont un au moins est motorisé et assure la propulsion de la formation;</p>	<p>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;</p>	

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
f) le terme "engin flottant" désigne des constructions flottantes portant des installations mécaniques et destinées à travailler sur les voies navigables ou dans les ports (dragues, élévateurs, bigues, grues, etc.);	Les mots: "destinées à travailler" sont remplacés par les mots: "destinée à des travaux spéciaux".	
g) le terme "établissement flottant" désigne toute installation flottante qui n'est pas normalement destinée à être déplacée, telle qu'établissement de bains, docks, embarcadère, hangar pour bateaux;	Les mots " à être déplacée " sont complétés par "ou à effectuer des travaux spéciaux sur la voie navigable".	
h) le terme "bac" désigne les bâtiments qui assurent un service de traversée de la voie navigable et qui sont classés comme bacs par les autorités compétentes. 1/ 1/ Les autorités compétentes classeront en tout cas comme bacs tous les bâtiments assurant un tel service qui ne naviguent pas librement.	Le texte: "et qui sont classés comme bacs par les autorités compétentes" ne figure pas dans les DFND. 	
i) le terme "menue embarcation" désigne tout bâtiment, à l'exception des bacs, dont la longueur et la largeur de la coque sont inférieures respectivement à 15 m et à 3 m 2/ 2/ Les autorités compétentes peuvent exclure de la catégorie des menues embarcations certains bâtiments dont la longueur et la largeur sont inférieures respectivement à 15 m et à 3 m. Elles peuvent également, à titre exceptionnel, inclure dans la catégorie des menues embarcations certains bâtiments dont la longueur dépasse 15 m ou dont la largeur dépasse 3 m.	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; 	i) le terme "menue embarcation" désigne tout bâtiment de moins de 15 tonnes de port en lourd ou de déplacement d'eau suivant qu'il s'agit de bâtiments destinés ou non destinés au transport de marchandises, à l'exception - de ceux qui sont construits ou aménagés pour remorquer, pousser ou mener à couple des bâtiments autres que des menues embarcations, - de ceux qui sont autorisés au transport de plus de 12 passagers, et - des bacs;
k) le terme "radeau" désigne tout assemblage flottant de pièces de bois ou de troncs d'arbres;	k) le terme "radeau" désigne un assemblage flottant de pièces de bois destiné au transport sur la voie navigable;	k) le terme "matériel flottant" désigne les radeaux ainsi que toute construction, assemblage ou objet apte à naviguer, autre qu'un bâtiment ou établissement flottant;
l) un bâtiment ou un radeau est en "stationnement" lorsqu'il est, directement ou indirectement, à l'ancre ou amarré à la rive;		Les mots "un bâtiment ou un radeau" sont remplacés par les mots: "un bâtiment, un matériel flottant ou un établissement flottant".
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;		Les mots: "un bâtiment ou un radeau" sont remplacés par les mots: "un bâtiment, un matériel flottant ou un établissement flottant".
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" et "feu bleu" désignent les feux dont les couleurs répondent aux prescriptions de l'annexe 4 du présent Règlement;	désignent les feux dont les couleurs sont déterminées par leurs lieux chromatiques d'émission; Dans les Recommandations spéciales portant sur l'application des DFND, il est dit:	désignent les feux dont les couleurs répondent aux prescriptions fixées d'un commun accord par les Etats riverains et la Belgique. 

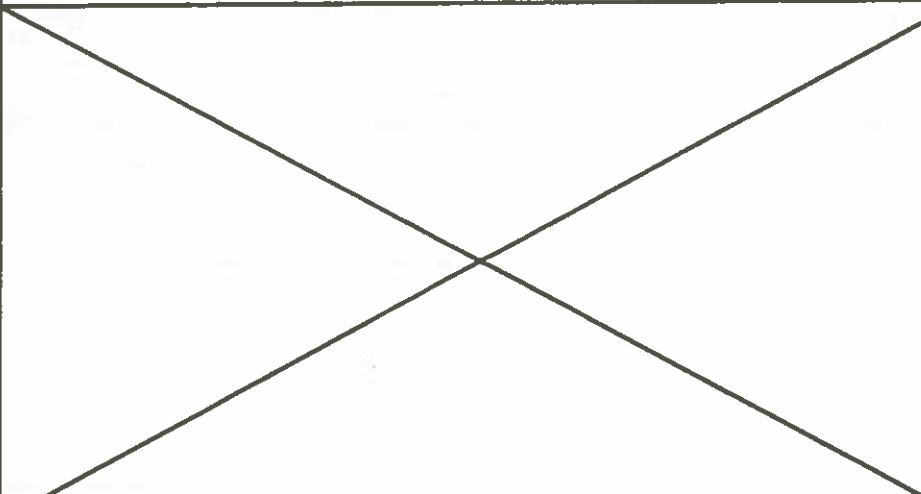
C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R																
	<p>"Couleur des feux des bâtiments (ad. art. 1.01, litt. p) Les autorités compétentes adopteront les mesures nécessaires afin que la couleur des feux des bâtiments ressortissant de leur 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."</p>																	
<p>q) les termes "feu puissant" "feu clair" et "feu ordinaire" désignent les feux dont l'intensité répond aux prescriptions de l'annexe 5 du présent Règlement;</p> 	<p>désignent les feux dont l'intensité est suffisante pour assurer les portées approximatives suivantes:</p> <table border="0"> <tr> <td>i) feu puissant blanc</td> <td>5,9 - 6,5 km</td> </tr> <tr> <td>ii) feu clair blanc</td> <td>3,9 - 5,3 km</td> </tr> <tr> <td> rouge/vert</td> <td>2,8 - 5,0 km</td> </tr> <tr> <td> jaune</td> <td>2,9 - 4,6 km</td> </tr> <tr> <td>iii) feu ordinaire blanc</td> <td>2,3 - 3,0 km</td> </tr> <tr> <td> rouge/vert</td> <td>1,7 - 3,2 km</td> </tr> <tr> <td> jaune</td> <td>1,6 - 2,5 km</td> </tr> <tr> <td> bleu</td> <td>1,0 - 2,3 km</td> </tr> </table> <p>Dans les Recommandations spéciales portant sur l'application des DFND, il est dit: "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</p>	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	<p>désignent les feux dont l'intensité répond aux prescriptions fixées d'un commun accord par les Etats riverains et la Belgique.</p> 
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																	
<p>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 1/4 de seconde environ chacun, séparés par des pauses d'une durée de 1/4 de seconde environ.</p>																		
<p><u>Article 1.02 - Conducteur</u> 1. Tout bâtiment ou radeau, à l'exception des bâtiments d'un convoi poussé autres que le pousseur, doit être placé sous l'autorité d'une personne ayant l'aptitude nécessaire à cet effet <u>1/ 2/</u>. Cette personne est appelée ci-après "conducteur". <u>1/</u> Les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire cette disposition pour certains radeaux et pour les bâtiments non motorisés de certaines formations à couple. <u>2/</u> Les autorités compétentes peuvent fixer des exigences en ce qui concerne cette aptitude.</p> 	<p>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... (ensuite, texte identique) Les Recommandations spéciales portant sur l'application des DFND stipulent ce qui suit: "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."</p>	<p>"1. Tout bâtiment, ainsi que tout matériel flottant doivent être placés sous l'autorité d'une personne..." (et ensuite même texte) Il a été introduit un nouvel alinéa libellé comme suit: "Le conducteur est réputé avoir l'aptitude requise lorsqu'il est titulaire d'une patente de batelier établie pour la section qu'il parcourt et pour la catégorie du bâtiment qu'il conduit."</p> 																

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre C E V N I et le R P N R
<p>2. Tout convoi ou formation à couple doit être également placé sous l'autorité d'un conducteur ayant l'aptitude nécessaire à cet effet 1/. Ce conducteur est désigné de la façon suivante:</p> <p>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;</p> <p>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; toutefois, si le premier bâtiment est un remorqueur de renfort temporaire, le conducteur du convoi est le conducteur du deuxième bâtiment;</p> <p>c) dans le cas d'un convoi remorqué comprenant en tête des bâtiments motorisés au nombre de deux ou davantage, ne naviguant pas en ligne de file, et dont l'un assure la traction principale, le conducteur du convoi est le conducteur du bâtiment qui assure la traction principale;</p> <p>d) dans les autres cas le conducteur du convoi ou de la formation à couple devra être désigné en temps utile.</p> <p>1/ Les autorités compétentes peuvent fixer des exigences en ce qui concerne cette aptitude.</p>	<p>b) La phrase commençant par les mots "toutefois, si le premier" ne figurent pas dans les DFND.</p> <p>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;</p> 	<p>2. Tout convoi ou formation à couple doit être également placé sous l'autorité d'un conducteur ayant l'aptitude nécessaire à cet effet.</p> <p>Le conducteur du bâtiment motorisé qui assure la propulsion principale est le conducteur du convoi ou de la formation à couple. Si plus d'un bâtiment assure la propulsion principale, le conducteur du convoi ou de la formation à couple doit être désigné en temps utile.</p> <p>3. Dans un convoi poussé, les bâtiments autres que le pousseur ne sont pas tenus d'avoir de conducteur, mais sont placés sous l'autorité du conducteur du pousseur.</p> <p>Si dans une formation à couple se trouve une barge de poussage, le conducteur de cette formation peut exercer en même temps la fonction de conducteur de la barge.</p> 
<p>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.</p>		<p>4.</p>
<p>4. Le conducteur est responsable de l'observation des dispositions du présent Règlement sur son bâtiment, son convoi, sa formation à couple ou son radeau. 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 de bâtiments d'une formation à couple qui ne sont pas conducteurs de la formation.</p>	<p>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.... (ensuite, texte identique)</p>	<p>5. Le conducteur est responsable de l'observation des dispositions du présent Règlement. Les conducteurs des convois et des formations à couple sont responsables de l'observation des dispositions s'appliquant aux convois ou aux formations à couple...(ensuite, texte identique)</p> <p>6. Si pour un bâtiment ou un matériel flottant en stationnement une personne est chargée de la garde ou de la surveillance en vertu de l'article 7.06, cette personne tient lieu de conducteur.</p>
<p><u>Article 1.03 - Devoirs de l'équipage et des autres personnes se trouvant à bord</u></p> <p>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 et des autres dispositions applicables.</p>	<p>A la fin de ce point ne figurent pas les mots: "et des autres dispositions applicables".</p>	<p>A la fin de ce point ne figurent pas les mots: "et des autres dispositions applicables".</p>
<p>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.</p>		

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
<p><u>Article 1.04 - Devoir général de vigilance</u></p> <p>1. Même en l'absence de prescriptions dans le présent Règlement et les autres dispositions applicables, les conducteurs doivent prendre toutes les mesures de précaution que commandent le devoir général de vigilance et les règles de la pratique professionnelle courante en vue</p> <ul style="list-style-type: none"> - d'éviter des dommages aux bâtiments ou radeaux, aux rives ou aux ouvrages et installations de toute nature se trouvant dans la voie navigable ou à ses abords, et - d'éviter de créer des entraves à la navigation. 	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. 	<p>Même en l'absence de prescriptions spéciales du présent Règlement, les conducteurs doivent prendre toutes les mesures de précaution que commandent le devoir général de vigilance et les règles de la pratique professionnelle courante en vue d'éviter</p> <ul style="list-style-type: none"> - de causer des dommages aux autres bâtiments et autres matériels flottants, aux rives ou aux ouvrages et installations de toute nature se trouvant dans la voie navigable ou à ses abords, - de créer des entraves à la navigation, - de mettre en danger la vie des personnes.
<p>2. Les dispositions ci-dessus s'appliquent également aux personnes sous la garde desquelles sont placés des établissements flottants.</p>		
<p><u>Article 1.05 - Conduite en cas de circonstances particulières</u></p> <p>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 ou des autres dispositions applicables.</p>	<p>A la fin de l'article, les mots: "ou des autres dispositions applicables" ne figurent pas.</p>	<p>A la fin de l'article, les mots: "ou des autres dispositions applicables" ne figurent pas.</p>
<p><u>Article 1.06 - Utilisation de la voie navigable</u></p> <p>La longueur, la largeur, le tirant d'air, le tirant d'eau et la vitesse des bâtiments, convois, formations à couple ou radeaux doivent être compatibles avec les caractéristiques de la voie navigable et des ouvrages d'art.</p> <p>1/ Les autorités compétentes peuvent prescrire des règles à cet effet, en tenant compte, le cas échéant, de l'intensité du trafic.</p>	<p>Les mots: "ou radeaux" ne figurent pas.</p> <p>Les recommandations spéciales portant sur l'application des DFND stipulent ce qui suit:</p> <p>"Utilisation de la voie navigable (ad. art. 1.06)</p> <p>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."</p>	<p>Sans préjudice des dispositions des articles 8.01, 11.01, 11.02 et 11.03 du présent Règlement, 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..."(ensuite, texte identique).</p>
<p><u>Article 1.07 - Chargement maximal; nombre maximal de passagers</u></p> <p>1. Les bâtiments ne doivent pas être chargés au-delà de l'enfoncement qui correspond à la limite inférieure des marques d'enfoncement.</p> <p>2. Le chargement ne doit ni mettre en danger la stabilité du bâtiment ni entraver la vue depuis la timonerie.</p> <p>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.</p>		<p>2. Les mots: "ni entraver la vue depuis la timonerie" ne figurent pas dans le RPNR.</p>
<p><u>Article 1.08 - Equipage des bâtiments et des radeaux</u></p>	<p><u>Article 1.08 - Construction,gréement et équipage des bâtiments</u></p> <p>1. Les bâtiments doivent être construits et grésés 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.</p>	<p><u>Article 1.08</u></p> <p><u>Construction,gréement et équipage des bâtiments</u></p> <p>1. Les bâtiments doivent être construits et grésés 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.</p>

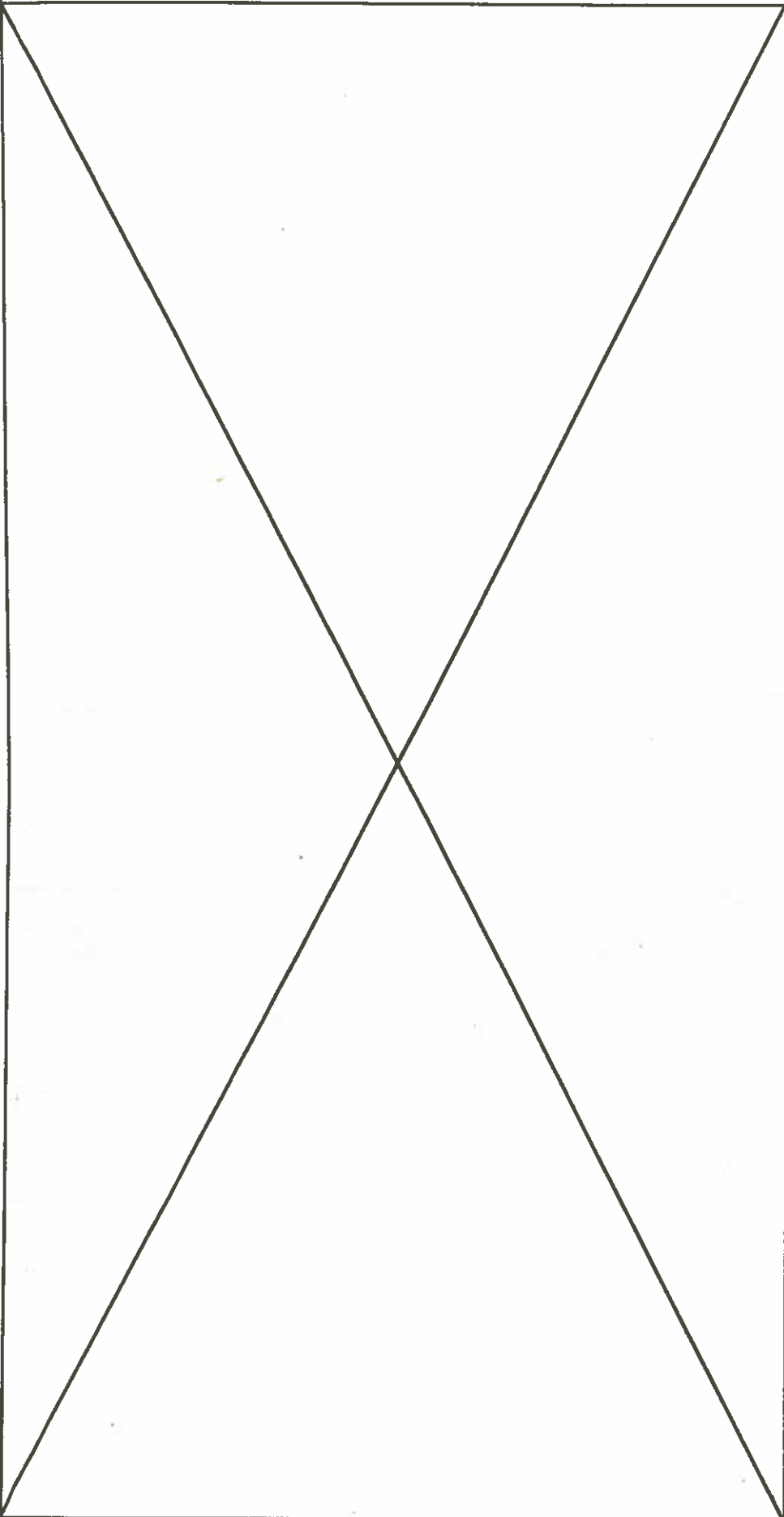
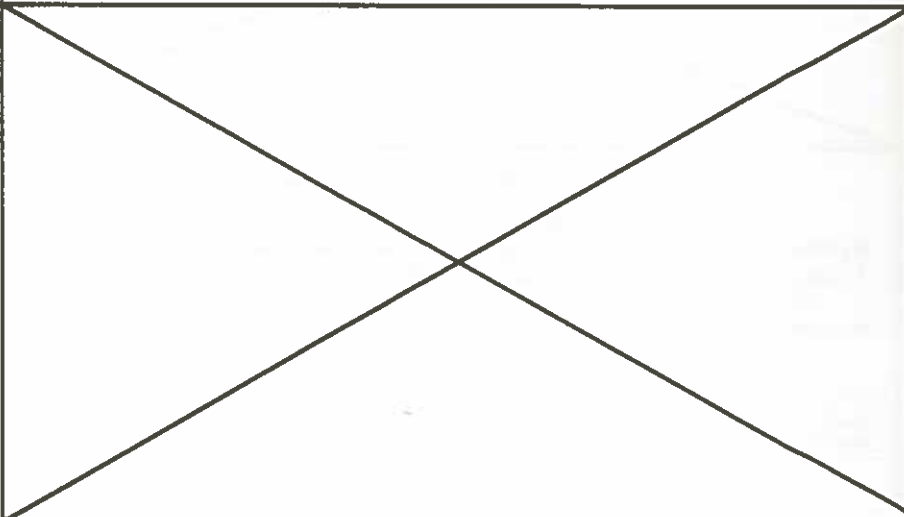
C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
	<p>Tout bâtiment muni d'une attestation de bord valable et dont le gréement correspond à l'énoncé de son attestation de bord, est considéré comme étant en règle avec les dispositions ci-dessus.</p>	
<p>Tous les bâtiments, à l'exception des bâtiments d'un convoi poussé autres que le pousseur, et tous les radeaux <u>1/</u> 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 <u>2/</u>.</p> <p><u>1/</u> Les autorités compétentes peuvent dispenser certains petits radeaux d'avoir un équipage.</p> <p><u>2/</u> Les autorités compétentes peuvent établir des prescriptions à cet effet.</p> 	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Voir aussi l'article 1.02 des Recommandations spéciales portant sur l'application des DFND.</p>	<p>2. Tous les bâtiments doivent avoir un équipage suffisamment nombreux et qualifié pour assurer la sécurité des personnes se trouvant à bord et celle de la navigation.</p> <p>3. Ces conditions sont considérées comme satisfaites lorsque, en vertu du Règlement de visite des bâtiments du Rhin, un bâtiment est muni d'un certificat et que sa construction, son gréement et son équipage répondent aux énonciations de ce certificat et que son exploitation est conforme aux prescriptions dudit Règlement de visite.</p> 
<p><u>Article 1.09 - Tenue de la barre</u></p> <p>En cours de route la barre doit être tenue par au moins une personne qualifiée ayant atteint 16 ans <u>3/</u>.</p> <p><u>3/</u> Les autorités compétentes peuvent dispenser de cette disposition.</p> 	<p>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.</p> <p>Voir aussi l'article 1.02 des dispositions des Recommandations spéciales portant sur l'application des DFND.</p> 	<p>1. En cours de route, la barre doit être tenue par au moins une personne qualifiée ayant atteint 16 ans.</p> <p>2. La condition d'âge ne s'applique pas dans le cas des menues embarcations non munies de moyens mécaniques de propulsion.</p> <p>3. Afin d'assurer la bonne conduite du bâtiment, l'homme de barre doit être en mesure de recevoir et de donner toutes les informations et tous les ordres qui arrivent à la timonerie ou partent de celle-ci. En particulier, il doit avoir une vue, directe ou indirecte, suffisamment libre dans toutes les directions et doit être en mesure d'entendre les signaux sonores; si ces conditions ne peuvent être remplies, une vigie ou un poste doit être placé pour le renseigner.</p>
<p><u>Article 1.10 - Documents de bord</u></p> <p>1. A bord des bâtiments doivent se trouver</p> <ul style="list-style-type: none"> a) l'attestation de bord b) le certificat de jaugeage (seulement pour les bâtiments destinés au transport de marchandises) c) le rôle d'équipage d) le journal de bord <u>4/</u> <p>ainsi que les autres documents relatifs à la navigation exigés en vertu de conventions ou accords internationaux.</p> <p><u>4/</u> Les autorités compétentes peuvent ne pas exiger ce document. Si elles l'exigent, elles dispenseront de l'obligation de le présenter, les bâtiments ressortissant d'Etats où cette même obligation n'existe pas.</p> 	<p>1. En trafic international, à bord des bâtiments, à l'exception des navires de mer, doivent se trouver:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. 	<p>1. A bord des bâtiments doivent se trouver les documents suivants dans le cas où des dispositions spéciales en prescrivent l'établissement:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) le certificat de visite du bâtiment ou le document en tenant lieu, b) la patente du conducteur du bâtiment, c) le diplôme de conducteur au radar pour le Rhin, d) les documents relatifs aux chaudières et aux autres réservoirs sous pression, e) l'attestation pour installations à gaz liquéfiés, f) les attestations pour le transport de certaines matières dangereuses, g) le certificat de jaugeage du bâtiment, h) le livre de bord, dûment rempli, i) le carnet de contrôle des huiles usées, dûment rempli. <p>2. Ces documents doivent être présentés à toute réquisition des agents des autorités compétentes.</p>
<p>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</p>		<p>3. Toutefois, pour les barges de poussage la présence à bord des documents visés sous 1 a) et 1 g) ci-dessus n'est pas exigée pourvu que soit apposée une plaque</p>

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
le document visé en c) n'est pas exigé et celui visé en a) peut être remplacé par un permis de navigation national.		métallique mentionnant le numéro officiel du bâtiment ou son nom, le numéro du certificat de visite, la Commission de visite qui l'a délivré et la date limite de validité du certificat.
3. A bord des radeaux doit se trouver un permis de navigation national <u>1</u> / <u>1</u> / Les autorités compétentes peuvent dispenser de cette disposition.		Cette plaque, d'au moins 60 mm de hauteur et 120 mm de longueur, doit être fixée à demeure à un endroit bien visible permettant la lecture aisée des inscriptions, vers l'arrière du bâtiment, côté tribord. Les mentions suivantes doivent y être portées en caractères bien lisibles, gravés ou poinçonnés, d'au moins 6 mm de hauteur: N° OFFICIEL: ou NOM: N° DU CERTIFICAT: COMMISSION DE VISITE: VALABLE JUSQU'AU
4. Les documents dont la présence à bord est exigée par les prescriptions du présent Règlement ou des autres dispositions applicables doivent être présentés à toute réquisition des agents des autorités compétentes.	3. 	Les documents visés ci-dessus doivent alors être conservés chez le propriétaire du bâtiment. La concordance entre les indications portées sur la plaque et celles du certificat de visite doit être constatée par une Commission de visite, dont le poinçon sera appliqué sur la plaque.
<u>Article 1.11 - Règlement de navigation</u> Un exemplaire du Règlement de navigation applicable sur la voie navigable empruntée doit se trouver à bord de tout bâtiment, exception faite des bâtiments d'un convoi poussé autres que le pousseur, et sur tout radeau <u>2</u> / <u>2</u> / Les autorités compétentes peuvent dispenser de cette prescription certaines catégories de menues embarcations et de radeaux.	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. 	Un exemplaire mis à jour du présent Règlement doit se trouver à bord de tout bâtiment, à l'exception des menues embarcations et des barges de poussage.
<u>Article 1.12 - Objets dangereux se trouvant à bord; perte d'objets; obstacles</u> 1. Il est interdit de laisser déborder sur les côtés des bâtiments et radeaux des objets qui compromettraient la sécurité des bâtiments, radeaux, établissements flottants ou installations dans la voie navigable ou à ses abords.	<u>Article 1.12 - Objets se trouvant à bord; perte d'objets; obstacles</u> 1. Les mots: "et radeaux" ne figurent pas.	<u>Article 1.12</u> Dangers résultant d'objets se trouvant à bord: <u>perte d'objets, obstacles</u> 1. Il est interdit de laisser déborder des bâtiments, des matériels flottants ou des établissements flottants, des objets qui pourraient entraîner l'un des inconvénients visés à l'article 1.04.
2. Lorsque les ancres sont relevées, elles ne doivent pas dépasser le fond ou la quille du bâtiment ou le plan inférieur du radeau.	2. Les mots: "ou le plan inférieur du radeau" ne figurent pas.	2. Les mots: "ou le plan inférieur du radeau" ne figurent pas.
3. Lorsqu'un bâtiment ou radeau 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.	3. Les mots: "ou radeau" ne figurent pas dans le texte.	
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.	Le point 4 est complété par la phrase suivante: "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." 	

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
<p><u>Article 1.13 - Protection des signaux de la voie navigable</u></p> <p>1. Il est interdit de se servir des signaux de la voie navigable (bouées, flotteurs, balises, etc.) pour amarrer ou déhaler des bâtiments ou des radeaux, d'endommager ces signaux ou de les rendre impropres à leur destination.</p> <p>2. Lorsqu'un bâtiment ou radeau a déplacé un matériel ou endommagé une installation faisant partie de la signalisation de la voie navigable, le conducteur doit aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches.</p> <p>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.)</p>	<p>Au point 1, les mots: "(bouées, flotteurs, balises, etc.)" ainsi que les termes: "ou des radeaux", ne figurent pas.</p> <p>Au point 2, les mots: "ou radeau" ne figurent pas, et au lieu de "un matériel" il est dit: "un signal".</p>	<p>Au point 1, les mots: "ou des radeaux" ne figurent pas.</p>
<p><u>Article 1.14 - Dommages causés aux ouvrages d'art</u></p> <p>Lorsqu'un bâtiment ou radeau a endommagé un ouvrage d'art (écluse, pont, etc.), le conducteur doit en aviser, sans délai, les autorités compétentes les plus proches.</p>	<p>Les mots: "ou radeau" ne figurent pas.</p>	
<p><u>Article 1.15 - Interdiction de déversement dans la voie navigable</u></p> <p>1. Il est interdit de jeter, de verser ou de laisser tomber ou s'écouler dans la voie navigable des objets ou substances de nature à faire naître une entrave ou un danger pour la navigation ou pour les autres usagers de la voie d'eau.</p>	<p>Au point 1, les mots: "ou pour les autres usagers de la voie d'eau" sont remplacés par: "ou à polluer l'eau de la voie navigable."</p>	
<p>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.</p>		<p>3.</p>
	<p>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.</p>	<p>2. En cas de déversement accidentel de cette nature ou de menace d'un tel déversement, le conducteur doit aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches, en indiquant aussi exactement que possible la nature et l'endroit du déversement.</p> <p>4. Les conducteurs de bâtiments autres que les menues embarcations doivent déposer, contre reçu, dans des installations agréées par les autorités compétentes, les déchets pétroliers ou leurs mélanges avec de l'eau, à des intervalles réguliers déterminés par l'état et l'exploitation du bâtiment.</p> <p>Pour en fournir la preuve, mention de chaque dépôt doit être portée dans le carnet de contrôle des huiles usées qui doit être conservé à bord. Le modèle de ce carnet figure à l'annexe 13 du présent Règlement.</p> <p>5. Il est interdit d'enduire d'huile l'extérieur des bâtiments.</p>
<p><u>Article 1.16 - Sauvetage et assistance</u></p> <p>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.</p> <p>2. Tout conducteur se trouvant à proximité d'un bâtiment ou radeau 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.</p>	<p>Au point 2, les mots "ou radeau" ne figurent pas.</p>	

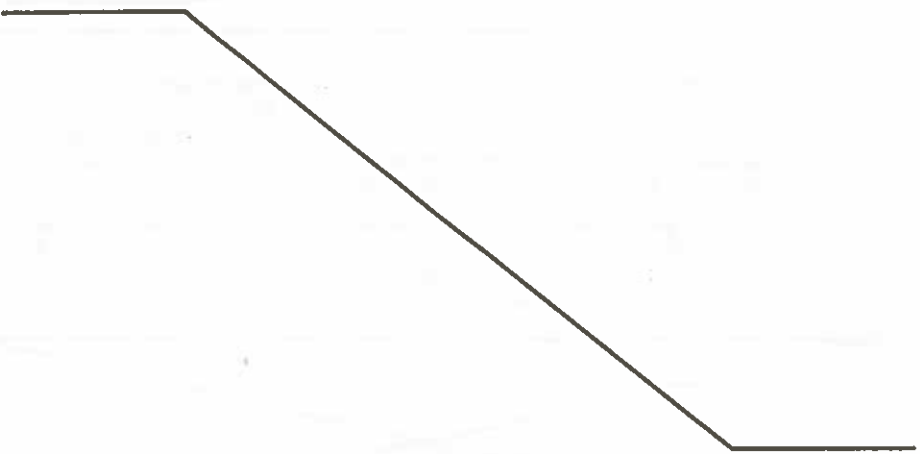
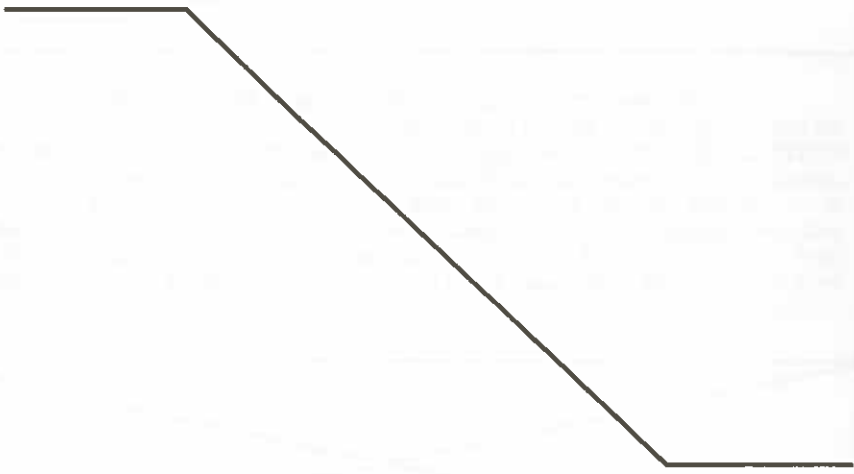
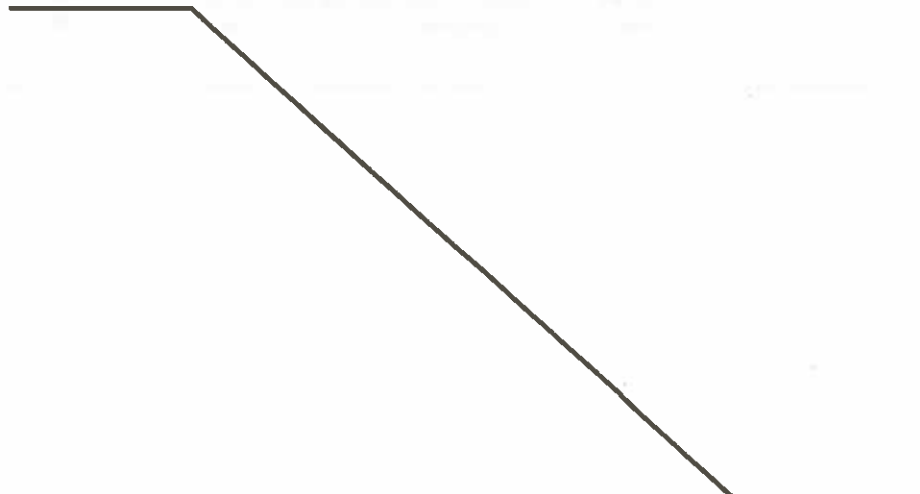
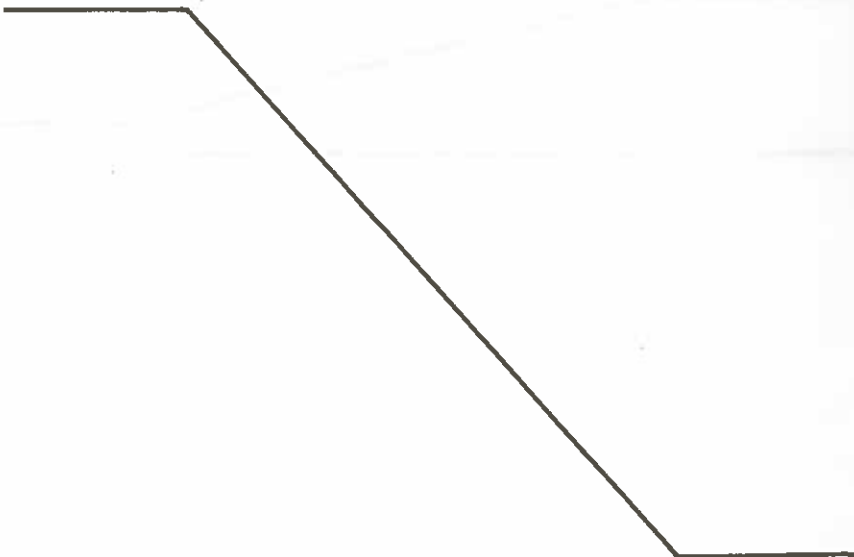
C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
<p><u>Article 1.17 - Bâtiments échoués ou coulés</u></p> <p>1. Le conducteur d'un bâtiment échoué ou coulé ou d'un radeau échoué ou disloqué doit faire aviser, dans le plus bref délai possible, les autorités compétentes les plus proches. Dans le cas d'un bâtiment échoué ou coulé, le conducteur ou un membre de l'équipage doit rester à bord ou à proximité du lieu de l'accident tant que l'autorité compétente n'a pas autorisé son départ.</p>	<p>1. Le conducteur d'un bâtiment échoué ou coulé doit faire aviser, dans le plus bref délai possible, les autorités compétentes les plus proches.</p>	<p><u>Article 1.17</u> <u>Bâtiments échoués ou coulés; déclaration des accidents</u></p> <p>Dans la première phrase du point 1, les mots: "ou d'un radeau échoué ou disloqué" et dans la deuxième phrase, les mots: "dans le cas d'un bâtiment échoué ou coulé" ne figurent pas.</p>
<p>2. Lorsque, dans le chenal ou près de celui-ci, un bâtiment est échoué ou coulé, ou un radeau échoué, son conducteur, sauf si cela n'est manifestement pas nécessaire, doit, dans le plus bref délai et sans préjudice de l'obligation de montrer les signaux visés aux articles 3.27 et 3.41, faire avertir les bâtiments et radeaux approchants et ce, en des points appropriés et à une distance suffisante du lieu de l'accident pour que ces bâtiments et radeaux puissent prendre, en temps utile, les dispositions nécessaires.</p>	<p>Au point 2, la référence aux radeaux, notamment les mots: "ou un radeau échoué", "et radeaux", "et radeaux" ne figurent pas.</p>	<p>2. Sauf si cela n'est manifestement pas nécessaire et sans préjudice de l'obligation de montrer les signaux visés aux articles 3.27 et 3.41, le conducteur doit, dans le plus bref délai, faire avertir les bâtiments ou matériels flottants approchants et ce, en des points appropriés et à une distance suffisante du lieu de l'accident pour que ces bâtiments ou matériels flottants puissent prendre, en temps utile, les dispositions nécessaires.</p>
	<p>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.</p>	<p>3. En cas d'accident survenu au passage d'une écluse, le conducteur doit faire aviser immédiatement le chef de service de l'écluse en cause.</p>
<p><u>Article 1.18 - Obligation de dégager le chenal</u></p> <p>1. Lorsqu'un bâtiment échoué ou coulé, un radeau échoué ou un objet perdu par un bâtiment ou un radeau crée ou menace de créer une obstruction totale ou partielle du chenal, le conducteur du bâtiment ou du radeau doit s'employer à ce que le chenal soit dégagé dans le plus court délai.</p> <p>2. La même obligation incombe au conducteur dont le bâtiment menace de couler ou devient incapable de manoeuvrer.</p>	<p>Au point 1, les mots: "un radeau échoué", "ou un radeau", "ou du radeau" ne figurent pas.</p>	<p>Au point 2, ont été ajoutés les mots: "le bâtiment", "ou matériel flottant".</p>
	<p>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.</p>	<p>3. L'obligation d'enlever du lit du fleuve les bâtiments échoués ou coulés, les matériels flottants échoués ou les objets perdus, est réglée par la législation locale.</p> <p>4. Les autorités compétentes peuvent procéder sans délai à l'enlèvement, si elles estiment que l'opération ne peut être différée.</p>
<p><u>Article 1.19 - Ordres particuliers</u></p> <p>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.</p>	<p>1.</p>	<p>Les mots: "ainsi que les personnes sous la garde desquelles sont placés des établissements flottants" ne figurent pas.</p>

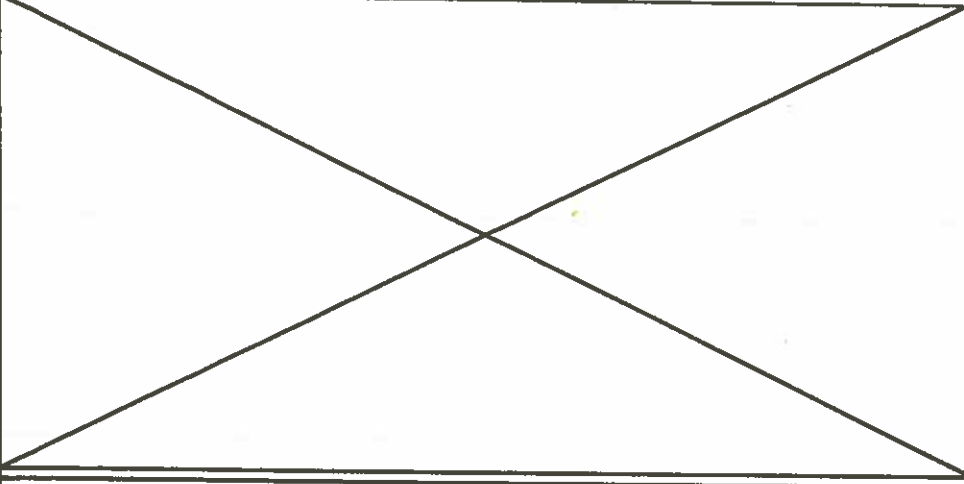
C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
X	<p>2. Notamment, les agents des autorités compétentes peuvent interdire, par ordre particulier, le départ du bâtiment lorsque</p> <ul style="list-style-type: none"> a) le bâtiment n'est plus apte à 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. 	X
<p><u>Article 1.20 - Contrôle</u></p> <p>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 et des autres dispositions applicables.</p>	<p>A la fin de la phrase, les mots: "et des autres dispositions applicables" ne figurent pas dans le texte.</p>	<p>Les conducteurs doivent donner aux agents des autorités compétentes les facilités nécessaires pour leur permettre de s'assurer de l'observation des prescriptions du présent Règlement et notamment leur faciliter l'embarquement immédiat à leur bord.</p>
X	<p><u>Article 1.21 - Transports spéciaux</u></p> <p>Sont considérés comme transports spéciaux tous les déplacements sur la voie navigable:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. 	<p style="text-align: center;"><u>Article 1.21</u></p> <p style="text-align: center;">Transports spéciaux, véhicules amphibies</p> <p>1. Sont considérés comme transports spéciaux tous les déplacements sur la voie navigable:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) de bâtiments, convois ou formations à couple qui ne répondent pas aux prescriptions des articles 1.06 et 1.08, chiffre 1 b) d'établissements flottants c) de matériels flottants sauf si de leur déplacement il ne peut manifestement résulter aucune entrave ou aucun danger pour la navigation ni aucun dommage pour les ouvrages d'art.
X	<p>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.</p> <p>Un conducteur doit être désigné pour chaque transport en tenant compte des dispositions de l'article 1.02.</p>	<p>Ces transports ne sont admis que moyennant une autorisation spéciale délivrée par les autorités compétentes des secteurs à parcourir.</p> <p>Ils sont soumis aux conditions que ces autorités détermineront dans chaque cas.</p> <p>Un conducteur doit être désigné pour chaque transport en tenant compte des dispositions de l'article 1.02.</p> <p>2. Les véhicules amphibies sont considérés pour l'application du présent Règlement comme des menues embarcations.</p>
X	<p><u>Article 1.22 - Prescriptions de caractère temporaire</u></p> <p>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.</p> <p>Les Recommandations spéciales portant sur l'application des DFND stipulent:</p> <p>"Prescriptions de caractère temporaire (ad.art. 1.22)</p>	<p style="text-align: center;"><u>Article 1.22</u></p> <p style="text-align: center;">Prescriptions de caractère temporaire</p> <p>1. Les conducteurs doivent se conformer aux prescriptions de caractère temporaire, édictées par l'autorité compétente dans des cas spéciaux en vue de la sécurité et du bon ordre de la navigation et publiées par voie d'avis.</p> <p>2. Ces prescriptions peuvent notamment être motivées par des travaux exécutés sur la voie navigable, des exercices militaires, des manifestations publiques dans le sens de l'article 1.23 ou par les condi-</p>

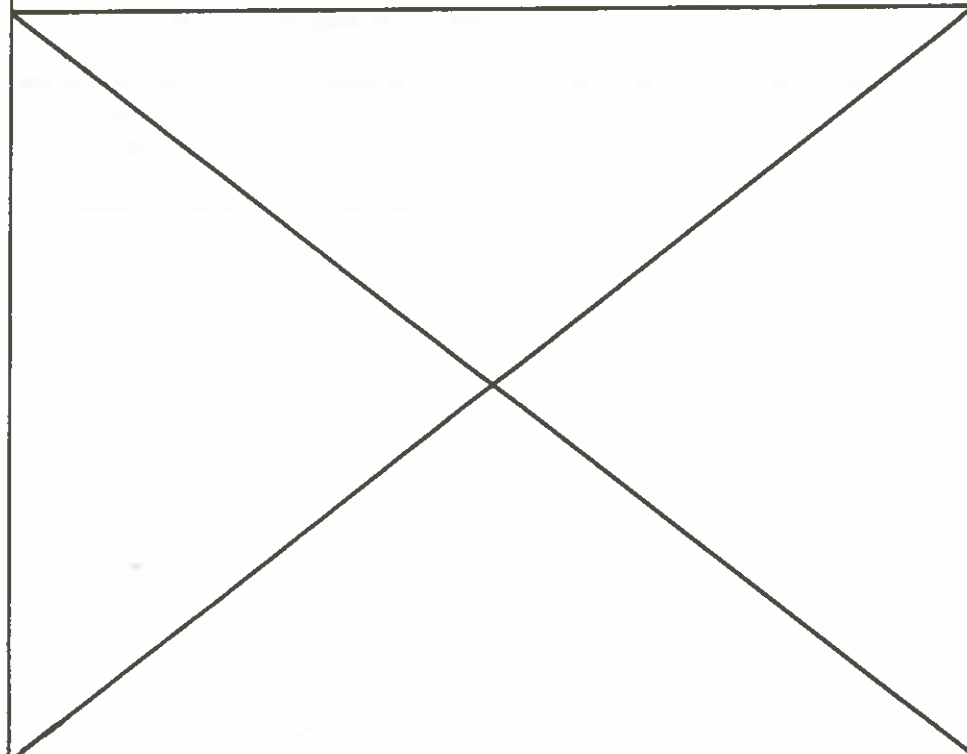
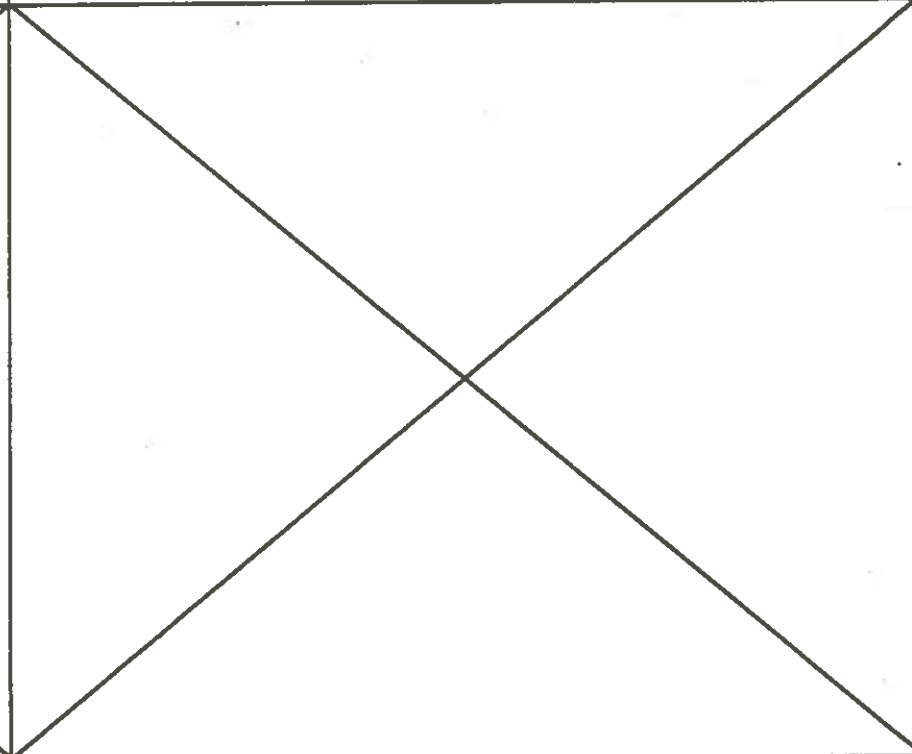
C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
	<p>Si, dans des cas spéciaux, les autorités édictent des prescriptions de caractère temporaire dans l'intérêt de la sécurité et de l'ordre de la navigation, celles-ci doivent être portées en temps utile à la connaissance des bateliers.</p>	<p>tions de la voie d'eau; elles peuvent, sur des sections déterminées où des précautions particulières sont nécessaires et qui sont signalées par des bouées, balises ou autres signaux ou par des avertisseurs, interdire la navigation de nuit ou le passage de bâtiments d'un trop grand tirant d'eau.</p> <p>3. Les dispositions du chiffre 1 concernent également les prescriptions qui pourront être édictées, lorsqu'il apparaîtra nécessaire de prendre des mesures de police de la navigation en attendant une modification du présent Règlement ou à titre d'essai. Ces prescriptions auront une durée de validité de trois ans au maximum. Elles seront mises en vigueur dans tous les Etats riverains en même temps et abrogées dans les mêmes conditions.</p>
	<p><u>Article 1.23 - Prescriptions relatives au transport de matières dangereuses</u></p> <p>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.</p> <p>Les Recommandations spéciales portant sur l'application des DFND stipulent ce qui suit:</p> <p>"Prescriptions relatives au transport de matières dangereuses (ad. art. 1.23)</p> <p>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.</p>	<p><u>Article 1.23</u> <u>Autorisation de manifestations</u></p> <p>Les manifestations sportives, fêtes nautiques et autres manifestations qui peuvent entraîner des rassemblements de bâtiments sur le fleuve sont subordonnées à la permission des autorités compétentes.</p>
	<p><u>Article 1.24 - Abri et hivernage</u></p> <p>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.</p>	<p><u>Article 1.24</u> <u>Application dans les ports, lieux de chargement et de déchargement</u></p> <p>Le présent Règlement s'applique également aux surfaces d'eau faisant partie des ports et des lieux de chargement et de déchargement, sans préjudice des dispositions particulières de police de la navigation édictées pour ces ports et lieux de chargement et de déchargement et nécessitées par les circonstances locales et les opérations de chargement et de déchargement.</p>
	<p><u>Article 1.25 - Champ d'application du présent Règlement</u></p> <p>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.</p> <p>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.</p>	

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
<p style="text-align: center;"><u>Chapitre 2</u></p> <p style="text-align: center;">MARQUES ET ECHELLES DE TIRANT D'EAU DES BATIMENTS; JAUGEAGE</p> <p style="text-align: center;"><u>Article 2.01 - Marques d'identification des bâtiments, à l'exception des menues embarcations</u></p>	<p style="text-align: center;"><u>Chapitre 2</u></p> <p style="text-align: center;">MARQUES ET ECHELLES DES BATIMENTS; JAUGEAGE</p>	<p style="text-align: center;"><u>Article 2.01</u></p> <p style="text-align: center;"><u>Marques d'identification des bâtiments, à l'exception des menues embarcations et des navires de mer</u></p>
<p>1. Tout bâtiment, à l'exception des menues embarcations, doit porter sur sa coque ou sur des planches ou des plaques fixées à demeure les marques d'identification suivantes:</p> <p>a) Son nom ou sa devise</p> <p>Le nom sera porté des deux côtés du bâtiment; sur les bâtiments motorisés, il devra, en outre, être apposé de façon à être visible de l'arrière. Si, dans une formation à couple ou un convoi poussé, une ou plusieurs inscriptions du nom du 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 ou de devise pour le bâtiment, on indiquera soit le nom (ou son abréviation habituelle) de l'organisation à laquelle le bâtiment appartient, suivi, le cas échéant, d'un numéro, soit le numéro d'immatriculation suivi, pour indiquer le pays où se trouve le port d'attache ou le lieu d'immatriculation, de la lettre ou des lettres prévues pour ce pays à l'annexe 1 du présent Règlement.</p>	<p>"1. Tout bâtiment, à l'exception des menues embarcations et des navires de mer, doit..." (ensuite les textes sont analogues)</p> <p>"a) son nom (qui peut être également une devise)</p> <p>Le nom sera porté des deux côtés du bâtiment et en outre, apposé de façon...." (la suite des textes est identique).</p> <p>"... A défaut de nom pour le bâtiment, on indiquera un numéro complété, le cas échéant, de lettres;"</p>	<p>"1. Tout bâtiment, à l'exception des menues embarcations et des navires de mer, doit..." la suite des textes est identique.</p> <p>a) son nom qui peut être également une devise.</p>
<p>b) Son port d'attache ou son lieu d'immatriculation</p> <p>Le nom du port d'attache ou du lieu d'immatriculation sera porté soit sur les deux côtés du bâtiment, soit sur son arrière et sera suivi de la lettre ou des lettres indiquant le pays où se trouve ce port d'attache ou ce lieu d'immatriculation.</p>	<p>Les mots: "soit sur les deux côtés du bâtiment, soit" ne figurent pas dans le texte.</p>	<p>La phrase se termine comme suit:</p> <p>"... sera suivi de la lettre ou du groupe de lettres indiquant le pays où se trouve ce port d'attache ou ce lieu d'immatriculation."</p>
		<p>c) son numéro officiel qui se compose de 7 chiffres arabes, éventuellement suivi d'une lettre en caractère minuscule, les deux premiers chiffres servant à identifier le pays et le bureau où ce numéro officiel a été attribué. Cette marque d'identification n'est obligatoire que pour les bâtiments visés ci-dessus ayant leur port d'attache ou leur lieu d'immatriculation dans un des Etats riverains ou en Belgique, à l'exception des engins flottants, des bacs, des bâtiments de sport ou de plaisance et des bâtiments à passagers.</p> <p>Le numéro officiel sera apposé dans les conditions prescrites sous a) ci-dessus.</p>
<p>2. En outre, à l'exception des menues embarcations,</p> <p>a) tout bâtiment destiné au transport des marchandises doit porter l'indication en tonnes, de son port en lourd. Cette indication doit être apposée des deux côtés du bâtiment, sur la coque ou sur des panneaux fixés à demeure.</p> <p>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.</p>	<p>"2. En outre, à l'exception des menues embarcations et des navires de mer,</p> <p>a) tout bâtiment..." et ensuite les textes sont identiques.</p> <p>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.</p> <p>c) tout bâtiment doit porter le nom (ou son abrégia-</p>	<p>"2. En outre, à l'exception des menues embarcations et des navires de mer,</p> <p>a) tout bâtiment..." et ensuite les textes sont identiques.</p>


C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
	tion 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.	
<p>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 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.</p>		<p>3. Les marques d'identification mentionnées ci-dessus seront apposées en caractères latins, bien lisibles et indélébiles. La hauteur des caractères sera d'au moins 20 cm pour le nom et le numéro officiel et d'au moins 15 cm pour les autres marques.</p> <p>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.</p>
	<p>4. Les marques d'identification mentionnées ci-dessus peuvent être répétées en caractères nationaux.</p> <p>5. De jour, en cours de route, les bâtiments qui ont un équipage doivent montrer leur pavillon national à la partie arrière du bâtiment.</p>	
<p><u>Article 2.02 - Marques d'identification des menues embarcations</u></p> <p>1. Les menues embarcations doivent porter les marques d'identification suivantes:</p> <p>a) Leur nom ou leur devise</p> <p>Le nom sera porté sur l'extérieur de l'embarcation en caractères latins, d'une hauteur d'au moins 10 cm, bien lisibles et indélébiles, leur inscription à la peinture à l'huile étant considérée comme indélébile. A défaut de nom ou de devise pour l'embarcation, on indiquera le nom (ou son abréviation habituelle) de l'organisation à laquelle l'embarcation appartient, suivi, le cas échéant, d'un numéro.</p> <p>b) Le nom et le domicile de leur propriétaire.</p> <p>Le nom et le domicile du propriétaire seront portés en un endroit apparent à l'intérieur ou à l'extérieur de l'embarcation.</p>	<p>1. Les menues embarcations, de même que les bâtiments qui ont les dimensions visées à l'article 1.01, litt.i), s'ils remorquent, poussent ou mènent à couple des bâtiments autres que des menues embarcations, doivent porter les marques d'identification suivantes:</p> <p>a) leur nom (qui peut être également une devise)</p> <p>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;</p> <p>b) le nom et le domicile de leur propriétaire</p> <p>Ces inscriptions seront portées en un endroit apparent à l'intérieur ou à l'extérieur de l'embarcation.</p>	<p>1. Les menues embarcations doivent porter une marque officielle d'identification; cette marque doit avoir au moins 10 cm de hauteur et être apposée à l'avant sur les deux côtés, en couleur claire sur fond sombre ou en couleur sombre sur fond clair.</p> <p>2. L'autorité compétente peut dispenser dans certaines conditions les menues embarcations des marques prévues au chiffre 1. Dans ce cas, elle peut exiger que ces menues embarcations portent</p> <p>a) leur nom ou leur devise.</p> <p>Le nom sera porté sur l'extérieur de l'embarcation en caractères latins, bien lisibles et indélébiles. A défaut de nom ou de devise pour l'embarcation on indiquera le nom de l'organisation à laquelle l'embarcation appartient (ou son abréviation habituelle), suivi, le cas échéant, d'un numéro. Les caractères seront de couleur claire sur fond sombre ou de couleur sombre sur fond clair.</p> <p>b) le nom et le domicile de leur propriétaire.</p> <p>Le nom et le domicile du propriétaire seront portés en un endroit apparent à l'intérieur ou à l'extérieur de l'embarcation.</p>

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
<p>2. Toutefois, les canots de service d'un bâtiment porteront seulement, à l'intérieur ou à l'extérieur, le nom de ce bâtiment, complété au besoin par d'autres indications pour permettre d'identifier le propriétaire.</p> 	<p>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.</p> <p>3. Les marques d'identification prévues aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus peuvent être remplacées ou complétées par une marque officielle d'identification.</p> <p>Dans les Recommandations spéciales portant sur l'application des DFND figure le texte suivant:</p> <p>"Marques officielles d'identification des menues embarcations (ad. art. 2.02)</p> <p>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."</p>	<p>3. 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.</p> 
<p><u>Article 2.03 - Jaugeage</u></p> <p>Tout bateau de navigation intérieure, à l'exception des menues embarcations, destiné au transport de marchandises doit être jaugeé.</p>		
<p><u>Article 2.04 - Marques d'enfoncement et échelles de tirant d'eau</u> ^{1/}</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>^{1/} Les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire de telles marques et échelles.</p> 	<p>Dans les Recommandations spéciales portant sur l'application des DFND, il est prévu ce qui suit:</p> <p>"Marques d'enfoncement et échelles de tirant d'eau (ad. art. 2.04, et par. 4 et 5 de l'Annexe 2 du Règlement)</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>1. Tout bâtiment, à l'exception des menues embarcations, doit porter des marques indiquant le plan du plus grand enfoncement. Pour les navires de mer, la ligne d'eau douce d'été tient lieu de marques d'enfoncement. Les modalités de détermination du plus grand enfoncement et les conditions d'apposition des marques d'enfoncement figurent au Règlement de visite des bâtiments du Rhin.</p> <p>2. Tout bâtiment dont le tirant d'eau peut atteindre 1 m, à l'exception des menues embarcations, doit porter des échelles de tirant d'eau. Les conditions d'apposition de ces échelles figurent au Règlement de visite des bâtiments du Rhin.</p> 

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
	<p style="text-align: center;"><u>Article 2.05 - Marques d'identification des ancrs</u></p> <p>1. Les ancrs 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).</p> <hr/> <p>2. La disposition du paragraphe 1 ne s'applique pas aux ancrs des navires de mer et des menues embarcations.</p>	<p>1. Les ancrs des bâtiments doivent porter, en caractères indélébiles, des marques d'identification, qui doivent comprendre au moins, soit le numéro d'ordre du certificat de visite du bâtiment et les lettres distinctives de la Commission de visite, soit les nom et domicile du propriétaire du bâtiment.</p> <p>Lorsqu'une ancre est utilisée sur un autre bâtiment du même propriétaire, ces marques primitives peuvent être conservées.</p> <p>2. La disposition du chiffre 1 ne s'applique pas aux ancrs des navires de mer, des menues embarcations et des bâtiments n'effectuant qu'exceptionnellement des voyages sur le Rhin.</p>
<p style="text-align: center;"><u>Chapitre 3</u></p> <p style="text-align: center;">SIGNALISATION VISUELLE DES BATIMENTS</p> <p>I. GENERALITES</p> <p><u>Article 3.01 - Application</u></p> <p>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.</p>		
<p>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; lorsque les conditions atmosphériques (brouillard, chutes de neige, etc.) l'exigent, la signalisation visuelle prescrite pour la nuit doit, en outre, être portée de jour.</p> <hr/>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>3. Lorsque les conditions de visibilité l'exigent, la signalisation prescrite pour la nuit doit, en outre, être portée de jour.</p> <p>4. Pour l'application du présent chapitre les convois poussés dont les dimensions maximales ne dépassent pas 110 m sur 12 m sont considérés comme bâtiments motorisés isolés de même longueur.</p>
<p>3. Les croquis des signaux visuels prescrits au présent chapitre figurent à l'annexe 3 du présent Règlement.</p>	<p>5. Les croquis de la signalisation prescrite au présent chapitre figurent à l'Annexe 3 du présent Règlement.</p>	<p>5. Les croquis de la signalisation prescrite au présent chapitre figurent à l'annexe 3 du présent Règlement.</p>
<p><u>Article 3.02 - Feux</u></p> <p>Sauf prescriptions contraires, les feux prescrits au présent chapitre doivent être visibles de tous les côtés et montrer une lumière continue et uniforme.</p>	<p>"Sauf autres prescriptions indiquées dans les dispositions des articles suivants, les feux prescrits au présent chapitre..." et ensuite les textes sont identiques.</p>	
<p><u>Article 3.03 - Pavillons et panneaux</u></p> <p>1. Sauf prescriptions contraires, les pavillons et panneaux prescrits au présent chapitre doivent être rectangulaires.</p>	<p>1. "Sauf autres prescriptions indiquées dans les dispositions des articles suivants, les pavillons et panneaux prescrits au présent chapitre...", la suite est identique.</p>	<p>Sous chiffre 1, au lieu de: "au présent chapitre", il est dit: "au présent Règlement".</p>

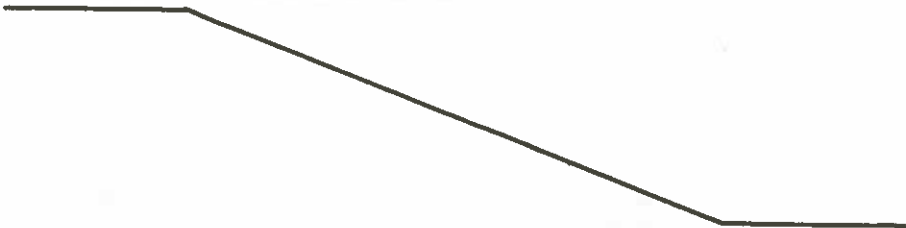
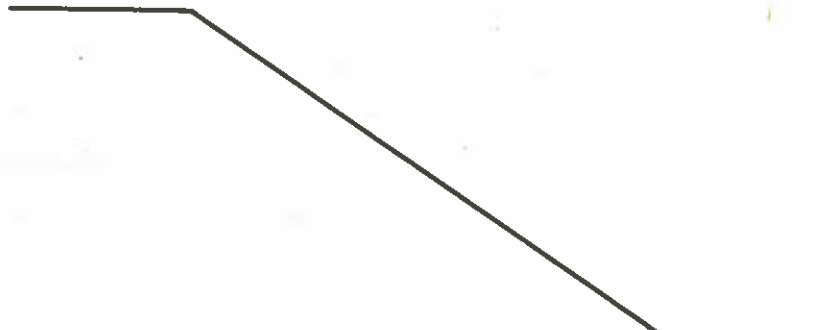
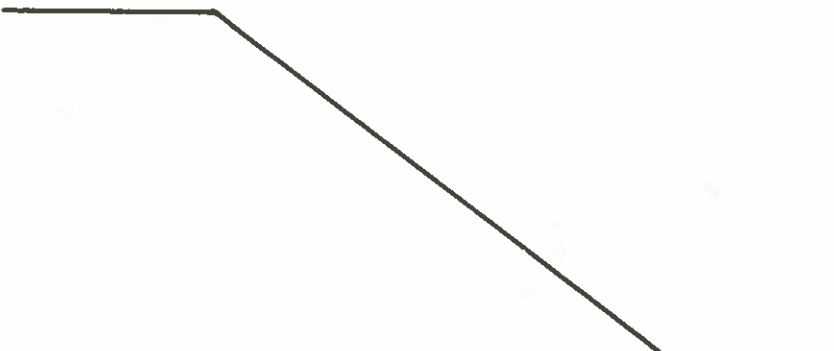
C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le RPNR
<p>2. Leurs couleurs ne doivent être ni passées ni salies.</p> <p>3. Leurs dimensions doivent être suffisantes pour en assurer la bonne visibilité; cette condition sera considérée comme remplie en tout cas si la longueur et la largeur sont chacune d'au moins 1 m.</p>	<p>Au point 3, l'expression "en tout cas" ne figure pas dans le texte.</p>	
<p><u>Article 3.04 - Cylindres, ballons et cônes</u></p> <p>1. Les cylindres, ballons et cônes prescrits au présent chapitre peuvent être remplacés par des dispositifs présentant, à distance, la même apparence.</p> <p>2. Leurs couleurs ne doivent être ni passées ni salies.</p>		<p>Sous chiffre 1, au lieu de: "au présent chapitre", il est dit: "au présent Règlement".</p>
<p>3. Leurs dimensions doivent être suffisantes pour en assurer la bonne visibilité. Cette condition sera considérée comme remplie en tout cas,</p> <p>a) pour les cylindres, si la hauteur est d'au moins 80 cm et le diamètre d'au moins 50 cm,</p> <p>b) pour les ballons, si le diamètre est d'au moins 80 cm,</p> <p>c) pour les cônes, si la hauteur est d'au moins 80 cm et le diamètre de base d'au moins 65 cm.</p>	<p>Au point 3, l'expression "en tout cas" ne figure pas dans le texte.</p>	<p>"3. Leurs dimensions doivent être au moins les suivantes:", et ensuite comme dans le texte du CEVNI.</p>
<p><u>Article 3.05 - Feux et signaux interdits</u></p> <p>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.</p> <p>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.</p>		
		<p>3. Les bâtiments, matériels flottants et établissements flottants faisant route ou en stationnement qui veulent être protégés contre les remous causés par le passage des autres bâtiments ou matériels flottants peuvent montrer, sans préjudice de la signalisation qui leur est applicable en vertu des dispositions des autres articles du présent chapitre</p> <p><u>de nuit</u>, 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 au-dessus, en un endroit tel que ces feux soient bien visibles et ne puissent être confondus avec d'autres feux:</p> <p><u>de jour</u>, 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.</p> <p>Ces pavillons peuvent être remplacés par des panneaux de même couleur.</p> <p>Outre les bâtiments visés aux articles 3.27 et 3.41 qui portent déjà cette signalisation ont seuls le droit d'en faire usage</p>

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
		<p>a) les bâtiments, matériels flottants et établissements flottants gravement avariés ou participant à une opération de sauvetage, ainsi que les bâtiments incapables de manoeuvrer;</p> <p>b) les bâtiments, matériels flottants et établissements flottants munis d'une autorisation écrite des autorités compétentes.</p>
<p>3. Il est interdit de faire usage de pavillons qui seraient susceptibles de gêner la visibilité ou de compliquer l'identification des signaux prévus par le présent Règlement.</p>	<p>Au point 3, après les mots: "de pavillons" ont été ajoutés les mots: "ou de panneaux".</p>	<p>4. Il est interdit de porter des pavillons ou panneaux qui seraient susceptibles de gêner la visibilité ou de compliquer l'identification des signaux prévus par le présent Règlement.</p> <p>En particulier, il est interdit de porter des pavillons ou panneaux publicitaires; les pavillons d'armements ou d'organisations de bateliers ne sont pas considérés comme tels.</p>
<p><u>Article 3.06 - Feux de secours</u></p> <p>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 devait être puissant, le feu de secours peut être clair et, lorsque le feu prescrit devait être clair, le feu de secours peut être ordinaire. Le rétablissement des feux électriques ayant la puissance prescrite doit avoir lieu dans le plus bref délai possible.</p>	<p>Les mots: "ayant la puissance prescrite" de la dernière phrase ne figurent pas dans le texte des DFND.</p>	<p>Dans la première phrase, les mots: "alimentés normalement par courant électrique" et dans la troisième phrase, le mot: "électriques" ne figurent pas.</p>
<p><u>Article 3.07 - Lumières et projecteurs</u></p> <p>Il est interdit de faire usage de lumières ou de projecteurs, de telle façon</p> <p>a) 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</p> <p>b) qu'ils produisent un éblouissement constituant un danger ou une gêne pour la navigation ou pour la circulation sur les rives.</p>		
<p>II. SIGNALISATION DE NUIT</p> <p>II.A. SIGNALISATION DE NUIT EN COURS DE ROUTE</p> <p><u>Article 3.08 - Signalisation de nuit des bâtiments motorisés isolés faisant route (signal II.A.1)</u></p> <p>1. Les dispositions du présent article ne sont applicables ni aux menues embarcations ni aux bacs; les règles applicables aux menues embarcations sont énoncées au paragraphe 1 de l'article 3.13 et celles applicables aux bacs à l'article 3.16.</p>	<p>(Croquis II.A.1)</p> <p>La deuxième partie de ce point est libellée comme suit: "... les règles applicables à ces bâtiments sont énoncées respectivement aux articles 3.13 et 3.16."</p>	<p>(Croquis II.A.1)</p> <p>Dans la deuxième partie de cette phrase, ne figurent pas les mots: "au paragraphe 1".</p>

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
<p>2. Les bâtiments motorisés isolés doivent porter</p> <p>a) un feu de mât constitué par un feu puissant blanc, ce feu doit être 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 il ne doit être visible que sur cet arc; il doit être placé dans la moitié avant du bâtiment à une hauteur de 6 m au moins au-dessus du plan des marques d'enfoncement 1/.</p> <p>1/ Les autorités compétentes peuvent admettre une hauteur inférieure à 6 m.</p>	<p>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°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 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;</p>	<p>a) un feu de mât constitué par un feu puissant blanc; ce feu doit être 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 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;</p>
<p>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°30' (c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 22°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 la même perpendiculaire à l'axe du bâtiment. Ils doivent être placés à 1 m au moins plus bas que le feu de mât 2/ et à 1 m au moins en arrière de celui-ci, et 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;</p> <p>2/ Lorsque les tirants d'air des ouvrages sur un secteur ne permettent pas de respecter cette distance de 1 m, les autorités compétentes peuvent admettre sur ce secteur une distance verticale inférieure.</p>	<p>Au point b), la dernière phrase est libellée comme suit:</p> <p>"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;"</p> <p>Le contenu de cette remarque est reflété au point 3 du présent article.</p>	
<p>c) un feu de poupe constitué par un feu ordinaire blanc, visible sur un arc d'horizon de 135° soit 67°30' sur chaque bord à partir de l'arrière et seulement sur cet arc.</p>		
<p>3. Dans le cas où un bâtiment motorisé isolé a plus de 100 m de longueur, il doit porter, en outre, un deuxième feu de mât placé à l'arrière à une hauteur supérieure à celle à laquelle est placé le feu avant; ce feu doit répondre, par ailleurs, aux autres spécifications du paragraphe 2 a) ci-dessus.</p>	<p>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.</p>	<p>Au chiffre 3, la valeur de 100 m pour la longueur du bâtiment est remplacée par 110 mètres.</p>
<p><u>Article 3.09 - Signalisation de nuit des convois remorqués faisant route</u> (signal II.A.2)</p> <p>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 de telles menues embarcations sont énoncées aux paragraphes 2 et 3 de l'article 3.13.</p>	<p>(Croquis II.A.2)</p> <p>La fin de ce point est libellée comme suit: "sont énoncées aux paragraphes 3 et 4 de l'article 3.13".</p>	<p>(Croquis II.A.2)</p>
<p>2. Le bâtiment motorisé en tête d'un convoi remorqué doit porter</p> <p>a) outre le feu de mât et les feux de côté prescrits aux paragraphes 2a) et 2b) 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.</p> <p>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.</p>		

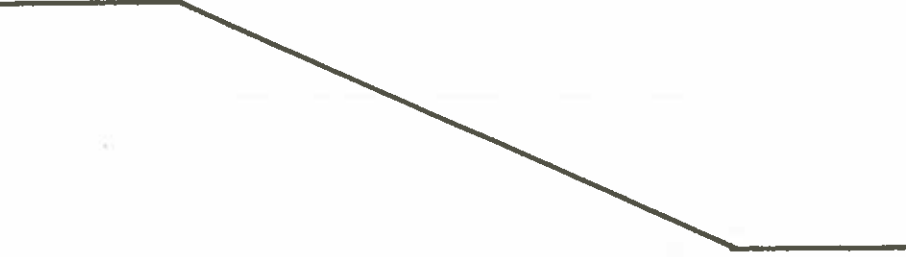
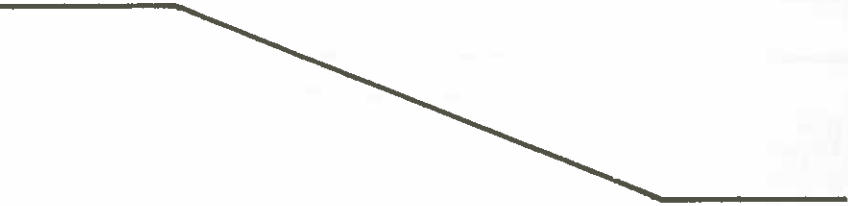
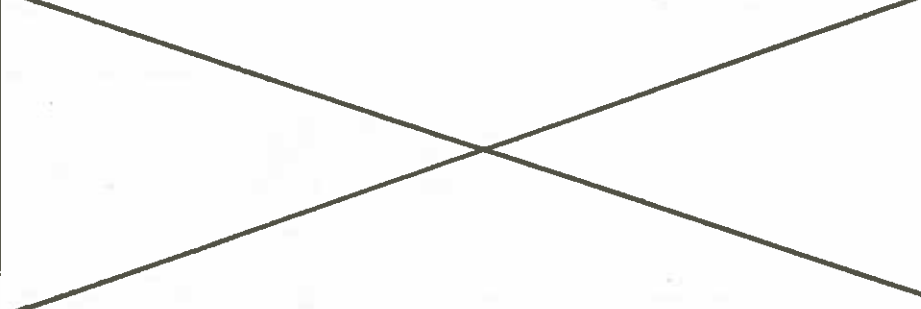
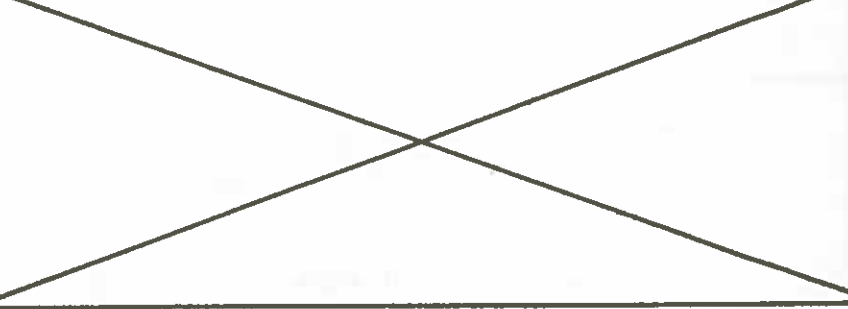

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
<p>Le bâtiment doit conserver ces feux, même s'il est précédé temporairement, sur un court secteur, par un bâtiment motorisé de renfort; ce dernier doit, lui aussi, porter ces feux.</p>	<p>Le bâtiment 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.</p>	
<p>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 deux bâtiments doit porter un troisième feu puissant blanc, visible sur le même arc d'horizon que le feu de mât et placé à environ 2m au-dessous de celui-ci, mais, autant que possible, à 1 m au moins plus haut que les feux de côté.</p> <p>Il en est de même pour chacun des bâtiments motorisés manoeuvrant ensemble un autre bâtiment, un radeau, un établissement flottant ou une autre construction flottante.</p>	<p>"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..." et ensuite, les textes sont identiques.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>"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..." la suite des textes est identique.</p> <p>Il en est de même pour chacun des bâtiments motorisés manoeuvrant ensemble un bâtiment, un matériel flottant ou un établissement flottant.</p>
<p>4. Les bâtiments d'un convoi remorqué, suivant le ou les bâtiments motorisés visés aux paragraphes 2 et 3 ci-dessus, doivent porter</p> <p>un feu de mât clair blanc, visible de tous les côtés, placé à au moins 6 m au-dessus du plan des marques d'enfoncement 1/.</p> <p>Toutefois, si une longueur du convoi comprend une rangée de plus de deux bâtiments accouplés, ces feux doivent être portés seulement par les deux bâtiments extérieurs de la rangée. Les feux de mât de tous les bâtiments remorqués d'un convoi doivent, autant que possible, être portés à une même hauteur au-dessus du plan d'eau.</p> <p>1/ Les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire cette signalisation ou admettre une hauteur inférieure à 6 m.</p>		<p>4. Chacun des bâtiments d'un convoi remorqué suivant le ou les bâtiments motorisés visés aux chiffres 2 et 3 ci-dessus doivent porter</p> <p>un feu de mât clair blanc, visible de tous les côtés, placé à au moins 6 m au-dessus du plan des marques d'enfoncement. Cette hauteur peut être réduite à 4 m pour les bâtiments dont la longueur ne dépasse pas 40 m.</p> <p>Toutefois,</p> <p>a) si une longueur du convoi dépasse 110 m, elle doit porter deux de ces feux de mât dont un sur sa partie avant et un sur sa partie arrière,</p> <p>b) si une longueur du convoi comprend une rangée de plus de deux bâtiments accouplés, ces feux doivent être portés seulement par les deux bâtiments extérieurs de la rangée.</p> <p>Les feux de mât de tous les bâtiments remorqués d'un convoi doivent, autant que possible, être portés à une même hauteur au-dessus du plan d'eau.</p>
<p>5. Le ou les bâtiments formant la dernière longueur d'un convoi remorqué doivent porter, outre le feu de mât prescrit au paragraphe 4 ci-dessus, 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 1/.</p> <p>1/ Les autorités compétentes peuvent prescrire que, pour l'application des dispositions du présent paragraphe, il ne sera pas tenu compte des menues embarcations qui peuvent se trouver à l'arrière du convoi.</p>	<p>4. Le point 4 des DFND est conforme au point 5 du CEVNI sauf que les mots "outre le feu de mât prescrit au paragraphe 4 ci-dessus" n'y figurent pas.</p>	<p>Le point 5 est complété par un nouvel alinéa libellé comme suit:</p> <p>"Si le convoi se termine par des menues embarcations, il ne sera pas tenu compte de ces embarcations pour l'application des dispositions du présent chiffre."</p>
	<p>5. Les dispositions de l'article 3.08, du paragraphe 3 s'appliquent également aux feux de mât des bâtiments motorisés visés aux paragraphes 2 et 3 ci-dessus.</p>	

