

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

ET

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

**COMMISSION DU DANUBE
BUDAPEST - 1991**

DISPOSITIONS FONDAMENTALES RELATIVES A LA
NAVIGATION SUR LE DANUBE

ET

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

COMMISSION DU DANUBE

BUDAPEST - 1991

TENANT COMPTE du développement général de la navigation sur le Danube et de l'adoption par la CEE de l'ONU de la nouvelle rédaction du CEVNI,

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

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

Par la décision mentionnée la Commission a décidé:

- de recommander aux pays danubiens et aux administrations fluviales spéciales d'introduire sur leurs secteurs de fleuve respectifs, à partir du 1^{er} octobre 1991, de nouvelles règles de navigation fondées sur les Dispositions fondamentales et sur les Recommandations spéciales visées sous point 1, et d'en informer la Commission du Danube;

- de prier les pays danubiens de tenir compte, lors de l'établissement des nouvelles règles de navigation, de la nécessité que ces règles se composent de deux parties;

- a) des dispositions fondamentales qui tiendront compte de l'ordre et de la numérotation des chapitres et des titres de tous les articles des Dispositions fondamentales adoptées par la Commission;

- b) des dispositions spéciales que les pays danubiens et les administrations fluviales spéciales jugeront nécessaire d'appliquer sur leurs secteurs en raison des particularités de la navigation locale et compte tenu des Dispositions fondamentales et des Recommandations spéciales adoptées;

- de considérer, à partir du 1^{er} octobre 1991, comme ayant perdu leur validité les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube adoptées par décision de la Vingt-cinquième session en date du 9 juin 1967 (doc. CD/SES 25/24) et complétées par décisions de la Trente-cinquième session (doc. CD/SES 35/14, CD/SES 35/16), de la Trente-sixième session (doc. CD/SES 36/16), de la Quarantième session (doc. CD/SES 40/25) et de la Quarante-deuxième session (doc. CD/SES 42/41).

T A B L E D E S M A T I E R E S

	Page
INTRODUCTION	3
DISPOSITIONS FONDAMENTALES RELATIVES A LA NAVIGATION SUR LE DANUBE	
CHAPITRE 1 - DISPOSITIONS GENERALES	
Article 1.01 - Signification de quelques termes	19
Article 1.02 - Conducteur	22
Article 1.03 - Devoirs de l'équipage et des autres personnes se trouvant à bord	24
Article 1.04 - Devoir général de vigilance	24
Article 1.05 - Conduite en cas de circonstances particulières	25
Article 1.06 - Utilisation de la voie navigable	25
Article 1.07 - Chargement maximal; nombre maxi- mal de passagers	25
Article 1.08 - Equipage des bâtiments et des matériels flottants	25
Article 1.09 - Tenue de la barre	26
Article 1.10 - Documents de bord	26
Article 1.11 - Règlement de navigation	28
Article 1.12 - Objets dangereux se trouvant à bord; perte d'objets; obstacles	28

Article 1.13 - Protection des signaux de la voie navigable	29
Article 1.14 - Dommages causés aux ouvrages d'art	29
Article 1.15 - Interdiction de déversement dans la voie navigable	30
Article 1.16 - Sauvetage et assistance	30
Article 1.17 - Bâtiments échoués ou coulés	30
Article 1.18 - Obligation de dégager le chenal.	31
Article 1.19 - Ordres particuliers	32
Article 1.20 - Contrôle	32
Article 1.21 - Transports spéciaux	33
Article 1.22 - Prescriptions de caractère tem- poraire	33
Article 1.23 - Tenue de manifestations sporti- ves et autres	33
Article 1.24 - Prescriptions relatives au trans- port de matières dangereuses ...	34
Article 1.25 - Abri et hivernage	34
Article 1.26 - Champ d'application du présent Règlement	34

CHAPITRE 2 - MARQUES ET ECHELLES DE TIRANT D'EAU DES BATIMENTS; JAUGEAGE

Article 2.01 - Marques d'identification des bâ- timents, à l'exception des menues embarcations	35
Article 2.02 - Marques d'identification des me- nues embarcations	36

Article 2.03 - Jaugeage	37
Article 2.04 - Marques d'enfoncement et échel- les de tirant d'eau	37
Article 2.05 - Marques d'identification des ancres	38

CHAPITRE 3 - SIGNALISATION VISUELLE DES BATI- MENTS

I. GENERALITES

Article 3.01 - Application et définitions	38
Article 3.02 - Feux	40
Article 3.03 - Panneaux et pavillons	40
Article 3.04 - Cylindres, ballons, cônes et bi- cônes	40
Article 3.05 - Feux et signaux interdits	41
Article 3.06 - Feux de secours	41
Article 3.07 - Usage interdit de lumières, pro- jecteurs, panneaux, pavillons, etc.	42

II. SIGNALISATION DE NUIT

II. A. SIGNALISATION DE NUIT EN COURS DE ROUTE

Article 3.08 - Signalisation de nuit des bâti- ments motorisés isolés faisant route	42
Article 3.09 - Signalisation de nuit des convois remorqués faisant route	43

Article 3.10 - Signalisation de nuit des convois poussés faisant route	45
Article 3.11 - Signalisation de nuit des formations à couple faisant route ...	46
Article 3.12 - Signalisation de nuit des bâtiments à voile faisant route	47
Article 3.13 - Signalisation de nuit des menues embarcations faisant route	47
Article 3.14 - Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments faisant route et effectuant certains transports de matières inflammables	49
Article 3.15 - Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments faisant route et effectuant certains transports de matières explosibles	51
Article 3.16 - Signalisation de nuit des bacs faisant route	52
Article 3.17 - (sans objet)	53
Article 3.18 - Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments incapables de manoeuvrer	53
Article 3.19 - Signalisation de nuit des matériels flottants et des établissements flottants faisant route.	53
II. B. SIGNALISATION DE NUIT EN STATIONNEMENT	
Article 3.20 - Signalisation de nuit des bâtiments en stationnement	54

Article 3.21 - Signalisation de nuit supplémen- taire des bâtiments en stationne- ment et effectuant certains transports de matière inflamma- bles	55
Article 3.22 - Signalisation de nuit supplémen- taire des bâtiments en stationne- ment et effectuant certains transports de matières explosi- bles	55
Article 3.23 - Signalisation de nuit des bacs en stationnement à leur débarca- dère	55
Article 3.24 - (sans objet)	56
Article 3.25 - Signalisation de nuit des maté- riels flottants et des établis- sements flottants en stationne- ment	56
Article 3.26 - Signalisation de nuit des filets ou autres instruments de pêche des bâtiments de pêche	56
Article 3.27 - Signalisation de nuit des engins flottants au travail et des bâti- ments échoués ou coulés	57
Article 3.28 - Signalisation de nuit des ancres qui peuvent présenter un danger pour la navigation	58

III. SIGNALISATION DE JOUR

III. A. SIGNALISATION DE JOUR EN COURS DE ROUTE

Article 3.29 - Signalisation de jour des convois remorqués faisant route	58
---	----

Article 3.30 - Signalisation de jour des bâtiments naviguant à la voile et utilisant en même temps leurs propres moyens mécaniques de propulsion	59
Article 3.31 - Signalisation de jour des bâtiments autorisés au transport de plus de 12 passagers et dont la longueur maximale de la coque est inférieure à 20 m	60
Article 3.32 - Signalisation de jour supplémentaire des bâtiments faisant route et effectuant certains transports de matières inflammables	60
Article 3.33 - Signalisation de jour supplémentaire des bâtiments faisant route et effectuant certains transports de matières explosibles	61
Article 3.34 - Signalisation de jour des bacs faisant route	62
Article 3.35 - Signalisation de jour supplémentaire des bâtiments incapables de manoeuvrer	62
Article 3.36 - Signalisation de jour supplémentaire des bâtiments jouissant d'une priorité de passage	62
III. B. SIGNALISATION DE JOUR EN STATIONNEMENT	
Article 3.36 bis - Signalisation de jour des bâtiments en stationnement ...	63

Article 3.37 - Signalisation de jour des bâtiments en stationnement transportant des matières inflammables..	63
Article 3.38 - Signalisation de jour des bâtiments en stationnement transportant des matières explosibles...	64
Article 3.39 - (sans objet)	64
Article 3.40 - Signalisation de jour des filets ou autres instruments de pêche des bâtiments de pêche	64
Article 3.41 - Signalisation de jour des engins flottants au travail et des bâtiments échoués ou coulés	64
Article 3.42 - Signalisation de jour des ancres qui peuvent présenter un danger pour la navigation	66

IV. SIGNALISATIONS PARTICULIERES

Article 3.43 - Interdiction d'accès à bord	66
Article 3.44 - Interdiction de fumer ou d'employer des feux à bord	67
Article 3.45 - Signalisation des bâtiments de la surveillance fluviale	67
Article 3.46 - Signaux de détresse	68
Article 3.47 - Interdiction du stationnement latéral	68
Article 3.48 - Signalisation supplémentaire en vue de la protection contre les remous	69

Article 3.49 - Signalisation supplémentaire des bâtiments faisant route effec- tuant des travaux dans la voie navigable.....	70
CHAPITRE 4 - SIGNALISATION SONORE DES BATIMENTS - RADIOTELEPHONIE	
Article 4.01 - Généralités	71
Article 4.02 - Usage des signaux sonores	72
Article 4.03 - Signaux sonores interdits	72
Article 4.04 - Radiotéléphonie	73
CHAPITRE 5 - SIGNALISATION ET BALISAGE DE LA VOIE NAVIGABLE	
Article 5.01 - Signalisation	73
Article 5.02 - Balisage	74
CHAPITRE 6 - REGLES DE ROUTE	
A. GENERALITES	
Article 6.01 - Définitions	74
Article 6.01 bis - Bâtiments naviguant à grande vitesse	75
Article 6.02 - Menues embarcations	75
B. RENCONTRES, ROUTES QUI SE CROISENT ET DEPASSEMENT	
Article 6.03 - Principes généraux	76

Article 6.03 bis - Routes qui se croisent	76
Article 6.04 - Rencontre: Règles normales	78
Article 6.05 - Rencontre: Dérogation aux règles normales	79
Article 6.06 - Rencontre en cas de bateaux halés	80
Article 6.07 - Rencontre dans les passages étroits	81
Article 6.08 - Rencontre interdite par les signaux de la voie navigable.....	82
Article 6.09 - Dépassement: Dispositions générales	82
Article 6.10 - Dépassement	83
Article 6.11 - Dépassement interdit par les signaux de la voie navigable	84

C. AUTRES REGLES DE ROUTE

Article 6.12 - Navigation sur les secteurs où la route à suivre est prescrite..	85
Article 6.13 - Virage	85
Article 6.14 - Conduite au départ	86
Article 6.15 - Interdiction de s'engager dans les intervalles entre les éléments d'un convoi remorqué	87
Article 6.16 - Ports et voies affluentes: entrée et sortie suivie d'une traversée de la voie principale	87
Article 6.17 - Navigation à la même hauteur.....	89

Article 6.18 - Interdiction de laisser traîner les ancres, câbles ou chaînes...	90
Article 6.19 - Navigation à la dérive	90
Article 6.20 - Remous	90
Article 6.21 - Convois	91
Article 6.22 - Interruption temporaire de la navigation	92
Article 6.22 bis - Navigation au droit des engins flottants au travail et des bâtiments échoués ou coulés	92
 D. BACS	
Article 6.23 - Règles applicables aux bacs.....	92
 E. PASSAGE DES PONTS, BARRAGES ET ECLUSES	
Article 6.24 - Passage des ponts et des barrages - Généralités	93
Article 6.25 - Passage des ponts fixes	94
Article 6.26 - Passage des ponts mobiles.....	95
Article 6.27 - Passage des barrages	96
Article 6.28 - Passage aux écluses	97
Article 6.28 bis - Entrée et sortie des écluses	99
Article 6.29 - Priorité de passage aux écluses.	100
 F. VISIBILITE REDUITE; NAVIGATION AU RADAR	
Article 6.30 - Règles générales de navigation par visibilité réduite	100

Article 6.31 - Signaux sonores pendant le stationnement	102
Article 6.32 - Dispositions pour les bâtiments naviguant au radar	103
Article 6.33 - Dispositions pour les bâtiments ne naviguant pas au radar	105

G. REGLES SPECIALES

Article 6.34 - (sans objet)	106
Article 6.35 - Ski nautique et activités analogues	106
Article 6.36 - Conduite des bâtiments de pêche.	107
Article 6.37 - Conduite des plongeurs subaquatiques sportifs	107

CHAPITRE 7 - REGLES DE STATIONNEMENT

Article 7.01 - Principes généraux pour le stationnement	108
Article 7.02 - Stationnement	108
Article 7.03 - Ancrage	109
Article 7.04 - Amarrage	110
Article 7.05 - Aires de stationnement	110
Article 7.06 - Stationnement autorisé pour certaines catégories de bâtiments.	117
Article 7.07 - Stationnement au voisinage de bâtiments, convois poussés et formations à couple effectuant certains transports de matières dangereuses	112
Article 7.08 - Garde et surveillance	112

ANNEXES AUX DISPOSITIONS FONDAMENTALES RELATIVES A LA NAVIGATION SUR LE DANUBE

1: Lettre ou groupe de lettre distinctif du pays du port d'attache ou du lieu d'immatriculation des bâtiments	115
2: Marques d'enfoncement et échelles de tirant d'eau des bateaux de navigation intérieure	117
3: Signalisation visuelle des bâtiments.....	123
4: Couleurs des feux des bâtiments.....	167
5: Intensité et portée lumineuses des feux des bâtiments	173
6: Signaux sonores	177
7: Signaux servant à régler la navigation sur la voie navigable	187
8: Balisage des voies navigables	215
9: Matières inflammables pour lesquelles les bâtiments qui les transportent doivent porter la signalisation prescrite aux articles 3.14 et 3.21 (de nuit) et aux articles 3.32 et 3.37 (de jour)	231
10: Matières 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).....	233

RECOMMANDATIONS SPECIALES PORTANT SUR L'APPLICATION DES DISPOSITIONS FONDAMENTALES RELATIVES A LA NAVIGATION SUR LE DANUBE PAR LES AUTORITES COMPETENTES DES ETATS DANUBIENS.....	235
---	-----

* *

*

DISPOSITIONS FONDAMENTALES
RELATIVES A LA NAVIGATION
SUR LE DANUBE

Chapitre 1

DISPOSITIONS GENERALES

Article 1.01 - Signification de quelques termes

Dans le présent Règlement:

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

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

c) le terme "bâtiment à voile" désigne tout bâtiment naviguant à la voile seulement, un bâtiment naviguant à la voile et utilisant en même temps ses propres moyens mécaniques de propulsion doit être considéré comme un bâtiment motorisé;

d) le terme "menue embarcation" désigne tout bâtiment dont la longueur de la coque est inférieure à 20 m, à l'exception des menues embarcations qui remorquent, poussent ou mènent à couple des bâtiments autres que des menues embarcations, ainsi que des bacs et des bâtiments autorisés au transport de plus de 12 passagers;

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

f) le terme "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;

g) le terme "matériel flottant" désigne les radeaux ainsi que toute construction, tout assemblage ou tout objet apte à naviguer, autre qu'un bâtiment ou un établissement flottant;

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;

i) le terme "barge de poussage" désigne tout bâtiment construit ou spécialement aménagé pour être poussé;

j) le terme "barge de navire" désigne une barge de poussage construite pour être transportée à bord de bâtiments de mer et pour naviguer sur les voies de navigation intérieure;

k) le terme "convoi" désigne un convoi remorqué, un convoi poussé ou une formation à couple;

l) le terme "convoi remorqué" désigne tout groupement composé d'un ou plusieurs bâtiments, établissements flottants ou matériels flottants et remorqué par un ou plusieurs bâtiments motorisés, ces derniers font partie du convoi et sont appelés remorqueurs;

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

n) le terme "formation à couple" désigne un ensemble composé de bâtiments accouplés bord à bord dont aucun n'est placé devant le bâtiment motorisé qui assure la propulsion de la formation;

o) un bâtiment, un matériel flottant ou un établissement flottant est en "stationnement" lorsqu'il est, directement ou indirectement, à l'ancre ou amarré à la rive;

p) un bâtiment, un matériel flottant ou un établissement flottant "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.

Pour de tels bâtiments, matériels flottants ou établissements flottants faisant route, le terme "s'arrêter" s'entend par rapport à la terre;

q) le terme "bâtiment en train de pêcher" désigne tout bâtiment qui pêche avec des filets, lignes, chaluts ou autres engins de pêche réduisant sa capacité de manoeuvre, mais ne s'applique pas à un bâtiment qui pêche avec des lignes traînantes ou autres engins de pêche ne réduisant pas sa capacité de manoeuvre;

r) les termes "feu blanc"
"feu rouge"
"feu vert"
"feu jaune" et
"feu bleu"

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

s) les termes "feu puissant"
"feu clair" et
"feu ordinaire"

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

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

u) le terme "son bref" désigne un son d'une durée d'environ 1 seconde, le terme "son prolongé" désigne un son d'une durée d'environ 4 secondes, l'intervalle entre deux sons consécutifs étant d'environ 1 seconde;

v) le terme "série de sons très brefs" désigne une série d'au moins six sons d'une durée de 1/4 seconde environ chacun, séparés par des pauses d'une durée de 1/4 seconde environ;

v-bis) le terme "volée de cloche" désigne deux coups de cloche;

w) le terme "signal tritonal" désigne un signal répété trois fois, constitué de trois sons de hauteur différente, sans intervalle entre eux, durant au total environ deux secondes. La fréquence des sons émis doit être comprise entre 165 et 297 Hertz et il doit y avoir un écart d'au moins deux tons entiers entre le son le plus élevé et le son le plus bas. Chaque série de trois sons doit commencer par la note la plus basse et se terminer par la note la plus haute;

x) le terme "nuit" désigne la période comprise entre le coucher et le lever du soleil;

y) le terme "jour" désigne la période comprise entre le lever et le coucher du soleil;

z) le terme "vitesse de sécurité" désigne une vitesse auprès de laquelle un bâtiment, un convoi, ou une formation à couple, peut adopter des mesures adéquates et efficaces pour prévenir un abordage en s'arrêtant dans les limites de la distance exigée par les circonstances et les conditions données;

z-bis 1) le terme "visibilité réduite" désigne des conditions dans lesquelles la visibilité est réduite par suite de brouillard, de brume, de tempête de neige, d'averse et d'autres raisons;

z-bis 2) le terme "chenal" désigne un secteur de la voie navigable utilisé par la navigation à un niveau donné et balisé par des signaux;

Article 1.02 - Conducteur

1. Tout bâtiment ou matériel flottant, à l'exception des bâtiments d'un convoi poussé autres que le pousseur ainsi que des bâtiments visés à l'article 1.08, doit être placé sous l'autorité d'une personne ayant l'aptitude nécessaire à cet effet. Cette personne est appelée ci-après "conducteur".

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

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

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

c) dans le cas d'un convoi remorqué comprenant en tête des bâtiments motorisés au nombre de deux ou davantage 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;

d) dans les autres cas le conducteur du convoi doit être désigné en temps utile.

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

4. Le conducteur est responsable de l'observation des dispositions du présent Règlement sur son bâtiment, son convoi ou son matériel flottant. 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.

5. Tout établissement flottant doit être placé sous l'autorité d'une personne qualifiée. Cette personne est responsable de l'observation des dispositions du présent Règlement sur l'établissement flottant.

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

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

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

Article 1.04 - Devoir général de vigilance

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

- de mettre en danger la vie des personnes;
- de causer des dommages aux bâtiments ou matériels flottants, 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;
- de polluer les eaux du Danube.

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

Article 1.05 - Conduite en cas de circonstances particulières

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

Article 1.06 - Utilisation de la voie navigable

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

Article 1.07 - Chargement maximal; nombre maximal de passagers

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

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

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

Article 1.08 - Equipage des bâtiments et des matériels flottants

Tous les bâtiments et les matériels flottants, à l'exception des bâtiments d'un convoi poussé autres que

le pousseur, doivent avoir un équipage suffisamment nombreux et qualifié pour assurer la sécurité des personnes se trouvant à bord et celle de la navigation. Toutefois, les bâtiments non motorisés d'une formation à couple et certains bâtiments remorqués dans un ensemble rigide ne sont pas tenus d'avoir un équipage quand celui de la formation à couple ou de l'ensemble rigide est suffisamment nombreux et qualifié pour assurer la sécurité des personnes se trouvant à bord et celle de la navigation.

Article 1.09 - Tenue de la barre

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

2. 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 être en mesure d'entendre les signaux sonores et avoir une vue suffisamment libre dans toutes les directions. Si une vue suffisamment libre n'est pas possible, il doit avoir la possibilité d'utiliser un moyen optique donnant sur un champ suffisant une image claire et sans déformation.