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
<p><u>Article 3.10 - Signalisation de nuit des convois poussés faisant route (signal II.A.3)</u></p> <p>1. Les convois poussés dont la longueur totale ne dépasse pas 100 m et dont tous les bâtiments sont en ligne de file doivent porter la signalisation pour bâtiments motorisés isolés prévue au paragraphe 2 de l'article 3.08.</p>	<p>(Croquis II.A.3)</p> <p>L'article 3.01 étant complété par un nouveau point 4, ce point ne figure pas à l'article 3.10 des DFND.</p>	<p>(Croquis II.A.3)</p> <p>L'article 3.01 étant complété par un nouveau point 4, ce point ne figure pas à l'article 3.10 des RPNR.</p>
<p>2. Les autres convois poussés doivent porter</p> <p>a) <u>comme feux de mâts</u>:</p> <p>i) trois feux puissants blancs à l'avant du bâtiment ou de l'un des bâtiments en tête du convoi;</p> <p>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 $\sqrt{\quad}$ 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.</p> <p>ii) un feu clair blanc à l'avant de tout autre bâtiment dont la largeur totale est visible de front $\frac{2}{\sqrt{\quad}}$. Ce feu doit être placé autant que possible à 3 m plus bas que le feu supérieur visé sous i).</p> <p>Les feux visés au présent paragraphe a) doivent, par ailleurs, répondre aux prescriptions du paragraphe 2 a) de l'article 3.08.</p> <p>1/ Les autorités compétentes peuvent admettre une hauteur inférieure à 6 m.</p> <p>2/ Les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire ce feu.</p>	<p>1. Le point 2 du CEVNI est conforme au point 1 des DFND, seuls les mots: "les autres" du début de la première phrase n'y figurent pas.</p> <p>Le sous-point ii) ne figure pas dans les DFND.</p> <p>Le dernier alinéa de ce paragraphe est remplacé par le nouveau texte suivant:</p> <p>"Les feux visés au présent paragraphe a) doivent être portés par le bâtiment se trouvant près de l'axe longitudinal du convoi et, par ailleurs, répondre aux prescriptions du paragraphe 2.a) de l'article 3.08."</p>	<p>1. Le point 2 du CEVNI est conforme au point 1 des RPNR, seuls les mots: "les autres" du début de la première phrase n'y figurent pas.</p> <p>Le nouvel alinéa suivant a été ajouté:</p> <p>"Les mâts portant ces feux doivent être placés dans l'axe longitudinal du bâtiment sur lequel ils se trouvent."</p>
<p>b) <u>comme feux de côté</u>:</p> <p>Les feux prescrits au paragraphe 2 b) de l'article 3.08;</p> <p>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.</p> <p>c) <u>comme feux arrière</u>:</p> <p>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;</p> <p>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 à l'extérieur du convoi. Ces feux doivent, par ailleurs, répondre aux prescriptions du paragraphe 2 c) de l'article 3.08.</p>	<p>La dernière phrase est remplacée par un nouvel alinéa libellé comme suit:</p> <p>"Les feux visés au présent paragraphe c) doivent, par ailleurs, répondre aux prescriptions du paragraphe 2 c) de l'article 3.08."</p>	<p>Au sous-point b), à la fin de la dernière phrase, ont été ajoutés les mots: "et à 2 m au moins au-dessus du plan d'eau".</p> <p>La dernière phrase est remplacée par un nouvel alinéa libellé comme suit:</p> <p>"Les feux visés au présent paragraphe c) doivent, par ailleurs, répondre aux prescriptions du chiffre 2.c) de l'article 3.08."</p>
	<p>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.</p>	<p>2. Les dispositions du chiffre 1 ci-dessus s'appliquent également aux convois poussés lorsqu'ils font usage d'un bâtiment motorisé de renfort.</p>

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
 	3. Les dispositions de l'article 3.08, paragraphe 3 s'appliquent également aux feux de mât visés au paragraphe 1 a) ci-dessus.	
<p><u>Article 3.11 - Signalisation de nuit des formations à couple faisant route</u> (signal II.A.4)</p> <p>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 aux paragraphes 2 et 3 de l'article 3.13.</p>	<p>(Croquis II.A.4)</p> <p>Le texte des DFND se réfère seulement au paragraphe 3 de l'article 3.13.</p>	<p>(Croquis II.A.4)</p>
<p>2. Tout bâtiment menant à couple une formation doit porter les feux prescrits au paragraphe 2 de l'article 3.08 ^{1/}. Toutefois,</p> <p>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;</p> <p>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 semblable porté par le bâtiment non motorisé.</p> <p>^{1/} Les autorités compétentes peuvent admettre ou prescrire que le feu de poupe soit porté seulement par les bâtiments se trouvant à l'extérieur de la formation.</p> 	<p>2. Tout bâtiment motorisé faisant partie d'une formation à couple doit..." et ensuite les textes sont identiques.</p> 	<p>Le contenu des points 2, 3 et 4 est exposé sous chiffre 2, libellé comme suit:</p> <p>"2. Les formations à couple doivent porter</p> <p>a) comme feux de mât:</p> <p>i) sur chaque bâtiment motorisé le feu prescrit au chiffre 2.a) de l'article 3.08;</p> <p>ii) sur chaque bâtiment non motorisé un feu clair blanc visible de tous les côtés, placé à un endroit approprié et à une hauteur suffisante, mais autant que possible à 2 m plus bas que le feu de mât du ou des bâtiments motorisés;</p> <p>b) comme feux de côté:</p> <p>les feux prescrits au chiffre 2.b) de l'article 3.08; ces feux doivent être placés à l'extérieur de la formation, autant que possible à la même hauteur, à 1 m au moins en dessous du feu de mât le plus bas.</p> <p>c) comme feux arrière:</p> <p>sur chaque bâtiment le feu de poupe prescrit au chiffre 2.c) de l'article 3.08."</p>
<p>3. Tout bâtiment mené à couple d'une formation doit porter ^{1/}</p> <p>a) un feu clair blanc visible de tous les côtés et placé à un endroit approprié et à une hauteur suffisante, mais autant que possible à 2 m plus bas que le feu de mât du ou des bâtiments motorisés ^{2/};</p> <p>b) le feu de poupe prescrit au paragraphe 2 c) de l'article 3.08 ^{3/}.</p> <p>^{1/} Les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire ces feux.</p> <p>^{2/} Les autorités compétentes peuvent admettre ou prescrire que ce feu soit masqué sur une partie de l'arc d'horizon de façon à ne pas gêner les conducteurs de la formation; elles peuvent également admettre que ce feu soit celui prescrit au paragraphe 2 a) de l'article 3.08.</p> <p>^{3/} Les autorités compétentes peuvent admettre ou prescrire que le feu de poupe soit porté seulement par les bâtiments se trouvant à l'extérieur de la formation.</p>	<p>Le texte du paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:</p> <p>"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."</p> 	
<p>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.</p>	<p>A la fin de la phrase, pour plus de précision, ont été ajoutés les mots: "de la formation".</p>	

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
CEVNI	Divergences entre le CEVNI et les DFND	Divergences entre le CEVNI et le RPNR
<p style="text-align: center;"><u>Article 3.12 - Signalisation de nuit des bâtiments naviguant à la voile</u> (signal II.A.5)</p> <p>1. Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux menues embarcations; les règles applicables aux menues embarcations sont énoncées aux paragraphes 1 et 4 de l'article 3.13.</p>	<p style="text-align: center;">5. Les dispositions de l'article 3.08, paragraphe 3 s'appliquent également aux feux de mât des bâtiments de la formation.</p> <p style="text-align: center;">(Croquis II.A.5)</p> <p style="text-align: center;">Ce point ne figure pas dans les DFND.</p>	<p style="text-align: center;">(Croquis II.A.5)</p>
<p>2. Les bâtiments naviguant à la voile seulement doivent porter</p> <p>a) les feux de côté prescrits au paragraphe 2 b) de l'article 3.08; toutefois, ces feux peuvent être des feux ordinaires;</p> <p>b) le feu de poupe prescrit au paragraphe 2 c) de l'article 3.08.</p>	<p>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.</p>	
<p>3. Les bâtiments utilisant en même temps des voiles et un moteur doivent porter les feux du mât, de côté et de poupe prescrits au paragraphe 2 de l'article 3.08.</p>	<p>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.</p>	
<p style="text-align: center;"><u>Article 3.13 - Signalisation de nuit des menues embarcations faisant route</u> (signal II.A.6)</p> <p>1. Les menues embarcations motorisées, isolées, doivent porter <u>1/</u></p> <p>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 à 1 m au moins en avant de ceux-ci;</p> <p>b) les feux de côté prescrits au paragraphe 2 b) de l'article 3.08; toutefois, ces feux peuvent être des feux ordinaires;</p> <p>c) le feu de poupe prescrit au paragraphe 2 c) de l'article 3.08.</p> <p><u>1/</u> Les autorités compétentes peuvent admettre également la signalisation suivante:</p> <p>a) le feu de mât prescrit au paragraphe 2 a) de l'article 3.08; toutefois, ce feu doit être clair au lieu de puissant et doit être placé 1 m plus haut que les feux de côté;</p> <p>b) les feux de côté prescrits au paragraphe 2 b) de l'article 3.08; toutefois, ces feux doivent être placés l'un à côté de l'autre ou dans une même lanterne, dans l'axe du bâtiment, à la proue ou près de la proue;</p> <p>c) le feu de poupe prescrit au paragraphe 2 c) de l'article 3.08.</p>	<p style="text-align: center;"><u>Article 3.13 - Signalisation de nuit des menues embarcations faisant route, à l'exception des menues embarcations naviguant à la voile</u> (Croquis II.A.6)</p> <p>1. Les menues embarcations motorisées isolées, dont la longueur de la coque dépasse 7 m, doivent porter</p> <p>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;</p> <p>b) les feux de côté prescrits au paragraphe 2 b) de l'article 3.08; toutefois, ces feux peuvent être des feux ordinaires;</p> <p>c) le feu de poupe prescrit au paragraphe 2 c) de l'article 3.08.</p> <p>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.</p> <p>Les Recommandations spéciales portant sur l'application des DFND stipulent:</p> <p>"Signalisation de nuit des menues embarcations faisant route (ad. art. 3.13)</p> <p>Les autorités compétentes peuvent prescrire que</p> <p>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;</p>	<p style="text-align: center;">(Croquis II.A.6)</p> <p>1. Les menues embarcations isolées propulsées par un moteur doivent porter</p> <p>soit</p> <p>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 à 1 m au moins en avant de ceux-ci;</p> <p>b) les feux de côté prescrits au chiffre 2.b) de l'article 3.08, toutefois ces feux peuvent être des feux ordinaires;</p> <p>c) le feu de poupe prescrit au chiffre 2.c) de l'article 3.08.</p> <p>soit</p> <p>d) le feu de mât prescrit au chiffre 2.a) de l'article 3.08; toutefois, ce feu doit être clair au lieu de puissant et doit être placé 1 m plus haut que les feux de côté;</p> <p>e) les feux de côté prescrits au chiffre 2.b) de l'article 3.08; toutefois, ces feux doivent être placés l'un à côté de l'autre ou dans une même lanterne, dans l'axe du bâtiment, à la proue ou près de la proue;</p> <p>f) le feu de poupe prescrit au chiffre 2.c) de l'article 3.08; toutefois, ce feu peut être supprimé, mais, dans ce cas, le feu de mât visé sous d) ci-dessus doit être visible de tous les côtés.</p>

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
	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."	
2. Lorsqu'une menue embarcation ne remorque ou ne mène à couple que de menues embarcations, elle doit porter les feux prescrits au paragraphe 1 ci-dessus.	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.	
3. Les menues embarcations remorquées ou menées à couple doivent porter un feu ordinaire blanc 1/; celles se trouvant à l'arrière du convoi ou de la formation à couple doivent porter, en outre, le feu de poupe prescrit au paragraphe 5 de l'article 3.09 2/. 1/ Les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire cette signalisation. 2/ Les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire ce feu de poupe (cf. note de bas de page se référant à l'article 3.09, paragraphe 5).	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. 	3. Les menues embarcations remorquées ou menées à couple doivent porter un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés. Les prescriptions du présent chiffre ne s'appliquent pas aux canots de service des bâtiments.
4. Les menues embarcations isolées 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.	Les dispositions de ce point figurent sous paragraphe 1 de l'article 3.12. 	4. Les menues embarcations isolées naviguant à la voile seulement doivent porter un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés et doivent, en outre, à l'approche d'autres bâtiments montrer un second feu ordinaire blanc.
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.		5. Les menues embarcations naviguant isolément, mais qui ne sont propulsées ni par un moteur ni par des voiles, doivent porter un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés. Toutefois, les canots de service dans les mêmes conditions ne doivent montrer ce feu qu'à l'approche d'autres bâtiments.
<u>Article 3.14 - Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments faisant route et effectuant certains transports de matières inflammables</u> (signaux II.A.7, II.A.8 et II.A.9) 1. Les bâtiments-citernes effectuant ou ayant effectué certains transports de matières liquides inflammables 3/ doivent porter, outre les feux prescrits par les autres dispositions du présent Règlement ou par d'autres dispositions applicables, un feu ordinaire bleu sur leur partie arrière, à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés. 3/ Les autorités compétentes définiront dans une annexe la liste des matières liquides inflammables en cause; pour ce faire elles s'inspireront du projet d'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure.	<u>Article 3.14 - Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments faisant route et effectuant certains transports de matières inflammables</u> (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. 	<u>Article 3.14 - Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments faisant route et effectuant certains transports de matières inflammables</u> (Croquis II.A.7, II.A.8 et II.A.9) 1. Les bâtiments effectuant des transports de matières inflammables indiquées à l'annexe 9 du présent Règlement doivent porter, outre les feux prescrits par les autres dispositions du présent Règlement, un feu ordinaire bleu, sur leur partie arrière, 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 ne sont pas exemptes de gaz dangereux, 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 les feux prescrits au paragraphe 2 de l'article 3.09,	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	2. Lorsqu'un convoi remorqué comprend un ou plusieurs bâtiments visés au chiffre 1 ci-dessus, le bâtiment motorisé en tête du convoi, pour autant qu'il ne porte pas déjà le feu bleu visé audit chiffre, doit porter, outre les feux prescrits au chiffre 2 de l'art.3.09,

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
<p>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 <u>1/</u>.</p> <p><u>1/</u> Les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire cette signalisation.</p> 	<p>a) le bâtiment motorisé en tête du convoi doit porter, outre les feux prescrits au paragraphe 2 de l'article 3.09,</p> <p>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;</p> <p>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.</p>	<p>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 au moins plus haut que les feux de côté.</p> <p>Cette disposition ne s'applique ni aux bâtiments motorisés de renfort temporaire ni aux bâtiments motorisés visés à l'article 3.09, chiffre 3.</p> 
<p>3. Lorsqu'un convoi poussé comprend un ou plusieurs bâtiments visés au paragraphe 1 ci-dessus,</p> <p>a) le bâtiment portant les feux visés au paragraphe 2 a) i) 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 <u>1/</u> et répondant, par ailleurs, aux prescriptions du paragraphe 2 a) de l'article 3.08;</p> <p>b) le pousseur doit porter, outre les feux prescrits au paragraphe 2 c) i) de l'article 3.10, le feu visible de tous les côtés prescrit au paragraphe 1 ci-dessus <u>1/</u>.</p> <p><u>1/</u> Les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire cette signalisation.</p>	<p>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</p> <p>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;</p> <p>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.</p>	<p>3. Lorsqu'un convoi poussé comprend un ou plusieurs bâtiments visés au chiffre 1 ci-dessus, la signalisation prescrite par ce chiffre n'est pas applicable à ces bâtiments.</p> <p>Toutefois, dans ce cas:</p> <p>a) le bâtiment portant les feux visés au chiffre 1.a) i) 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 chiffre 2. a) de l'article 3.08;</p> <p>b) le pousseur doit porter, outre les feux prescrits au chiffre 1.c) i) de l'article 3.10, le feu prescrit au chiffre 1 ci-dessus.</p>
	<p>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).</p> <p>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.</p>	
<p><u>Article 3.15 - Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments faisant route et effectuant certains transports de matières explosibles</u></p> <p>(Signaux II.A.10, II.A.11 et II.A.12)</p> <p>1. Les bâtiments transportant des matières explosibles <u>2/</u> doivent porter, outre les feux prescrits par les autres dispositions du présent Règlement ou par d'autres dispositions applicables,</p> <p>un feu rouge sur leur partie arrière, à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés. Ce feu doit être clair sur les bâtiments motorisés et ordinaire sur les bâtiments non motorisés.</p> <p><u>2/</u> Les autorités compétentes définiront dans une annexe la liste des matières explosibles en cause;</p>	<p><u>Article 3.15 - Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments faisant route et effectuant certains transports de matières explosibles</u></p> <p>(Croquis II.A.10, II.A.11 et II.A.12)</p> <p>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,</p> <p>un feu rouge "....." et la suite des textes est identique.</p> 	<p><u>Article 3.15</u></p> <p><u>Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments faisant route et effectuant certains transports de matières explosibles ou d'ammoniac</u></p> <p>(croquis II.A.10, II.A.11, II.A.12, II.A.12bis et II.A.12 ter)</p> <p>1. Outre les feux prescrits par les autres dispositions du présent Règlement,</p> <p>a) les bâtiments effectuant des transports de matières explosibles visées à l'annexe 10 du présent Règlement doivent porter,</p> <p>un feu rouge sur leur partie arrière, à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés. Ce feu doit être clair sur les bâtiments motorisés et ordinaire sur les bâtiments non motorisés;</p> <p>b) les bâtiments effectuant des transports d'ammoniac ou d'autres matières visées à l'annexe 11</p>

C E V N I

Divergences entre le C E V N I et les D F N D

Divergences entre le C E V N I et le R P N R

pour ce faire elles s'inspireront du projet d'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure.

du présent Règlement, doivent porter un feu rouge alternatif, composé de deux lanternes placées à environ un mètre l'une au-dessus de l'autre, qui s'allument alternativement chacune 20 à 25 fois par minute. Ce feu doit être placé sur leur partie arrière à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés; il doit être clair sur les bâtiments motorisés et ordinaire sur les bâtiments non motorisés.

Les bâtiments ayant transporté les matières visées ci-dessus, pour autant qu'ils ne sont pas exempts de gaz dangereux, 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 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.

Au chiffre 2, les mots: "un ou plusieurs bâtiments visés..." sont remplacés par: "un bâtiment visé".

A la fin de ce chiffre a été ajouté un nouvel alinéa:

"Cette disposition ne s'applique ni aux bâtiments motorisés de renfort temporaire ni aux bâtiments motorisés visés à l'article 3.09, chiffre 3."

3. Lorsqu'un convoi poussé comprend un ou plusieurs bâtiments visés au paragraphe 1 ci-dessus,

a) le bâtiment portant les feux visés au paragraphe 2 a) i) 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 par.2 a) de l'art.3.08;

b) le pousseur doit porter, outre les feux prescrits au paragraphe 2 c) i) de l'article 3.10,

le feu visible de tous les côtés prescrit au paragraphe 1 ci-dessus 1/.

1/ Les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire cette signalisation.

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.

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

Toutefois, dans ce cas,

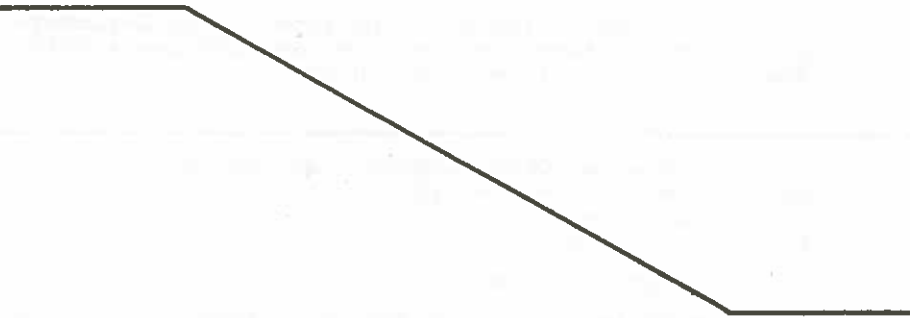
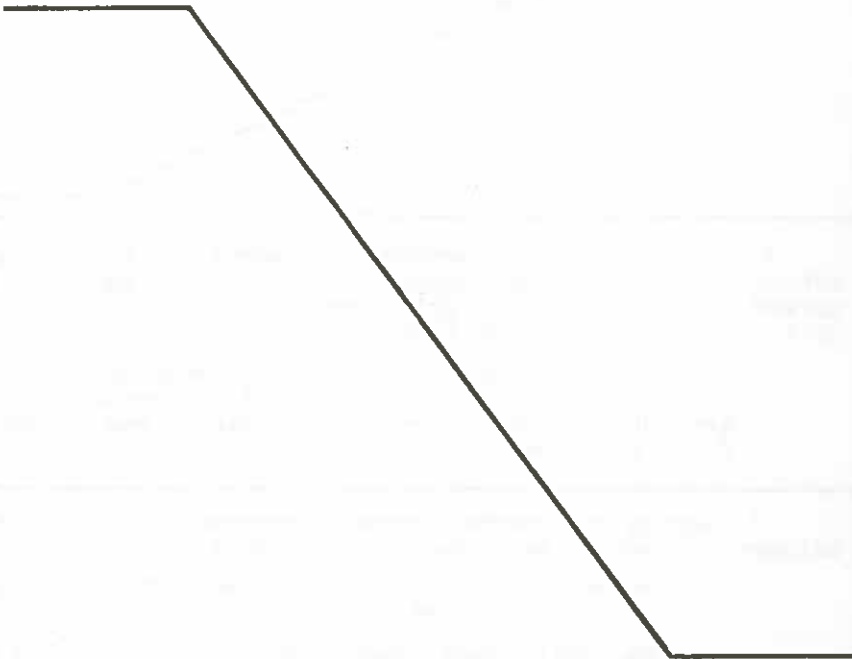
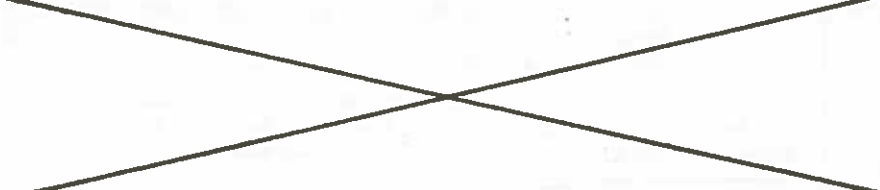
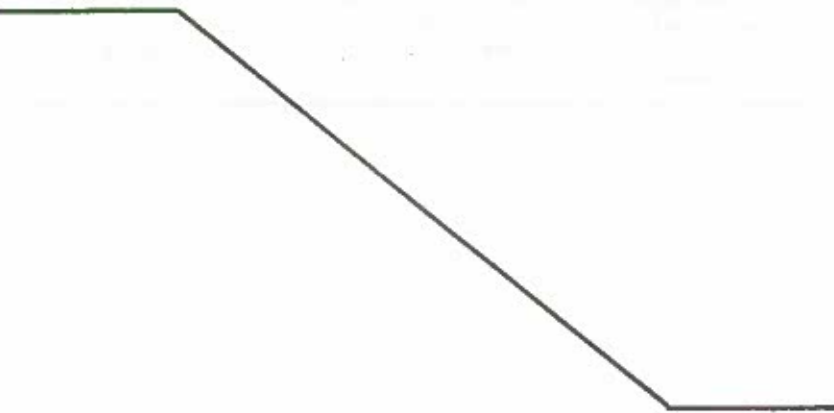
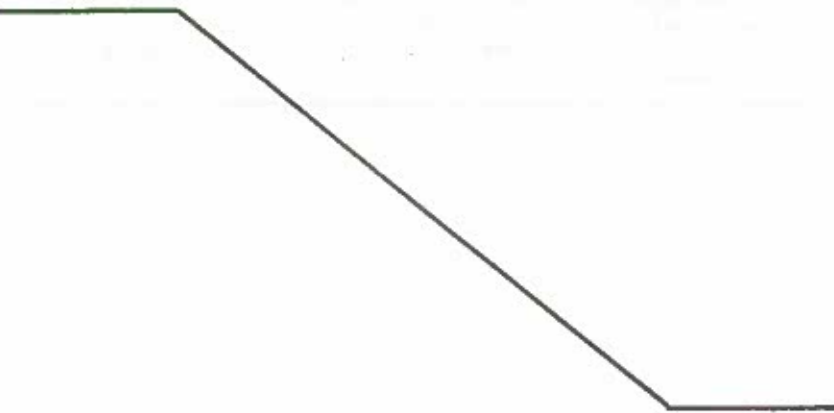
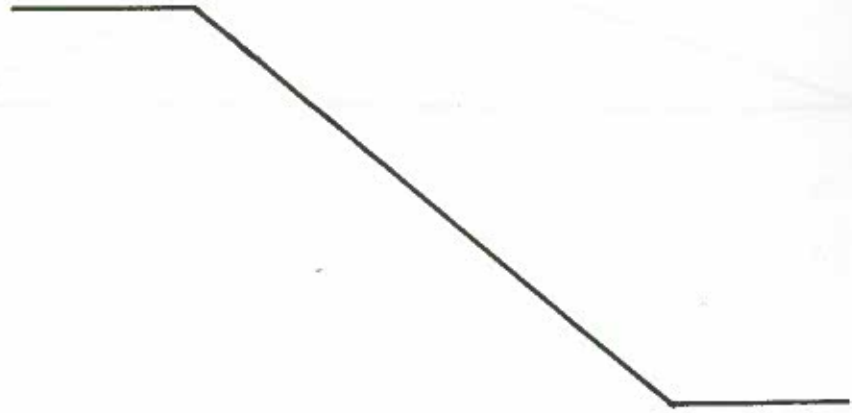
a) le bâtiment portant les feux visés au chiffre 1.a)i) de l'article 3.10 doit porter, en outre, un feu clair rouge placé verticalement à 2,2 m environ au-dessous du feu supérieur et répondant, par ailleurs, aux prescriptions du chiffre 2.a) de l'article 3.08;

b) le pousseur doit porter, outre les feux prescrits au chiffre 1.c)i) de l'article 3.10,

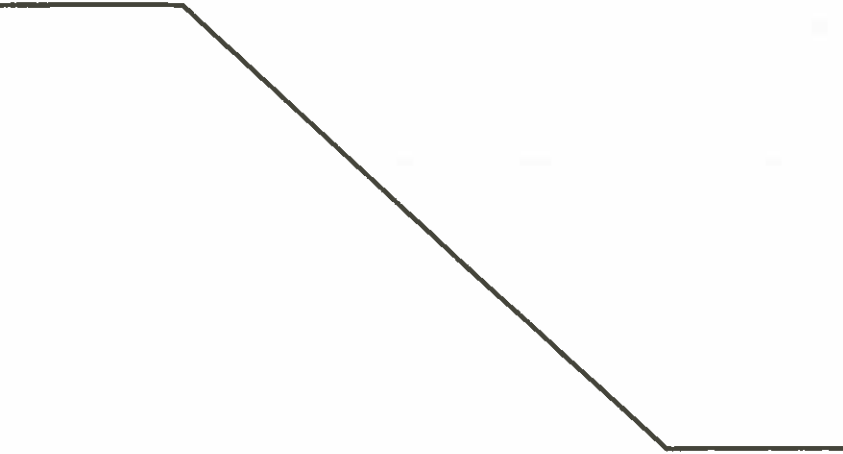
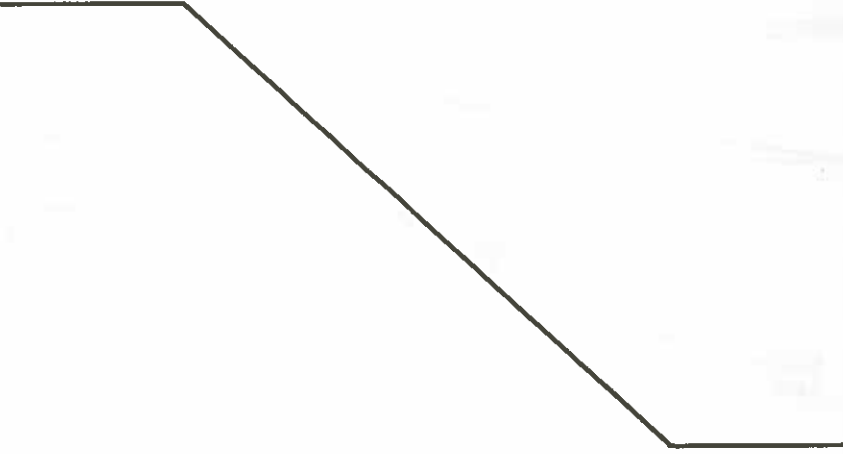
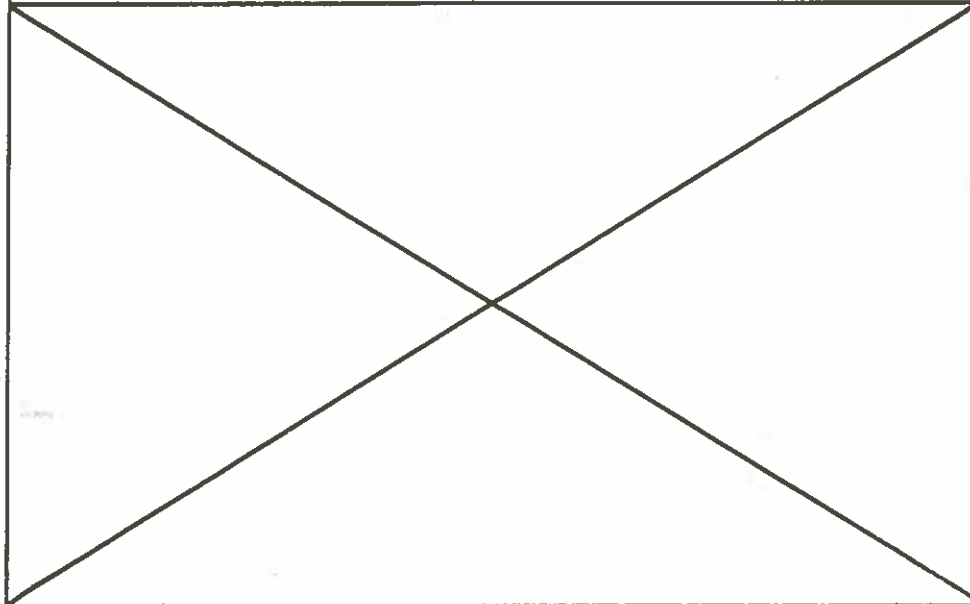

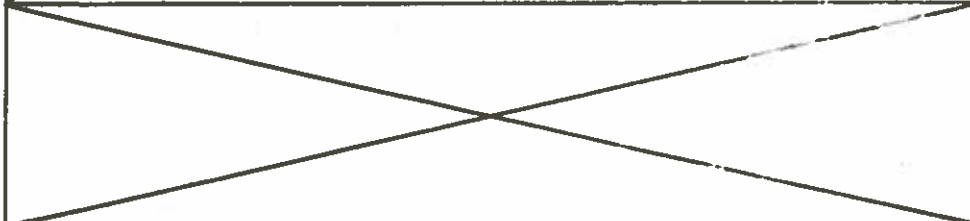
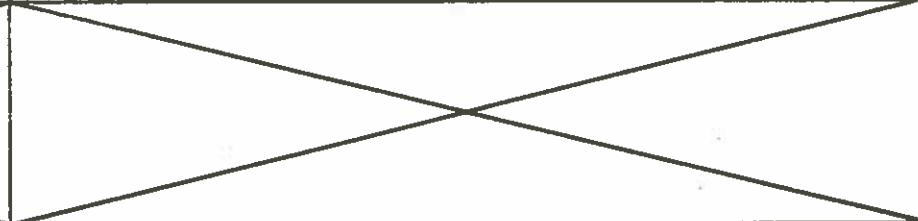
le feu prescrit, selon le cas, au chiffre 1.a) ou 1.b) ci-dessus.

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.

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
<p><u>Article 3.16 - Signalisation de nuit des bacs faisant route</u> (signaux II.A.13 et II.A.14)</p> <p>1. Les bacs ne naviguant pas librement doivent porter</p> <p>a) un feu de mât clair blanc 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 15 m;</p> <p>b) un feu vert, clair ou ordinaire, visible de tous côtés et placé à 1 m environ au-dessus du feu de mât visé sous a) 1/;</p> <p>c) un feu clair blanc visible de tous les côtés et placé à l'extrémité du bac située dans le sens de la marche 1/.</p> <p>1/ Les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire cette signalisation.</p> 	<p>(Croquis II.A.13 et II.A.14)</p> <p>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</p> <p>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;</p> <p>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);</p> <p>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).</p> <p>Dans les Recommandations spéciales portant sur l'application des DFND, il est dit:</p> <p>"Signalisation de nuit des bacs faisant route (ad. art. 3.16)</p> <p>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 litt.c) de ce paragraphe."</p>	<p>(Croquis II.A.13)</p> <p>Au sous-point b) les mots: "ou ordinaire" ne figurent pas; le sous-point c) a été supprimé.</p> 
<p>2. Chaque canot ou flotteur d'un bac à câble longitudinal doit être muni d'un feu ordinaire blanc placé à 3 m au moins au-dessus du plan d'eau 2/.</p> <p>2/ Les autorités compétentes peuvent admettre que seul le canot ou flotteur de tête porte ce feu.</p>		<p>"2. Le canot ou flotteur de tête d'un bac à câble longitudinal..." et ensuite les textes sont identiques.</p>
<p>3. Les bacs naviguant librement doivent porter</p> <p>a) lorsque la traversée est relativement longue, les feux prescrits au paragraphe 2 de l'article 3.08;</p> <p>b) lorsque la traversée est relativement courte,</p> <p>i) le feu prescrit au paragraphe 1 a) du présent article;</p> <p>ii) un feu clair vert visible de tous les côtés et placé à 1 m environ au-dessus du feu de mât visé sous i) 3/;</p> <p>iii) les feux prescrits au paragraphe 2 b) et c) de l'article 3.08;</p> <p>c) lorsqu'ils accomplissent une courte traversée, en ligne droite et sans virer, entre débarcadères situés l'un vis-à-vis de l'autre, les feux prescrits au paragraphe 1 du présent article 4/.</p> <p>3/ Les autorités compétentes peuvent prescrire seulement un feu ordinaire ou ne pas prescrire cette signalisation.</p> <p>4/ Les autorités compétentes prescriront, dans chaque cas, laquelle de ces trois signalisations doit être appliquée.</p> 	<p>2. Les autres bacs naviguant librement et isolément doivent porter</p> <p>a) le feu vert prescrit au paragraphe 1 a) du présent article;</p> <p>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);</p> <p>c) les feux prescrits au paragraphe 2 b) et c) de l'article 3.08 (Croquis II.A.14).</p> 	<p>3. Les bacs naviguant librement doivent porter</p> <p>a) le feu prescrit au chiffre 1.a) du présent article;</p> <p>b) un feu clair vert visible de tous les côtés et placé à 1 m environ au-dessus du feu de mât visé sous a) ci-dessus;</p> <p>c) les feux prescrits au chiffre 2.b) et c) de l'article 3.08</p> 

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
<p>4. Les bacs naviguant librement et utilisant une priorité de passage (voir paragraphe 3 de l'article 6.23) doivent porter</p> <p>a) le feu prescrit au paragraphe 1 a) du présent article;</p> <p>b) un feu clair vert visible de tous les côtés et placé à 1 m environ au-dessus du feu de mât visé sous a);</p> <p>c) un deuxième feu clair vert, placé à 1 m environ au-dessus du feu vert prescrit sous b) ci-dessus;</p> <p>d) les feux prescrits au paragraphe 2 b) et c) de l'article 3.08.</p>	X	X
X	<p>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.</p>	X
<p><u>Article 3.17 - Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments faisant route et à protéger contre les remous</u> (signal II.A.15)</p> <p>Les bâtiments à protéger contre les remous (voir article 6.20) peuvent porter, outre les feux prescrits par les autres dispositions du présent Règlement,</p> <p>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 bien visibles et ne puissent être confondus avec d'autres feux.</p>	(Croquis II.A.15)	X
<p><u>Article 3.18 - Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments incapables de manoeuvrer</u> (signal II.A.16)</p> <p>1. Tout bâtiment qui est 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,</p> <p>deux feux rouges placés au mât à 1 m environ au-dessus l'un de l'autre, tous deux se trouvant au-dessous du ou des feux de mât présents normalement.</p> <p>2. En cas de besoin, un tel bâtiment doit, en outre, montrer un feu rouge balancé ou émettre le signal sonore réglementaire ou procéder à la fois à ces deux opérations.</p>	<p style="text-align: center;">(Croquis II.A.16)</p> <p>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</p> <p>un feu rouge balancé ou émettre le signal sonore réglementaire, ou procéder à la fois à ces deux opérations.</p>	<p style="text-align: center;">(Croquis II.A.16)</p> <p>En cas de besoin, un bâtiment incapable de manoeuvrer, doit, outre les feux prescrits par les autres dispositions du présent Règlement, montrer un feu rouge balancé ou émettre le signal sonore réglementaire ou procéder à la fois à ces deux opérations.</p>
<p><u>Article 3.19 - Signalisation de nuit des radeaux faisant route</u> (signal II.A.17)</p> <p>Les radeaux doivent porter</p> <p>des feux clairs blancs en nombre suffisant pour indiquer les contours du radeau 1/.</p> <p>1/ Les autorités compétentes peuvent fixer le nombre de ces feux. Elles peuvent aussi, sur certains secteurs, admettre que ces feux ne soient montrés qu'à l'approche d'autres bâtiments.</p>	<p><u>Article 3.19 - Signalisation de nuit des constructions flottantes autres que les bâtiments faisant route</u> (Croquis II.A.17)</p> <p>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</p> <p>des feux ordinaires blancs en nombre suffisant pour indiquer les contours de la construction.</p>	<p><u>Article 3.19 - Signalisation de nuit des matériels flottants et établissements flottants faisant route</u> (Croquis II.A.17)</p> <p>Sans préjudice des conditions particulières qui pourront être imposées en vertu de l'article 1.21, les matériels flottants et les établissements flottants doivent porter</p> <p>des feux clairs blancs visibles de tous les côtés en nombre suffisant pour indiquer leur contour.</p>

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
<p>II.B. SIGNALISATION DE NUIT EN STATIONNEMENT</p> <p><u>Article 3.20 - Signalisation de nuit des bâtiments en stationnement</u> 1/</p> <p>(signal II.B.1)</p> <p>1. Tout bâtiment, à l'exception de ceux mentionnés aux articles 3.23 et 3.25, doit porter</p> <p>a) s'il est amarré directement ou indirectement à la rive:</p> <p>un feu ordinaire blanc placé du côté du chenal et à 3 m au moins au-dessus du plan des marques d'enfoncement.</p> <p>b) s'il stationne au large (sans accès direct ou indirect à la rive):</p> <p>deux feux ordinaires blancs placés à des endroits appropriés, l'un sur la moitié avant et l'autre sur la moitié arrière du bâtiment, à 3 m au moins au-dessus du plan des marques d'enfoncement^{2/}.</p> <p>1/ Lorsque des bâtiments, notamment des menues embarcations, 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 au présent article.</p> <p>2/ Toutefois, les autorités compétentes peuvent, dans certains cas, admettre la signalisation prescrite au paragraphe 1 a).</p>	<p>II.B. SIGNALISATION DE NUIT EN STATIONNEMENT</p> <p><u>Article 3.20 - Signalisation de nuit des bâtiments en stationnement</u></p> <p>(Croquis II.B.1)</p> <p>1. Les bâtiments autres que les menues embarcations et les bacs mentionnés à l'article 3.23, doivent porter en stationnement</p> <p>un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés, placé à 3 m au moins au-dessus du plan des marques d'enfoncement.</p> 	<p>II.B. SIGNALISATION DE NUIT EN STATIONNEMENT</p> <p><u>Article 3.20 - Signalisation de nuit des bâtiments en stationnement</u></p> <p>(Croquis II.B.1)</p> <p>1. Les bâtiments, autres que les menues embarcations et ceux mentionnés aux articles 3.23 et 3.27 doivent porter</p> <p>un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés, placé du côté du chenal et à 3 m au moins au-dessus du plan des marques d'enfoncement.</p> 
<p>2. Les dispositions du paragraphe 1 ci-dessus ne s'appliquent pas aux menues embarcations. Toute menue embarcation en stationnement doit porter:</p> <p>un feu ordinaire blanc placé du côté du chenal.</p>	<p>2. Les menues embarcations en stationnement, à l'exception des canots de service des bâtiments, doivent porter</p> <p>un feu ordinaire blanc, visible de tous les côtés.</p>	<p>2. Les menues embarcations, à l'exception des canots de service des bâtiments, doivent porter</p> <p>un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés, placé du côté du chenal.</p>
	<p>3. Le feu prescrit au paragraphe 1 ou 2 ci-dessus n'est pas obligatoire</p> <p>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;</p> <p>b) lorsqu'une menue embarcation se trouve amarrée à la rive.</p> <p>Les Recommandations spéciales portant sur l'application des DFND prévoient ce qui suit:</p> <p>"Signalisation de nuit des bâtiments en stationnement (ad. art. 3.20)</p> <p>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.</p>	<p>3. Le feu prescrit au chiffre 1 ou 2 ci-dessus n'est pas obligatoire</p> <p>a) lorsque le bâtiment fait partie d'un ensemble de bâtiments non susceptible d'être dissocié avant la fin de la nuit et que les bâtiments de cet ensemble, du côté du chenal navigable, portent le feu prévu au chiffre 1 ci-dessus;</p> <p>b) lorsque le bâtiment se trouve entièrement sur une surface d'eau comprise entre des épis non submergés ou stationne derrière une digue longitudinale émergeant de l'eau;</p> <p>c) lorsque le bâtiment stationne le long de la rive et est suffisamment éclairé de cette rive.</p> 
		<p>4. Dans des cas spéciaux, certains bâtiments réunis en un endroit spécialement affecté à leur stationnement, peuvent être exemptés par l'autorité compétente de l'obligation de porter le feu prescrit au chiffre 1 ou 2 ci-dessus.</p>

C E V N I

Divergences entre le C E V N I et les D F N D

Divergences entre le C E V N I et le R P N R

Article 3.21 - Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments en stationnement et effectuant certains transports de matières inflammables

(signal 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.

(Croquis II.B.2)

(Croquis II.B.2)

"1. Les bâtiments visés au chiffre 1 de l'article 3.14 ..." et ensuite les textes sont identiques.

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.

2. Toutefois, lorsqu'un convoi poussé comprend un ou plusieurs bâtiments visés au chiffre 1 ci-dessus, la signalisation prescrite par ce chiffre n'est pas applicable à ces bâtiments. Dans ce cas, le convoi poussé doit porter, outre les feux prescrits à l'article 3.20, les feux bleus visés au chiffre 3 de l'article 3.14.

Article 3.22 - Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments en stationnement et effectuant certains transports de matières explosibles

(signal 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, qui doit être placé à 1 m environ au-dessous du feu blanc prescrit a u paragraphe 1 a) de l'article 3.20, ou du feu blanc arrière prescrit au paragraphe 1 b) de l'article 3.20.

(Croquis II.B.3)

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 3.22 - Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments en stationnement et effectuant certains transports de marchandises explosibles ou d'ammoniac

(Croquis II.B.3 et II.B.3bis)

1. Outre les feux prescrits à l'article 3.20,

a) les bâtiments visés au chiffre 1.a) de l'article 3.15 doivent porter un feu rouge ordinaire ou clair qui doit être placé à 1 m environ au-dessous du feu blanc prescrit au chiffre 1 de l'article 3.20;

b) les bâtiments visés au chiffre 1.b) de l'article 3.15 doivent porter le feu rouge alternatif prévu à l'article 3.15, chiffre 1.b). La lanterne supérieure de ce feu doit être placée à 1 m environ au-dessous du feu blanc prescrit au chiffre 1 de l'article 3.20.

2. Toutefois, lorsqu'un convoi poussé comprend un ou plusieurs bâtiments visés au chiffre 1.a) ou b) ci-dessus, la signalisation prescrite par ces chiffres n'est pas applicable à ces bâtiments. Dans ce cas, le convoi poussé doit porter, outre les feux prescrits à l'article 3.20,

les feux rouges visés au chiffre 3 de l'article 3.15.

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

(signal II.B.4)

1. Tous les bacs doivent porter

a) le feu blanc prescrit au paragraphe 1 a) de l'article 3.16;

b) le feu vert prescrit au paragraphe 1 b) de l'article 3.16 1/ ;

2. Chaque canot ou flotteur d'un bac à câble longitudinal doit porter le feu prescrit au paragraphe 2 de l'article 3.16 2/ .

(Croquis II.B.4)

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

(Croquis II.B.4)

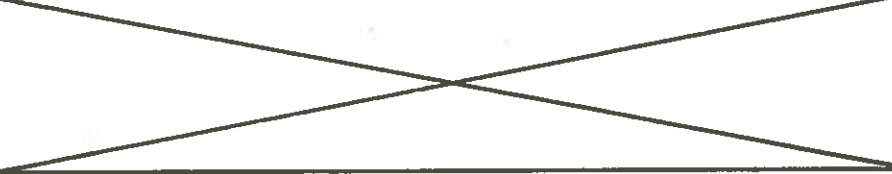
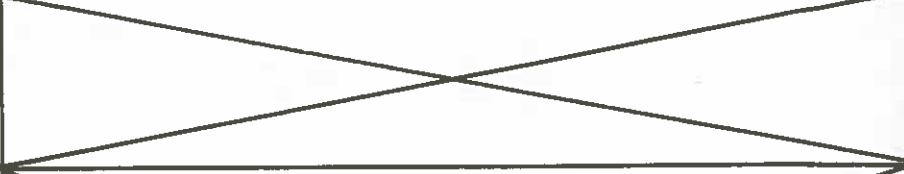
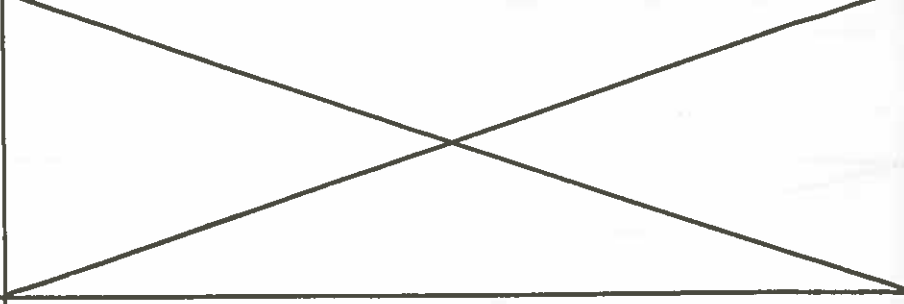
1. Les bacs doivent porter

a) le feu blanc prescrit au chiffre 1.a) de l'article 3.16

b) le feu vert prescrit au chiffre 1.b) de l'article 3.16.

2. Les bacs naviguant librement peuvent éteindre le feu vert aussitôt qu'ils ne sont plus en service.

3. Le canot ou flotteur de tête d'un bac à câble longitudinal doit porter le feu prescrit au chiffre 2 de l'article 3.16.

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
<p>1/ Les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire ce feu.</p> <p>2/ Les autorités compétentes peuvent admettre que seul le canot ou flotteur de tête porte ce feu.</p>		
<p><u>Article 3.24 - Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments en stationnement à protéger contre les remous</u> (signal II.B.5)</p> <p>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'art. 3.17.</p>	<p>(Croquis II.B.5)</p>	
<p><u>Article 3.25 - Signalisation de nuit des ensembles de bâtiments et des radeaux en stationnement ainsi que des établissements flottants en stationnement</u> (signal II.B.6)</p> <p>Les convois poussés, formations à couples, établissements flottants et radeaux doivent porter des feux ordinaires blancs en nombre suffisant pour indiquer leurs contours du côté du chenal navigable 1/.</p> <p>1/ Les autorités compétentes peuvent également prescrire cette signalisation pour certains convois remorqués en stationnement.</p>	<p><u>Article 3.25 - Signalisation de nuit des constructions flottantes en stationnement, autres que des bâtiments</u> (Croquis II.B.6)</p> <p>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.</p>	<p><u>Article 3.25</u> <u>Signalisation de nuit des matériels flottants et des établissements flottants en stationnement</u> (Croquis II.B.6)</p> <p>Sans préjudice des conditions particulières qui pourront être imposées en vertu de l'article 1.21, les matériels flottants et les établissements flottants doivent porter des feux ordinaires blancs, visibles de tous les côtés, en nombre suffisant pour indiquer leur contour du côté du chenal navigable.</p>
<p><u>Article 3.26 - Signalisation de nuit de certains bateaux de pêche en stationnement</u> (signal II.B.7)</p> <p>Les bateaux de pêche, menues embarcations incluses, ayant des filets ou des perches qui s'étendent dans le chenal ou à proximité de celui-ci, doivent porter les feux prescrits à l'article 3.20.</p> <p>En outre, leurs filets ou perches doivent être signalés par des feux ordinaires blancs en nombre suffisant pour en indiquer la position.</p>	<p><u>Article 3.26 - Signalisation de nuit de certains bâtiments de pêche en stationnement</u> (Croquis II.B.7)</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p><u>Article 3.26</u> <u>Signalisation de nuit de certains bateaux de pêche en stationnement</u> (Croquis II.B.7)</p> <p>Les bateaux de pêche, menues embarcations incluses, ayant des filets ou des perches qui s'étendent dans le chenal ou à proximité de celui-ci, doivent porter le feu prescrit à l'article 3.20, chiffre 1.</p> <p>En outre, leurs filets ou perches doivent être signalés par des feux ordinaires blancs, visibles de tous les côtés, en nombre suffisant pour en indiquer la position.</p>
<p><u>Article 3.27 - Signalisation de nuit des engins flottants au travail et des bâtiments échoués ou coulés</u> (signal II.B.8)</p> <p>Les engins flottants au travail ainsi que les bâtiments échoués ou coulés doivent porter 2/</p> <p>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</p> <p>2/ Les autorités compétentes peuvent, dans le cas d'un bâtiment échoué ou coulé, remplacer les signaux prévus sous a) et b) par les bouées employées normalement pour indiquer les obstacles de la voie navigable.</p>	<p><u>Article 3.27 - Signalisation de nuit des bâtiments échoués ou coulés et des engins flottants, indiquant les côtés où le chenal est fermé</u> (Croquis II.B.8)</p> <p>"Les engins flottants au travail et les bâtiments effectuant des travaux dans la voie navigable, ainsi que les bâtiments échoués ou coulés doivent porter</p> <p>a) du ou des côtés..." et ensuite les textes sont identiques.</p> <p>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.</p>	<p>(Croquis II.B.8)</p> <p>1. Les engins flottants au travail et les bâtiments effectuant dans le fleuve des travaux ou des opérations de sondage ou de mesurage, ainsi que les bâtiments échoués ou coulés, doivent porter</p> <p>a) du ou des côtés où le passage est libre..." et ensuite, les textes sont identiques.</p> <p>b) du côté où le passage est interdit, un feu rouge placé à la même hauteur que le feu rouge prescrit à l'alinéa ci-dessus et de même intensité que celui-ci.</p>

C E V N I

Divergences entre le C E V N I et les D F N D

Divergences entre le C E V N I et le R P N R

b) du côté où le chenal n'est pas libre,

un feu ordinaire 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.

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 appropriée.

Ces feux doivent être placés à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés. Si la position d'un bâtiment coulé empêche de mettre les signaux sur le bâtiment, ceux-ci doivent être placés sur des canots, des bouées ou de quelque autre manière appropriée.

Article 3.28 - Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments dont les ancres peuvent présenter un danger pour la navigation
(signal 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 ou par d'autres dispositions applicables,

un deuxième feu ordinaire blanc placé à 1 m environ au-dessous du feu prescrit au paragraphe 1 a) de l'article 3.20, ou du feu ayant prescrit au paragraphe 1 b) de l'article 3.20 1/.

2. Lorsque, dans les cas 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 blancs superposés à 1 m environ de distance l'un de l'autre.

1/ Pour certaines catégories de bâtiments, notamment pour les engins flottants, les autorités compétentes peuvent prescrire que chacune de ces ancres soit signalée par une bouée portant un feu ordinaire blanc.

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.

Article 3.28
Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments et matériels flottants 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 au chiffre 1 de l'article 3.20.

2. Lorsque, dans les cas 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 visibles de tous les côtés, superposés à 1 m environ de distance l'un de l'autre.

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.

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

III. SIGNALISATION DE JOUR

III.A. SIGNALISATION DE JOUR EN COURS DE ROUTE

Article 3.29 - Signalisation de jour des convois remorqués faisant route 2/

(signal 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 temporairement, sur un court secteur, par un bâtiment motorisé de renfort; ce dernier doit, lui aussi, porter le cylindre.

2/ Les autorités compétentes peuvent ne pas imposer ces prescriptions ou ne les imposer qu'en partie.

(Croquis III.A.1)

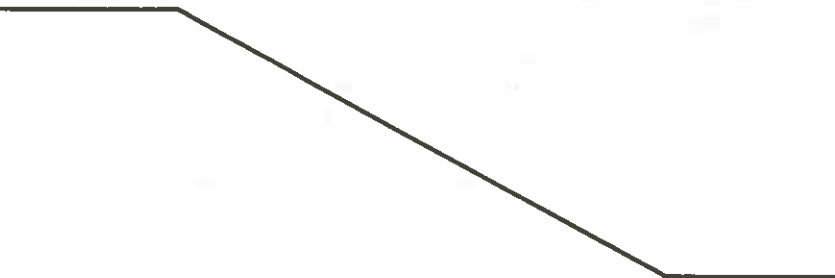



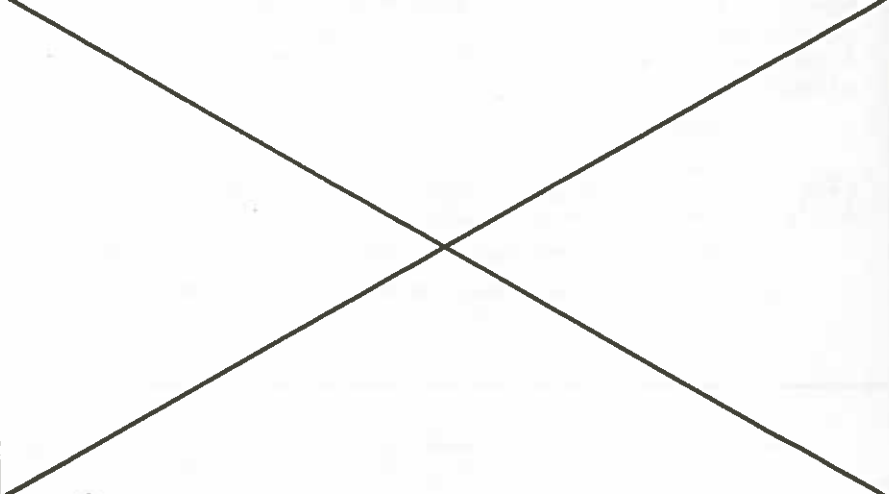
(Croquis III.A.1)

A la fin du chiffre 1 les mots: "au paragraphe 2 de l'article 3.31." sont remplacés par: "à l'article 3.31."

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.



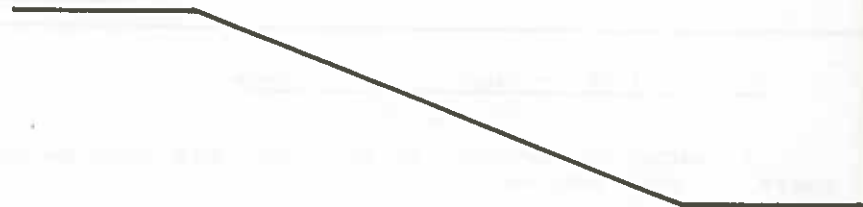

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
<p>3. Dans le cas où un convoi remorqué comporte, en tête, deux bâtiments motorisés naviguant l'un à côté de l'autre, accouplés ou non, chacun de ces bâtiments doit porter le cylindre prescrit au paragraphe 2 ci-dessus. Dans le cas où un bâtiment, un radcau, un établissement flottant, ou une autre construction flottante est manoeuvré par plusieurs remorqueurs, la même prescription s'applique à chaque remorqueur.</p>		<p>"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..." et ensuite le texte est identique au CEVNI.</p>
<p>4. Le dernier bâtiment d'un convoi remorqué doit porter un ballon jaune qui doit être placé à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés.</p> <p>Si le convoi se termine par deux bâtiments accouplés, chacun d'eux doit porter le ballon. Si le convoi se termine par une rangée de plus de deux bâtiments accouplés, seuls les deux bâtiments extérieurs de la rangée doivent porter le ballon. Si le convoi se termine par de menues embarcations il ne sera pas tenu compte de ces embarcations pour l'application des prescriptions du présent paragraphe.</p>	X	
<p>5. Les bâtiments d'un convoi remorqué, se trouvant entre le bâtiment en tête du convoi et le ou les bâtiments astreints à porter le ballon jaune prévu au paragraphe 4 ci-dessus, doivent porter un pavillon rouge avec un carré blanc au milieu, placé à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés; cette condition sera considérée comme remplie si la hauteur est de 4 m au moins au-dessus du plan des marques d'enfoncement.</p>	X	
X	X	<p>6. Dans les rades, les convois se composant d'un bâtiment motorisé et d'une seule unité remorquée sont dispensés de l'obligation de porter le cylindre prescrit au chiffre 2 et le ballon prescrit au chiffre 4 ci-dessus.</p> <p>7. Par dérogation aux dispositions du chiffre 4 ci-dessus, un convoi poussé faisant usage d'un bâtiment motorisé de renfort ne doit porter qu'un ballon jaune, placé à l'avant, à une hauteur de 6 m au moins au-dessus du plan des marques d'enfoncement.</p>
<p><u>Article 3.30 - Signalisation de jour supplémentaire des bâtiments utilisant en même temps des voiles et un moteur</u> (signal III.A.2)</p> <p>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.</p> <p>2. Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux menues embarcations.</p>	<p><u>Article 3.30 - Signalisation de jour des bâtiments utilisant en même temps des voiles et un moteur</u> (Croquis III.A.2)</p>	<p><u>Article 3.30</u> <u>Signalisation de jour des bâtiments utilisant en même temps des voiles et un moteur</u> (Croquis III.A.2)</p> <p>"un cône noir dont la pointe est dirigée vers le bas", ensuite les textes sont identiques.</p>

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
<p><u>Article 3.31 - Signalisation de jour de certaines menues embarcations motorisées faisant route</u> (signal III.A.3)</p> <p>1. Toute menue embarcation pontée et motorisée naviguant isolément et dont la coque a une longueur supérieure à 5 m doit porter un pavillon blanc barré d'une raie rouge horizontale, placé en un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés.</p>	<p>(Croquis III.A.3)</p> <p>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.</p>	<p>(Croquis III.A.3)</p> <p>Toute menue embarcation motorisée et dont la coque a une longueur supérieure à 10 m, à l'exception des embarcations qui font usage de la signalisation prévue à l'article 3.45, doit porter un pavillon blanc barré d'une raie rouge horizontale, placé en un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés.</p>
<p>2. La même signalisation doit être portée par de telles menues embarcations lorsqu'elles ne remorquent ou ne mènent à couple que des menues embarcations.</p>		
<p><u>Article 3.32 - Signalisation de jour supplémentaire des bâtiments faisant route et effectuant certains transports de matières inflammables</u> (signaux III.A.4, III.A.5 et III.A.6)</p> <p>1. Les bâtiments-citernes effectuant ou ayant effectué certains transports de matières liquides inflammables^{1/} doivent porter, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent Règlement ou par d'autres dispositions applicables, un cône bleu, pointe en bas, placé à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés.</p> <p>^{1/} Les autorités compétentes définiront dans une annexe la liste des matières inflammables en cause; pour ce faire elles s'inspireront du projet d'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure.</p>	<p><u>Article 3.32 - Signalisation de jour supplémentaire des bâtiments faisant route et effectuant certains transports de matières inflammables</u> (Croquis III.A.4, III.A.5 et III.A.6)</p> <p>1. Les bâtiments transportant les matières inflammables indiquées à l'Annexe 4 du 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.</p> <p>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.</p>	<p>(Croquis III.A.4, III.A.5 et III.A.6)</p> <p>1. Les bâtiments effectuant des transports de matières inflammables indiquées à l'annexe 9 du 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.</p> <p>Les bâtiments ayant transporté les matières visées ci-dessus en citernes, pour autant que celles-ci ne sont pas exemptes de gaz dangereux, doivent porter la même signalisation.</p>
<p>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^{2/}.</p> <p>3. Lorsqu'un convoi poussé comprend un ou plusieurs bâtiments visés au paragraphe 1 ci-dessus, il doit porter le cône bleu prescrit au paragraphe 1 ci-dessus^{2/}.</p> <p>^{2/} Les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire cette signalisation.</p>	<p>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.</p>	<p>2. Lorsqu'un convoi remorqué comprend un ou plusieurs bâtiments visés au chiffre 1 ci-dessus, le bâtiment motorisé en tête du convoi, sauf s'il s'agit d'un bâtiment motorisé de renfort temporaire, doit porter, outre le cylindre prescrit au chiffre 2 de l'article 3.29, le cône bleu prescrit au chiffre 1 ci-dessus.</p> <p>3. Lorsqu'un convoi poussé comprend un ou plusieurs bâtiments visés au chiffre 1 ci-dessus, la signalisation prescrite par ce chiffre n'est pas applicable à ces bâtiments.</p> <p>Toutefois, dans ce cas, le convoi doit porter à l'avant et sur le pousseur le cône bleu prescrit au chiffre 1 ci-dessus.</p>
<p><u>Article 3.33 - Signalisation de jour supplémentaire des bâtiments faisant route et effectuant certains transports de matières explosibles</u> (signaux III.A.7, III.A.8 et III.A.9)</p> <p>1. Les bâtiments transportant des matières explosibles^{3/} doivent porter, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent Règlement ou par d'au-</p>	<p><u>Article 3.33 - Signalisation de jour supplémentaire des bâtiments faisant route et effectuant certains transports de matières explosibles</u> (Croquis III.A.7, III.A.8 et III.A.9)</p> <p>1. Les bâtiments transportant des matières explosibles et autres visées à l'Annexe 5 du présent Règlement, doivent porter, outre la signalisation</p>	<p><u>Article 3.33</u> <u>Signalisation de jour supplémentaire des bâtiments faisant route et effectuant certains transports de matières explosibles ou d'ammoniac</u> (Croquis III.A.7, III.A.8, III.A.9, III.A.9bis et III.A.9ter)</p> <p>1. Outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent Règlement,</p>

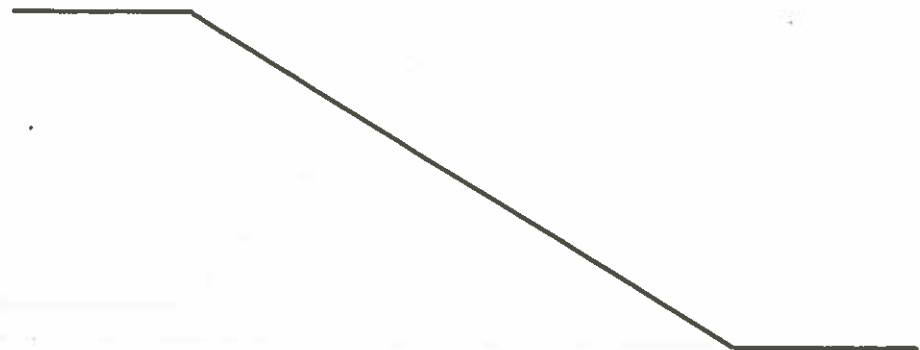
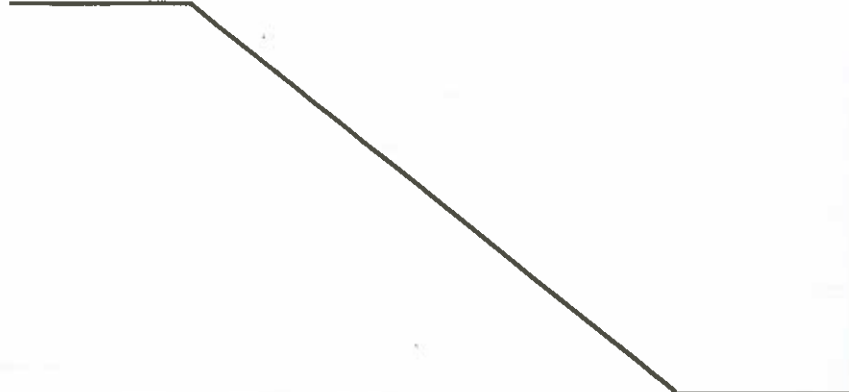

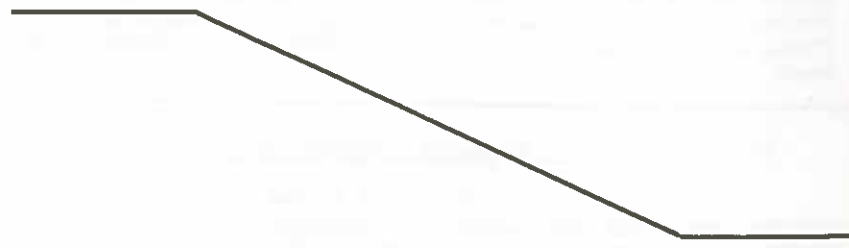
C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et les D F N D
<p>tres dispositions applicables,</p> <p>un cône rouge, pointe en bas, placé en un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés.</p> <p>3/ Les autorités compétentes définiront dans une annexe la liste des matières explosibles en cause; pour ce faire elles s'inspireront du projet d'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure.</p>	<p>prescrite par les autres dispositions du présent Règlement,</p> <p>un cône rouge, pointe en bas, placé en un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés.</p> 	<p>a) les bâtiments effectuant des transports de matières explosibles visées à l'annexe 10 du présent Règlement doivent porter</p> <p>un cône rouge, pointe en bas, placé à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés;</p> <p>b) les bâtiments effectuant des transports d'ammoniac ou d'autres matières visées à l'annexe 11 du présent Règlement doivent porter deux cônes rouges, pointe en bas, placés l'un au-dessus de l'autre, à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés.</p> <p>Les bâtiments ayant transporté les matières visées ci-dessus, pour autant qu'ils ne sont pas exempts de gaz dangereux, doivent porter la même signalisation.</p>
<p>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,</p> <p>le cône rouge prescrit au paragraphe 1 ci-dessus.</p>		<p>2. Lorsqu'un convoi remorqué comprend un bâtiment visé au chiffre 1 ci-dessus, le bâtiment motorisé en tête du convoi, sauf s'il s'agit d'un bâtiment motorisé de renfort temporaire, doit porter, outre le cylindre prescrit au chiffre 2 de l'article 3.29,</p> <p>le cône rouge prescrit au chiffre 1.a) ci-dessus.</p>
<p>3. Lorsqu'un convoi poussé comprend un ou plusieurs bâtiments visés au paragraphe 1 ci-dessus, il doit porter à l'avant et sur le pousseur</p> <p>le cône rouge prescrit au paragraphe 1 ci-dessus^{1/}.</p> <p>1/ Les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire cette signalisation pour le pousseur.</p> 	<p>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</p> <p>le cône rouge prescrit au paragraphe 1 ci-dessus.</p> 	<p>3. Lorsqu'un convoi poussé comprend un ou plusieurs bâtiments visés au chiffre 1 ci-dessus, la signalisation prescrite par ce chiffre n'est pas applicable à ces bâtiments.</p> <p>Toutefois, dans ce cas, le convoi doit porter</p> <p>a) à l'avant</p> <p>le cône rouge prescrit au chiffre 1.a) ci-dessus</p> <p>b) sur le pousseur,</p> <p>selon le cas, le cône rouge prescrit au chiffre 1.a) ou les cônes rouges superposés prescrits au chiffre 1.b) ci-dessus.</p>
<p><u>Article 3.34 - Signalisation de jour des bacs faisant route</u> (signaux III.A.10 et III.A.11)</p> <p>1. Tout bac doit porter</p> <p>un ballon vert placé à une hauteur de 6 m au moins au-dessus du plan des marques d'enfoncement^{2/}.</p> <p>2. Les bacs naviguant librement qui utilisent une priorité de passage (voir paragraphe 3 de l'article 6.23) doivent porter</p> <p>un cylindre blanc à 1 m environ au-dessous du ballon vert prescrit au paragraphe 1 ci-dessus.</p> <p>2/ Les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire cette signalisation ou prescrire une hauteur inférieure à 6 m.</p>	<p><u>Article 3.34 - Signalisation de jour des bacs faisant route</u> (Croquis III.A.10)</p> <p>Les bacs, à l'exception des bacs naviguant librement dont la longueur ne dépasse pas 15 m, doivent porter</p> <p>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.</p> 	

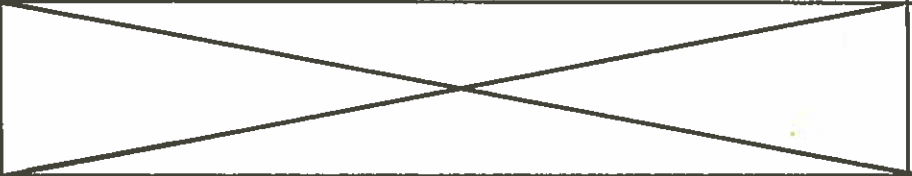
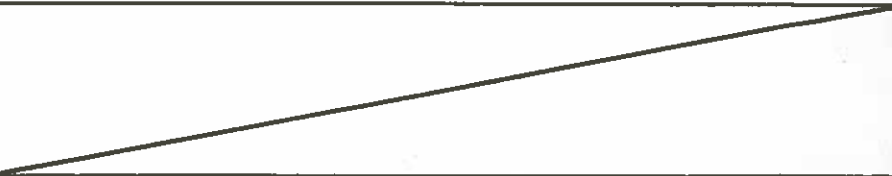
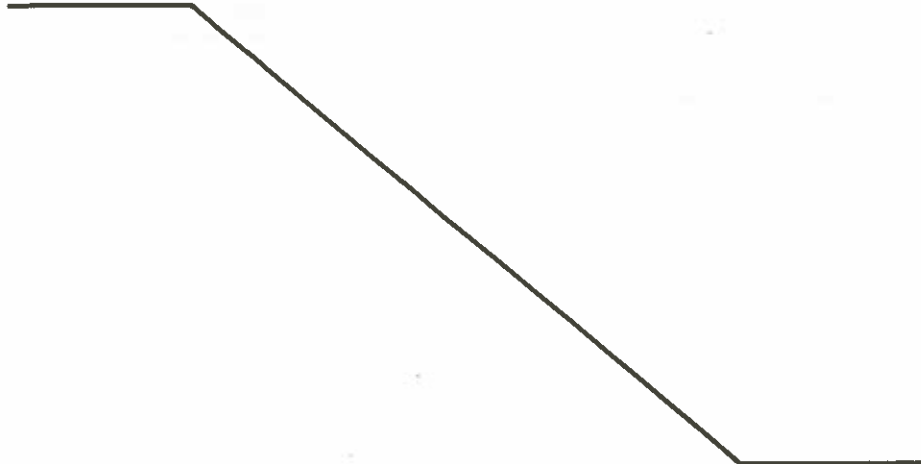
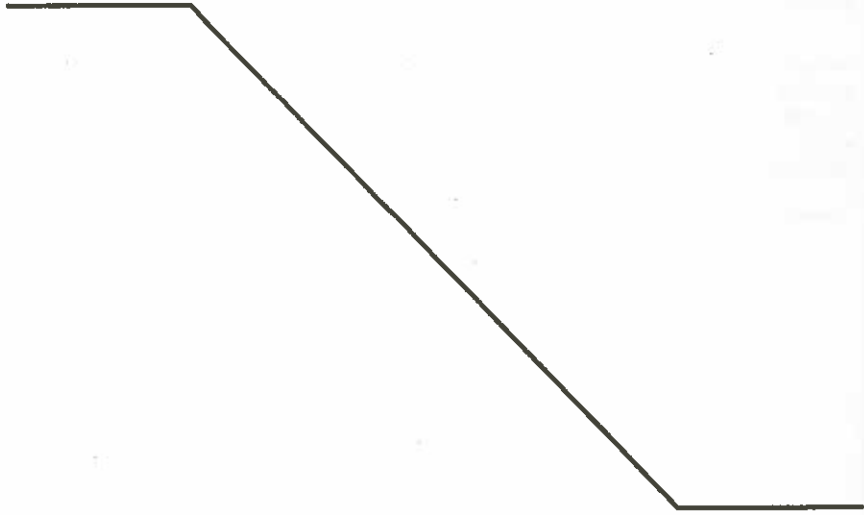
C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
<p><u>Article 3.35 - Signalisation de jour supplémentaire des bâtiments faisant route et à protéger contre les remous</u> (signal III.A.12)</p> <p>Les bâtiments à protéger contre les remous (voir article 6.20) peuvent porter, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent Règlement,</p> <p>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.</p> <p>Ce pavillon peut être remplacé par deux pavillons superposés dont le supérieur est rouge et l'inférieur blanc.</p>	<p>(Croquis III.A.11)</p> <p>1.</p>	<p><u>Article 3.35</u> <u>Signalisation de jour supplémentaire des bâtiments incapables de manoeuvrer</u> (Croquis III.A.12)</p> <p>En cas de besoin, un bâtiment incapable de manoeuvrer doit, outre les signaux prescrits par les autres dispositions du présent Règlement,</p> <p>montrer un pavillon rouge balancé ou émettre le signal sonore réglementaire ou procéder à la fois à ces deux opérations.</p> <p>Le pavillon peut être remplacé par un panneau de même couleur.</p>
X	<p>2. Les pavillons visés au paragraphe 1 peuvent être remplacés par des panneaux de même couleur.</p>	X
<p><u>Article 3.36 - Signalisation de jour supplémentaire des bâtiments faisant route et jouissant d'une priorité de passage</u> (signal III.A.13)</p> <p>Les bâtiments auxquels l'autorité compétente a délivré une priorité pour le passage aux endroits où l'ordre de passage est réglé par elle peuvent porter, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent Règlement,</p> <p>une flamme rouge hissée à l'avant à une hauteur suffisante pour être bien visible ^{1/}.</p> <p>^{1/} Les autorités compétentes peuvent rendre ce signal obligatoire.</p>	<p>(Croquis III.A.12)</p> <p>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,</p> <p>une flamme rouge hissée à l'avant à une hauteur suffisante pour être bien visible.</p>	<p>(Croquis III.A.13)</p> <p>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,</p> <p>une flamme rouge d'une largeur d'un mètre au moins, hissée à l'avant à une hauteur suffisante pour être bien visible.</p>
X	<p>2. En cas de besoin, ce signal peut être complété par le signal sonore visé au paragraphe 5 de l'article 4.01.</p>	X
<p>III.B. SIGNALISATION DE JOUR EN STATIONNEMENT</p> <p><u>Article 3.37 - Signalisation de jour des bâtiments en stationnement et effectuant certains transports de matières inflammables</u> (signal III.B.1)</p> <p>Les bâtiments visés à l'article 3.32, doivent porter le cône bleu prescrit au paragraphe 1 de l'article 3.32.</p>	<p><u>Article 3.37 - Signalisation de jour des bâtiments en stationnement et effectuant certains transports de matières inflammables</u> (Croquis III.B.1)</p> <p>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.</p>	<p>(Croquis III.B.1)</p> <p>Les bâtiments et convois poussés visés à l'article 3.32 doivent porter le ou les cônes bleus prescrits à cet article dans les mêmes conditions que lorsqu'ils font route.</p>
X	<p>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.</p>	X

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
<p><u>Article 3.38 - Signalisation de jour des bâtiments en stationnement et effectuant certains transports de matières explosibles</u> (signal III.B.2)</p> <p>Les bâtiments visés à l'article 3.33, doivent porter le cône rouge prescrit au paragraphe 1 de l'article 3.33.</p>	<p><u>Article 3.38 - Signalisation de jour des bâtiments en stationnement et effectuant certains transports de matières explosibles</u> (Croquis III.B.2)</p> <p>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.</p>	<p><u>Article 3.38</u> <u>Signalisation de jour des bâtiments en stationnement et effectuant certains transports de matières explosibles ou d'ammoniac</u> (Croquis III.B.2 et III.B.2 bis)</p> <p>Les bâtiments et convois poussés visés à l'article 3.33 doivent porter le ou les cônes rouges prescrits à cet article dans les mêmes conditions que lorsqu'ils font route.</p>
X	<p>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.</p>	X
<p><u>Article 3.39 - Signalisation de jour des bâtiments en stationnement et à protéger contre les remous</u> (signal III.B.3)</p> <p>Les bâtiments à protéger contre les remous (voir article 6.20) peuvent porter le pavillon rouge et blanc prescrit à l'article 3.35.</p>	<p>(Croquis III.B.3)</p> <p>le ou les pavillons ou le ou les panneaux rouges et blancs prescrits à l'article 3.35.</p>	X
<p><u>Article 3.40 - Signalisation de jour des filets ou perches de certains bateaux de pêche en stationnement</u> (signal III.B.4)</p> <p>Lorsque des filets ou perches de bateaux de pêche s'étendent dans le chenal ou à proximité de celui-ci ils doivent être signalés par des flotteurs jaunes en nombre suffisant pour indiquer leur position.</p>	<p><u>Article 3.40 - Signalisation de jour des filets ou d'autres instruments des bâtiments de pêche en stationnement</u> (Croquis III.B.4)</p> <p>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.</p>	<p>(Croquis III.B.4)</p>
<p><u>Article 3.41 - Signalisation de jour des engins flottants au travail ainsi que des bâtiments échoués ou coulés</u> (signal III.B.5)</p> <p>Les engins flottants au travail ainsi que les bâtiments échoués ou coulés doivent porter 1/ 2/</p> <p>a) soit i) 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</p> <p>ii) du côté 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;</p> <p>1/ Les autorités compétentes prescriront, dans chaque cas particulier, laquelle de ces signalisations doit être appliquée.</p> <p>2/ Les autorités compétentes peuvent, dans le cas d'un bâtiment échoué ou coulé, remplacer les signaux prévus</p>	<p><u>Article 3.41 - Signalisation de jour des bâtiments échoués ou coulés et des engins flottants, indiquant les côtés où le chenal est fermé</u> (Croquis III.B.5)</p> <p>1. Les bâtiments échoués ou coulés doivent porter</p> <p>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</p> <p>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.</p>	<p><u>Article 3.41</u> <u>Signalisation de jour des engins flottants au travail et des bâtiments échoués ou coulés</u> (Croquis III.B.5)</p> <p>1. Les engins flottants au travail et les bâtiments effectuant dans le fleuve des travaux ou des opérations de sondage ou de mesurage, ainsi que les bâtiments échoués ou coulés doivent porter</p> <p>soit a) du ou des côtés où le passage est libre, un pavillon dont la moitié supérieure est rouge et la moitié inférieure blanche, ou deux pavillons placés au-dessus l'un de l'autre et dont le supérieur est rouge et l'inférieur blanc;</p> <p>b) du côté où le passage est interdit, un pavillon rouge placé à la même hauteur que le pavillon rouge et blanc ou que le pavillon rouge porté de l'autre côté;</p> <p>soit, mais seulement en aval du bac de Spycck,</p>