3. Lorsque des circonstances particulières l'exigent, une vigie ou un poste d'écoute doit être placé pour renseigner le conducteur.

Article 1.10 - Documents de bord

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

- a) l'attestation de bord,
- b) le certificat de jaugeage (seulement pour les bâtiments destinés au transport de marchandises),

- c) le rôle d'équipage (à l'exception des bâtiments qui n'ont pas d'équipage à bord),
- d) le journal de bord (seulement pour les bâtiments motorisés) ainsi que les autres documents relatifs à la navigation exigés en vertu de conventions ou accords internationaux.

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

3. A bord des matériels flottants doit se trouver un permis national de navigation.

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

5. Toutefois, l'attestation de bord et le certificat de jaugeage ne sont pas exigés à bord des barges de poussage sur lesquelles est apposée une plaque métallique du modèle suivant:

N° officiel:

N° de l'attestation de bord:

Autorité compétente:

Valable jusqu'au:

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

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

Article 1.11 - Règlement de navigation

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

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

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

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

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

4. Lorsqu'un bâtiment rencontre un obstacle inconnu encombrant la voie navigable, le conducteur doit en aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches en indiquant, aussi exactement que possible, l'endroit où l'obstacle a été rencontré.

Article 1.13 - Protection des signaux de la voie navigable

1. Il est interdit de se servir des signaux de la voie navigable (panneaux, bouées, flotteurs, balises, etc.) pour amarrer ou déhaler des bâtiments ou des matériels flottants, d'endommager ces signaux ou de les rendre impropres à leur destination.

2. Lorsqu'un bâtiment ou matériel flottant 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.

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

Article 1.14 - Dommages causés aux ouvrages d'art

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

Article 1.15 - Interdiction de déversement dans la voie navigable

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

2. Il est en particulier interdit de jeter, de verser ou de faire écouler dans la voie navigable des déchets pétroliers sous une forme quelconque ou des mélanges de ces déchets avec de l'eau. 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.

Article 1.16 - Sauvetage et assistance

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

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

Article 1.17 - Bâtiments échoués ou coulés

1. Le conducteur d'un bâtiment échoué ou coulé, d'un matériel flottant échoué ou disloqué doit faire aviser, dans le plus bref délai possible, les autorités com-

pétentes 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.

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

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

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

Article 1.18 - Obligation de dégager le chenal

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

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

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

Article 1.19 - Ordres particuliers

1. Les conducteurs, ainsi que les personnes sous la garde desquelles sont placés des établissements flottants, doivent se conformer aux ordres particuliers qui leur sont donnés par les agents des autorités compétentes en vue de la sécurité ou du bon ordre de la navigation.

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

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

Article 1.20 - Contrôle

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

Article 1.21 - Transports spéciaux

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

- a) de bâtiments ou convois qui ne répondent pas aux prescriptions des articles 1.06 et 1.08;
- b) d'établissements flottants ou de matériels flottants sauf si de leur déplacement il ne peut manifestement résulter aucune entrave ou aucun danger pour la navigation ni aucun dommage pour les ouvrages d'art.

2. Ces transports ne sont admis que moyennant une autorisation spéciale délivrée par les autorités compétentes des secteurs à parcourir.

3. Ils sont soumis aux conditions que ces autorités détermineront dans chaque cas.

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

Article 1.22 - Prescriptions de caractère temporaire

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

Article 1.23 - Tenue de manifestations sportives et autres

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

Article 1.24 - Prescriptions relatives au transport de matières dangereuses

Les conducteurs des bâtiments transportant des matières dangereuses telles que matières explosibles, radioactives, toxiques, corrosives ainsi que des matières inflammables, doivent se conformer aux prescriptions spéciales de précautions afin d'assurer la sécurité de l'équipage et de la navigation.

Article 1.25 - Abri et hivernage

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

Article 1.26 - Champ d'application du présent Règlement

1. Le présent Règlement s'applique sur la partie navigable du Danube, ainsi que sur les surfaces d'eau faisant partie des ports, des lieux d'abri et des lieux de chargement et de déchargement, sans préjudice des dispositions particulières des autorités compétentes, édictées pour ces ports et ces lieux et nécessitées par les circonstances locales ou les opérations de chargement et de déchargement.

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

Chapitre 2

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

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

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

a) son nom ou sa devise

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

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

Le nom du port d'attache ou du lieu d'immatriculation est porté soit sur les deux côtés du bâtiment, soit sur son arrière, et doit être suivi de la lettre ou

des lettres indiquant le pays où se trouve ce port d'attache ou ce lieu d'immatriculation.

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

a) tout 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;

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.

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

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

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

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

Article 2.02 - Marques d'identification des menues embarcations

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

a) leur nom ou leur devise;

b) le nom et le domicile de leur propriétaire.

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

3. Le nom et le domicile du propriétaire sont portés en un endroit apparent à l'intérieur ou à l'extérieur de l'embarcation.

4. Toutefois, les canots de service d'un bâtiment doivent porter 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.

Article 2.03 - Jaugeage

Tout bateau de navigation intérieure, à l'exception des menues embarcations, destiné au transport de marchandises doit être jaugeé.

Article 2.04 - Marques d'enfoncement et échelles de tirant d'eau

1. Tout bâtiment, à l'exception des menues embarcations, doit porter des marques indiquant le plan du plus grand enfoncement. Pour les bâtiments de navigation intérieure, les modalités de détermination du plus grand enfoncement et les conditions d'apposition des marques d'enfoncement sont définies à l'Annexe 2 du présent Règlement. Pour les navires de mer, la ligne d'eau douce d'été tient lieu de marques d'enfoncement.

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

Article 2.05 - Marques d'identification des ancrs

1. Les ancrs des bâtiments doivent porter, en caractères indélébiles, des marques d'identification.

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

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

Chapitre 3

SIGNALISATION VISUELLE DES BATIMENTS

I. GENERALITES

Article 3.01 - application et définitions

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

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

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

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

3. Pour l'application du présent chapitre, les convois poussés dont les dimensions maxima ne dépassent pas 110 m de longueur et 12 m de largeur, ainsi que les formations à couple dont les dimensions maxima ne dépassent pas 110 m de longueur et 23 m de largeur, sont considérés comme bâtiments motorisés isolés de même longueur.

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

5. Dans le présent chapitre:

a) le terme "feu de mât" désigne un feu blanc puissant, projetant une lumière ininterrompue sur toute l'étendue d'un arc d'horizon de 225° et disposé de manière à projeter cette lumière depuis l'avant jusqu'à $22^{\circ}30'$ sur l'arrière du travers de chaque bord;

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

c) Le terme "feu de poupe" désigne un feu clair ou ordinaire blanc ou jaune, projetant une lumière ininterrompue sur toute l'étendue d'un arc d'horizon de 135° et disposé de manière à projeter cette lumière sur un secteur de $67^{\circ}30'$ de chaque bord à partir de l'arrière;

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

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

Article 3.02 - Feux

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

Article 3.03 - Panneaux et pavillons

1. Sauf autre prescription, les panneaux et pavillons prescrits au présent Règlement doivent être rectangulaires.

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

3. Leurs dimensions doivent être suffisantes pour en assurer la bonne visibilité; cette condition est considérée comme remplie en tout cas si la longueur et la largeur sont chacune d'au moins 1 m, ou d'au moins 0,60m dans le cas des menues embarcations.

Article 3.04 - Cylindres, ballons, cônes et bicônes

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

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

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

a) pour les cylindres, si la hauteur est d'au moins 0,80 m et le diamètre d'au moins 0,50 m;

b) pour les ballons, si le diamètre est d'au moins 0,60 m;

c) pour les cônes, si la hauteur est d'au moins 0,60 m et le diamètre de base d'au moins 0,60 m;

d) pour les bicônes, si la hauteur est d'au moins 0,80 m et le diamètre de base d'au moins 0,50 m:

Article 3.05 - Feux et signaux interdits

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

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

Article 3.06 - Feux de secours

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

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

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

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

II. SIGNALISATION DE NUIT

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

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

1. Les bâtiments motorisés isolés doivent porter:

a) un feu de mât placé dans la partie avant et dans l'axe du bâtiment, à une hauteur de 6 m au moins. Cette hauteur peut être réduite à 4 m quand la longueur du bâtiment ne dépasse pas 40 m.

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

c) un feu de poupe placé dans la partie arrière et dans l'axe du bâtiment, à une hauteur suffisante pour qu'il soit bien visible des bâtiments rattrapants.

2. Tout bâtiment motorisé isolé peut porter en outre, à l'arrière, un deuxième feu de mât placé dans l'axe du bâtiment à 3 m au moins plus haut que le feu avant de telle façon que la distance horizontale entre ces feux soit au moins trois fois la distance verticale.

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

4. Pendant le passage par une ouverture de pont fixe, de pont fermé ou de barrage, ou pendant le passage aux écluses, les bâtiments peuvent porter les feux de mât prévus aux par. 1 et 2 ci-dessus à une hauteur réduite, de sorte que ce passage puisse s'effectuer sans difficulté.

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

Article 3.09 - Signalisation de nuit des convois remorqués faisant route

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

a) deux feux de mât superposés à 1 m environ de distance l'un de l'autre, placés dans la partie avant et dans l'axe du bâtiment, le feu supérieur devant répondre aux exigences des dispositions du par. 1 a) de l'art.3.08, et le feu inférieur étant à placer, autant que possible, à 1 m au moins plus haut que les feux de côté;

b) des feux de côté répondant aux spécifications du par. 1 b) de l'article 3.08;

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

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

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

Dans le cas où un bâtiment, un matériel flottant ou un établissement flottant est manoeuvré par plusieurs bâtiments motorisés, la même prescription s'applique à chacun de ceux-ci.

3. Le ou les bâtiments formant la dernière longueur d'un convoi remorqué doivent porter un feu de poupe répondant aux spécifications du par. 1 c) de l'article 3.08.

Si le convoi se termine par une rangée de plus de deux bâtiments accouplés, seuls les deux bâtiments extérieurs de la rangée doivent porter ce feu. Si le convoi se termine par des menues embarcations, il n'est pas tenu compte de ces embarcations pour l'application du présent paragraphe.

4. Pendant le passage par une ouverture de pont fixe, de pont fermé ou de barrage, ou pendant le passage aux écluses, les bâtiments d'un convoi remorqué peuvent porter les feux prescrits aux par. 1 a) et 2 du présent article à une hauteur réduite de sorte que ce passage puisse s'effectuer sans difficulté.

5. Les dispositions du présent article ne sont applicables ni aux menues embarcations ne remorquant que des menues embarcations ni aux menues embarcations remorquées.

Article 3.10 - Signalisation de nuit des convois poussés
faisant route

1. Les convois poussés doivent porter:

a) trois feux de mât à l'avant du bâtiment en tête du convoi. Ces feux doivent être disposés selon un triangle équilatéral à base horizontale dans un plan perpendiculaire à l'axe longitudinal du convoi. Le feu supérieur doit être à une hauteur d'au moins 6 m. Les deux feux inférieurs doivent être écartés l'un de l'autre de 1,25 m environ et situés 1,10 m environ en-dessous du feu supérieur;

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

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

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

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

2. Les dispositions du par. 1 ci-dessus s'appliquent aussi aux convois poussés précédés par un ou plusieurs bâtiments motorisés de renfort.

3. Pendant le passage par une ouverture de pont fixe, de pont fermé ou de barrage, ou pendant le passage aux écluses, les feux de mât prescrits au par. 1 a) ci-dessus peuvent être portés à une hauteur réduite de sorte que ce passage puisse s'effectuer sans difficulté.

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

1. Les formations à couple doivent porter:

a) sur chaque bâtiment motorisé un feu de mât, répondant aux spécifications du par. 1 a) de l'article 3.08;

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

c) sur chaque bâtiment, le feu de poupe prescrit au par. 1 c) de l'article 3.08;

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

3. Pendant le passage par une ouverture de pont fixe, de pont fermé ou de barrage, ou pendant le passage aux écluses, les feux prescrits au par. 1 a) ci-dessus peuvent être portés à une hauteur réduite de sorte que ce passage puisse s'effectuer sans difficulté.

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

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

1. Les bâtiments à voile faisant route doivent porter:

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

b) le feu de poupe prescrit au par. 1 c) de l'article 3.08.

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

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

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

Article 3.13 - Signalisation de nuit des menues embarcations faisant route

1. Les menues embarcations motorisées isolées doivent porter:

a) un feu de mât; ce feu doit être placé dans l'axe de l'embarcation et à 1 m au moins plus haut que les feux de côté. Toutefois, si nécessaire, le feu de mât peut être placé à la même hauteur que les feux de côté; le feu de mât doit être clair et non pas puissant;

b) des feux de côté; ces feux peuvent être ordinaires au lieu de clairs, et doivent être placés soit:

- i) comme prescrit au par. 1 b) de l'article 3.08;
- ii) l'un à côté de l'autre ou dans une même lanterne dans l'axe de l'embarcation, à la proue ou près de la proue;
- c) un feu de poupe répondant aux spécifications du par. 1 c) de l'article 3.08.

Toutefois, ce feu peut être supprimé mais, dans ce cas, le feu de mât visé sous a) ci-dessus doit être remplacé par un feu clair blanc, visible de tous les côtés.

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

3. Lorsqu'une petite embarcation ne remorque ou ne mène à couple que des petites embarcations, elle doit porter les feux prescrits au par. 1 ci-dessus.

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

5. Les petites embarcations à voile doivent porter:

- soit des feux de côté et un feu de poupe, les feux de côté étant placés l'un à côté de l'autre ou dans une même lanterne dans l'axe de l'embarcation, à la proue ou près de la proue, et le feu de poupe étant placé sur la partie arrière de l'embarcation; toutefois, ces feux peuvent être des feux ordinaires;
- soit des feux de côté et un feu de poupe réunis dans une même lanterne placée à un endroit approprié au sommet ou à la partie supérieure du mât; ce feu peut être un feu ordinaire;

- soit, dans le cas d'embarcations de moins de 7m de long, un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés. A l'approche d'autres bâtiments, ces embarcations doivent montrer en outre un deuxième feu ordinaire blanc.

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

un feu ordinaire blanc, visible de tous les côtés.

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

7. Pendant le passage par une ouverture de pont fixe, de pont fermé ou de barrage, ou pendant le passage aux écluses, les feux de mât prescrits au présent article peuvent être portés à une hauteur réduite de sorte que ce passage puisse s'effectuer sans difficulté.

Article 3.14 - Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments faisant route et effectuant certains transports de matières inflammables

1. Les bâtiments transportant les 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, en un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés

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

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

a) le bâtiment motorisé en tête du convoi doit porter, outre les feux prescrits au paragraphe 1 de l'article 3.09,

un feu de mât 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 dans la mesure du possible à 1 m au-dessus des feux de côté;

b) seuls le ou les bâtiments visés au paragraphe 1 ci-dessus se trouvant le plus à l'arrière du convoi doivent porter le feu bleu prescrit au même paragraphe. Toutefois, si une rangée du convoi comporte plus de deux de ces bâtiments, ce feu doit être porté seulement par les deux bâtiments extérieurs de la dernière rangée comportant des bâtiments transportant des matières inflammables. Les dispositions du paragraphe 3 de l'article 3.09 restent applicables.

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

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

un feu de mât ordinaire bleu placé verticalement à 2,2 m environ au-dessous du feu supérieur dans la mesure du possible à une distance de 1 m au-dessus des feux de bord.

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

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

Lorsqu'un convoi poussé visé au paragraphe 3 ci-dessus fait usage d'un remorqueur de renfort, ce remorqueur doit porter la signalisation prescrite au para-

graphe 2 a) ci-dessus. Toutefois, l'ensemble remorqué ne doit porter, outre la signalisation prescrite à l'article 3.09, que les feux bleus prescrits aux paragraphes 3 a) et b) ci-dessus.

Article 3.15 - Signalisation de nuit supplémentaire des
bâtiments faisant route et effectuant certains
transports de matières explosibles

1. Les bâtiments transportant des matières explosibles et autres, visées à l'annexe 10 du présent Règlement, doivent porter, outre les feux prescrits par les autres dispositions du présent Règlement,

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

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

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

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

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

un feu de mât clair rouge placé verticalement à 2,2 m environ au-dessous du feu supérieur et dans la mesure du possible à une distance de 1 m au-dessus des feux de bord;

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

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

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

Article 3.16 - Signalisation de nuit des bacs faisant route

1. Les bacs ne naviguant pas librement doivent porter:

a) un feu clair blanc visible de tous les côtés et placé à une hauteur d'au moins 5 m; toutefois, cette hauteur peut être réduite si la longueur du bas ne dépasse pas 20 m;

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

2. Les bacs naviguant librement doivent porter:

a) un feu clair blanc visible de tous les côtés, comme prescrit au par. 1 a) ci-dessus;

b) un feu clair vert visible de tous les côtés, comme prescrit au par. 1 b) ci-dessus;

c) les feux de côté et le feu de poupe, comme prescrit aux par. 1 b) et 1 c) de l'article 3.08.

3. Les bacs naviguant librement et jouissant d'une priorité doivent porter:

a) un feu clair blanc visible de tous les côtés, comme prescrit au par. 1 a) ci-dessus;

b) un feu clair vert visible de tous les côtés, comme prescrit au par. 1 b) ci-dessus;

c) un deuxième feu clair vert visible de tous les côtés, placé à 1 m environ au-dessus du feu vert prescrit sous b) ci-dessus;

d) les feux de côté et le feu de poupe, prescrits aux par. 1 b) et 1 c) de l'article 3.08.

Article 3.17 - (sans objet)

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

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

2. En cas de besoin, un tel bâtiment doit en outre émettre le signal sonore réglementaire.

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

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

II. B. - SIGNALISATION DE NUIT EN STATIONNEMENT

Article 3.20 - Signalisation de nuit des bâtiments en stationnement

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

2. Un convoi poussé stationnant au large (sans accès direct ou indirect à la rive) doit porter deux feux ordinaires blancs visibles de tous les côtés, ces feux étant placés sur le pousseur à une hauteur d'au moins 3m et sur la partie avant du convoi.

3. Une menue embarcation en stationnement, à l'exception des canots de service des bâtiments, peut porter un feu ordinaire blanc à un endroit approprié à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés, au lieu des feux prescrits au par. 1 ci-dessus.

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

a) lorsque le bâtiment ou le convoi est en stationnement dans une voie navigable où la navigation est temporairement impossible ou interdite;

b) lorsque le bâtiment ou le convoi, stationne le long de la rive et est suffisamment éclairé;

c) lorsque le bâtiment ou le convoi est en stationnement en dehors du chenal dans une situation manifestement sans danger;

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

5. Le présent article ne s'applique pas aux bâtiments visés aux articles 3.23 et 3.27.

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

Les bâtiments visés à l'article 3.14 doivent porter, outre les feux prescrits au paragraphe 1 de 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.

Les convois poussés doivent porter, en outre, des feux ordinaires bleus visibles de tous les côtés, placés chacun à 1 m au-dessous des feux blancs prescrits au paragraphe 2 de l'article 3.20.

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

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

un feu rouge ordinaire ou clair visible de tous les côtés, qui doit être placé à 1 m environ au-dessous du feu blanc prescrit au paragraphe 1 de l'article 3.20 ou au-dessous des feux blancs prescrits au par. 2 de l'article 3.20.

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

1. Les bacs ne naviguant pas librement, stationnant à leur débarcadère, doivent porter les feux prescrits au par. 1 de l'article 3.16.

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

Article 3.24 - (sans objet)

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

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.

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

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

Lorsque les filets ou autres instruments de pêche des bâtiments de pêche placés dans le chenal ou à proximité de celui-ci constituent une entrave pour la navigation, ces filets ou instruments de pêche doivent être signalés par des feux ordinaires blancs, visibles de tous les côtés, en nombre suffisant pour indiquer leur position.

Article 3.27 - Signalisation de nuit des engins flottants
au travail et des bâtiments échoués ou coulés

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

- a) du ou des côtés où le passage est libre,
deux feux ordinaires verts
ou deux feux clairs verts
placés à 1 m environ l'un au-dessus de l'autre
et, le cas échéant,
- b) du côté où le passage n'est pas libre,
un feu ordinaire rouge
ou un feu clair rouge
placé à la même hauteur que le plus haut des
deux feux verts prescrits sous a) ci-dessus et
de même intensité que lesdits feux verts,
ou, dans le cas où ces bâtiments ont à être protégés
contre les remous,
- c) du ou des côtés où le passage est libre,
un feu ordinaire rouge et un feu ordinaire
blanc
ou un feu clair rouge et un feu clair blanc,
placés à 1 m environ l'un au-dessus de l'autre,
le feu rouge étant le plus haut
et, le cas échéant,
- d) du côté où le passage n'est pas libre,
un feu rouge
placé à la même hauteur que le feu rouge pres-
crit sous c) ci-dessus et de même intensité
que celui-ci.

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

2. Les bâtiments échoués ou coulés doivent porter les feux prescrits au par. 1 ci-dessus sous c) et d). 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.

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

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

1. Lorsque, dans les cas visés aux articles 3.20 et 3.25 les ancrs des bâtiments, matériels flottants, engins flottants et établissements flottants sont mouillées de telle manière qu'elles peuvent présenter un danger pour la navigation, le feu de stationnement se trouvant le plus près de ces ancrs doit être remplacé par deux feux ordinaires blancs, visibles de tous les côtés, superposés à 1 m environ l'un de l'autre.

2. Les bâtiments, matériels flottants, engins flottants et établissements flottants doivent signaler chacune de leurs ancrs qui peuvent présenter un danger pour la navigation par un flotteur à réflecteur radar portant un feu ordinaire blanc, visible de tous les côtés.

III. SIGNALISATION DE JOUR

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

Article 3.29 - Signalisation de jour des convois remorqués faisant route

1. Le bâtiment motorisé en tête d'un convoi remorqué et le bâtiment motorisé placé en renfort devant un

autre bâtiment motorisé, un convoi poussé ou une formation à couple doivent porter:

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

Ce cylindre doit être placé verticalement à l'avant, à une hauteur suffisante pour être visible de tous les côtés.

2. Dans le cas où un convoi remorqué comporte, en tête, plusieurs bâtiments motorisés, ou dans le cas où un bâtiment motorisé, un convoi poussé ou une formation à couple est précédé de plusieurs bâtiments motorisés placés en renfort, naviguant l'un à côté de l'autre, accouplés ou non, chacun de ces bâtiments doit porter le cylindre prescrit au par. 1 ci-dessus.

Dans le cas où un bâtiment, un matériel flottant ou un établissement flottant est manoeuvré par plusieurs bâtiments motorisés, la même prescription s'applique à chacun de ceux-ci.

3. Pendant le passage par une ouverture de pont fixe, de pont fermé ou de barrage, ou pendant le passage aux écluses, les bâtiments d'un convoi remorqué peuvent porter le cylindre prescrit aux par. 1 et 2 ci-dessus à une hauteur réduite de telle façon que ce passage puisse s'effectuer sans difficulté.

4. Les dispositions du présent article ne sont applicables ni aux menues embarcations ne remorquant que des menues embarcations ni aux menues embarcations remorquées.

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

Tout bâtiment naviguant à la voile et utilisant

en même temps ses propres moyens mécaniques et propulsion doit porter

un cône noir dont la pointe est dirigée vers le bas.

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

Article 3.31 - Signalisation de jour des bâtiments autorisés au transport de plus de 12 passagers et dont la longueur maximale de la coque est inférieure à 20 m

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

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

Article 3.32 - Signalisation de jour supplémentaire des bâtiments faisant route et effectuant certains transports de matières inflammables

1. Les bâtiments transportant les matières inflammables indiquées à l'Annexe 9 au présent Règlement doivent porter, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent Règlement,

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

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

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

le cône bleu prescrit au paragraphe 1 ci-dessus.

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

le cône bleu prescrit au paragraphe 1 ci-dessus.

Article 3.33 - Signalisation de jour supplémentaire des
bâtiments faisant route et effectuant certains
transports de matières explosibles

1. Les bâtiments transportant des matières explosibles et autres visées à l'annexe 10 du présent Règlement, doivent porter, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent Règlement,

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

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

le cône rouge prescrit au paragraphe 1 ci-dessus.

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

le cône rouge prescrit au paragraphe 1 ci-dessus.

Article 3.34 - Signalisation de jour des bacs
faisant route

Les bacs doivent porter:

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

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

Article 3.35 - Signalisation de jour supplémentaire des
bâtiments incapables de manoeuvrer

1. Un bâtiment incapable de manoeuvrer doit, en cas de besoin, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent Règlement, montrer un pavillon rouge balancé;

2. En cas de besoin, un tel bâtiment doit, en outre, émettre le signal sonore réglementaire.

Article 3.36 - Signalisation de jour supplémentaire des
bâtiments jouissant d'une priorité de passage

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

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

III. B. - SIGNALISATION DE JOUR EN STATIONNEMENT

Article 3.36 bis - Signalisation de jour des bâtiments en stationnement

1. Un bâtiment motorisé à l'ancre (à l'exception des menues embarcations) ou faisant partie d'un convoi stationnant au large (sans accès direct ou indirect à la rive) doit porter un ballon noir placé à un endroit approprié sur la partie avant à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés.

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

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

b) lorsque le bâtiment est en stationnement en dehors du chenal dans une situation manifestement sans danger.

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

Article 3.37 - Signalisation de jour des bâtiments en stationnement et effectuant certains transports de matières inflammables

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

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

Article 3.38 - Signalisation de jour des bâtiments en
stationnement et effectuant certains transports de
matières explosibles

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

2. Lorsqu'un convoi poussé en stationnement comprend un ou plusieurs bâtiments visés à l'article 3,33, le convoi doit conserver la signalisation supplémentaire prescrite au paragraphe 3 de l'article 3.33.

Article 3.39 - (sans objet)

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

Lorsque les filets ou autres instruments de pêche des bâtiments de pêche placés dans le chenal ou à proximité de celui-ci constituent une entrave pour la navigation, ces filets ou instruments de pêche doivent être signalés par des flotteurs jaunes ou des pavillons jaunes en nombre suffisant pour indiquer leur position.

Article 3.41 - Signalisation de jour des engins flottants
au travail et des bâtiments échoués ou coulés

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

- a) du ou des côtés où le passage est libre,

des bicônes verts superposés,
placés à environ 1 m l'un au-dessus de l'autre
et, le cas échéant,

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

un ballon rouge

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

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

c) du ou des côtés où le passage est libre, un pavillon dont la moitié supérieure est rouge et la moitié inférieure blanche, ou deux pavillons ou ballons placés l'un au-dessus de l'autre et dont le supérieur est rouge et l'inférieur blanc,

et, le cas échéant,

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

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

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

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

le panneau d'autorisation E.1 (annexe 7)

et, le cas échéant,

b) du côté où le passage n'est pas libre

le panneau d'interdiction A.1 (annexe 7),

placé à la même hauteur que le panneau prescrit sous a) ci-dessus.

3. Les panneaux, bicônes, ballons et pavillons doivent être placés à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés.

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

4. Les bâtiments échoués ou coulés doivent porter de jour les pavillons prescrits au par. 1 ci-dessus sous c) et d). Si la position d'un bâtiment coulé empêche de mettre les pavillons sur le bâtiment, ceux-ci doivent être placés sur des canots, des bouées ou de quelque autre manière appropriée.

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

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

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

un flotteur jaune à réflecteur-radar.

IV. SIGNALISATIONS PARTICULIERES

Article 3.43 - Interdiction d'accès à bord

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

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

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

Par dérogation au par. 3 de l'article 3.03, leur diamètre doit être de 0.60 m environ.

2. Ces panneaux doivent être éclairés en tant que de besoin pour être parfaitement visibles de nuit.

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

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

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

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

2. Ces panneaux doivent être éclairés en tant que de besoin pour être parfaitement visibles de nuit.

Article 3.45 - Signalisation des bâtiments de la surveillance fluviale

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

En outre, ils doivent porter:

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

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

Article 3.46 - Signaux de détresse

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

- a) un pavillon ou tout autre objet approprié agité circulairement;
- b) un pavillon ayant, en dessus ou en dessous, une boule ou un objet analogue,
- c) un feu agité circulairement;
- d) des fusées ou bombes projetant des étoiles rouges lancées une à une à de courts intervalles;
- e) un signal lumineux composé du groupe ...---... (SOS) du Code Morse;
- f) des flammes telles qu'on peut en produire en brûlant du goudron, de l'huile, etc;
- g) des fusées à parachute ou feux à main produisant une lumière rouge;
- h) des mouvements lents et répétés de haut en bas des bras étendus de chaque côté.

2. Ces signaux remplacent ou complètent les signaux sonores visés au par. 4 de l'article 4.01.

Article 3.47 - Interdiction du stationnement latéral

1. Si des dispositions réglementaires ou des prescriptions spéciales des autorités compétentes interdisent de stationner latéralement à proximité d'un bâtiment (par exemple à cause de la nature de la cargaison) ce bâtiment doit porter sur le pont, dans l'axe longitudinal:

un panneau carré avec, au-dessous, un triangle.

Les deux faces de ce panneau carré doivent être blanches, bordées de rouge, et porter une diagonale rouge de gauche en haut à droite en bas et le caractère P de noir au milieu.

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

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

3. Le présent article ne s'applique pas aux bâtiments, convois poussés et formations à couple visés aux articles 3.21 et 3.37.

Article 3.48 - Signalisation supplémentaire en vue de la protection contre les remous

1. Les bâtiments, matériels flottants et établissements flottants faisant route ou en stationnement (autres que ceux visés aux articles 3.27 et 3.41) qui veulent être protégés contre les remous causés par le passage d'autres 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:

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

de jour: un pavillon dont la moitié supérieure est rouge et la moitié inférieure blanche, placé en un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il

soit visible de tous les côtés. Ce pavillon peut être remplacé par deux pavillons superposés dont le supérieur est rouge et l'inférieur blanc. Ces pavillons peuvent être remplacés par des panneaux de même couleur.

2. Sans préjudice des dispositions des articles 3.27 et 3.41, ont seuls le droit de faire usage de la signalisation visée au par. 1 ci-dessus

a) les bâtiments, matériels flottants et établissement flottants gravement avariés ou participant à une opération de sauvetage, ainsi que les bâtiments incapables de manoeuvrer;

b) les bâtiments, matériels flottants et établissements flottants munis d'une autorisation écrite des autorités compétentes.

Article 3.49 - Signalisation supplémentaire des bâtiments
faisant route effectuant des travaux dans la voie
navigable

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

de nuit comme de jour: un feu clair ou ordinaire jaune scintillant, visible de tous les côtés.

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

Chapitre 4

SIGNALISATION SONORE DES BATIMENTS - RADIOTELEPHONIE

Article 4.01 - Généralités

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

a) à bord des 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;

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).

2. Les signaux sonores des bâtiments motorisés, à l'exception des menues embarcations, doivent être accompagnés de signaux lumineux synchronisés avec eux. Ces signaux sont jaunes, clairs et visibles de tous les côtés. Cette disposition ne s'applique pas aux menues embarcations ni au signal prévu à l'article 6.32 par. 4 a), émis par les avalants naviguant au radar ni aux coups ou volées de cloche.

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

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.

5. Pour assurer l'audibilité des signaux sonores, le niveau de pression acoustique pondéré du bruit dans la timonerie, à l'emplacement de la tête de l'homme de barre, ne doit pas dépasser 70 dB (A), le bâtiment faisant route dans les conditions normales d'exploitation.

6. Une volée de cloche doit avoir une durée d'environ quatre secondes. Elle peut être remplacée par une série de coups de métal sur métal de même durée.

Article 4.02 - Usage des signaux sonores

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

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

Article 4.03 - Signaux sonores interdits

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

2. Toutefois, pour la communication entre 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.

Article 4.04 - Radiotéléphonie

1. Toute installation de radiotéléphonie se trouvant à bord d'un bâtiment ou d'un établissement flottant doit être conforme aux prescriptions des autorités compétentes.

2. Il est interdit d'utiliser la radiotéléphonie sur les voies des réseaux de correspondance publique, bateau-bateau, informations nautiques et bateau-autorité portuaire pour des informations non prescrites ou permises par le présent Règlement ni autorisées en vertu des prescriptions des autorités compétentes.

3. Les bâtiments de certaines catégories désignées par les autorités compétentes doivent être munis d'une installation de radiotéléphonie telle que visée au par. 1.

4. Ces bâtiments doivent, lorsqu'ils sont équipés d'une installation de radiotéléphonie, utiliser cette installation dans les cas indiqués par les autorités compétentes et sur la voie prescrite par celles-ci.

Chapitre 5

SIGNALISATION ET BALISAGE DE LA VOIE NAVIGABLE

Article 5.01 - Signalisation

1. L'annexe 7 du présent Règlement définit les signaux d'interdiction, d'obligation, de restriction, de

recommandation et d'indication, ainsi que les signaux auxiliaires de la voie navigable. Elle définit en même temps la signification de ces signaux.

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

Article 5.02 - Balisage

1. L'annexe 8 du présent Règlement définit le balisage qui peut être mis en place pour faciliter la navigation. Elle précise également dans quelles conditions les différentes marques de balisage sont utilisées.

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

Chapitre 6

REGLES DE ROUTE

A. GENERALITES

Article 6.01 - Définitions

1. Au sens du présent chapitre, sur la voie navigable, les sens "amont" est le sens d'un mouvement allant vers la source du fleuve.

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

a) rencontre: lorsque deux bâtiments suivent des routes directement opposées ou à peu près opposées;

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

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

Article 6.01 bis - Bâtiments naviguant à grande vitesse

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

Article 6.02 - Menues embarcations

1. Au sens du présent chapitre, le terme "menues embarcations" s'applique également aux convois composés uniquement de menues embarcations.

2. Lorsque des dispositions du présent chapitre prévoient qu'une règle de route donnée ne s'applique pas aux menues embarcations dans leur comportement avec d'autres bâtiments, ces menues embarcations sont tenues de laisser à tous les autres bâtiments, à l'exception des bâtiments visés à l'article 6.01 bis, l'espace nécessaire pour poursuivre leur route et pour manoeuvrer; elles ne peuvent exiger que ceux-ci s'écartent en leur faveur.

B. RENCONTRES, ROUTES QUI SE CROISENT ET DEPASSEMENT

Article 6.03 - Principes généraux

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

2. Dans les convois, les signaux prescrits par les articles 6.04, 6.05 et 6.29 ci-après doivent être montrés ou émis par le bâtiment à bord duquel se trouve le conducteur du convoi.

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.

4. Le croisement de route n'est autorisé que si le conducteur s'est assuré que le croisement peut être exécuté sans danger pour d'autres bâtiments.

Article 6.03 bis - Routes qui se croisent

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

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

3. Nonobstant toute disposition contraire du par. 1 ci-dessus, lorsque, dans le cas de menues embarcations de catégories différentes, deux menues embarcations font des routes qui se croisent de telle sorte qu'il existe un danger d'abordage, les menues embarcations motorisées doivent s'écarter de la route de toutes les autres menues embarcations et les menues embarcations qui ne sont ni motorisées ni à voile doivent s'écarter de la route des menues embarcations à voile.

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

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

a) quand chacun des bâtiments reçoit le vent d'un bord différent, celui qui reçoit le vent de bâbord doit s'écarter de la route de l'autre;

b) quand les deux bâtiments reçoivent le vent du même bord, celui qui est au vent doit s'écarter de la route de celui qui est sous le vent;

c) si un bâtiment qui reçoit le vent de bâbord voit un autre bâtiment au vent et ne peut pas déterminer avec certitude si cet autre bâtiment reçoit le vent de bâbord ou de tribord, le premier doit s'écarter de la route de l'autre.

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

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

Article 6.04 - Rencontre; Règles normales

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

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

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

- a) de jour: - soit montrer un feu puissant blanc scintillant ou agiter un pavillon ou un panneau bleu clair,
 - soit montrer un panneau bleu clair asservi à un feu clair blanc scintillant;
- b) de nuit: - montrer un feu clair blanc scintillant qui peut être asservi à un panneau bleu clair.

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

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

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

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

6. Les par. 1 à 5 ci-dessus ne s'appliquent pas aux menues embarcations dans leur comportement avec des bâtiments d'autres catégories ni dans le cas où des menues embarcations en rencontrent d'autres.

Article 6.05 - Rencontre; Dérogations aux règles
normales

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

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

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

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

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

s'ils veulent que la rencontre s'effectue à bâ-

bord, ils doivent émettre "un son bref" et, s'ils veulent que la rencontre s'effectue à tribord, ils doivent émettre "deux sons brefs" et, en outre, montrer les signaux visuels visés au par. 3 de l'article 6.04.

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

- si la rencontre doit s'effectuer à bâbord, ils doivent émettre "un son bref";
- si la rencontre doit s'effectuer à tribord, ils doivent émettre "deux sons brefs" et, en outre, montrer les signaux visuels visés au par. 3 de l'article 6.04 ci-dessus.

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

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

6. Les par. 1 à 5 ci-dessus ne s'appliquent pas aux menues embarcations dans leur comportement avec des bâtiments d'autres catégories ni dans le cas où des menues embarcations en rencontrent d'autres.

Article 6.06 - Rencontre en cas de bateaux halés

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

Article 6.07 - Rencontre dans les passages étroits

1. Pour éviter, dans la mesure du possible, une rencontre dans les secteurs ou aux endroits où le chenal ne présente pas une largeur incontestablement suffisante pour une telle rencontre (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) 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 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;

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

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

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

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

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

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

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

Article 6.09 - Dépassement: Dispositions générales

1. Le dépassement n'est autorisé que si le rattrapant s'est assuré que cette manoeuvre peut avoir lieu sans danger.

2. Le rattrapé doit faciliter le dépassement autant qu'il est nécessaire et possible. Il doit diminuer sa vitesse lorsque cela est nécessaire pour que le dé-

passement s'effectue sans danger et que sa durée soit suffisamment courte pour que le mouvement d'autres bâtiments ne soit pas gêné.

Cette disposition ne s'applique pas dans le cas où une menue embarcation rattrape un bâtiment d'une autre catégorie.

Article 6.10 - Dépassement

1. Lorsque le dépassement ne peut faire surgir aucun risque d'abordage, le rattrapant peut dépasser à bâbord ou à tribord du rattrapé.

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

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

3. Si le dépassement est possible sans que le rattrapé doive modifier sa route ou sa vitesse, le rattrapant ne donne aucun signal sonore.

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

- a) "deux sons prolongés suivis de deux sons brefs" s'il veut dépasser par bâbord du rattrapé,
- b) "deux sons prolongés suivis d'un son bref" s'il veut dépasser par tribord du rattrapé.

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

- a) "un son bref" lorsque le dépassement doit avoir lieu par son bâbord,
- b) "deux sons brefs" lorsque le dépassement doit avoir lieu par son tribord.

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

- a) "un son bref" lorsque le dépassement est possible par son bâbord,
- b) "deux sons brefs" lorsque le dépassement est possible par son tribord.

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

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

7. Lorsque le dépassement est impossible sans danger d'abordage, le rattrapé doit émettre "cinq sons brefs".

8. Les par. 4 à 7 ci-dessus ne s'appliquent pas aux menues embarcations dans leur comportement avec des bâtiments d'autres catégories ni en cas de dépassement de menues embarcations par d'autres.

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

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

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

C. AUTRES REGLES DE ROUTE

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

1. Sur les secteurs où la route à suivre est prescrite, cette route est indiquée par les signaux d'obligation B.1, B.2, B.3 ou B.4 (annexe 7). La fin du secteur peut être annoncée par le signal d'indication E.11 (annexe 7).

2. Dans un tel secteur, les montants ne doivent en aucun cas gêner la marche des avalants; en particulier, à l'approche du signal d'obligation B.4, ils doivent au besoin diminuer leur vitesse et même s'arrêter pour permettre aux avalants d'accomplir leur manoeuvre.

Article 6.13 - Virage

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

2. Si la manoeuvre envisagée doit obliger d'autres bâtiments à s'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

- a) "un son prolongé suivi d'un son bref", s'il veut virer sur tribord ou
- b) "un son prolongé suivi de deux sons brefs" s'il veut virer sur bâbord.

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

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

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

Article 6.14 - Conduite au départ

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

"un son bref", lorsque les bâtiments viennent sur tribord ou

"deux sons brefs", lorsque les bâtiments viennent sur bâbord.

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

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

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

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

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

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

2. Les bâtiments qui effectuent une des manoeuvres visées au par. 1 ci-dessus doivent, si la manoeuvre envisagée oblige d'autres bâtiments à modifier leur route ou leur vitesse, annoncer cette manoeuvre en émettant, en temps utile,

- "trois sons prolongés suivis d'un son bref" 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'ils veulent traverser la voie navigable.

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

Cette disposition s'applique aussi lorsque le signal B.10 (annexe 7) est placé sur la voie principale près de la sortie d'un port ou d'une voie affluente.

4. Si l'un des signaux B.9 (annexe 7) est placé près de la sortie d'un port ou d'une voie affluente, les bâtiments sortant du port ou de la voie affluente ne peuvent 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.

5. Les bâtiments ne peuvent pas entrer dans un port ou dans une voie affluente lorsque le signal A.1, en combinaison avec le signal additionnel de la section II, par. 2, de l'annexe 7, est montré sur la voie principale.