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
<p>au présent article par les bouées employées normalement pour indiquer les obstacles de la voie navigable.</p> <p>b) soit i) du ou des côtés où le chenal est libre, un ballon rouge et un ballon blanc ou noir placés à 1 m environ au-dessus l'un de l'autre, le ballon rouge étant le plus haut; et</p> <p>ii) du côté où le chenal n'est pas libre, un ballon rouge placé à la même hauteur que le ballon rouge porté de l'autre côté.</p> <p>Les pavillons et 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.</p> 	<p>2. Les engins flottants au travail ainsi que les bâtiments effectuant des travaux dans la voie navigable, doivent porter</p> <p>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</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>c) du ou des côtés où le passage est libre, un ballon rouge et un ballon noir placés à 1 m environ au-dessus l'un de l'autre, le ballon rouge étant le plus haut;</p> <p>d) du côté où le passage est interdit, un ballon rouge placé à la même hauteur que le ballon rouge porté de l'autre côté.</p> <p>Les pavillons et ballons doivent être placés à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés. Si la position d'un bâtiment coulé empêche de mettre les signaux sur le bâtiment, ceux-ci doivent être placés sur des canots, des bouées ou de quelque autre manière appropriée.</p> <p>Les pavillons peuvent être remplacés par des panneaux de même couleur.</p> <p>2. L'autorité compétente peut dispenser de porter les signaux prescrits au chiffre 1.</p>
<p><u>Article 3.42 - Signalisation de jour des ancrés des bâtiments</u> (signal III.B.6)</p> <p>Sauf prescription contraire de l'autorité compétente, 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^{1/}.</p> <p>^{1/} Toutefois, les autorités compétentes peuvent interdire les flotteurs et prescrire que le bâtiment lui-même doit porter</p> <p>deux pavillons blancs placés l'un au-dessus de l'autre du côté du chenal.</p> <p>Le pavillon supérieur doit être placé à 3m au moins au-dessus du plan des marques d'enfoncement et à environ 1 m au-dessus du premier.</p>	<p><u>Article 3.42 - Signalisation de jour des ancrés des bâtiments</u> (Croquis III.B.6)</p> <p>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.</p> <p>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 3m au moins au-dessus du plan des marques d'enfoncement et à environ 1 m au-dessus de l'autre pavillon.</p> 	<p><u>Article 3.42</u> <u>Signalisation de jour des ancrés des bâtiments et des matériels flottants</u> (Croquis III.B.6)</p> <p>Les bâtiments et les matériels flottants dont les ancrés sont mouillées de telle manière qu'elles peuvent présenter un danger pour la navigation, doivent signaler chacune de ces ancrés par un flotteur jaune.</p> 
<p>IV. SIGNALISATIONS PARTICULIERES</p> <p><u>Article 3.43 - Signalisation de l'interdiction d'accès à bord</u> (signal IV.1)</p> <p>1. Si des dispositions réglementaires interdisent l'accès à bord des personnes n'appartenant pas au service, cette interdiction doit être signalée par</p> <p>des panneaux ayant la forme d'un disque, blancs, bordés de rouge, avec diagonale rouge et portant, en noir, l'image d'un piéton.</p> <p>Ces panneaux doivent être placés, selon les besoins, à bord ou à la planche de bord. Par dérogation au paragraphe 3 de l'article 3.03, leur diamètre doit être de 60 cm environ.</p> <p>2. Ces panneaux doivent être éclairés en tant que de besoin pour être parfaitement visibles de nuit.</p>	<p>(Croquis IV.1)</p> <p>Si, conformément aux dispositions de l'article 8.01, l'accès à bord est interdit, cette interdiction doit être signalée par</p> <p>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.</p> <p>Ces panneaux doivent être placés, selon les besoins, à bord ou à la planche de bord.</p> 	<p>(Croquis IV.1)</p>

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
<p><u>Article 3.44 - Signalisation de l'interdiction de fumer</u> (signal IV.2)</p> <p>1. Si des dispositions réglementaires interdisent de fumer à bord, cette interdiction doit être signalée par des panneaux ayant la forme d'un disque, blancs, bordés de rouge, avec diagonale rouge et portant l'image d'une cigarette d'où se dégage de la fumée.</p> <p>Ces panneaux doivent être placés, selon les besoins, à bord ou à la planche de bord. Par dérogation au paragraphe 3 de l'article 3.03, leur diamètre doit être de 60 cm environ.</p> <p>2. Ces panneaux doivent être éclairés en tant que de besoin pour être parfaitement visibles de nuit.</p>	<p><u>Article 3.44 - Signalisation de l'interdiction de fumer ou d'employer des flammes ou feux ouverts</u> (Croquis IV.2)</p> <p>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</p> <p>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.</p> <p>Ces panneaux doivent être placés, selon les besoins, à bord ou à la planche de bord.</p>	<p>(Croquis IV.2)</p>
<p><u>Article 3.45 - Signalisation des bâtiments des autorités de contrôle</u> (signal IV.3)</p> <p>Par application du paragraphe 1 de l'article 3.05, le feu bleu rythmé est réservé, de nuit comme de jour, à la signalisation des autorités de contrôle 1/.</p> <p>1/ Pour la signalisation de jour de ces bâtiments, les autorités compétentes peuvent aussi réserver un autre signal.</p>	<p><u>Article 3.45 - Signalisation des bâtiments de la surveillance fluviale</u> (Croquis IV.3)</p> <p>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,</p> <p>a) de jour, ils portent leur pavillon national et hissent une flamme blanche au centre de laquelle se trouve le signe distinctif susmentionné;</p> <p>b) de jour et de nuit, ils montrent un feu bleu scintillant si l'exercice de leurs fonctions l'exige.</p>	<p>(Croquis IV.3)</p> <p>Les bâtiments des autorités de contrôle peuvent, pour se faire connaître, montrer, de jour comme de nuit, un feu bleu scintillant. Il en est de même des bâtiments des services d'incendie, quand ils vont porter secours.</p>
<p><u>Article 3.46 - Signaux de détresse</u> (signal IV.4)</p> <p>1. Lorsqu'un bâtiment en détresse veut demander du secours, il peut montrer</p> <p>de jour, un pavillon ou tout autre objet approprié agité circulairement;</p> <p>de nuit, un feu agité circulairement.</p> <p>2. Ces signaux remplacent ou complètent les signaux acoustiques visés à l'article 4.01, paragraphe 4.</p>	<p>(Croquis IV.4)</p>	<p>(Croquis IV.4)</p>
<p><u>Article 3.47 - Signal d'interdiction de stationnement latéral</u> (signal IV.5)</p> <p>Si les dispositions du présent Règlement ou d'autres dispositions applicables interdisent de stationner à proximité d'un bâtiment à cause de la nature de sa cargaison, ce bâtiment doit porter sur le pont, dans l'axe longitudinal, un panneau carré, blanc, bordé de rouge, portant une diagonale rouge et le caractère "P" en noir et muni, en bas, d'un triangle blanc portant en chiffres noirs la distance sur laquelle le stationnement est interdit.</p>	<p>(Croquis IV.5)</p> <p>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.</p> <p>2. De nuit, les panneaux doivent être éclairés de façon à être parfaitement visibles des deux côtés du bâtiment.</p>	<p>(Croquis IV.5)</p> <p>1. Si des dispositions réglementaires interdisent de stationner latéralement à proximité d'un bâtiment à cause de la nature de la 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 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.</p> <p>2. De nuit, les panneaux doivent être éclairés de façon à être parfaitement visibles des deux côtés du bâtiment.</p> <p>3. Toutefois, les bâtiments et les convois poussés, visés à l'article 7.09, ne sont pas obligés de porter ce panneau.</p>

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
<p style="text-align: center;">Chapitre 4</p> <p style="text-align: center;">SIGNALISATION SONORE DES BATIMENTS</p> <p><u>Article 4.01 - Généralités</u></p> <p>1. Lorsque des signaux sonores autres que des coups de cloche sont prévus par les prescriptions du présent Règlement ou des autres dispositions applicables, des signaux sonores doivent être émis:</p> <p>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; les signaux sonores produits par ces avertisseurs sonores doivent répondre aux prescriptions définies au chapitre I de l'annexe 6 du présent Règlement;</p> <p>b) à bord des bâtiments non motorisés et à bord des menues embarcations motorisées dont la machinerie ne comporte pas d'appareil pour l'émission des signaux, au moyen d'une trompe ou d'une corne appropriée; ces signaux doivent répondre aux prescriptions du chapitre I de l'annexe 6 du présent Règlement sous 1 b) et 2 b).</p> 	<p style="text-align: center;">SIGNALS SONORES DES BATIMENTS</p> <p>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:</p> <p>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;</p> <p>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.</p> <p>Dans les Recommandations spéciales portant sur l'application des DFND il est dit:</p> <p>"Caractéristiques techniques des signaux sonores des bâtiments (ad.art. 4.01, par. 1.a)</p> <p>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.</p> <p>Les autorités compétentes admettront un délai allant jusqu'au 1^{er} avril 1972 pour l'exécution des dispositions ci-dessus."</p>	<p style="text-align: center;">SIGNALS SONORES DES BATIMENTS</p> <p>1. Lorsque des signaux sonores autres que des coups ou volées de cloche sont prévus par les prescriptions du présent Règlement, ces signaux sonores doivent être émis</p> <p>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; ces avertisseurs doivent être d'un type agréé et en bon état de fonctionnement;</p> <p>b) à bord des bâtiments non motorisés et à bord des menues embarcations motorisées qui ne disposent pas d'avertisseurs sonores actionnés mécaniquement, au moyen d'une trompe ou d'une corne appropriée.</p> 
<p>2. Les signaux sonores des bâtiments motorisés, exception faite des menues embarcations, peuvent être accompagnés de signaux lumineux synchronisés avec eux; ces signaux lumineux seront jaunes, clairs et visibles de tous les côtés 1/.</p> <p>1/ Les autorités compétentes peuvent rendre cette prescription obligatoire. Toutefois, si elles font usage de cette possibilité, elles dispenseront de l'obligation ainsi imposée les bâtiments ressortissant des Etats où cette même obligation n'existe pas.</p> 	<p>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.</p> <p>Dans les Recommandations spéciales portant sur l'application des DFND figure le texte suivant:</p> <p>"Signal lumineux synchronisé avec les signaux sonores (ad. art. 4.01, par. 2)</p> <p>Les autorités compétentes admettront un délai jusqu'au 1^{er} avril 1972 pour l'installation de ce signal à bord des bâtiments.</p>	<p>2. Les signaux sonores des bâtiments motorisés doivent être accompagnés de signaux lumineux synchronisés avec eux; ces signaux lumineux seront jaunes, clairs et visibles de tous les côtés.</p> <p>Cette disposition ne s'applique pas aux menues embarcations ni au signal prévu à l'article 6.35, chiffre 2.a) émis par les avalants naviguant au radar ni aux coups ou volées de cloche.</p> 
<p>3. Lorsque des bâtiments font route en convoi ou en formation à couple, les signaux sonores prescrits n'ont à être donnés, sauf disposition contraire particulière, que par le bâtiment à bord duquel se trouve le conducteur du convoi ou de la formation 2/.</p>	<p>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.</p>	<p>3. Lorsque des 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.</p> <p>Toutefois, si un bâtiment motorisé de renfort temporaire est placé en tête du convoi ou de la formation à couple, ces signaux peuvent être également donnés par ce bâtiment.</p>

C E V N I	Divergence entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
<p>2/ Les autorités compétentes peuvent prescrire que, si un remorqueur de renfort temporaire est placé en tête du convoi ou de la formation à couple, ces signaux soient donnés, ou soient également donnés, par ce remorqueur.</p>		
<p>4. Lorsqu'un bâtiment en détresse veut demander du secours, il peut émettre des volées de cloche ou des sons prolongés répétés. Ces signaux remplacent ou complètent les signaux visuels visés à l'article 3.46.</p>	<p>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.</p>	<p>4. Lorsqu'un bâtiment veut demander du secours (bâtiment en détresse, homme tombé à l'eau, etc.), il peut émettre des volées de cloche ou des sons prolongés répétés. Ces signaux remplacent ou complètent les signaux visuels visés à l'article 3.46.</p>
<p>5. Pour assurer l'audibilité des signaux sonores, le niveau de pression acoustique pondéré du bruit dans la timonerie, à l'emplacement de la tête de l'homme de barre, ne devra pas dépasser 80 dB (A), le bâtiment faisant route dans les conditions normales d'exploitation.</p> 	<p>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.</p> <p>Les Recommandations spéciales portant sur l'application des DFND stipulent:</p> <p>"Audibilité des signaux sonores des bâtiments (ad.art. 4.01)</p> <p>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.</p> <p>Les autorités compétentes admettront un délai allant jusqu'au 1er avril 1974 pour l'exécution de s dispositions ci-dessus. En outre, les autorités compétentes peuvent accorder dans des cas particuliers les dérogations qu'elles reconnaîtront nécessaires."</p>	<p>5. Une volée de cloche doit avoir une durée d'environ quatre secondes. Elle peut être remplacée par une série de coups de métal sur métal de même durée.</p> 
<p><u>Article 4.02 - Usage des signaux sonores</u></p> <p>1. Sans préjudice des autres dispositions du présent Règlement, tout bâtiment - à l'exception des menues embarcations visées au paragraphe 2 du présent article - doit faire usage, en cas de besoin, des signaux figurant au chapitre III de l'annexe 6 du présent Règlement.</p> <p>2. Les menues embarcations isolées ou qui ne remorquent ou ne mènent à couple que de menues embarcations peuvent, en cas de besoin, émettre des signaux généraux figurant au chapitre III-A de l'annexe 6 du présent Règlement.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>
<p><u>Article 4.03 - Signaux sonores interdits</u></p> <p>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.</p> <p>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.</p>		

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
<p><u>Article 4.04 - Dispositions transitoires</u></p> <p>1. Les avertisseurs sonores en service ainsi que ceux qui seront mis en service dans l'année qui suit la mise en vigueur du présent Règlement, dont la fréquence fondamentale ne répond pas aux prescriptions de la section 1 du chapitre I de l'annexe 6 du présent Règlement, mais dont le niveau de pression acoustique pondéré satisfait aux prescriptions de la section 2 du chapitre I de l'annexe 6, devront être rendus conformes aux prescriptions de la section 1 du chapitre I de l'annexe 6 dans un délai de sept ans.</p> <p>2. Tous les autres avertisseurs sonores en service, ainsi que ceux qui seront mis en service dans l'année qui suit la mise en vigueur du présent Règlement, devront être rendus conformes aux prescriptions du chapitre I de l'annexe 6 dans un délai de quatre ans.</p> <p>3. Pour les bâtiments en service, ainsi que pour ceux qui seront mis en service dans les deux ans qui suivent la mise en vigueur du présent Règlement, la limitation du bruit dans la timonerie devra être rendue conforme aux prescriptions du paragraphe 5 de l'article 4.01 dans un délai de sept ans. Toutefois, l'autorité compétente pourra accorder les dérogations qu'elles reconnaîtrait nécessaires.</p>	X	X
<p style="text-align: center;"><u>Chapitre 5</u></p> <p style="text-align: center;">SIGNALISATION DE LA VOIE NAVIGABLE</p> <p><u>Article 5.01 - Généralités</u></p> <p>1. L'annexe 7 du présent Règlement définit les signaux d'interdiction, d'obligation, de restriction, de recommandation et d'indication, ainsi que les signaux auxiliaires de la voie navigable^{1/}. Elle définit en même temps la signification de ces signaux.</p> <p>^{1/} Les autorités compétentes peuvent ne pas reproduire dans leur règlement ceux des signaux de l'annexe 7 qu'elles n'implanteraient pas sur les voies navigables où ces règlements sont applicables.</p>	<p style="text-align: center;"><u>Article 5.01 - Signaux servant à régler la navigation sur la voie navigable</u></p> <p>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.</p> <hr style="width: 60%; margin-left: 0;"/>	<hr style="width: 60%; margin-left: 0;"/>
<p>2. Sans préjudice des autres prescriptions du présent Règlement et des autres dispositions applicables^{2/}, y compris les ordres particuliers visés à l'art. 1.19, les bateaux doivent obéir aux prescriptions et tenir compte des recommandations ou indications, qui sont portées à leur connaissance par les signaux, visés au paragraphe 1 ci-dessus, qui sont placés sur la voie navigable ou sur ses rives.</p> <p>^{2/} En particulier, les autorités compétentes peuvent, en cas de besoin, régler la navigation sur certains secteurs en recourant également à des signaux spéciaux montrés par des postes avertisseurs.</p>	<p>"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..." ensuite les textes sont identiques.</p> <hr style="width: 60%; margin-left: 0;"/>	<p>"2. Sans préjudice des autres dispositions du présent Règlement, les conducteurs doivent obéir aux prescriptions..." ensuite les textes sont identiques.</p> <hr style="width: 60%; margin-left: 0;"/>
X	<p style="text-align: center;"><u>Article 5.02 - Signalisation du chenal et des dangers nautiques</u></p> <p>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.</p>	X

C E V N I

Divergences entre le C E V N I et les D F N D

Divergences entre le C E V N I et le R P N R

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 navigant vers l'aval.

Chapitre 6

REGLES DE ROUTE

A. Généralités

Article 6.01 - Définitions

1. Au sens du présent chapitre, les voies navigables de la catégorie I sont les suivantes 1/ :

Toutes les autres voies navigables sont classées dans la catégorie II.

2. Au sens du présent chapitre

a) sur les voies navigables suivantes:

le sens "amont" est le sens inverse du courant; dans les sections où le sens du courant change avec la marée le sens amont

première variante: reste sur les voies suivantes le sens inverse du sens du courant en amont de la section à marée 2/

deuxième variante: est sur les voies suivantes le sens inverse du courant de marée 2/

b) sur les voies navigables suivantes, le terme "amont" a la signification conventionnelle suivante:

c) sur les voies navigables non énumérées aux lettres a) et b) ci-dessus, il n'y a ni sens "amont" ni sens "aval".

1/ La catégorie I comprendra, en principe les fleuves et rivières et la catégorie II les canaux. Toutefois, les autorités compétentes peuvent classer des canaux en catégorie I et des fleuves ou rivières en catégorie II.

2/ Les autorités compétentes pourront grouper les indications prévues aux paragraphes 1, 2a) et 2b) ci-dessus, sous un tableau unique ayant, par exemple, la forme suivante:

1. Les voies navigables de la catégorie I sont les suivantes:

Voies navigables

fleuve A
fleuve B

Sens "amont"

vers la source
vers la source; toutefois en aval de
.... sens inverse du courant de marée
vers C

canal C-D

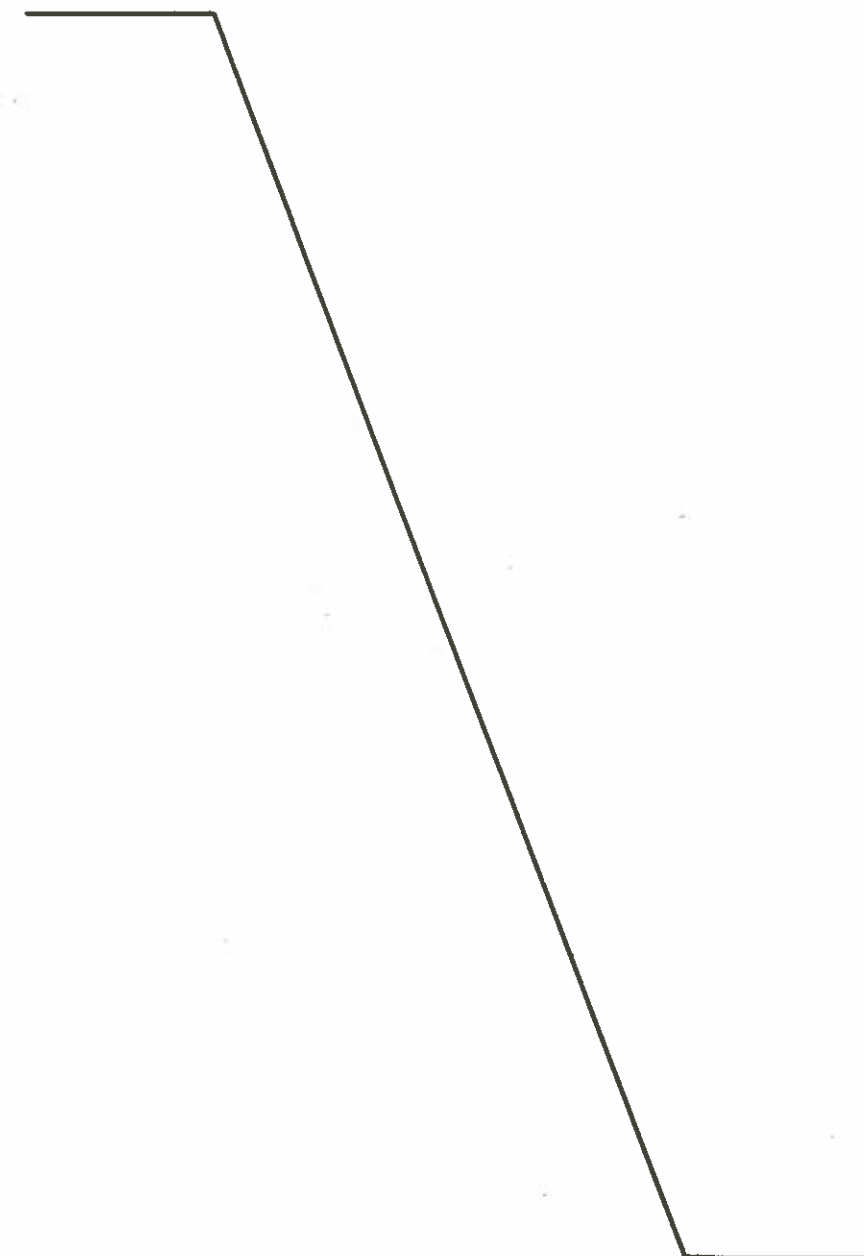
Toutes les autres voies navigables sont classées dans la catégorie II.

2 Sur les voies suivantes de la catégorie II, le sens "amont" pour l'application des articles 6.08, par. 1, 6.12 et 6.32, paragraphe 1, est le suivant:

rivière A
canal B-C (cas d'un canal à bief de partage)

vers la source
de B et de C vers l'écluse du bief de partage.

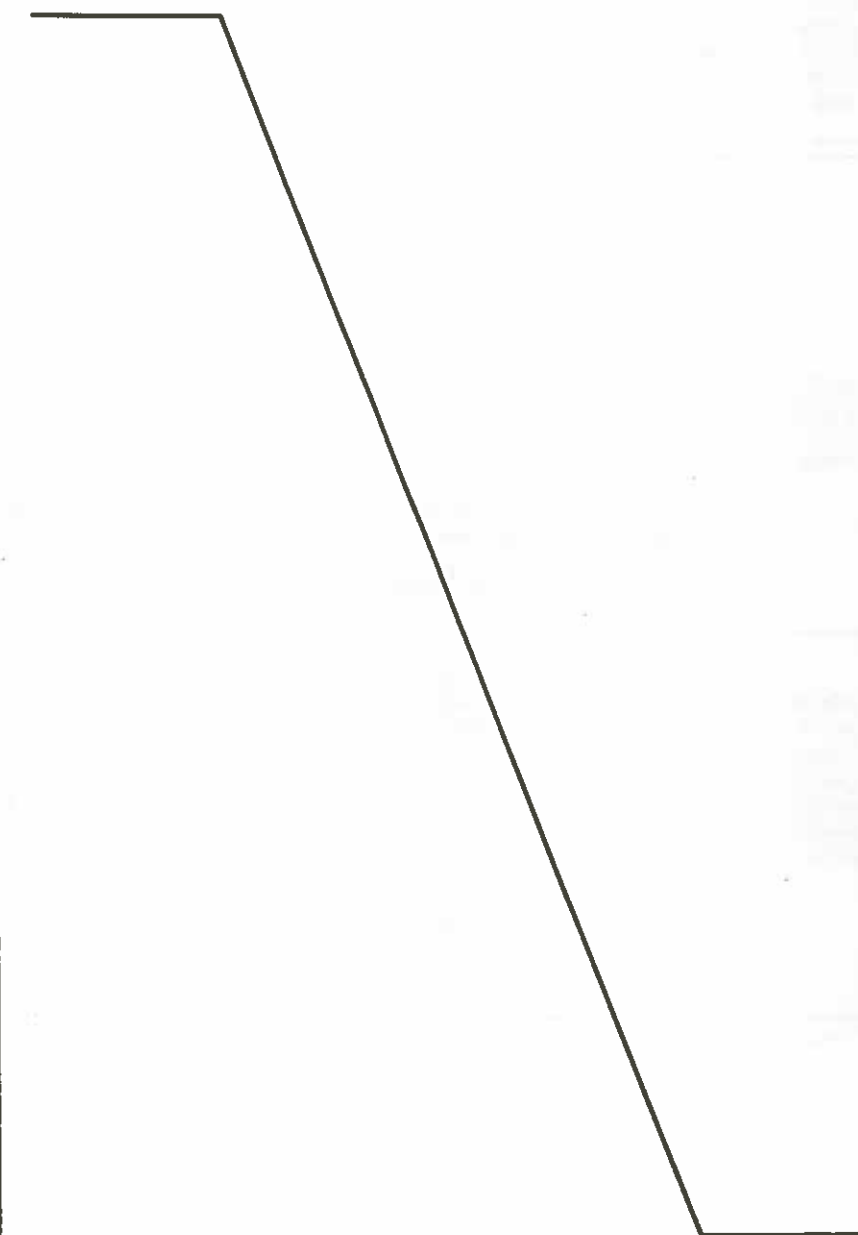
Au sens du Présent chapitre, le sens "amont" sur la voie navigable est le sens vers la source.



I. Généralités

Article 6.01 - Définition

Dans le présent chapitre, le sens "amont" sur la voie navigable, y compris les sections où le courant change de sens avec la marée, est celui dirigé vers les sources du Rhin.



C E V N I

Divergences entre le C E V N I et les D F N D

Divergences entre le C E V N I et le R P N R

Article 6.02 - Menues embarcations

1. Les menues embarcations naviguant isolément et les convois remorqués ou formations à couple composés uniquement de menues embarcations sont tenus de laisser à tous les autres bâtiments l'espace nécessaire pour poursuivre leur route et pour manoeuvrer; ils ne peuvent exiger que ceux-ci s'écartent en leur faveur^{1/}, les dispositions de l'article 1.04 restent, toutefois, applicables.

1/ Les autorités compétentes peuvent fixer les règles à appliquer par les menues embarcations les unes vis-à-vis des autres; ces règles ne doivent prévoir aucun signal visuel et aucun signal acoustique autre que les signaux généraux figurant à la section A de l'annexe 6 au présent Règlement.

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.

A la fin de ce chiffre a été supprimée la phrase: "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'écartier de la route de toutes les autres menues embarcations;

b) les menues embarcations non motorisées et ne naviguant pas à la voile doivent s'écartier 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'écartier. 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'écartier 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.

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

a) Les menues embarcations propulsées par un moteur doivent s'écartier de la route de toutes les autres menues embarcations.

b) Les menues embarcations non propulsées par un moteur doivent s'écartier 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 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'écartier. Cette intention peut aussi être indiquée par les signaux sonores prévus à l'article 4.02, chiffre 2.

d) Si deux menues embarcations ne naviguant qu'à la voile suivent des routes telles qu'il puisse y avoir danger d'abordage, elles doivent s'éviter de la manière suivante:

i) si les embarcations naviguent sur des bords opposés, l'embarcation bâbord amures doit s'écartier de la route de l'embarcation tribord amures,

ii) si elles naviguent sur les mêmes bords, l'embarcation au vent doit s'écartier de la route de l'embarcation sous le vent.

Le côté sous le vent d'un voilier est celui où il porte sa grande voile; le côté opposé est le côté au vent.

Les embarcations ne naviguant qu'à la voile dépassent au vent d'autres embarcations ne naviguant qu'à la 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.

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
<p>2. Les dispositions des articles 6.04, 6.05, 6.07, 6.08 paragraphe 1, 6.09 paragraphe 2, 6.10, 6.12, 6.13, 6.14, 6.16 et 6.17 du présent chapitre ne s'appliquent pas aux menues embarcations, convois et formations à couple visés au paragraphe 1 ci-dessus ou à leur égard.</p>	<p>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.</p>	<p>3. Les dispositions des articles 6.04,6.05, 6.07, 6.08 chiffre 1, 6.09, chiffre 2, 6.10, 6.11,6.12, 6.13, 6.14 et 6.16 du présent chapitre ne s'appliquent pas aux menues embarcations, convois remorqués et formations à couple visés au chiffre 1 ci-dessus ou à leur égard.</p>
<p style="text-align: center;">B. RENCONTRE ET DEPASSEMENT</p> <p><u>Article 6.03 - Principes généraux</u></p> <p><u>Catégorie I</u> <u>Catégorie II</u></p> <p>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.</p>	<p style="text-align: center;">Les mots: "Catégorie I" et "Catégorie II" ne figurent pas.</p>	<p style="text-align: center;">II. CROISEMENT ET DEPASSEMENT</p> <p style="text-align: center;">Les mots: "Catégorie I" et "Catégorie II" ne figurent pas.</p>
<p>2. Lorsque des bâtiments naviguent en convoi ou en formation à couple, les signaux visuels prescrits par les articles 6.04 à 6.12 ci-après ne doivent être montrés que par le bâtiment à bord duquel se trouve le conducteur du convoi ou de la formation à couple. Toutefois, lorsqu'un remorqueur de renfort temporaire est utilisé, il doit montrer également les signaux.</p>	<p>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.</p>	<p>2. Lorsque les bâtiments naviguent en convoi ou en formation à couple, les signaux visuels prescrits par les articles 6.04, 6.10 et 6.29 ci-après ne doivent être montrés que par le bâtiment à bord duquel se trouve le conducteur du convoi ou de la formation à couple. Toutefois, lorsqu'un bâtiment motorisé de renfort temporaire est placé en tête du convoi ou de la formation à couple, il doit montrer également les signaux.</p>
<p>3. En cas de rencontre ou de dépassement, les bâtiments qui suivent des routes excluant tout danger d'abordage ne doivent modifier ni leur route ni leur vitesse d'une manière qui puisse faire surgir un danger d'abordage.</p>	<p>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.</p>	<p>3. Texte de la colonne "Catégorie I".</p>
<p><u>Article 6.04 - Rencontre: Règles normales</u></p> <p>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.</p> <p>En cas de rencontre, les bâtiments doivent tenir leur droite autant qu'il est nécessaire pour que le passage puisse s'effectuer sans danger, bâbord sur bâbord 1/.</p> <p>1/ Les autorités compétentes peuvent, pour certaines voies navigables, prescrire que cette règle est applicable seulement en cas de danger d'abordage.</p>	<p>1. Texte de la colonne "Catégorie I".</p>	<p style="text-align: center;">(Croquis IV.7, Annexe 3)</p> <p>1. Texte de la colonne "Catégorie I".</p>
<p>2. Les montants qui laissent la route des avalants à bâbord ne donnent aucun signal visuel 2/.</p> <p>2/ Les autorités compétentes peuvent, pour certaines voies navigables, prescrire l'émission d'un son bref.</p>	<p>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.</p>	<p>A la fin de la phrase, le mot: "visuel" ne figure pas.</p>

C E V N I

Divergences entre le C E V N I et les D F N D

Divergences entre le C E V N I et le R P N R

Catégorie ICatégorie II

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

a) de jour: montrer vers tribord un pavillon bleu clair nettement visible de l'avant et autant que possible aussi de l'arrière ^{2/} ;

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 ^{2/}.

^{2/} Les autorités compétentes peuvent, pour certaines voies navigables, prescrire qu'un signal "deux sons brefs" soit émis en même temps que sont donnés ces signaux visuels.

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.

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

a) de jour, un pavillon ou panneau bleu clair et

de nuit, un feu clair blanc scintillant; soit

b) de jour et de nuit, un panneau bleu clair asservi à un feu clair blanc scintillant.

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

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.

4. Texte de la colonne "Catégorie I".

4. Texte de la colonne "Catégorie I".

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.

5. Texte de la colonne "Catégorie I".

5. Texte de la colonne "Catégorie I".

Article 6.05 - Rencontre: Dérogations 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 satisfac-

1. En dérogation à la règle normale de l'article 6.04, les bâtiments peuvent dans des cas exceptionnels et à condition de s'être assurés qu'il est possible sans danger de leur donner satisfac-

1. Texte de la colonne "Catégorie I".

Article 6 05

Croisement; Dérogations aux règles normales

1. Par dérogation aux dispositions de l'article 6.04 les catégories suivantes de bâtiments:

a) les bâtiments à passagers avalants effectuant un service régulier, et dont le maximum autorisé de passagers n'est pas inférieur à 300 personnes, lorsqu'ils veulent accoster un débarcadère situé sur la rive longée par les bâtiments montants,

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

C E V N I

tion, ont le droit de demander que les montants modifient cette route 1/.

1/ Les autorités compétentes peuvent prescrire que, pour certaines voies navigables, ce droit n'appartient qu'à certaines catégories d'avalants, par exemple,

- aux bâtiments à passagers avalants effectuant un service régulier, lorsqu'ils veulent accoster un débarcadère situé sur la rive longée par des bâtiments montants,
- aux convois avalants qui, pour des raisons impérieuses de sécurité, veulent longer une rive déterminée,
- aux convois avalants qui, pour virer vers l'amont, veulent longer une rive déterminée.

1/ Les autorités compétentes peuvent limiter explicitement ces cas exceptionnels, par exemple,

- aux bâtiments légers qui, à cause d'un vent de côté, ne peuvent pas tenir leur droite,
- aux bâtiments qui doivent accoster à la rive qui se trouve à leur gauche.

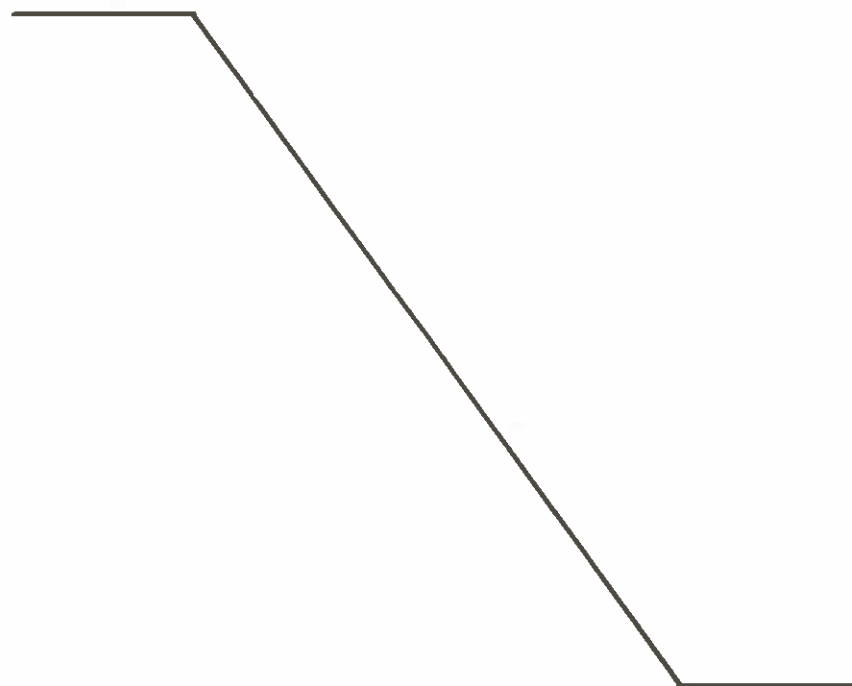
2. Dans ce cas, les avalants doivent faire usage en temps utile des signaux suivants:

- s'ils veulent que la rencontre s'effectue à bâbord, ils doivent émettre "un son bref" 1/ 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 1/

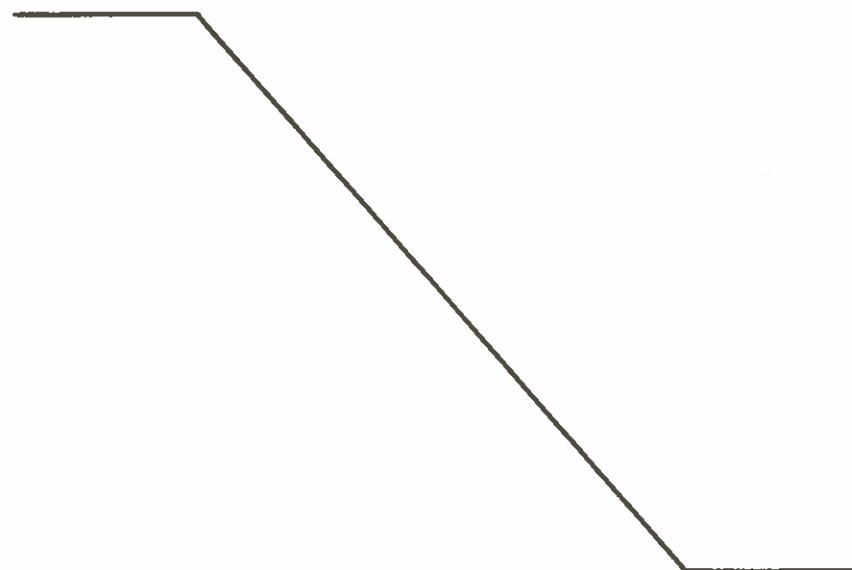
1/ Les autorités peuvent prescrire que, sur certaines voies navigables, les avalants montrent, en outre,

- à tribord, s'ils veulent que la rencontre s'effectue à bâbord, un feu puissant rouge scintillant visible de l'avant et de l'arrière;
- à bâbord, s'ils veulent que la rencontre s'effectue à tribord, au lieu du pavillon bleu ou du feu scintillant blanc un feu puissant rouge scintillant, visible de l'avant et de l'arrière. Toutefois, si elles font usage de

Divergences entré le C E V N I et les D F N D



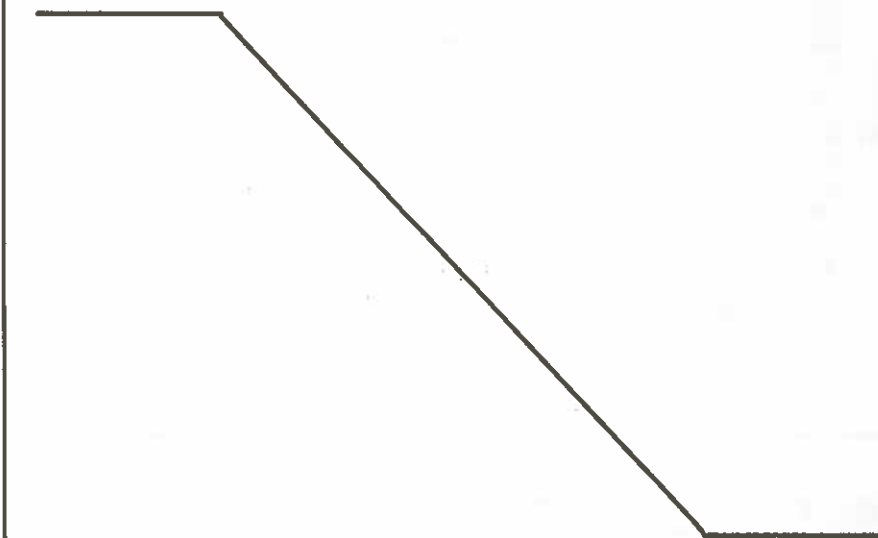
2. Texte de la colonne "Catégorie I".



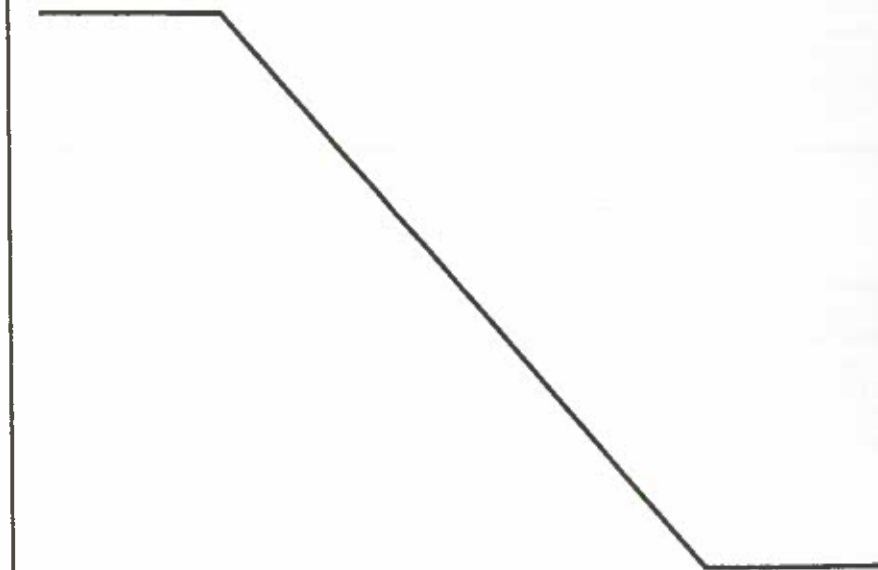
Divergences entre le C E V N I et le R P N R

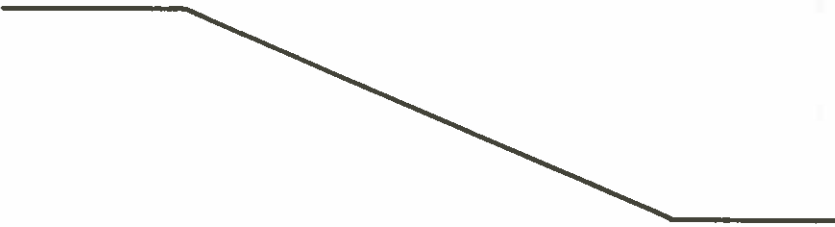
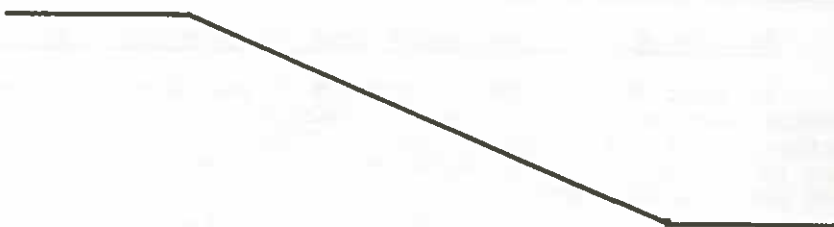
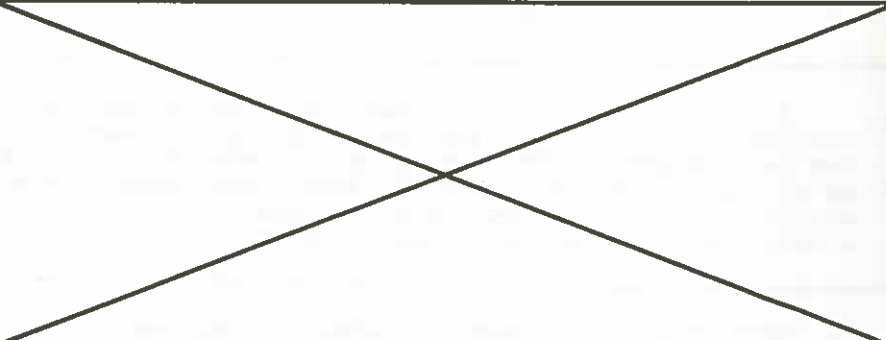
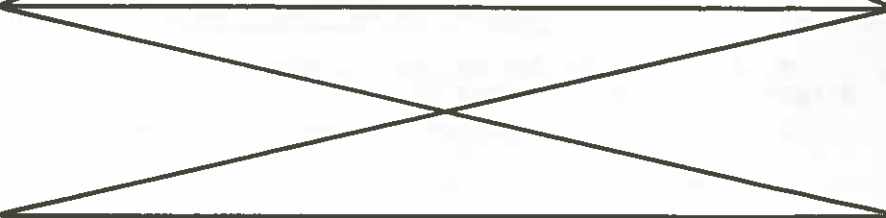

ont le doit de demander que les montants modifient la route qu'ils leur réservent, suivant l'article 6.04 ci-dessus, si cette route ne leur convient pas.

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



2. Texte de la colonne "Catégorie I".



C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
<p>Catégorie I</p> <p>ces possibilités, elles dispenseront de l'obligation ainsi imposée les bâtiments ressortissant des Etats où cette même obligation n'existe pas.</p> <p>Catégorie II</p>		
<p>3. Les montants doivent alors satisfaire à la demande des avalants et en donner confirmation de la façon suivante:</p> <ul style="list-style-type: none"> - si la rencontre doit s'effectuer à bâbord, ils doivent émettre "un son bref" et, en outre, amener 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. <p>1/ Les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire ces signaux visuels.</p>	<p>3. Texte de la colonne "Catégorie I".</p>	<p>3. Texte de la colonne "Catégorie I".</p>
<p>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.</p>	<p>4. Texte de la colonne "Catégorie I".</p>	<p>4. Texte de la colonne "Catégorie I".</p>
<p>5. Si les montants reconnaissent que la route demandée par les avalants n'est pas appropriée et qu'il en résultera un danger d'abordage, ils émettent "une série de sons très brefs". Les bateliers doivent alors prendre toutes les mesures que les circonstances exigent pour éviter le danger.</p> <p>5. Si les bâtiments rencontrés reconnaissent que la route demandée n'est pas appropriée et qu'il y a danger d'abordage, ils émettent "une série de sons très brefs". Les bateliers doivent alors prendre toutes les mesures que les circonstances exigent pour éviter le danger.</p>	<p>5. Texte de la colonne de la "Catégorie I".</p>	
<p><u>Article 6.06 - Rencontre en cas de bateaux halés</u></p> <p>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.</p>		
		

C E V N I

Divergences entre le C E V N I et les D F N D

Divergences entre le C E V N I et le R P N R

Article 6.07 - Rencontre dans les passages étroits

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

- a) tous les 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) sur les voies navigables pour lesquelles l'aval et l'amont sont définis,
 - i) les montants doivent, lorsqu'ils constatent qu'un avalant est sur le point de s'engager dans un passage étroit, s'arrêter à l'aval de ce passage jusqu'à ce que les bâtiments avalants l'aient franchi;
 - ii) lorsqu'un convoi montant ou une formation à couple montante 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 convoi montant l'ait franchi; la même obligation incombe aux bâtiments isolés avalants à l'égard d'un bâtiment isolé montant;
 - d) ^{1/} sur les voies navigables pour lesquelles l'aval et l'amont ne sont pas définis, les bâtiments qui ne trouvent pas d'obstacle à leur droite ainsi que ceux qui, lorsque le passage étroit se trouve dans une courbe, ont l'extérieur de la courbe à leur droite doivent poursuivre leur route et les autres bâtiments doivent attendre jusqu'à ce que les premiers aient franchi le passage étroit.
- ^{1/} Les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire cette disposition et fixer alors d'autres règles de priorité.

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.

Article 6.07
Passages étroits

a) tous les bâtiments doivent franchir les passages étroits dans le plus court délai possible, étant entendu toutefois, que le dépassement est interdit;

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

d) lorsqu'un convoi montant ou une formation à couple montante 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 les montants l'aient franchi; la même obligation incombe aux bâtiments isolés avalants à l'égard d'un bâtiment isolé montant.

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".


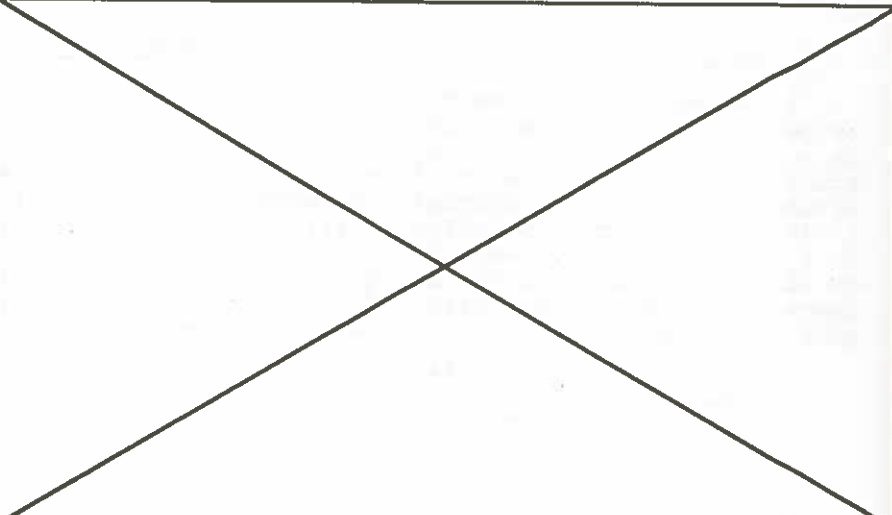
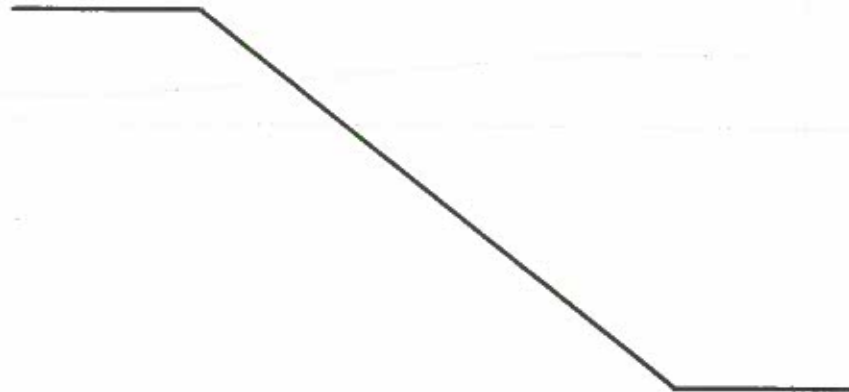

Article 6.08 - Rencontre interdite par les signaux de la voie navigable

1. A l'approche des secteurs indiqués par le signal d'interdiction A.4 (annexe 7),

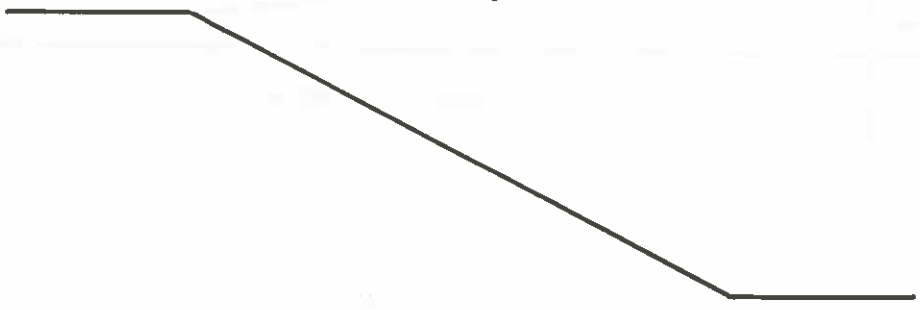
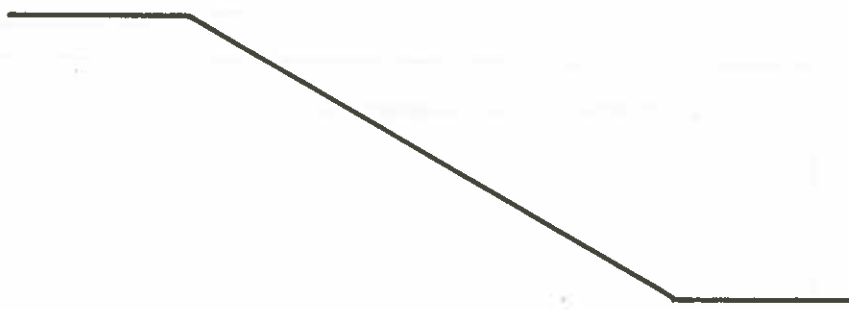


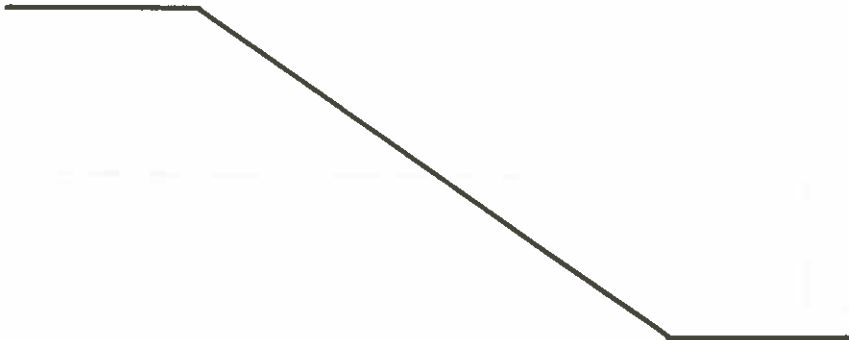
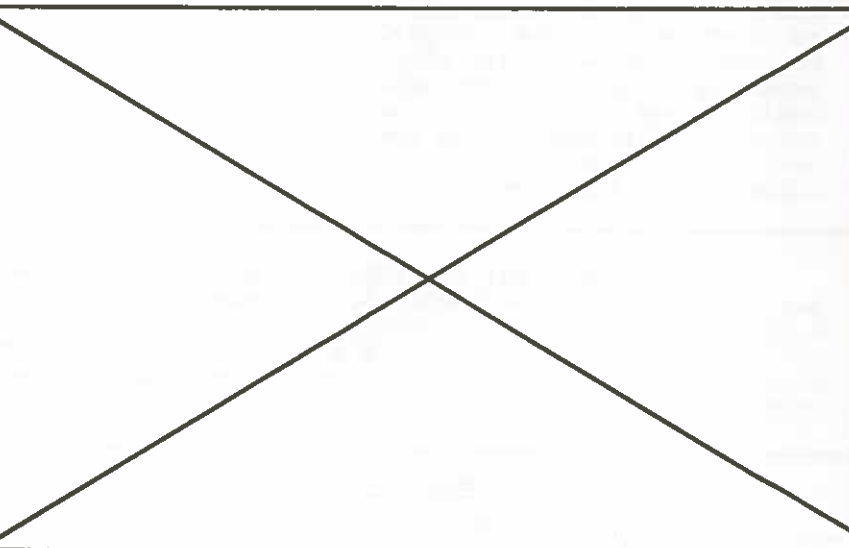
- a) sur les voies navigables pour lesquelles l'aval et l'amont sont définis,
 - les montants doivent s'arrêter à l'approche d'avalants jusqu'à ce que les avalants aient franchi le secteur;
- b) sur les voies navigables pour lesquelles l'aval et l'amont ne sont pas définis,
 - la règle visée au paragraphe 1 b)ii) de l'article 6.07 s'applique.

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.

1. A l'approche des secteurs indiqués par le signal A.4 (annexe 7) les règles de l'article 6.07 sont applicables.

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R		
<p>2. Si, pour éviter toute rencontre, les autorités compétentes imposent le passage à sens unique alterné</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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)). <p>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.</p> 	<p>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.</p>			
<p><u>Article 6.09 - Dépassement: Dispositions générales</u></p> <p>1. Le dépassement n'est autorisé que si le rattrapant s'est assuré que cette manoeuvre peut avoir lieu sans danger.</p> <p>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.</p>				
<p><u>Article 6.10 - Dépassement: Conduite et signaux des bâtiments</u></p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none;"><u>Catégorie I</u></td> <td style="width: 50%; border: none;"><u>Catégorie II</u></td> </tr> </table> <p>1. <u>1/</u> Sauf lorsque le dépassement ne peut faire surgir aucun risque d'abordage, le rattrapant doit, en temps voulu, montrer</p> <ul style="list-style-type: none"> de jour: un pavillon bleu clair, à l'avant, 4 m au moins au-dessus du pont; de nuit: un feu ordinaire blanc à la proue, visible de l'avant et placé 1 m au plus au-dessus du pont. <p>Ces signaux doivent être montrés jusqu'à ce que le dépassement soit effectué; il est interdit de les maintenir au-delà.</p> <p><u>1/</u> Les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire cette disposition.</p>	<u>Catégorie I</u>	<u>Catégorie II</u>		<p>(Croquis IV.b, annexe 3)</p> <p>1. Le rattrapant doit, en temps utile, montrer de jour:" ensuite les textes sont identiques.</p> 
<u>Catégorie I</u>	<u>Catégorie II</u>			
<p>2. 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.</p>	<p>2. En règle générale, le rattrapant doit passer à bâbord du rattrapé.</p> <p>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.</p>	<p>2. Texte de la colonne "Catégorie I".</p>		


C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et les D F N D
<p style="text-align: center;"><u>Catégorie I</u> <u>Catégorie II</u></p> <p>3. 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</p> <p>a) "deux sons prolongés suivis de deux sons brefs" s'il veut dépasser par bâbord du rattrapé,</p> <p>b) "deux sons prolongés suivis d'un son bref" s'il veut dépasser par tribord du rattrapé.</p>	<p>2. Texte de la colonne "Catégorie I".</p>	<p>3. Texte de la colonne "Catégorie I".</p>
<p>4. Lorsque que 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</p> <p>a) "un son bref" lorsque le dépassement doit avoir lieu par son bâbord,</p> <p>b) "deux sons brefs" lorsque le dépassement doit avoir lieu par son tribord^{1/}.</p> <p>^{1/} Les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire ces signaux.</p>	<p>3. Texte de la colonne "Catégorie I".</p>	<p>4. 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.</p>
<p>5. Lorsque le dépassement n'est pas possible du côté demandé par le rattrapant, mais peut se faire du côté opposé, le rattrapé doit émettre</p> <p>a) "un son bref" lorsque le dépassement est possible par son bâbord,</p> <p>b) "deux sons brefs", lorsque le dépassement est possible par son tribord.</p> <p>Le rattrapant qui, dans ces conditions, veut encore dépasser doit émettre</p> <p>- "deux sons brefs" dans le cas a) ou</p> <p>- "un son bref" dans le cas b).</p>	<p>4. Texte de la colonne "Catégorie I".</p>	<p>5. Texte de la colonne "Catégorie I".</p>

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R F N R
<p><u>Catégorie I</u> <u>Catégorie II</u></p> <p>Le rattrapé doit alors laisser l'espace voulu du côté où le dépassement doit avoir lieu en s'écartant au besoin du côté opposé.</p>		
<p>6. Lorsque le dépassement est impossible sans danger d'abordage, le rattrapé doit émettre "cinq sons brefs".</p>	<p>5.</p>	
<p><u>Article 6.11 - Dépassement en cas de bâtiments halés</u></p> <p>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.</p> 		<p><u>Article 6.11</u> <u>Dépassement interdit par les signaux de la voie navigable</u></p> <p>Sans préjudice des dispositions de l'article 6.08, chiffre 1, le dépassement est interdit</p> <p>a) d'une manière générale sur les secteurs délimités par le signal A.2 (annexe 7);</p> <p>b) entre convois, entre convoi et formation à couple et entre formations à couple, sur les secteurs délimités par le signal A.3 (annexe 7). Toutefois, cette interdiction ne s'applique pas lorsque l'un au moins des convois est un convoi poussé dont les dimensions maximales ne dépassent pas 110 m sur 12 m.</p>
<p>C. AUTRES REGLES DE ROUTE</p> <p><u>Article 6.12^{1/} - Navigation sur les secteurs où la route à suivre est prescrite</u></p> <p>1. Sur les secteurs où la route à suivre est prescrite, cette route est indiquée par les signaux d'obligation B.2, B.3, B.4 (annexe 7). La fin du secteur peut être annoncée par le signal d'indication E.11 (annexe 7).</p> <p>1/ Les autorités compétentes peuvent ne pas reprendre cet article ou n'en conserver que le paragraphe 1.</p>	<p>Dans la deuxième phrase du paragraphe 1, les mots: "peut être annoncée" sont remplacés par: "doit être annoncée".</p> 	<p>III. AUTRES REGLES DE ROUTE</p> <p>Sur les secteurs où la route à suivre est prescrite, cette route peut être indiquée par l'un des signaux d'obligation B.3a) ou B.3b) (annexe 7).</p> 
<p>2. Dans un tel secteur,</p> <p>a) les montants qui suivent la rive à bâbord doivent montrer en permanence le signal visuel (pavillon bleu ou feu blanc scintillant) prescrit au paragraphe 3 de l'article 6.04;</p> <p>b) lorsqu'en suivant la route qui leur est prescrite par les signaux visés au paragraphe 1 les montants traversent le chenal de tribord vers bâbord, ils doivent montrer en temps utile le signal visuel visé en a) ci-dessus et lorsqu'ils traversent le chenal en sens inverse, ils doivent amener ce signal en temps utile;</p> <p>c) 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.</p>	 <p>"2. Dans un tel secteur, les montants ne doivent", ensuite les textes sont identiques.</p>	

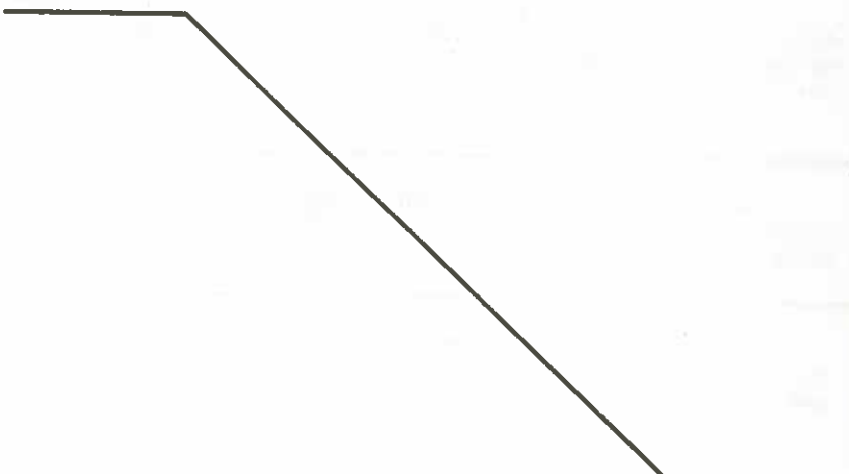


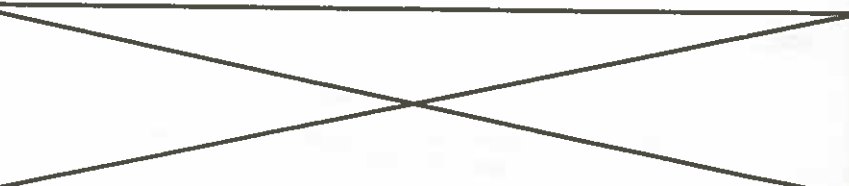
C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
<p style="text-align: center;"><u>Catégorie I</u> <u>Catégorie II</u></p> <p><u>Article 6.13 - Virage</u></p> <p>1. Les bâtiments ne peuvent virer qu'après s'être assurés que les mouvements des autres 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.</p> <p>1/ Dans certains cas, les autorités compétentes peuvent prescrire la réglementation de la catégorie I pour des sections de voies de la catégorie II.</p>	<p>1. Texte de la colonne "Catégorie I".</p>	<p>1. Texte de la colonne "Catégorie I".</p>
<p>2. Si la manoeuvre envisagée doit obliger d'autres bâtiments à s'écarter 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</p> <p>a) "un son prolongé suivi d'un son bref", s'il veut virer sur tribord ou</p> <p>b) "un son prolongé suivi de deux sons brefs" s'il veut virer sur bâbord.</p> <p>2. En cas de besoin, ils doivent émettre</p> <p>a) "un son prolongé suivi d'un son bref" s'ils veulent virer sur tribord ou</p> <p>b) "un son prolongé suivi de deux sons brefs" s'ils veulent virer sur bâbord.</p>	<p>2. Texte de la colonne "Catégorie I".</p>	<p>2. Texte de la colonne "Catégorie I".</p>
<p>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.</p>	<p>3. Texte de la colonne "Catégorie I".</p>	<p>3. Texte de la colonne "Catégorie I".</p>
<p>4. Tout virage est interdit sur les secteurs marqués par un signal d'interdiction A.8 (annexe 7). En revanche, s'il existe sur une voie navigable des secteurs marqués par le signal d'indication E.8 (annexe 7), il est recommandé au conducteur de choisir ce secteur pour y virer, le virage restant soumis aux prescriptions du présent article.</p>		
<p><u>Article 6.14 - Conduite au départ et à la traversée</u></p> <p>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:</p>		<p style="text-align: center;"><u>Article 6.14</u> <u>Conduite au départ</u></p> <p>Dans la première phrase, les mots: "ou qui traversent la voie navigable" ne figurent pas.</p>


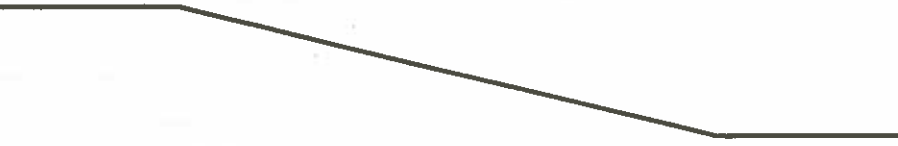


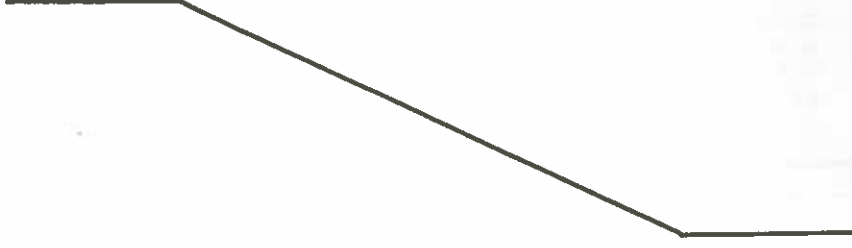
C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
<p>"un son bref", lorsque les bâtiments viennent sur tribord ou</p> <p>"deux sons brefs" lorsque les bâtiments viennent sur bâbord.</p>		
<p><u>Article 6.15 - Interdiction de s'engager dans les intervalles entre les éléments d'un convoi remorqué</u></p> <p>Il est interdit de s'engager dans les intervalles entre les éléments d'un convoi remorqué.</p>		
<p><u>Article 6.16 - Entrée et sortie des ports et des voies affluentes</u></p> <p>1. Les bâtiments ne peuvent entrer dans un port 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) au présent Règlement.</p>	<p>Dans le titre de l'article et également dans la première phrase du paragraphe 1, les mots: "dans un port" sont remplacés par: "dans un bassin portuaire".</p>	<p><u>Article 6.16</u></p> <p><u>Traversée de la voie navigable: entrée et sortie des ports et des voies affluentes</u></p> <p>1. Les bâtiments ne peuvent traverser la voie navigable, ni entrer dans un port 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.</p> <p>Si un avalant est obligé de virer cap à l'amont pour pouvoir entrer dans un port ou une voie affluente, il doit laisser la priorité à tout montant qui veut entrer également dans ce port ou cette voie affluente.</p> <p>Dans certains cas, les voies considérées comme affluentes peuvent être indiquées par l'un des signaux E.9 ou E.10 (annexe 7).</p>
<p>2. Les bâtiments visés au paragraphe 1 ci-dessus 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 ^{1/} :</p> <ul style="list-style-type: none"> - "trois sons prolongés" suivis d' "un son bref", lorsque, pour entrer ou après la sortie, ils doivent se diriger sur tribord, - "trois sons prolongés" suivis de "deux sons brefs", lorsque, pour entrer ou après la sortie, ils doivent se diriger sur bâbord, - "trois sons prolongés", lorsque, pour entrer ou après la sortie, ils ne doivent pas changer leur route (par exemple au croisement de deux voies). <p>^{1/} Les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire ces signaux.</p>	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - "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. <p>Les autres bâtiments doivent alors, pour autant qu'il est nécessaire, modifier leur route et leur vitesse.</p>	<p>2. Les bâtiments, à l'exception des bacs, doivent, si la manoeuvre visée au chiffre 1 peut ou doit obliger d'autres bâtiments à modifier leur route ou leur vitesse, annoncer cette manoeuvre en émettant, en temps utile,</p> <ul style="list-style-type: none"> - "trois sons prolongés suivis d'un son bref", lorsque, pour entrer ou après la sortie, ils doivent se diriger sur tribord, - "trois sons prolongés suivis de deux sons brefs", lorsque, pour entrer ou après la sortie, ils doivent se diriger sur bâbord, - "trois sons prolongés", lorsqu'après la sortie ils veulent traverser la voie navigable. Avant la fin de la traversée, ils doivent émettre, le cas échéant, - "un son prolongé suivi d'un son bref" s'ils veulent se diriger sur tribord ou - "un son prolongé suivi de deux sons brefs" s'ils veulent se diriger sur bâbord.
<p>3. Les autres bâtiments doivent alors, pour autant qu'il est nécessaire, modifier leur route et leur vitesse.</p>		
<p>4. Si, près de la sortie d'un port ou d'une voie affluente, sont placés des signaux B.9, les bâtiments sortant du port ou de la voie affluente ne doivent s'engager sur la voie principale ou la traverser que si cette manoeuvre n'oblige pas les bâtiments naviguant sur celle-ci à modifier leur route ou leur vitesse.</p>	<p>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.</p>	<p>4. Les signaux d'entrée ou de sortie visés au chiffre 2 ci-dessus doivent toujours être émis quand la manoeuvre d'entrée ou de sortie est réglée par un sémaphore.</p> <p>5. Un feu scintillant jaune, signal E.12 (annexe 7), près de la sortie d'un port ou d'une voie affluente si-</p>

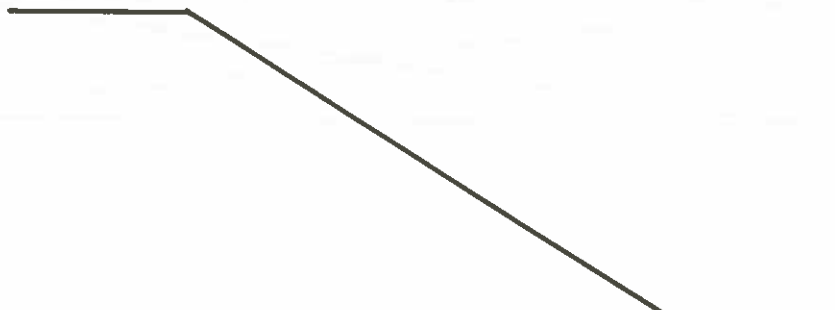
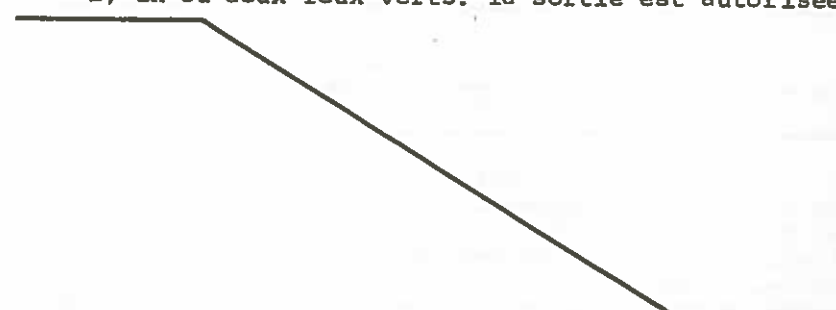

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
<p>b) les bâtiments gravement avariés ou participant à une opération de sauvetage, ainsi que les bâtiments échoués, coulés ou incapables de manoeuvres;</p> <p>c) les bâtiments pouvant justifier d'une autorisation écrite des autorités compétentes.</p>	<p>b) les bâtiments pouvant justifier d'une autorisation écrite des autorités compétentes</p>	
X	<p>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.</p>	X
<p><u>Article 6.21 - Convois et formations à couple</u></p> <p>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.</p>		
<p>2. Le pousseur d'un convoi poussé doit pouvoir sans virer arrêter en temps utile le convoi de telle sorte que la manoeuvrabilité du convoi reste bonne 1/.</p> <p>1/ Les autorités compétentes peuvent, en fonction des conditions de navigation sur la voie en cause, dispenser de cette obligation les convois poussés ne dépassant pas une certaine longueur et étendre cette obligation aux bâtiments isolés motorisés dépassant une certaine longueur.</p>		<p>2. Tout convoi poussé et toute formation à couple dont la longueur dépasse 86 m ou dont la largeur dépasse 24 m doit pouvoir s'arrêter cap à l'aval, en temps utile, tout en restant parfaitement manoeuvrable pendant et après l'arrêt.</p> <p>La même prescription est applicable à tout bâtiment motorisé dépassant 86 m, sauf si sa quille a été posée avant le premier avril 1960.</p>
X	<p>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.</p>	<p>3. Les bâtiments motorisés ne peuvent, sauf en cas de sauvetage ou d'assistance à un bâtiment en détresse, être utilisés pour des opérations de remorquage ou de poussage ou pour assurer la propulsion d'une formation à couple que dans la mesure où cette utilisation est admise dans leur certificat de visite.</p> <p>Le bâtiment motorisé qui assure la propulsion principale d'une formation à couple doit se trouver à tribord de cette formation.</p>
X	X	<p>4. Les bâtiments à passagers ayant des passagers à bord ne doivent pas naviguer à couple; ils ne doivent ni remorquer ni se faire remorquer, sauf dans le cas où le déhalage d'un bâtiment avarié le nécessite. Toutefois, les bâtiments transportant à la fois des passagers et des marchandises peuvent avoir recours à un bâtiment motorisé de renfort temporaire.</p>
<p><u>Article 6.22 - Interruption de la navigation</u></p> <p>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 avant ce signal d'interdiction.</p>		<p><u>Article 6.22</u></p> <p><u>Interruption de la navigation et sections désaffectées</u></p> <p>1.</p>





C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R.
CEVNI	Divergences entre le CEVNI et les DFND	<p>2. Il est interdit à tous bâtiments et matériels flottants, à l'exception des menues embarcations non motorisées, de naviguer sur les sections des voies d'eau qui sont indiquées par le signal A.1bis (annexe 7).</p>
<p style="text-align: center;"><u>D. BACS</u></p> <p><u>Article 6.23 - Règles applicables aux bacs</u></p> <p>1. Les bacs ne peuvent 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 ou radeaux telle que ceux-ci ne soient pas obligés de s'écarter de leur route ou de diminuer leur vitesse pour éviter un abordage.</p>	<p>Au point 1, les mots: "ou radeaux" ne figurent pas.</p>	<p style="text-align: center;">IV. BACS</p> <p>1. Les bacs ne peuvent effectuer la traversée de la voie navigable qu'après s'être assurés que le mouvement des autres bâtiments permet d'effectuer la traversée sans danger et sans que ces autres bâtiments soient obligés de modifier brusquement leur route ou leur vitesse.</p>
<p>2. Un bac ne naviguant pas librement doit, en outre, se conformer aux règles suivantes:</p> <p>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.</p> <p>b) Lorsque le câble longitudinal d'un bac peut barrer le chenal navigable, le bac ne doit stationner du côté du chenal opposé au point d'ancrage du câble que dans la mesure strictement nécessaire pour effectuer les manoeuvres de débarquement et d'embarquement. Pendant ces manoeuvres, les bâtiments approchants peuvent exiger le dégagement du chenal par l'émission, en temps voulu, d'"un son prolongé".</p> <p>c) Il ne doit pas demeurer dans le chenal au-delà du temps nécessaire pour son service.</p>	<p>c) la navigation de bacs à câble longitudinal est interdite.</p>  <p>b)</p>	
<p>3. Lorsque l'autorité compétente a accordé à certains bacs naviguant librement la priorité de passage dans des conditions déterminées, ces bacs, lorsqu'ils veulent user de ce droit, doivent signaler leur intention par un son bref entre deux sons prolongés et montrer le signal prescrit au paragraphe 4 de l'article 3.16, ou au paragraphe 2 de l'article 3.34. Les autres bâtiments doivent alors modifier leur vitesse et leur route dans la mesure nécessaire.</p>	Divergences entre le CEVNI et les DFND	Divergences entre le CEVNI et le RPNR
<p><u>E. PASSAGE DES PONTS, BARRAGES ET ECLUSES</u></p> <p><u>Article 6.24 - Passage des ponts et des barrages</u> <u>- Généralités</u></p> <p>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.</p>		<p style="text-align: center;">V. PASSAGE DES PONTS, BARRAGES ET ECLUSES</p> <p>1. Dans une ouverture de pont ou de barrage, si le chenal n'offre pas une largeur suffisante pour le passage simultané, les règles de l'article 6.07 sont applicables.</p>
<p>2. Lorsque le passage par une ouverture de pont ou de barrage est autorisé et que cette ouverture porte:</p> <p>a) le signal A.10 (annexe 7), la navigation est interdite en dehors de l'espace compris entre les deux panneaux constituant ce signal;</p>		<p>"2. Lorsqu'une ouverture de pont ou de barrage porte:</p> <p>a) le signal..." et ensuite comme dans le texte du CEVNI.</p>