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

6. Même si cette manoeuvre peut obliger les bâtiments naviguant sur la voie principale à modifier leur route ou leur vitesse, les bâtiments peuvent entrer dans un port ou une voie affluente si le signal E.1 en combinaison avec le signal additionnel de la section II, par. 2 (annexe 7) est montré sur la voie principale. Ils peuvent en sortir si le signal E.1 en combinaison avec

le signal additionnel de la section II, par. 2 (annexe 7) est montré près de la sortie; dans ce dernier cas, le signal B.10 (annexe 7) est montré sur la voie principale.

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

Article 6.17 - Navigation à la même hauteur

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

2. Sauf en cours de dépassement ou de croisement, il est interdit de naviguer à moins de 50 m d'un bâtiment, d'un convoi poussé ou d'une formation à couple portant les feux et les signaux visés aux articles 3.15 et 3.33.

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

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

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

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

2. Cette interdiction ne s'applique ni aux petits mouvements aux lieux de stationnement, ni aux manoeuvres; toutefois, elle s'applique à ces mouvements et manoeuvres dans les secteurs indiqués, conformément au par. 1 b) de l'article 7.03, par le signal d'interdiction A.6 (annexe 7).

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

Article 6.19 - Navigation à la dérive

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

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

Article 6.20 - Remous

1. Les bâtiments doivent régler leur vitesse pour éviter de créer des remous ou un effet de succion exagérés qui soient de nature à causer des dommages à des bâtiments en stationnement ou faisant route ou à des ouvrages. En particulier, ils doivent, en temps utile, diminuer leur vitesse, sans tomber toutefois au-dessous de la vitesse nécessaire pour gouverner avec sécurité:

- a) devant les entrées des ports,
 - b) près des bâtiments qui se trouvent amarrés à la rive ou à des débarcadères ou qui sont en cours de chargement ou de déchargement;
 - c) près des bâtiments qui stationnent aux aires de stationnement habituelles;
 - d) près des bacs ne naviguant pas librement;
 - e) sur les secteurs de la voie navigable désignés par les autorités compétentes: ces secteurs peuvent être indiqués par le signal A.9 (annexe 7).
2. Sous réserve des dispositions de l'article 1.04, les bâtiments ne sont pas tenus à l'obligation prévue au par. 1, lettres b) et c) ci-dessus, à l'égard des menues embarcations.
 3. Au droit de bâtiments montrant les feux prescrits au par. 1 c) de l'article 3,27, ou le ou les pavillons prescrits au par. 1 c) de l'article 3,41, et au droit de bâtiments, matériels flottants ou établissement flottants portant les feux, le pavillon ou les pavillons prescrits au paragraphe 1 de l'article 3.48 les autres bâtiments doivent réduire leur vitesse ainsi qu'il est prescrit au par. 1 ci-dessus. Ils doivent, en outre, s'écarter le plus possible.

Article 6.21 - Convois

1. Les bâtiments motorisés propulsant un convoi doivent avoir une puissance suffisante pour assurer la bonne manoeuvrabilité du convoi.
2. Le pousseur d'un convoi poussé avalant doit pouvoir sans virer arrêter en temps utile le convoi de telle sorte que la manoeuvrabilité du convoi reste bonne.

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

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

Article 6.22 - Interruption temporaire de la navigation

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

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

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

D. BACS

Article 6.23 - Règles applicables aux bacs

1. Les bacs ne peuvent effectuer la traversée de la voie navigable qu'après s'être assurés que le mouve-

ment 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.

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

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

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

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

E. PASSAGE DES PONTS, BARRAGES ET ECLUSES

Article 6.24 - Passage des ponts et des barrages

Généralités

1. Dans une ouverture de pont ou de barrage, si le chenal n'offre pas une largeur suffisante pour le passage simultané, les règles de l'article 6.07 sont applicables.

2. Lorsque le passage par une ouverture de pont ou de barrage est autorisé et que cette ouverture porte:

a) le signal A.10 (annexe 7),

la navigation est interdite en dehors de l'espace compris entre les deux panneaux constituant ce signal;

b) le signal D.2 (annexe 7),

il est recommandé à la navigation de se tenir dans l'espace compris entre les deux panneaux ou feux constituant ce signal.

Article 6.25 - Passage des ponts fixes

1. Lorsque certaines ouvertures de ponts fixes sont indiquées par:

un ou plusieurs feux rouges ou panneaux rouge-blanc-rouge (signal A.1 - annexe 7), ces ouvertures sont interdites à la navigation.

2. Lorsque certaines ouvertures de ponts fixes sont indiquées par:

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

b) le signal D.1 b) (annexe 7).

placés au-dessus de l'ouverture,

il est recommandé d'utiliser de préférence ces ouvertures.

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

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

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

Article 6.26 - Passage des ponts mobiles

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

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

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

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

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

- a) un ou plusieurs feux rouges signifient:
interdiction de passage;
- b) un feu rouge et un feu vert à la même hauteur ou un feu rouge au-dessus d'un feu vert signifient:
le passage est encore interdit, mais le pont est en cours d'ouverture et les bâtiments doivent se préparer à se mettre en route;
- c) un ou plusieurs feux verts signifient:
le passage est autorisé;
- d) deux feux rouges superposés signifient:
le service d'ouverture du pont pour la navigation est interrompu;

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

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

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

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

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

Article 6.27 - Passage des barrages

1. Au droit et aux abords d'un barrage, il est interdit de laisser traîner des ancres, des câbles ou des chaînes.

2. Le passage par une ouverture d'un barrage n'est autorisé que lorsque cette ouverture est signalée à gauche et à droite par:

un signal E.1 (annexe 7).

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

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

un signal D.1 (annexe 7) placé sur le pont au-dessus de la passe.

Article 6.28 - Passage aux écluses

1. A l'approche des garages des écluses, les bâtiments doivent ralentir leur marche. S'ils ne peuvent pas ou ne veulent pas entrer immédiatement dans l'écluse, ils doivent, dans le cas où un panneau B.5 (annexe 7) est placé sur la rive, s'arrêter en deçà de ce panneau.

2. Dans les garages des écluses et dans les écluses, les bâtiments équipés d'une installation de radio-téléphonie permettant les communications sur le réseau des informations nautiques doivent être à l'écoute sur la voie allotie à l'écluse.

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

4. A l'approche des écluses, notamment dans les garages, tout dépassement est interdit.

5. Dans les écluses, les ancres doivent être en position complètement relevée, il en est de même dans les garages, pour autant qu'elles ne sont pas utilisées.

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

7. Dans les écluses:

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

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

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

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

e) dès que le bâtiment est amarré et jusqu'au moment où la sortie est autorisée, les moyens mécaniques de propulsion ne peuvent être utilisés que dans des cas exceptionnels, pour assurer la sécurité de l'éclusage.

f) Les menues embarcations doivent se tenir à distance des autres bâtiments.

8. La distance latérale minimale à respecter entre deux bâtiments, convois poussés ou formations à couple, dans les écluses et dans les garages des écluses est de 10 m au moins si l'un de ceux-ci porte le feu visé à l'article 3.14 ou le cône visé à l'article 3.32. Toutefois, si les deux bâtiments, convois poussés ou formations à couple portent l'un et l'autre ces signaux aucune distance minimale n'est imposée.

9. Tout bâtiment ou convoi portant un feu rouge visé à l'article 3.15, ou un cône rouge visé à l'article 3.33, est éclusé séparément.

10. Les bâtiments et convois portant le feu bleu visé au par. 1 de l'article 3.14, ou le cône bleu visé au par. 1 de l'article 3.32, ne sont pas éclusés avec les bâtiments à passagers.

11. En vue d'assurer la sécurité et le bon ordre de la navigation, la rapidité du passage des écluses ou la pleine utilisation de celles-ci, le personnel des écluses peut donner des instructions complémentaires ainsi que des instructions dérogatoires aux dispositions du présent article. Les bâtiments doivent, dans les écluses et dans les garages des écluses, se conformer à ces instructions.

Article 6.28 bis - Entrée et sortie des écluses

1. L'accès d'une écluse est 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:

- a) deux feux rouges superposés:
accès interdit, écluse hors service;
- b) un feu rouge isolé ou deux feux rouges juxtaposés:
accès interdit, écluse fermée;
- c) l'extinction de l'un des deux feux rouges juxtaposés ou un feu rouge et un feu vert juxtaposés ou un feu rouge au-dessus d'un feu vert:
accès interdit, écluse en préparation pour l'ouverture;
- d) un feu vert isolé ou deux feux verts juxtaposés:
accès autorisé.

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

- a) un ou deux feux rouges: sortie interdite;
- b) un ou deux feux verts: sortie autorisée.

3. Le ou les feux rouges visés aux par. 1 et 2

ci-dessus peuvent être remplacés par un panneau A.1 (annexe 7).

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

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

Article 6.29 - Priorité de passage aux écluses

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

a) les bâtiments appartenant à l'autorité compétente ou aux services d'incendie, de police, de douane, de sauvetage et les services sanitaires, et se déplaçant pour des raisons urgentes de service;

b) Les bâtiments auxquels l'autorité compétente a expressément accordé la priorité et qui portent à la proue la flamme rouge prévue à l'article 3.36.

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

F. VISIBILITE REDUITE; NAVIGATION AU RADAR

Article 6.30 - Règles générales de navigation par visibilité réduite

1. Tous les bâtiments qui font route dans des conditions de visibilité réduite doivent naviguer à une vitesse de sécurité, en fonction des conditions de visi-

bilité. Ils doivent être équipés d'une installation de radiotéléphonie permettant d'établir les communications bateau-bateau et bateau-rive se trouvant en bon état de fonctionnement et répondant aux prescriptions des différentes autorités compétentes concernées. Ils doivent avoir une vigie à l'avant. Toutefois, pour les convois, cette vigie n'est requise que sur la première unité. Elle doit être soit à portée de vue ou d'ouïe du conducteur de bâtiment ou du convoi, soit en relation avec ce conducteur par une liaison phonique. Les bâtiments doivent émettre les signaux sonores prescrits aux articles 6.32 et 6.33 ci-dessous et porter les feux prescrits pour la signalisation de nuit des bâtiments faisant route.

2. Les bâtiments doivent s'arrêter dès que, compte tenu d'une 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 bâtiment motorisé en tête du convoi n'est plus possible, le convoi doit s'arrêter à l'endroit approprié le plus proche.

3. Pour décider s'ils doivent suspendre ou peuvent poursuivre leur route et pour déterminer leur vitesse de marche, les bâtiments utilisant le radar peuvent tenir compte de la détection au radar. Ils doivent cependant tenir compte de la diminution de visibilité éprouvée par les autres bâtiments.

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

5. Lorsqu'ils font route par visibilité réduite, les bâtiments doivent être à l'écoute par radiotéléphonie sur la voie 16 (dans le secteur de la R.F. d'Allemagne sur la voie 10). Pour les radiocommunications bâtiment-bâtiment, on utilise la voie 10. Les bâtiments doivent donner aux autres bâtiments les informations nécessaires pour la sécurité de la navigation.

6. Les bâtiments qui poursuivent leur route doivent, en cas de rencontre, tenir leur droite autant qu'il est nécessaire pour que le passage puisse s'effectuer bâbord sur bâbord. Les dispositions des articles 6.04 (par. 3, 4 et 5) et 6.05, à l'exception des dispositions du paragraphe 5 en ce qui concerne l'émission d'une série de sons très brefs, ne s'appliquent pas par visibilité réduite.

Article 6.31 - Signaux sonores pendant le stationnement

1. Par visibilité réduite, les 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 un des signaux prescrits aux par. 4 a) et 5 a) de l'article 6.32 ou au par. 2 de l'article 6.33 pour un bâtiment qui s'approche,

- a) lorsqu'ils se trouvent du côté gauche (pour un observateur placé face à l'aval) du chenal,
une simple volée de cloche;
- b) lorsqu'ils se trouvent du côté droit (pour un observateur placé face à l'aval) du chenal,
une double volée de cloche;
- c) lorsqu'ils se trouvent en position incertaine,
une triple volée de cloche.

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

3. Les dispositions des par. 1 et 2 ci-dessus ne s'appliquent pas aux bâtiments d'un convoi poussé autres que le pousseur. Dans le cas d'une formation à couple, elles ne s'appliquent qu'à un seul bâtiment de la for-

mation. Dans un convoi remorqué, les prescriptions des par. 1 et 2 ci-dessus s'appliquent au remorqueur et au dernier bâtiment du convoi.

4. Le présent article s'applique également aux bâtiments échoués dans le chenal ou à proximité de celui-ci et qui peuvent constituer un danger pour les autres bâtiments.

Article 6.32 - Dispositions pour les bâtiments naviguant au radar

1. Un bâtiment est considéré comme naviguant au radar dans des conditions de visibilité réduite quand il est équipé des installations suivantes et les utilise:

a) une installation de radar et un dispositif indiquant la vitesse angulaire de giration du bâtiment se trouvant en bon état de fonctionnement et répondant aux prescriptions des différentes autorités compétentes concernées;

b) une installation de radiotéléphonie permettant d'établir les communications bateau-bateau et bateau-rive prévues au par. 1 de l'article 6.30, se trouvant en bon état de fonctionnement et répondant aux prescriptions des différentes autorités compétentes concernées;

c) une installation pour l'émission du signal sonore tritonal (article 1.01 w).

2. Lorsqu'un bâtiment utilise son installation de radar pour naviguer dans des conditions où, sans cette installation, la navigation serait impossible, une personne bien au courant de la navigation au radar et une seconde personne suffisamment au courant de cette méthode de navigation doivent se trouver en permanence dans la timonerie. Toutefois, quand la timonerie est

équipée d'un poste de commande centralisé, il suffit que la seconde personne puisse, si besoin est, être immédiatement appelée dans la timonerie.

3. Les bâtiments naviguant au radar sont dispensés de l'obligation de poster une vigie comme prescrit au par. 1 de l'article 6.30, pour autant que le conducteur est en mesure de percevoir les signaux sonores.

4. Tout avalant naviguant au radar doit, aussitôt qu'il perçoit sur l'écran des bâtiments dont la position ou le mouvement pourrait provoquer un danger, ou lorsqu'il s'approche d'un secteur où pourraient se trouver des bâtiments non encore visibles sur l'écran:

- a) émettre le signal sonore tritonal qui sera répété aussi souvent que nécessaire; cette disposition ne s'applique pas aux menues embarcations;
- b) adopter d'autres mesures nécessaires, conformes à la bonne pratique de la navigation fluviale (réduire la vitesse, serrer le côté du chenal, s'arrêter si nécessaire, etc.).

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

- a) émettre les signaux prescrits ci-après au paragraphe 2 de l'article 6.33 et communiquer par radiotéléphonie aux avalants sa catégorie et son nom, sa position, son sens de circulation et le côté de croisement proposé;
- b) adopter d'autres mesures nécessaires, conformes à la bonne pratique de la navigation fluviale (réduire la vitesse, serrer le côté du chenal, s'arrêter si nécessaire, etc.).

6. Tout avalant qui navigue au radar doit répondre aux montants par radiotéléphonie et indiquer sa catégorie, son nom, sa position, son sens de circulation et, soit confirmer le côté de croisement proposé, soit indiquer un autre côté. Une menue embarcation, quant à elle, doit indiquer sa catégorie, son nom, sa position, son sens de circulation et le côté vers lequel elle s'écarte.

7. Le dépassement des bâtiments naviguant au radar n'est admis qu'après que le côté du dépassement a été convenu par radiotéléphonie et à condition que la largeur du chenal soit suffisante.

8. Dans les convois, les prescriptions visées aux paragraphes 2 et 4 à 7 ci-dessus s'appliquent seulement aux bâtiments à bord desquels se trouve le conducteur du convoi.

9. Les bâtiments naviguant au radar qui perçoivent sur l'écran des bâtiments dont la position ou la conduite peut provoquer une situation dangereuse et qui ne répondent pas par radiotéléphonie doivent suffisamment à temps prendre des mesures pour éviter l'abordage.

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

1. Par visibilité réduite, les bâtiments qui ne naviguent pas au radar doivent avoir la vigie et l'installation de radiotéléphonie prescrits à l'article 6.30.

2. Dans des conditions de navigation par visibilité réduite, tout bâtiment isolé doit émettre "un son prolongé" et tout bâtiment à bord duquel se trouve le conducteur d'un convoi doit émettre "deux sons prolongés"; ces signaux doivent être répétés à intervalles d'une minute au plus.

3. Les menues embarcations ne naviguant pas au radar peuvent émettre le signal prescrit au par. 2 ci-dessus; ce signal peut être répété.

4. Tout bâtiment qui ne navigue pas au radar par visibilité réduite doit, aussitôt qu'il entend le signal tritonal visé au par. 4 a) de l'article 6.32

- a) lorsqu'il se trouve près d'une rive: serrer cette rive et, en cas de besoin, s'y arrêter jusqu'à ce que l'autre bâtiment soit passé;
- b) s'il se trouve dans le chenal, et notamment s'il se dirige d'une rive à l'autre: dégager le chenal autant et aussi vite que possible.

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

G. REGLES SPECIALES

Article 6.34 - (sans objet)

Article 6.35 - Ski nautique et activités analogues

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

2. Le conducteur du bâtiment remorqueur doit être accompagné par une personne chargée du service de la remorque et de la surveillance du skieur et apte à assumer ce rôle.

3. Sauf quand ils naviguent dans un chenal qui leur est réservé exclusivement, les bâtiments remorqueurs et les skieurs nautiques doivent se tenir à une

distance suffisante de tout autre bâtiment, de la rive et des baigneurs.

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

Article 6.36 - Conduite des bâtiments de pêche

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

Article 6.37 - Conduite des plongeurs subaquatiques sportifs

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

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

Chapitre 7

REGLES DE STATIONNEMENT

Article 7.01 - Principes généraux pour le stationnement

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

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

3. Les bâtiments, assemblages de bâtiments et matériels flottants en stationnement, ainsi que les établissements flottants, doivent être ancrés ou amarrés de façon suffisamment solide, compte tenu du courant, du vent, du remous, et de l'effet de succion provoqué par d'autres bâtiments, de manière à pouvoir suivre les variations du niveau de l'eau et, ainsi, à ne pas constituer un danger ou une gêne pour les autres bâtiments.

Article 7.02 - Stationnement

1. Les bâtiments et matériels flottants, ainsi que les établissements flottants, ne peuvent pas stationner:

a) dans les sections de la voie navigable où le stationnement est interdit de façon générale;

b) dans les secteurs désignés par les autorités compétentes;

c) dans les secteurs indiqués par le signal A.5 (annexe 7); l'interdiction s'applique alors du côté de la voie où ce signal est placé:

d) sous les ponts et sous les lignes électriques à haute tension;

e) dans les passages étroits au sens de l'article 6.07 et à leurs abords ainsi que dans les secteurs qui, par suite du stationnement deviendraient des passages étroits, ainsi qu'aux abords de ces secteurs.

f) aux entrées et sorties des voies affluentes;

g) sur les trajets des bacs;

h) sur la route que suivent les bâtiments pour accoster ou quitter un débarcadère;

i) dans les aires de virage indiquées par le signal E.8 (annexe 7);

j) au droit d'un bâtiment portant le signal prescrit à l'article 3.47, à une distance en mètres inférieure au chiffre indiqué dans le triangle blanc dudit signal;

k) sur les plans d'eau indiqués par le signal A.5.1 (annexe 7) et dont la largeur, comptée à partir du signal, est indiquée en mètres sur celui-ci.

2. Dans les sections où le stationnement est interdit en vertu des dispositions du par. 1 a) à d) ci-dessus, les bâtiments et matériels flottants, ainsi que les établissements flottants, ne peuvent stationner qu'aux aires de stationnement indiquées par un des signaux E.5 à E.7 (annexe 7), dans les conditions définies aux articles 7.03 à 7.06 ci-dessus.

Article 7.03 - Ancrage

1. Les bâtiments et matériels flottants, ainsi que les établissements flottants, ne peuvent pas ancrer:

a) dans les sections de la voie navigable où l'ancrage est interdit de façon générale;

b) dans les secteurs indiqués par le signal A.6 (annexe 7); l'interdiction s'applique alors du côté de la voie où ce signal est placé.

2. Dans les sections où l'ancrage est interdit en vertu des dispositions du par. 1 a) ci-dessus, les bâtiments et matériels flottants, ainsi que les établissements flottants, ne peuvent ancrer que dans les secteurs indiqués par le signal E.6 (annexe 7) et seulement du côté de la voie où ce signal est placé.

Article 7.04 - Amarrage

1. Les bâtiments et matériels flottants, ainsi que les établissements flottants, ne peuvent pas s'amarrer à la rive:

a) dans les sections de la voie navigable où l'amarrage est interdit de façon générale;

b) dans les secteurs indiqués par le signal A.7 (annexe 7); l'interdiction s'applique alors du côté de la voie où ce signal est placé.