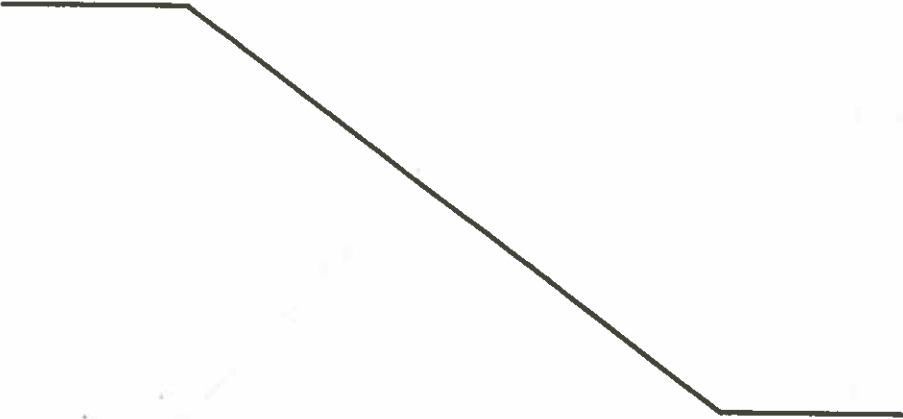
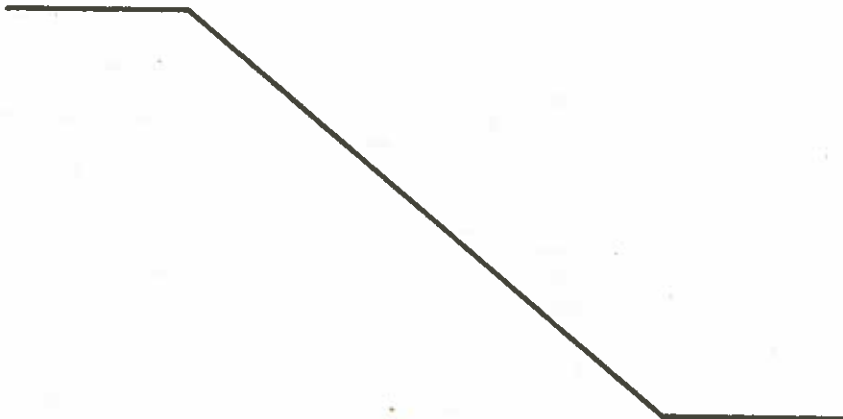


C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
<p>b) le signal D.2 (annexe 7), il est recommandé à la navigation de se tenir dans l'espace compris entre les deux panneaux ou feux constituant ce signal.</p>		
<p><u>Article 6.25 - Passage des ponts fixes</u></p> <p>1. Lorsque certaines ouvertures de ponts fixes sont indiquées par:</p> <p>- un ou plusieurs feux rouges ou panneaux rouge-blanc-rouge (signal A.1 -) (annexe 7), ces ouvertures sont interdites à la navigation.</p>		<p>1. Lorsque certaines ouvertures de ponts fixes sont indiquées par un signal général d'interdiction A.1 (annexe 7), ces ouvertures sont interdites à la navigation.</p>
<p>2. Lorsque certaines ouvertures de ponts fixes sont indiquées par:</p> <p>a) le signal D.1 a) (annexe 7), ou b) le signal D.1 b) (annexe 7), placés au-dessus de l'ouverture, il est recommandé d'utiliser de préférence ces ouvertures.</p> <p>Si la passe est munie de la signalisation visée sous a), elle est ouverte à la navigation venant dans l'autre sens; si elle est munie de la signalisation visée sous b), elle est interdite à la navigation venant dans l'autre sens.</p>	<p>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).</p>	
<p>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.</p>		
<p><u>Article 6.26 - Passages des ponts mobiles</u></p> <p>1. Sans préjudice des autres prescriptions du présent Règlement et des autres dispositions applicables, les conducteurs doivent se conformer, à l'approche et au passage 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.</p>	<p>Au point 1, les mots: "et des autres dispositions applicables" ne figurent pas.</p>	<p><u>Article 6.26</u> <u>Passage des ponts de bateaux et au droit des bacs assimilés aux ponts de bateaux</u></p> <p>Sans préjudice des dispositions des articles 6.07, 6.08 et 6.24, le passage des ponts de bateaux et au droit des bacs énumérés à l'annexe 8 du présent Règlement est soumis aux règles suivantes:</p>
<p>2. Les bâtiments doivent, à l'approche d'un pont mobile, ralentir leur marche.</p> <p>S'ils ne peuvent pas ou ne veulent pas passer le pont, ils doivent, dans le cas où des panneaux B.5 (annexe 7) sont placés sur la rive, s'arrêter en-deçà de ces panneaux.</p> <p>3. A l'approche des ponts mobiles, le dépassement est interdit sauf indications spéciales de la part du personnel du pont</p>		<p>1. A la descente, exception faite des menues embarcations, le dépassement entre bâtiments motorisés isolés est interdit dans le kilomètre en amont du pont de bateaux et le dépassement entre tous autres bâtiments dans les deux kilomètres en amont du pont;</p> <p>2. Au passage du pont de bateaux, les bâtiments ne doivent pas dépasser la vitesse nécessaire pour gouverner avec sécurité et doivent emprunter autant que possible le milieu de la passe.</p> <p>3. Les montants ne doivent pas s'arrêter à moins de 100 m en aval du pont de bateaux.</p>
		<p>4. Il est interdit de causer des dommages aux ancrages des ponts de bateaux en jetant l'ancre, en traînant des chaînes, en larguant des amarres, en s'amarant à terre ou en effectuant toute autre manoeuvre.</p>

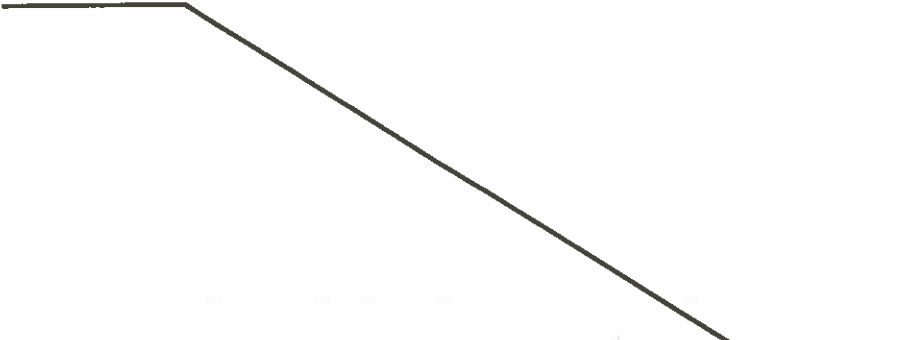
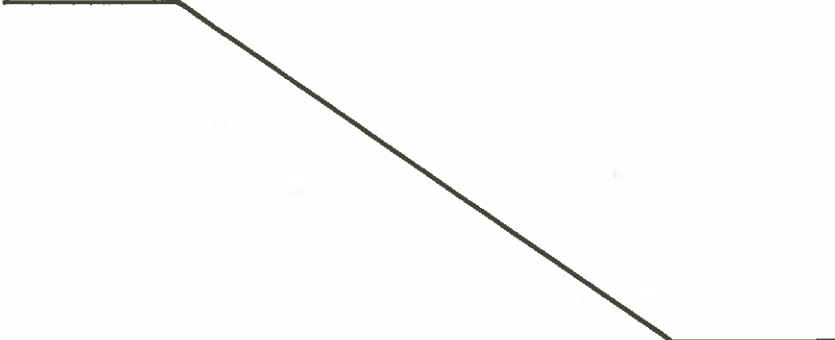
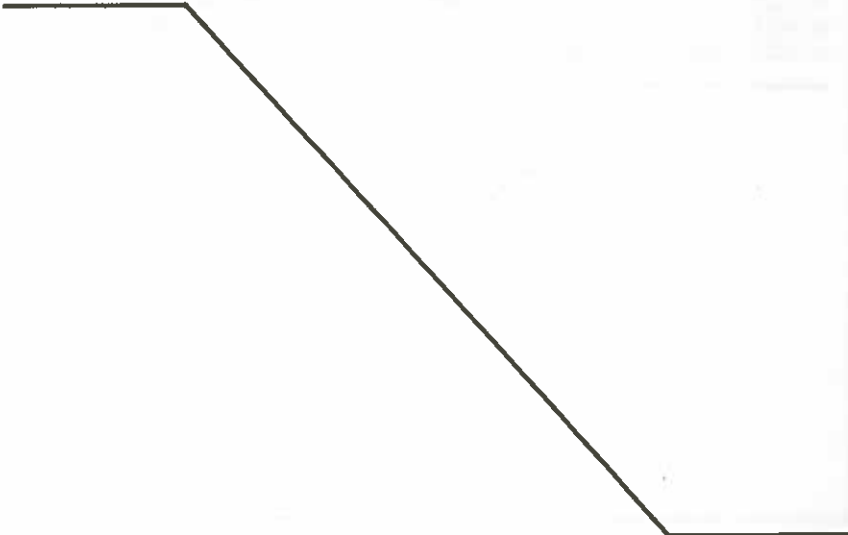
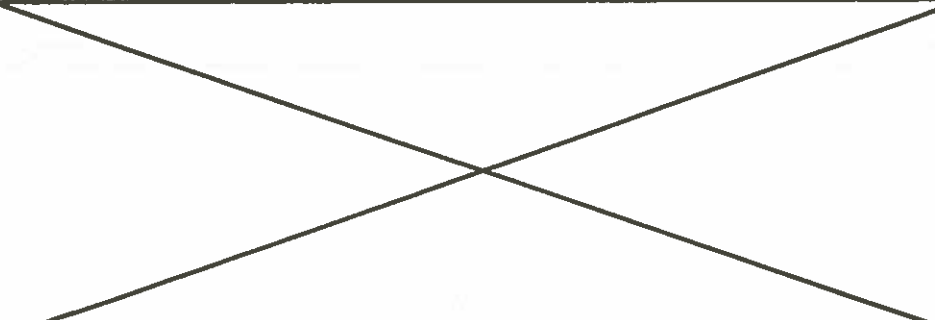
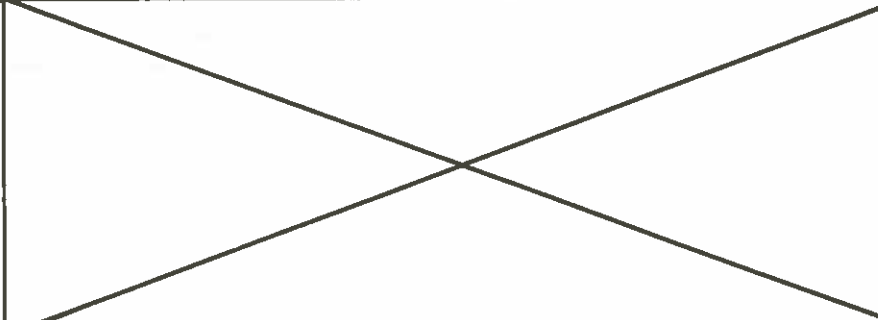
C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
<p>4. Le passage des ponts mobiles peut être réglé par les signaux suivants:</p> <p>a) un ou plusieurs feux rouges signifient:</p> <ul style="list-style-type: none"> - interdiction de passage; <p>b) un feu rouge et un feu vert à la même hauteur signifient:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le passage est encore interdit, mais le pont est en cours d'ouverture et les bâtiments doivent se préparer à se mettre en route; <p>c) un ou plusieurs feux verts signifient:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le passage est autorisé; <p>d) deux feux rouges superposés signifient:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le service d'ouverture du pont pour la navigation est interrompu. 	<p>4. Le passage des ponts mobiles peut être réglé par les signaux suivants:</p> <p>a) un feu rouge signifie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - interdiction de passage; <p>b) deux feux verts signifient:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le passage est autorisé; <p>c)</p>	
<p>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).</p>		
<p><u>Article 6.27 - Passage des barrages</u></p> <p>1. Au droit et aux abords d'un barrage, il est interdit de laisser traîner des ancres, des câbles ou des chaînes.</p>	<p>1. Au passage d'un barrage il est interdit de laisser traîner des ancres, des câbles ou des chaînes.</p>	
<p>2. Le passage par une ouverture d'un barrage n'est autorisé que lorsque cette ouverture est signalée à gauche et à droite par:</p> <ul style="list-style-type: none"> - un signal E.1 (annexe 7) 		<p>2. Le passage par une ouverture d'un barrage n'est autorisé que lorsque cette ouverture est signalée à gauche et à droite par un signal général d'autorisation E.1 (annexe 7).</p>
<p>3. L'interdiction de passage par une ouverture de barrage peut être signalée par un ou plusieurs feux rouges ou panneaux rouge-blanc-rouge (signal A.1 - (annexe 7)).</p>	<p>Au point 3, les mots: "peut être signalée" sont remplacés par: "est signalée".</p>	<p>1. L'interdiction de passage par une ouverture de barrage peut être signalée par un signal général d'interdiction A.1 (annexe 7).</p>
<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - les signaux D.1 (annexe 7) placés sur le pont au-dessus de la passe. 		
<p><u>Article 6.28 - Passage aux écluses</u></p> <p>1. Sans préjudice des autres prescriptions du présent Règlement et des autres dispositions applicables, 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 des écluses et de la pleine utilisation de celles-ci.</p>	<p>Au point 1, les mots: "et des autres dispositions applicables" ne figurent pas.</p>	<p>Au point 1, les mots: "et des autres dispositions applicables" et "éventuellement" ne figurent pas.</p>

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
<p>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.</p>		
<p>3. A l'approche des garages des écluses et dans ces garages, tout dépassement est interdit, sauf ordre spécial du personnel de l'écluse.</p>	<p>Au point 3, les mots "dans le secteur indiqué par les signaux A.2 (annexe 7)" ont été ajoutés après les mots: "et dans ces garages".</p>	
<p>4. Dans les écluses et dans leurs garages, il est interdit de laisser traîner des ancres, des câbles ou des chaînes <u>1/</u>.</p> <p><u>1/</u> Les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire cette disposition pour les garages.</p>	<p>Au point 4, les mots: "et dans leurs garages" ne figurent pas.</p> 	<p>4. Dans les écluses les ancres doivent être complètement relevées; il en est de même dans les garages, pour autant qu'elles ne sont pas utilisées.</p> <p>En outre, les conducteurs doivent réduire la vitesse de façon à éviter tout choc contre la porte ou le dispositif de protection.</p>
<p>5. Dans les écluses:</p> <p>a) si des limites sont indiquées sur les bajoyers, les bâtiments doivent se tenir entre ces limites;</p> <p>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 contre les bajoyers ou les portes;</p> <p>c) l'emploi de défenses, qui doivent être flottantes lorsqu'elles sont amovibles <u>1/</u> est obligatoire;</p> <p>d) l'utilisation de gaffes ferrées est interdite.</p> <p><u>1/</u> Les autorités compétentes peuvent ne pas exiger que ces défenses soient flottantes.</p> 	<p>e) il est interdit aux bâtiments de déverser ou de laisser s'écouler de l'eau sur les terre-pleins.</p> 	<p>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 contre les bajoyers, les portes ou les dispositifs de protection ou contre les autres bâtiments ou matériels flottants;</p> <p>e) il est interdit aux bâtiments et matériels flottants de rejeter ou de laisser s'écouler de l'eau sur les terre-pleins ou sur d'autres bâtiments ou matériels flottants;</p> <p>f) dès que le bâtiment est amarré et jusqu'au moment où il est prêt à sortir de l'écluse, il est interdit de faire usage des moyens mécaniques de propulsion.</p>
<p>6. L'accès d'une écluse est réglé de jour comme de nuit par les signaux suivants <u>2/</u>, placés d'un côté ou de chaque côté de l'écluse,</p> <p>a) deux feux rouges superposés: la navigation est interrompue (écluse hors service);</p> <p>b) un ou plusieurs feux rouges juxtaposés: l'accès est interdit (écluse fermée);</p> <p>c) dans le cas de plusieurs feux visés sous b), l'extinction de l'un des feux rouges signifie: l'accès est interdit (écluse en préparation pour l'ouverture);</p> <p>d) un feu rouge et un feu vert juxtaposés: l'accès est interdit (écluse en cours d'ouverture);</p> <p>e) un ou plusieurs feux verts juxtaposés: l'accès est autorisé;</p> <p>f) deux feux verts superposés: le passage par l'écluse peut s'effectuer toutes portes ouvertes.</p> <p><u>2/</u> Les autorités compétentes fixeront les dispositions retenues parmi celles figurant aux paragraphes 6 et 7.</p>	<p>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:</p> <p>a) deux feux rouges superposés: la navigation est interrompue (écluse hors service);</p> <p>b) deux feux rouges juxtaposés: l'accès est interdit (écluse fermée);</p> <p>c) l'extinction de l'un des feux rouges visés sous b): l'accès est interdit (porte en préparation pour l'ouverture);</p> <p>d) deux feux verts juxtaposés: l'accès est autorisé.</p> 	<p>6. L'accès d'une écluse est réglé de jour comme de nuit par des signaux visuels placés d'un côté ou de chaque côté de l'écluse. Ces signaux ont la signification suivante:</p> <p>a) deux feux rouges superposés: la navigation est interrompue (écluse hors service);</p> <p>b) un feu rouge isolé ou deux feux rouges juxtaposés: l'accès est interdit (écluse fermée);</p> <p>c) l'extinction de l'un des deux feux rouges juxtaposés ou un feu rouge et un feu vert juxtaposés signifient: l'accès est interdit (écluse en préparation pour l'ouverture);</p> <p>d) un feu vert isolé ou deux feux verts juxtaposés: l'accès est autorisé.</p> 

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R F N R
<p>7. La sortie d'une écluse est réglée de jour comme de nuit par les signaux suivants ^{1/} placés d'un côté ou de chaque côté de l'écluse,</p> <p>a) un ou plusieurs feux rouges juxtaposés : la sortie est interdite;</p> <p>b) dans le cas de plusieurs feux visés sous a), l'extinction de l'un des feux rouges signifie: la sortie est interdite (portes en préparation pour l'ouverture);</p> <p>c) un feu rouge et un feu vert juxtaposés: la sortie est interdite (portes en cours d'ouverture);</p> <p>d) un ou plusieurs feux verts juxtaposés: la sortie est autorisée.</p> <p>^{1/} Les autorités compétentes fixeront les dispositions retenues parmi celles figurant aux paragraphes 6 et 7.</p>	<p>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:</p> <p>a) un feu rouge: la sortie est interdite;</p> <p>b) un feu vert: la sortie est autorisée.</p> 	<p>7. La sortie d'une écluse est réglée de jour comme de nuit par les signaux visuels suivants:</p> <p>a) un ou deux feux rouges: la sortie est interdite;</p> <p>b) un ou deux feux verts: la sortie est autorisée.</p> 
<p>8. Les feux rouges visés aux paragraphes 6 et 7 ci-dessus peuvent être remplacés par des panneaux rouge-blanc-rouge (signal A.1 - annexe 7). Les feux verts visés à ces mêmes paragraphes peuvent être remplacés par des panneaux vert-blanc-vert (signal E.1 - annexe 7).</p>	<p>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.</p> 	
<p><u>Article 6.29 - Ordre de passage aux écluses</u></p> <p>Le passage aux écluses s'effectue selon l'ordre d'arrivée dans les garages.</p> <p>Toutefois,</p> <p>a) le personnel de l'écluse peut, pour assurer une meilleure utilisation de l'écluse, donner des instructions contraires;</p> <p>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 peuvent alors porter la flamme rouge prévue à l'article 3.36 ^{2/};</p> <p>c) les menues embarcations ne peuvent exiger un éclusage spécial.</p> <p>^{2/} Les autorités compétentes peuvent rendre ce signal obligatoire.</p>	<p>Le passage aux écluses s'effectue selon l'ordre de l'arrivée aux lieux définis par les autorités compétentes.</p> <p>Toutefois,</p> <p>a) le personnel de l'écluse peut, pour assurer une meilleure utilisation de l'écluse, donner des instructions contraires;</p> <p>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 art. 4.01, par. 5);</p> <p>c) les menues embarcations ne peuvent exiger un éclusage spécial.</p>	<p>1. Le passage aux écluses s'effectue selon l'ordre d'arrivée dans les garages.</p> <p>Toutefois,</p> <p>a) le personnel de l'écluse peut, pour assurer une meilleure utilisation de l'écluse ou la sécurité en cas d'éclusage de bâtiments transportant des matières dangereuses, donner des instructions dérogatoires;</p> <p>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.</p> <p>2. Les menues embarcations ne peuvent exiger un éclusage spécial.</p>
<p>F. TEMPS BOUCHÉ; NAVIGATION AU RADAR</p> <p><u>Article 6.30 - Restriction de la navigation</u></p> <p>1. Les bâtiments qui font route par temps bouché (brouillard, tempête de neige, etc.) ne doivent naviguer qu'à une vitesse réduite en fonction de la diminution de la visibilité ^{2/3/}. 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.</p>	<p>F. NAVIGATION DANS DES CONDITIONS DE VISIBILITÉ RÉDUITE, NAVIGATION AU RADAR</p> <p><u>Article 6.30 - Restriction de la navigation</u></p> <p>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.</p>	<p>VI. TEMPS BOUCHÉ; NAVIGATION AU RADAR</p> <p><u>Article 6.30</u></p> <p><u>Règles générales de navigation par temps bouché</u></p> <p>1. Les bâtiments qui font route par temps bouché 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 avec ce conducteur par un interphone.</p>

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D.	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
<p>2/ Sur certains secteurs, l'autorité compétente peut prescrire, en outre, qu'ils doivent tenir leur droite.</p> <p>3/ Sur certains secteurs avec courant, l'autorité compétente peut, en outre, interdire la navigation vers l'aval par temps bouché.</p>		
<p>2. Ces bâtiments doivent porter, en cas de besoin, les feux prescrits comme signalisation de nuit.</p>		
<p>3. Les bâtiments doivent s'arrêter dès que, compte tenu du risque de diminution 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.</p>	<p>2.</p>	<p>2.</p>
<p>4. En s'arrêtant, les bâtiments doivent dégager le chenal autant que possible.</p>	<p>3.</p>	<p>3.</p>
<p><u>Article 6.31 - Signaux sonores pendant la marche</u></p> <p>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 paragraphe sont remplacées par celles de l'article 6.33, paragraphe 5.</p>		<p>"Lorsqu'il fait route par temps bouché, tout bâtiment isolé, à l'exception des menues embarcations, doit émettre" et ensuite les textes sont identiques.</p> <p>A la fin de l'article la référence au paragraphe 5 de l'article 6.33 est remplacée par celle aux chiffres 2 et 3 de l'article 6.35.</p>
<p><u>Article 6.32 - Signaux sonores pendant le stationnement</u></p> <p>1. Par temps bouché, les bâtiments et radeaux 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,</p> <p>a) sur les voies navigables pour lesquelles l'aval et l'amont sont définis,</p> <p>i) lorsqu'ils se trouvent du côté gauche (pour un observateur placé face à l'aval) du chenal, - une simple volée de cloche;</p> <p>ii) lorsqu'ils se trouvent du côté droit (pour un observateur placé face à l'aval) du chenal, - une double volée de cloche;</p> <p>iii) lorsqu'ils se trouvent en position incertaine, - une triple volée de cloche;</p> <p>b) sur les voies navigables pour lesquelles l'aval et l'amont ne sont pas définis, - une simple volée de cloche.</p>	<p>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,</p> <p>a) lorsqu'ils se trouvent du côté gauche du chenal, - une simple volée de cloche;</p> <p>b) lorsqu'ils se trouvent du côté droit du chenal, - une double volée de cloche;</p> <p>c) lorsqu'ils se trouvent en position incertaine, - une triple volée de cloche.</p>	<p>1. De jour, par temps bouché, les bâtiments et matériels flottants stationnant dans le chenal, ou à proximité de celui-ci en dehors des ports et des endroits spécialement affectés au stationnement par les autorités compétentes, doivent émettre, aussitôt et aussi longtemps qu'ils perçoivent le signal prescrit à l'article 6.31, première phrase, pour un bâtiment qui s'approche,</p> <p>a) lorsqu'ils se trouvent du côté gauche (pour un observateur placé face à l'aval) du chenal, - une simple volée de cloche;</p> <p>b) lorsqu'ils se trouvent du côté droit (pour un observateur placé face à l'aval) du chenal, - une double volée de cloche;</p> <p>c) lorsqu'ils se trouvent en position indéterminée, - une triple volée de cloche. Dans ce dernier cas, ce signal doit également être donné pendant la nuit.</p>

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
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.	A la fin du point 3 a été ajoutée la phrase suivante: "Dans le cas d'un convoi remorqué, elles ne s'appliquent qu'au remorqueur et au dernier bâtiment du convoi."	
<p><u>Article 6.33 - Dispositions spéciales pour les bâtiments naviguant au radar</u></p> <p>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 rotation du bâtiment et à condition que ces appareils soient d'un type agréé par les autorités compétentes.</p> 		<p>1. Les bâtiments ne peuvent naviguer au radar que pour autant qu'ils sont équipés:</p> <p>a) 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 en bon état de fonctionnement et d'un type agréé pour le Rhin par les autorités compétentes d'un des Etats riverains ou de la Belgique;</p> <p>b) d'une installation de radiotéléphonie permettant les communications de bord à bord. Cette installation doit être en bon état de fonctionnement et conforme à l'Accord régional en vigueur relatif à l'établissement d'un service mobile radiotéléphonique international sur ondes métriques pour la navigation rhénane.</p> <p>Les menues embarcations et les bacs sont dispensés de l'obligation d'être équipés de l'installation de radiotéléphonie et peuvent être dispensés par les autorités compétentes de l'obligation d'être munis d'un dispositif indiquant la vitesse de rotation.</p>
2. L'utilisation d'une installation de radar ne dispense pas les bâtiments d'observer toutes les dispositions du présent Règlement, sauf exceptions découlant des prescriptions particulières ci-après.		
<p>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 ^{1/}, 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.</p> <p>^{1/} Les autorités compétentes peuvent, sur certains secteurs de certaines voies navigables, ne pas autoriser les avalants à faire usage de cette disposition.</p>		<p>Au point 3, dans la première phrase, les mots: "les bâtiments utilisant une installation de radar" ont été remplacés par: "les conducteurs des bâtiments naviguant au radar".</p> 
<p>4. Lorsqu'un bâtiment utilise son installation de radar pour naviguer dans des conditions où, sans radar, la navigation serait impossible, deux personnes suffisamment au courant de cette méthode de navigation doivent se trouver en permanence dans la timonerie ^{2/}.</p> <p>^{2/} Sur certaines voies navigables les autorités compétentes peuvent ne prescrire la présence que d'une seule de ces personnes.</p>	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.	4. Sans préjudice des dispositions du Règlement relatif à la délivrance des patentes de batelier du Rhin, la personne utilisant une installation de radar pour conduire un bâtiment doit être titulaire d'un diplôme délivré en vertu du Règlement relatif à la délivrance des diplômes de conducteur au radar pour le Rhin.

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
		<p>Lorsqu'un bâtiment utilise son installation de radar pour naviguer dans des conditions où, sans radar, la navigation serait impossible, il doit se trouver en permanence, dans la timonerie, outre la personne visée à l'alinéa ci-dessus, une seconde personne suffisamment au courant de cette méthode de navigation.</p> <p>Toutefois, pour les bâtiments dont le poste de pilotage est spécialement aménagé pour permettre la conduite par une seule personne en navigation au radar, il est suffisant que l'équipage comprenne la deuxième personne prévue à l'alinéa précédent. Mention doit en être faite sur le certificat de visite.</p>
<p>5. En outre, sur une voie navigable avec courant, tout avalant navigant 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</p> <p>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; chaque série de trois sons doit commencer par le ton le plus bas et se terminer par le ton le plus haut; ce signal spécial (3 fois 3 sons) doit être répété aussi souvent qu'il est nécessaire ^{1/},</p> <p>b) ralentir sa vitesse et, en cas de besoin, s'arrêter cap à l'aval ou virer vers l'amont.</p> <p>^{1/} Les autorités compétentes peuvent prescrire que les fréquences des sons doivent être comprises entre 165 Hertz et 297 Hertz et qu'entre le son le plus haut et le son le plus bas il doit y avoir un intervalle d'au moins 2 tons entiers.</p>	<p>5. En outre, tout avalant, à l'exception des menues embarcations, navigant 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</p> <p>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;</p> <p>b) ralentir sa vitesse et, en cas de besoin, s'arrêter cap à l'aval ou virer vers l'amont.</p> <p>Tout montant, lorsqu'il se trouve dans les mêmes circonstances, doit émettre les signaux prescrits à l'article 6.31.</p>	<p>5. Les bâtiments naviguant au radar sont dispensés de la vigie prescrite à l'article 6.30, chiffre 1, lorsque le conducteur est en mesure de poursuivre sa route en toute sécurité.</p> 
<p><u>Article 6.34 - Dispositions applicables aux bâtiments qui entendent le signal prescrit à l'article 6.33, paragraphe 5a)</u></p> <p>Les bâtiments montants et les bâtiments traversant le chenal doivent, dès qu'ils entendent le signal visé au paragraphe 5 a) de l'article 6.33,</p> <p>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;</p> <p>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.</p>	<p>"Les bâtiments doivent, dès qu'ils entendent le signal visé au paragraphe 5 a) de l'article 6.33,</p> <p>a) s'ils se trouvent"... et ensuite les textes sont identiques.</p>	<p><u>Article 6.34</u> <u>Convois et formations à couple navigant au radar</u></p> <p>1. Les convois remorqués ne peuvent naviguer au radar vers l'aval que s'ils sont aménagés de façon spéciale afin de pouvoir s'arrêter cap à l'aval.</p> <p>2. Dans les convois poussés et dans les formations à couple, il suffit que le bâtiment à bord duquel se trouve le conducteur du convoi ou de la formation soit équipé conformément à l'article 6.33, chiffre 1.</p>
		<p><u>Article 6.35</u> <u>Règles de route des bâtiments navigant au radar</u></p> <p>1. En navigation au radar, l'installation de radiotéléphonie visée à l'article 6.33, chiffre 1.b), doit être constamment branchée sur la voie 13, soit en écoute, soit pour émettre des indications à l'usage d'autres bâtiments.</p> <p>2. Tout avalant, à l'exception des menues embarcations, navigant au radar, aussitôt qu'il perçoit sur</p>

C E V N I

Divergences entre le C E V N I et les D F N D

Divergences entre le C E V N I et le R P N R

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; chaque série de trois sons doit commencer par le ton le plus bas et se terminer par le ton le plus haut; ce signal spécial (trois fois trois 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.

3. Tout montant se trouvant dans les mêmes circonstances que l'avalant visé au chiffre 2 ci-dessus, doit émettre les signaux prescrits à l'article 6.31 et indiquer par radiotéléphonie aux bâtiments venant en sens inverse sa position, le nom et la catégorie de son bâtiment, ainsi que son sens de circulation, et s'il montre ou non le pavillon bleu ou le feu blanc scintillant (article 6.04).

Les avalants naviguant au radar confirment par radiotéléphonie aux montants munis de radar la route qui leur a été indiquée.

Article 6.36

Dispositions applicables aux bâtiments qui entendent le signal prescrit à l'article 6.35, chiffre 2.a)

Les bâtiments doivent, dès qu'ils entendent le signal visé au chiffre 2.a) de l'article 6.35,

- 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 dans toute la mesure possible.

Chapitre 7

REGLES DE STATIONNEMENT

Article 7.01 - Lieu de stationnement (ancrage et amarrage)

Sauf préjudice des autres prescriptions du présent Règlement et des autres dispositions applicables, les bâtiments et radeaux 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.

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







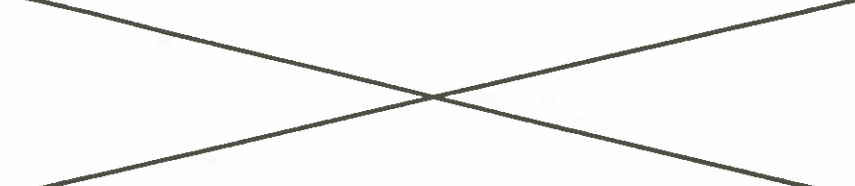
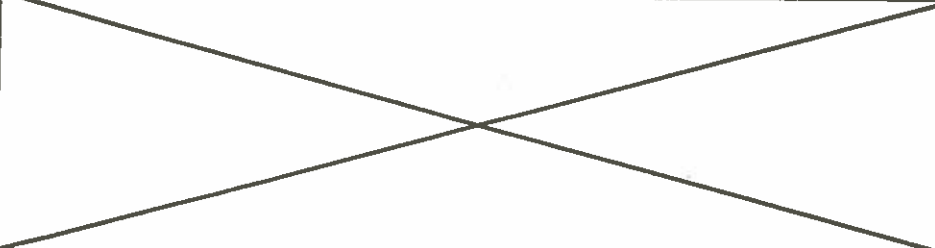
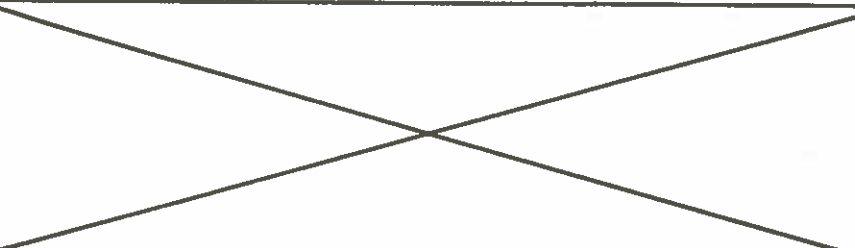
"1. Sans préjudice des autres dispositions du présent Règlement, les bâtiments doivent choisir leur lieu de stationnement" et ensuite les textes sont identiques.

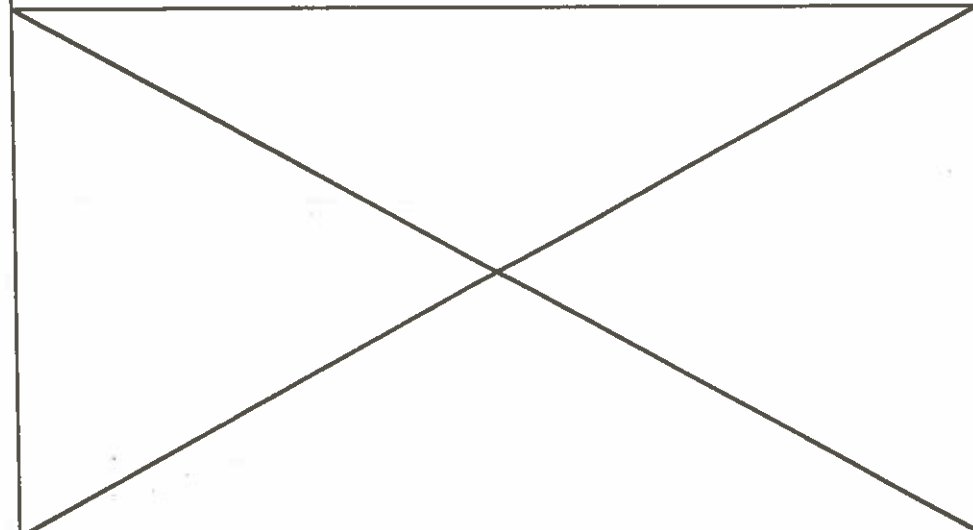
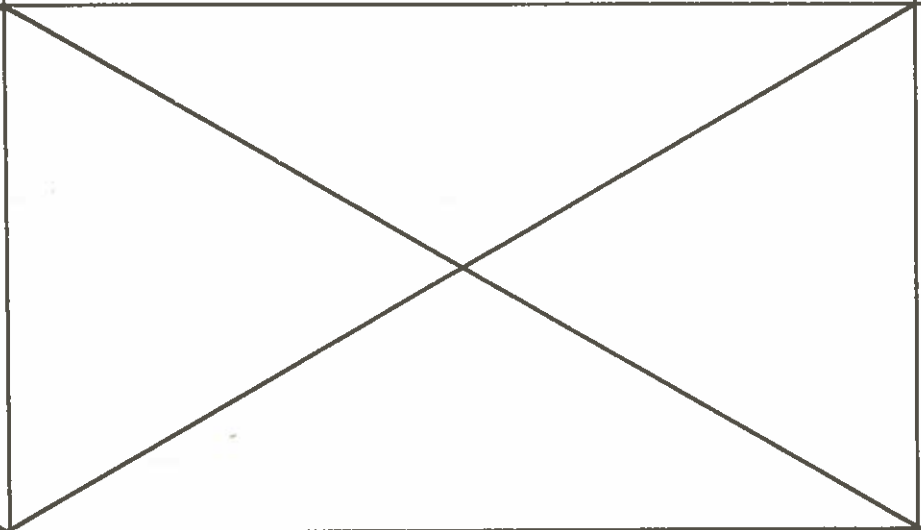
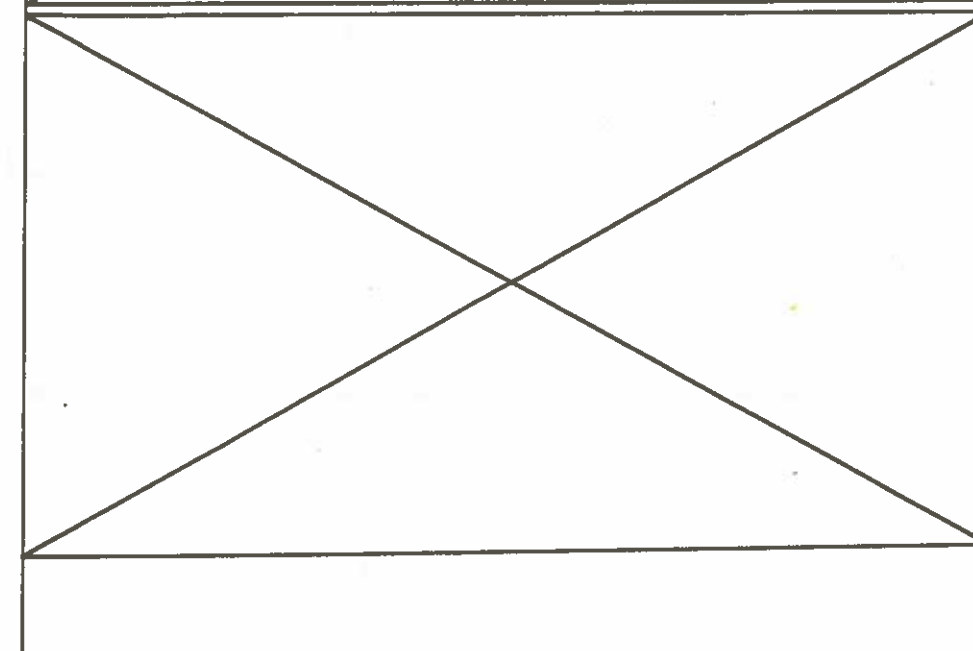

"1. Sans préjudice des autres dispositions du présent Règlement, les bâtiments et matériels flottants doivent choisir leur lieu de stationnement..." et ensuite les textes sont identiques.

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.

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.

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
 	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).	
<p><u>Article 7.02 - Sécurité d'ancrage et d'amarrage</u></p> <p>Les bâtiments et radeaux en stationnement, ainsi que les établissements flottants, doivent être ancrés ou amarrés de façon suffisamment solide, compte tenu 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. Dans le cas d'un convoi poussé, il suffit toutefois que cette disposition soit respectée pour l'ensemble du convoi, sans que soient ancrés et amarrés individuellement tous les bâtiments du convoi.</p>	<p>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.</p>	<p>Les bâtiments, assemblages de bâtiments et matériels flottants en stationnement, ainsi que les établissements flottants, doivent être ancrés ou amarrés de telle façon qu'ils ne puissent changer de position et ainsi constituer un danger ou une gêne pour les autres bâtiments compte tenu notamment du vent et des variations du niveau de l'eau, ainsi que de la succion et du remous.</p>
<p><u>Article 7.03 - Stationnement (ancrage et amarrage) interdit</u></p> <p>1. Sur les voies navigables ou sections de voie navigable où le stationnement est interdit de façon générale, le stationnement n'est autorisé que dans les secteurs indiqués par le signal d'indication E.5 (annexe 7) et seulement du côté de la voie où le signal est placé.</p>	<p>"1. Sur les sections de la voie navigable où le stationnement est interdit de façon générale..." et la suite des textes est la même.</p>	<p>"2. Sur les sections de la voie navigable où le stationnement est interdit de façon générale..." et la suite des textes est la même.</p>
<p>2. Sur les autres voies navigables ou sections de voie navigable le stationnement est interdit:</p> <p>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;</p> <p>b) aux embouchures des affluents navigables et à l'entrée des embranchements, des canaux et des chenaux de port;</p> <p>c) sur le trajet des bacs;</p> <p>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);</p> <p>e) sous les ponts et sous les lignes électriques à haute tension, sauf dérogation accordée par l'autorité compétente;</p> <p>f) dans les aires de virage indiquées par le signal d'indication E.8 (annexe 7);</p> <p>g) près d'une berge affectée au halage par traction mécanique;</p> <p>h) dans les secteurs désignés par les autorités compétentes; ces secteurs peuvent être indiqués par le signal A.5 (annexe 7) et l'interdiction s'applique alors du côté de la voie où le signal est placé.</p>	<p>2. Sur les autres sections de la voie navigable, le stationnement est interdit:</p> <p>a)</p> <p>b) aux embouchures des affluents navigables et à l'entrée des bassins portuaires, canaux et bras navigables;</p> <p>c)</p> <p>d)</p> <p>e)</p> <p>f) dans les aires de virage indiquées par le signal d'indication E.8 (Annexe 7), sauf dérogation accordée par l'autorité compétente;</p> <p>g)</p> <p>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.</p>	<p>1. Indépendamment des sections de la voie navigable sur lesquelles existe une interdiction générale de stationner, le stationnement est interdit:</p> <p>a)</p> <p>b)</p> <p>c)</p> <p>d) sur la route que suivent les bâtiments pour accoster un débarcadère ou en partir;</p> <p>e)</p> <p>f)</p> <p>g)</p>
<p><u>Article 7.04 - Ancrage interdit</u></p> <p>1. Sur les voies navigables ou 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 d'indication E.6 (annexe 7) et seulement du côté de la voie où ce signal est placé.</p>	<p>"1. Sur les sections de voie navigable où il est interdit de façon générale..." et ensuite les textes sont identiques.</p>	<p>"2. Sur les sections de la voie navigable, où..." et ensuite les textes sont identiques.</p>

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
<p>2. Sur les autres voies navigables ou sections de 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.</p>	<p>"2. Sur les autres sections de la voie navigable..." et ensuite les textes sont les mêmes.</p>	<p>1. Indépendamment des sections de la voie navigable sur lesquelles existe une interdiction générale d'ancrer, il est interdit d'ancrer dans les secteurs indiqués par le signal A.6 (annexe 7), du côté de la voie où ce signal est placé.</p>
<p><u>Article 7.05 - Amarrage interdit</u></p> <p>1. Sur les voies navigables ou sections de voie navigable où l'amarrage à la rive est interdit de façon générale, il est interdit de s'amarrer à la rive sauf dans les secteurs indiqués par le signal d'indication E.7 (annexe 7) et, alors, du côté de la voie où ce signal est placé.</p>		<p>2. Sur les sections de la voie navigable où l'amarrage à la rive est interdit de façon générale, il n'est permis de s'amarrer à la rive que dans les secteurs indiqués par le signal E.7 (annexe 7) et seulement du côté de la voie où ce signal est placé.</p>
<p>2. Sur les autres voies navigables ou sections de voie navigable, 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.</p>	<p>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.</p>	<p>1. Indépendamment des sections de la voie navigable sur lesquelles existe une interdiction générale d'amarrage, il est interdit de s'amarrer à la rive dans les secteurs indiqués par le signal A.7 (annexe 7), du côté de la voie où ce signal est placé.</p>
<p>3. Il est interdit de se servir, pour amarrer ou déhaler les bâtiments ou les radeaux, d'arbres 1/ ou d'objets tels que garde-corps, poteaux, bornes et colonnes, à moins qu'ils ne soient expressément affectés à cet usage.</p> <p>1/ Les autorités compétentes peuvent, sur certaines voies navigables, ne pas prescrire cette disposition pour les arbres.</p>	<p>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.)</p> 	<p>3. Il est interdit de se servir, pour l'amarrage ou le déhalage, d'arbres ou d'objets tels que garde-corps, poteaux, bornes, colonnes, échelles métalliques, mains courantes, etc., à moins qu'ils ne soient expressément affectés à cet usage.</p> 
<p><u>Article 7.06 - Garde</u></p> <p>1. Sauf dispense des autorités compétentes, une garde efficace doit se trouver en permanence sur les radeaux et à bord des bâtiments en stationnement dans le chenal ou à proximité de celui-ci.</p>	<p>1. Une garde efficace doit se trouver en permanence à bord des bâtiments en stationnement dans le chenal.</p> 	<p>1. Une garde efficace doit se trouver en permanence à bord des bâtiments en stationnement et chargés de matières énumérées aux annexes 9, 10 ou 11, ou qui, ayant transporté de telles matières, ne sont pas exempts de gaz dangereux.</p>
<p>2. Toutefois, les bâtiments amarrés à la rive, ainsi que les bâtiments d'un convoi poussé autres que le pousseur, ne sont tenus d'avoir une garde que si les circonstances locales l'exigent ou si les autorités compétentes le prescrivent.</p> 	<p>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.</p> 	<p>2. Tous les autres bâtiments, les matériels flottants et les établissements flottants doivent en stationnement être placés sous la surveillance d'une personne capable d'intervenir rapidement en cas de besoin, à moins que les autorités compétentes les en dispensent ou que les circonstances locales n'exigent pas cette surveillance.</p>
<p><u>Article 7.07 - Interdiction de stationnement latéral</u></p> <p>Il est interdit de stationner latéralement à un bâtiment portant le signal prescrit à l'article 3.47 (signal IV.5, annexe 3) à une distance en mètres inférieure à u chiffre indiqué dans le triangle blanc dudit signal.</p>		
		<p><u>Article 7.08</u></p> <p><u>Stationnement côte à côte</u></p> <p>Là où, en raison des conditions du chenal, la navigation doit s'effectuer à moins de 40 m de la rive, il n'est permis qu'à une seule rangée de bâtiments de stationner le long de celle-ci.</p>

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
		<p style="text-align: center;"><u>Article 7.09</u></p> <p style="text-align: center;"><u>Stationnement au voisinage de bâtiments transportant certaines matières dangereuses</u></p> <p>1. Il est interdit de stationner à moins de 10 m d'un bâtiment ou d'un convoi poussé portant</p> <ul style="list-style-type: none"> - de nuit, le ou les feux bleus visés à l'art.3.21 ou - de jour, le ou les cônes bleus visés à l'article 3.37. <p>Toutefois, cette interdiction ne s'applique pas aux bâtiments</p> <ul style="list-style-type: none"> a) qui portent également cette signalisation, ou b) qui satisfont à toutes les prescriptions prévues pour un bateau à aménagement limité au sens du Règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin (ADNR).
		<p>2. Il est interdit de stationner à moins de 50 m d'un bâtiment ou d'un convoi poussé portant</p> <ul style="list-style-type: none"> - de nuit, le feu rouge alternatif visé à l'article 3.22, chiffre 1.b) ou - de jour, les deux cônes rouges superposés visés à l'art. 3.33, chiffre 1.b), conformément à l'article 3.38. <p>Toutefois, cette interdiction ne s'applique pas aux bâtiments transportant la même matière dangereuse.</p> <p>3. Il est interdit de stationner à moins de 100m d'un bâtiment ou d'un convoi poussé portant</p> <ul style="list-style-type: none"> - de nuit, le ou les feux rouges visés à l'article 3.22, chiffres 1.a) et 2 ou - de jour, le ou les cônes rouges visés à l'article 3.33, chiffres 1.a) et 3, conformément à l'article 3.38. <p>4. L'autorité compétente peut accorder des dérogations pour le stationnement dans les garages des écluses ou dans les rades.</p>
	<p style="text-align: center;">Chapitre 8</p> <p style="text-align: center;">DISPOSITIONS PARTICULIERES</p> <p style="text-align: center;"><u>Article 8.01 - Interdiction d'accès à bord</u></p> <p>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 radioactives est interdit à toute personne n'appartenant pas à l'équipage, à leurs familles ou aux services.</p> <p>La même disposition s'applique aux bâtiments ayant transporté des matières inflammables en citernes, pour autant que celles-ci n'aient pas été dégazées.</p> <p>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.</p>	<p style="text-align: center;">Chapitre 8</p> <p style="text-align: center;">DISPOSITIONS COMPLEMENTAIRES</p> <p style="text-align: center;"><u>Article 8.01</u></p> <p style="text-align: center;"><u>Longueur maximale des bâtiments</u></p> <p>La longueur d'un bâtiment dont la quille a été posée après le 31 décembre 1962 ne doit pas dépasser 110 m, sauf autorisation spéciale délivrée par les autorités compétentes des secteurs à parcourir.</p> 

C E V N I

Divergences entre le C E V N I et les D F N D

Divergences entre le C E V N I et le R P N R

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 8.02 Remorquage d'un convoi poussé ou par un convoi poussé

1. Le remorquage d'un convoi poussé est interdit. Toutefois, les convois poussés peuvent faire usage d'un bâtiment motorisé de renfort en cas de circonstances locales exceptionnelles et lorsque cela ne gêne pas la navigation.

2. Le remorquage par un convoi poussé est interdit. Toutefois, un convoi poussé peut effectuer des opérations de remorquage, à la remonte, si ses dimensions maximales sont inférieures à 110 x 12 m, à la descente, si ses dimensions maximales sont inférieures à 86 x 12 m, et si, en outre, mention en est faite dans le certificat de visite du pousseur.

Le groupement formé par un convoi poussé effectuant des opérations de remorquage est un convoi remorqué au sens de l'article 1.01, lettre c) et le convoi poussé est assimilé à un bâtiment motorisé en tête d'un convoi remorqué.

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.

Article 8.03Convois poussés comprenant des bâtiments autres que des barges de poussage

Un convoi poussé ne peut comprendre des bâtiments, autres que des barges de poussage, que lorsque le certificat de visite du pousseur l'admet expressément.

Ces bâtiments doivent alors être accouplés latéralement à l'ensemble constitué par le pousseur et une ou deux barges de poussage en flèche.

Article 8.04Déplacement de barges de poussage en dehors d'un convoi poussé

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

- à couple d'un bâtiment motorisé capable d'arrêter la formation cap à l'aval, ou
- à la remorque ou à couple si la barge est munie d'un appareil à gouverner au moins équivalent à celui dont a besoin un chaland de même port en lourd, ou
- à couple d'un bâtiment motorisé si la formation peut virer normalement et si mention en est faite dans le certificat de visite dudit bâtiment, ou
- avec l'autorisation spéciale valable pour un seul voyage, visée au Règlement de visite des bâtiments du Rhin, ou
- sur de courtes distances en vue de la formation ou à la suite de la dislocation d'un convoi poussé conformément aux prescriptions édictées par l'autorité compétente ou avec l'autorisation de celle-ci.

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
X	X	<p style="text-align: center;"><u>Article 8.05</u> <u>Accouplements des convois poussés</u></p> <p>1. Les accouplements d'un convoi poussé doivent assurer sa rigidité.</p> <p>2. Les accouplements doivent pouvoir se faire et se défaire de façon simple et facile.</p> <p>3. Les accouplements doivent être maintenus uniformément tendus par des dispositifs appropriés, de préférence par des treuils spéciaux.</p>
		<p style="text-align: center;"><u>Article 8.06</u> <u>Installation de radiotéléphonie des convois poussés</u></p> <p>Dans tous les cas où la longueur d'un convoi poussé dépasse 110 m, le pousseur doit être muni d'une installation de radiotéléphonie permettant les communications de bord à bord. Cette installation doit être conforme à l'Accord régional en vigueur relatif à l'établissement d'un service mobile radiotéléphonique international sur ondes métriques pour la navigation rhénane.</p>
		<p style="text-align: center;"><u>Article 8.07</u> <u>Liaison phonique à bord des convois poussés</u></p> <p>Dans tous les cas où la longueur d'un convoi poussé dépasse 110 m, il doit y avoir une liaison phonique dans les deux sens entre la timonerie du pousseur et l'avant du convoi.</p>
		<p style="text-align: center;"><u>Article 8.08</u> <u>Circulation de personnes à bord des convois poussés</u></p> <p>La circulation des personnes sur un convoi poussé doit être facile et sans danger. En outre, les ouvertures qui pourraient se présenter entre les unités du convoi doivent être munies de dispositifs de protection appropriés.</p>
		<p style="text-align: center;"><u>Article 8.09</u> <u>Présence de femmes ou d'enfants à bord de barges de poussage</u></p> <p>En complément des prescriptions de l'article 1.08, un matelot doit se trouver à bord de chaque barge de poussage faisant route lorsque des femmes ou des enfants séjournent à bord de celle-ci.</p>
		<p style="text-align: center;"><u>Article 8.10</u> <u>Formation des convois remorqués</u></p> <p>1. L'intervalle entre le bâtiment motorisé en tête du convoi et la première unité remorquée ne doit pas excéder 120 m. Toutefois, dans un convoi montant ne comprenant qu'un seul bâtiment remorqué dont le port en lourd est supérieur à 600 t, cet intervalle peut être augmenté sans excéder 200 m.</p>

C E V N I

Divergences entre le C E V N I et les D F N D

Divergences entre le C E V N I et le R P N R

2. L'intervalle entre deux unités remorquées ne doit pas excéder 100 m.

3. L'intervalle entre deux bâtiments motorisés en tête d'un convoi remorqué ne doit pas excéder 120 m.

Article 8.11

Communication entre les bâtiments d'un convoi remorqué
(Croquis IV.9, annexe 3)

1. Le bâtiment motorisé en tête du convoi remorqué doit signaler par des coups de cloche qu'il se met en route, qu'il s'arrête ou qu'il demande le largage d'une remorque.

Les coups de cloche peuvent être également utilisés pour d'autres communications à l'intérieur du convoi remorqué.

2. Lorsque la cloche ne suffit pas pour ces communications, des signaux sonores peuvent, en cas d'urgence, être donnés au moyen d'un sifflet ou d'un appareil sonore équivalent, à condition qu'il ne puisse en résulter aucune confusion pour les bâtiments n'appartenant pas au convoi remorqué.

3. Les unités remorquées communiquent avec le bâtiment motorisé en tête du convoi:

de jour, au moyen d'un pavillon pouvant être hissé à 4 m au moins au-dessus du plan des marques d'enfoncement;

de nuit, au moyen du feu de mât.

Ces signaux signifient:

- a) lorsqu'ils sont hissés à bloc, que le bâtiment motorisé en tête du convoi peut marcher à pleine puissance;
- b) lorsqu'ils sont hissés à mi-hauteur, que l'unité remorquée demande que le bâtiment motorisé en tête du convoi ne marche qu'à demi-puissance;
- c) lorsqu'ils sont amenés, que l'unité remorquée demande que le bâtiment motorisé en tête du convoi arrête immédiatement ses machines; ce signal ne doit être donné qu'en cas d'urgence et le feu amené doit rester visible.

4. Les signaux donnés par une unité remorquée doivent être répétés immédiatement par les unités qui se trouvent entre cette unité et le bâtiment motorisé en tête du convoi.

5. Toutefois, au départ d'un convoi, une unité remorquée ne doit arborer le pavillon ou le feu que lorsque l'unité suivante du convoi l'a arboré.

6. L'utilisation de ces signaux peut être remplacée par des communications radiotéléphoniques.

Cependant, l'utilisation de la radiotéléphonie sur les fréquences des voies réservées aux services publics ou aux opérations nautiques est interdite à cet effet.

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
X	X	<p style="text-align: center;"><u>Article 8.12</u></p> <p style="text-align: center;"><u>Installation de radiotéléphonie de certains convois remorqués et formations à couple</u></p> <p>1. Tous les bâtiments motorisés remorquant un assemblage rigide dont la longueur dépasse 110 m doivent être munis d'une installation de radiotéléphonie permettant la communication de bord à bord. Toutefois, cette disposition ne s'applique pas aux bâtiments motorisés remorquant un convoi poussé ni aux bâtiments motorisés naviguant dans les rades ou effectuant de petits déplacements en dehors de celles-ci.</p> <p>2. L'installation visée au chiffre 1 ci-dessus doit être conforme à l'Accord régional en vigueur relatif à l'établissement d'un service mobile radiotéléphonique international sur ondes métriques pour la navigation rhénane.</p> <p>3. Dans la navigation à couple de deux bâtiments motorisés, lorsque l'un d'entre eux navigue poupe en avant, une communication suffisante doit être assurée entre les deux postes de gouverne.</p> <p>Cependant, l'utilisation de la radiotéléphonie sur les fréquences des voies réservées aux services publics ou aux opérations nautiques est interdite à cet effet.</p>

C E V N I

Divergences entre le C E V N I et les D F N D

Divergences entre le C E V N I et le R P N R

Annexe 1

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

AUTRICHE	:	A
BELGIQUE	:	B
BULGARIE	:	BG
FRANCE	:	F
HONGRIE	:	M
ITALIE	:	I
LUXEMBOURG	:	L
NORVEGE	:	NO
PAYS-BAS	:	N
POLOGNE	:	PL
PORTUGAL	:	P
REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE	:	D
ROUMANIE	:	R
SUISSE	:	CH
TCHECOSLOVAQUIE	:	CS
UNION DES REPUBLIQUES SOCIALISTES SOVIETIQUES	:	SU
YUGOSLAVIE	:	YU

Annexe 1

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

REPUBLIQUE D'AUTRICHE	:	A
REPUBLIQUE POPULAIRE DE BULGARIE	:	BG
REPUBLIQUE POPULAIRE HONGROISE	:	M
REPUBLIQUE SOCIALISTE DE ROUMANIE	:	R
REPUBLIQUE SOCIALISTE TCHECOSLOVAQUE	:	CS
UNION DES REPUBLIQUES SOCIALISTES SOVIETIQUES	:	SU
REPUBLIQUE SOCIALISTE FEDERATIVE DE YUGOSLAVIE	:	YU
REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE	:	D

Annexe 1

LETTRE OU GROUPE DE LETTRES DISTINCTIF DU PAYS DU PORT
D'ATTACHE OU DU LIEU D'IMMATRICULATION DES BATIMENTS
(Liste indicative)

A	:	AUTRICHE
B	:	BELGIQUE
BG	:	BULGARIE
CH	:	SUISSE
CS	:	TCHECOSLOVAQUIE
D	:	ALLEMAGNE
F	:	FRANCE
I	:	ITALIE
L	:	LUXEMBOURG
M	:	HONGRIE
N	:	PAYS-BAS
NO	:	NORVEGE
P	:	PORTUGAL
PL	:	POLOGNE
R	:	ROUMANIE
SU	:	UNION DES REPUBLIQUES SOCIALISTES SOVIETIQUES
YU	:	YUGOSLAVIE

C E V N I

Divergences entre le C E V N I et les D F N D

Divergences entre le C E V N I et le R P N R

Annexe 2

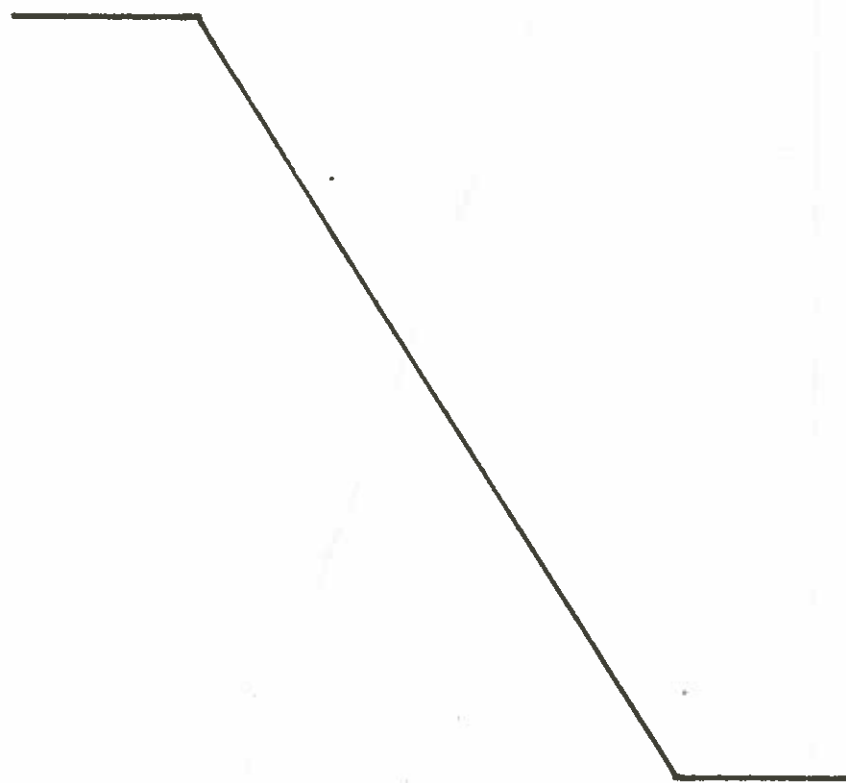
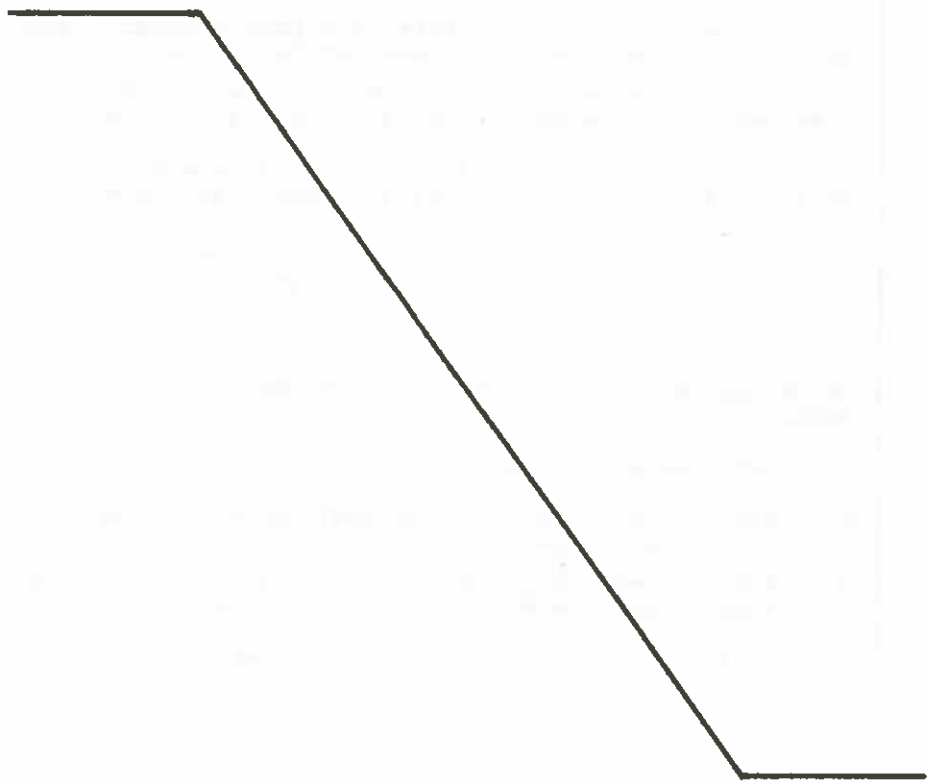
MARQUES D'ENFONCEMENT ET ECHELLES DE TIRANT D'EAU
DES BATEAUX DE NAVIGATION INTERIEURE

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.



CHAPITRE 4

FRANC-BORD, DISTANCE DE SECURITE ET ECHELLES
DE TIRANT D'EAU

Article 4.01

Signification de quelques termes

Dans le présent chapitre

a) le terme "longueur" (L) désigne la longueur maximale de la coque, gouvernail et beaupré non compris;

b) le terme "largeur" (B) désigne la largeur maximale mesurée à l'extérieur du bordé, roues à aubes non comprises;

c) le terme "milieu du bateau" désigne le milieu de la longueur (L);

d) le terme "superstructure fermée" désigne une construction continue constituée par des parois solides et étanches s'élevant sur le pont, assemblée avec celui-ci de façon permanente et étanche,

- la "largeur d'une superstructure" étant la largeur moyenne de celle-ci et

- la "hauteur d'une superstructure" étant la hauteur moyenne verticale mesurée en abord entre le pont supérieur de la superstructure et le pont du franc-bord; si les cloisons comportent des ouvertures telles que des portes ou des fenêtres, la hauteur des superstructures n'est mesurée que jusqu'au point le plus bas des seuils de ces ouvertures;

e) sont considérés comme "étanches à l'eau" les éléments de construction ou dispositifs aménagés de manière à empêcher toute pénétration d'eau à l'intérieur du bateau

- sous l'effet d'une pression correspondant à une hauteur d'eau de 1 m appliquée pendant une durée d'une minute

ou

- sous l'action d'un jet d'eau d'une pression d'au moins 1 kg/cm² appliqué pendant une durée de 10 minutes dans toutes les directions et sur toute la surface;

f) sont considérés comme "étanches aux embruns et aux intempéries" les éléments de construction et les dispositifs aménagés de manière à ne laisser pénétrer qu'une très faible quantité d'eau dans les conditions normales.

C E V N I

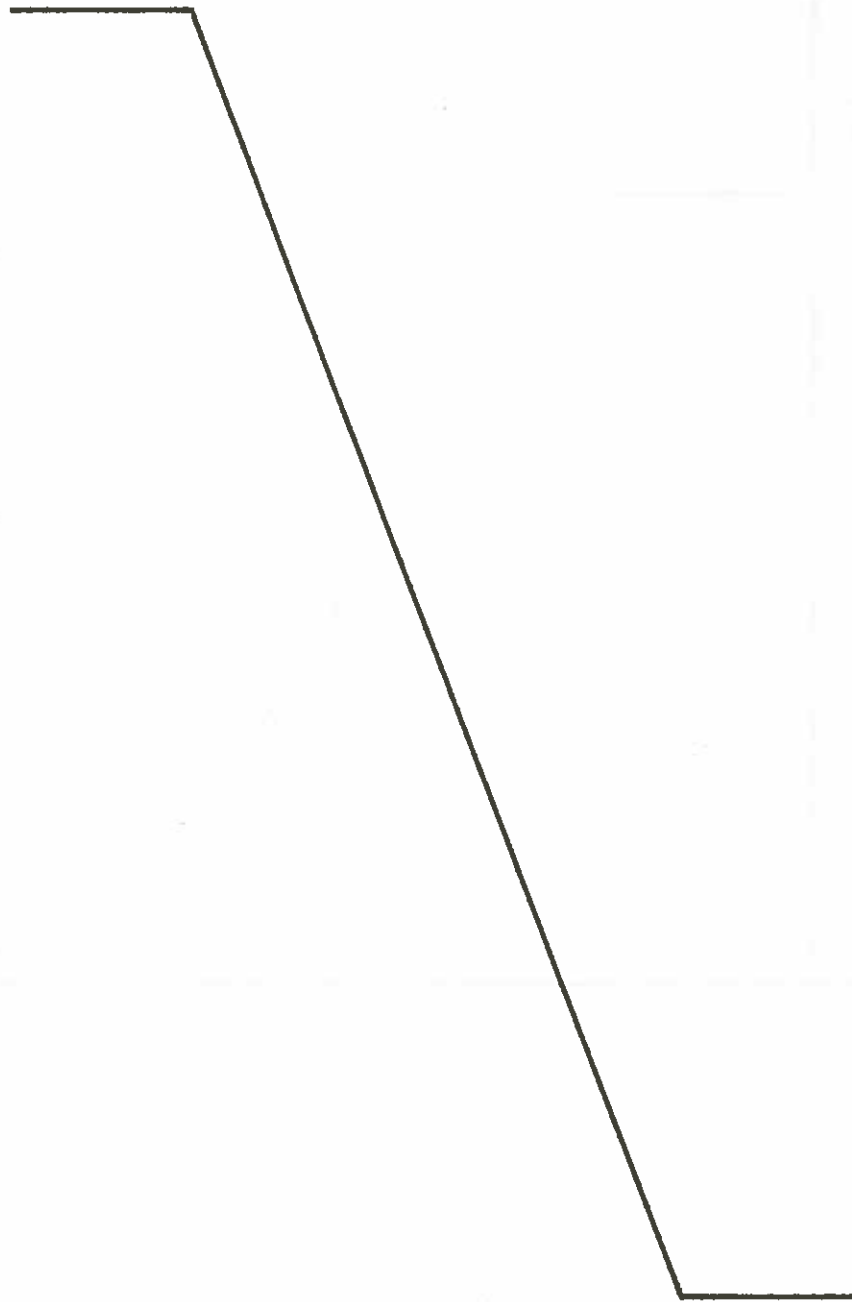
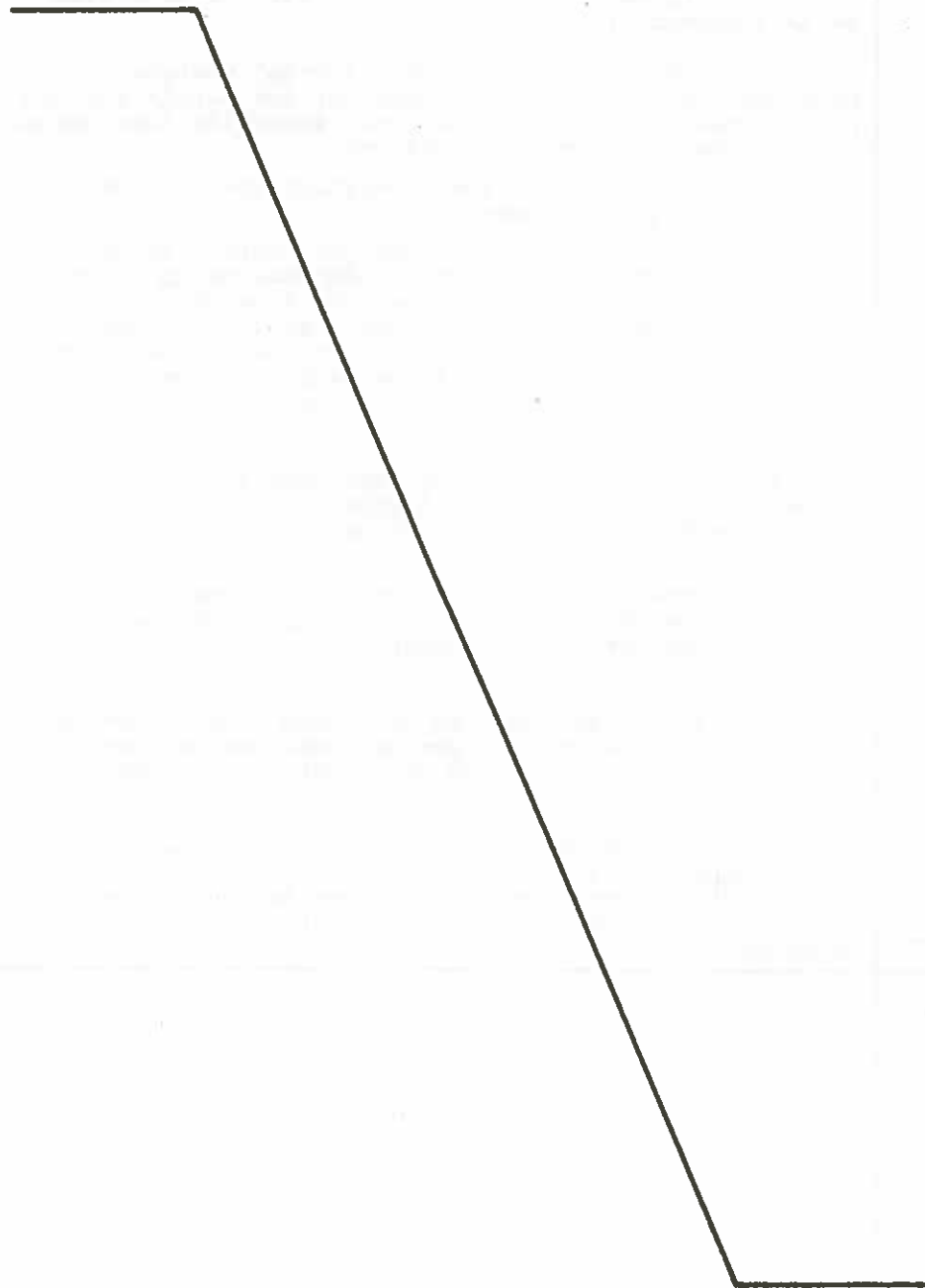
Divergences entre le C E V N I et les D F N D

Divergences entre le C E V N I et le R P N R

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.



Article 4.02

Distance de sécurité

1. La distance de sécurité doit être au moins de 30 cm.

2. Pour les bateaux dont les ouvertures ne peuvent être fermées par des dispositifs étanches aux embruns et aux intempéries et pour les bateaux qui naviguent avec leurs cales non couvertes, la distance de sécurité est majorée de 20 cm.

Pour les bateaux à cales non couvertes, la majoration ne s'applique toutefois qu'aux hiloires des cales non couvertes et seulement jusqu'à ce que soit atteinte la distance de 50 cm prescrite entre le plan du plus grand enfoncement et l'arête supérieure des hiloires.

Article 4.03

Franc-bord

1. Le franc-bord des bateaux à pont continu, sans tonture et sans superstructures est de 150 mm.

Cette valeur est également le franc-bord de base pour les bateaux à tonture et superstructures.

2. Pour les bateaux à tonture et à superstructures, le franc-bord est calculé par la formule suivante:

$$F = F_0 (1 - \alpha) - \frac{\beta_1 Se_1 + \beta_2 Se_2}{15}$$

La valeur de F ne peut en aucun cas être inférieure à zéro.

Dans cette formule,

F_0 - est le franc-bord de base indiqué au chiffre 1 ci-dessus, en mm;

α - est un coefficient de correction tenant compte de toutes les superstructures considérées;

α est calculé par la formule suivante:

$$\alpha = \frac{\sum l_e}{L}$$

où l_e - est, en m, la longueur efficace d'une superstructure,

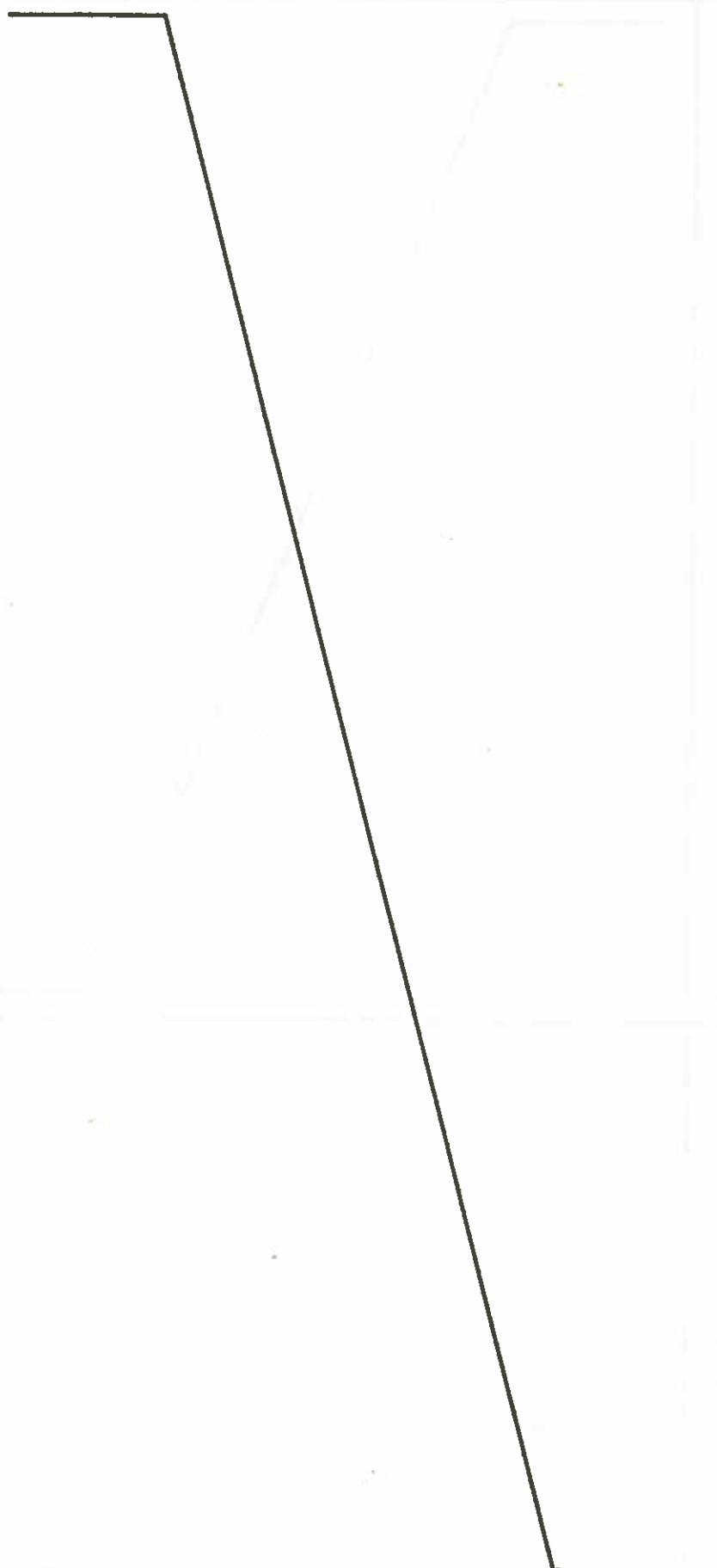
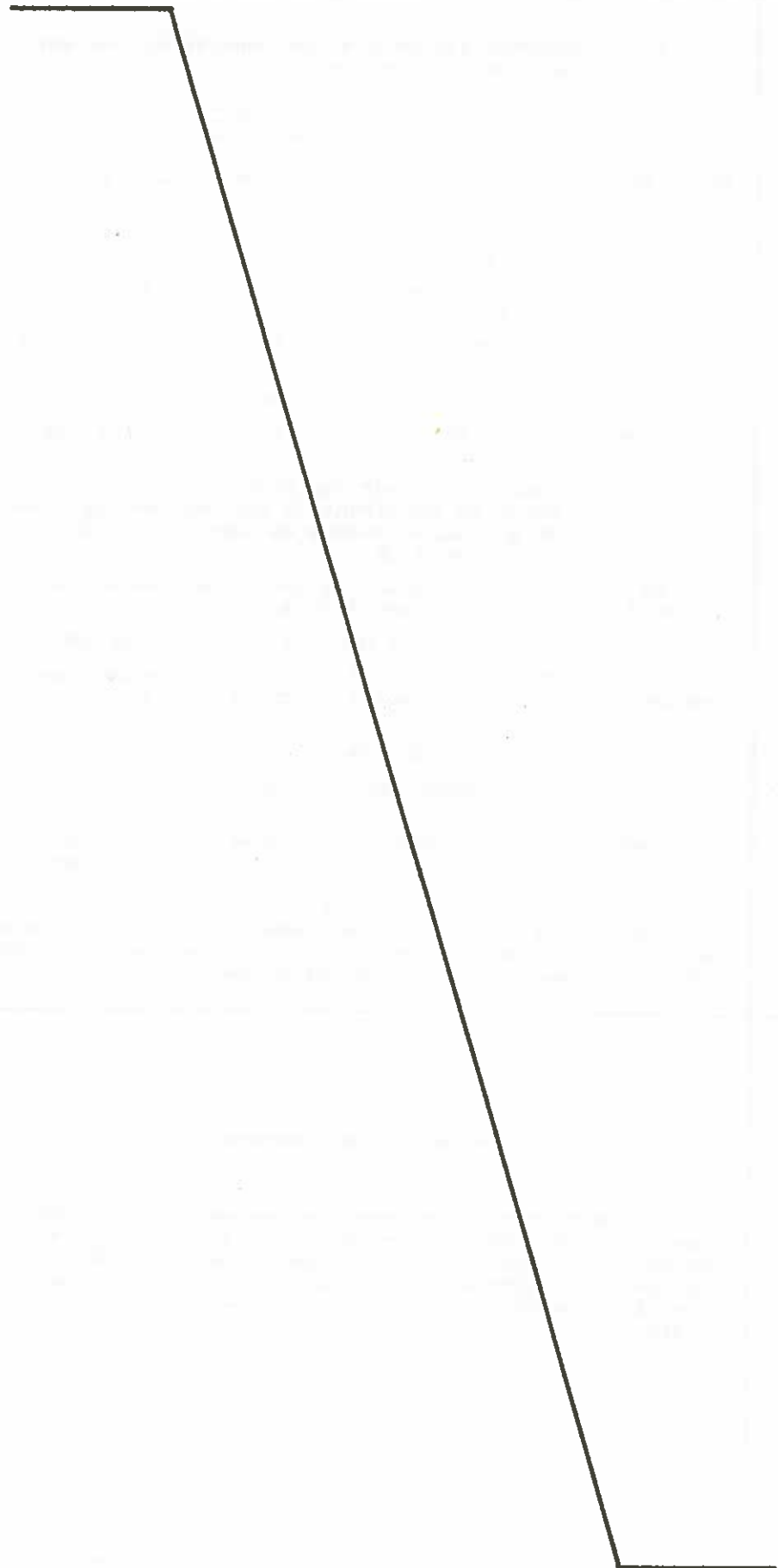
L - est, en m, la longueur du bateau définie à l'article 4.01;

Se_1 et Se_2 - sont respectivement la tonture efficace avant et la tonture efficace arrière, en mm.

CEVNI

Divergences entre le CEVNI et les DFND

Divergences entre le CEVNI et le RPNR



β_1 et β_2 - sont des coefficients de correction de l'influence respectivement de la tonture avant et de la tonture arrière, résultant de l'existence de superstructures aux extrémités du bateau.

β_1 est calculé par la formule suivante:

$$\beta_1 = 1 - \frac{3 le_1}{L}$$

β_2 est calculé par la formule suivante:

$$\beta_2 = 1 - \frac{3 le_2}{L}$$

Dans ces formules,

le_1 - est, en m, la longueur efficace des superstructures avant,

le_2 - est, en m, la longueur efficace des superstructures arrière.

La longueur efficace n'est toutefois prise en considération que si elle se trouve dans le quart avant ou dans le quart arrière de la longueur L du bateau.

3. La tonture efficace est calculée par la formule suivante:

$$Se = p S$$

ou S est, en mm, la tonture réelle à l'extrémité considérée;

S avant ne peut pas être pris supérieur à 1000 mm et

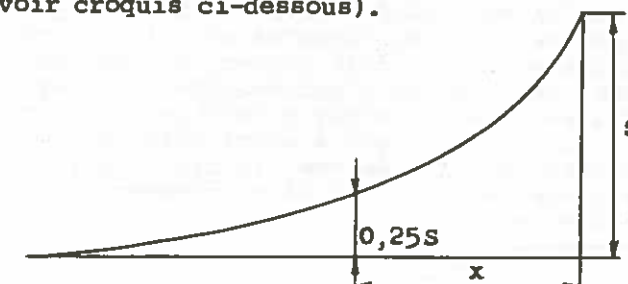
S arrière ne peut pas être pris supérieur à 500 mm;

p est le coefficient obtenu à partir du tableau ci-dessous en fonction du rapport $\frac{x}{L}$.

$\frac{x}{L}$	0,25 et plus	0,20	0,15	0,10	0,05	0
p	1	0,8	0,6	0,4	0,2	0

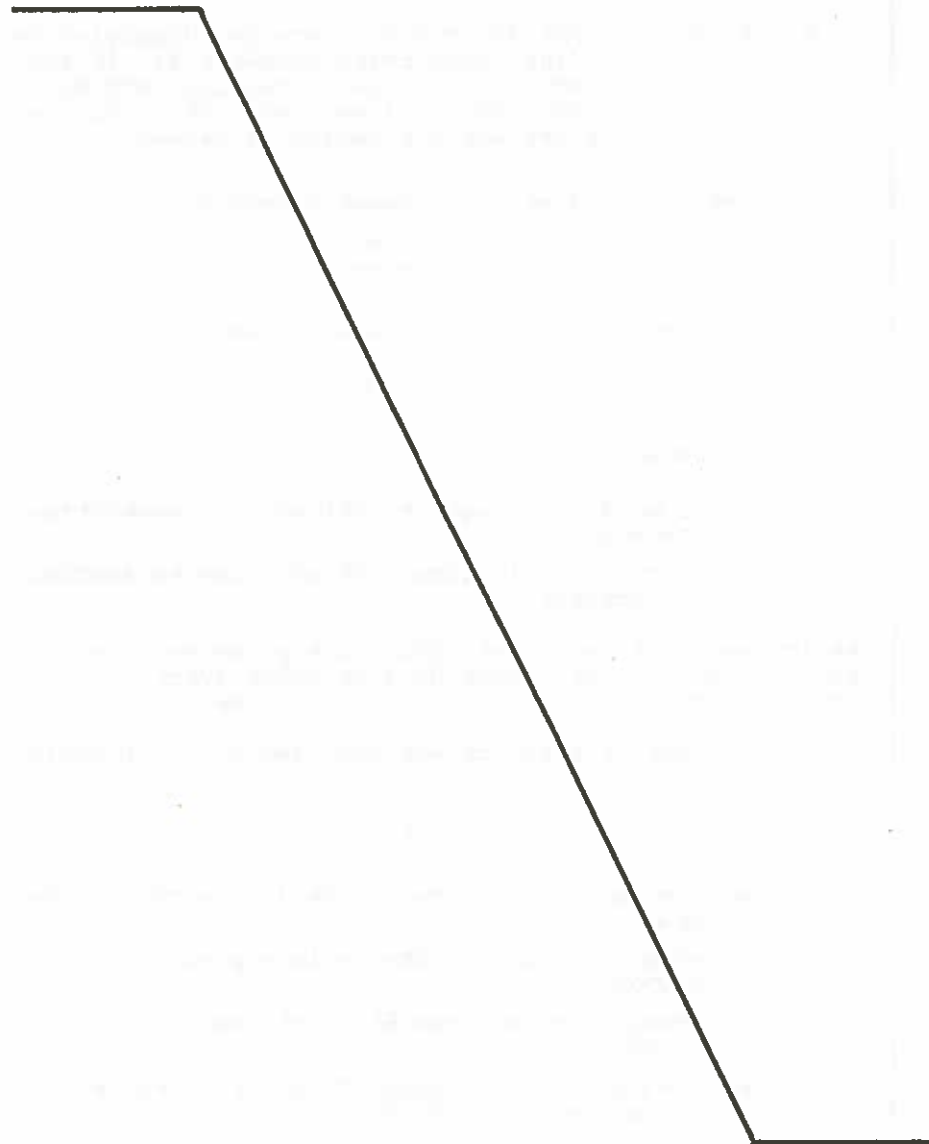
Pour les valeurs intermédiaires du rapport $\frac{x}{L}$, le coefficient p est obtenu par interpolation linéaire.

x est l'abscisse, mesurée à partir de l'extrémité, du point où la tonture est égale à 0,25 S (voir croquis ci-dessous).

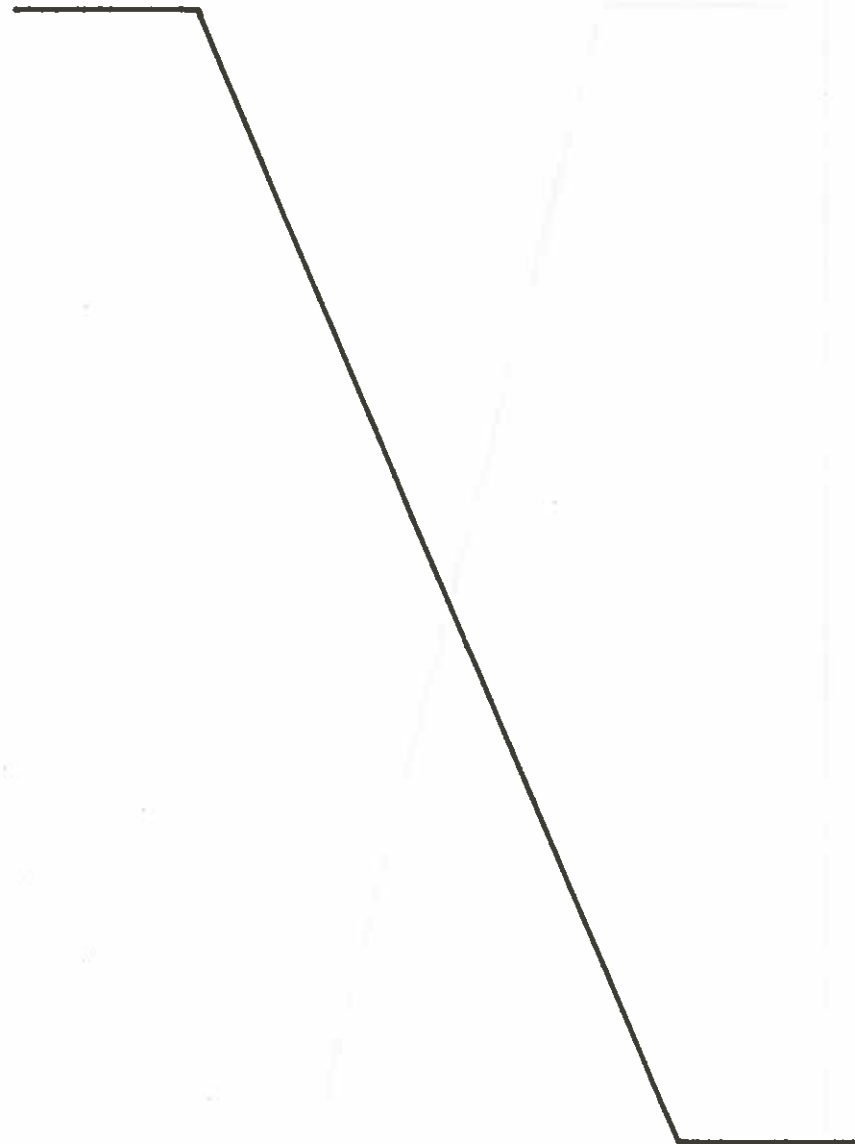


Si $\beta_2 Se_2$ est supérieur à $\beta_1 Se_1$, on prendra pour valeur de $\beta_2 Se_2$ celle de $\beta_1 Se_1$.

C E V N I



Divergences entre le C E V N I et les D F N D



Divergences entre le C E V N I et le R P N R

4. La Longueur efficace d'une superstructure est calculée par la formule

$$l_e = 1 \left(2,5 \frac{b}{B} - 1,5 \right) \frac{h}{0,6 \cdot 0,6}$$

où l est, en m, la longueur réelle de la superstructure considérée,

b , en m, la largeur de la superstructure considérée,

B , en m, la largeur du bateau définie à l'article 4.01,

- pour l_1 et l_2 , toutefois, on prendra la largeur du bateau à mi-longueur de la superstructure considérée,

h est, en m, la hauteur de la superstructure considérée,

- toutefois, pour les écoutilles, h est obtenue en réduisant la hauteur des hiloires de la demi-distance de sécurité visée à l'article 4.02.

On ne prendra en aucun cas pour h une valeur supérieure à $0,6 \cdot 0,6$ m (c'est-à-dire 0,36 m).

Si $\frac{b}{B}$ est inférieur à 0,6, la valeur de la parenthèse doit être prise égale à zéro (c'est-à-dire que la longueur efficace de la superstructure sera nulle).

Article 4.04

Franc-bord minimum

Compte tenu des réductions visées à l'article 4.03, le franc-bord minimum ne sera pas inférieur à 50 mm.

Toutefois, la Commission de visite peut fixer un franc-bord plus réduit s'il est assuré que l'équipage a la possibilité de circuler sans danger sur toute la longueur du bateau pour les besoins du service.

MARQUES D'ENFONCEMENT

4. Tout bateau 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 constitué 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.



Article 4.05

Marques d'enfoncement

1. Le plan du plus grand enfoncement est à déterminer de façon que les prescriptions sur le franc-bord minimum et la distance minimum de sécurité soient simultanément respectées. Toutefois, pour des raisons de sécurité, les Commissions de visite peuvent fixer une valeur plus grande pour le franc-bord ou pour la distance de sécurité.

2. Le plan du plus grand enfoncement est matérialisé par des marques d'enfoncement bien visibles et indélébiles.



C E V N I

5. Les autres bateaux 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 bateaux visés au paragraphe 4 ci-dessus.

Divergences entre le C E V N I et les D F N D

Divergences entre le C E V N I et le R P N R

3. Les marques d'enfoncement sont constituées par un rectangle de 30 cm de longueur et 4 cm de hauteur, dont la base est horizontale et coïncide avec le plan du plus grand enfoncement autorisé. Les marques d'enfoncement différentes doivent comporter un tel rectangle.

4. Tout bateau doit avoir au moins trois paires de marques d'enfoncement dont une paire placée au milieu et les deux autres placées respectivement à une distance de l'avant et de l'arrière égale à un sixième environ de la longueur.

Toutefois,

- pour les bateaux dont la longueur est inférieure à 40 m, il suffit d'apposer deux paires de marques, placées respectivement à une distance de l'avant et de l'arrière égale au tiers de la longueur;

- pour les bateaux qui ne sont pas destinés au transport de marchandises, une paire de marques placée environ au milieu du bateau suffit.

5. Les marques ou indications qui, à la suite d'une nouvelle visite, cessent d'être valables seront effacées ou marquées comme n'étant plus valables, sous le contrôle de la Commission de visite.

Si pour une raison quelconque, une marque d'enfoncement vient à disparaître, elle ne peut être remplacée que sous le contrôle d'une Commission de visite.

6. Lorsque le bateau a été jaugé en application de la Convention en vigueur relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure et que le plan des marques de jauge satisfait aux prescriptions du présent Règlement, les marques de jauge tiennent lieu de marques d'enfoncement; il en est fait mention dans le certificat de visite.

ECHELLES DE TIRANT D'EAU

6. Tout bateau 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 bateau au droit de l'échelle ou, s'il existe une quille, au niveau du dessous de la quille au droit de l'échelle. La graduation 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.

Article 4.06

Echelles de tirant d'eau

1. Tout bateau 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.

2. Le zéro de chaque échelle de tirant d'eau doit être pris verticalement à celle-ci dans le plan parallèle au plan du plus grand enfoncement passant par le point le plus bas de la coque ou de la quille s'il en existe une. La distance verticale au-dessus du zéro doit être graduée en décimètres. Cette graduation doit être repérée sur chaque échelle, du plan de flottaison à vide jusqu'à 10 cm au-dessus du plan du plus grand enfoncement, par des marques poinçonnées ou burinées, et peinte sous la forme d'une bande bien visible de deux couleurs alternées. 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.

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
<p>8. Si le bateau 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.</p>		<p>3. Les deux échelles de jauge arrière apposées en application de la Convention visée à l'article 4.05, chiffre 6, peuvent tenir lieu d'échelles de tirant d'eau, à condition de comporter une graduation conforme aux prescriptions ci-dessus, complétée, le cas échéant, par des chiffres indiquant le tirant d'eau.</p>

C E V N I

Annexe 3

SIGNAUX VISUELS DES BATIMENTS

I. GENERALITES

1. Les croquis ci-après portent sur la signalisation prévue aux articles du chapitre 3 du CEVNI; ils ne portent pas sur celle prévue ou autorisée par les notes en bas de page.
2. Les symboles adoptés dans les croquis portant sur la signalisation de nuit (II.A et II.B ci-après) ont la signification suivante:

- = feu fixe visible de tous les côtés
- = feu fixe visible sur un arc d'horizon limité
- ⊗ = feu rythmé

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

D F N D

Annexe 3

SIGNAUX VISUELS DES BATIMENTS

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 de tous les côtés
- ◒ - feu fixe visible sur un arc d'horizon de 225°
- ◑ - feu fixe visible sur un arc d'horizon de 112°30'
- ◓ - feu fixe visible sur un arc d'horizon de 135°
- ◔ - feu fixe visible sur un arc d'horizon limité
- ⊗ - feu rythmé

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

R P N R

Annexe 3

SIGNALISATION DES BATIMENTS

I. GENERALITES

1. Les croquis ci-après n'ont qu'un caractère indicatif; il convient de se référer au texte du Règlement, qui seul fait foi.
2. Les convois poussés, dont les dimensions maximales ne dépassent pas 110 m sur 12 m sont considérés comme bâtiments motorisés isolés de même longueur.

3. Explications:



N° 1

feu fixe visible de tous les côtés



N° 2

feu fixe visible sur un arc d'horizon limité



N° 3

feu scintillant



N° 4

feu alternatif



N° 5

pavillon ou panneau d'une longueur et d'une largeur de 1 m au moins



N° 6

ballon d'un diamètre de 0,80 m au moins



N° 7

cylindre d'une hauteur de 0,80 m et d'un diamètre de 0,50 m au moins

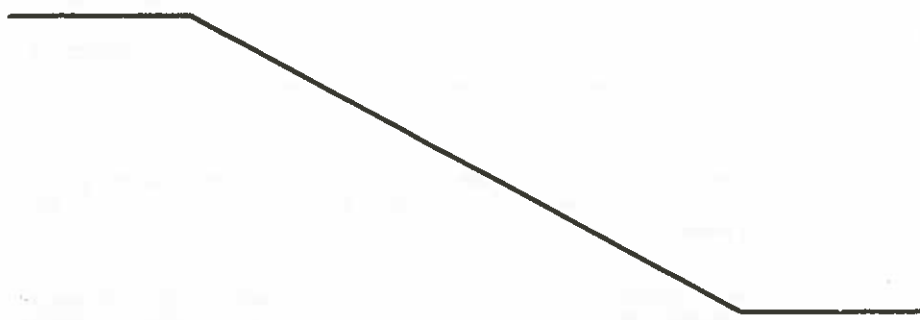
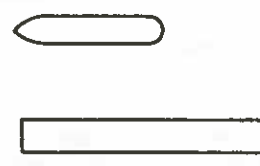
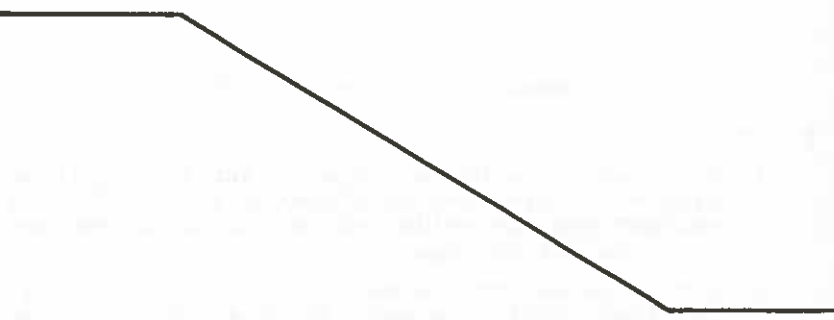
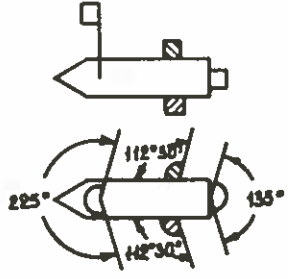

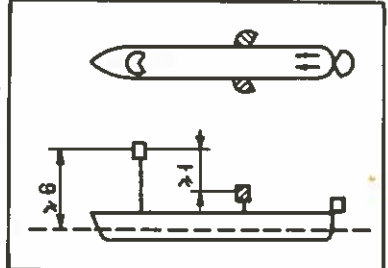
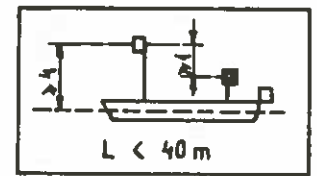
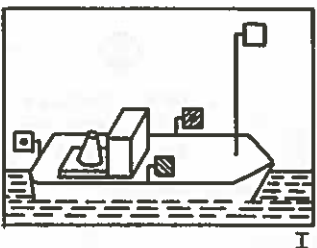
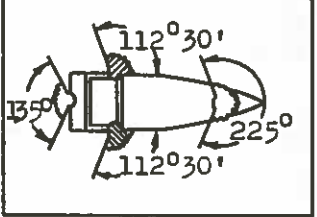
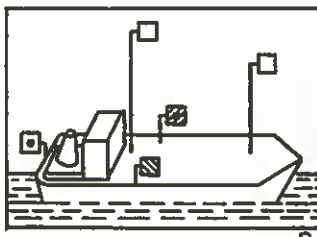


N° 8

cône d'une hauteur de 0,80 m et d'un diamètre de base de 0,65 m au moins

Un feu non visible pour l'observateur comporte au centre un point.

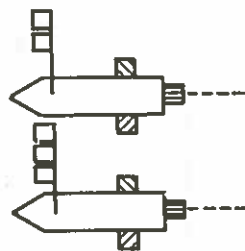
Les croquis sur fond noir représentent la signalisation de nuit.

C E V N I	D F N D	R P N R
	 <p>- menue embarcation non motorisée</p> <p>- bâtiment non motorisé d'un convoi poussé</p> <p>4. Les croquis n'ont qu'un caractère indicatif; il convient de se référer au texte du Règlement qui seul fait foi.</p>	
<p>II. SIGNALISATION DE NUIT</p> <p>II. A. Signalisation de nuit en cours de route</p> <p>II. A. 1 (Article 3.08) Bâtiments motorisés isolés</p> <p>- longueur 100 m au plus</p>  <p>- longueur dépassant 100 m</p> 	<p>II. A. 1. Bâtiments motorisés isolés et certains convois poussés (Art. 3.08 et art. 3.01, par. 4)</p> <p>longueur dépassant 40 m</p>  <p>longueur de 40 m au plus</p> 	<p>II. A. 1. Article 3.08 - Bâtiments motorisés isolés</p> <p>ch.2. Longueur 110 m au plus</p> <p>feu de mât: feu puissant blanc</p> <p>feux de côté: feu clair vert feu clair rouge</p>  <p>feu de poupe: feu ordinaire blanc.</p>  <p>ch.3. Longueur dépassant 110 m en outre,</p> <p>un second feu de mât: feu puissant blanc.</p> 

C E V N I

II.A.2 (Article 3.09) Convois remorqués

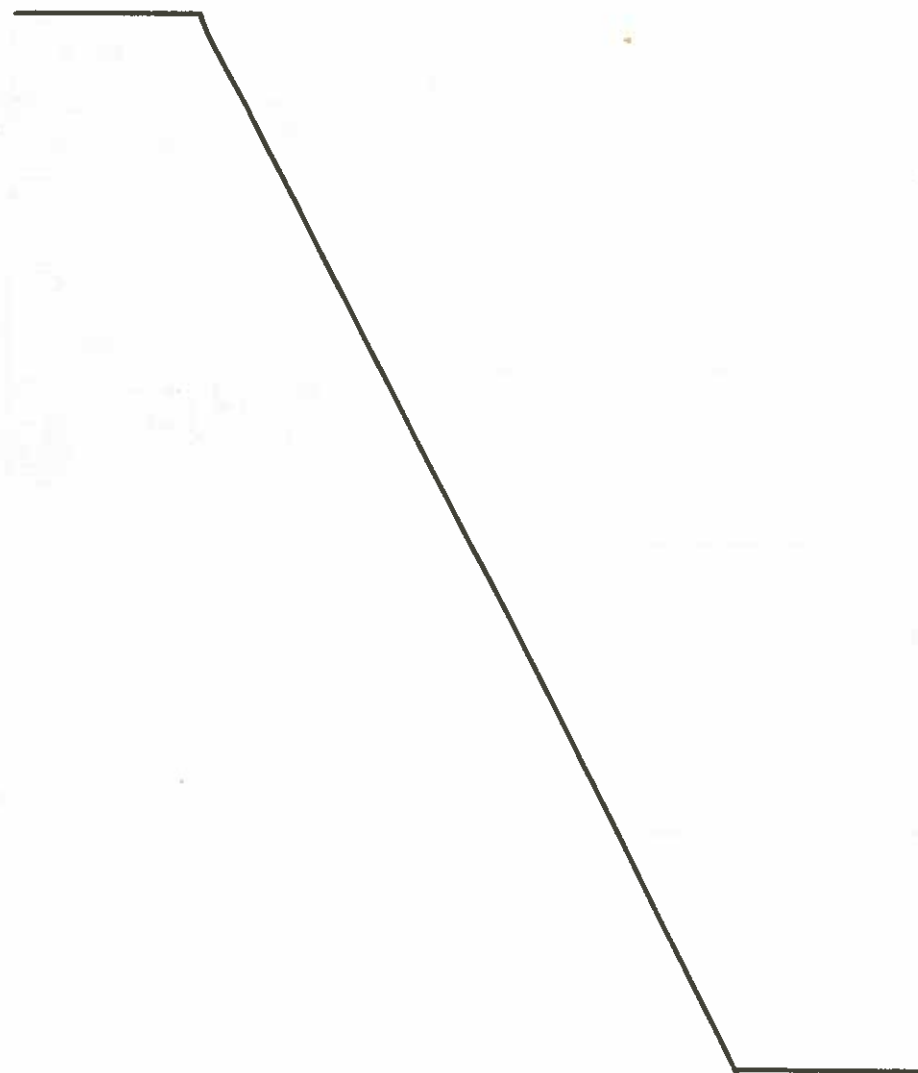
- le bâtiment motorisé en tête du convoi, lorsqu'il y en a un seul
- chacun des bâtiments motorisés en tête du convoi, lorsqu'il y en a

deux
plus de deux

- les bâtiments remorqués, sauf ceux qui se trouvent en dernière longueur du convoi



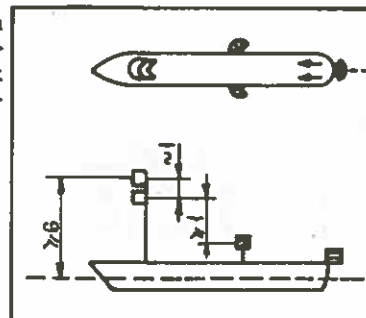
- les bâtiments remorqués en dernière longueur du convoi



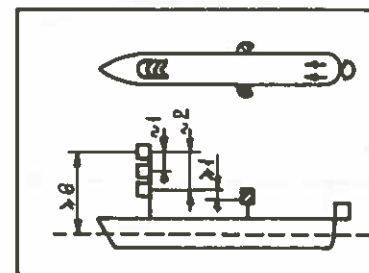
D F N D

II.A.2. Convois remorqués (Art. 3.09)

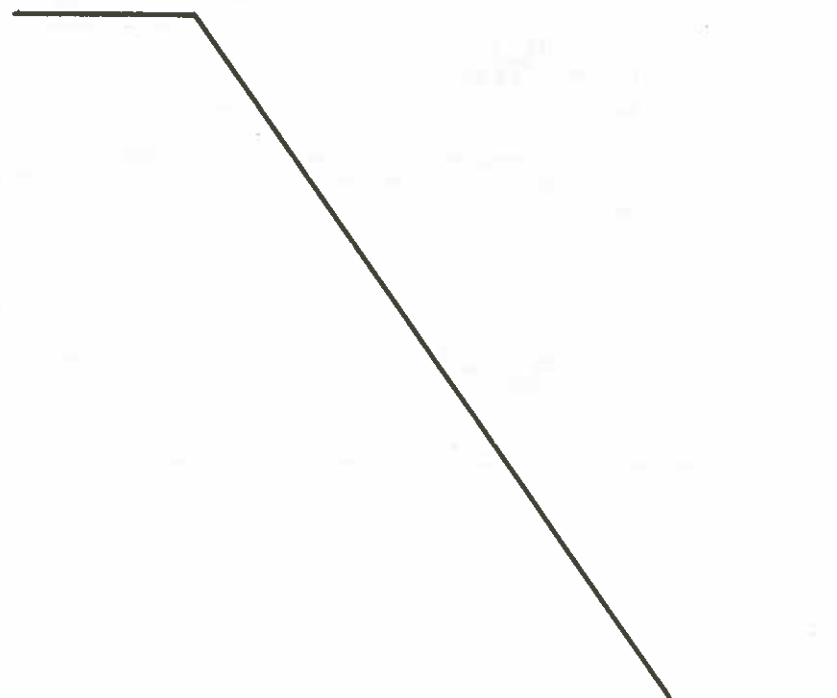
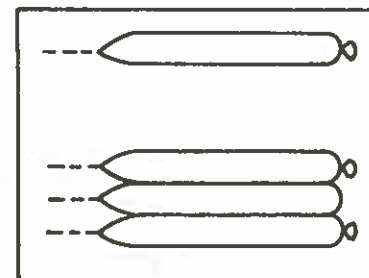
le bâtiment motorisé en tête du convoi, lorsqu'il y en a un seul, et les remorqueurs de renfort, s'il y en a (par.2)



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)

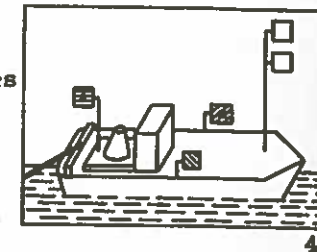


R P N R

II.A.2. Article 3.09 - convois remorqués

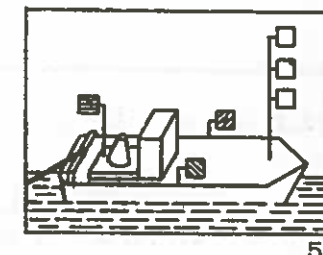
ch.2 Le bâtiment motorisé en tête du convoi lorsqu'il y en a un seul

- feux de mât:
deux feux puissants blancs
- feux de côté:
feu clair vert
feu clair rouge
- feu de poupe:
feu ordinaire jaune.



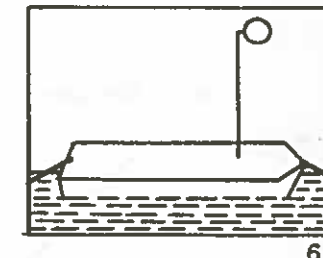
ch.3 Chacun des bâtiments motorisés en tête du convoi, lorsqu'il y en a plusieurs naviguant l'un à côté de l'autre en outre,

- un troisième feu de mât:
feu puissant blanc.



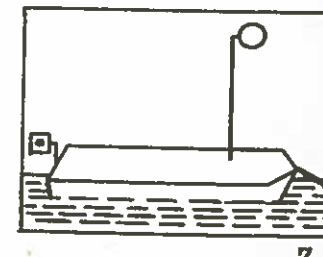
ch.4 Les bâtiments remorqués

- feu de mât:
feu clair blanc



ch.5 Les bâtiments remorqués en dernière longueur du convoi

- en outre,
un feu de poupe:
feu ordinaire blanc.



(Lorsqu'une longueur du convoi

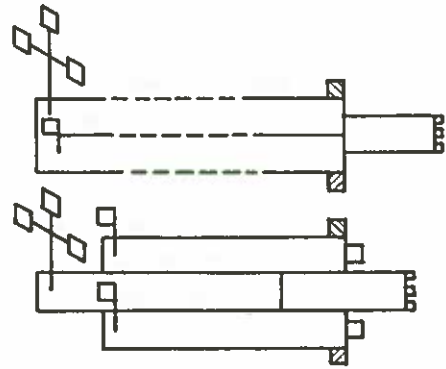
- dépasse 110 m, elle doit porter un deuxième feu de mât clair blanc sur sa partie arrière
- comprend une rangée de plus de deux bâtiments accouplés, la signalisation prescrite doit être portée seulement par les deux bâtiments extérieurs de la rangée).

CEVNI

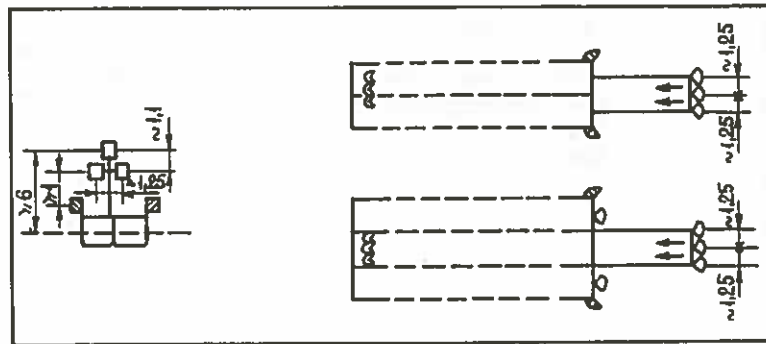
DFND

RPNR

II.A.3 (Article 3.10) Convois poussés



II.A.3. Convois poussés (Art. 3.10)



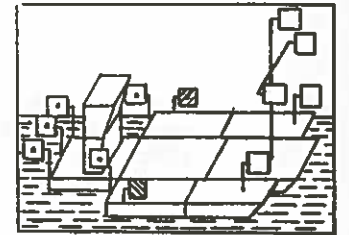
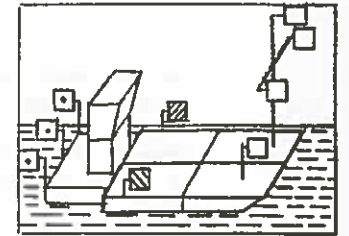
II.A.3 Article 3.10 - Convois poussés

feux de mât:
trois feux puissants
blancs disposés en
triangle;
feux supplémentaires
clairs blancs

feux de côté:
feu clair vert
feu clair rouge

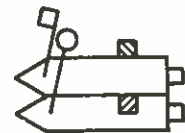
feux de poupe:
trois feux ordinaires
blancs sur le pousseur

feux supplémentaires de
poupe:
ordinaires blancs.

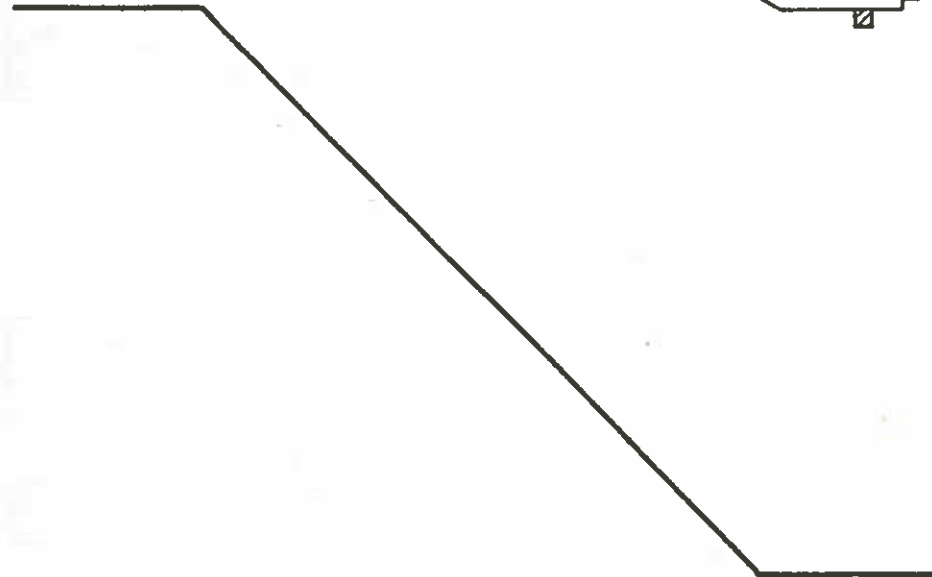
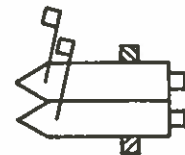


II.A.4 (Article 3.11) Formation à couple

Un bâtiment motorisé et un bâtiment
non motorisé (ne masquant pas le feu
de bâbord du premier)

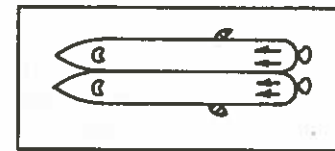


deux bâtiments motorisés

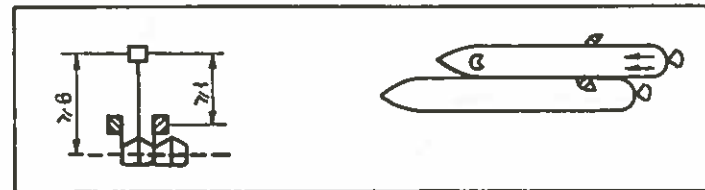


II.A.4. Formation à couple (Art. 3.11)

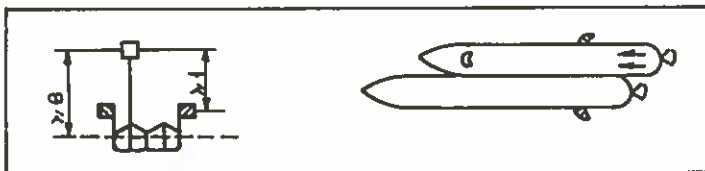
deux bâtiments motorisés



un bâtiment motorisé et un bâtiment non moto-
risé (ne masquant pas le feu de côté du pre-
mier; par. 3)

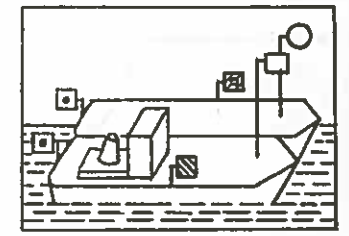


un bâtiment motorisé et un bâtiment non moto-
risé (masquant le feu de côté du premier;
par. 2)

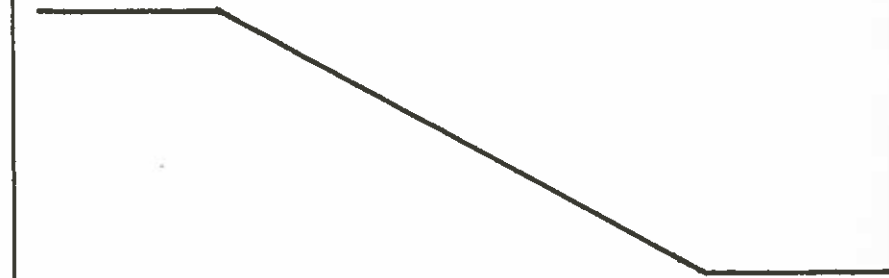
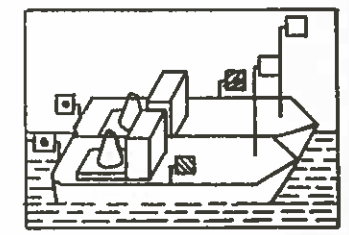



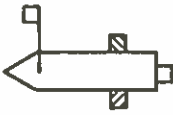
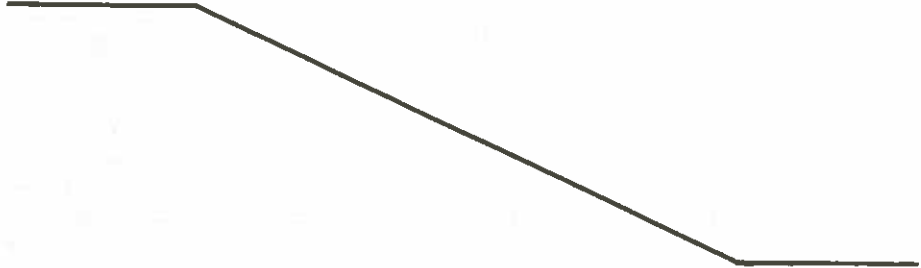

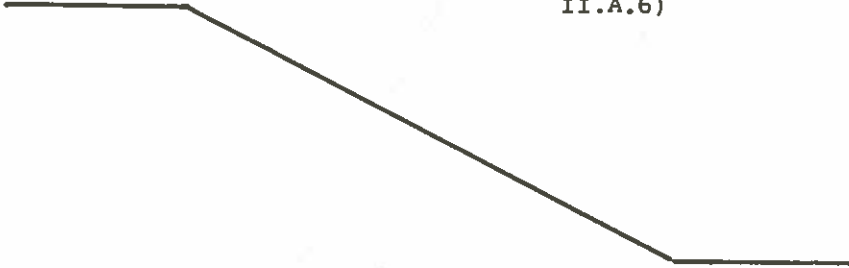
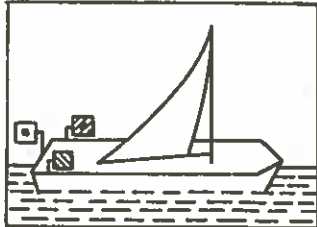
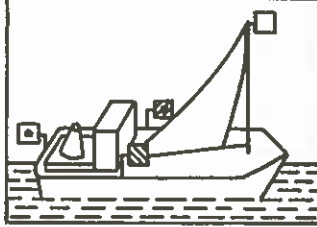





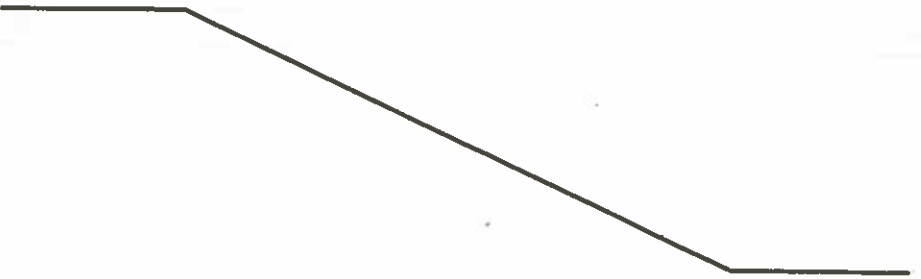
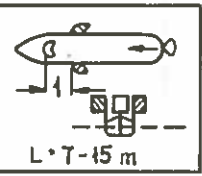



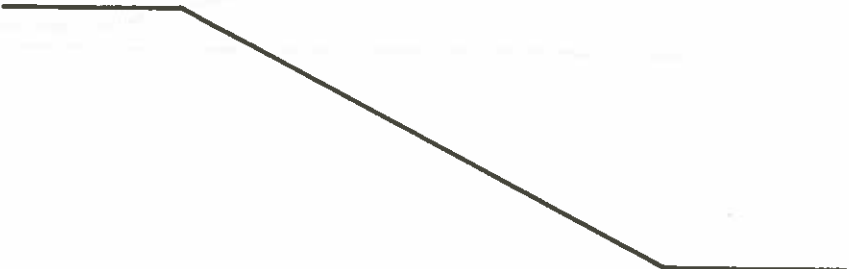
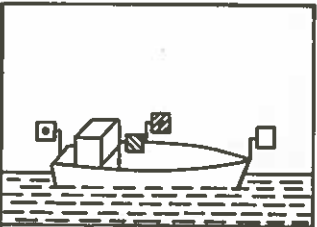
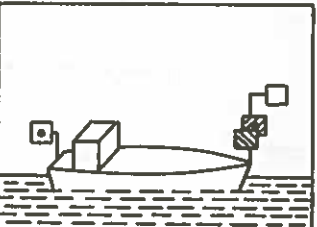
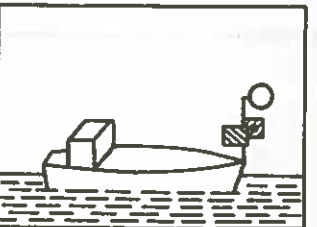
II.A.4 Article 3.11 - Formation à couple

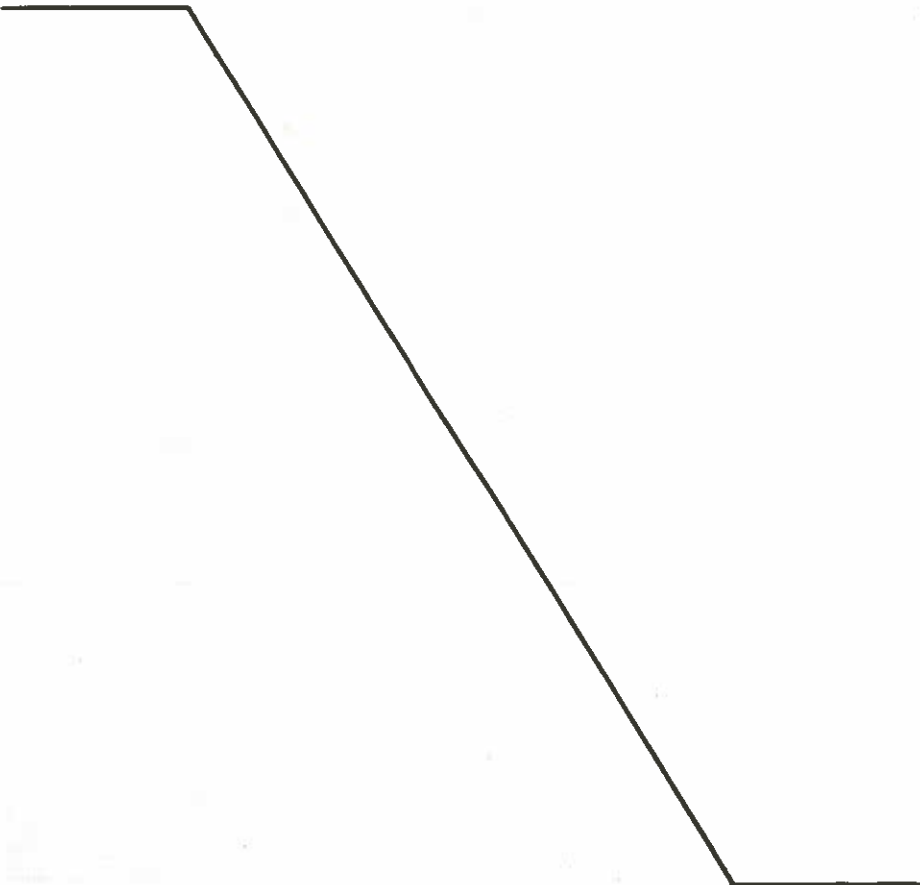
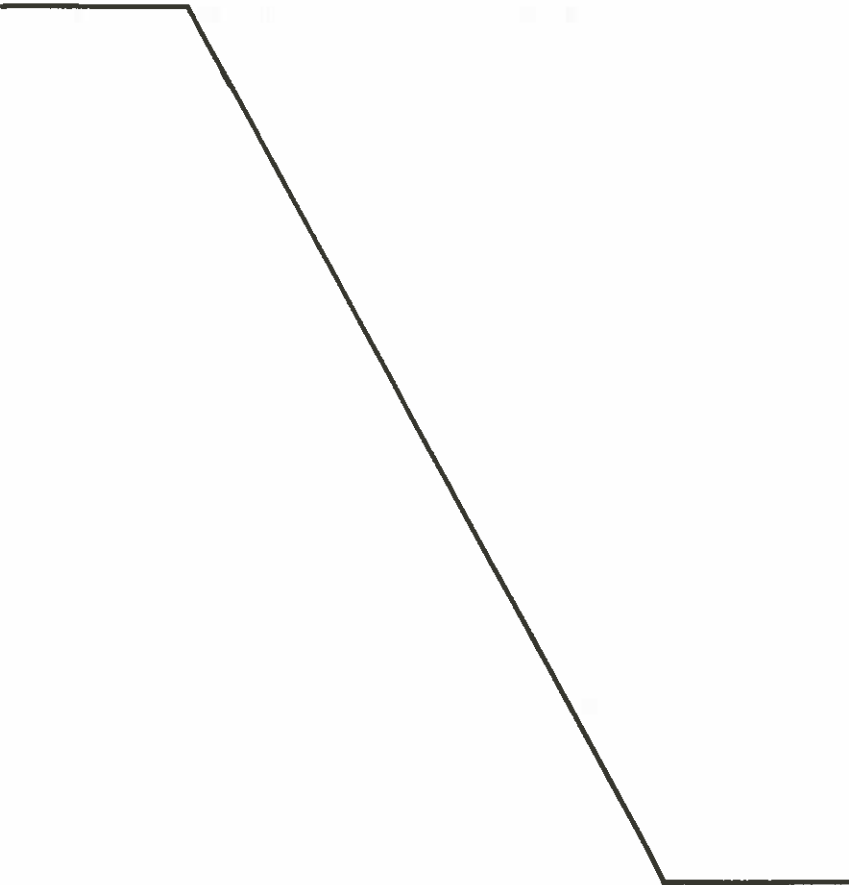
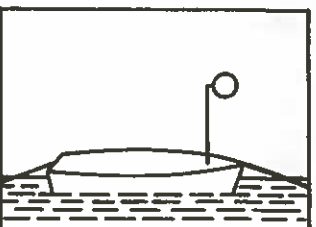
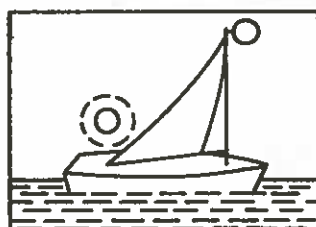
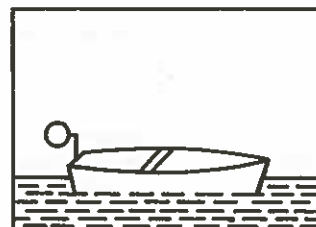
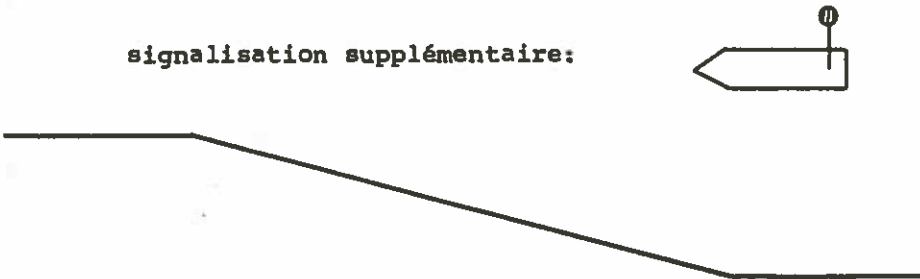
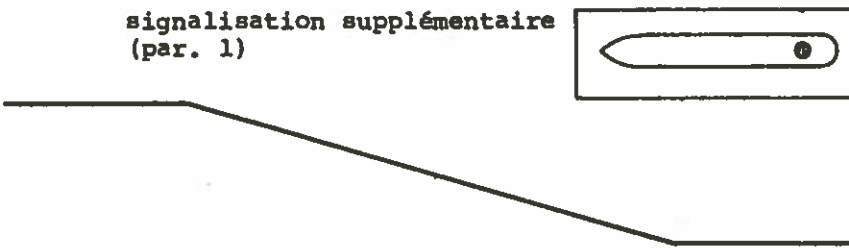
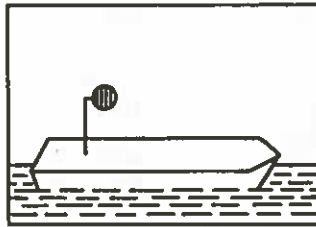
un bâtiment motorisé et
un bâtiment non motorisé



deux bâtiments motorisés



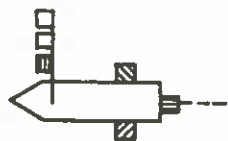
C E V N I	D F N D	R P N R
<p>II.A.5 (Article 3.12) Bâtiments naviguant à la voile</p> <p>a) utilisant des voiles seulement </p> <p>b) utilisant en même temps des voiles et un moteur </p> 	<p>II.A.5. Bâtiment naviguant à la voile (Art. 3.12)</p> <p>utilisant la voile seulement, y compris les menues embarcations (le feu à la proue ne doit être montré qu'à l'approche d'autres bâtiments; par. 1) </p> <p>utilisant en même temps des voiles et un moteur (Voir croquis sous points II.A.1. et II.A.6)</p> 	<p>II.A.5 Article 3.12 - Bâtiments naviguant à la voile</p> <p>ch.2. Utilisant des voiles seulement</p> <p>feux de côté: feu clair ou ordinaire vert</p> <p>feu clair ou ordinaire rouge</p> <p>feu de poupe: feu ordinaire blanc.</p> <p>ch.3 Utilisant en même temps des voiles et un moteur</p> <p>feux: voir II.A.1, ch.2</p>  I2  I3
<p>II.A.6 (Article 3.13) Menues embarcations</p> <ul style="list-style-type: none"> - motorisées, isolées  - remorquées, à l'exception de celles se trouvant à l'arrière du convoi  - remorquées à l'arrière du convoi  - utilisant des voiles seulement (le feu de proue n'est montré qu'à l'approche d'autres bâtiments)  - ni motorisées, ni remorquées et n'utilisant pas de voiles (ce feu n'est montré qu'à l'approche d'autres bâtiments)  	<p>II.A.6. Menues embarcations (Art. 3.13)</p> <p>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)  L > 7-15 m</p> <p>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)  L < 7 m</p> <p>remorquées à l'arrière du convoi (à l'exception des canots de service; par. 4) </p> <p>propulsées ni par un moteur, ni par des voiles (ce feu n'est montré qu'à l'approche d'autres bâtiments; par. 5) </p> 	<p>II.A.6 Article 3.13 - Menues embarcations</p> <p>ch.1 Propulsées par un moteur soit</p> <p>feu de proue: feu clair blanc</p> <p>feux de côté: feu clair ou ordinaire vert</p> <p>feu clair ou ordinaire rouge</p> <p>feu de poupe: feu ordinaire blanc,</p> <p>soit</p> <p>feu de mât: feu clair blanc</p> <p>feux de côté: feu bicolore clair vert/rouge</p> <p>feu de poupe: feu ordinaire blanc.</p> <p>soit</p> <p>feu de mât: feu clair blanc</p> <p>feux de côté: feu bicolore clair vert/rouge</p>  I4  I5  I6

C E V N I	D F N D	R P N R
		<p>ch.3. Remorquées ou menées à couple feu de mât: feu ordinaire blanc.</p>  <p>I7</p> <p>ch.4. Utilisant des voiles seulement feu de mât: feu ordinaire blanc second feu montré seulement à l'approche d'autres bâtiments: feu ordinaire blanc.</p>  <p>I8</p> <p>ch.5. Naviguant isolément, propulsées ni par un moteur ni par des voiles feu ordinaire blanc (sur les canots de service ce feu n'est montré qu'à l'approche d'autres bâtiments).</p>  <p>I9</p>
<p>II.A.7. (Article 3.14) Bâtiments effectuant certains transports de matières inflammables</p> <p>signalisation supplémentaire:</p> 	<p>II.A.7. Bâtiments effectuant des transports de matières inflammables (Art. 3.14)</p> <p>signalisation supplémentaire (par. 1)</p> 	<p>II.A.7 Article 3.14 - Bâtiments effectuant certains transports de matières inflammables</p> <p>ch.1 Signalisation supplémentaire, sauf s'ils font partie d'un convoi poussé feu sur la partie arrière: feu ordinaire bleu.</p>  <p>20</p>

C E V N I

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

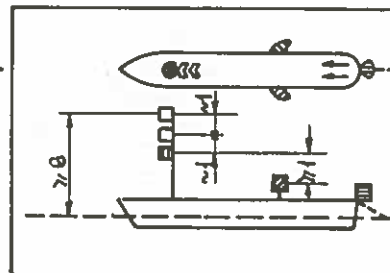
bâtiment motorisé en tête du convoi



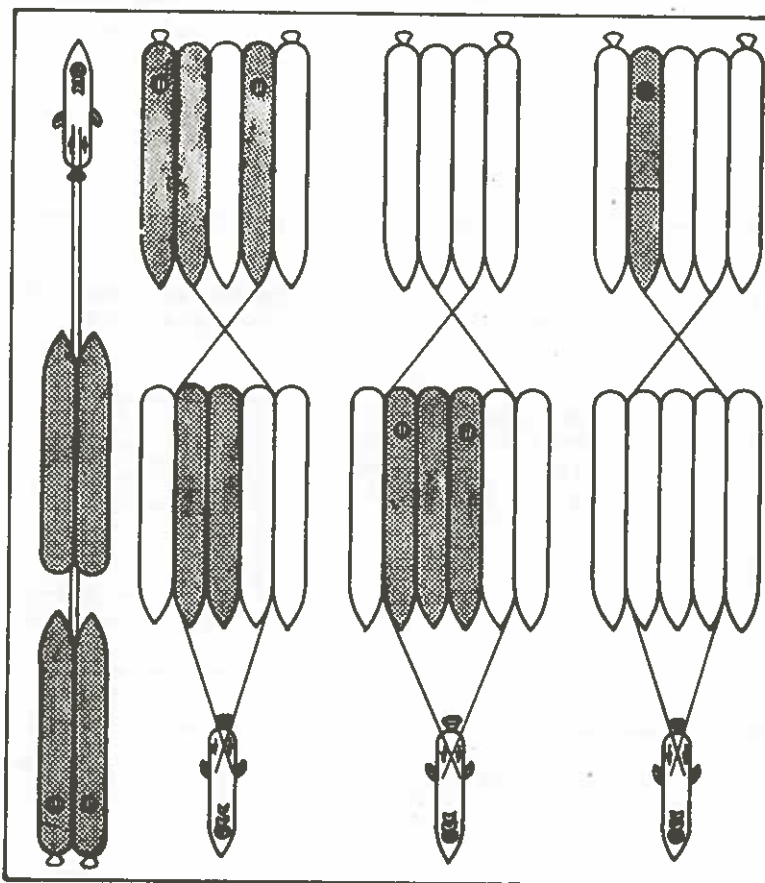
D F N D

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.2a) et remorqueur de renfort (par. 4)



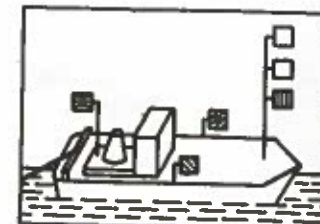
Quelques exemples d'application de l'art. 3.14, par. 2 b)

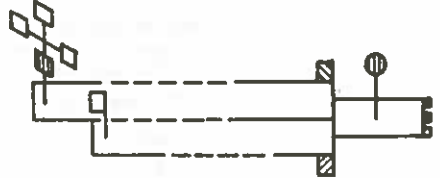
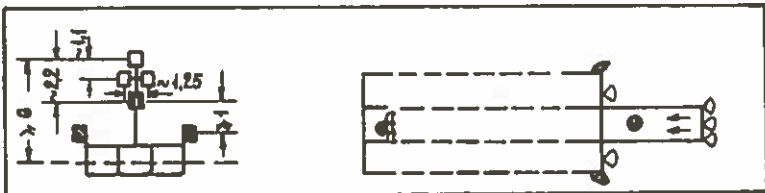
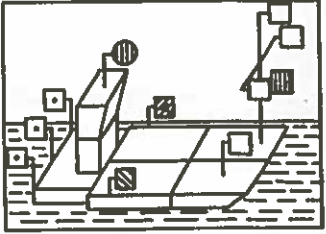

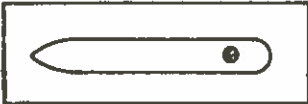
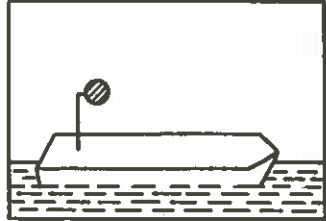
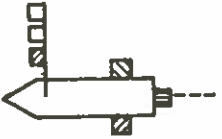
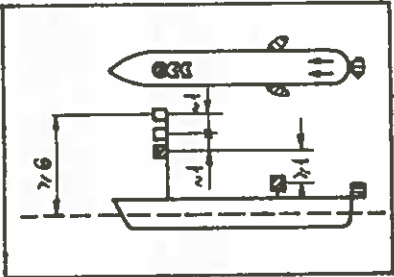
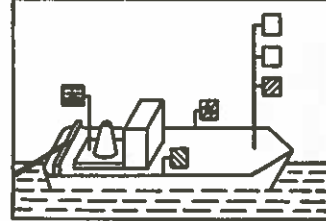
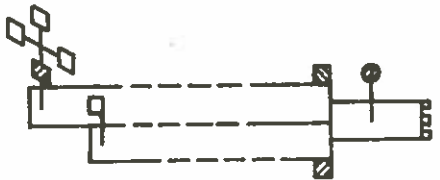
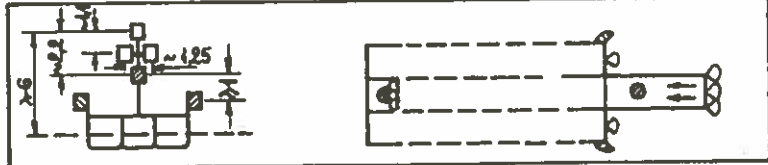
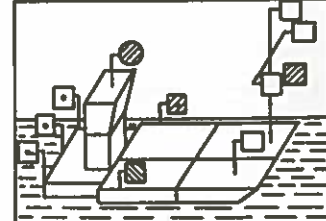


R P N R

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

ch.2 Bâtiments motorisés en tête du convoi sauf s'il s'agit d'un bâtiment motorisé de renfort temporaire
feu de mât supplémentaire:
feu ordinaire bleu

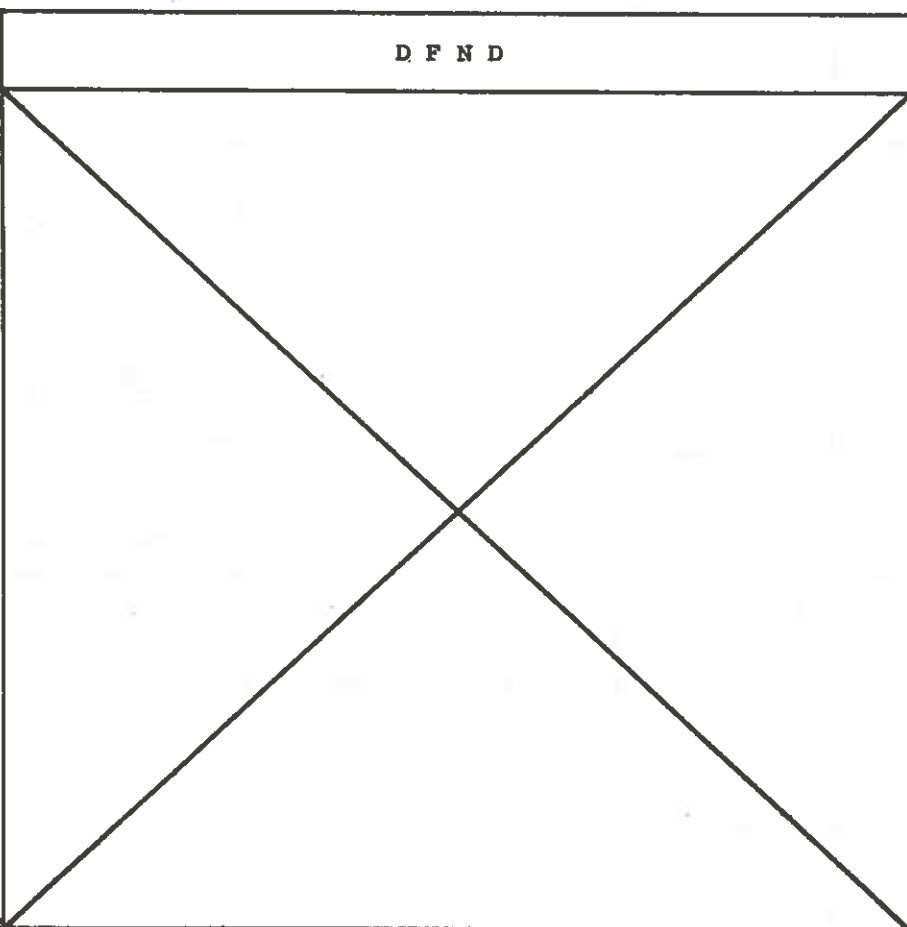
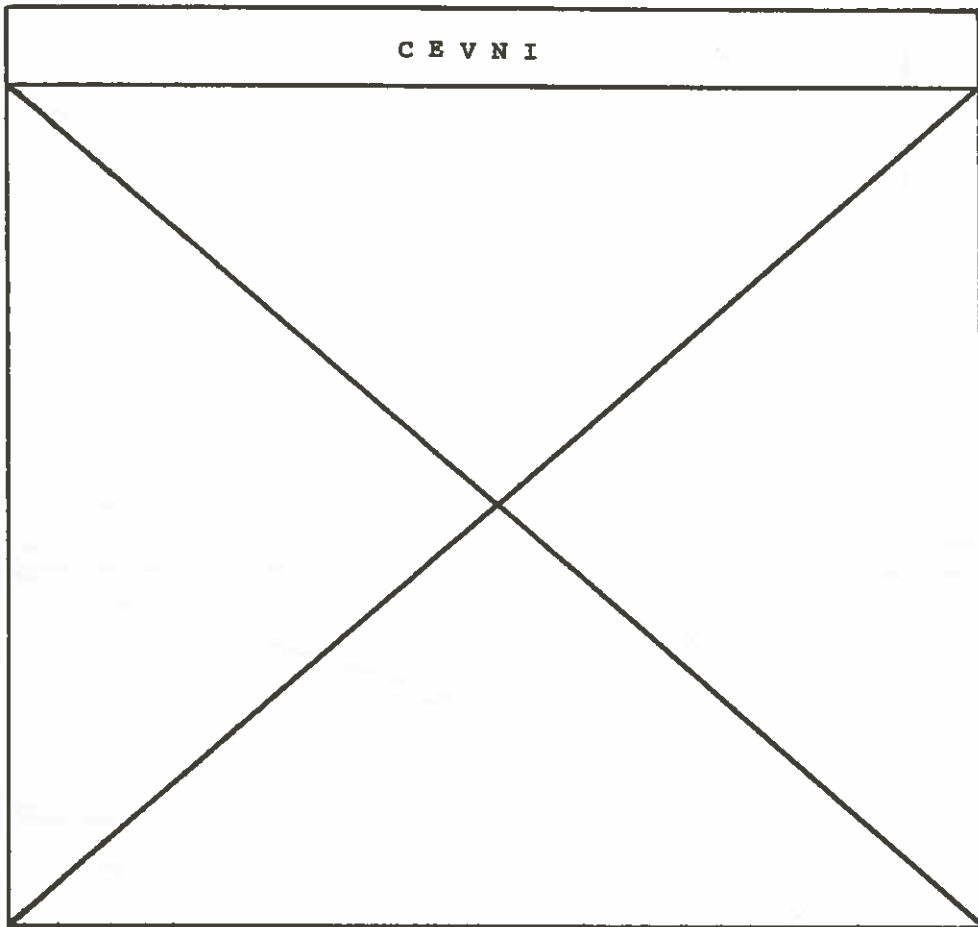


C E V N I	D F N D	R P N R
<p>II.A.9 (Article 3.14) Convois poussés comprenant des bâtiments visés sous II.A.7 ci-dessus</p> <p>Avant du convoi et pousseur</p> 	<p>II.A.9. Convois poussés comprenant des bâtiments visés sous II.A.7 ci-dessus</p> 	<p>II.A.9 Article 3.14 - Convois poussés comprenant des bâtiments visés sous II.A.7 ci-dessus</p> <p>ch.3 Signalisation du convoi</p> <p>feu de mât supplémentaire: feu ordinaire bleu</p> <p>feu supplémentaire sur le pousseur: feu ordinaire bleu.</p>  <p>22</p>
<p>II.A.10 (Article 3.15) Bâtiments effectuant certains transports de matières explosibles</p> <p>signalisation supplémentaire</p> 	<p>II.A.10. Bâtiments effectuant des transports de matières explosibles (Art. 3.15)</p> <p>Signalisation supplémentaire (par. 1)</p> 	<p>II.A.10 Article 3.15 - Bâtiments effectuant certains transports de matières explosibles</p> <p>ch.1.a) Signalisation supplémentaire, sauf s'ils font partie d'un convoi poussé</p> <p>feu sur la partie arrière: feu clair ou ordinaire rouge.</p>  <p>23</p>
<p>II.A.11 (Article 3.15) Convois remorqués comprenant des bâtiments visés sous II.A.10 ci-dessus</p> <p>bâtiment motorisé en tête du convoi</p> 	<p>II.A.11. Convois remorqués comprenant des bâtiments visés sous II.A.10 ci-dessus (Art. 3.15)</p> <p>bâtiment motorisé en tête du convoi (par. 2) et remorqueur de renfort (par. 4)</p> 	<p>II.A.11 Article 3.15 - Convois remorqués comprenant des bâtiments visés sous II.A.10 ci-dessus ou II.A.12bis ci-dessus</p> <p>ch.2. Bâtiment motorisé en tête du convoi, sauf s'il s'agit d'un bâtiment motorisé de renfort temporaire</p> <p>feu de mât supplémentaire: feu clair rouge</p>  <p>24</p>
<p>II.A.12 (Article 3.15) Convois poussés comprenant des bâtiments visés sous II.A.10 ci-dessus</p> <p>avant du convoi et pousseur</p> 	<p>II.A.12. Convois poussés comprenant des bâtiments visés sous II.A.10 ci-dessus (Art. 3.15, par.3)</p> 	<p>II.A.12 Article 3.15 - Convois poussés comprenant des bâtiments visés sous II.A.10 ci-dessus</p> <p>ch.3. Signalisation du convoi</p> <p>feu de mât supplémentaire: feu clair rouge</p> <p>feu supplémentaire sur le pousseur: feu clair rouge</p>  <p>25</p>

CEVNI

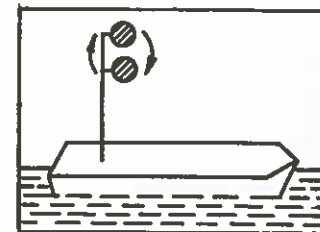
DFND

RPNR



II.A.12^{bis} Article 3.15 - Bâtiments transportant de l'ammoniac

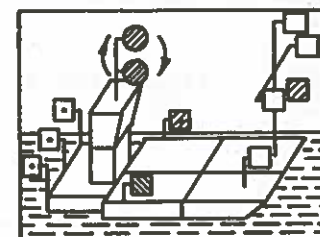
ch.1.b) Signalisation supplémentaire sauf s'ils font partie d'un convoi poussé
 feu sur la partie arrière:
 feu alternatif clair ou ordinaire rouge.



26

II.A.12^{ter} Article 3.15 - Convois poussés comprenant des bâtiments visés sous II.A.12^{bis} ci-dessus

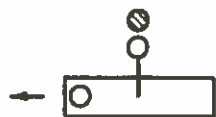
ch.3. Signalisation du convoi:
 feu de mât supplémentaire:
 feu clair rouge
 feu supplémentaire sur le pousseur:
 feu alternatif clair rouge.



27

II.A.13 (Article 3.16) Bacs

- Bacs ne-naviguant pas librement



- Canots ou flotteurs d'un bac à câble longitudinal



- Bacs naviguant librement:

i) traversée longue



ii) traversée courte

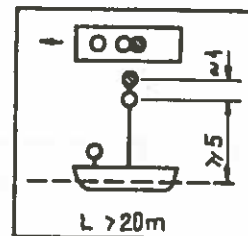


iii) traversée courte en ligne droite et sans virer

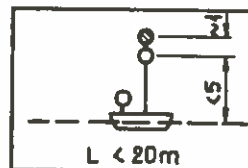


II.A.13. Bacs ne naviguant pas librement ainsi que bacs naviguant librement, accomplissant une courte traversée en ligne droite, sans virer entre débarcadères situés l'un vis-à-vis de l'autre (Art. 3.16, par. 1)

longueur dépassant 20 m



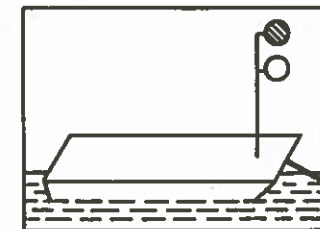
longueur de 20 m au plus



II.A.13 Article 3.16 - Bacs

ch.1. Ne naviguant pas librement

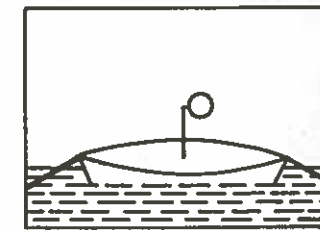
feux de mât:
 feu clair vert
 feu clair blanc.



28

ch.2. Canot ou flotteur de tête d'un bac à câble longitudinal

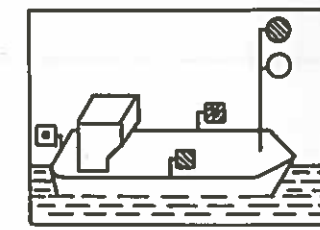
feu ordinaire blanc.



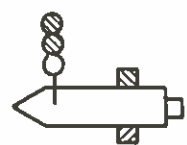
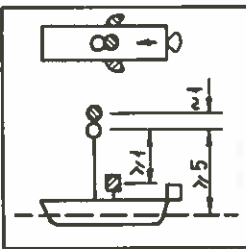
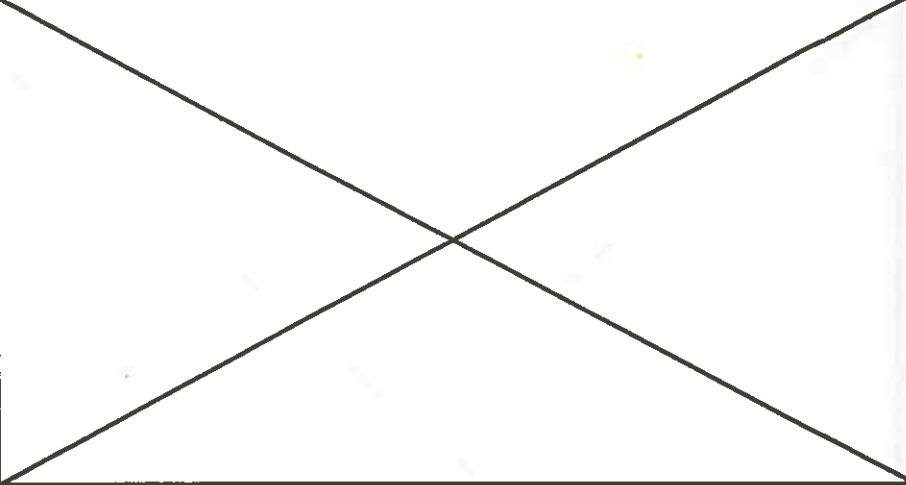

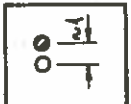
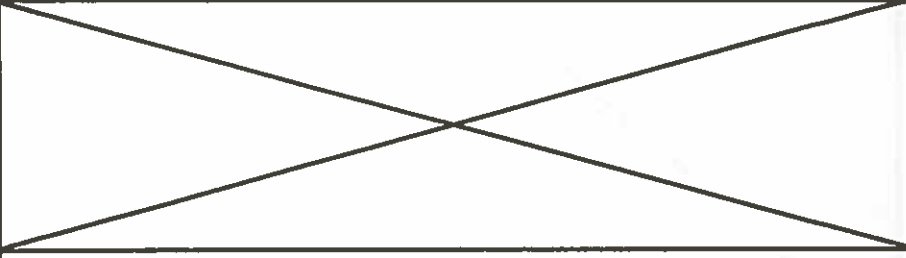


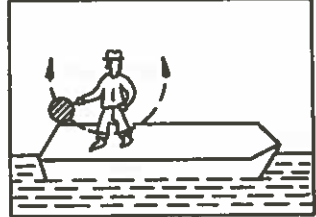
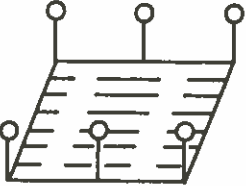
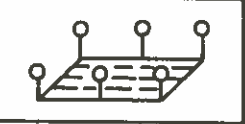
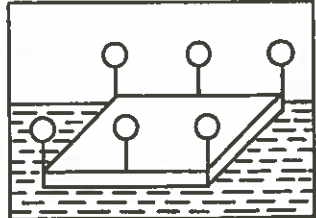
29

ch.3. Naviguant librement

feux de mât:
 feu clair vert
 feu clair blanc
 feux de côté:
 feu clair vert
 feu clair rouge
 feu de poupe:
 feu ordinaire blanc.