2. Dans les sections où l'amarrage à la rive est interdit en vertu des dispositions du par. 1 a) ci-dessus, les bâtiments et matériels flottants, ainsi que les établissements flottants ne peuvent s'amarrer que dans les secteurs indiqués par le signal E.7 (annexe 7) et seulement du côté de la voie où ce signal est placé.

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

Article 7.05 - Aires de stationnement

1. Aux aires de stationnement où est placé le signal E.5 (annexe 7) les bâtiments et matériels flot-

tants ne peuvent stationner que du côté de la voie où ce signal est placé.

2. Aux aires de stationnement où est placé le signal E.5.1 (annexe 7), les bâtiments et matériels flottants ne peuvent stationner que sur le plan d'eau dont la largeur, comptée à partir du signal, est indiquée en mètres sur celui-ci.

3. Aux aires de stationnement où est placé le signal E.5.2 (annexe 7), les bâtiments et matériels flottants ne peuvent stationner que sur le plan d'eau compris entre les deux distances indiquées en mètres sur le signal. Ces distances sont comptées à partir du signal.

4. Aux aires de stationnement où est placé le signal E.5.3 (annexe 7), les bâtiments et matériels flottants ne peuvent, du côté de la voie où ce signal est placé, stationner bord à bord en nombre supérieur à celui qui est indiqué en chiffres romains sur le signal.

5. Aux aires de stationnement, à défaut d'autres prescriptions, les bâtiments sont tenus de se ranger bord à bord en partant de la rive, du côté de la voie où le signal est placé.

6. Quand, en complément aux signaux côtiers, le plan d'eau d'un lieu de stationnement est aussi balisé par des signaux flottants, il est marqué:

- du côté droit du chenal, par des bouées lumineuses A5 (Annexe 8)
- du côté gauche du chenal, par des bouées lumineuses A6 (Annexe 8)

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

Article 7.06 - Stationnement autorisé pour certaines catégories de bâtiments

Aux aires de stationnement où est placé un des signaux E.5.4 à E.5.15 (annexe 7), ne peuvent station-

ner que les catégories de bâtiments pour lesquels le signal est valable, et seulement du côté de la voie où le signal est placé.

Article 7.07 - Stationnement au voisinage de bâtiments, convois poussés et formations à couple effectuant certains transports de matières dangereuses

1. En règle générale, la distance minimale à respecter entre deux bâtiments, convois poussés et formations à couple en stationnement est de:

- 10 m si l'un de ceux-ci transporte des matières inflammables.
- 50 m si l'un de ceux-ci transporte des matières explosibles.

2. Pour le stationnement, l'autorité compétente peut accorder des dérogations dans des cas particuliers.

Article 7.08 - Garde et surveillance

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

2. Tous les autres bâtiments en stationnement doivent être surveillés par une personne capable d'intervenir rapidement en cas de besoin si les conditions locales l'exigent ou si les autorités compétentes le prescrivent.

3. Une garde efficace doit se trouver en permanence à bord des bâtiments en stationnement qui doivent porter les signaux visés à l'article 3.14 ou à l'article 3.32. Les bâtiments sans équipage en stationnement qui doivent porter les signaux visés à l'article 3.14 ou à l'article 3.32 peuvent être dispensés de cette obligation dans les bassins des ports et dans certaines aires de stationnement où la surveillance des bâtiments est assurée.

ANNEXES 1 - 10

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

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

République d'Autriche	A
République Populaire de Bulgarie	BG
République de Hongrie	HU
Roumanie	R
République Fédérative Tchèque et Slovaque .	CS
Union des Républiques Socialistes Soviétiques	SU
République Socialiste Fédérative de Yougoslavie	YU
République Fédérale d'Allemagne	D

B. LETTRE OU GROUPE DE LETTRES DISTINCTIFS DU PAYS
DU PORT D'ATTACHE OU DU LIEU D'IMMATRICULATION
DES BATIMENTS DES AUTRES ETATS EUROPEENS

Belgique	B
Finlande.....	FI
France	F
Italie	I
Luxembourg	L
Norvège	NO
Pays-Bas	N
Pologne	PL

Portugal	P
République Démocratique Allemande	DDR
Suède	SE
Suisse	CH

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

1. Définitions

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

b) Le "franc-bord" est la distance mesurée entre le plan du plus grand enfoncement et la face supérieure du pont à son point le plus bas, ou à défaut de pont, le point le plus bas de la partie supérieure du bordé fixe.

c) La "distance de sécurité" est la distance mesurée entre le plan du plus grand enfoncement et le point le plus bas au-dessus duquel le bâtiment ne peut plus être considéré comme étanche compte non tenu des prises et des chasses d'eau.

d) Les "zones de navigation" sont les zones de voies navigables différenciées, en raison de la conception et de l'équipement des bâtiments de navigation intérieure respectivement du calcul du franc-bord et de la distance de sécurité, en fonction du maximum de la hauteur significative des vagues correspondant à une probabilité de dépassement de 5%, à savoir:

- Zone 1 hauteur de vagues pouvant atteindre 2,0 m
- Zone 2 hauteur de vagues pouvant atteindre 1,2 m et
- Zone 3 hauteur de vagues pouvant atteindre 0,6 m.

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

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

2.1 Les dimensions du franc-bord minimal et de la distance de sécurité d'un bâtiment sont établies par les autorités compétentes en fonction de la zone de navigation et du type de bâtiment.

2.2 Le plan du plus grand enfoncement est déterminé de façon à respecter à la fois les prescriptions sur le franc-bord minimal et sur la distance de sécurité. Toutefois, pour des raisons de sécurité, imposées par les conditions de résistance de la coque et de la stabilité du bâtiment, les autorités compétentes peuvent fixer le plan du plus grand enfoncement à un niveau plus bas dans les limites à déterminer par ces autorités.

3. Marquage du plus grand enfoncement

3.1 Tout bâtiment, à l'exception des menues embarcations, doit porter des marques indélébiles et visibles à distance, pour indiquer le plus grand enfoncement établi par les autorités compétentes. Ces marques sont représentées par les marques de franc-bord apposées sous le contrôle de l'autorité compétente de chaque côté de la coque au milieu de la longueur du bâtiment.

3.2 La marque de franc-bord consiste en un anneau coupé diamétralement par une ligne de franc-bord horizontale éventuellement complétée par des lignes de franc-bord additionnelles si le bâtiment doit effectuer des parcours dans plusieurs zones de navigation.

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

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

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

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

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

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

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

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

4. Echelles de tirant d'eau

4.1 Tout bâtiment dont le tirant d'eau peut atteindre 1 m doit porter de chaque côté de la coque vers

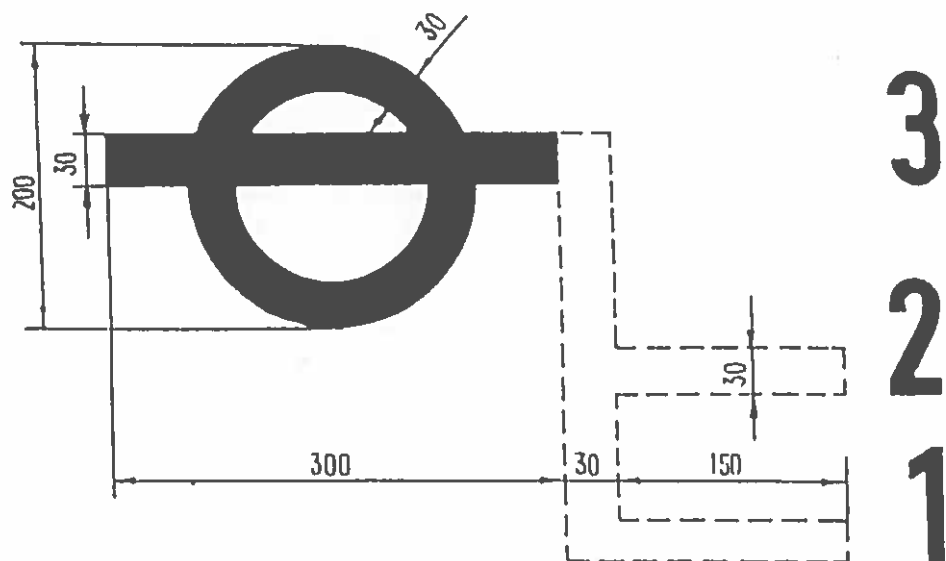
l'arrière au moins une échelle de tirant d'eau. Il peut porter des échelles de tirant d'eau supplémentaires. Leur emplacement, leur nombre et leurs caractéristiques de représentation sont établis par les autorités compétentes en fonction de la zone de navigation, du type, de la longueur, du tirant d'eau et de l'assiette du bâtiment.

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

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

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

Esquisse de la marque de franc-bord:



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

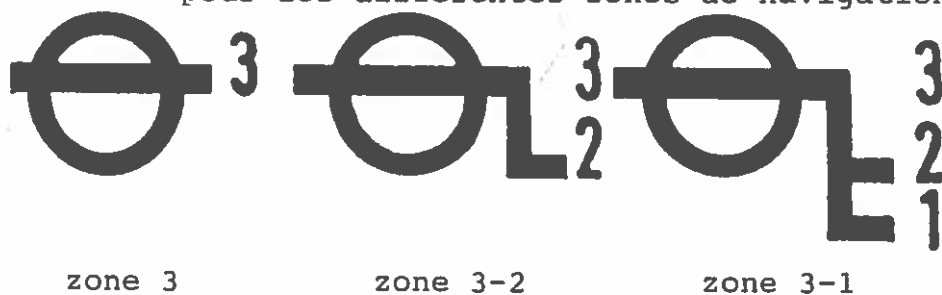


Figure 1

SIGNALISATION VISUELLE DES BATIMENTS

1. GENERALITES

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

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

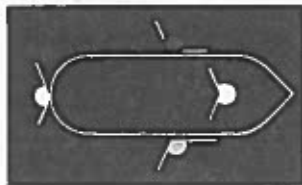
En ce qui concerne les signalisations supplémentaires pouvant être prescrites, les croquis illustrent:

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

Cette signalisation supplémentaire est seule décrite sous le croquis.

1.3 Les convois poussés dont les dimensions maximales ne dépassent pas 110 m sur 12 m ainsi que les formations à couple dont les dimensions maximales ne dépassent pas 110 m sur 23 m sont considérés comme des bâtiments motorisés isolés (voir article 3.01, paragraphe 3).

- 1.4 Sauf indication particulière, la signification des termes suivants est celle donnée à l'article 3.01, paragraphe 5:



- 1.4.1 "Feu de mât": feu blanc puissant, projetant une lumière ininterrompue sur toute l'étendue d'un arc d'horizon de 225° et disposé de manière à projeter cette lumière depuis l'avant jusqu'à $22^{\circ}30'$ sur l'arrière du travers de chaque bord;
- 1.4.2 "Feux de côté": feu clair vert à tribord et feu clair rouge à bâbord, chacun projetant une lumière ininterrompue sur toute l'étendue d'un arc d'horizon de $112^{\circ}30'$ et disposé de manière à projeter cette lumière depuis l'avant jusqu'à $22^{\circ}30'$ sur l'arrière du travers de son côté;
- 1.4.3 "Feu de poupe": feu clair ou ordinaire blanc et jaune projetant une lumière ininterrompue sur toute l'étendue d'un arc d'horizon de 135° et disposé de manière à projeter cette lumière sur un secteur de $67^{\circ}30'$ de chaque bord à partir de l'arrière;
- 1.4.4 "Feu visible de tous les côtés": feu projetant une lumière ininterrompue sur toute l'étendue d'un arc d'horizon de 360° .

1.5

Explication des symboles:

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



a

Feu fixe visible de tous les côtés



b

Feu fixe visible uniquement sur un arc d'horizon limité



c

Feu scintillant



d

Feu porté de temps en temps ou feu facultatif



e

Panneau ou pavillon



f

Flamme



g

Ballon



h

Cylindre



i

Cône



j

Bicône



k

Réflecteur-radar



l

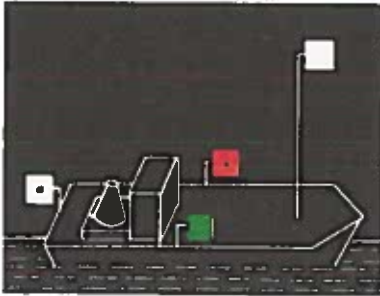
2. SIGNALISATION EN COURS DE ROUTE

2.1 Bâtiments motorisés isolés faisant route

Nuit

Jour

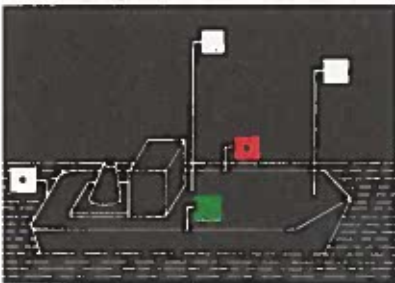
2.1.1 (Article 3.08, paragraphe 1).



Pas de signalisation
supplémentaire

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

2.1.2 (Article 3.08, paragraphe 2)

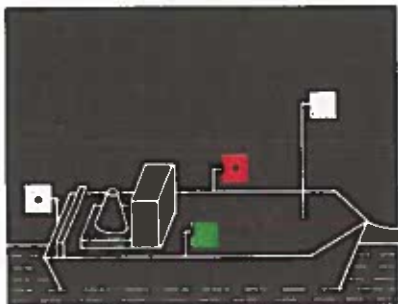


Pas de signalisation
supplémentaire

Un deuxième feu de mât fa-
cultatif à l'arrière

Nuit

- 2.1.3 Bâtiment motorisé temporairement précédé d'un bâtiment motorisé en renfort (article 3.08, paragraphe 3)



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

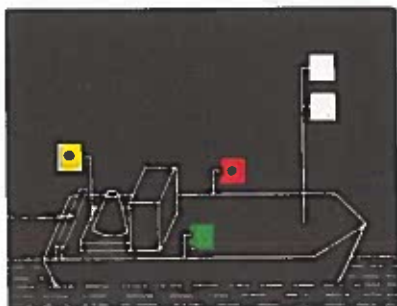
Jour

Pas de signalisation supplémentaire



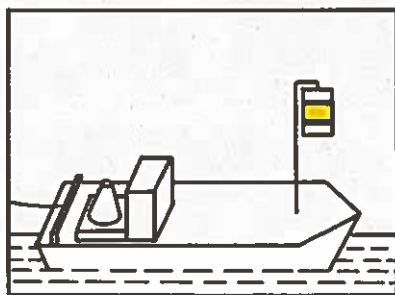
2.2 Convois remorqués

- 2.2.1 Bâtiment motorisé faisant route seul, en tête d'un convoi (article 3.09, paragraphe 1):



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

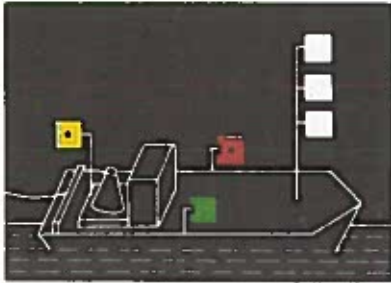
- 2.2.2 Bâtiment motorisé faisant route seul, en tête d'un convoi (article 3.29, paragraphe 1):



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

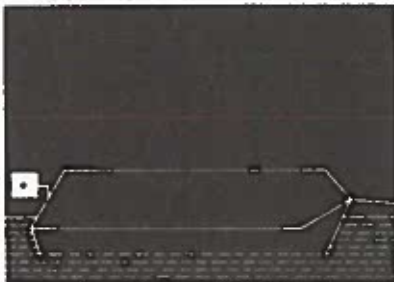
Nuit

2.2.3 Chacun des bâtiments motorisés naviguant en tête du convoi (article 3.09, paragraphe 2):



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

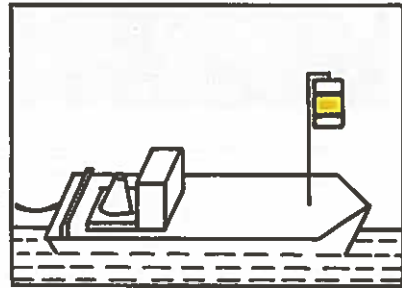
2.2.5 Le ou les bâtiment(s) remorqué(s) formant la dernière longueur du convoi (article 3.09, paragraphe 4):



Un feu blanc de poupe

Jour

2.2.4 Chacun des bâtiments motorisés naviguant en tête du convoi (Article 3.29, paragraphe 2):

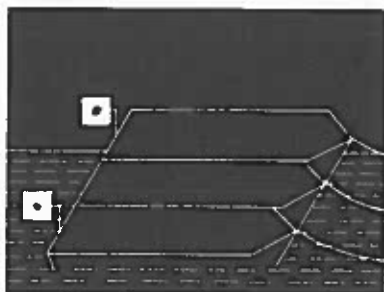


Un cylindre jaune bordé, en haut et en bas, de deux bandes noires et blanches, les bandes blanches étant aux extrémités de cylindre

Pas de signalisation supplémentaire

Nuit

Jour

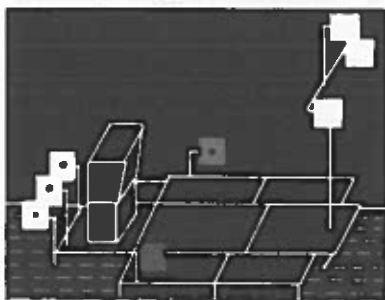


Pas de signalisation
supplémentaire

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

2.3 Convois poussés

2.3.1 (article 3.10, paragraphe 1):



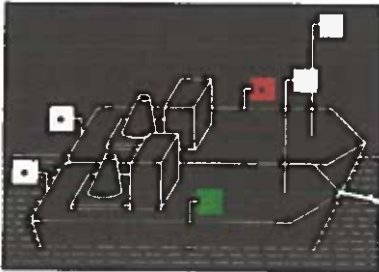
Pas de signalisation
supplémentaire

Trois feux de mât disposés
en triangle équilatéral,
des feux de côté, trois
feux de poupe sur le pous-
seur

2.4 Formations à couple

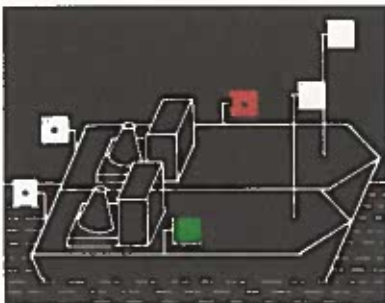
Nuit

2.4.1 (article 3.11, paragraphe 1):



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

2.4.2 Formation à couple précédée par un ou plusieurs bâtiments motorisés en renfort (article 3.11, paragraphe 2):



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

Jour

Pas de signalisation supplémentaire

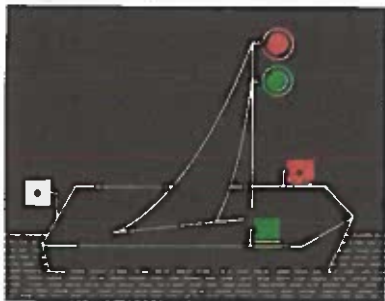
Pas de signalisation supplémentaire

2.5 Bâtiments à voile

Nuit

Jour

2.5.1 (article 3.12, paragraphes 1 et 2):

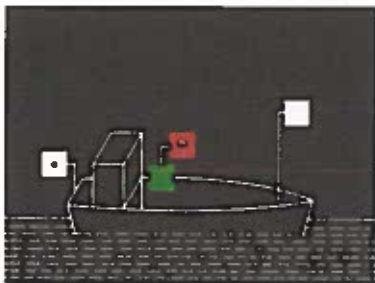


Pas de signalisation
supplémentaire

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

2.6 Menues embarcations

2.6.1 Motorisées (article 3.13, paragraphe 1):



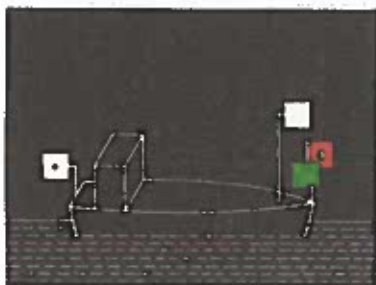
Pas de signalisation
supplémentaire

soit:

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

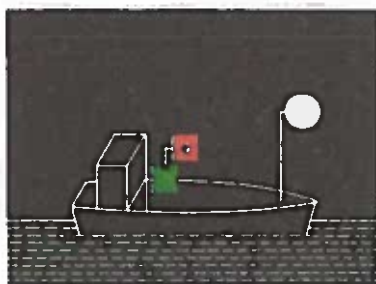
Nuit

ou bien:



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

ou bien:



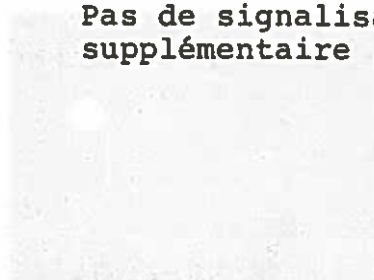
Un feu clair blanc, visible de tous les côtés, des feux de côté placés suivant l'une des manières indiquées ci-dessus;