30

C E V N I	D F N D	R P N R
<p>II.A.14 (Article 3.16) Bacs navigant librement et utilisant une priorité de passage</p> 	<p>II.A.14. Autres bacs navigant librement (Art.3.16, par.2)</p> 	
<p>II.A.15 (Article 3.17) Bâtiments à protéger contre les remous</p> <p>Signalisation supplémentaire</p> 	<p>II.A.15. Bâtiments à protéger contre les remous (Art. 3.17)</p> <p>signalisation supplémentaire</p> 	
<p>II.A.16 (Article 3.18) Bâtiments incapables de manoeuvrer</p> <p>Signalisation supplémentaire</p> 	<p>II.A.16. Bâtiments devenus incapables de manoeuvrer (Art. 3.18)</p> <p>signalisation supplémentaire</p> 	<p>II.A.16. Article 3.18 - Bâtiments incapables de manoeuvrer</p> <p>Signalisation supplémentaire feu rouge balancé.</p>  <p>31</p>
<p>II.A.17 (Article 3.19) Radeaux</p> 	<p>II.A.17. Constructions flottantes autres que des bâtiments (Art. 3.19)</p> 	<p>II.A.17 Article 3.19 - Matériels flottants et établissements flottants</p> <p>feux clairs blancs</p>  <p>32</p>

C E V N I

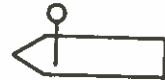
D F N D

R P N R

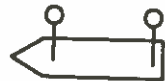
II.B. Signalisation de nuit en stationnement

II.B.1 (Article 3.20) Bâtiments (pour les bacs stationnant à leur débarcadère et pour certains ensembles, voir II.B.4 et II.B.6 ci-après)

i) autres que des menues embarcations
- amarrés à la rive



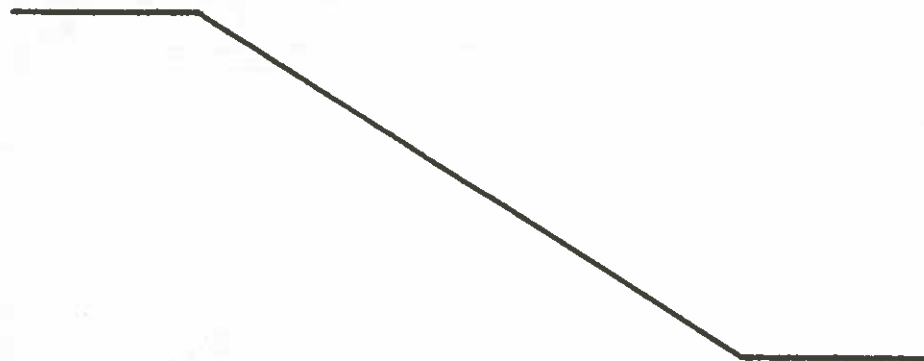
- stationnant dans d'autres conditions



ii) menues embarcations

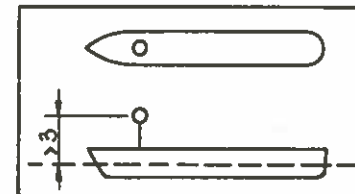


Note: Les feux sont placés du côté du chenal

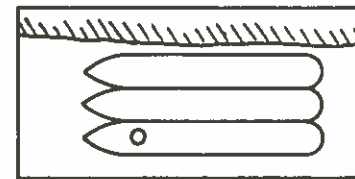


II.B.1. Bâtiments, à l'exception des bacs (Art. 3.20)

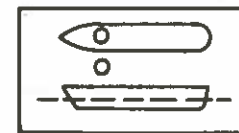
bâtiments autres que les menues embarcations (par. 1)



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



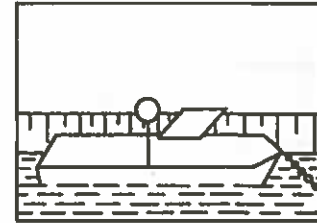
menues embarcations, à l'exception des canots de service (par. 2)



II.B. SIGNALISATION EN STATIONNEMENT

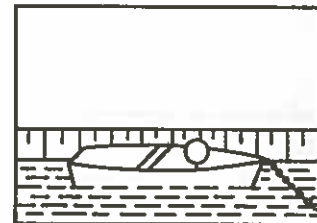
II.B.1. Article 3.20 - Bâtiments à l'exception des bacs (II.B.4) et des engins flottants (II.B.8)

ch.1. Autres que des menues embarcations
feu ordinaire blanc



33

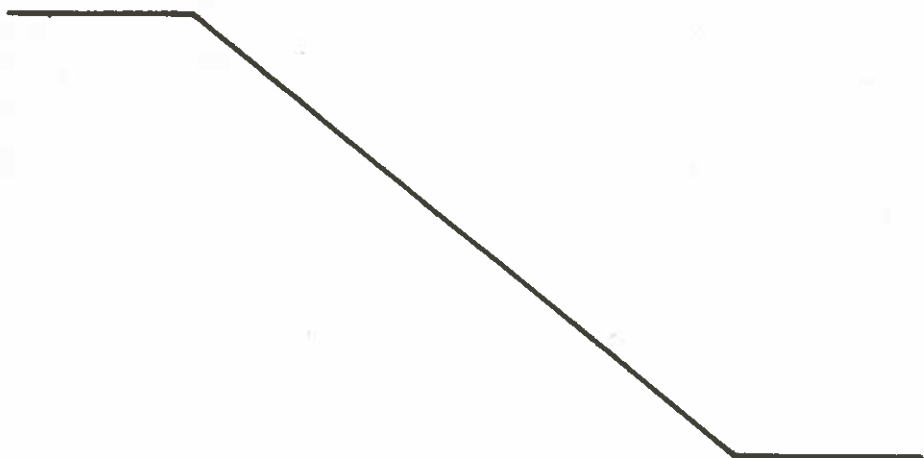
ch.2. Menues embarcations, à l'exception des canots de service
feu ordinaire blanc.



34

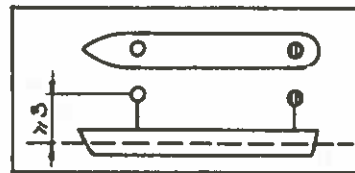
II.B.2 (Article 3.21) Bâtiments effectuant certains transports de matières inflammables

Signalisation supplémentaire à II.B.1:

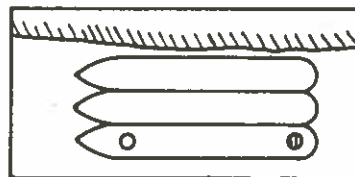


II.B.2. Bâtiments effectuant des transports de matières inflammables (Art. 3.21)

signalisation supplémentaire à I.B.1.

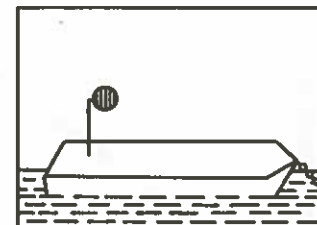


Dans le cas d'un ensemble de bâtiments, seul le bâtiment se trouvant du côté du chenal doit porter ces feux



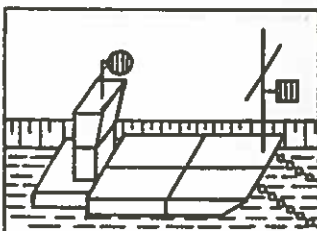
II.B.2. Article 3.21 - Bâtiments effectuant certains transports de matières inflammables

ch.1. Signalisation supplémentaire, sauf s'ils font partie d'un convoi poussé
feu sur la partie arrière:
feu ordinaire bleu



35

ch.2. Signalisation supplémentaire d'un convoi poussé, comprenant de tels bâtiments
feu de mât:
feu ordinaire bleu
feu sur le pousseur:
feu ordinaire bleu

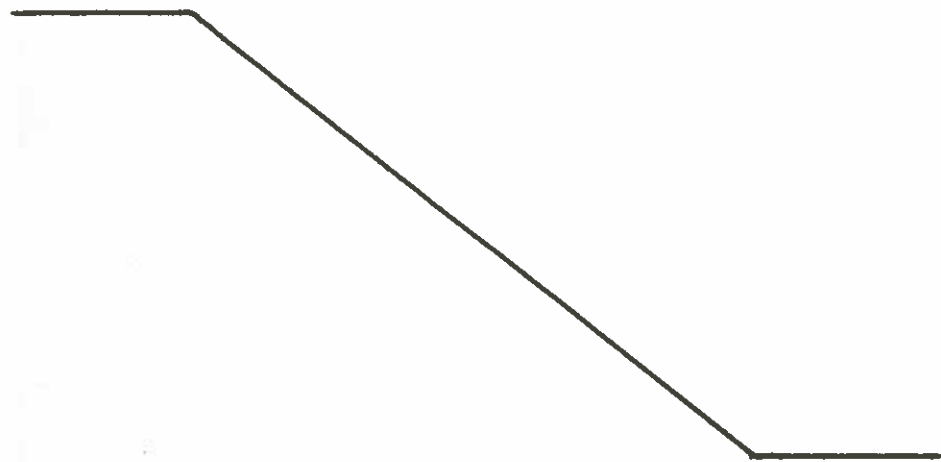


36

C E V N I

II.B.3 (Article 3.22) Bâtiments effectuant certains transports de matières explosibles

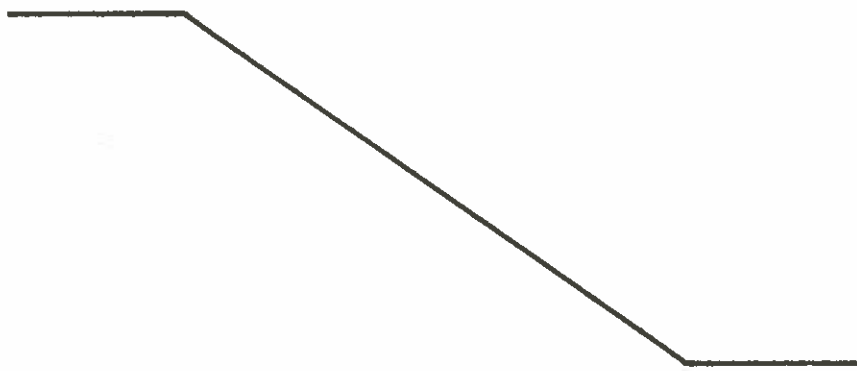
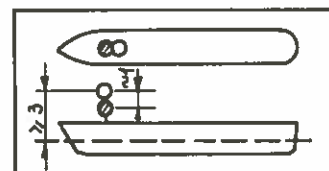
Signalisation supplémentaire à II.B.1:



D F N D

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

signalisation supplémentaire à II.B.1.

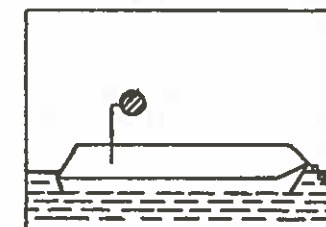


R P N R

II.B.3 Article 3.22 - Bâtiments effectuant certains transports de matières explosibles

ch.1.a) Signalisation supplémentaire, sauf s'ils font partie d'un convoi poussé

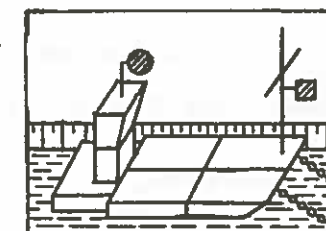
feu clair ou ordinaire rouge.



37

ch.2. Signalisation supplémentaire d'un convoi poussé, comprenant de tels bâtiments

feu de mât:
feu clair rouge
feu sur le pousseur:
feu clair rouge.

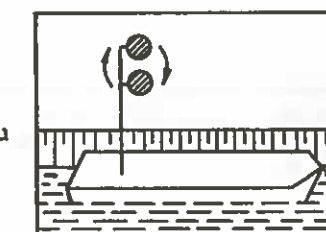


38

II.B.3^{bis} Article 3.22 - Bâtiments transportant de l'ammoniac

ch.1.b) Signalisation supplémentaire, sauf s'ils font partie d'un convoi poussé

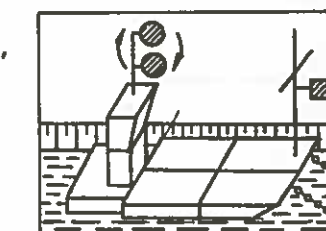
feu alternatif clair ou ordinaire rouge.



39

ch.2. Signalisation supplémentaire d'un convoi poussé, comprenant de tels bâtiments

feu de mât:
feu clair rouge
feu sur le pousseur:
feu alternatif clair rouge.



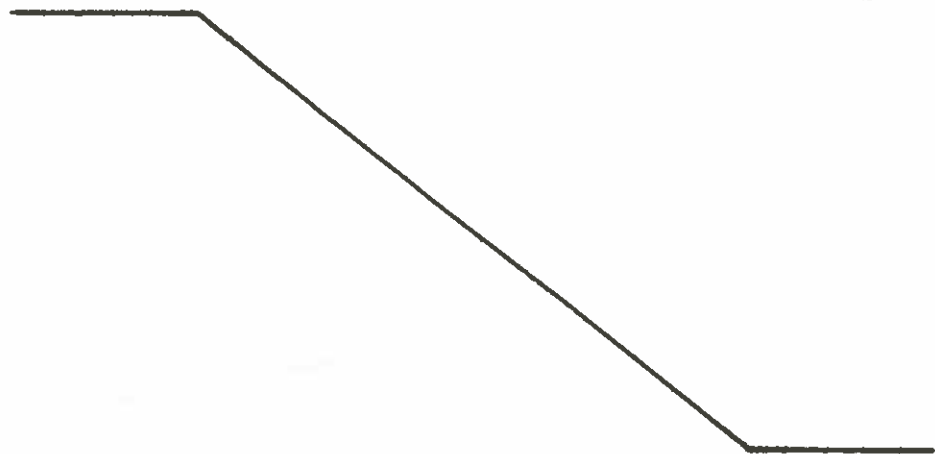
40

CEVNI

DFND

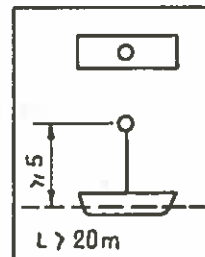
RPNR

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

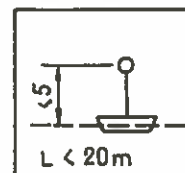


II.B.4. Bacs stationnant à leurs débarcadères (Art. 3.23)

longueur dépassant 20 m

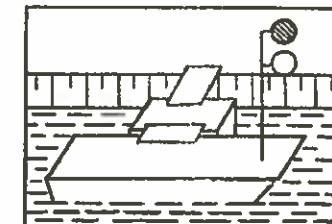


longueur de 20 m au plus



II.B.4 Article 3.23 - Bacs stationnant à leur débarcadère

ch.1. feux de mât:
un feu clair vert
un feu clair blanc.



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

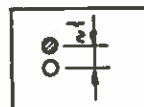
Signalisation supplémentaire à II.B.1:

Note: Les feux sont placés du côté du chenal



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

signalisation supplémentaire à II.B.1.



II.B.6 (Article 3.25) Convois poussés, formations à couple, radeaux, établissements flottants

Note: Les feux sont placés du côté du chenal.

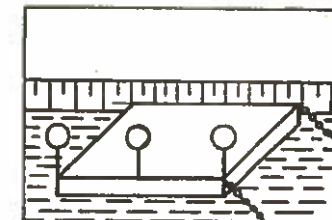


II.B.6. Constructions flottantes autres que des bâtiments (Art. 3.25) (les feux sont placés du côté du chenal)

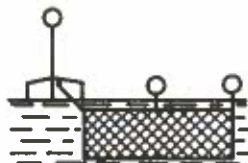


II.B.6 Article 3.25 - Matériels flottants, établissements flottants

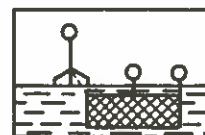
feux ordinaires blancs.



II.B.7 (Article 3.26) Bateaux de pêche avec filets ou perches

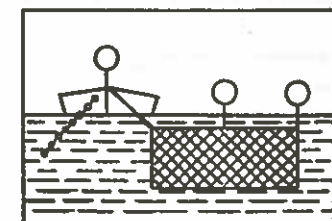



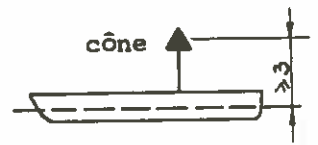
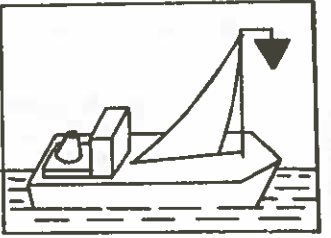


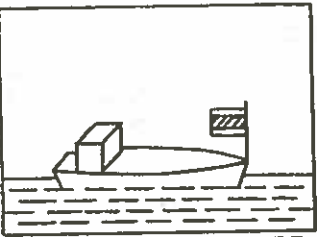

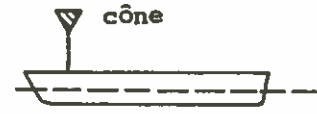
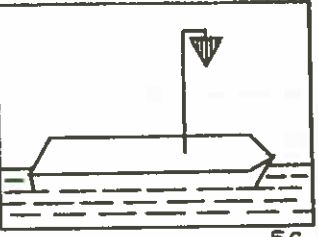


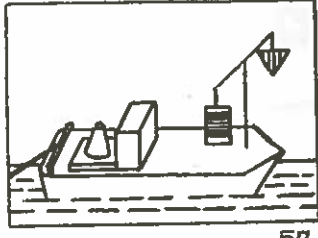
II.B.7. Bateaux de pêche ayant des filets ou d'autres instruments de pêche à proximité du chenal (Art. 3.26)



II.B.7 Article 3.26 - Bâteaux de pêche avec filets ou perches

feux ordinaires blancs.



C E V N I	D F N D	R P N R
<p>III.A.2 (Article 3.30) Bâtiments utilisant en même temps des voiles et un moteur</p>  <p>cône</p>	<p>III.A.2. Bâtiments utilisant en même temps des voiles et un moteur (Art. 3.30)</p>  <p>cône</p>	<p>III.A.2 Article 3.30 - Bâtiments utilisant en même temps des voiles et un moteur</p> <p>un cône noir, pointe en bas.</p>  <p>54</p>
<p>III.A.3 (Article 3.31) Menues embarcations pontées et motorisées dont la longueur de la coque dépasse 5 mètres</p>  <p>pavillon</p>	<p>III.A.3. Menues embarcations motorisées dont la longueur de la coque dépasse 7 m (Art. 3.31)</p>  <p>pavillon</p> <p>L=7-15m</p>	<p>III.A.3 Article 3.31 - Menues embarcations motorisées dont la coque a une longueur supérieure à 10 m</p> <p>un pavillon blanc barré d'une raie rouge horizontale.</p>  <p>55</p>
<p>III.A.4 (Article 3.32) Bâtiments effectuant certains transports de matières inflammables</p> <p>signalisation supplémentaire:</p>  <p>cône</p>	<p>III.A.4. Bâtiments effectuant des transports de matières inflammables (Art. 3.32)</p> <p>signalisation supplémentaire (par. 1)</p>  <p>cône</p>	<p>III.A.4 Article 3.32 - Bâtiments effectuant certains transports de matières inflammables</p> <p>ch.1. Signalisation supplémentaire, sauf s'ils font partie d'un convoi poussé</p> <p>un cône bleu, pointe en bas.</p>  <p>56</p>
<p>III.A.5 (Article 3.32) Convois remorqués comprenant des bâtiments visés sous III.A.4</p> <p>Bâtiment motorisé en tête du convoi</p>  <p>cylindre</p> <p>cône</p>	<p>III.A.5. Convois remorqués comprenant des bâtiments visés sous III.A.4. : (Art. 3.32, par. 2)</p> <p>bâtiment motorisé en tête du convoi</p>  <p>cylindre</p> <p>cône</p>	<p>III.A.5 Article 3.32 - Convois remorqués comprenant des bâtiments visés sous III.A.4</p> <p>ch.2. Bâtiments motorisés en tête du convoi, sauf s'il s'agit d'un bâtiment motorisé de renfort temporaire</p> <p>un cône bleu, pointe en bas.</p>  <p>57</p>

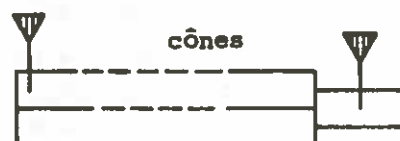
C E V N I

D F N D

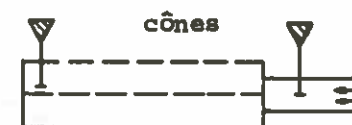
R P N R

III.A.6 (Article 3.32) Convois poussés comprenant des bâtiments visés sous III.A.4

Avant du convoi et
pousseur

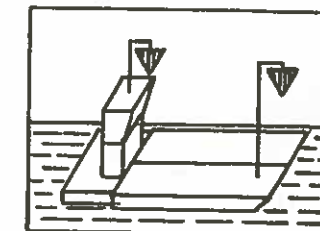


III.A.6. Convois poussés comprenant des bâtiments visés sous III.A.4.
(Art. 3.32, par. 3)



III.A.6 Article 3.32 - Convois poussés comprenant des bâtiments visés sous III.A.4

ch.3. des cônes bleus,
pointe en bas.



58

III.A.7 (Article 3.33) Bâtiments effectuant certains transports de matières explosibles

Signalisation supplémentaire



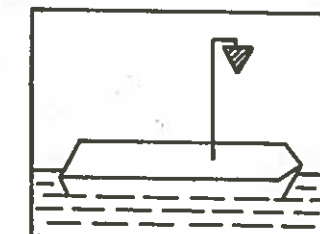
III.A.7. Bâtiments effectuant des transports de matières explosibles (Art. 3.33)

signalisation supplé-
mentaire (par. 1)



III.A.7 Article 3.33 - Bâtiments effectuant certains transports de matières explosibles

ch.1 a) Signalisation supplémen-
taire, sauf s'ils font
partie d'un convoi poussé
un cône rouge,
pointe en bas.



59

III.A.8 (Article 3.33) Convois remorqués comprenant des bâtiments visés sous III.A.7

Bâtiment motorisé en
tête du convoi



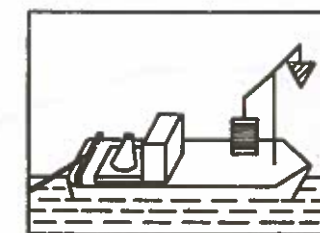
III.A.8. Convois remorqués comprenant des bâtiments visés sous III.A.7. (Art. 3.33, par. 2)

bâtiment motorisé en
tête du convoi



III.A.8 Article 3.33 - Convois remorqués comprenant des bâtiments visés sous III.A.7 ou III.A.9^{bis}

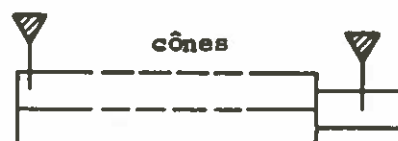
ch.2. Bâtiment motorisé en tête
du convoi, sauf s'il s'agit
d'un bâtiment motorisé de
renfort temporaire
un cône rouge,
pointe en bas.



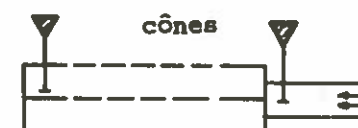
60

III.A.9 (Article 3.33) Convois poussés comprenant des bâtiments visés sous III.A.7

Avant du convoi et
pousseur

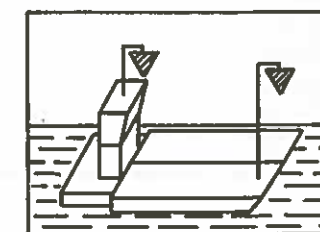


III.A.9. Convois poussés comprenant des bâtiments visés sous III.A.7. (Art. 3.33, par. 3)



III.A.9 Article 3.33 - Convois poussés comprenant des bâtiments visés sous III.A.7

ch.3 Signalisation du convoi
des cônes rouges,
pointe en bas.



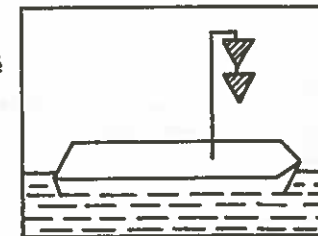
61

CEVNI

DFND

RPNR

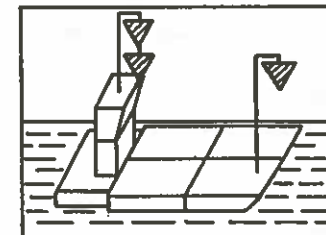
III.A.9^{bis} Article 3.33 - Bâtiments transportant de l'ammoniac
 ch.1.b) Signalisation supplémentaire, sauf s'ils font partie d'un convoi poussé des cônes rouges, pointe en bas.



62

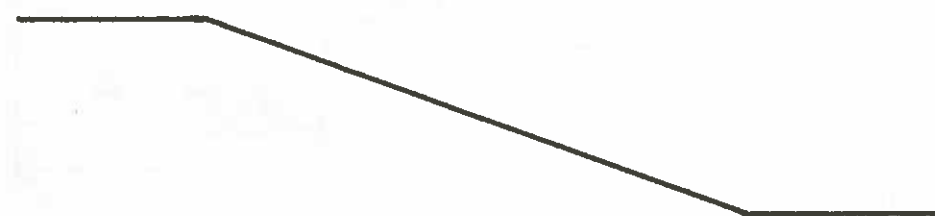
III.A.9^{ter} Article 3.33 - Convois poussés comprenant des bâtiments visés sous III.A.9^{bis}

ch.3. Signalisation du convoi des cônes rouges, pointe en bas.



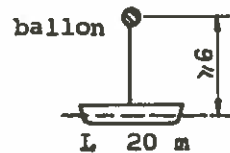
63

III.A.10 (Article 3.34) Bacs

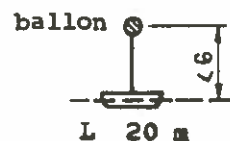


III.A.10. Bacs, à l'exception des bacs naviguant librement dont la longueur ne dépasse pas 15 m (Art. 3.34)

longueur dépassant 20 m






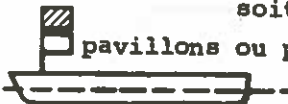
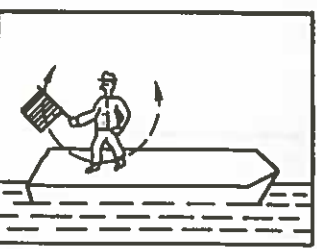


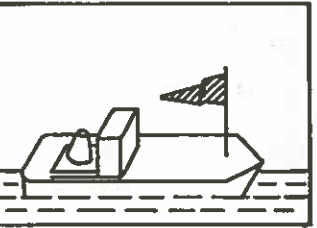

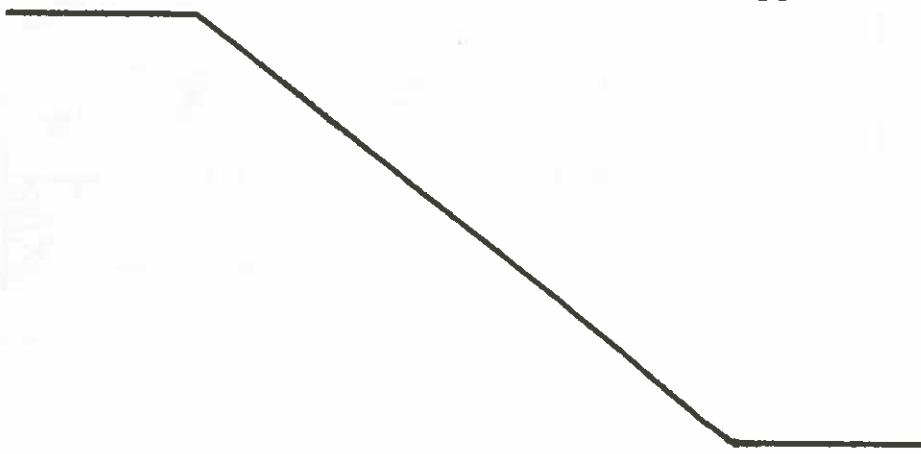

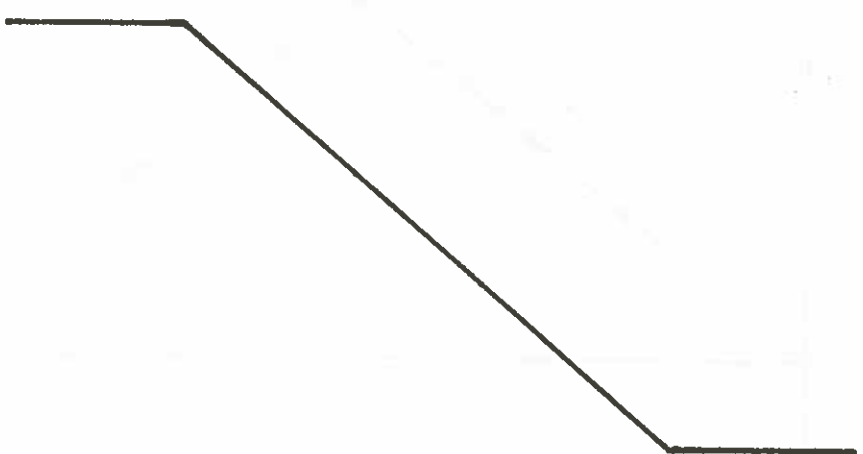
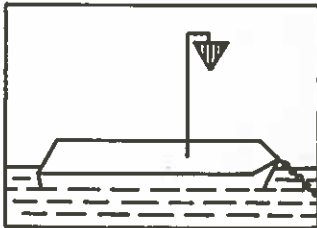
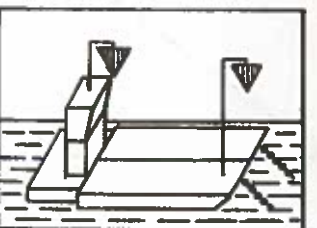
longueur de 20 m au plus



III.A.11 (Article 3.34) Bacs naviguant librement utilisant une priorité de passage

ballon et cylindre



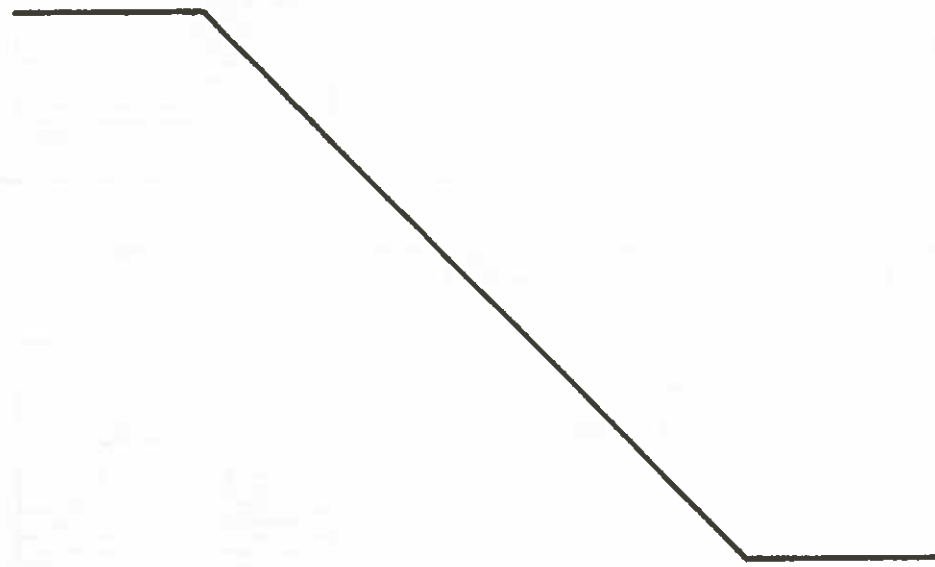
C E V N I	D F N D	R P N R
<p>III.A.12 (Article 3.35) Bâtiments à protéger contre les remous</p> <p>pavillon  ou  pavillons</p>	<p>III.A.11. Bâtiments à protéger contre les remous (Art. 3.35)</p> <p>Signalisation supplémentaire</p> <p>soit  pavillon ou panneau</p> <p>soit  pavillons ou panneaux</p>	<p>III.A.12 Article 3.35 - Bâtiments incapables de manoeuvrer</p> <p>pavillon rouge balancé </p> <p>64</p>
<p>III.A.13 (Article 3.36) Bâtiments jouissant d'une priorité de passage</p> <p> flamme</p>	<p>III.A.12. Bâtiments jouissant d'une priorité de passage (Art.3.36)</p> <p>signalisation supplémentaire</p> <p> flamme</p>	<p>III.A.13 Article 3.36 - Bâtiments jouissant d'une priorité de passage</p> <p>Signalisation supplémentaire: une flamme rouge.</p> <p></p> <p>65</p>
<p>III.B. SIGNALISATION DE JOUR EN STATIONNEMENT</p> <p>III.B.1 (Article 3.37) Bâtiments effectuant certains transports de matières inflammables</p> <p> cône</p> 	<p>III.B.1. Bâtiments effectuant des transports de matières inflammables (Art. 3.37)</p> <p> cône</p> 	<p>III.B 1 Article 3.37 - Bâtiments effectuant certains transports de matières inflammables</p> <p>Signalisation des bâtiments sauf s'ils font partie d'un convoi poussé un cône bleu, pointe en bas.</p> <p></p> <p>66</p> <p>Signalisation d'un convoi poussé comprenant de tels bâtiments des cônes bleus, pointe en bas.</p> <p></p> <p>67</p>

C E V N I

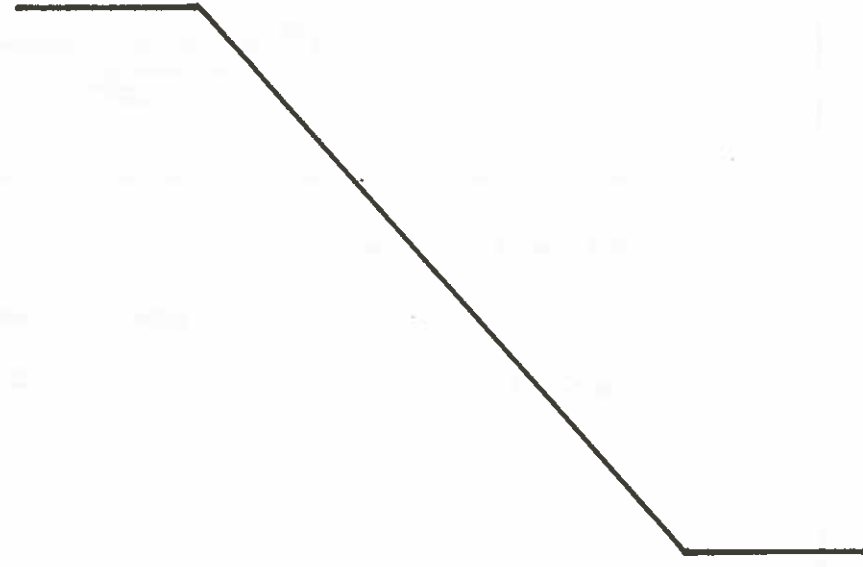
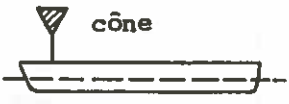
D F N D

R P N R

III.B.2 (Article 3.38) Bâtiments effectuant certains transports de matières explosibles

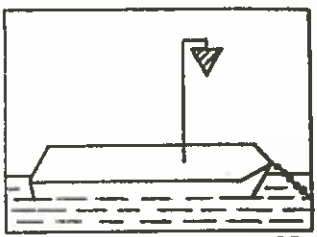


III.B.2. Bâtiments effectuant des transports de matières explosibles (Art. 3.38)



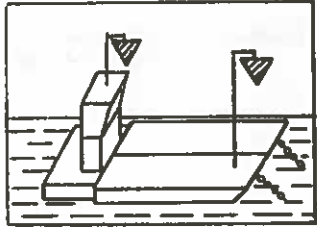
III.B.2 Article 3.38 - Bâtiments effectuant certains transports de matières explosibles

Signalisation des bâtiments, sauf s'ils font partie d'un convoi poussé
un cône rouge, pointe en bas.

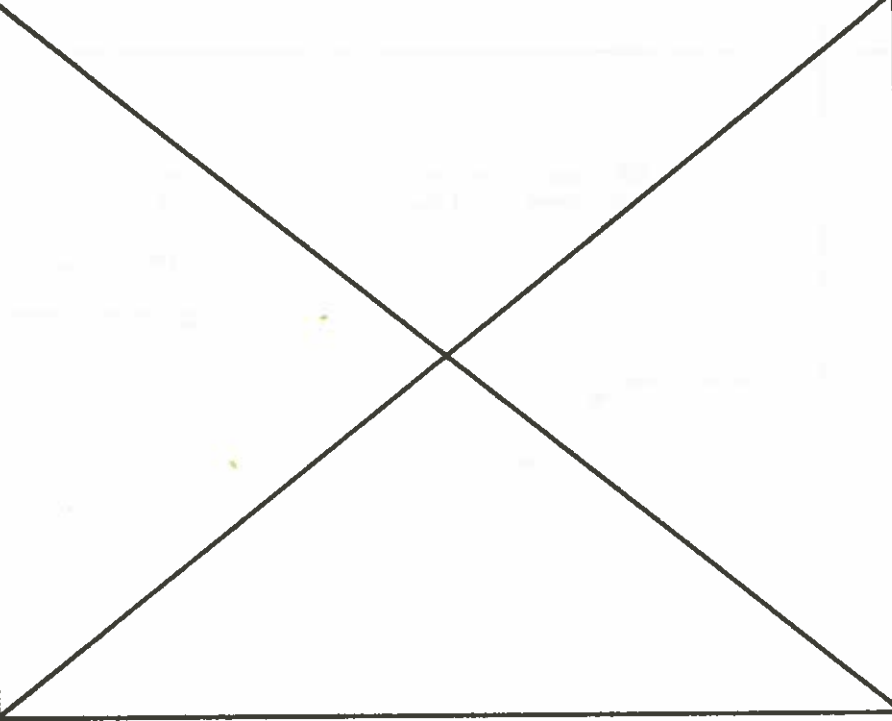
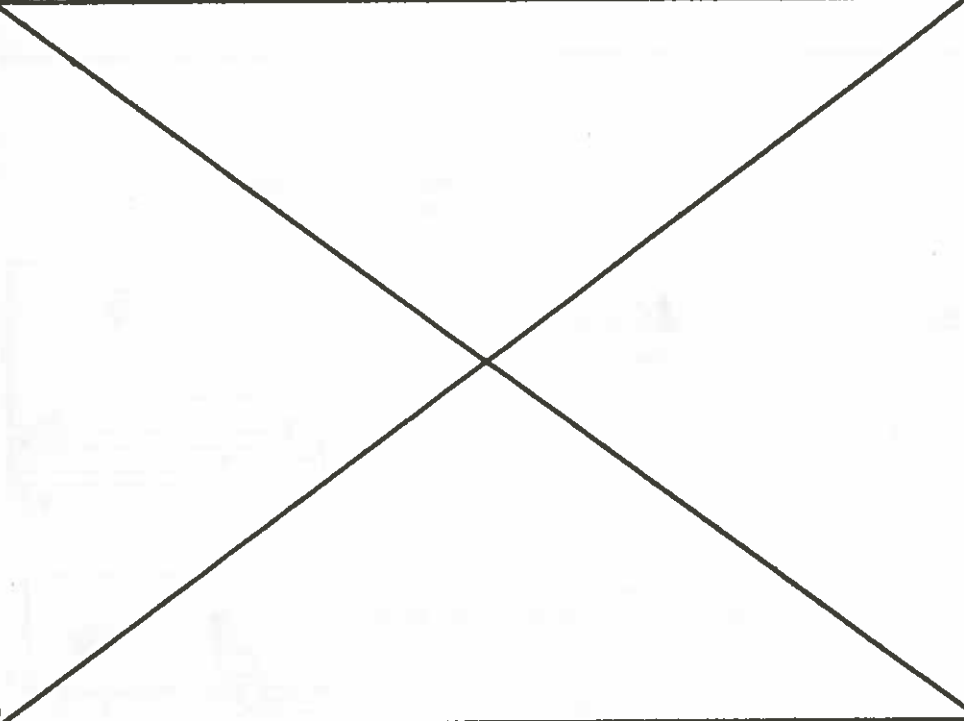


68

Signalisation d'un convoi poussé comprenant de tels bâtiments
des cônes rouges, pointe en bas.

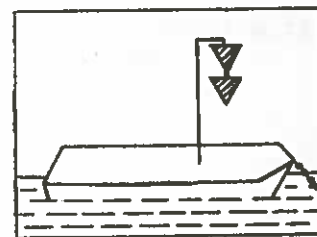


69



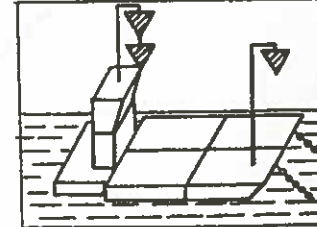
III.B.2^{bis} Article 3.38 - Bâtiments transportant de l'ammoniac

Signalisation des bâtiments sauf s'ils font partie d'un convoi poussé
des cônes rouges, pointe en bas.





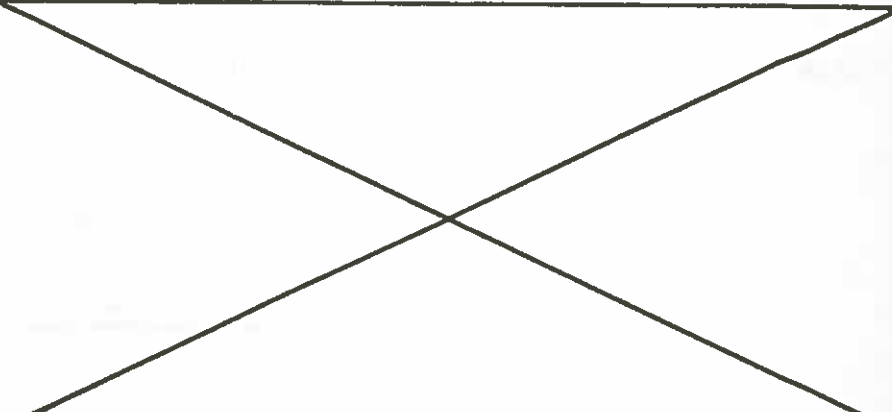
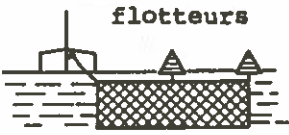

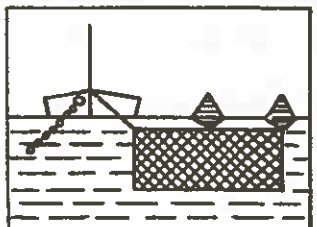

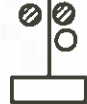
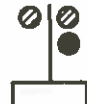


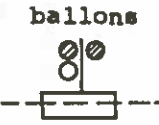
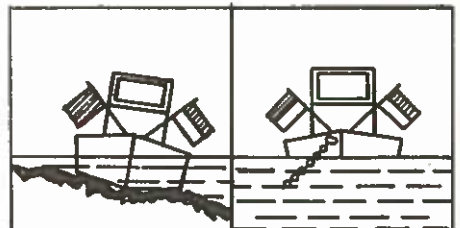
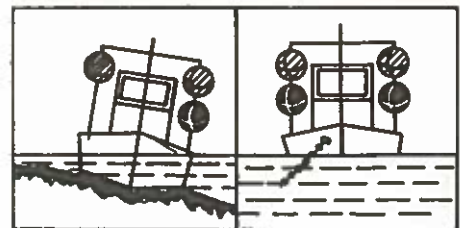


70

Signalisation d'un convoi poussé comprenant de tels bâtiments
des cônes rouges, pointe en bas.



71

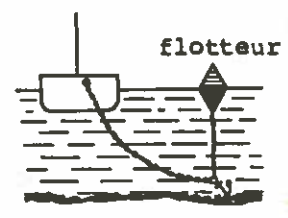
C E V N I	D F N D	R P N R
<p>III.B.3 (Article 3.39) Bâtiments à protéger contre les remous</p> <p>pavillon  ou  pavillons</p>	<p>III.B.3. Bâtiments à protéger contre les remous (Art. 3.39)</p> <p> soit pavillon ou panneau</p> <p> soit pavillons ou panneaux</p>	
<p>III.B.4 (Article 3.40) Filets ou perches des bateaux de pêche</p> <p> flotteurs</p>	<p>III.B 4. Filets ou autres instruments de pêche des bâtiments de pêche s'étendant dans la proximité du chenal (Art. 3.40)</p> <p> flotteurs</p>	<p>III.B.4 Article 3.40 - Filets ou perches des bateaux de pêche</p> <p>des flotteurs jaunes.</p>  <p>72</p>
<p>III.B.5 (Article 3.41) Engins flottants au travail, bâtiments échoués ou coulés</p> <p>soit pavillons </p> <p>soit ballons </p> <p>soit ballons </p> <p>le chenal n'est pas libre chenal libre</p> <p>chenal libre chenal libre</p>	<p>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)</p> <p>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)</p> <p>soit pavillons ou panneaux </p> <p>soit pavillons ou panneaux </p> <p>ballons </p> <p>Le chenal n'est pas libre</p> <p>Engins flottants et bâtiments effectuant des travaux dans la voie navigable (par. 2)</p>	<p>III.B 5 Article 3.41 - Engins flottants au travail, bâtiments échoués ou coulés</p> <p>ch.1.a) et b) Signalisation générale</p> <p>des pavillons ou panneaux rouges et rouges/blancs</p>  <p>73</p> <p>ch.1.c) et d) Signalisation admise également, mais seulement en aval du bac de Spyc</p> <p>des ballons rouges et noirs.</p>  <p>74</p>

C E V N I

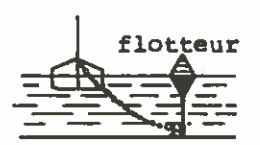
D F N D

R P N R

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

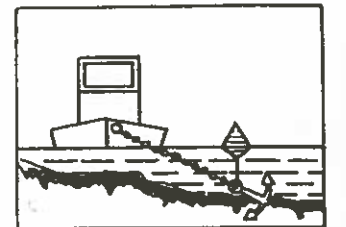


III.B.6. Ancres des bâtiments pouvant causer un danger pour la navigation (Art. 3.42)



III.B.6 Article 3.42 - Ancres des bâtiments et matériels flottants pouvant présenter un danger pour la navigation

un flotteur jaune



75

IV. SIGNALISATION PARTICULIERE

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



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



IV.1 Article 3.43 - Interdiction d'accès à bord



76

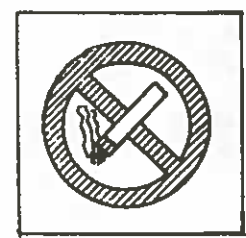
IV.2 (Article 3.44) Interdiction de fumer



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



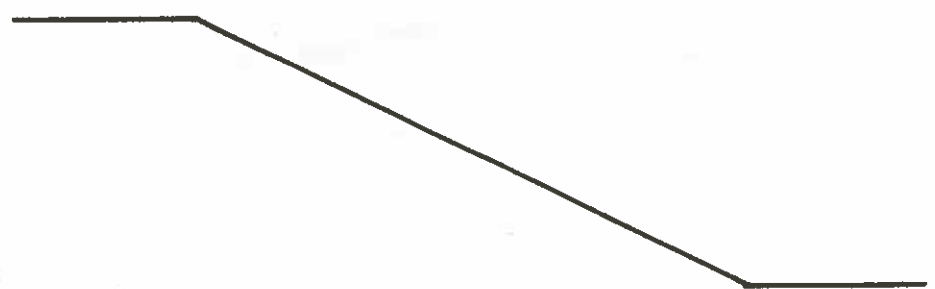
IV.2 Article 3.44 - Interdiction de fumer



77

IV.3 (Article 3.45) Bâtiments des autorités de contrôle

feu bleu rythmé

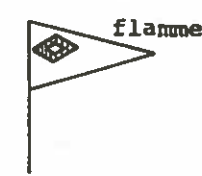


IV.3. Bâtiments de la surveillance fluviale (Art. 3.45)

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



de jour, pavillon national et flamme blanche avec signe distinctif

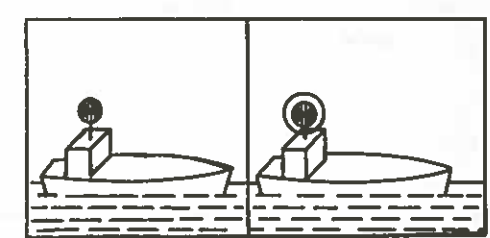


de jour et de nuit





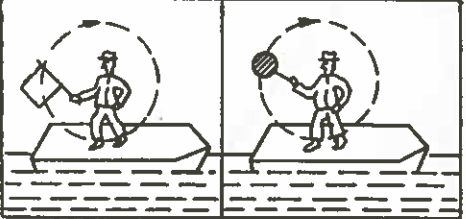



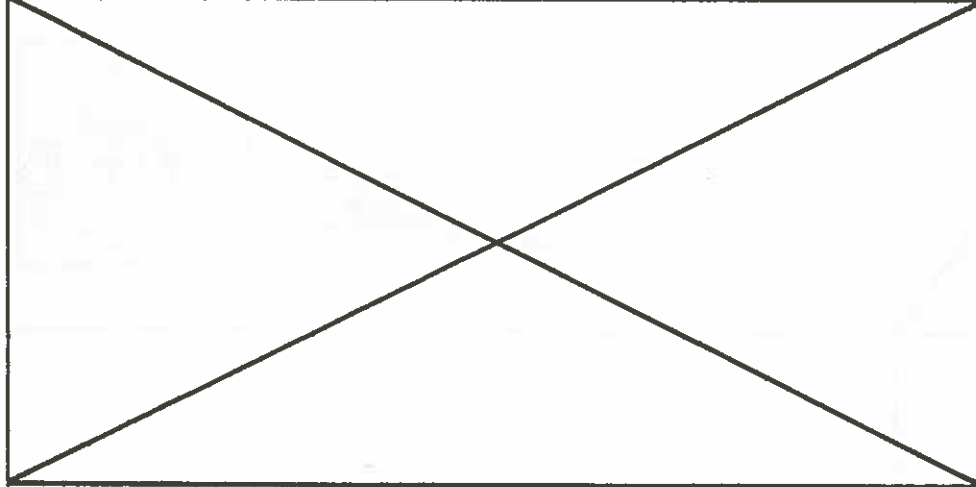
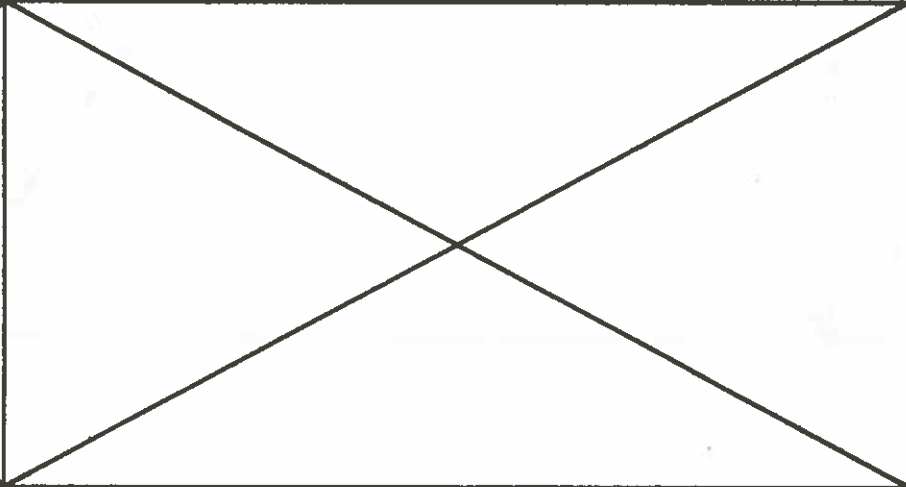
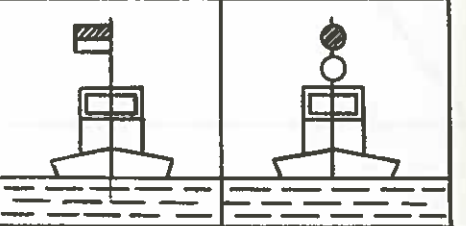
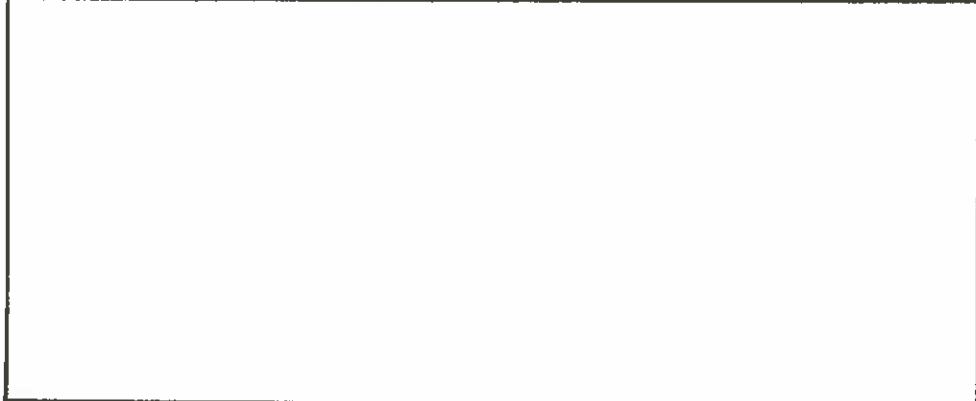
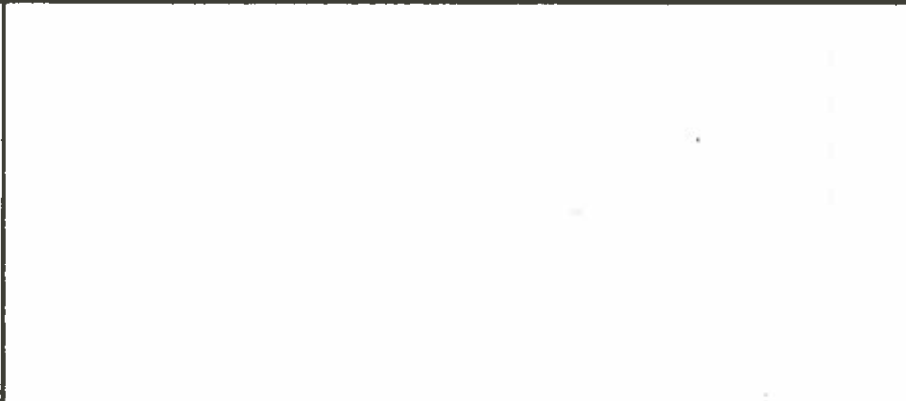
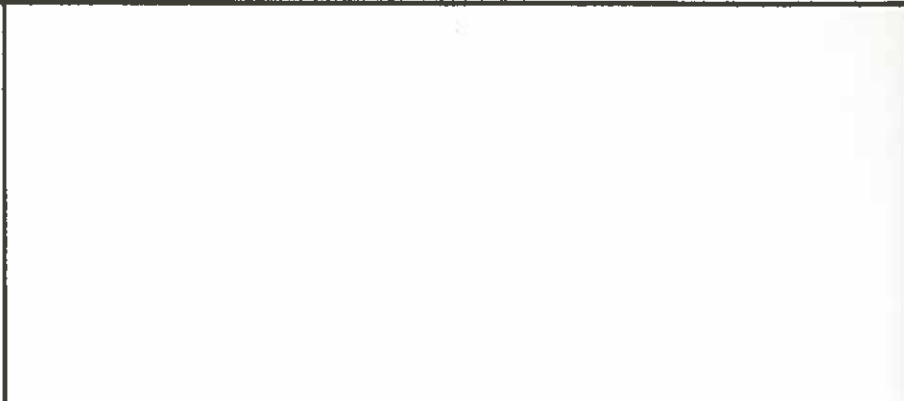


IV.3 Article 3.45 - Bâtiments d'autorités de contrôle

feu scintillant bleu



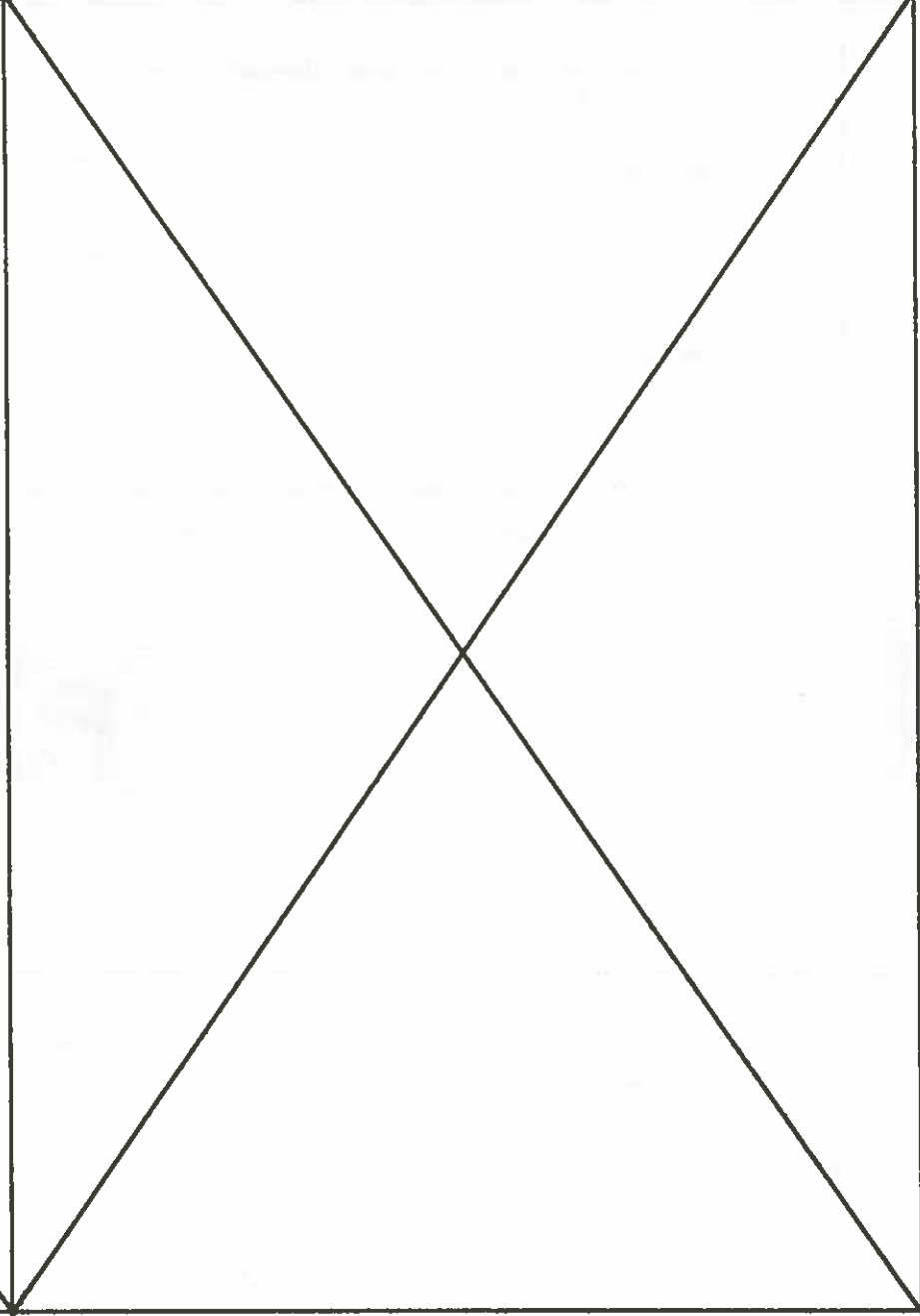
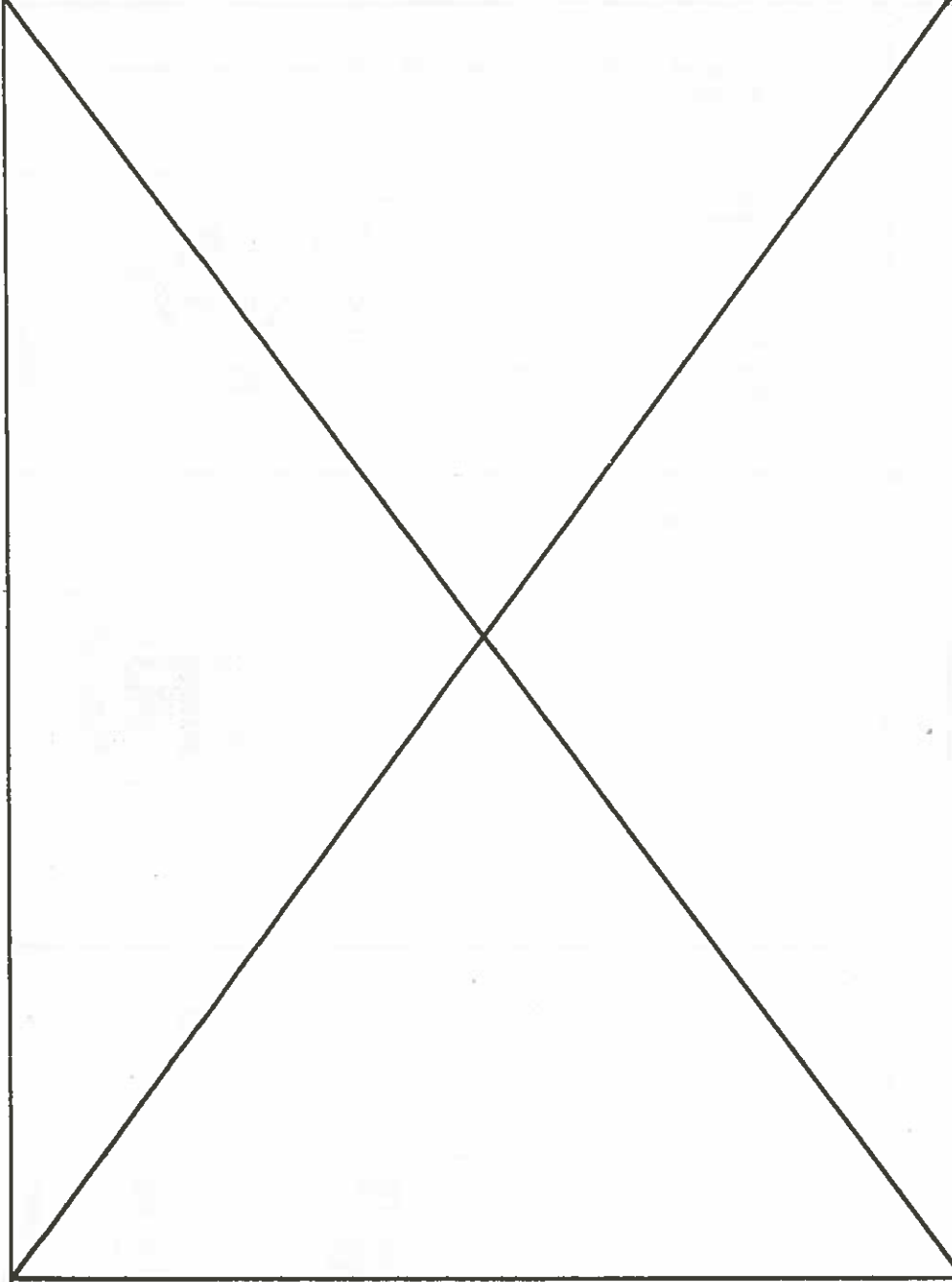
78

C E V N I	D F N D	R P N R
<p>IV.4 (Article 3.46) Signaux de détresse pour demander secours</p> <p>de jour: Pavillon ou) agité autre objet) circulairement</p>  <p>de nuit: Feu</p> 	<p>IV.4. Signaux de détresse pour demander secours (Art. 3.46)</p> <p>de jour: pavillon ou tout autre objet approprié</p>  <p>de nuit: feu</p> 	<p>IV.4 Article 3.46 - Signaux de détresse pour demander secours</p> <p>de nuit: feu agité circulairement</p>  <p>de jour: pavillon ou autre objet agité circulairement</p> <p>79</p>
<p>IV.5 (Article 3.47) Signal d'interdiction de stationnement latéral</p> 	<p>IV.5. Signal d'interdiction de stationnement latéral (Art. 3.47)</p> 	<p>IV.5 Articles 3.47 et 7.07 - Interdiction de stationnement latéral</p>  <p>80</p>
		<p>IV.6 Article 3.05 ch.3 - Bâtiments, matériels flottants et établissements flottants à protéger contre le remous</p> <p>de nuit: un feu ordinaire rouge et un feu ordinaire blanc ou un feu clair rouge et un feu clair blanc</p>  <p>de jour: un pavillon rouge et blanc</p> <p>81</p>
		

C E V N I

D F N D

R P N R

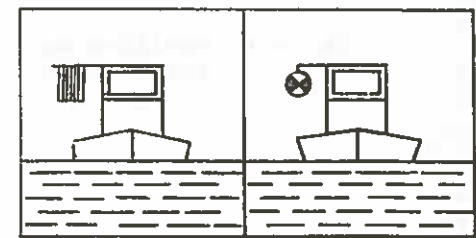


IV.7 Article 6.04 - Croisement

ch.3 Croisement tribord sur tribord

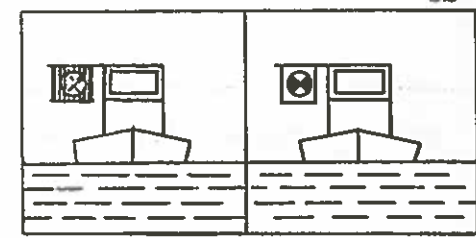
de jour pavillon bleu clair

de nuit un feu clair blanc scintillant



82

ou de jour et de nuit un panneau bleu clair asservi à un feu clair blanc scintillant



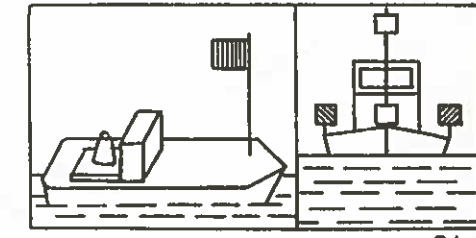
83

IV.8 Article 6.10 - Dépassement

ch.1 Signaux montrés par le rattrapant

de jour un pavillon bleu clair

de nuit un feu ordinaire blanc



84

C E V N I

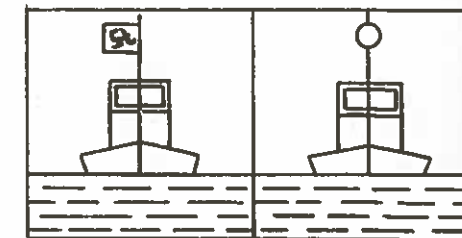
D F N D

R P N R

IV.9 Article 8.11 - Communication entre les bâtiments d'un convoi remorqué

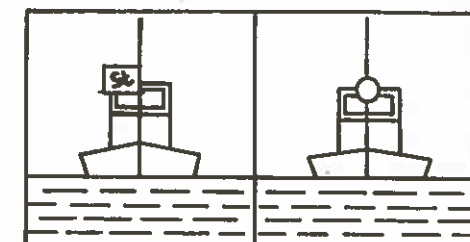
ch.3. de jour: pavillon
de nuit: feu de mât

Le bâtiment motorisé en tête de convoi peut marcher à pleine puissance



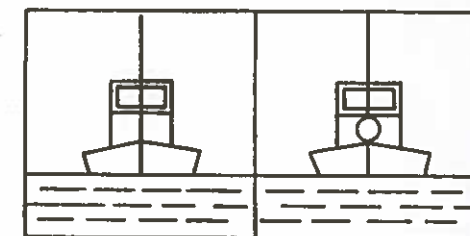
85

Demande de marche à demi-puissance





86

Demande d'arrêt immédiat.



87

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
<p style="text-align: center;">Annexe 4</p> <p style="text-align: center;">COULEUR DES FEUX</p> <p>1. Les feux prescrits par le présent Règlement se répartissent, selon leur couleur, en:</p> <p style="padding-left: 40px;">Feux blancs</p> <p style="padding-left: 80px;">" rouges</p> <p style="padding-left: 80px;">" verts</p> <p style="padding-left: 80px;">" jaunes</p> <p style="padding-left: 80px;">" bleus</p> <p>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").</p>	<p>Annexe 1 aux Recommandations spéciales portant sur l'application des DFND par les autorités compétentes des Etats danubiens</p>	<p style="text-align: center;">PRESCRIPTIONS CONCERNANT LA COULEUR ET L'INTENSITE DES FEUX, AINSI QUE L'AGREMENT DES FANAOX DE SIGNALISATION POUR LA NAVIGATION DU RHIN</p> <p style="text-align: center;">Article 9 - Couleur des feux de signalisation</p> <p>1. Un système de signalisation à cinq couleurs est appliqué pour les feux, comprenant les couleurs suivantes:</p> <p style="padding-left: 40px;">blanc, rouge, vert, jaune et bleu.</p> <p>Ce système est conforme aux recommandations de la Commission Internationale de l'Eclairage (publication CIE n° 2(W-1.3.3) 1959 "Couleur des signaux lumineux").</p> <p>Les couleurs valent pour le flux lumineux émis par le fanal.</p> 
<p>2. Les couleurs des feux sont déterminées par leur lieu chromatique d'émission dans le diagramme chromatique CIE (voir diagramme).</p> <p>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 représentation 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.</p> <p>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.</p>		<p style="text-align: center;">Article 9 point 3:</p> <p>Les lieux chromatiques des feux de signalisation doivent être à l'intérieur des limites déterminées par les équations ci-dessous.</p> <p>Cette prescription s'applique également aux lampes à pétrole.</p> <p>Les équations des lignes qui figurent dans le tableau 5 et qui représentent les limites des couleurs, définissent un secteur chromatique pour chaque couleur des feux de signalisation. Ces secteurs chromatiques sont représentés sur la figure 1. Les coordonnées des points angulaires des secteurs chromatiques sont données dans le tableau 6.</p> 

C E V N I

Divergences entre le C E V N I et les D F N D

Divergences entre le C E V N I et le R P N R

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:	$y = 0,150 + 0,640 x$
	et	$y = 0,440$
	Limite vers le bleu:	$x = 0,310$
Rouge	Limite vers le pourpre:	$x = 0,980 - y$
	Limite vers le jaune:	$y = 0,335$
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 5

Couleur du feu de signalisation	Equations des limites des couleurs dans le diagramme chromatique

C E V N I

Divergences entre le C E V N I et les DFND

Divergences entre le C E V N I et le RPNR

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	0,148	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, No 2 (W-1.3.3) 1959.

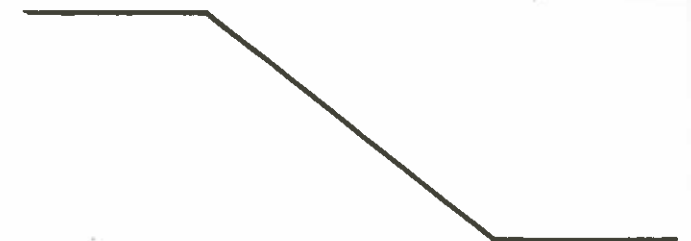
Tableau 4

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.

Tableau 6

Couleur du feu de signalisation	Coordonnées des points-limites



C E V N I

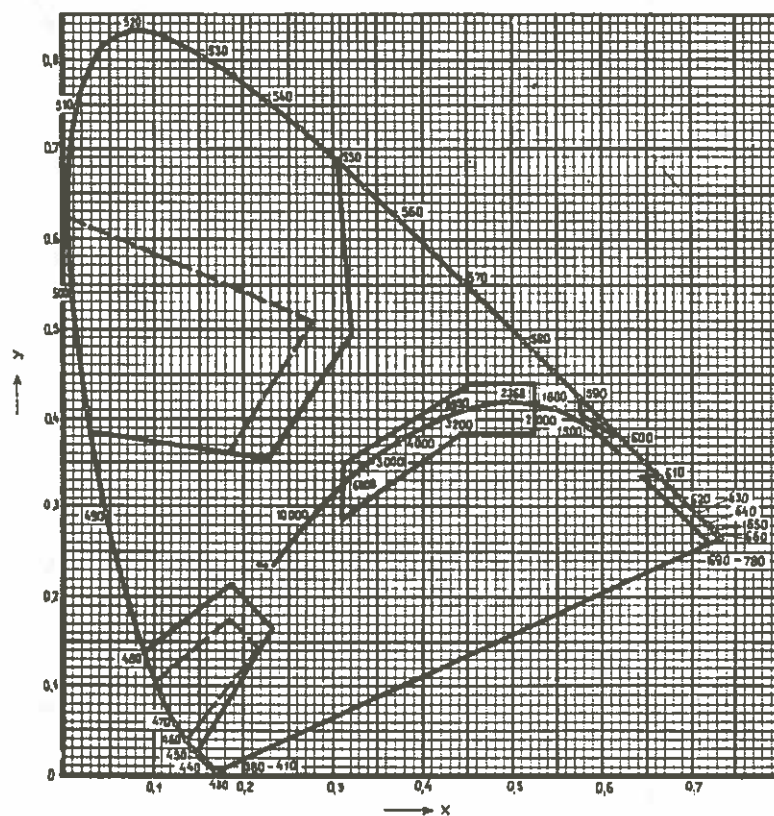


DIAGRAMME CHROMATIQUE CIE

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, No 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 noirs 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).

Divergences entre le C E V N I et les D F N D

Divergences entre le C E V N I et le R P N R

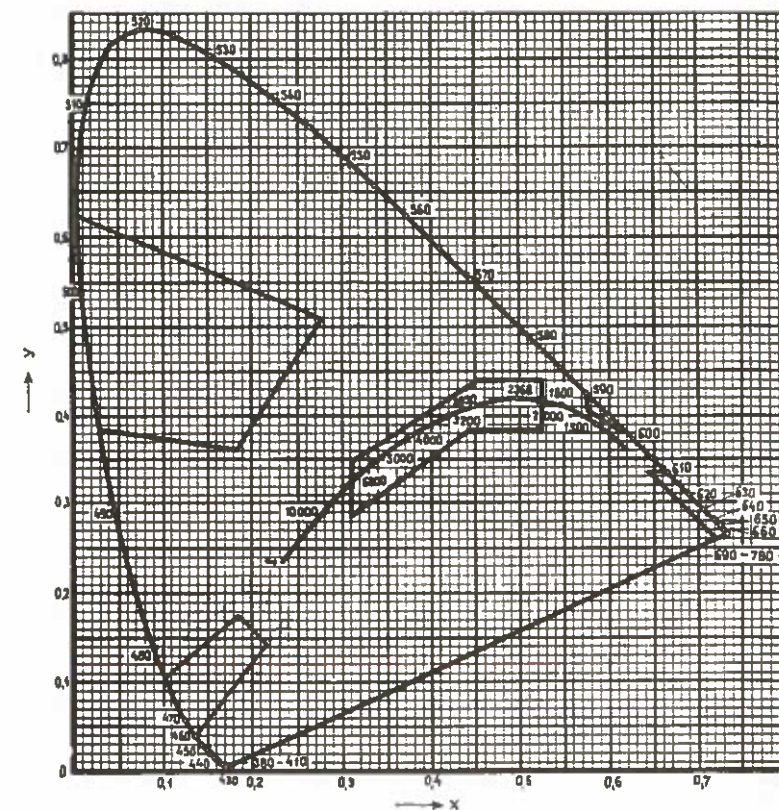


Figure 1

DIAGRAMME CHROMATIQUE CIE

Correspondances: 2000° flamme d'une lampe à pétrole

2360° lampe à incandescence à vide

2848° lampe à incandescence à atmosphère gazeuse

C E V N I

Divergences entre le C E V N I et les D F N D

Divergences entre le C E V N I et le R P N R

Annexe 5

Annexe 2 aux Recommandations spéciales portant sur l'application des DFND

PRESCRIPTIONS CONCERNANT LA COULEUR ET L'INTENSITE DES FEUX, AINSI QUE L'AGREMENT DES FANAOX DE SIGNALISATION POUR LA NAVIGATION DU RHIN

INTENSITE LUMINEUSE DES FEUX

1. Les feux des bâtiments sont appelés, selon leur intensité lumineuse,
- feux puissants,
 - feux clairs,
 - ou feux ordinaires.

Article 6 - Nature des feux de signalisation

Les feux de signalisation sont classés selon leur intensité lumineuse en:

- feux ordinaires,
- feux clairs,
- feux puissants.