Jour

Pas de signalisation supplémentaire

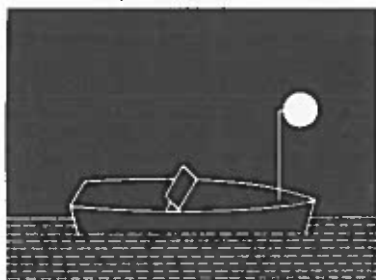


Pas de signalisation supplémentaire



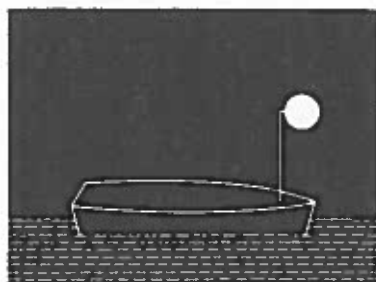
ou bien:

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



Un feu ordinaire blanc, visible de tous les côtés

2.6.2 Remorquées ou menées à couple
(article 3.13, paragraphe 4):



Un feu ordinaire blanc, visible de tous les côtés

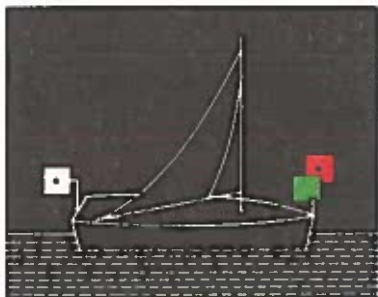
Pas de signalisation supplémentaire

Pas de signalisation supplémentaire

Nuit

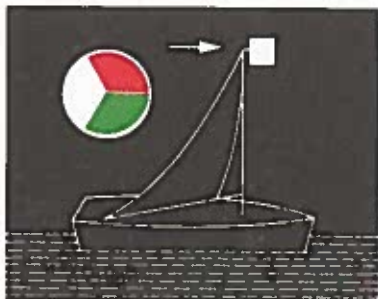
2.6.3 Embarcations à voile (article 3.13, para- graphe 5):

soit:



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

ou bien:



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

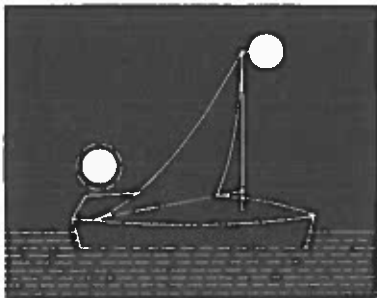
Jour

Pas de signalisation
supplémentaire

Nuit

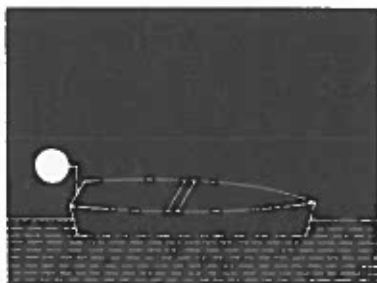
ou bien:

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



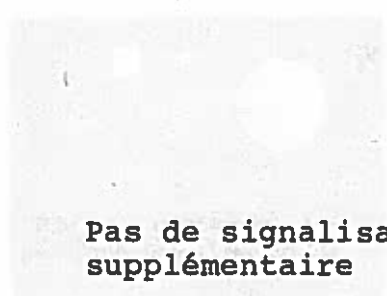
Un feu ordinaire blanc, vi-
sible de tous les côtés
et, à l'approche d'autres
bâtiments, un deuxième feu
ordinaire blanc

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



Un feu ordinaire blanc vi-
sible de tous les côtés

Jour

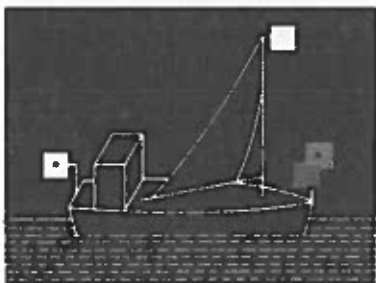


Pas de signalisation
supplémentaire

Nuit

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

Une des signalisations indiquées au point 2.6.1 ci-dessus. Par exemple:



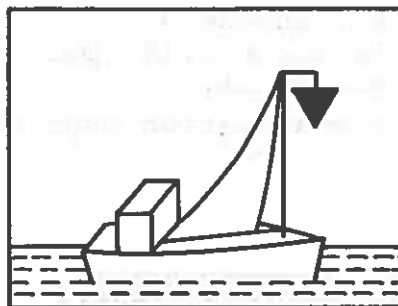
Un feu de mât, clair au lieu de puissant, des feux de côté qui peuvent être ordinaires au lieu de clairs, l'un à côté de l'autre ou dans une même lanterne à la proue ou près de la proue, un feu de poupe

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

Pas de signalisation supplémentaire

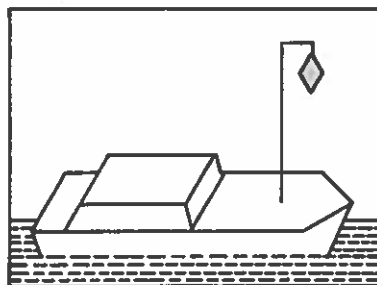
Jour

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



Un cône noir pointe en bas

2.7.2 (article 3.31):

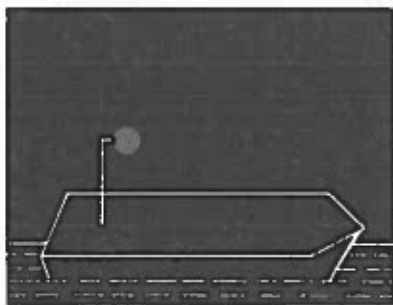


Un bicône jaune

2.8 Bâtiments effectuant certains transports de matières dangereuses

Nuit

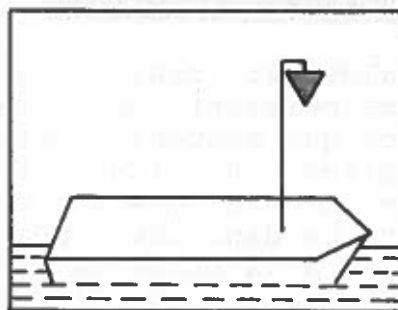
- 2.8.1 Bâtiments naviguant isolément ou remorqués, effectuant un transport de matières inflammables visées à l'annexe 9 (article 3.14, paragraphe 1):
Signalisation supplémentaire



Un feu bleu ordinaire

Jour

- 2.8.2 Bâtiments naviguant isolément ou remorqués, effectuant un transport de matières inflammables visées à l'annexe 9 (article 3.32, paragraphe 1):
Signalisation supplémentaire

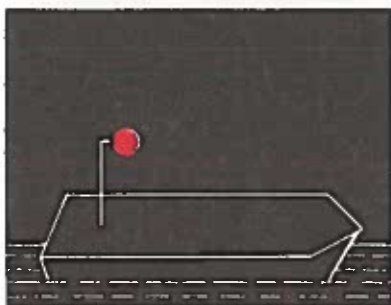


Un cône bleu, pointe en bas

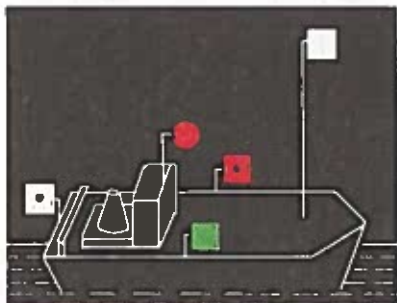
Nuit

2.8.3 Bâtiments naviguant isolément ou remorqués, effectuant un transport de matières explosibles visées à l'annexe 10

(article 3.15, paragraphe 1):
Signalisation supplémentaire



Sur les bâtiments non motorisés, un feu rouge ordinaire sur la partie arrière

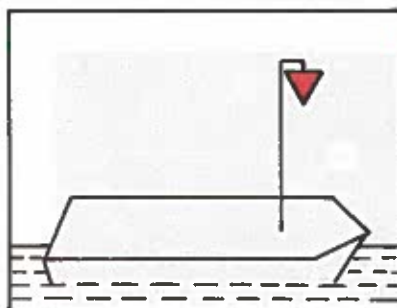


Les bâtiments motorisés isolés portant les feux visés à l'article 3.09, doivent porter, en outre, un feu rouge clair sur leur partie arrière

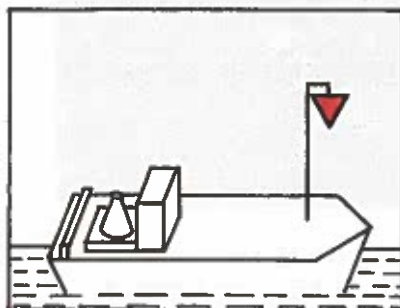
Jour

2.8.4 Bâtiments naviguant isolément ou remorqués, effectuant un transport de matières explosibles visées à l'annexe 10

(article 3.32, paragraphe 1):
Signalisation supplémentaire



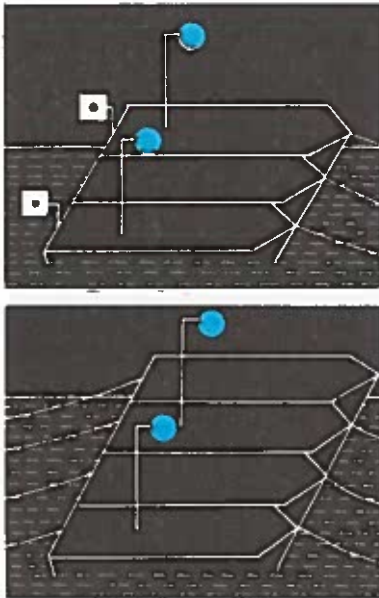
Un cône rouge, pointe en bas



Un cône rouge, pointe en bas

Nuit

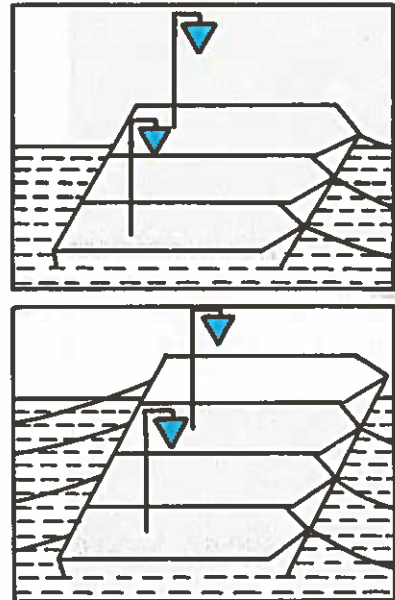
- 2.8.5 Convois remorqués comprenant des bâtiments transportant les matières inflammables visées à l'annexe 9
(article 3.14, paragraphe 2):
Signalisation supplémentaire



Un feu ordinaire bleu doit être porté seulement par les bâtiments transportant des matières inflammables, qui se trouvent le plus près de l'extrémité droite, respectivement gauche, de la dernière rangée comprenant des bâtiments transportant des matières inflammables.

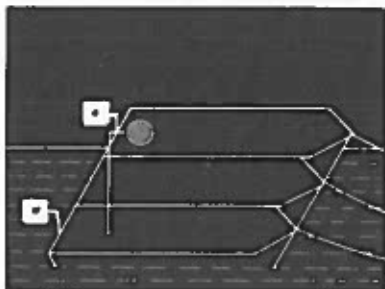
Jour

- 2.8.6 Convois remorqués comprenant des bâtiments transportant les matières inflammables visées à l'annexe 9
(article 3.32, paragraphe 2):
Signalisation supplémentaire

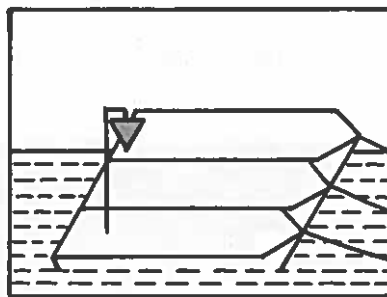


Un cône bleu pointe en bas, doit être porté seulement par les bâtiments transportant des matières inflammables, qui se trouvent le plus près de l'extrémité droite, respectivement gauche, de la dernière rangée comprenant des bâtiments transportant des matières inflammables.

Nuit



Jour

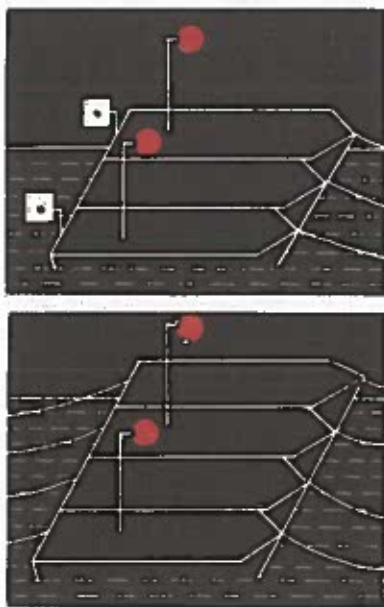


Un feu ordinaire bleu doit être porté seulement par le bâtiment transportant des matières inflammables qui se trouve le plus à l'arrière du convoi.

Un cône bleu, pointe en bas, doit être porté seulement par le bâtiment transportant des matières inflammables qui se trouve le plus à l'arrière du convoi.

Nuit

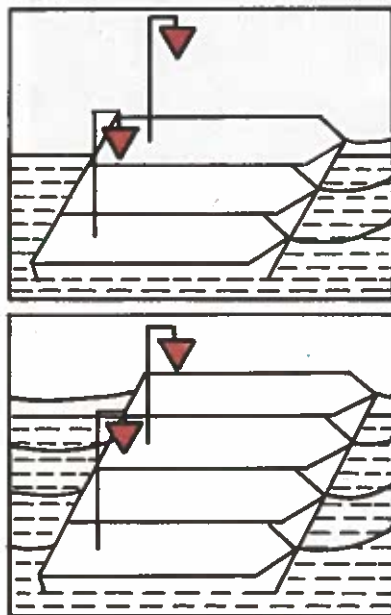
- 2.8.7 Convois remorqués comprenant des bâtiments transportant les matières explosibles visées à l'annexe 10 (article 3.15, paragraphe 2):
Signalisation supplémentaire



Un feu ordinaire rouge doit être porté seulement par les bâtiments transportant des matières explosibles qui se trouvent le plus près de l'extrémité droite, respectivement gauche, de la rangée comportant des bâtiments transportant des matières explosibles.

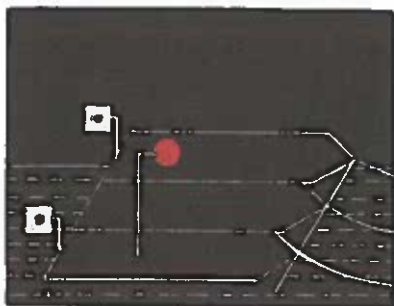
Jour

- 2.8.8 Convois remorqués comprenant des bâtiments transportant les matières explosibles visées à l'annexe 10
(article 3.33, paragraphe 2):
Signalisation supplémentaire



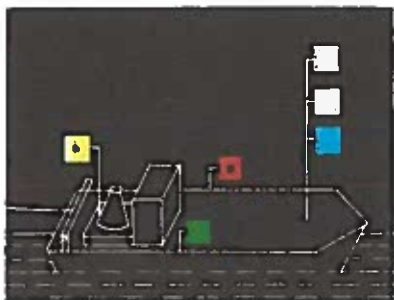
Un cône rouge, pointe en bas, doit être porté seulement par les bâtiments transportant des matières explosibles qui se trouvent le plus près de l'extrémité droite, respectivement gauche, de la dernière rangée comportant des bâtiments transportant des matières explosibles.

Nuit



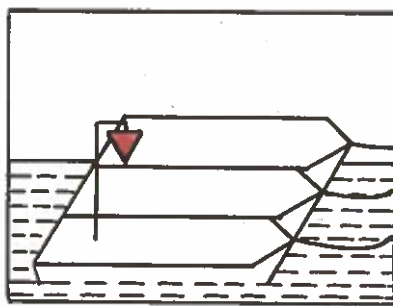
Un feu ordinaire rouge doit être porté seulement par le bâtiment transportant des matières explosibles, qui se trouve le plus à l'arrière du convoi.

2.8.9 Bâtiment motorisé faisant route seul, en tête d'un convoi transportant les matières inflammables visées à l'annexe 9 (article 3.14, paragraphe 2):



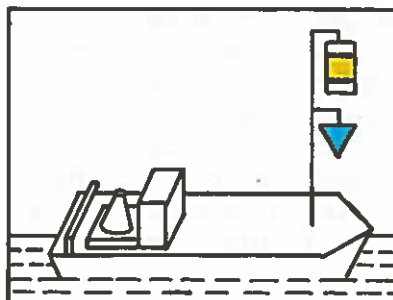
Un feu ordinaire bleu, visible sur le même arc d'horizon que les feux de mât prescrits au paragraphe 1 de l'article 3.09, placé à 1 m environ au-dessous du plus bas de ceux-ci et autant que possible à 1 m plus haut que les feux de côté.

Jour



Un cône rouge, pointe en bas, doit être porté seulement par le bâtiment transportant des matières explosibles, qui se trouve le plus à l'arrière du convoi.

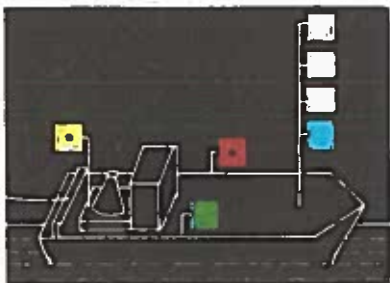
2.8.10 Bâtiment motorisé faisant route seul, en tête d'un convoi transportant les matières inflammables visées à l'annexe 9 (article 3.32, paragraphe 2):



Un cône bleu, pointe en bas, et le cylindre visé au paragraphe 1 de l'article 3.29.

Nuit

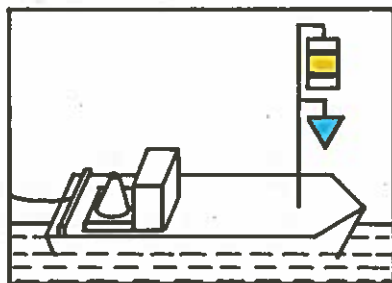
- 2.8.11 Le bâtiment motorisé de renfort naviguant en tête d'un convoi transportant les matières inflammables visées à l'annexe 9 (article 3.14, paragraphe 4):



Un feu ordinaire bleu, visible sur le même arc d'horizon que les feux de mât prescrits au paragraphe 2 de l'article 3.09, 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.

Jour

- 2.8.12 Le bâtiment motorisé de renfort naviguant en tête d'un convoi transportant des matières inflammables visées à l'annexe 9 (article 3.32, paragraphe 2):

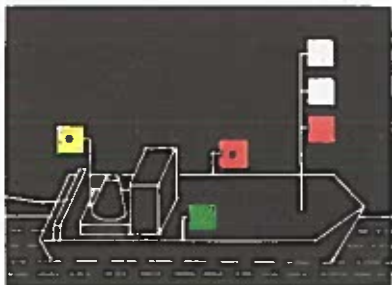


Un cône bleu, pointe en bas, et le cylindre visé au paragraphe 1 de l'article 3.29.

Nuit

2.8.13 Bâtiment motorisé faisant route seul, en tête d'un convoi transportant les matières explosibles visées à l'annexe 10

(article 3.15, paragraphe 2):

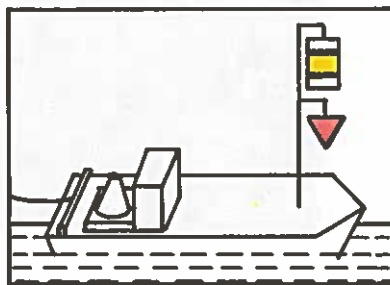


Un feu clair rouge, visible sur le même arc d'horizon que les feux de mât prescrits au paragraphe 1 de l'article 3.09, placé à 1 m environ au-dessous du plus bas de ceux-ci et autant que possible à 1 m plus haut que les feux de côté.