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 4. Les facteurs totaux de transmission T pour les filtres de couleur sont les suivants:

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

2. Les mots "dans l'annexe 4" ont été remplacés par les mots "dans l'annexe 1".

Article 9, point 2:

En général, les feux de signalisation de couleur sont réalisés au moyen d'une source lumineuse blanche et d'un filtre coloré.

Les valeurs usuelles des facteurs totaux de transmission (T) des filtres de couleur sont les suivantes:

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

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

Tableau 1

Nature des feux	Couleur des feux			
	blanc	rouge/vert $T = 0,1 - 0,2$	jaune $T = 0,4-0,6$	bleu $T = 0,02$
puissant	35-100 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	0,7-2 cd ^{**/}

^{*/} Les autorités compétentes peuvent permettre sur certains parcours une intensité de 0,9 cd.

^{**/} Pour certains bâtiments les autorités compétentes peuvent permettre une intensité lumineuse de 0,3 - 0,5 cd, obtenue au moyen d'un feu clair blanc et d'un filtre bleu d'un facteur total de transmission correspondant.

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.

Article 7 - Intensité lumineuse des feux de signalisation

Le tableau 1 comprend les limites de l'intensité lumineuse de service I_B en Candela (cd) suivant la nature des feux de signalisation.

Tableau 1

Nature des feux de signalisation	Couleur des feux de signalisation

C E V N I

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

Catégorie de feuxMoyens de réalisation

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.

Divergences entre le C E V N I et les D F N D

Divergences entre le C E V N I et le R P N R

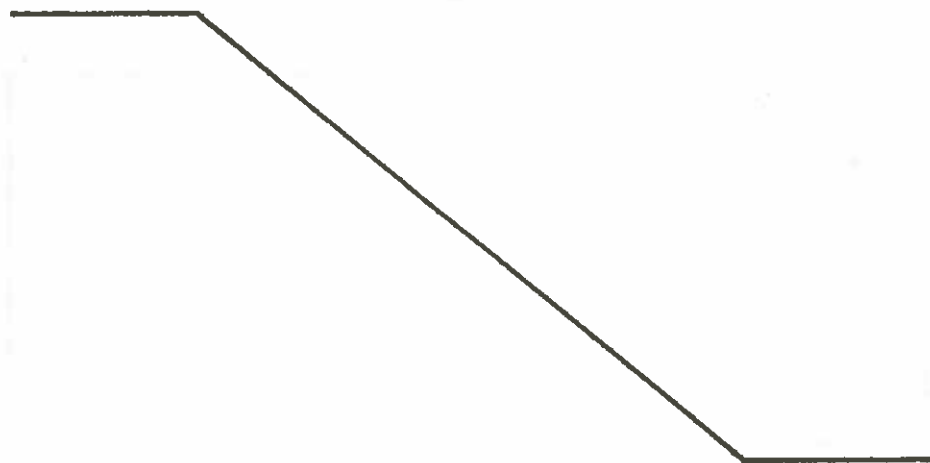
Article 9, point 2:

Les différents feux de couleur peuvent être réalisés par exemple comme il est indiqué dans le tableau 4:

Tableau 4

Nature et couleur du feu de signalisation	Réalisation du feu

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 0,75 d'intensité lumineuse photométrique I_0 , c'est-à-dire $I_B = 0,75 I_0$.



Article 7: Les intensités lumineuses de service mentionnées ci-dessus tiennent compte de l'usure de la lampe, de variations de $\pm 10\%$ de la tension du réseau de bord et d'un certain degré de salissure du fanal, au moyen d'un facteur de correction.

L'intensité lumineuse de service I_B du feu est inférieure de 25% à l'intensité lumineuse photométrique I_0 .

Par suite $I_B = 0,75 I_0$.

Le tableau 2 comprend les limites de l'intensité lumineuse photométrique I_0 en Candela (cd) suivant la nature des feux de signalisation (valeurs arrondies).

Tableau 2

Nature des feux de signalisation	Couleur des feux de signalisation			
	blanc (cd)	rouge/vert (cd)	jaune (cd)	bleu (cd)
ordinaire	2,7-5,3	1,2-6,7	1,1-3,2	0,9-2,7
clair	12-33	4,7-27	4,8-20	-
puissant	47-133	-	-	-

5. Répartition d'intensité lumineuse

Les intensités lumineuses indiquées au tableau 1 s'appliquent à 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.



Article 10 - Dispersion des feux de signalisation

1. Les intensités lumineuses indiquées au tableau 1 s'appliquent à toutes les directions du plan horizontal passant par le foyer de l'optique, ou par le centre de gravité lumineux de la lampe correctement ajustée dans le secteur utile d'un fanal posé verticalement.

2. Dispersion verticale

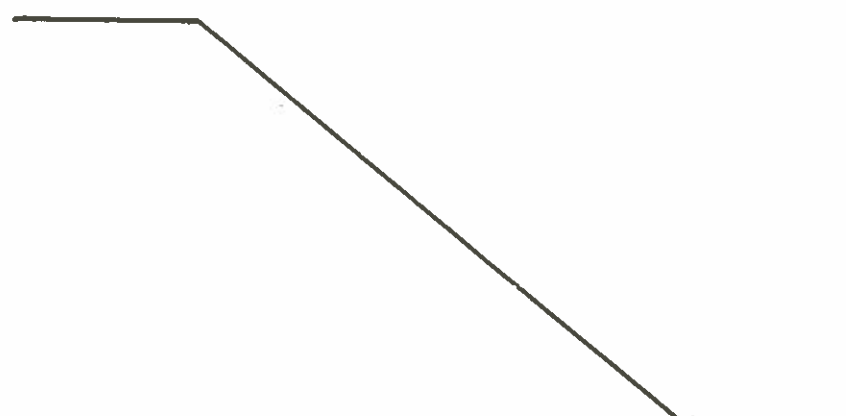
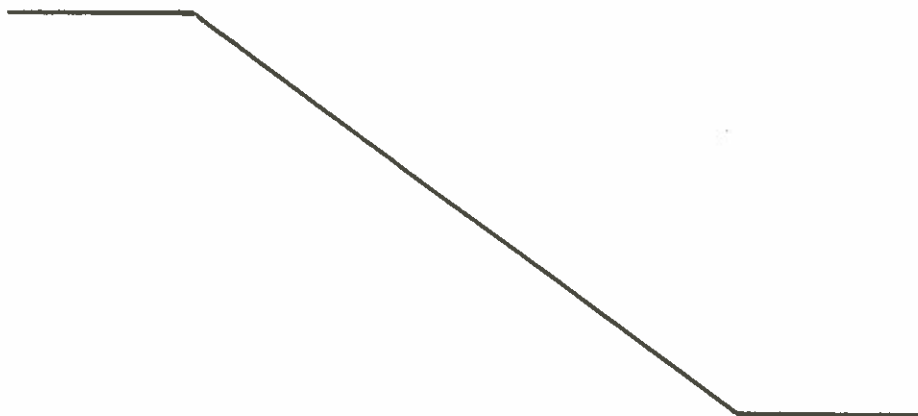
En cas d'inclinaison du fanal de $\pm 5^\circ$ par rapport à l'horizontale, les intensités lumineuses doivent encore atteindre au moins 50% des intensités obtenues avec le fanal non incliné.



C E V N I

Divergences entre le C E V N I et les D F N D

Divergences entre le C E V N I et le R P N R



3. Dispersion horizontale

Dans un dièdre limité par un bord du secteur utile et à 5° vers l'intérieur de ce secteur, l'intensité lumineuse ne doit pas être inférieure à 50% de la valeur minimale prescrite.

Dans un dièdre limité par un bord du secteur utile et à 5° vers l'extérieur de ce secteur, l'intensité lumineuse doit tendre vers une valeur nulle.

Pour les feux de côté, l'intensité lumineuse dans la direction parallèle à l'axe du bateau et vers l'avant doit atteindre le minimum prescrit.

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 de 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 t 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	5,9-8 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	1,6-2,5 km	1,5-2,3 km ^{**/}

^{*/} 1,7 km si $I_B = 0,9$ cd conformément à la note^{*/} au tableau 1.

^{**/} 1,00 à 1,3 km si $I_B = 0,3 - 0,5$ cd conformément à la note ^{**/} au tableau 1.

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	1,6-2,5 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.

Article 6 - Portée des feux de signalisation

Le tableau 3 comprend les portées en km obtenues à partir des intensités lumineuses données dans le tableau 1 et compte tenu des conditions énoncées ci-après.

Tableau 3


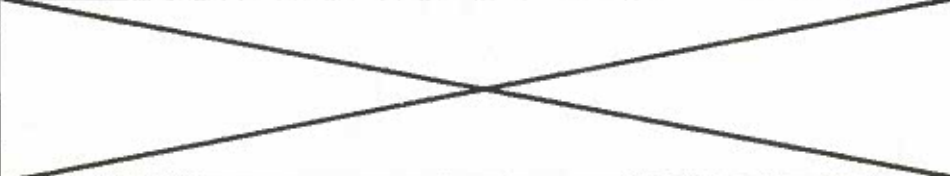
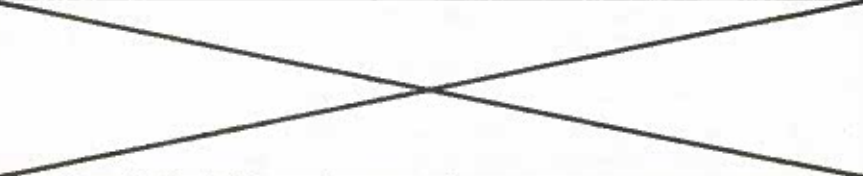




Nature des feux de signalisation	Couleur des feux de signalisation			
	blanc (km)	rouge/vert (km)	jaune (km)	bleu (km)
ordinaire	2,3-3,0	1,7-3,2	1,6-2,5	1,5-2,3
clair	3,9-5,3	2,8-5,0	2,9-4,6	-
puissant	5,9-8	-	-	-

La relation entre l'intensité lumineuse de service I_B , en cd, et la portée t des feux de signalisation, en km, est donnée par l'équation suivante:

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



Le facteur 0,2 correspond au seuil d'éclairement sur l'oeil de $2 \cdot 10^{-7}$ lx admis internationalement. Le coefficient de transmission q tient compte de l'opacité de l'atmosphère; sa valeur a été fixée à 0,76.

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
<p style="text-align: right;"><u>Annexe 6</u></p> <p style="text-align: center;">SIGNAUX SONORES</p> <p>I. SONORITE DES SIGNAUX</p> <p>Les avertisseurs sonores actionnés mécaniquement utilisés par les bâtiments en navigation intérieure devront être capables de produire des signaux sonores présentant les caractéristiques suivantes:</p> <p>1. <u>Fréquence:</u></p> <p>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 $\pm 20\%$;</p> <p>b) Pour les bâtiments non motorisés et 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;</p> <p>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.</p> <p>2. <u>Niveau de pression acoustique</u></p> <p>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.</p> <p>a) Pour les bâtiments motorisés, à l'exception des menues embarcations visées sous b), le niveau de pression acoustique pondéré devra être compris entre 130 et 140 dB (A);</p> <p>b) Pour les bâtiments non motorisés et 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);</p> <p>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).</p>	<p>Annexe 3 aux Recommandations spéciales portant sur l'application des DFND par les autorités compétentes.</p> <p>b) Les mots "bâtiments non motorisés" ne figurent pas dans le texte correspondant des Recommandations spéciales.</p> <p>a) les mots "visées sous b)" et</p> <p>b) les mots "les bâtiments non motorisés et pour" ne figurent pas dans le texte correspondant des Recommandations spéciales.</p>	
<p>II. CONTROLE DU NIVEAU DE PRESSION ACOUSTIQUE</p> <p>Le contrôle du niveau de pression acoustique sera effectué par les autorités compétentes à l'aide du sonomètre normalisé par la Commission électronique internationale (réf. CEI. 179) ou à l'aide du sonomètre d'usage courant normalisé par la CEI (réf. CEI. 123).</p>		






C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
<p>III. SIGNAUX SONORES A UTILISER PAR LES BATIMENTS</p> <p>Les signaux sonores autres que les coups de cloche et le signal de trois sons de tonalités différentes se suivant sans interruption doivent être constitués par l'émission d'un son ou de plusieurs sons consécutifs ayant les caractéristiques suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - son bref: son d'une durée d'environ une seconde, - son prolongé: son d'une durée d'environ quatre secondes. <p>Entre deux sons consécutifs, l'intervalle doit être d'environ une seconde.</p> <p>Toutefois, le signal "une série de sons très brefs" doit être constitué par une série d'au moins six sons d'une durée d'un quart de seconde environ chacun, séparés par des pauses de même durée."</p> 		<p style="text-align: right;"><u>Annexe 6</u></p> <p style="text-align: center;">SIGNAUX SONORES</p> <p>NOTE PRELIMINAIRE:</p> <p>Les signaux sonores autres que les coups et volées de cloche et le signal de trois sons de tonalités différentes se suivant sans interruption sont constitués par l'émission d'un ou de plusieurs sons consécutifs ayant les caractéristiques suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - son bref, son d'une durée d'environ une seconde, - son prolongé, son d'une durée d'environ quatre secondes. <p>L'intervalle entre deux sons consécutifs est d'environ une seconde.</p> <p>Toutefois, le signal "une série de sons très brefs" est constitué par une série d'au moins six sons d'une durée d'un quart de seconde environ chacun séparés par des pauses de même durée.</p> <p>Une volée de cloche doit avoir une durée d'environ quatre secondes. Elle peut être remplacée par une série de coups de métal sur métal de même durée.</p>
	<p style="text-align: right;"><u>Annexe 6</u></p> <p style="text-align: center;">SIGNAUX SONORES DES BATIMENTS</p>	
<p>A. <u>Signaux généraux</u></p> <p> "Attention"</p> <p>1 son prolongé</p>	Art. 6,07, par. 1.b)	
<p> "Je viens sur tribord"</p> <p>1 son bref</p>		
<p> "Je viens sur bâbord"</p> <p>2 sons brefs</p>		
<p> "Je bats en arrière"</p> <p>3 sons brefs</p>		




C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
<p>■ ■ ■ ■ ■</p> <p>4 sons bref</p> <p>"Je suis incapable de manoeuvrer"</p>		
<p>■■■■■■■■■■-----</p> <p>Série de sons très brefs</p> <p>"Danger imminent d'abordage"</p>	<p>"Danger imminent d'abordage"</p> <p>Art. 6.05, par. 5 et 6.07, par. 2</p>	
<p>■■■■■■■■■■-----</p> <p>Sons prolongés répétés</p> <p>▲---▲---▲---▲---▲---</p> <p>Volées de cloche</p> <p>"Signal de détresse"</p> <p>Article 4.01, paragraphe 4</p>		
<p>B. <u>Signaux de rencontre</u></p> <p><u>Premier cas</u></p> <p>■</p> <p>1 son bref du montant</p> <p>"Je veux croiser à bâbord"</p> <p>Article 6.04, catégorie I, paragraphe 4</p>	<p>Art. 6.04, par. 4</p>	<p>Croisement prévu sur bâbord cas normal</p> <p>Art. 6.04, chiffre 4</p>
<p>■</p> <p>1 son bref de l'avalant</p> <p>"D'accord, croisez à bâbord"</p> <p>Article 6.04, catégorie I, paragraphe 5</p>	<p>Art. 6.04, par. 5</p>	<p>Art. 6.04, chiffre 5</p>
<p>ou</p> <p>■ ■</p> <p>2 sons brefs de l'avalant</p> <p>"Pas d'accord, croisez à tribord"</p> <p>Article 6.05 catégorie I, paragraphe 2</p>	<p>Art. 6.05, par. 2</p>	<p>dérogação:</p> <p>Art. 6.05, chiffre 2</p>

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
<p>■ ■</p> <p>2 sons brefs du montant</p> <p>"D'accord, je croiserai à tribord"</p> <p>Article 6.05 catégorie I, paragraphe 3</p>	<p>Art. 6.05, par. 3</p>	<p>Art. 6.05, chiffre 3</p>
<p><u>2e cas</u></p> <p>■ ■</p> <p>2 sons brefs du montant</p> <p>"Je veux croiser à tribord"</p> <p>Article 6.04 catégorie I, paragraphe 4</p>	<p>Art. 6.04, par. 4</p>	<p>Croisement prévu sur tribord Cas normal:</p> <p>Art. 6.04, chiffre 4</p>
<p>■ ■</p> <p>2 sons brefs de l'avalant</p> <p>"D'accord, croisez à tribord"</p> <p>Article 6.04 catégorie I, paragraphe 5</p>	<p>Art. 6.04, par. 5</p>	<p>Art. 6.04, chiffre 5</p>
<p>ou</p> <p>■</p> <p>1 son bref de l'avalant</p> <p>"Pas d'accord, croisez à bâbord"</p> <p>Article 6.05 catégorie I, paragraphe 2</p>	<p>Art. 6.05, par. 2</p>	<p>dérogation:</p> <p>Art. 6.05, chiffre 2</p>
<p>■</p> <p>1 son bref du montant</p> <p>"D'accord, je croiserai à bâbord"</p> <p>Article 6.05 catégorie I, paragraphe 3</p>	<p>Art. 6.05, par. 3</p>	<p>Art. 6.05, chiffre 3</p>
<p><u>C. Signaux de dépassement</u> <u>Premier cas</u></p> <p>■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■</p> <p>2 sons prolongés suivis de 2 sons brefs du rattrapant</p> <p>"Je veux dépasser à votre bâbord"</p> <p>Article 6.10, paragraphe 3</p>	<p>Art. 6.10, par. 2.a)</p>	<p><u>C. Signaux de dépassement</u> Dépassement prévu à bâbord du rattrapé</p> <p>Art. 6.10, chiffre 3</p>

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
<p>■</p> <p>1 son bref du rattrapé</p> <p>"D'accord, dépassez à mon bâbord"</p> <p>Article 6.10, paragraphe 4</p>	<p>Art. 6.10, par. 3.a)</p>	<p>Cas normal:</p>  <p>Aucun signal sonore du rattrapé</p>
<p>■ ■</p> <p>2 sons brefs du rattrapé</p> <p>"Pas d'accord, dépassez à mon tribord"</p> <p>Article 6.10, paragraphe 5</p>	<p>Art. 6.10, par. 4.b)</p>	<p>dérogation:</p>
<p>■</p> <p>1 son bref du rattrapant</p> <p>"D'accord, je passerai à votre tribord"</p> <p>Article 6.10, paragraphe 5</p>	<p>Art. 6.10, par. 4</p>	
<p><u>2e cas</u></p> <p>■ ■ ■ ■ ■</p> <p>2 sons prolongés suivis d'un son bref du rattrapant</p> <p>"Je veux dépasser à votre tribord"</p> <p>Article 6.10, catégorie I, paragraphe 3</p>	<p>Art. 6.10, par. 2.b)</p>	<p>Dépassement prévu à bâbord du rattrapé</p> <p>Art. 6.10, chiffre 3</p>
<p>■ ■</p> <p>2 sons brefs du rattrapé</p> <p>"D'accord, dépassez à mon tribord"</p> <p>Article 6.10, catégorie I, paragraphe 4</p>	<p>Art. 6.10, par. 3.b)</p>	<p>Cas normal:</p>  <p>Aucun signal sonore du rattrapé</p> <p>Art. 6.10, chiffre 4</p>
<p>■</p> <p>1 son bref du rattrapé</p> <p>"Pas d'accord, dépassez à mon bâbord"</p> <p>Article 6.10, catégorie I, paragraphe 5</p>	<p>Art. 6.10, par. 4.a)</p>	<p>dérogation:</p> <p>Art. 6.10, chiffre 5</p>

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
<p>■ ■</p> <p>"D'accord, je passerai à votre bâbord"</p> <p>2 sons brefs du rattrapant</p> <p>Article 6.10, catégorie I, paragraphe 5</p>	<p>Art. 6.10, par. 4</p>	<p>Art. 6.10, chiffre 5</p>
<p><u>Impossibilité de dépassement</u></p> <p>■ ■ ■ ■ ■</p> <p>"On ne peut me dépasser"</p> <p>5 sons brefs du rattrapé</p> <p>Article 6.10, paragraphe 6</p>		
<p>D. <u>Signaux de virage</u></p> <p>■ ■ ■ ■ ■</p> <p>"Je vais virer sur tribord"</p> <p>1 son prolongé suivi d'un son bref</p> <p>Article 6.13, catégorie I, paragraphe 2</p>	<p>Art. 6.13, par. 2.a)</p>	<p>Art. 6.13, chiffre 2 et Art. 6.16, chiffre 2</p>
<p>■ ■ ■ ■ ■</p> <p>"Je vais virer sur bâbord"</p> <p>1 son prolongé suivi de 2 sons brefs</p> <p>Article 6.13, catégorie I, paragraphe 2</p>	<p>Art. 6.13, par. 2.b)</p>	<p>Art. 6.13, chiffre 2 et Art. 6.16, chiffre 2</p>
<p>E. <u>Signaux d'entrée et de sortie des ports et des voies affluentes</u></p> <p>■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■</p> <p>"Je vais me diriger sur tribord"</p> <p>3 sons prolongés suivis d'un son bref</p> <p>Article 6.16</p>	<p>E. <u>Signaux de sortie des bassins portuaires et des voies affluentes</u></p> <p>Art. 6.16, par. 2</p>	<p>Art. 6.16, chiffre 2</p>
<p>■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■</p> <p>"Je vais me diriger sur bâbord"</p> <p>3 sons prolongés suivis de 2 sons brefs</p> <p>Article 6.16</p>	<p>Art. 6.16, par. 2</p>	<p>Art. 6.16, chiffre 2</p>

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
<p> "Je vais traverser"</p> <p>3 sons prolongés Article 6.16</p>	<p>Art. 6.16, par. 2</p>	<p>Art. 6.16, chiffre 2</p>
<p>F. <u>Signaux pour bacs avec priorité de passage</u></p> <p> "Je vais faire usage de ma priorité de passage"</p> <p>1 son bref entre 2 sons longs Article 6.23, paragraphe 3</p>	<p>F. <u>Signaux des bâtiments avec priorité de passage</u></p> <p>Art. 4.01, par. 5 et Art. 6.29, par. b)</p>	<p style="text-align: center;"> </p>
<p>G. <u>Signaux par temps bouché</u></p> <p>a) <u>bâtiment isolé faisant route</u></p> <p></p> <p>1 son prolongé répété au moins chaque minute Article 6.31</p>	<p>G. <u>Signaux dans des conditions de visibilité réduite (par temps bouché)</u></p>	<p>a) <u>bâtiment isolé faisant route, sauf avalant naviguant au radar</u></p>
<p>b) <u>convoi ou formation à couple faisant route</u></p> <p></p> <p>2 sons prolongés répétés au moins chaque minute Article 6.31</p>		<p>b) <u>convoi ou formation à couple faisant route, sauf avalant naviguant au radar</u></p>
<p>c) <u>avalant naviguant au radar</u></p> <p></p> <p>à 3 reprises 3 sons de tonalités différentes se suivant sans interruption Article 6.33, paragraphe 5</p>	<p>Art. 6.33, par. 5.a)</p>	<p>Art. 6.35, chiffre 2</p>

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
<p>d) <u>bâtiment en stationnement</u></p>  <p>"Je stationne du côté gauche du chenal"</p> <p>1 volée de cloche répétée au moins chaque minute</p> <p>Article 6.32</p>	<p>Art. 6.32, par. 1.a)</p>	<p>Art. 6.32, chiffre 1.a</p>
 <p>"Je stationne du côté droit du chenal"</p> <p>1 double volée de cloche répétée au moins chaque minute</p> <p>Article 6.32</p>	<p>Art. 6.32, par. 1.b)</p>	<p>Art. 6.32, chiffre 1.b</p>
 <p>"Je stationne en position incertaine"</p> <p>1 triple volée de cloche répétée au moins chaque minute</p> <p>Article 6.32</p>	<p>Art. 6.32, par. 1.c)</p>	<p>Art. 6.32, chiffre 1.c</p>

C E V N I

Divergences entre le C E V N I et les D F N D

Divergences entre le C E V N I et le R P N R

Annexe 7

SIGNAUX DE 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.

" SIGNAUX SERVANT A REGLER LA NAVIGATION SUR LA VOIE NAVIGABLE

- 1. Les signaux principaux ... " la suite des textes est identique.

Note préliminaire:

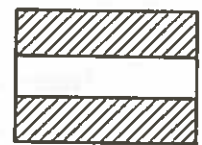
- 1) Les signaux figurant à la section I ci-dessous peuvent être complétés ou explicités comme il est prévu à la section II.
- 2) Les panneaux peuvent, pour être mieux visibles, comporter un mince filet blanc suivant leur contour extérieur.

Section I - SIGNAUX PRINCIPAUX

A - SIGNAUX D'INTERDICTION

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

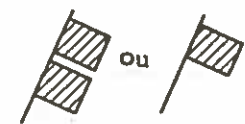
soit panneaux



soit feux rouges

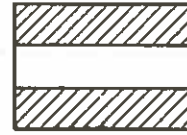


soit pavillons rouges



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)

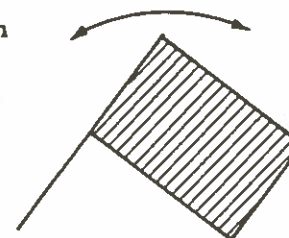
soit panneaux



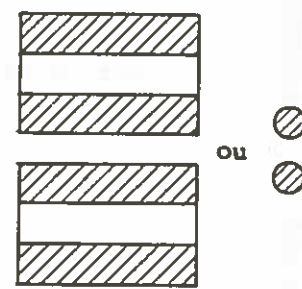
soit feux rouges



soit balancement d'un pavillon rouge



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



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

soit panneaux



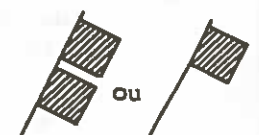
soit feux rouges



L'emploi de deux feux superposés indique une interdiction prolongée


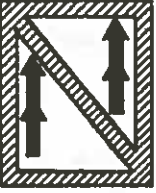








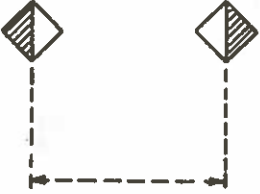



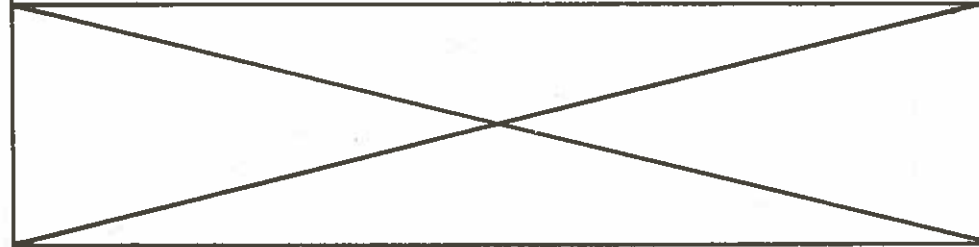
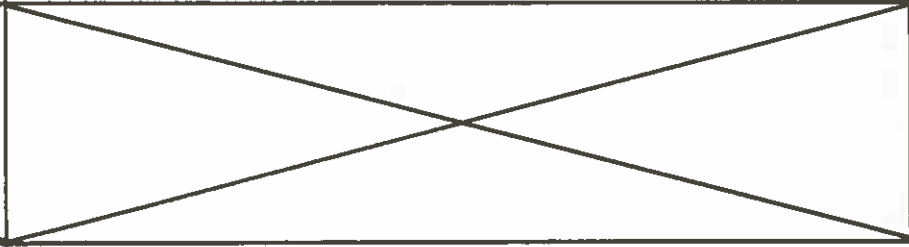
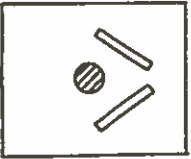
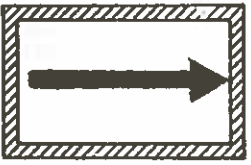
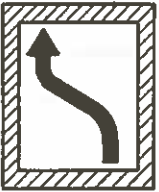
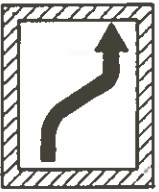
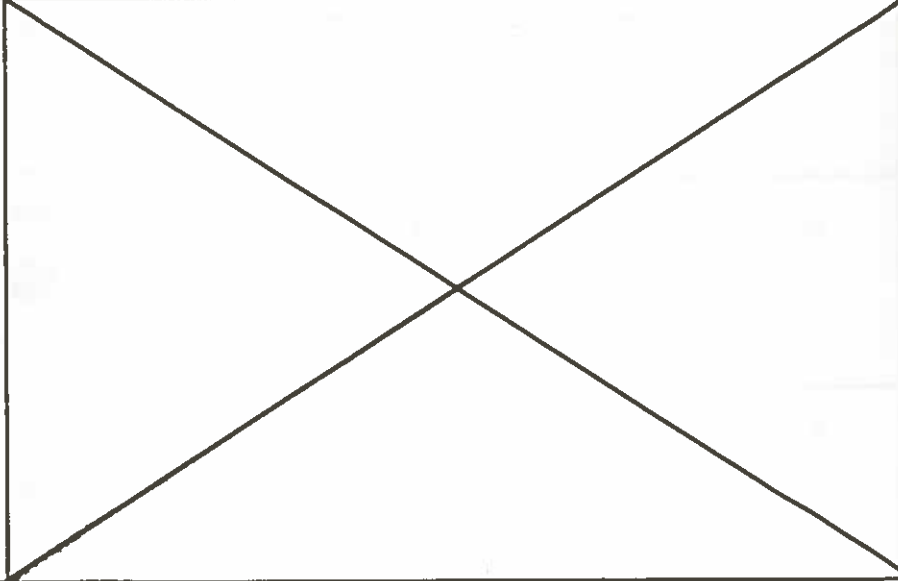
soit pavillons rouges

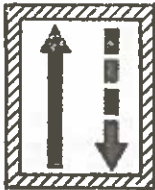
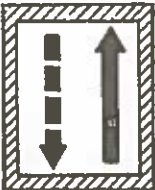


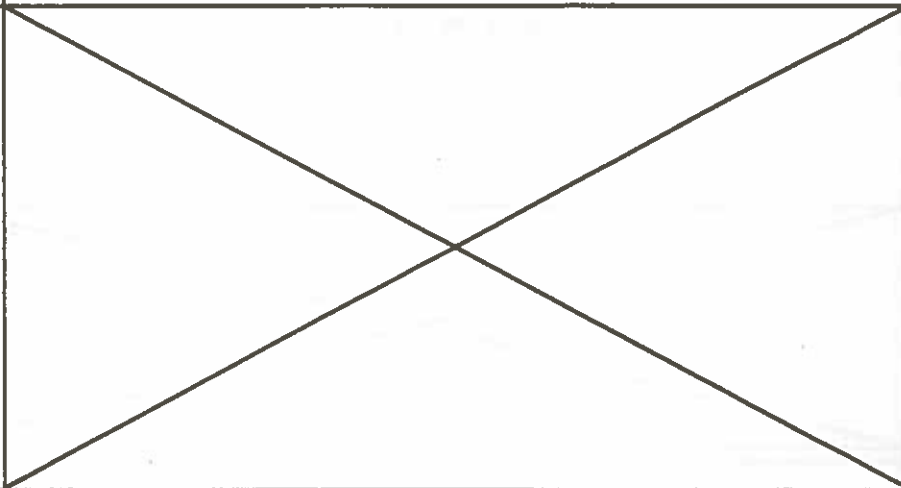








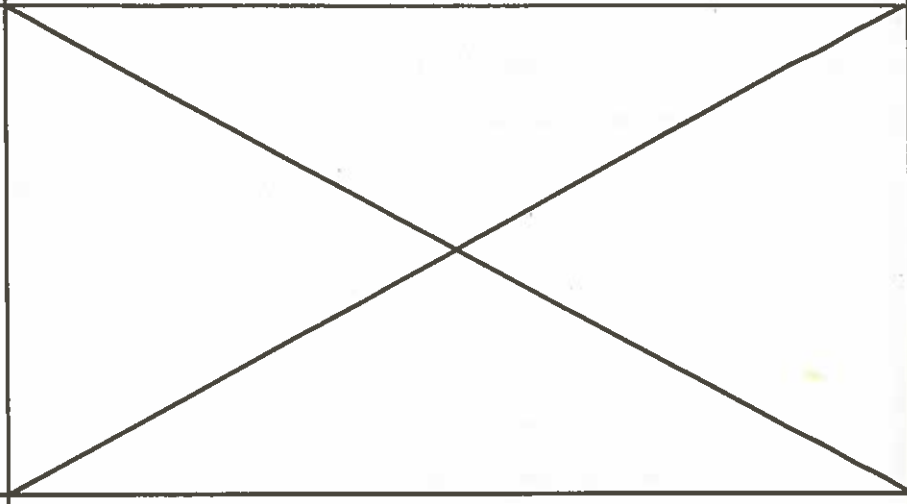



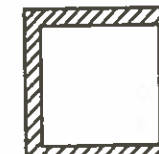

A.1^{bis} - Sections désaffectées: interdiction de naviguer, à l'exception des menues embarcations non motorisées. (voir article 6.22)


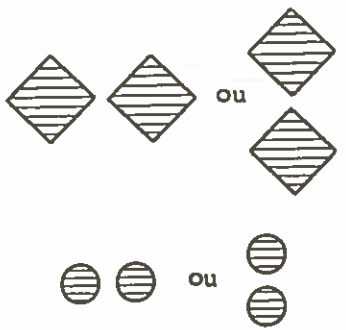

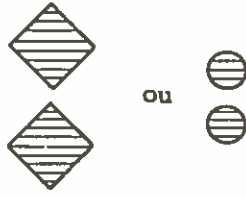
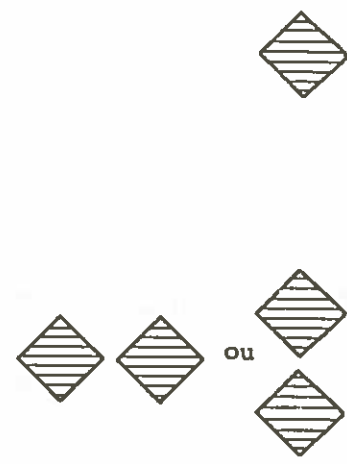
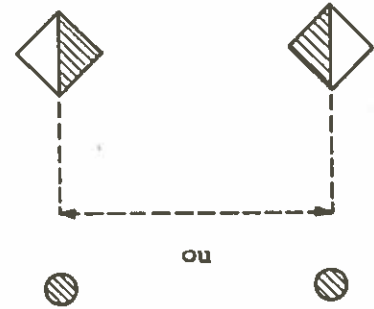
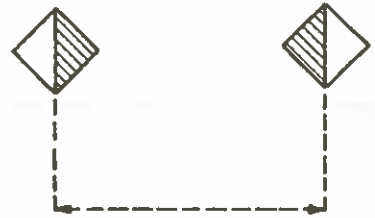
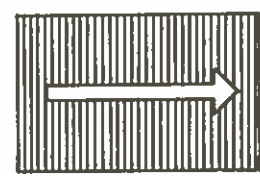






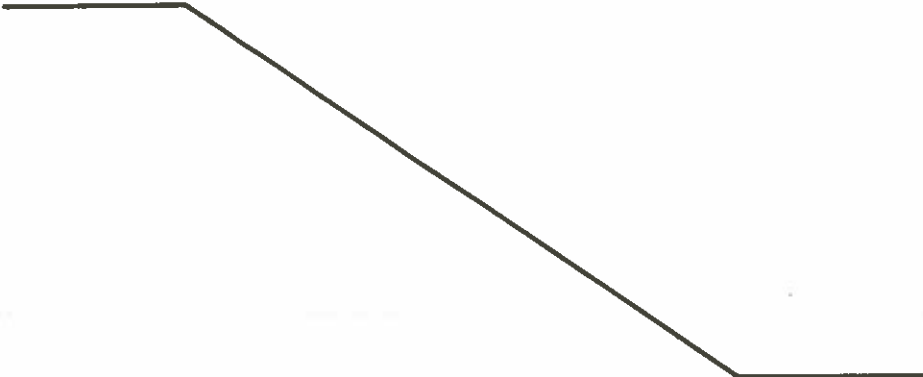


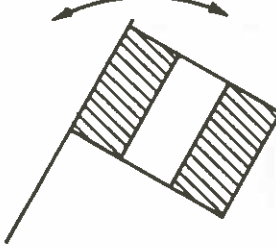
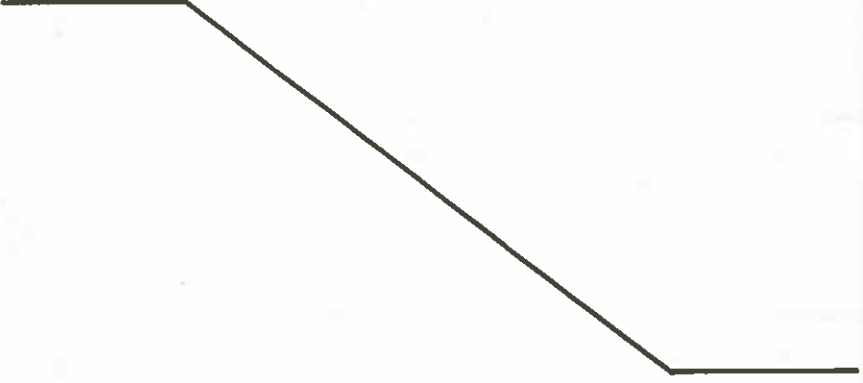

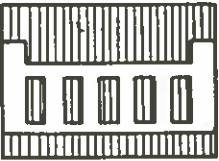
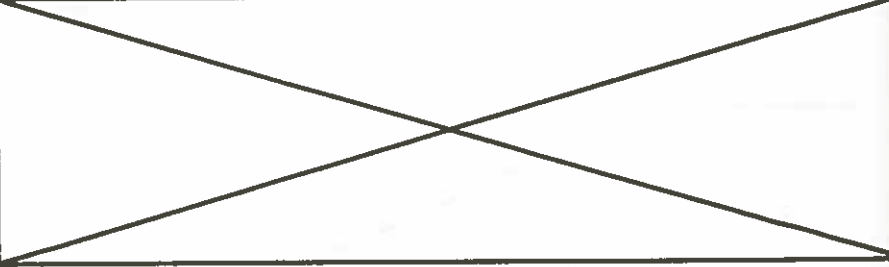
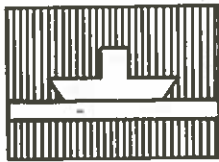

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
<p>A.2 - Interdiction de tout dépassement</p> 	<p>A.2 - Interdiction de tout dépassement (Art. 6.28, par. 3)</p>	<p>A.2 - Interdiction de tout dépassement (Voir article 6.11)</p>
<p>A.3 - Interdiction de dépassement entre convois seulement</p> 		<p>A.3 - Interdiction de dépassement entre convois, entre convoi et formation à couple et entre formations à couple. L'interdiction ne s'applique pas lorsque l'un au moins des convois est un convoi poussé dont les dimensions ne dépassent pas 110 sur 12 m. (Voir article 6.11)</p>
<p>A. 4 - Interdiction de croiser et de dépasser</p> 	<p>(Article 6.08, par.1)</p>	<p>(Voir article 6.08)</p>
<p>A. 5 - Interdiction de stationner du côté de la voie où le signal est placé (= d'ancrer et de s'amarrer à la rive) (Voir article 7.03)</p> 	<p>(Art. 7.03, par. 2 d et 2 h)</p>	<p>A.5 - Interdiction de stationner du côté de la voie où le signal est placé (Voir article 7.03)</p>
<p>A. 6 - Interdiction d'ancrer et de laisser traîner les ancres, câbles et chaînes du côté de la voie où le signal est placé (Voir articles 6.18, 6.19 et 7.04)</p> 	<p>(Art. 6.18, par. 2 et 7.04, par. 2)</p>	<p>(Voir art. 6.18 et 7.04)</p>
<p>A. 7 - Interdiction de s'amarrer à la rive du côté de la voie où le signal est placé (Voir article 7.05)</p> 	<p>(Art. 7.05, par. 1)</p>	
<p>A. 8 - Interdiction de virer (Voir article 6.13)</p> 	<p>(Art. 6.13, par. 4)</p>	






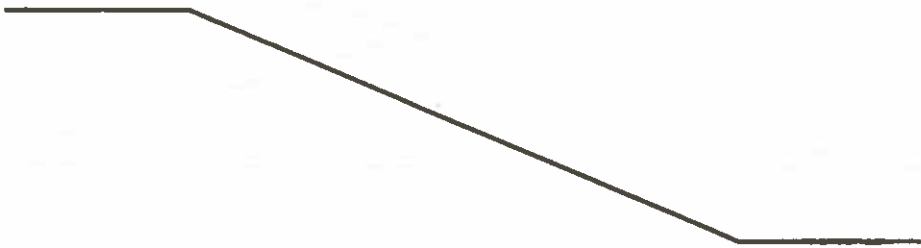
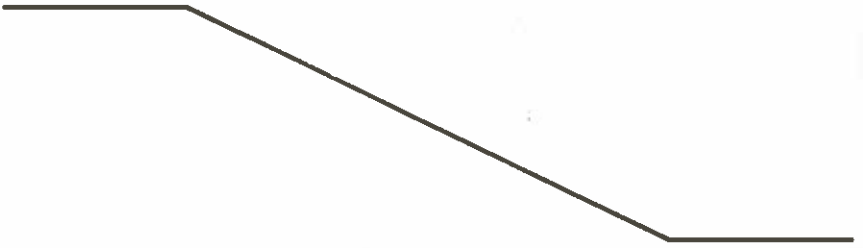

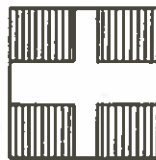
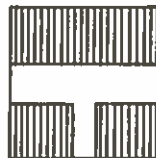
C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
<p>A.9 - Interdiction de créer des remous (Voir article 6.20)</p> 	<p>A.9 - Interdiction de créer des remous ou des effets de succion (Article 6.20, par. 1)</p>	
<p>A.10 - Interdiction de passer hors de l'espace indiqué (Voir article 6.24)</p> 	<p>A.10 - Interdiction de naviguer hors de l'espace indiqué (Art. 6.24, par. 2.a)</p>	
<p>A.11 - Interdiction de passer, mais préparez-vous à vous mettre en marche (Voir articles 6.26 et 6.28)</p> 	<p>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)</p> 	<p>A.11 - Interdiction de passer, mais préparez-vous à vous mettre en marche (Voir article 6.28)</p>  <p>ou</p> <p>feu rouge éteint</p>
		<p>A.12 - Interdiction d'entrer dans un port ou une voie affluente (Voir article 6.16)</p> 
<p>B - SIGNAUX D'OBLIGATION</p> <p>B.1 - Obligation de prendre la direction indiquée par la flèche</p> 		
<p>B.2 - (Voir article 6.12)</p> <p>B.2.a) - Obligation de se diriger vers le côté du chenal se trouvant à bâbord</p>  <p>B.2.b) - Obligation de se diriger vers le côté du chenal se trouvant à tribord</p> 	<p>B.2 - a) Obligation de se diriger vers le côté du chenal se trouvant à bâbord et de s'y tenir</p> <p>b) Obligation de se diriger vers le côté du chenal se trouvant à tribord et de s'y tenir (Art. 6.12, par.1)</p>	




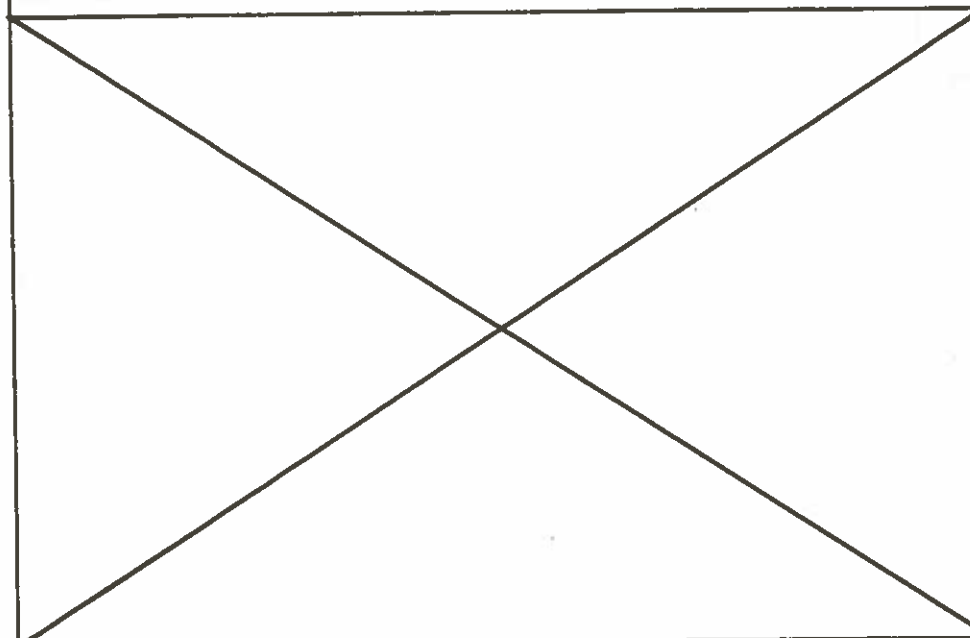



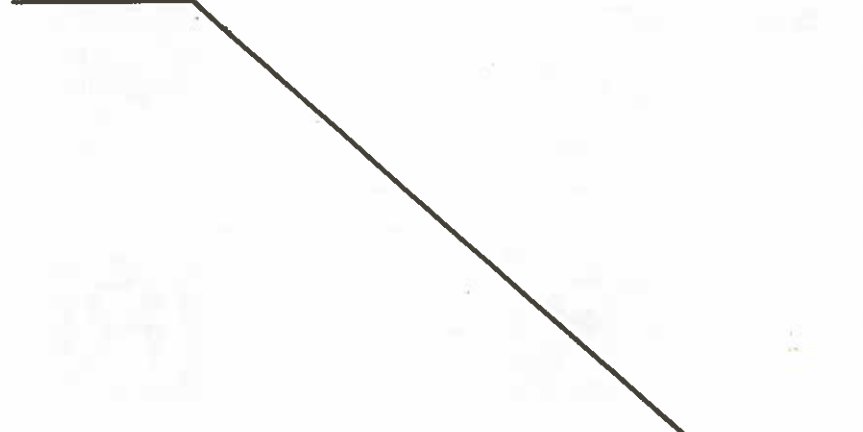
C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
<p>B.3 - (Voir article 6.12)</p> <p>B.3.a) - Obligation de tenir le côté du chenal se trouvant à bâbord</p>  <p>B.3.b) - Obligation de tenir le côté du chenal se trouvant à tribord</p> 	<p>B.3 - a) Obligation de tenir le côté du chenal se trouvant à bâbord</p> <p>b) Obligation de tenir le côté du chenal se trouvant à tribord (Art. 6.12, par.1)</p>	<p>B.3 a) Obligation de tenir le côté du chenal se trouvant à bâbord (Voir article 6.12)</p> <p>b) Obligation de tenir le côté du chenal se trouvant à tribord (Voir article 6.12)</p>
<p>B.4 - (Voir article 6.12)</p> <p>B.4.a) - Obligation de croiser le chenal vers bâbord</p>  <p>B.4.b) - Obligation de croiser le chenal vers tribord</p> 	<p>B.4 - a) Obligation de croiser le chenal vers bâbord</p> <p>b) Obligation de croiser le chenal vers tribord (Art. 6.12, par. 1 et 2)</p>	
<p>B.5 - Obligation de s'arrêter dans les conditions prévues dans le Règlement (Voir articles 6.26 et 6.28)</p> 	<p>(Art. 6.26, par. 2 et 6.28, par. 2)</p>	<p>B.5 - Obligation de s'arrêter dans certaines conditions (Voir article 6.28)</p>
<p>B.6 - Obligation de ne pas dépasser la vitesse indiquée (en km/heure)</p> 	<p>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</p>	
<p>B.7 - Obligation de siffler</p> 	<p>B.7 - Obligation d'émettre un signal sonore</p>	<p>B.7 - Obligation de donner de donner un signal sonore</p>
<p>B.8 - Obligation d'observer une vigilance particulière (Voir article 6.08)</p> 	<p>(Art. 6.08, par.2)</p>	

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
<p>B.9 - Obligation de 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 (Voir article 6.16, paragraphe 4)</p> <p>B.9.a) </p> <p>B.9.b) </p>	<p>(Art. 6.16, par. 3)</p>	
<p>C - SIGNAUX DE RESTRICTION</p> <p>C.1 - La profondeur d'eau est limitée</p> 		
<p>C.2 - La hauteur libre au-dessus du plan d'eau est limitée</p> 		
<p>C.3 - La largeur de la passe ou du chenal est limitée</p> 		
<p>C.4 - Des restrictions sont imposées à la navigation; renseignez-vous</p> 		<p>C.4 - Des restrictions sont imposées à la navigation; elles figurent dans un cartouche sous le signal</p>
<p>C.5 - Le chenal est éloigné de la rive droite (gauche); le chiffre porté sur le signal indique, en mètres, la distance de la rive à laquelle il convient que les bâtiments se tiennent</p> 	<p>Les mots: "la distance de la rive sont remplacés par les mots: " la distance du signal".</p>	<p>C.5 - Le chenal est éloigné de la rive droite (gauche); le nombre porté sur le signal indique, en mètres, la distance de la rive à laquelle les bâtiments doivent se tenir</p>

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
<p>D. - SIGNAUX DE RECOMMANDATION</p> <p>D. 1 - Passe recommandée</p> <p>a) dans les deux sens (voir articles 6.25 et 6.27)</p>  <p>b) dans le seul sens indiqué (le passage en sens inverse étant interdit) (voir article 6.25)</p> 	<p>(art. 6.25, par. 2a et 6.27, par. 4)</p>  <p>(art. 6.25, par.2b)</p> 	<p>(voir article 6.25)</p> 
<p>D.2 - Recommandation de se tenir dans l'espace indiqué (voir article 6.24)</p> 	<p>(art. 6.24, par. 2 b)</p>	
<p>D.3 - Recommandation de se diriger dans le sens de la flèche</p>  <p>ou</p>  <p>dans le sens du feu fixe vers le feu rythmé (isophase)</p>	<p>dans le sens du feu blanc fixe vers le feu blanc rythmé (isophase)</p>	

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
<p>E - SIGNAUX D'INDICATION</p> <p>E.1 - Autorisation de passer (signal général) (voir articles 6.08, 6.26, 6.27 et 6.28)</p>  <p>ou  ou </p> 	<p>E.1 - Autorisation de passer (signal général) (Art. 6.08, par. 2; 6.26, par. 4b) et 5; 6.27, par. 2; 6.28, par. 6 d) et 7 b)</p> <p>soit panneau </p> <p>soit feu vert </p> <p>soit balancement d'un pavillon vert-blanc-vert </p>	<p>(voir articles 6.08, 6.27 et 6.28)</p> 
<p>E.2 - Croisement d'un câble aérien</p> 		<p>E.2 - Croisement d'un câble électrique</p>
<p>E.3 - Barrage</p> 		
<p>E.4 - Bac ne navigant pas librement</p> 		
<p>E.5 - Autorisation de stationner du côté de la voie où le signal est placé (= d'ancrer et de s'amarrer à la rive) (voir article 7.03)</p> 	<p>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)</p>	<p>E.5 - Autorisation de stationner du côté de la voie où le signal est placé (voir article 7.03)</p>

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
<p>E.6 - Autorisation d'ancrer du côté de la voie où le signal est placé (voir article 7.04) ou non application de l'interdiction de laisser traîner les ancres, câbles ou chaînes (voir article 6.18)</p> 	<p>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)</p>	<p>E.6 - Autorisation d'ancrer du côté de la voie où le signal est placé (voir art. 7.04)</p>
<p>E.7 - Autorisation de s'amarrer à la rive du côté de la voie où le signal est placé (voir article 7.05)</p> 	<p>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)</p>	
<p>E.8 - Indication d'une aire de virage (voir articles 6.13, 7.03)</p> 	<p>(Art. 6.13, par.4 et 7.03, par. 2f)</p>	
<p>E.9 - Les voies rencontrées sont considérées comme affluentes de la voie suivie (voir article 6.16)</p> <p>E.9.a)</p>  <p>E.9.b)</p>  	<p>(art. 6.16, par.1)</p> 	
<p>E.10 - La voie suivie est considérée comme affluente de la voie rencontrée (voir article 6.16)</p> <p>E.10.a)</p>  <p>E.10.b)</p> 	<p>(art. 6.16, par. 1)</p>	

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
<p>E.11 - Fin d'une interdiction ou d'une obligation valable pour un seul sens de navigation ou fin d'une restriction</p> 	<p>E.11 - Fin d'une obligation valable pour un seul sens de navigation ou fin d'une restriction (Art.6.12,par. 1)</p>	
<p>La Résolution N° 1 stipule ce qui suit: "E.IV.a) 4. - Poste d'eau potable destiné aux mariniérs"</p> 	<p>E.12 - Poste d'eau potable destiné aux mariniérs</p>	<p>Le Guide de balisage prévoit ce qui suit: "6.2 PANNEAUX DE SIGNALISATION ADDITIONNELS Des indications supplémentaires peuvent être données au moyen de panneaux bleus à symboles blancs. Exemples: eau potable téléphone"</p>
<p>La Résolution N° 1 stipule ce qui suit: "E.IV.a) 3. - Poste d'appel téléphonique</p> 	<p>E.13 - Poste d'appel téléphonique destiné aux besoins de la navigation</p>	
	<p>E.14 - Indication des conditions nautiques sur la voie navigable:</p> <p>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</p>  <p>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</p> 	
		<p>E.12 - Indication de bâtiments sortants (voir article 6.16)</p>  

C E V N I

Divergences entre le C E V N I et les D F N D

Divergences entre le C E V N I et le R P N R

Section II - SIGNAUX AUXILIAIRES

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

SECTION II

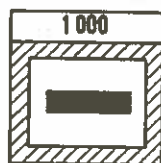
PANNEAUX, CARTOUCHES OU INSCRIPTIONS ADDITIONNELLS

Les signaux de la section I peuvent être complétés par des panneaux, cartouches ou inscriptions additionnels.

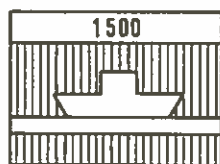
1. Cartouches indiquant la distance à laquelle intervient la prescription ou la particularité indiquée par le signal principal

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

Exemples:



Arrêt à 1.000 m

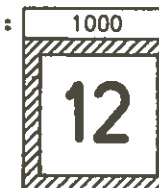


Bac à 1.500 m

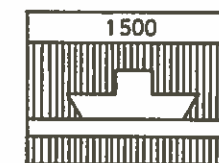
Le mot "remarque" ne figure pas.

Le mot "remarque" ne figure pas.

Exemples:



Obligation de ne pas dépasser 12 km/h à 1000 m



Bac ne navigant pas librement à 1500 m

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

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

Exemples:



autorisation de stationner



Interdiction de stationner (sur 1.000 m)

Le mot "remarque" ne figure pas.

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

Le texte de la remarque ne figure pas.

3. Cartouches comportant des explications ou indications complémentaires.

Remarque: Ces cartouches sont placés au-dessous du signal principal

Exemples:



Arrêt pour la douane



Attention: bac

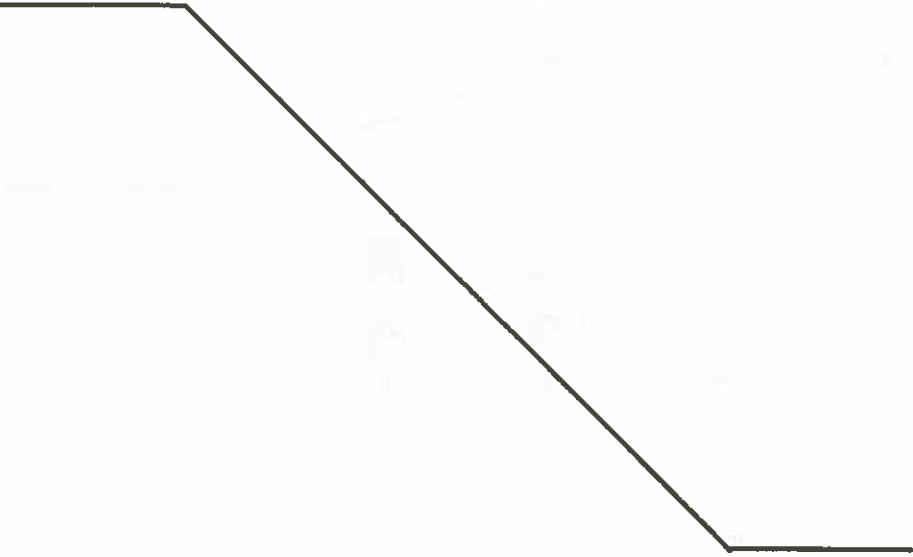
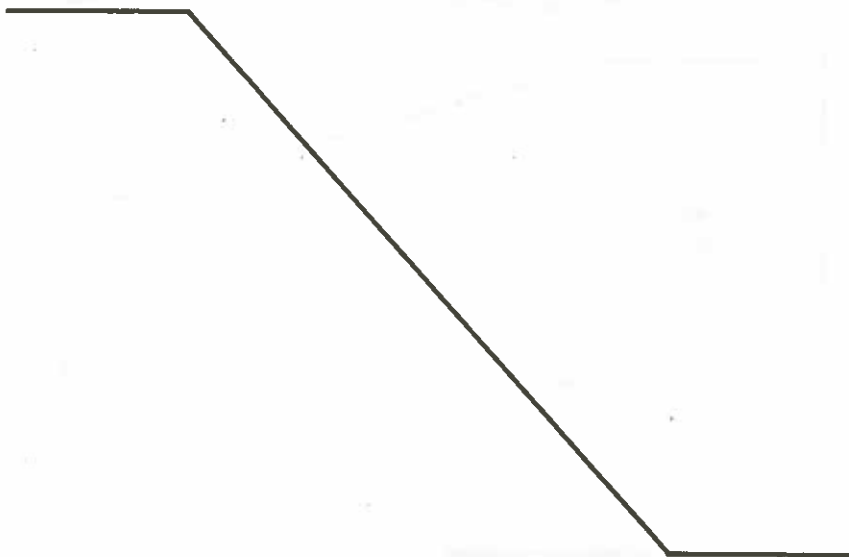
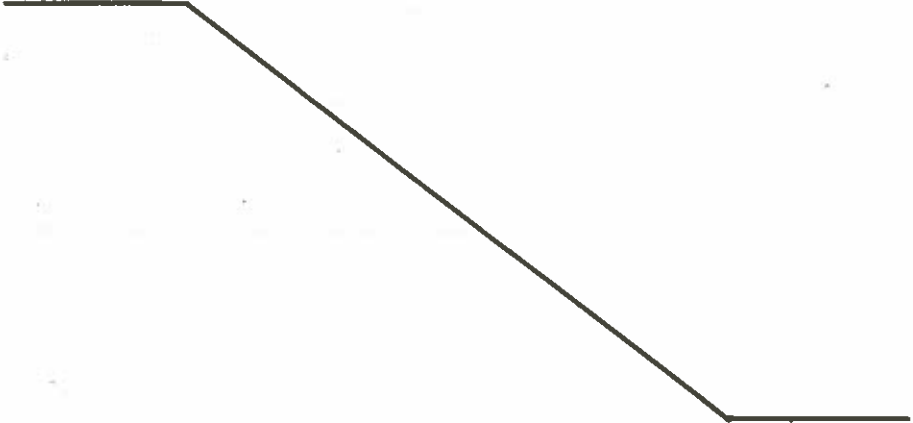
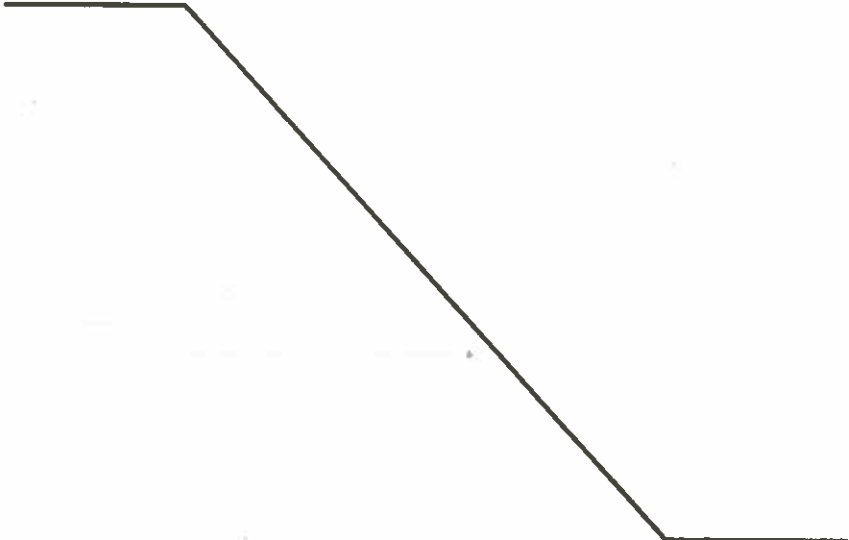


Sifflez deux sons prolongés

Le mot "remarque" ne figure pas.

Le mot "remarque" ne figure pas.

Donnez deux sons prolongés

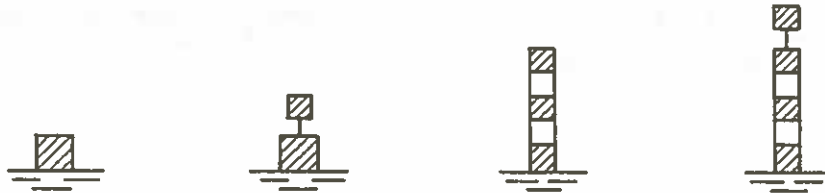
S I G N I	D F N D	GUIDE DE BALISAGE
<p>B. BALISAGE DE LA VOIE NAVIGABLE</p> 	<p>Annexe 6</p> <p>SIGNAUX FLOTTANTS ET COTIERS BALISANT LE CHENAL ET LES DANGERS NAUTIQUES</p> 	<p>3. BALISAGE DU CHENAL</p> <p>Le chenal du Rhin n'est pas constamment balisé. Les épis, les bancs médians et les berges peuvent être balisés à l'aide de balises flottantes ou de marques de signalisation sur la terre ferme.</p> <p>3.1 BALISAGE DIURNE</p> <p>3.2 BALISAGE NOCTURNE</p> <p>Le balisage nocturne s'effectue à l'aide de marques de signalisation généralement fixées à des mâts spéciaux placés à la tête des épis, mais aussi à l'aide de bouées lumineuses.</p> <p>En amont du bac de Spyck: seuls certains amers (points de repère) sont balisés par des feux.</p> <p>En aval du bac de Spyck: les feux sont placés le long du fleuve, du côté du chenal. Ils sont numérotés par ordre croissant en sens inverse du courant et placés de telle façon, que par temps clair, on puisse au moins discerner chaque fois le feu suivant.</p>
<p>B.1 <u>Balisage des limites du chenal</u></p> <p>Remarques: Si elles l'estiment utile, les autorités compétentes fixent à quelle distance minimale des bouées ou espars peuvent passer les bâtiments et publient cette distance minimale.</p> 	<p>A - BALISAGE FLOTTANT</p> 	<p>3.1.1 Balises flottantes</p> <p>Les balises flottantes sont retirées en cas de menace de débâcle. Elles peuvent aussi être retirées lors de crues; en général, elles ne sont remises en place, après les crues, qu'une fois les eaux revenues sous la marque I (article 10.01 du RPNR).</p> <p>Les balises servant à délimiter le chenal sont placées à 5 m environ hors des limites du chenal. Mais en général, les balises destinées à signaler les épis et les bancs médians sont placées soit devant ou aux extrémités des épis et des bancs médians.</p> <p>Il est nécessaire de se tenir à une distance suffisante des balises pour ne pas courir le risque de s'échouer ou de heurter un obstacle.</p> <p>Toutes les bouées et le cas échéant leurs voyants sont des réflecteurs de radar.</p> <p>Les espars ne servent généralement qu'à baliser des épis et des bancs médians.</p> <p>Le jalonnement des balises est effectué selon les normes locales.</p>

S I G N I

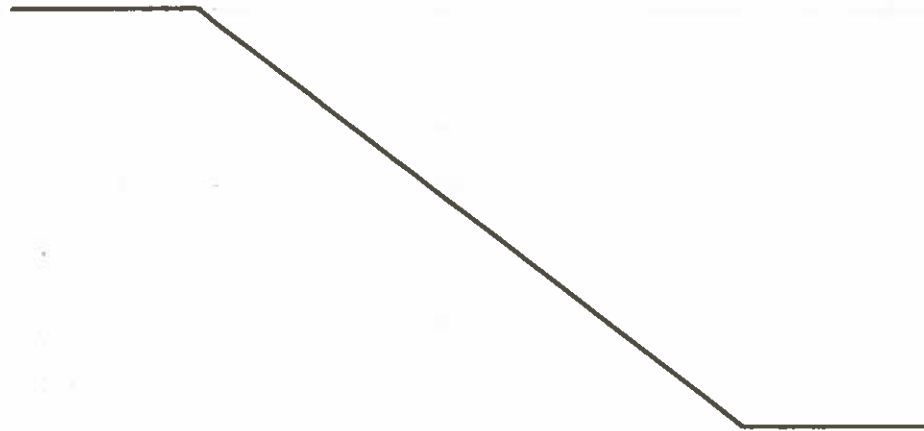
Côté droit du chenal

De jour: Bouées rouges, de préférence cylindriques, ou espars rouges et blancs } avec ou sans voyant cylindrique rouge blancs

Note : Si les bouées ne sont pas cylindriques, le voyant est obligatoire.

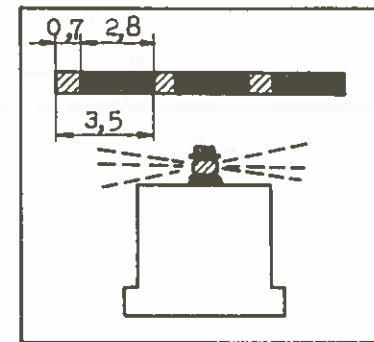
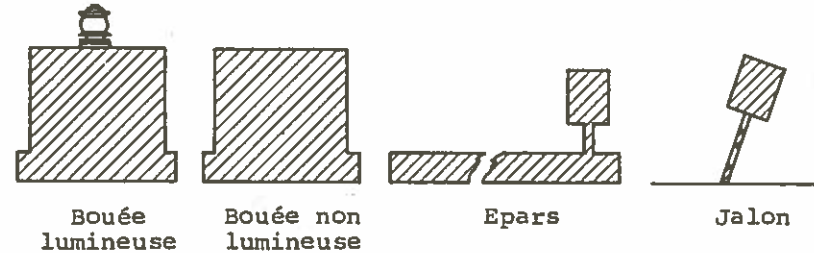


De nuit: Feux rouges rythmés, de type et caractéristique quelconques, ou éventuellement Feux blancs, à éclats ou à occultations, à caractéristique paire.



D F N D

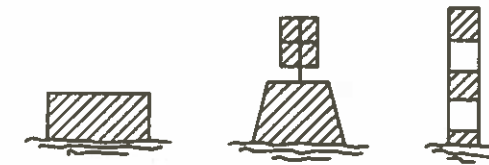
A.1 - Les bouées lumineuses et non lumineuses, espars et jalons droits marquent les limites du chenal et sa direction; ils balisent le côté droit du chenal et les dangers de la rive droite.



G U I D E D E B A L I S A G E

Côté droit

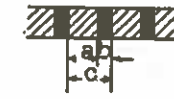
bouées rouges cylindriques ou bouées rouges à voyant cylindrique ou espars.



Feux rouges rythmés

Exemples:

En amont du bac de Spyck En aval du bac de Spyck
Feu à occultations feu à occultations



feu à caractéristique impaire

feu à caractéristique paire

a = 1,5 s = éclat
b = 0,5 s = occultation
C = 2,0 s = période

a = 1,2 s = éclat
b = 0,4 s = occultation
C = 1,6 s = période

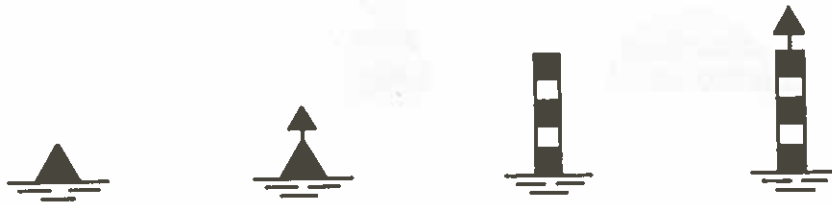
a = 3,0 s = éclat
b = 1,0 s = occultation
c = 4,0 s = période

S I G N I

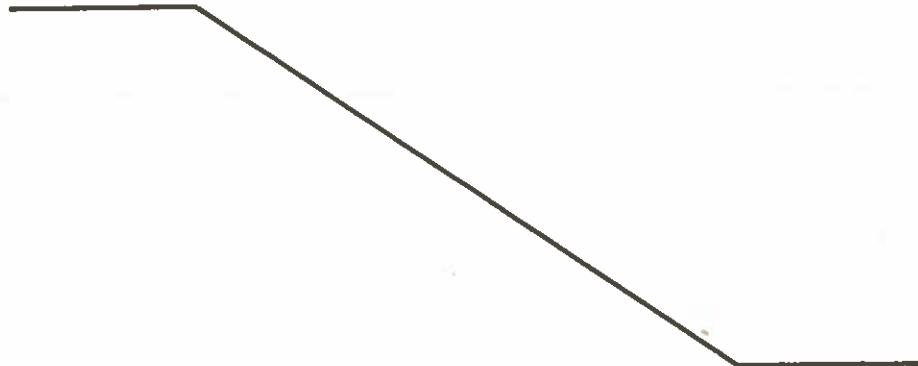
Côté gauche du chenal

De jour: Bouées noires, de préférence coniques, ou espars noirs et blancs } avec ou sans voyant conique noir

Note: Si les bouées ne sont pas coniques, le voyant est obligatoire.

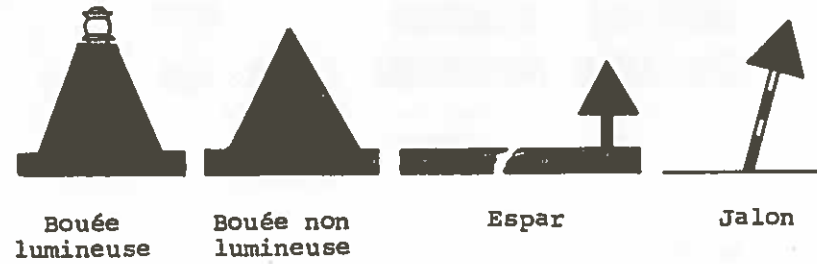


De nuit: Feux verts rythmés, de type et caractéristique quelconques, ou éventuellement Feux blancs, à éclats ou à occultations, à caractéristique impaire.

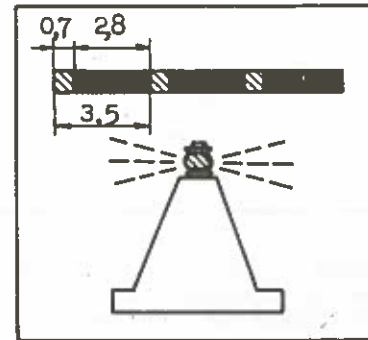


D F N D

A.2 - Les bouées lumineuses et non lumineuses, 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.



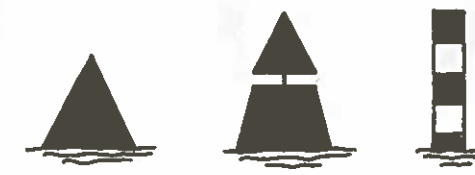
Bouée lumineuse Bouée non lumineuse Espar Jalon



GUIDE DE BALISAGE

Côté gauche

bouées noires coniques ou bouées noires à voyant conique, ou espars à bandes noires et blanches.



Feux rythmés verts
Exemples:

En amont du bac de Spycck
feu à occultations



a=1,5 s = éclat
b=0,5 s = occultation
C=2,0 s = période

En aval du bac de Spycck
feu à occultations



feu à caractéristique impaire feu à caractéristique paire
a=1,2 s = éclat a=3,0 s = éclat
b=0,4 s = occultation b=1,0 s = occultation
C=1,6 s = période C=4,0 s = période

S I G N I

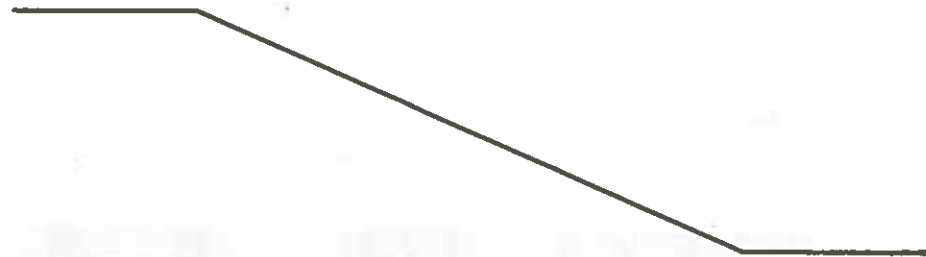
Bifurcation du chenal

De jour: Bouées rouges et noires, de préférence sphériques, ou espars rouges et noirs } avec ou sans voyant sphérique rouge et noir

Note: Si les bouées ne sont pas sphériques, le voyant est obligatoire.

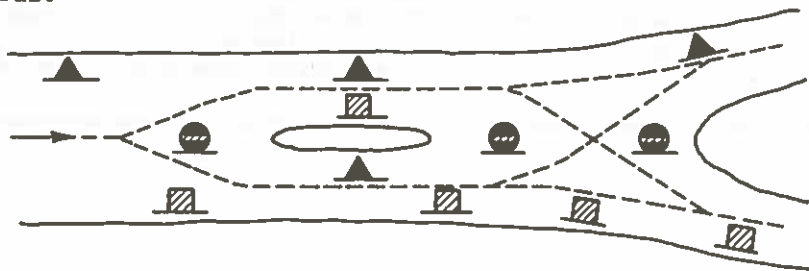


De nuit: Feux blancs scintillants (ou à la rigueur intermittents).



Exemples:

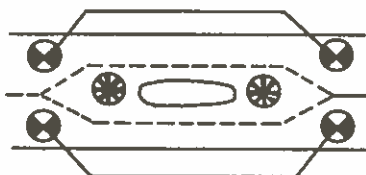
De jour:



De nuit:



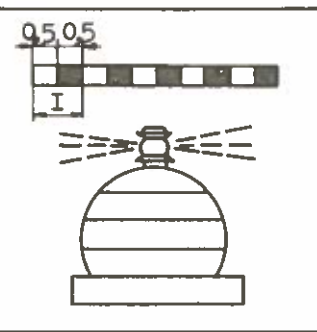
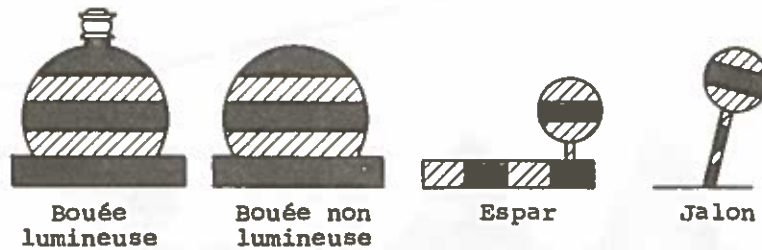
Caractéristique impaire



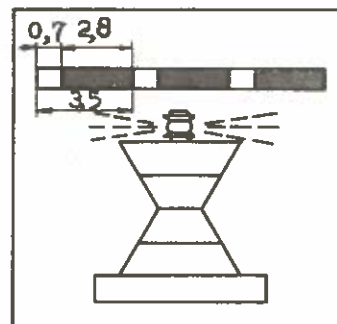
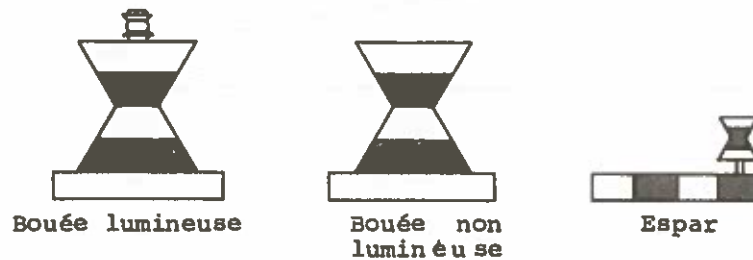
Caractéristique paire

D F N D

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.