Jour

2.8.14 Bâtiment motorisé faisant route seul, en tête d'un convoi transportant les matières explosibles visées à l'annexe 10

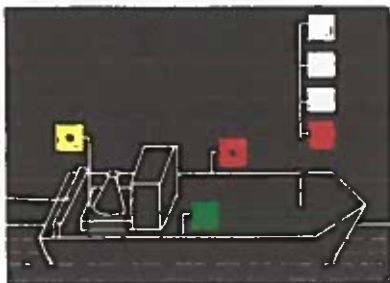
(article 3.33, paragraphe 2):



Un cône rouge, pointe en bas, et le cylindre visé au paragraphe 1 de l'article 3.29

Nuit

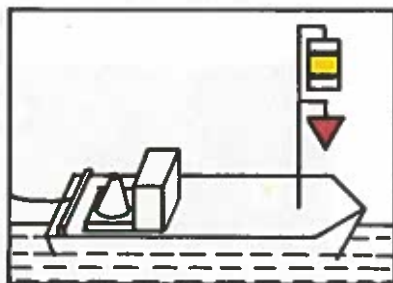
- 2.8.15 Le bâtiment motorisé de renfort naviguant en tête d'un convoi transportant les matières explosibles visées à l'annexe 10 (article 3.15, paragraphe 4):



Un feu clair rouge, visible sur le même arc d'horizon que les feux de mât prescrits au paragraphe 2 de l'article 3.09, 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.

Jour

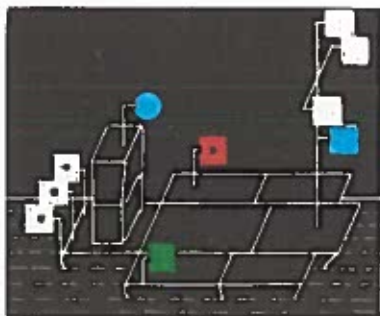
- 2.8.16 Le bâtiment motorisé de renfort naviguant en tête d'un convoi transportant les matières explosibles visées à l'annexe 10 (article 3.33, paragraphe 2):



Un cône rouge, pointe en bas, et le cylindre visé au paragraphe 1 de l'article 3.29

Nuit

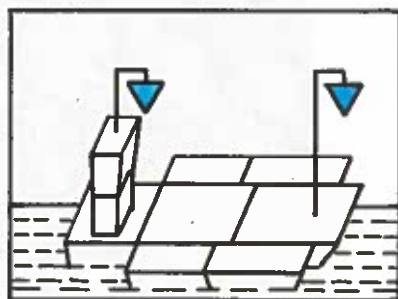
2.8.17 Convois poussés transportant les matières inflammables visées à l'annexe 9 (article 3.14, paragraphe 3):



Le pousseur doit porter, outre les feux prescrits au paragraphe 1c/ de l'article 3.10 un feu ordinaire bleu sur la partie arrière et le bâtiment portant les feux visés au paragraphe 1 a/ de l'article 3.10 doit porter, en outre, un feu ordinaire bleu visible sur le même arc d'horizon que les feux de mât.

Jour

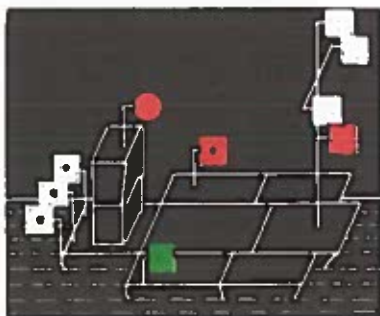
2.8.18 Convois poussés transportant les matières inflammables visées à l'annexe 9 (article 3.32, paragraphe 3):



Un cône bleu, pointe en bas, sur le pousseur et un cône bleu, pointe en bas, sur la partie avant du convoi.

Nuit

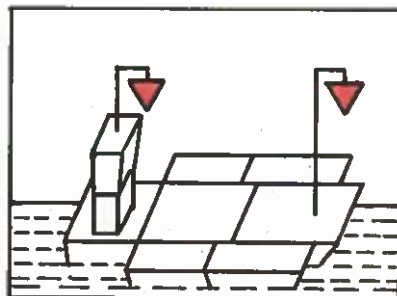
2.8.19 Convois poussés transportant les matières explosibles visées à l'annexe 10 (article 3.15, paragraphe 3):



Le pousseur doit porter, outre les feux prescrits au paragraphe 1 c/ de l'article 3.10 un feu clair rouge sur la partie arrière et le bâtiment portant les feux visés au paragraphe 1 a/ de l'article 3.10, doit porter, en outre, un feu clair rouge visible sur le même arc d'horizon que les feux de mât.

Jour

2.8.20 Convois poussés transportant les matières explosibles visées à l'annexe 10 (article 3.33, paragraphe 3):

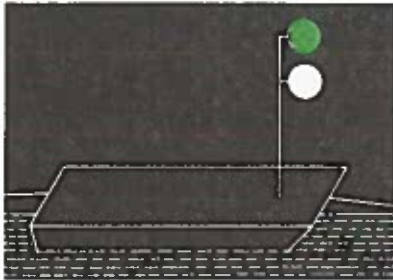


Un cône rouge, pointe en bas sur le pousseur et un cône rouge, pointe en bas, sur la partie avant du convoi.

2.9 Bacs

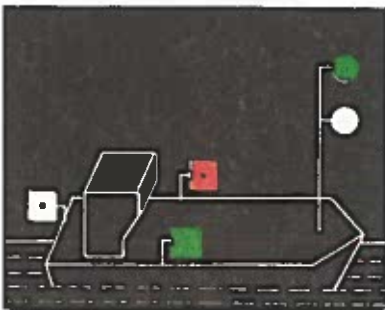
Nuit

2.9.1 Ne naviguant pas librement
(article 3.16, paragraphe 1):



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

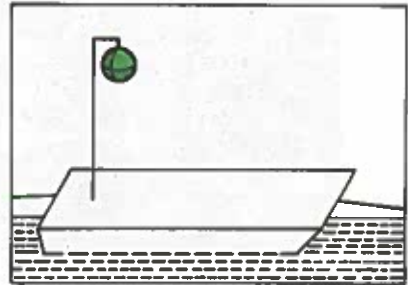
2.9.3 Naviguant librement
(article 3.16, paragraphe 2):



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

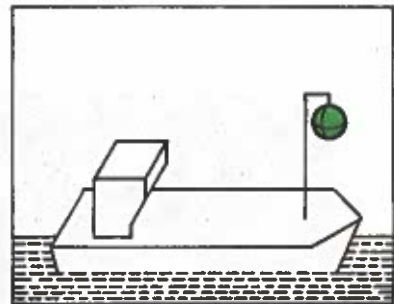
Jour

2.9.2 Ne naviguant pas librement
(article 3.34):



Un ballon vert

2.9.4 Naviguant librement
(article 3.34):

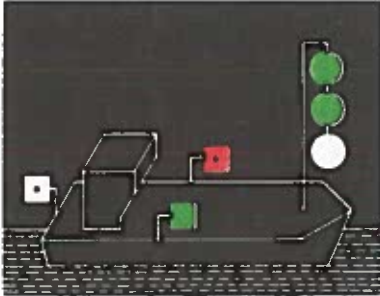


Un ballon vert

Nuit

Jour

2.9.5 Naviguant librement et jouissant d'une priorité (article 3.16, paragraphe 3):



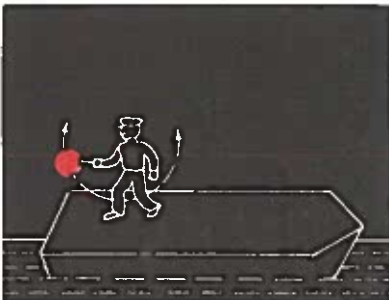
Pas de signalisation supplémentaire

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

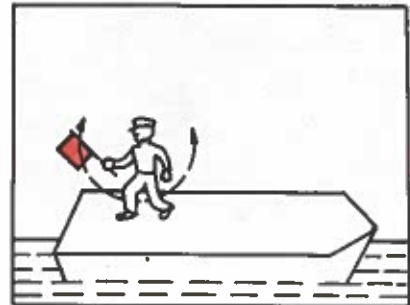
2.10 Bâtiments incapables de manoeuvrer

2.10.1 (article 3.18, paragraphe 1):
Signalisation supplémentaire

2.10.2 (article 3.35, paragraphe 1):
Signalisation supplémentaire



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

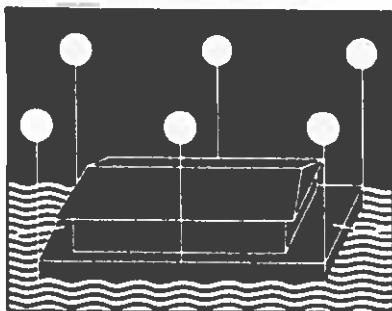


Un pavillon rouge balancé.

2.11 Matériels flottants et établissements flottants

Nuit

2.11.1 (article 3.19):



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

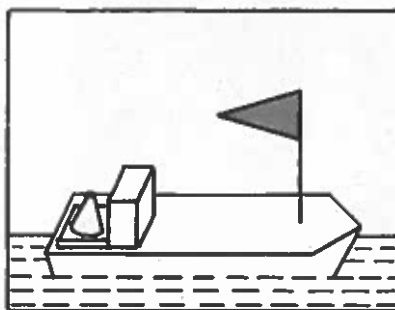
Jour

Pas de signalisation supplémentaire

2.12 Bâtiments jouissant d'une priorité de passage

2.12.1 (article 3.36): Signalisation supplémentaire

Pas de signalisation supplémentaire



Une flamme rouge.

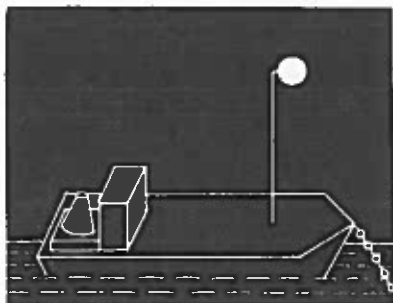
3. SIGNALISATION EN STATIONNEMENT

3.1 Cas généraux

Nuit

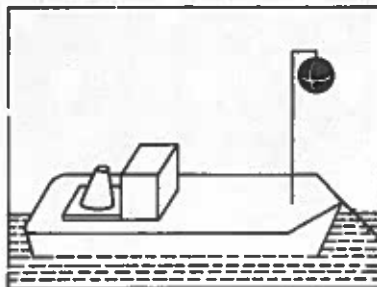
Jour

3.1.1 Bâtiments stationnant au large, isolés ou accouplés à d'autres bâtiments (article 3.20, par. 1):



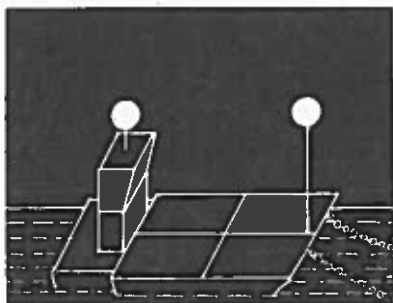
Un feu ordinaire blanc.

3.1.2 Bâtiments motorisés à l'ancre ou faisant partie d'un convoi stationnement au large (article 3.36 bis.par.1):



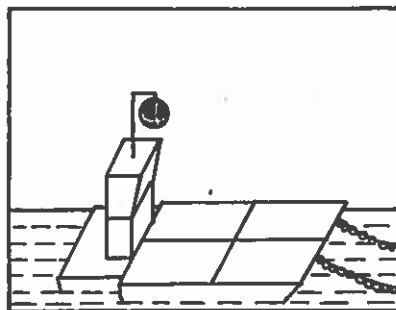
Un ballon noir sur la partie avant du bâtiment.

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



Deux feux ordinaires blancs, ces feux étant placés sur le pousseur et sur la partie avant du convoi.

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

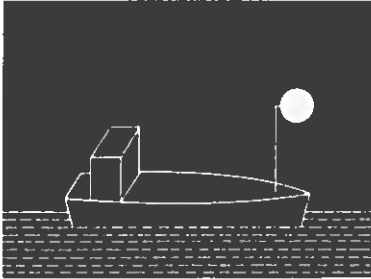


Un ballon noir sur le pousseur.

Nuit

3.1.5 Menues embarcations stationnant au large

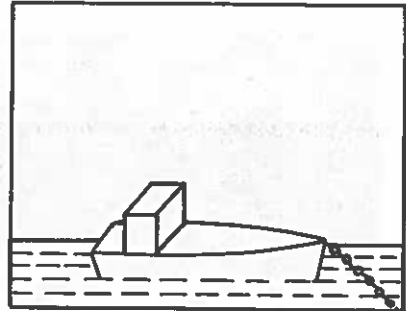
(article 3.20, par. 3):



Un feu ordinaire blanc

Jour

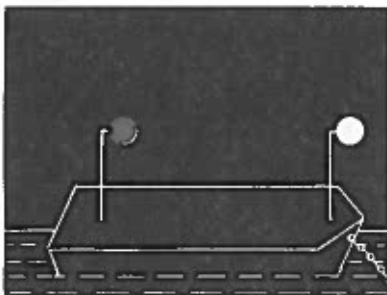
3.1.6 Formations de barges dépourvues de pousseur, menues embarcations bâtiments non motorisés (art. 3.36 bis.par. 1):



Pas de signalisation supplémentaire

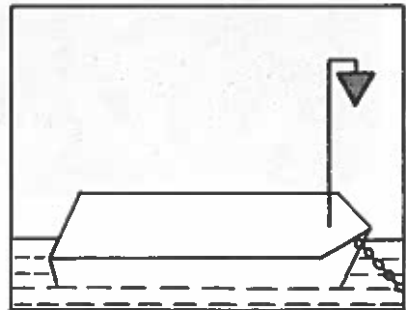
3.2 Bâtiments effectuant certains transports de matières dangereuses

3.2.1 Bâtiments isolés transportant les matières inflammables visées à l'annexe 9 (article 3.21):



Un feu ordinaire bleu à l'arrière et un feu ordinaire blanc à l'avant.

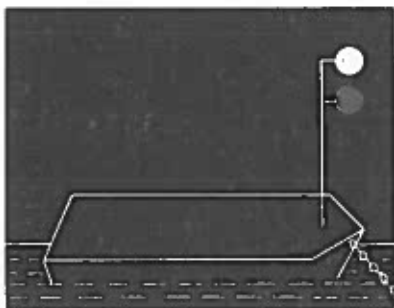
3.2.2 Bâtiments isolés transportant les matières inflammables visées à l'annexe 9 (article 3.37, par. 1):



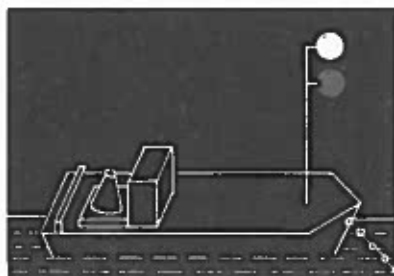
Un cône bleu, pointe en bas.

Nuit

3.2.3 Bâtiments isolés transportant les matières explosibles visées à l'annexe 10
(article 3.22):

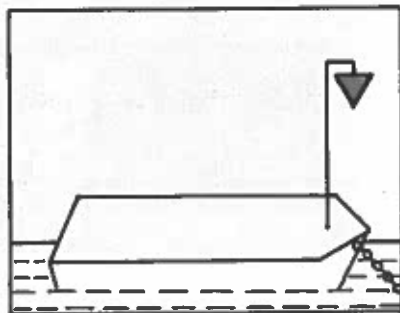


Un feu ordinaire blanc et un feu ordinaire rouge à l'avant.

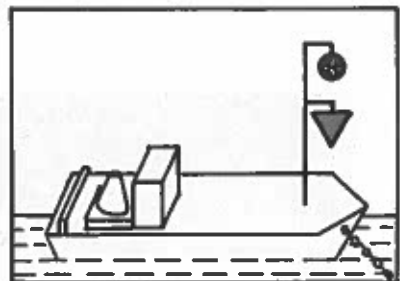


Jour

3.2.4 Bâtiments isolés transportant les matières explosibles visées à l'annexe 10
(article 3.38, par. 1):



Un cône rouge, pointe en bas.

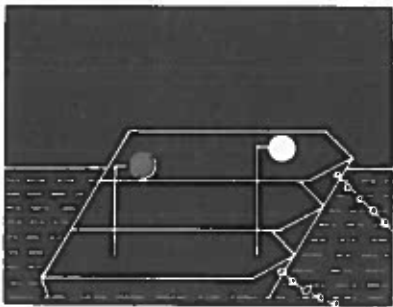


Un feu ordinaire blanc et un feu ordinaire rouge à l'avant.

Un ballon noir et un cône rouge, pointe en bas, à l'avant.

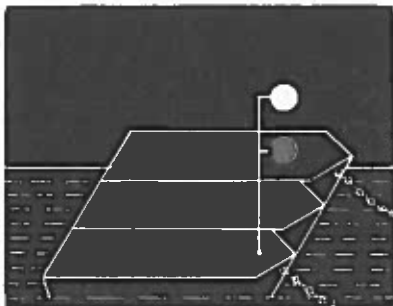
Nuit

- 3.2.5 Formations comprenant des bâtiments accouplés transportant les matières inflammables visées à l'annexe 9
(article 3.21):



Un feu ordinaire blanc à l'avant et un feu ordinaire bleu à l'arrière, porté par le bâtiment placé du côté du chenal.

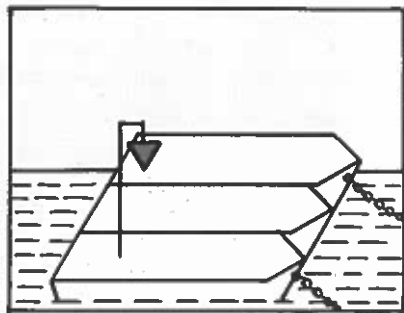
- 3.2.7 Formations comprenant des bâtiments accouplés transportant les matières explosibles visées à l'annexe 10
(article 3.22):



Un feu ordinaire blanc et au-dessous de ce feu, un feu ordinaire rouge à l'avant, porté par le bâtiment placé du côté du chenal.

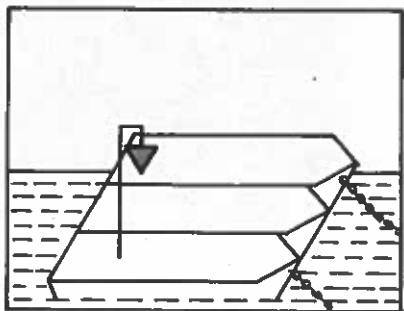
Jour

- 3.2.6 Formations comprenant des bâtiments accouplés transportant les matières inflammables visées à l'annexe 9
(article 3.37, par. 1):



Un cône bleu, pointe en bas, porté par le bâtiment placé du côté du chenal.

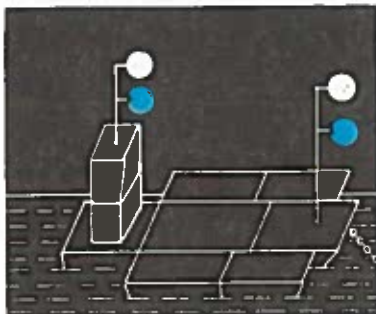
- 3.2.8 Formations comprenant des bâtiments accouplés transportant les matières explosibles visées à l'annexe 10
(article 3.38, par. 2):



Un cône rouge, pointe en bas, porté par le bâtiment placé du côté du chenal.

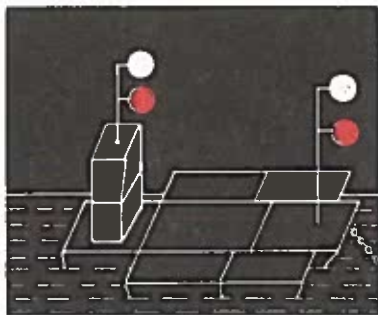
Nuit

3.2.9 Convois ,poussés transportant les matières inflammables visées à l'annexe 9 (article 3.21):



Un feu ordinaire blanc et un feu ordinaire bleu sur la partie arrière du pousseur et les mêmes feux sur la partie avant du convoi.

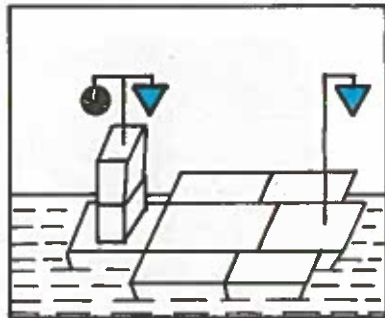
3.2.11 Convois poussés transportant les matières explosibles visées à l'annexe 10 (article 3.22):



Un feu ordinaire blanc et au-dessus de ce feu un feu ordinaire rouge sur la partie arrière du pousseur et les mêmes feux sur la partie avant du convoi.

Jour

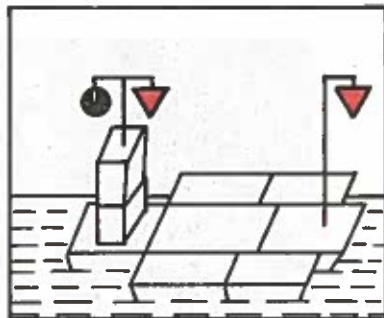
3.2.10 Convois poussés transportant les matières inflammables visées à l'annexe 9 (article 3.37, par. 2):



Un cône bleu, pointe en bas, et un ballon noir sur la partie arrière du pousseur et un cône bleu, pointe en bas, sur la partie avant du convoi.