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



GUIDE DE BALISAGE

Marques de bifurcation

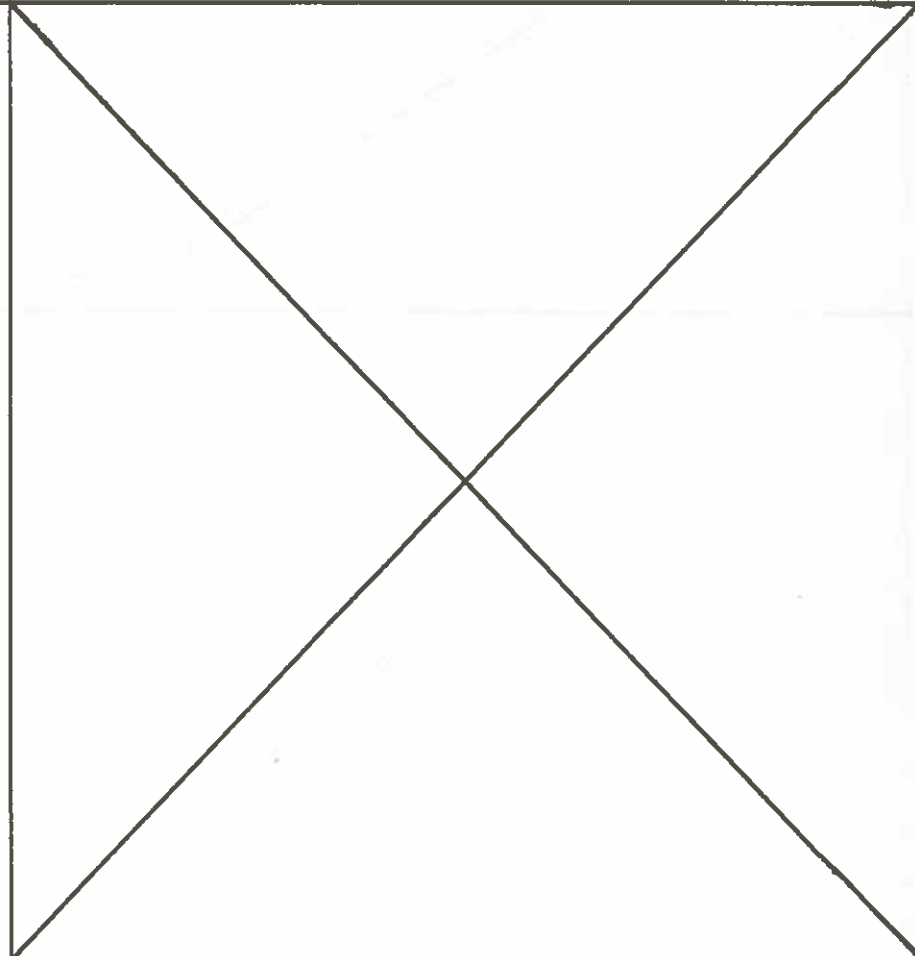
Bouées sphériques à bandes horizontales rouges et noires ou bouées à voyant sphérique à bandes noires et rouges.

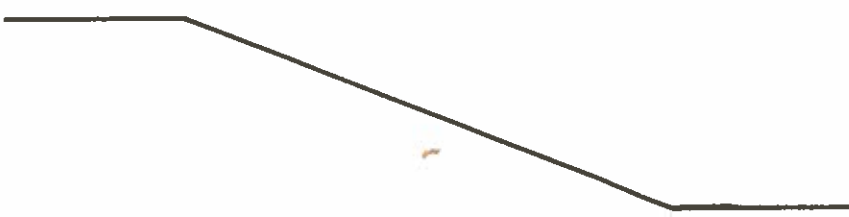

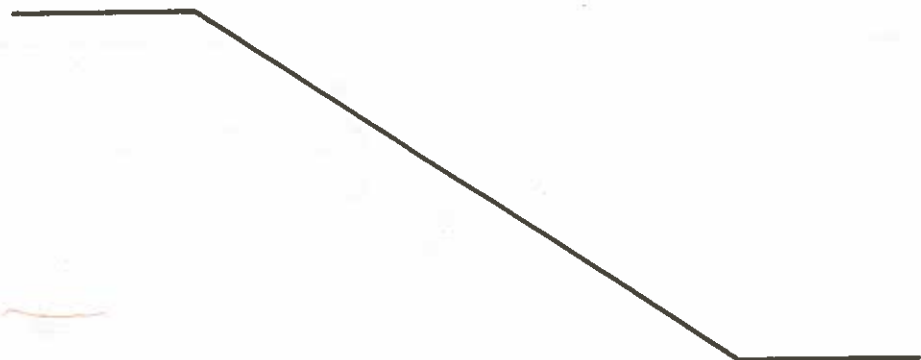
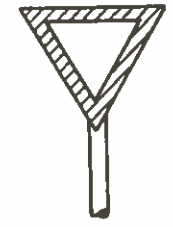
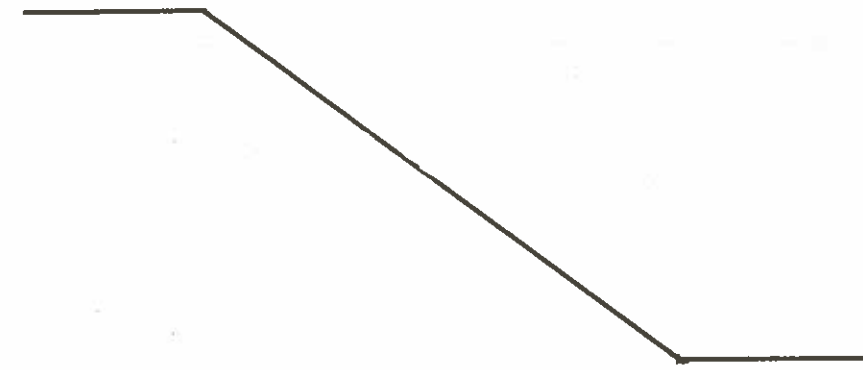




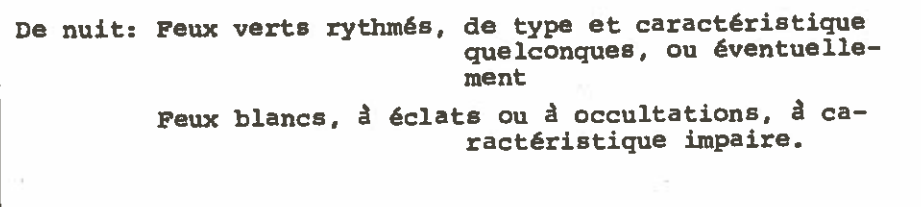

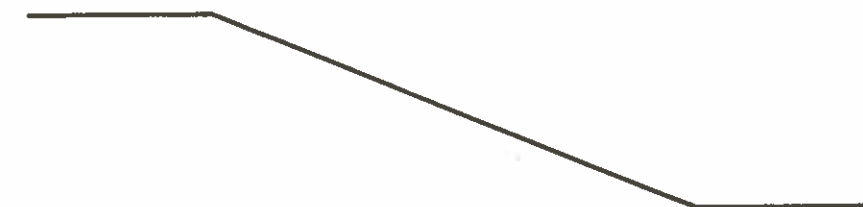





Feux intermittents blancs



Exemple: a = 2,5 s = éclat
b = 2,5 s = occultation
c = 5,0 s = période



S I G N I	D F N D	GUIDE DE BALISAGE
<p>B. II - Balisage des points dangereux</p> <p>Par points dangereux, il faut entendre, par exemple: tête d'épis, points saillants de la rive, r i v e s basses inondables, obstacles fixes, etc. La signalisation de ces points dangereux se fait à l'aide des b o u é e s ou espars prévus sous B.I. pour le balisage d e s limites d u chenal. Toutefois, si l'on préfère, dans certains cas, une signalisation fixe, les signaux suivants doivent être employés:</p>	<p>B - BALISAGE COTIER</p> 	<p>3.1.2 BALISES FIXES</p> <p>Le balisage diurne des épis, des bancs médians et des berges s'effectue à l'aide de marques de signalisation placées sur des poteaux ou sur des mâts. Ces balises peuvent être des réflecteurs de radar et sont alors désignées sous le nom de balises-radar.</p>
<p>Rive droite</p> <p>De jour: Panneaux triangulaires placés } points en blanc pointe vers le bas, à volonté } ou r o u g e ou non points</p>  <p>De nuit: Feux rouges rythmés, de type et caractéristique quelconques, ou éventuellement Feux blancs, à éclats ou à occultations, à caractéristique paire</p> 	<p>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 p o i n t s saillants inondables en période de hautes eaux.</p>  	<p>Côté droit</p> <p>Marques de signalisation triangulaires, la pointe en bas. Peintes, elles sont de couleur rouge.</p>  <p>Feux rouges rythmés Exemples:</p> <p>En amont du bac de Spycck: Feu à occultations</p>  <p>En aval du bac de Spycck: Feu à occultations</p>  <p>Feu à caractéristique impaire Feu à caractéristique paire</p> <p>a=1,5 s = éclat a=1,2 s = éclat a=3,0 s = éclat b=0,5 s = occultation b=0,4 s = occultation b=1,0 s = occultation C=2,0 s = période C=1,6 s = période C=4,0 s = période</p>
<p>Rive gauche</p> <p>De jour: Panneaux triangulaires placés } points en blanc pointe vers le haut à volonté } ou noir ou non points</p>  <p>De nuit: Feux verts rythmés, de type et caractéristique quelconques, ou éventuellement Feux blancs, à éclats ou à occultations, à caractéristique impaire.</p> 	<p>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.</p>  	<p>Côté gauche</p> <p>Marques de signalisation triangulaires, la pointe en haut. Peintes, elles sont de couleur noire.</p>  <p>Feux rythmés verts Exemples: En amont du bac de Spycck: Feu à occultations</p>  <p>En aval du bac de Spycck: Feu à occultations</p>  <p>Feu à caractéristique impaire Feu à caractéristique paire</p> <p>a=1,5 s = éclat a=1,2 s = éclat a=3,0 s = éclat b=0,5 s = occultation b=0,4 s = occultation b=1,0 s = occultation C=2,0 s = période C=1,6 s = période C=4,0 s = période</p>

S I G N I

D F N D

GUIDE DE BALISAGE

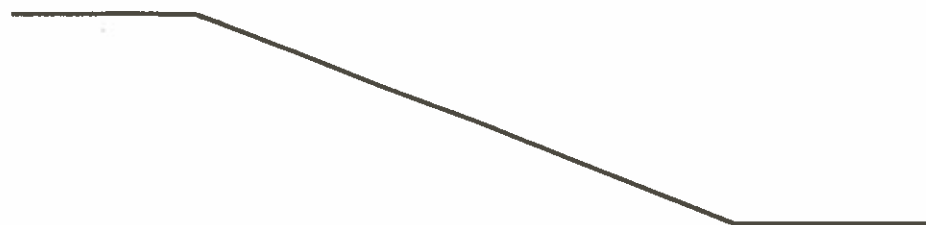
Bifurcation

De jour: Deux triangles superposés, opposés par le sommet, à volonté

peints tous deux en blanc, peints l'un en rouge, l'autre en noir, ou non peints ni l'un ni l'autre



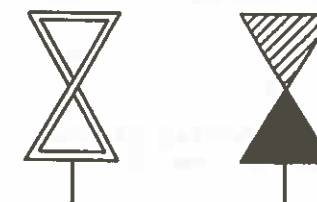
De nuit: Feux blancs scintillants (ou à la rigueur intermittents).



Marques de bifurcation

Par ex. à la pointe des bancs médians qui scindent le chenal.

Deux marques de signalisation triangulaires, opposées par les sommets. Peints, le triangle supérieur est rouge et le triangle inférieur, noir.



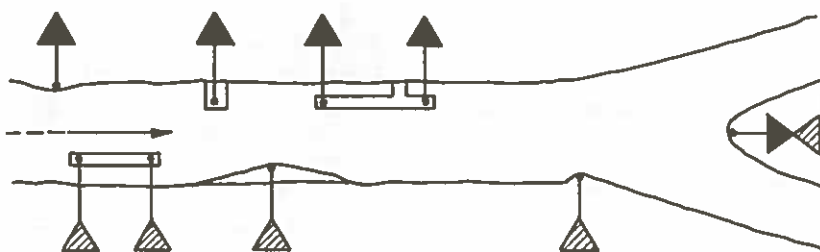
Feux intermittents blancs



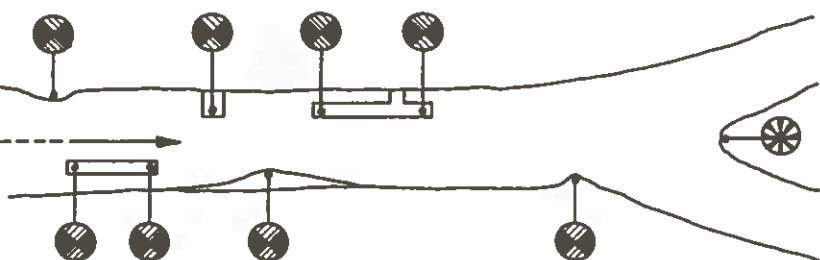
Exemple: a = 2,5 s = éclat
b = 2,5 s = occultation
c = 5,0 s = période

Exemples:

De jour:



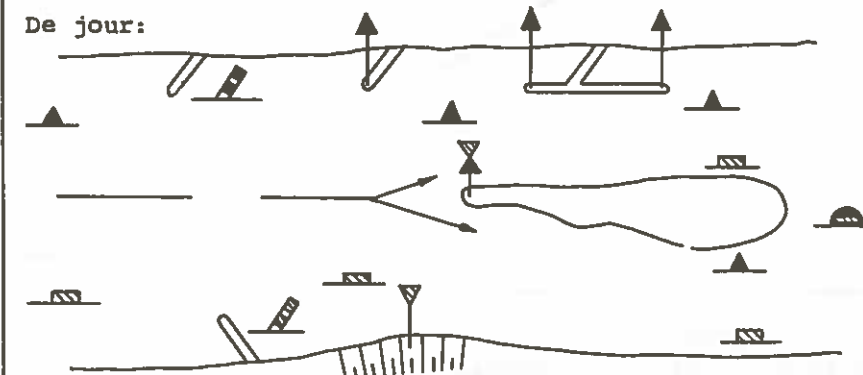
De nuit:



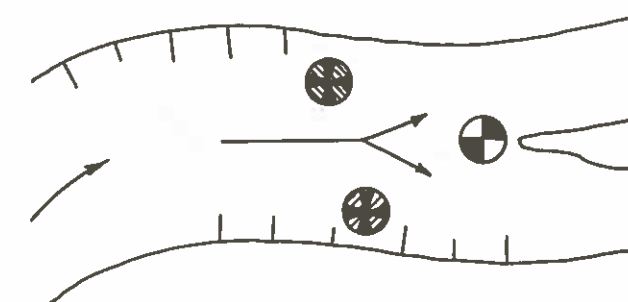
- Remarques: 1. Les panneaux prévus ci-dessus peuvent être remplacés par des constructions en lattis ou par des corps de révolution présentant la même forme extérieure et les mêmes couleurs.
2. Les panneaux peints rouges et noirs prévus ci-dessus peuvent également être utilisés pour indiquer la droite et la gauche à l'entrée d'une voie navigable.

4. EXEMPLE DE BALISAGE D'UN SECTEUR DU FLEUVE

De jour:



De nuit, en amont du bac de Spyck:



S I G N I

D F N D

GUIDE DE BALISAGE

En aval du bac de Spyck:



B.III - Balisage indiquant la position du chenal

- Remarques:
1. Les balises indiquent la position du chenal navigable par rapport aux rives et éventuellement la traversée du chenal d'une rive à l'autre.
 2. Les balises peuvent également être employées pour fournir des points de repère isolés aux bateliers.
 3. Certains des panneaux prévus ci-dessous peuvent être remplacés par des corps de révolution présentant la même forme extérieure et les mêmes couleurs

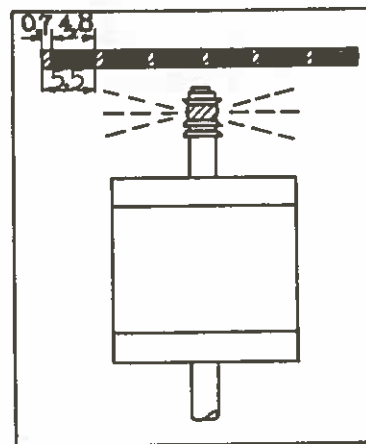
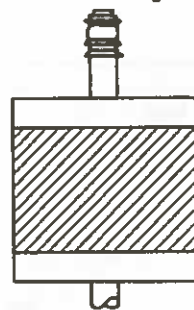
Sur la rive droite

De jour: Panneaux carrés (côtés horizontaux et verticaux); rouges; bordés de deux bandes blanches horizontales, ou
Lattis en forme de carré, à volonté peints en blanc ou rouge ou non peints.

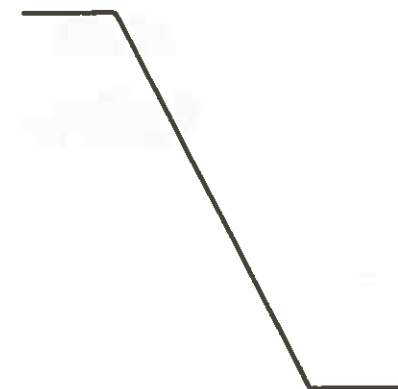
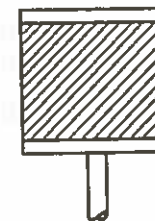


De nuit: Feux rouges rythmés, de type et caractéristique quelconques, ou éventuellement
Feux blancs, à éclats ou à occultations, à caractéristique paire.

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.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.



S I G N I

D F N D

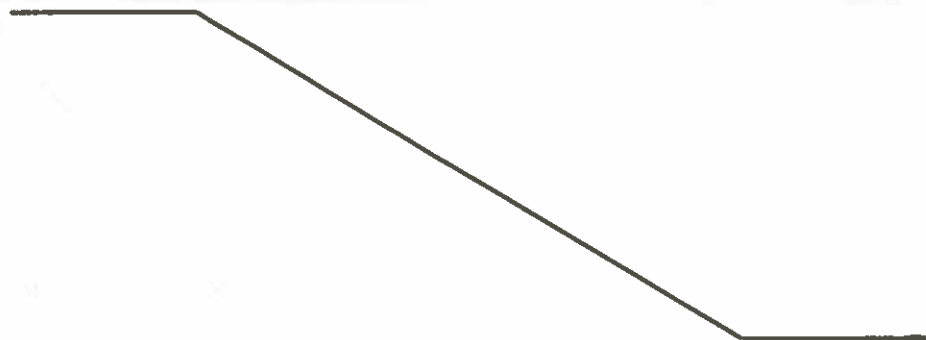
GUIDE DE BALISAGE

Sur la rive gauche

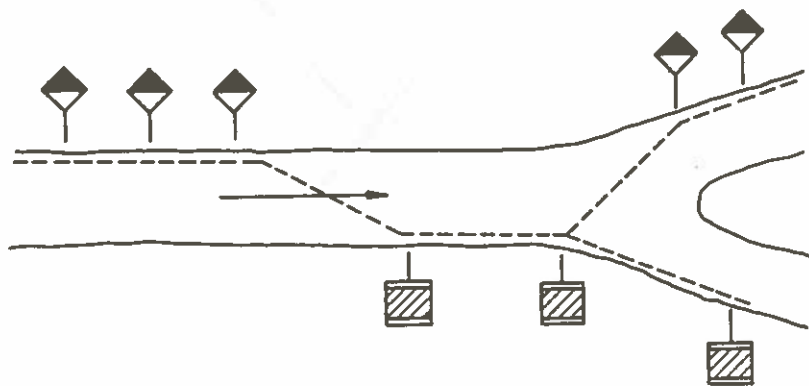
De jour: Panneaux carrés (diagonales horizontales et verticales), peints en noir et blanc, ou Lattis en forme de carré, à volonté peints en blanc ou noir ou non peints.



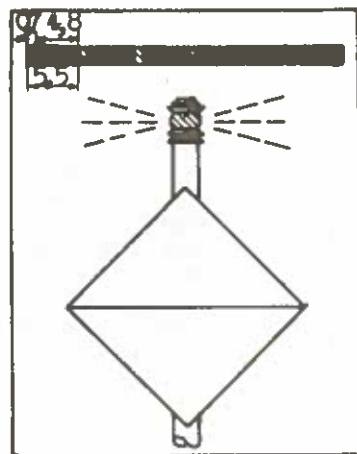
De nuit: Feux verts rythmés, de type e t caractéristique quelconques, ou éventuellement Feux blancs, à éclats ou à occultations, à caractéristique impaire.



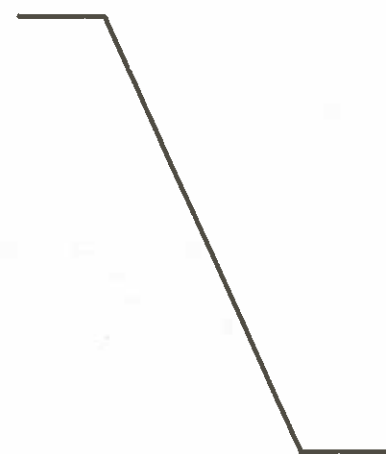
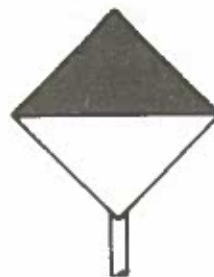
Exemple:



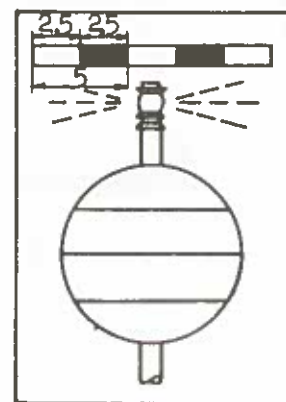
B.2 - Le feu côtier (phare) de la rive gauche indique approximativement la direction du chenal par rapport à la rive; avec les signaux flottants, il balise le chenal là où celui-ci s'approche de la rive gauche et sert en même temps de point de repère.



B.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.



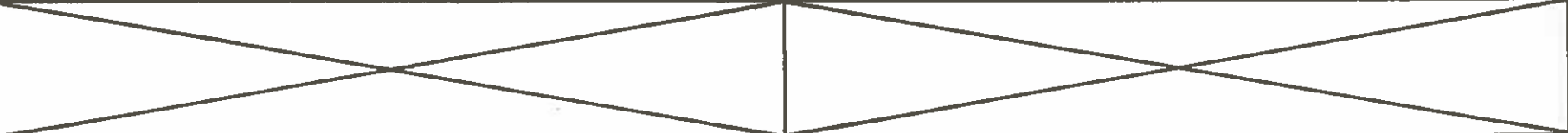
B.7 - Le feu côtier (phare) de jonction et de bifurcation est installé aux extrémités d'une île aux points où celle-ci partage le lit en deux bras navigables ainsi que sur la rive aux points où confluent des canaux et des affluents navigables.



Balisage des traversées

Si l'on veut perfectionner la signalisation ci-dessus, on peut signaler explicitement les passages du chenal d'une rive à l'autre (traversée).

On pourra employer pour cela:



S I G N I

D F N D

GUIDE DE BALISAGE

Sur la rive droite

De jour: Panneaux carrés jaunes (côtés horizontaux et verticaux), barrés d'une raie noire verticale, ou Lattis en forme de croix de St-Georges, à volonté peints en jaune ou non peints.

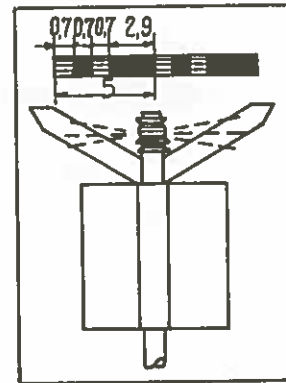
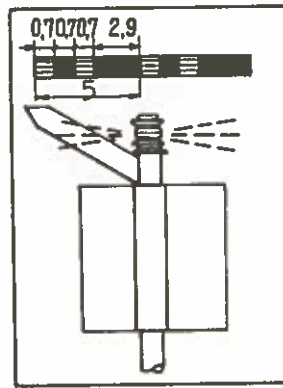
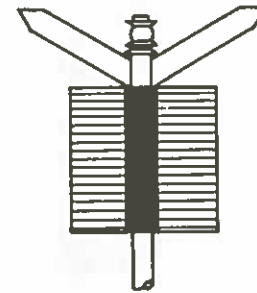
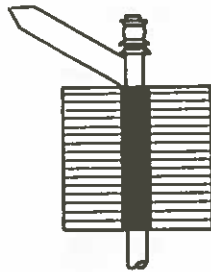


De nuit: Feux jaunes (éventuellement feux à faisceau d'ouverture limitée), à éclats ou à occultations, à caractéristique paire.

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



Sur la rive gauche

De jour: Panneaux carrés jaunes (diagonales horizontales et verticales), barrés d'une raie noire verticale, ou Lattis en forme de croix de St-André, à volonté peints en jaune ou non peints.

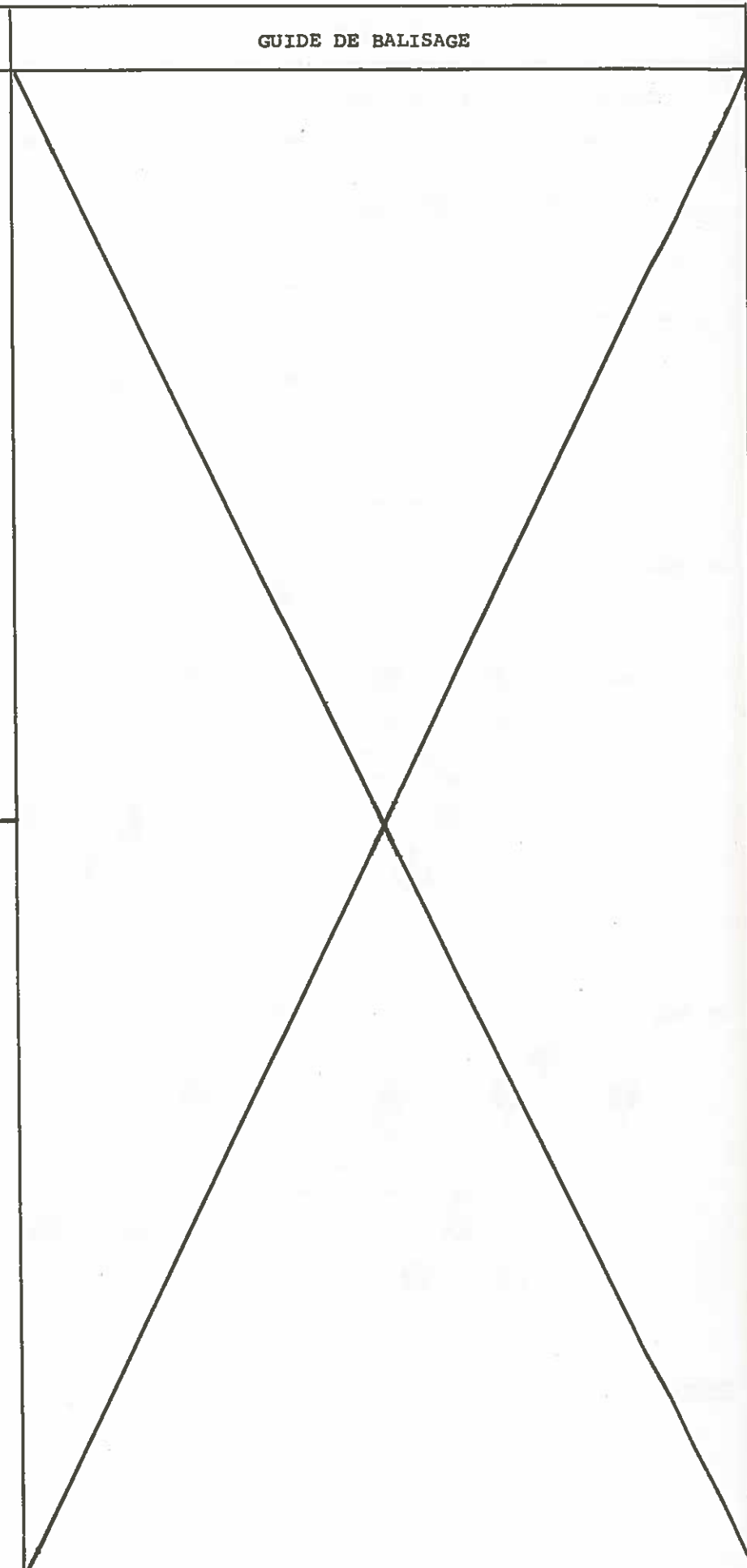
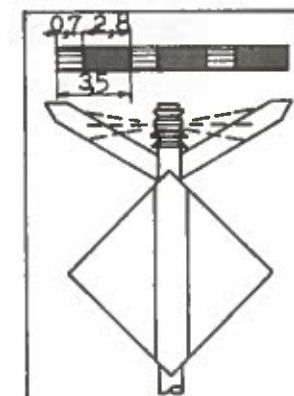
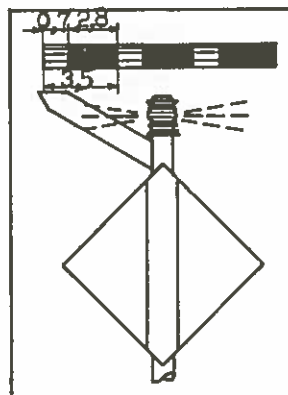
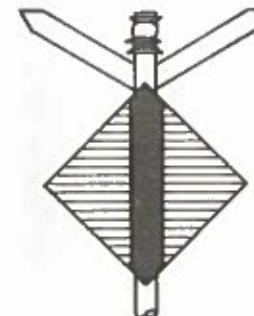
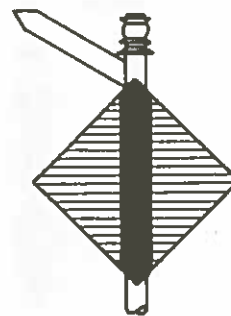


De nuit: Feux jaunes (éventuellement feux à faisceau d'ouverture limitée), à éclats ou à occultations, à caractéristique impaire.

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

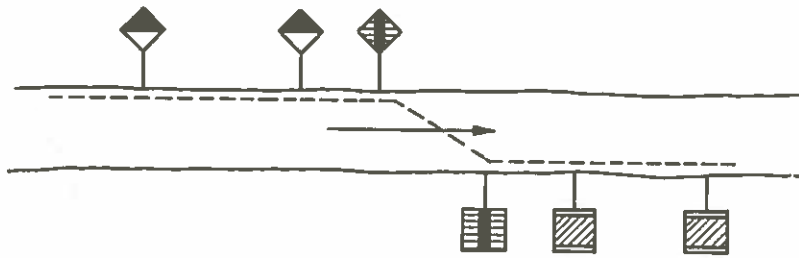
Signal double



S I G N I

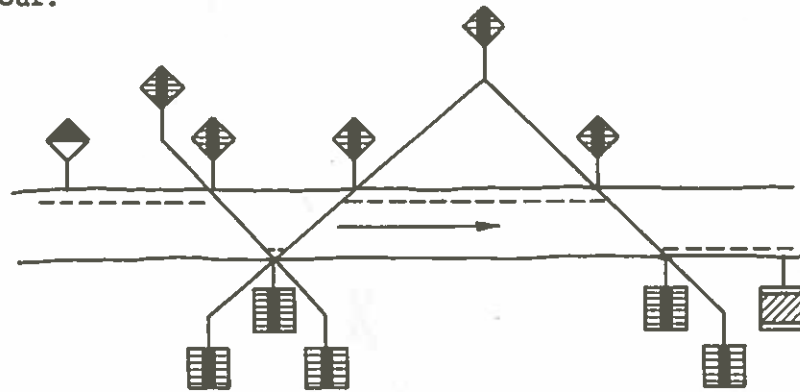
Exemples d'utilisation de ces signaux:

a) Simple indication de la position d'une traversée.

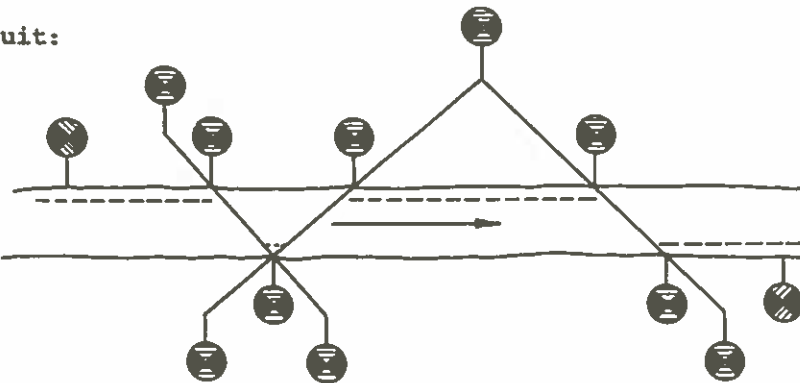


b) Indication de l'alignement d'une traversée.

De jour:



De nuit:

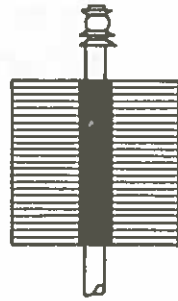


Note: Si l'on remplace les panneaux jaunes par des corps de révolution, ceux-ci doivent présenter une raie noire verticale visible dans l'alignement des balises signalant la traversée.

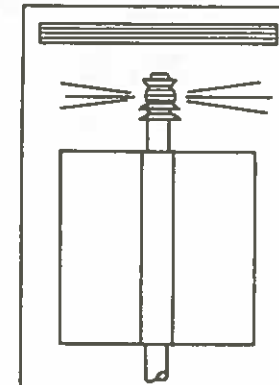
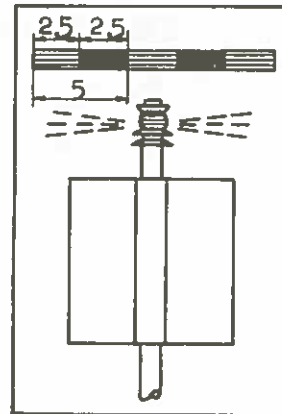
D F N D

B.5 - Les jalons 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

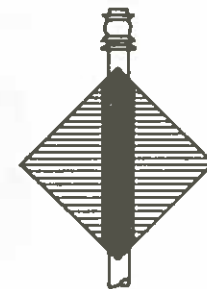


Jalon arrière

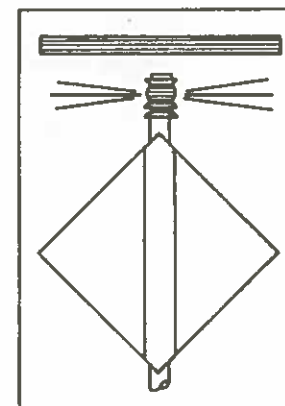
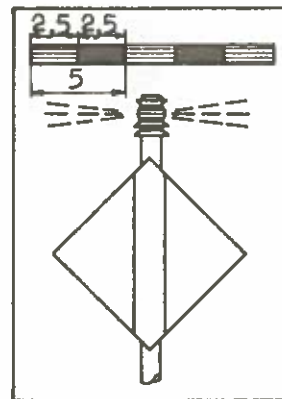
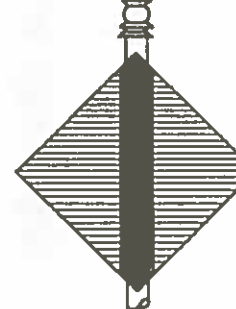


B.6 - Les jalons d'alignement gauches (avant et arrière) indiquent avec précision l'axe du chenal. Ils sont installés sur la rive gauche. (En certains cas les poteaux peuvent être peints en noir).

Jalon avant



Jalon arrière



GUIDE DE BALISAGE

C E V N I

Divergences entre le C E V N I et les D F N D

Divergences entre le C E V N I et le R P N R

Annexe 4

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.

Annexe 9

TRANSPORT DE MATIERES INFLAMMABLES

Les dispositions des articles 3.14, 3.21, 3.32 et 3.37 sont applicables au transport des matières de l'ADNR énumérées ci-dessous, lorsque le poids des matières dépasse:

- 1. 5.000 kg (par classe) pour :
 - a) les gaz inflammables (F) de la classe Id, à l'exception de ceux visés à l'annexe 11;
 - b) les matières des catégories KO et K1 de la classe IIIa;
- 2. 25.000 kg (par classe) pour:
 - a) les matières de la classe Ie, à l'exception des matières du 5°;
 - b) les matières de la classe II, à l'exception des matières du 12° à 15°;
 - c) les matières de la catégorie K 2 de la classe IIIa;
 - d) les matières de la classe IIIb, à l'exception des matières du 10°, 9°, 10° et 11°;
 - e) les matières de la classe IIIc, à l'exception des matières du 11°.

Annexe 5

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

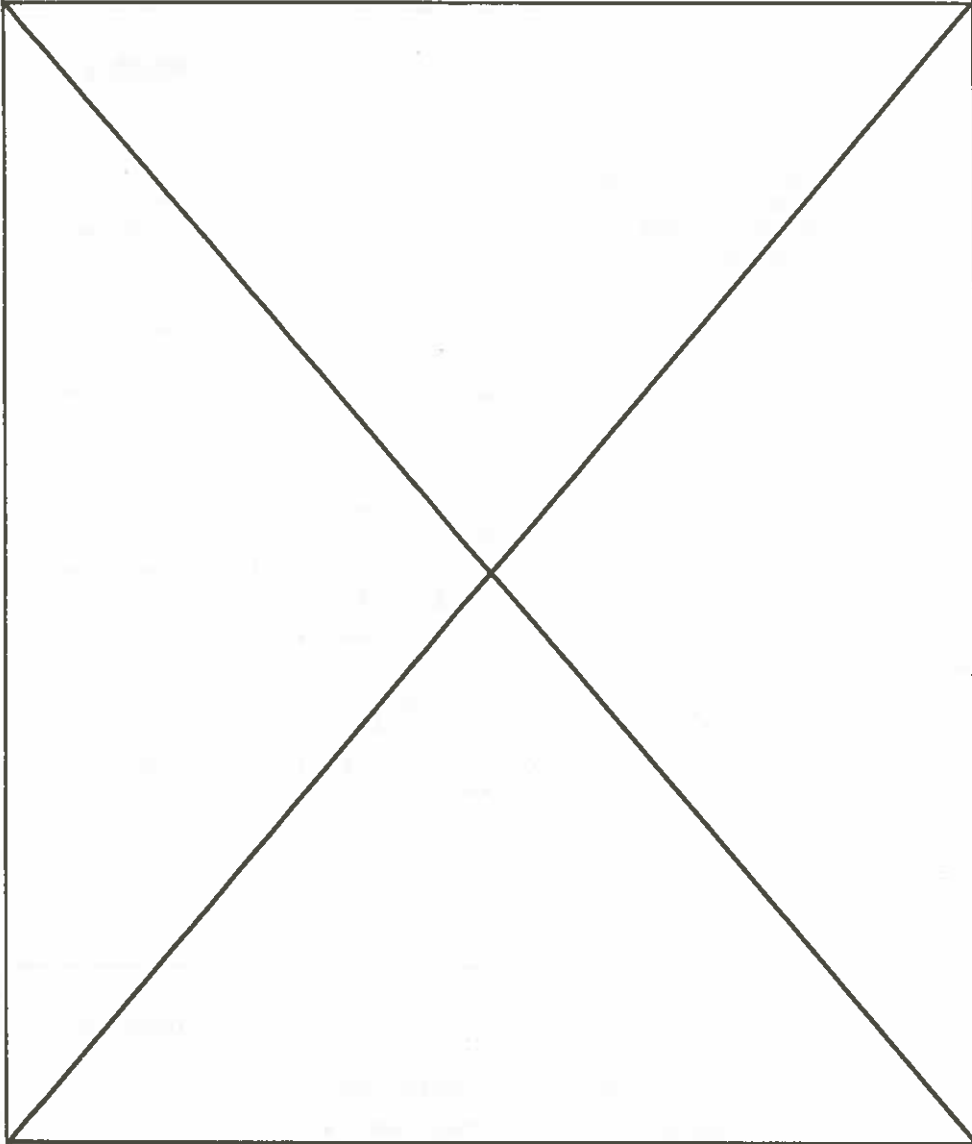
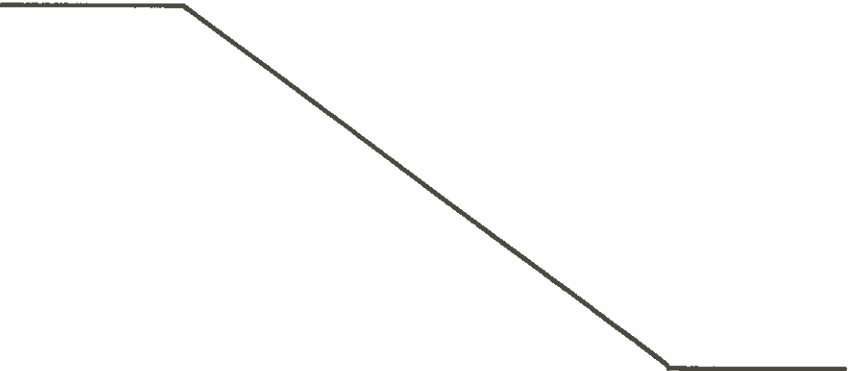
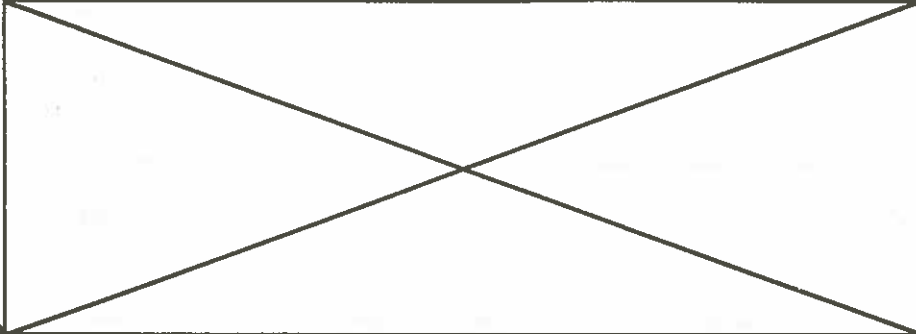
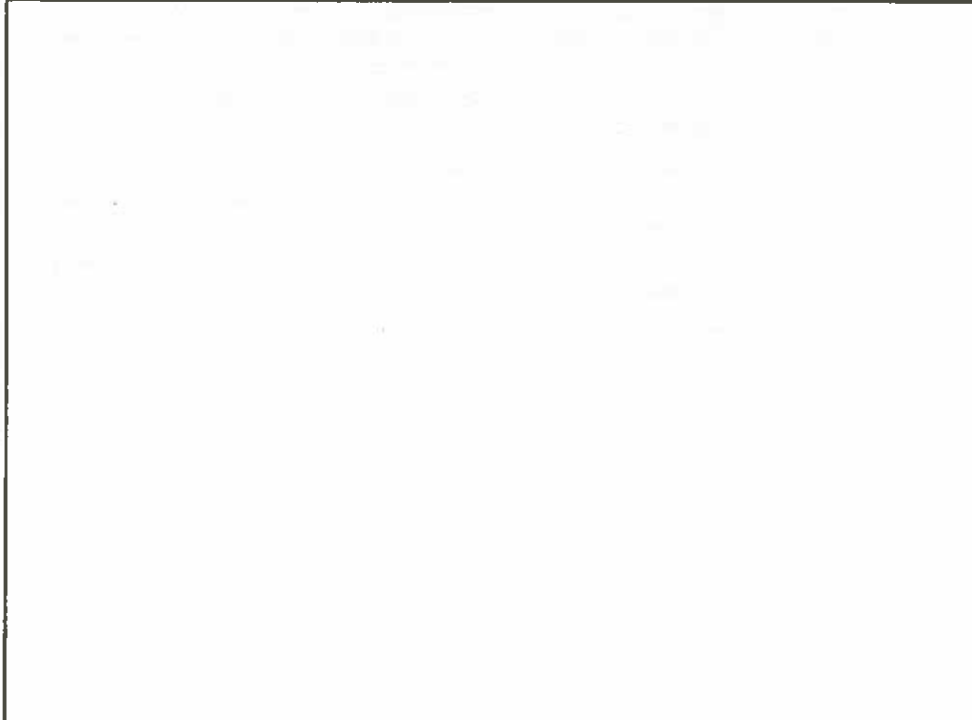
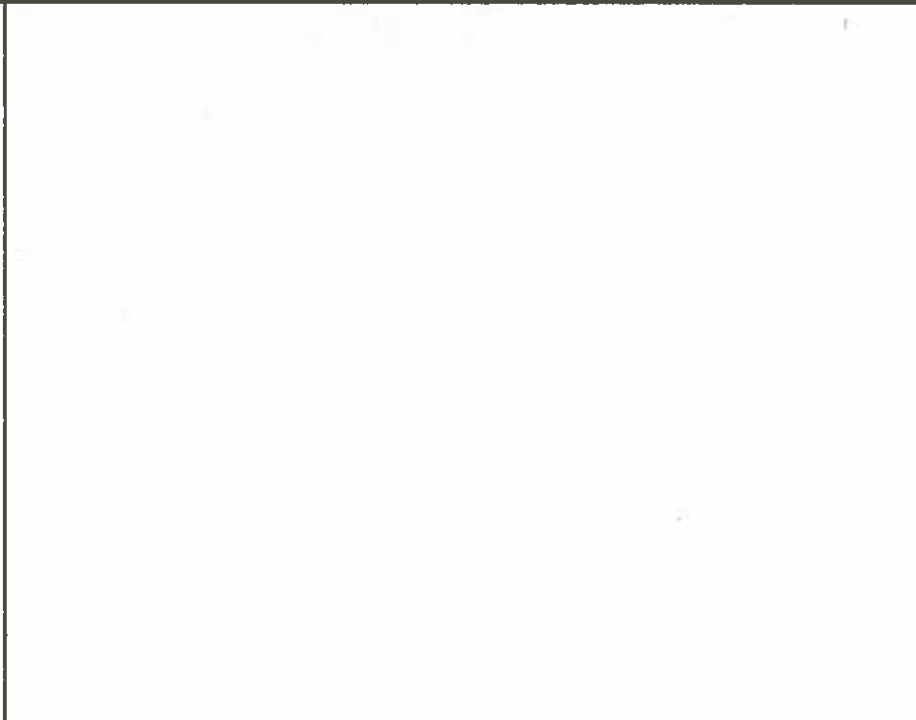
seulement lorsque leur poids brut total est supérieure à 100 kg.

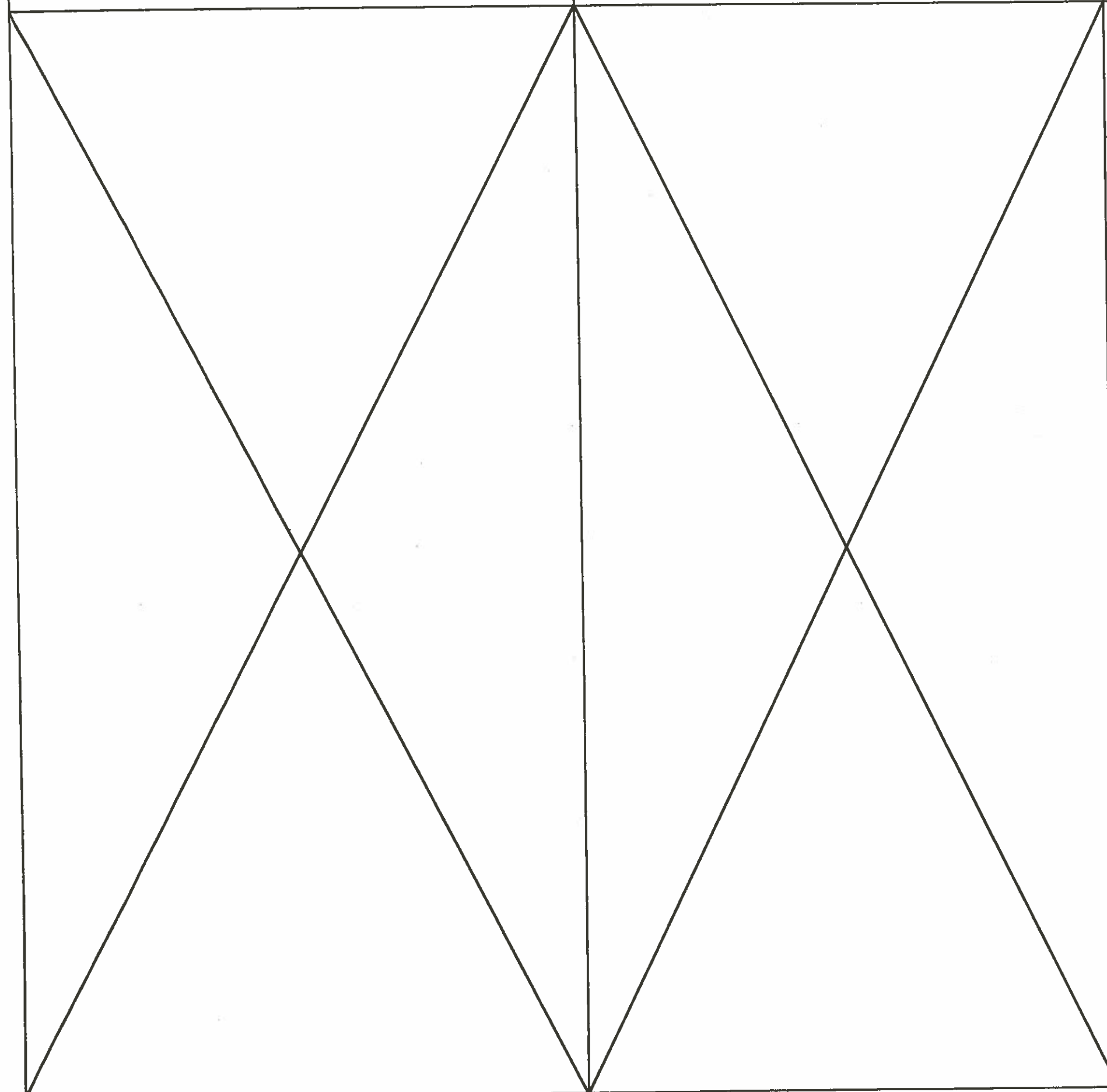
Annexe 10

TRANSPORT DE MATIERES EXPLOSIBLES

Les dispositions des articles 3.15, 3.22, 3.33 et 3.38 sont applicables au transport des matières de l'ADNR énumérées ci-dessous, lorsque le poids des matières dépasse 50 kg (par classe) pour:

- a) les matières de la classe Ia, à l'exception des matières du 15°;
- b) les matières de la classe Ib;
- c) les matières de la classe Ic, à l'exception des matières du 1° a);
- d) les matières de la classe VII, à l'exception des matières du 5°.

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
	<p>4. Les combinaisons de différentes marchandises visées sous 1, 2 et 3 lorsque</p> $\frac{P_1}{P_1} + \frac{P_2}{P_2} \dots + \frac{P_n}{P_n} > 1,$ <p>$P_1, P_2 \dots P_n$ 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.</p> <p>5. L'ammoniac liquéfié ou dissous s o u s pression lorsqu'il est transporté en bateau-citerne.</p> 	<p style="text-align: right;"><u>Annexe 11</u></p> <p>TRANSPORT D'AMMONIAC ET AUTRES MATIERES ASSIMILEES</p> <p>Les dispositions des articles 3.15, 3.22, 3.33 et 3.38 sont applicables au transport d e s matières de l'ADNR énumérées ci-dessous, lorsque le poids des matières dépasse:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 1.000 kg (par matière) pour: <ol style="list-style-type: none"> a) les matières suivantes de la classe Id: <ol style="list-style-type: none"> i) le fluorure de bore et le fluor du 3^o; ii) les matières du 5^o et 8^o a); iii) l'acide chlorhydrique anhydre (acide chlorhydrique liquéfié) du 10^o; iv) l'ammoniac du 14^o; b) les matières du 1^o, 2^o a), 2^o b), 3^o, 4^o a), 11^o, 12^o a), 12^o b), 12^o d), 13^o, 14^o, 31^o et 81^o de la classe IVa; c) les matières du 6^o a), 7^o, 9^o et 14^o de la classe V. 2. 5.000 kg de matières de la catégorie Kx de la classe IIIa.
		<p style="text-align: right;"><u>Annexe 8</u></p> <p>BACS ASSIMILES AUX PONTS DE BATEAUX (Article 6.26)</p> <p style="text-align: center;">Drusenheim - Greffern Seltz - Plittersdorf</p>
		

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
		<p style="text-align: right;">Annexe 13</p> <p>(Page séparée)</p> <p style="text-align: center;">MODELE DE CARNET DE CONTROLE DES HUILES USEES (Article 1.15)</p>
		<p>(Page séparée)</p> <p style="text-align: center;">CARNET DE CONTROLE DES HUILES USEES</p> <p>..... Nom du bâtiment.</p>
		<p>(Page séparée)</p> <p>Extrait de l'article 1.15 du Règlement de police pour la navigation du Rhin:</p> <p>"Les conducteurs de bâtiments autres que les menues embarcations doivent déposer, contre reçu, dans des installations agréées par les autorités compétentes, les déchets pétroliers ou leurs mélanges avec de l'eau, à des intervalles réguliers déterminés par l'état et l'exploitation du bâtiment.</p> <p>Pour en fournir la preuve, mention de chaque dépôt doit être portée dans le carnet de contrôle des huiles usées qui doit être conservé à bord."</p>
		<p>(Page séparée)</p> <p style="text-align: center;">RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LE BATIMENT</p> <p>Type et nom du bâtiment</p> <p>Certificat de visite N°</p> <p>délivré par</p>
		<p>(Cette page est répétée plusieurs fois)</p> <p style="text-align: center;">Litres de résidus d'huile et de combustiblesliquides recueillis</p> <p>.....Litres d'eaux huileuses recueillis</p> <p>Lieu</p> <p>Date</p> <p style="text-align: right;">..... Cachet et signature de la station réceptrice</p>

PRESCRIPTIONS TEMPORAIRES AU REGLEMENT DE POLICE, VALABLES POUR LE RHIN

PRESCRIPTIONS TEMPORAIRES
RELATIVES AUX BARGES DE NAVIRE

1. Le terme "barge de navire" désigne une barge de poussage construite pour être transportée à bord de navires de mer et pour naviguer sur les voies de navigation intérieure.

2. Les barges de navire ne peuvent pas être placées en tête d'un convoi poussé.

Toutefois, les autorités compétentes pour les secteurs à parcourir peuvent accorder des dérogations. Ces dérogations seront fondées sur les recommandations établies de commun accord par les organes compétents des Etats riverains et de la Belgique.

Rés. CCR 1971-II-16 entrée en vigueur: 1.4.72

PRESCRIPTIONS TEMPORAIRES
RELATIVES AU SIGNAL "N'APPROCHEZ-PAS"Article 1^{er}

1. Le signal "n'approchez-pas" doit être déclenché, en cas d'incident ou d'accident susceptibles de provoquer un dégagement de matière dangereuse transportée, par :

a) les bâtiments-citernes soumis à l'annexe 9 ou 11 du Règlement de police pour la navigation du Rhin,

b) les bâtiments soumis à l'annexe 10 de ce Règlement, si l'équipage n'est pas en mesure d'éliminer les dangers qui en résultent pour des personnes ou pour la navigation.

2. La prescription du chiffre 1 ci-dessus ne s'applique pas aux barges de poussage et aux autres bâtiments non motorisés. Toutefois, lorsque ceux-ci font partie d'un convoi ou d'une formation à couple, le signal "n'approchez-pas" doit être donné par le bâtiment à bord duquel se trouve le conducteur du convoi ou de la formation.

Article 2

1. Le signal "n'approchez-pas" consiste en un signal sonore et lumineux.

2. Le signal sonore consiste en la répétition continue, pendant au moins 15 minutes consécutives, d'un son bref suivi d'un son prolongé.

3. Le signal sonore doit être accompagné du signal lumineux synchronisé visé à l'article 4.01, chiffre 2, du Règlement de police.

4. Après déclenchement, le fonctionnement du signal "n'approchez-pas" doit être automatique; la commande doit être conçue de telle manière qu'un déclenchement involontaire du signal soit impossible.

Article 3

1. Les bâtiments qui perçoivent le signal "n'approchez-pas" doivent prendre toutes mesures utiles pour éviter le danger menaçant. En particulier:

a) s'ils se dirigent vers la zone de danger, ils doivent se tenir à la plus grande distance possible de celle-ci et, si la situation l'exige, virer;

b) s'ils ont déjà franchi l'endroit où se situe le danger, ils doivent poursuivre leur route à la plus grande vitesse possible.

Rés. CCR 1972-I-20

2. A bord des bâtiments visés au chiffre 1 ci-dessus, il faut immédiatement

- fermer toutes les fenêtres et toutes les ouvertures donnant sur l'extérieur;

- éteindre toute lumière et tout feu non protégés;

- cesser de fumer;

- arrêter les machines auxiliaires dont le fonctionnement n'est pas nécessaire;

- de manière générale éviter toute formation d'étincelles.

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

3. Le chiffre 2 ci-dessus est également applicable aux bâtiments qui stationnent à proximité de la zone de danger lors de la perception du signal "n'approchez-pas"; le cas échéant, il convient d'abandonner le bâtiment.

4. Dans l'application des mesures visées aux chiffres 1 à 3 ci-dessus, il y a lieu de tenir compte du courant et de la direction du vent.

Article 4

Les conducteurs des bâtiments qui perçoivent le signal "n'approchez-pas" doivent dans toute la mesure du possible en aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches.

PRESCRIPTIONS TEMPORAIRES

POUR LE CROISEMENT SUR LE RHIN

ENTRE DUISBOURG ET LA FRONTIERE GERMANO-NEERLANDAISE

Article 1^{er}

Champ d'application

Les présentes prescriptions sont applicables sur le Rhin entre Duisbourg (p.k. 769,0) et la frontière germano-néerlandaise (p.k. 857,68).

Article 2

Croisement: Règle normale

Par dérogation aux dispositions de l'article 6.04 du Règlement de police pour la navigation du Rhin, en cas de croisement, les bâtiments doivent tenir leur droite, autant qu'il est nécessaire, pour que le passage puisse s'effectuer sans danger bâbord sur bâbord.

Article 3

Croisement: Dérogation à la règle normale (montants)

Par dérogation aux dispositions de l'article 2 ci-dessus, les bâtiments montants, lorsqu'ils veulent se rendre à un port, une voie affluente, un poste de chargement, de déchargement ou d'accostage ou à une aire de stationnement, peuvent demander que le croisement s'effectue tribord sur tribord selon la règle de l'article 6.04 du Règlement de police pour la navigation du Rhin.

Toutefois, ils ne peuvent l'exiger qu'à condition

de s'être assurés qu'il est possible sans danger de leur donner satisfaction.

Article 4

Croisement: Dérogation à la règle normale (avalants)

1. Par dérogation aux dispositions de l'article 2 ci-dessus,

a) les bâtiments à passagers avalants effectuant un service régulier et dont le maximum autorisé de passagers n'est pas inférieur à 300 personnes, lorsqu'ils veulent accoster un débarcadère situé sur la rive gauche,

b) les convois remorqués avalants qui, pour virer vers l'amont, veulent longer la rive gauche,

c) les convois poussés avalants, lorsqu'ils veulent se rendre à un poste de chargement, de déchargement ou d'accostage ou à une aire de stationnement situés sur la rive gauche,

ont le droit de demander des montants que le croisement s'effectue tribord sur tribord.

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

2. Dans ce cas, les avalants doivent, en temps utile, émettre "deux sons brefs" et, en outre, montrer les signaux visuels visés au chiffre 3 de l'article 6.04 du Règlement de police pour la navigation du Rhin.

3. Les montants doivent alors satisfaire à la demande des avalants et en donner confirmation en émettant "deux sons brefs" et, en outre, en montrant les signaux visuels visés au chiffre 3 de l'article 6.04 du Règlement de police pour la navigation du Rhin.

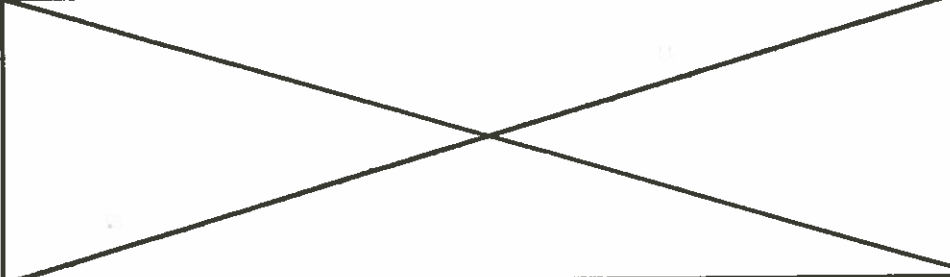
4. Dès qu'il est à craindre que les intentions des avalants n'aient pas été comprises par les montants, les avalants doivent répéter les signaux sonores prévus au chiffre 2 du présent article.

Article 5

Non applicabilité de prescriptions

L'article 6.05 du Règlement de police pour la navigation du Rhin ne s'applique pas dans le secteur visé à l'article 1^{er} ci-dessus.

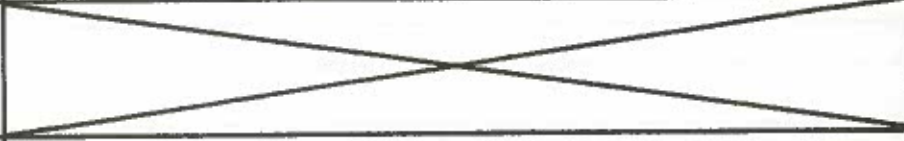
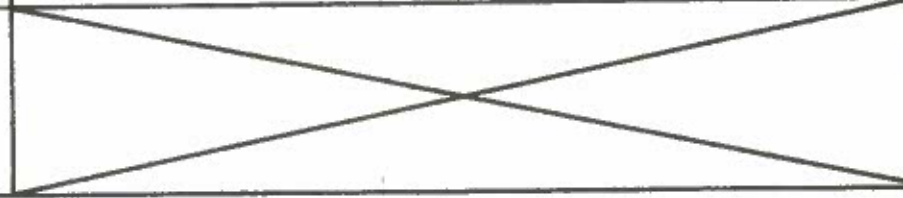
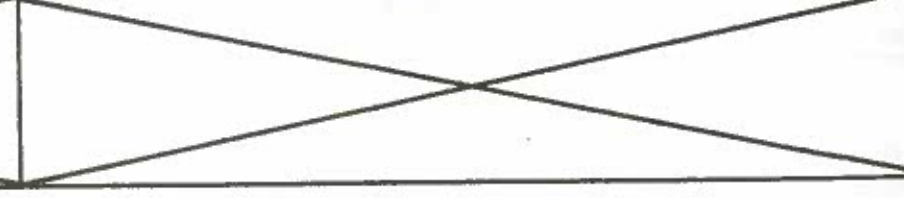
Rés. CCR 1974-II-21 entrée en vigueur : 1.4.1975.

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
<p style="text-align: center;">TABLE DES MATIERES</p> <p>Chapitre 1 - DISPOSITIONS GENERALES 5</p> <p>Article 1.01 - Signification de quelques termes ... 5</p> <p>Article 1.02 - Conducteur 7</p> <p>Article 1.03 - Devoirs de l'équipage et des autres personnes se trouvant à bord 8</p> <p>Article 1.04 - Devoir général de vigilance 9</p> <p>Article 1.05 - Conduite en cas de circonstances particulières 9</p> <p>Article 1.06 - Utilisation de la voie navigable ... 9</p> <p>Article 1.07 - Chargement maximal; nombre maximal de passagers 9</p>		
<p>Article 1.08 - Equipage des bâtiments et des radeaux 9</p>	<p>Article 1.08 - Construction, gréement et équipage des bâtiments</p>	<p>Article 1.08 - Construction, gréement et équipage des bâtiments</p>
<p>Article 1.09 - Tenue de la barre 10</p> <p>Article 1.10 - Documents de bord 10</p>		
<p>Article 1.11 - Règlement de navigation 11</p>		
<p>Article 1.12 - Objets dangereux se trouvant à bord; perte d'objets; obstacles 11</p>	<p>Article 1.12 - Objets se trouvant à bord; perte d'objets; obstacles</p>	<p>Article 1.12 - Dangers résultant d'objets se trouvant à bord; perte d'objets, obstacles</p>
<p>Article 1.13 - Protection des signaux de la voie navigable 12</p> <p>Article 1.14 - Dommages causés aux ouvrages d'art 12</p> <p>Article 1.15 - Interdiction de déversement dans la voie navigable 12</p> <p>Article 1.16 - Sauvetage et assistance 12</p>		
<p>Article 1.17 - Bâtiments échoués ou coulés 13</p>		<p>Article 1.17 - Bâtiments échoués ou coulés; déclaration des accidents</p>
<p>Article 1.18 - Obligation de dégager le chenal ... 13</p> <p>Article 1.19 - Ordres particuliers 13</p> <p>Article 1.20 - Contrôle 14</p>		
	<p>Article 1.21 - Transports spéciaux 14</p> <p>Article 1.22 - Prescriptions de caractère temporaire 14</p> <p>Article 1.23 - Prescriptions relatives au transport de matières dangereuses 15</p>	<p>Article 1.21 - Transports spéciaux, véhicules amphibies 14</p> <p>Article 1.22 - Prescriptions de caractère temporaire 14</p> <p>Article 1.23 - Autorisation de manifestations 15</p>

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
	Article 1.24 - Abri et hivernage 15	Article 1.24 - Application dans les ports, lieux de chargement et de déchargement 15
	Article 1.25 - Champ d'application du présent Règlement 15	
Chapitre 2 - MARQUES ET ECHELLES DE TIRANT D'EAU DES BATIMENTS; JAUGEAGE 16	Chapitre 2 - MARQUES ET ECHELLES DES BATIMENTS; JAUGEAGE	
Article 2.01 - Marques d'identification des bâtiments, à l'exception des menues embarcations 16		Article 2.01 - Marques d'identification des bâtiments, à l'exception des menues embarcations et des navires de mer
Article 2.02 - Marques d'identification des menues embarcations 17		
Article 2.03 - Jaugeage 18		
Article 2.04 - Marques d'enfoncement et échelles de tirant d'eau 18		
	Article 2.05 - Marques d'identification des ancras 19	Article 2.05 - Marques d'identification des ancras
		Chapitre 3 - SIGNALISATION DES BATIMENTS
Chapitre 3 - SIGNALISATION VISUELLE DES BATIMENTS 19		
I. GENERALITES 19		
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 21		
Article 3.07 - Lumières et projecteurs 21		
II. SIGNALISATION DE NUIT 21		
II.A. Signalisation de nuit en cours de route 21		
Article 3.08 - Signalisation de nuit des bâtiments motorisés isolés faisant route 21		
Article 3.09 - Signalisation de nuit des convois remorqués faisant route 22		
Article 3.10 - Signalisation de nuit des convois poussés faisant route 24		
Article 3.11 - Signalisation de nuit des formations à couple faisant route 25		

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
Article 3.12 - Signalisation de nuit des bâtiments naviguant à la voile 26		
Article 3.13 - Signalisation de nuit des menues embarcations faisant route 26	Article 3.13 - Signalisation de nuit des menues embarcations faisant route, à l'exception des menues embarcations naviguant à la voile	
Article 3.14 - Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments faisant route et effectuant certains transports de matières inflammables 27		
Article 3.15 - Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments faisant route et effectuant certains transports de matières explosibles 28		Article 3.15 - Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments faisant route et effectuant certains transports de matières explosibles ou d'ammoniac
Article 3.16 - Signalisation de nuit des bacs faisant route 30		
Article 3.17 - Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments faisant route et à protéger contre les remous 31		
Article 3.18 - Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments incapables de manoeuvrer 31		
Article 3.19 - Signalisation de nuit des radeaux faisant route 31	Article 3.19 - Signalisation de nuit des constructions flottantes, autres que les bâtiments, faisant route	Article 3.19 - Signalisation de nuit des matériels flottants et établissements flottants faisant route
<p>II.B. Signalisation de nuit en stationnement</p> <p>Article 3.20 - Signalisation de nuit des bâtiments en stationnement 32</p> <p>Article 3.21 - Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments en stationnement et effectuant certains transports de matières inflammables 33</p>		
Article 3.22 - Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments en stationnement et effectuant certains transports de matières explosibles 33		Article 3.22 - Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments en stationnement et effectuant certains transports de marchandises explosibles ou d'ammoniac
Article 3.23 - Signalisation de nuit des bacs en stationnement à leur débarcadère .. 33		
Article 3.24 - Signalisation de nuit des bâtiments en stationnement à protéger contre les remous 34		

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
Article 3.25 - Signalisation de nuit des ensembles de bâtiments et des radeaux en stationnement ainsi que des établissements flottants en stationnement .. 34	Article 3.25 - Signalisation de nuit des constructions flottantes en stationnement, autres que des bâtiments	Article 3.25 - Signalisation de nuit des matériels flottants et des établissements flottants en stationnement
Article 3.26 - Signalisation de nuit de certains bateaux de pêche en stationnement.. 34		
Article 3.27 - Signalisation de nuit des engins flottants au travail et des bâtiments échoués ou coulés 34	Article 3.27 - Signalisation de nuit des bâtiments échoués ou coulés et des engins flottants, indiquant les côtés ou le chenal est fermé	
Article 3.28 - Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments dont les ancres peuvent présenter un danger pour la navigation 35	Article 3.28 - Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments et des constructions flottantes dont les ancres peuvent présenter un danger pour la navigation	Article 3.28 - Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments et matériels flottants dont les ancres peuvent présenter un danger pour la navigation
III. SIGNALISATION DE JOUR 35 III.A. Signalisation de jour en cours de route 35 Article 3.29 - Signalisation de jour des convois remorqués faisant route 35		
Article 3.30 - Signalisation de jour supplémentaire des bâtiments utilisant en même temps des voiles et un moteur 36	Article 3.30 - Signalisation de jour des bâtiments utilisant en même temps des voiles et un moteur	Article 3.30 - Signalisation de jour des bâtiments utilisant en même temps des voiles et un moteur
Article 3.31 - Signalisation de jour de certaines menues embarcations motorisées faisant route 37		
Article 3.32 - Signalisation de jour supplémentaire des bâtiments faisant route et effectuant certains transports de matières inflammables 37		
Article 3.33 - Signalisation de jour supplémentaire des bâtiments faisant route et effectuant certains transports de matières explosibles 37		Article 3.33 - Signalisation de jour supplémentaire des bâtiments faisant route et effectuant certains transports de matières explosibles ou d'ammoniac
Article 3.34 - Signalisation de jour des bacs faisant route 38		Article 3.34 - Signalisation de jour des bacs faisant route 38
Article 3.35 - Signalisation de jour supplémentaire des bâtiments faisant route et à protéger contre les remous .. 39		Article 3.35 - Signalisation de jour supplémentaire des bâtiments incapables de manoeuvrer
Article 3.36 - Signalisation de jour supplémentaire des bâtiments faisant route et jouissant d'une priorité de passage 39		

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
III.B. Signalisation de jour en stationnement 39		
Article 3.37 - Signalisation de jour des bâtiments en stationnement et effectuant certains transports de marchandises inflammables 39		
Article 3.38 - Signalisation de jour des bâtiments en stationnement et effectuant certains transports de matières explosibles 40		Article 3.38 - Signalisation de jour des bâtiments en stationnement et effectuant certains transports de matières explosibles ou d'ammoniac
Article 3.39 - Signalisation de jour des bâtiments en stationnement et à protéger contre les remous 40		
Article 3.40 - Signalisation de jour des filets ou perches de certains bateaux de pêche en stationnement 40	Article 3.40 - Signalisation de jour des filets ou d'autres instruments des bâtiments de pêche en stationnement	
Article 3.41 - Signalisation de jour des engins flottants au travail ainsi que des bâtiments échoués ou coulés 40	Article 3.41 - Signalisation de jour des bâtiments échoués ou coulés et des engins flottants, indiquant les côtés ou le chenal est fermé	Article 3.41 - Signalisation de jour des engins flottants au travail et des bâtiments échoués ou coulés
Article 3.42 - Signalisation de jour des ancres des bâtiments 41		Article 3.42 - Signalisation de jour des ancres des bâtiments et des matériels flottants
IV. SIGNALISATIONS PARTICULIERES 41 Article 3.43 - Signalisation de l'interdiction d'accès à bord 41		
Article 3.44 - Signalisation de l'interdiction de fumer 42	Article 3.44 - Signalisation de l'interdiction de fumer ou d'employer des flammes ou feux ouverts	
Article 3.45 - Signalisation des bâtiments des autorités de contrôle 42	Article 3.45 - Signalisation des bâtiments de la surveillance fluviale	
Article 3.46 - Signaux de détresse 42 Article 3.47 - Signal d'interdiction de stationnement latéral 42		
Chapitre 4 - SIGNALISATION SONORE DES BATIMENTS 43	Chapitre 4 - SIGNAUX SONORES DES BATIMENTS	Chapitre 4 - SIGNAUX SONORES DES BATIMENTS
Article 4.01 - Généralités 43 Article 4.02 - Usage des signaux sonores 44 Article 4.03 - Signaux sonores interdits 44		
Article 4.04 - Dispositions transitoires 45		

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
Chapitre 7 - REGLES DE STATIONNEMENT 69		
Article 7.01 - Lieu de stationnement (ancrage et amarrage) 69	Article 7.01 - Généralités: Lieux de stationnement, d'ancrage et d'amarrage	
Article 7.02 - Sécurité d'ancrage et d'amarrage .. 70		
Article 7.03 - Stationnement (ancrage et amarrage) interdit 70		
Article 7.04 - Ancrage interdit 70		
Article 7.05 - Amarrage interdit 71		
Article 7.06 - Garde 71		
Article 7.07 - Interdiction de stationnement latéral 71		
X	X	Article 7.08 - Stationnement côte à côte 71
		Article 7.09 - Stationnement au voisinage de bâtiments transportant certaines matières dangereuses 72
		Chapitre 8 - DISPOSITIONS PARTICULIERES 72
		Article 8.01 - Interdiction d'accès à bord ... 72
	Article 8.02 - Interdiction de fumer et d'employer des flammes ou feux ouverts 73	Chapitre 8 - DISPOSITIONS COMPLEMENTAIRES 72
	Article 8.03 - Interdiction d'installer des filets ou d'autres instruments de pêche 73	Article 8.01 - Longueur maximale des bâtiments 72
	X	Article 8.02 - Remorquage d'un convoi poussé ou par un convoi poussé 73
		Article 8.03 - Convois poussés comprenant des bâtiments autres que des barges de poussage 73
		Article 8.04 - Déplacement de barges de poussage en dehors d'un convoi poussé 73
		Article 8.05 - Accouplements des convois poussés 74
		Article 8.06 - Installation de radiotéléphonie des convois poussés ... 74
		Article 8.07 - Liaison phonique à bord des convois poussés 74
		Article 8.08 - Circulation de personnes à bord des convois poussés 74
		Article 8.09 - Présence de femmes ou d'enfants à bord de barges de poussage.. 74
		Article 8.10 - Formation des convois remorqués 74
		Article 8.11 - Communication entre les bâtiments d'un convoi remorqué ... 75
		Article 8.12 - Installation de radiotéléphonie de certains convois remorqués et formations à couple... 76
Annexe 1: Lettre ou groupe de lettres distinctif du pays du port d'attache ou du lieu d'immatriculation des bâtiments 77	Annexe 1 aux DFND: Lettre ou groupe de lettres distinctif du pays du port d'attache ou du lieu d'immatriculation des bâtiments ressortissants des Etats danubiens	Annexe 1 au RPNR: Lettre ou groupe de lettres distinctif du pays du port d'attache ou du lieu d'immatriculation des bâtiments
Annexe 2: Marques d'enfoncement et échelles de tirant d'eau des bateaux de navigation intérieure 79	Annexe 2 aux DFND: Marques d'enfoncement et échelles de tirant d'eau des bateaux de navigation intérieure	Règlement de visite des bateaux du Rhin (Chapitre 4 - Franc-bord, distance de sécurité et échelles de tirant d'eau)

C E V N I	Divergences entre le C E V N I et les D F N D	Divergences entre le C E V N I et le R P N R
Annexe 3: Signaux visuels des bâtiments 85	Annexe 3 aux DFND: Signaux visuels des bâtiments	Annexe 3 au RPNR: Signalisation des bâtiments
Annexe 4: Couleur des feux 111	Annexe 1 aux Recommandations spéciales portant sur l'application des DFND: Couleur des feux	Prescriptions concernant la couleur et l'intensité des feux, ainsi que l'agrément des fanaux de signalisation pour la navigation du Rhin (Chapitre 2 - Feux de signalisation)
Annexe 5: Intensité lumineuse des feux 115	Annexe 2 aux Recommandations spéciales portant sur l'application des DFND: Intensité lumineuse des feux	Prescriptions concernant la couleur et l'intensité des feux, ainsi que l'agrément des fanaux de signalisation pour la navigation du Rhin (Chapitre 2 - Feux de signalisation)
Annexe 6: Signaux sonores 119	Annexe 3 aux Recommandations spéciales portant sur l'application des DFND: Signaux sonores Annexe 6 aux DFND: Signaux sonores des bâtiments	Annexe 6 au RPNR: Signaux sonores
Annexe 7: Signaux de la voie navigable 127	Annexe 7 aux DFND: Signaux servant à régler la navigation sur la voie navigable	Annexe 7 au RPNR: Signaux de la voie navigable
Signalisation des voies navigables (SIGNI) (Chapitre B - Balisage de la voie navigable) 137	Annexe 8 aux DFND: Signaux flottants et côtiers balisant le chenal et les dangers nautiques	Guide de balisage
X	Annexe 4 aux DFND: Matières inflammables 147	Annexe 9 au RPNR: Transport de matières inflammables 147
	Annexe 5 aux DFND: Matières explosibles 147	Annexe 10 au RPNR: Transport de matières explosibles 147 Annexe 11 au RPNR: Transport d'ammoniac et autres matières assimilées 148
	X	Annexe 8 au RPNR: Bacs assimilés aux ponts de bateaux 148
		Annexe 13 au RPNR: Modèle de carnet de contrôle des huiles usées 149
		Prescriptions temporaires relatives aux barges de navire 151
		Prescriptions temporaires relatives au signal "n'approchez-pas" 151
Prescriptions temporaires pour le croisement sur le Rhin entre Duisbourg et la frontière germano-néerlandaise 151		

Imprimé par KÖZDOK - Rotaprint

(Budapest, VII. Dob-u. 74)

sous N° K-5798/S

Dirigeant responsable:

Julia VARGA