3.2.12 Convois poussés transportant les matières explosibles visées à l'annexe 10

(article 3.38, par. 2):

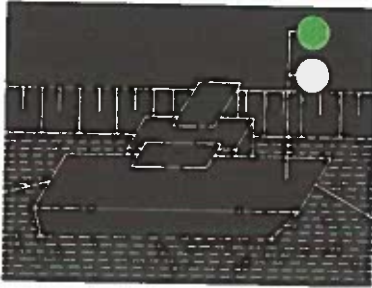


Un cône rouge, pointe en bas, et un ballon noir sur la partie arrière du pousseur et un cône rouge, pointe en bas, sur la partie avant du convoi.

3.3 Bacs

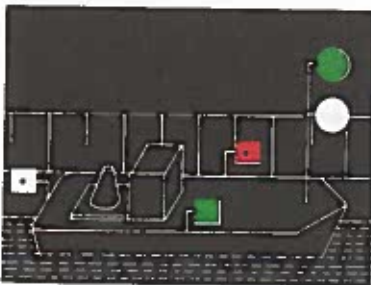
Nuit

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



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

- 3.3.2 Naviguant librement, stationnant à leur débarcadère (article 3.23, paragraphe 2):



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

Pour un stationnement de courte durée, un feu de poupe et deux feux de côté.

Jour

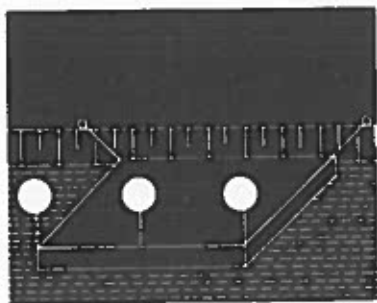
Pas de signalisation supplémentaire

Pas de signalisation supplémentaire

3.4 Matériels flottants et établissements flottants

Nuit

3.4.1 (article 3.25):



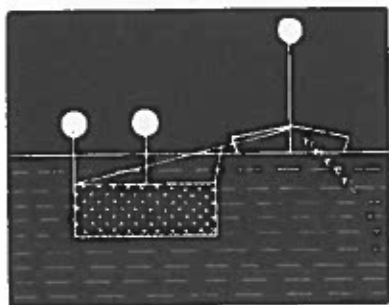
Un nombre suffisant de feux ordinaires blancs, visibles de tous les côtés.

Jour

Pas de signalisation supplémentaire

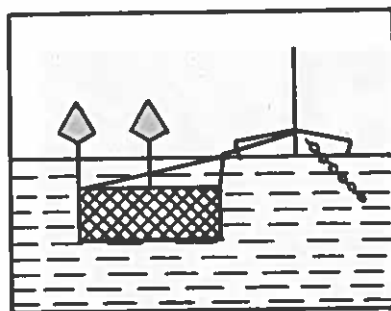
3.5 Filets et autres instruments de pêche des bâtiments de pêche constituant une entrave pour la navigation

3.5.1 (article 3.26):



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

3.5.2 (article 3.40):

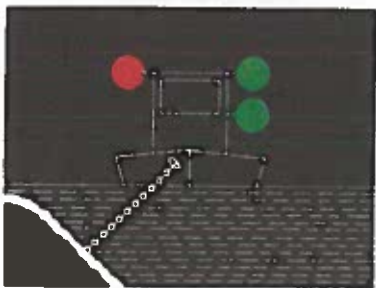


Un nombre suffisant de flotteurs jaunes ou de pavillons jaunes.

3.6 Engins flottants au travail et bâtiments échoués ou coulés

Nuit

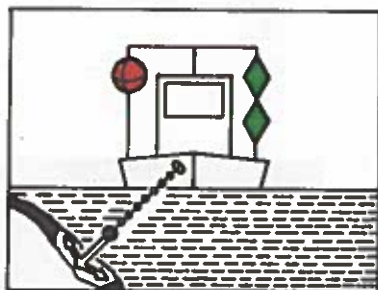
3.6.1 Engins flottants au travail et bâtiments effectuant des travaux ou des opérations de sondage ou de mesurage en stationnement (article 3.27, paragraphe 1):



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

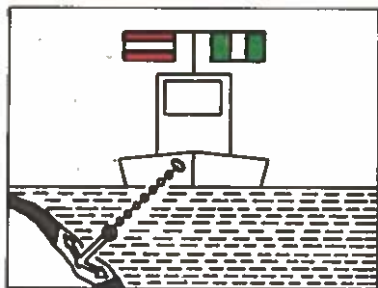
Jour

3.6.2 Engins flottants au travail et bâtiments effectuant des travaux ou des opérations de sondage ou de mesurage en stationnement (article 3.41, paragraphes 1 et



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

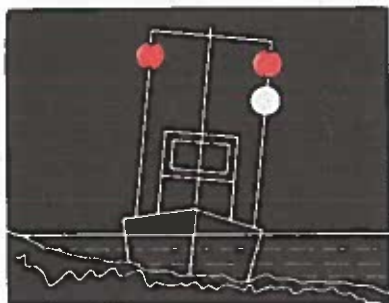
ou bien:



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

Nuit

- 3.6.3 Bâtiments et engins flottants au travail devant être protégés contre les remous (article 3.27, paragraphe 1) et bâtiments échoués ou coulés (article 3.27, paragraphe 2):

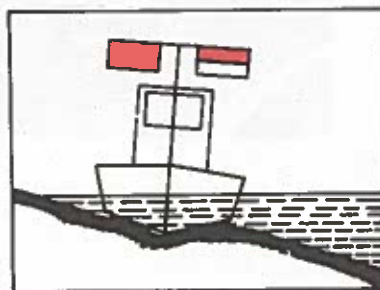


Du côté où le passage est libre, un feu ordinaire rouge ou un feu clair rouge au-dessus d'un feu ordinaire blanc ou d'un feu clair blanc et, le cas échéant, du côté où le passage n'est pas libre, un feu ordinaire rouge ou un feu clair rouge.

Jour

- 3.6.4 Bâtiments et engins flottants au travail devant être protégés contre les remous (article 3.41, paragraphe 1) et bâtiments échoués ou coulés

(article 3.41, paragraphe 4):

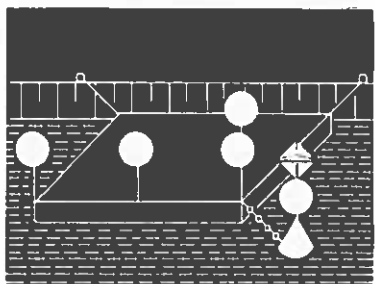
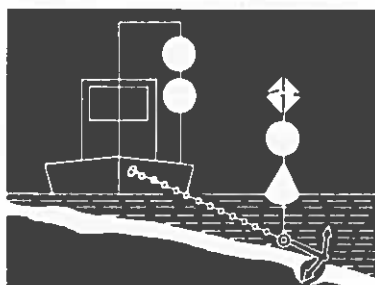


Du côté où le passage est libre, un pavillon ou un panneau dont la moitié supérieure est rouge et la moitié inférieure blanche et, le cas échéant, du côté où le passage n'est pas libre, un pavillon ou un panneau rouge.

3.7 Signalisation des ancres qui peuvent présenter un danger pour la navigation

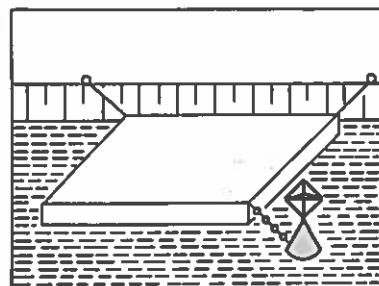
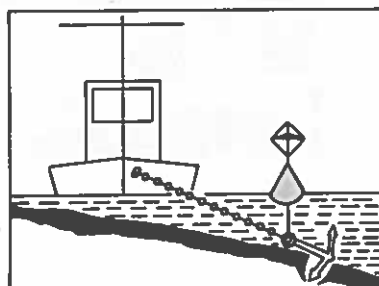
Nuit

3.7.1 Bâtiments, matériels et établissements flottants (article 3.28, paragraphes 1 et 2):



Jour

3.7.2 Bâtiments, matériels et établissements flottants (article 3.42):



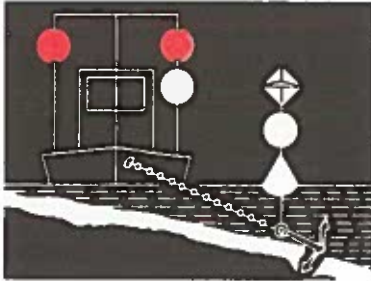
Deux feux ordinaires blancs, visibles de tous les côtés, un flotteur à réflecteur radar portant un feu ordinaire blanc, visible de tous les côtés.

Un flotteur jaune à réflecteur radar.

Nuit

3.7.3 Engins flottants, établissements flottants au travail (article 3.27, paragraphe 1, article 3.28 paragraphe 2)

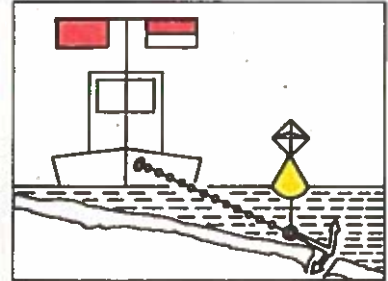
Par exemple:



Jour

3.7.4 Engins flottants, établissements flottants au travail (article 3.41, paragraphe 1; article 3.42)

Par exemple:



4. Signalisation particulières

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

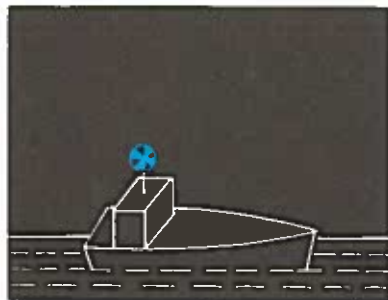


4.2 Interdiction de fu- mer (article 3.44):

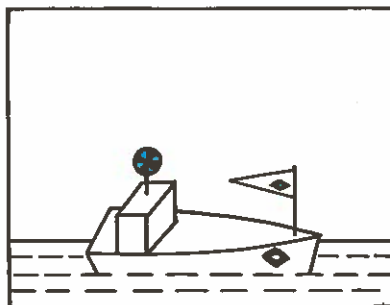


4.3 Signalisation supplémentaire des bâtiments des auto- rités de contrôle et des bâtiments des services d'in- cendie (article 3.45):

Nuit



Jour



Un feu ordinaire bleu scintillant, visible de tous les côtés, et de jour, supplémentai-
rement, une flamme blanche
avec le signe de la surveillance fluviale (un losange
blanc encadré d'un liseré bleu)

4.4 Signaux de détresse (article 3.46):

Nuit



Jour



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

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

Des fusées ou bombes projetant des étoiles rouges, ou:

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

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

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

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

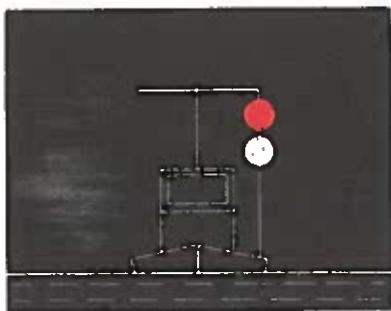
4.5 Interdiction de stationnement latéral
(article 3.47):



4.6 Signalisation supplémentaire en vue de la protection contre les remous

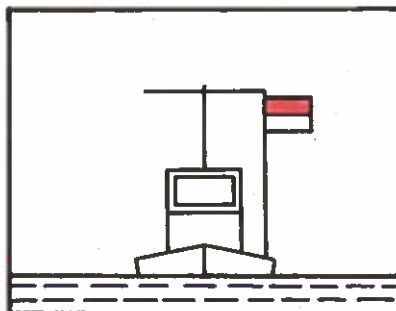
(article 3.48, paragraphe 1):

Nuit



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

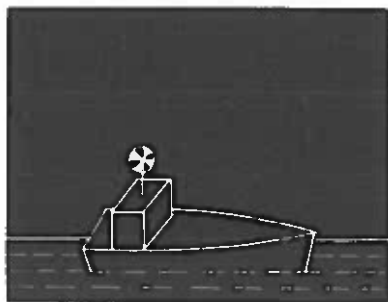
Jour



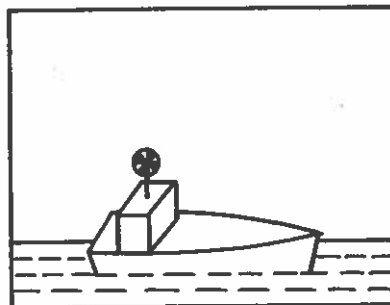
Un pavillon ou un panneau rouge et blanc ou deux pavillons ou deux panneaux, superposés, le rouge au-dessus du blanc.

4.7 Signalisation supplémentaire des bâtiments faisant route effectuant des travaux dans la voie navigable
(article 3.49):

Nuit



Jour



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

COULEURS DES FEUX DES BATIMENTS

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

"bleu",
"vert",
"blanc",
"jaune",
"rouge",

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

2. Les secteurs des chromaticités des feux des bâtiments spécifiés dans ces recommandations sont compris dans les secteurs généraux définis par la CIE, mais sont plus étroits pour certaines couleurs. Ils sont indiqués par des chiffres dans le tableau 1 sous forme de coordonnées xy des points d'intersection des lignes marquant les limites des couleurs et sont représentés graphiquement dans le diagramme de la CIE à la figure 1.

3. Les secteurs des chromaticités définis au tableau 1 s'appliquent aux couleurs des feux émis par l'équipement lumineux.

4. Compte tenu des recommandations actuelles de la CIE (1975), les limites des couleurs sont le résultat d'un compromis entre une reconnaissance fiable de la couleur du signal lumineux dans des circonstances

variables, une portée lumineuse adéquate du signal lumineux, des tolérances pratiques pour la fabrication de l'équipement comprenant la source lumineuse et le milieu coloré, et la relation de la couleur du signal lumineux à d'autres feux de couleur, soit dans le système de signalisation, soit en dehors de ce système.

5. Les raisons du choix des limites des couleurs indiquées dans le présent code sont notamment les suivantes:

Bleu

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

Vert

Afin d'obtenir une plus grande probabilité de différenciation entre les signaux lumineux verts et bleus, verts et blancs, verts et jaunes, on a choisi les limites restreintes appropriées des recommandations actuelles de la CIE.

Blanc

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

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

Jaune

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

Rouge

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

Tableau 1

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

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

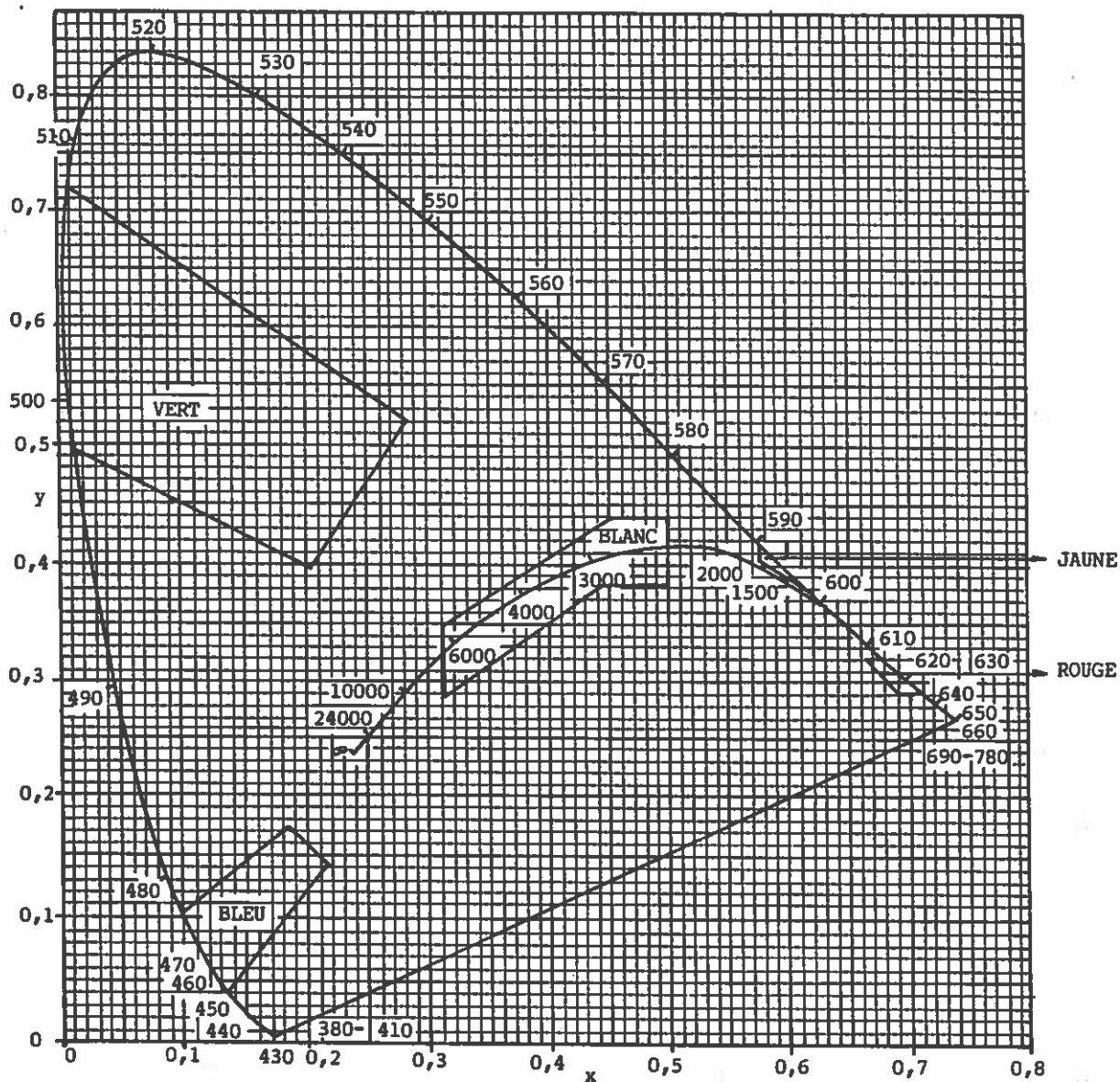


Figure 1

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

INTENSITE ET PORTEE LUMINEUSES DES FEUX DES BATIMENTS

1. Selon leur intensité lumineuse, les feux des bâtiments sont classés en trois types:

feux ordinaires,

feux clairs,

feux puissants.

2. Les feux de couleur sont habituellement produits par la combinaison d'une source lumineuse blanche et d'un filtre de couleur ou d'un dispositif optique coloré. Les secteurs de chromaticité convenus par ces feux sont spécifiés à l'annexe 4.

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

rouge ou vert: τ = de 0,10 à 0,20

jaune : τ = de 0,40 à 0,60

bleu : $\tau \geq 0,02$

3. Les limites des intensités lumineuses des feux des bâtiments sont données au tableau 1. Toutes les valeurs sont des intensités lumineuses de service I_B correspondant à 75% des intensités lumineuses photométriques I_O :

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

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

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

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

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

Pour déterminer la portée lumineuse des feux des bâtiments, on a pris une valeur de $q = 0,76$, correspondant à une visibilité météorologique de 14,5 km. On calcule les portées lumineuses correspondantes en utilisant l'équation ci-dessus, avec les intensités lumineuses indiquées au tableau 1.

Tableau 1

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

Couleur du feu	Type de feu					
	Ordinaire		Clair		Puissant	
	I_B en cd	t en km	I_B en cd	t en km	I_B en cd	t en km
Blanc	2-4*/	2,3-3,0**/	9-25	3,9-5,3	35-100	5,9-7,7
Rouge ou vert	0,9-5	1,7-3,2	3,5-20	2,8-5,0	-	-
Jaune	0,8±2,4	1,6-2,5	3,6-15	2,9-4,6	-	-
Bleu	≥1*/	≥1,8**/	-	-	-	-
*/ Pour certaines sections d'une voie navigable, l'autorité compétente peut autoriser une intensité lumineuse de service de $I_B = 0,9$ cd correspondant à une portée lumineuse de $t = 1,7$ km. **/ Pour certains bâtiments, l'autorité compétente peut autoriser une intensité lumineuse de service de $I_B = 0,3 - 0,5$ cd correspondant à une portée lumineuse de $t = 1,0 - 1,3$ km.						

SIGNAUX SONORES

I. SONORITE DES SIGNAUX

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

1. Fréquence:

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

2. Niveau de pression acoustique:

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

- a) Pour les bâtiments motorisés, à l'exception des menues embarcations visées sous b), le niveau de

pression acoustique pondéré doit être compris entre 120 et 140 dB (A);

- 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 doit être compris entre 100 et 125 dB (A);
- c) Pour les signaux tritonaux utilisés par les bâtiments naviguant au radar dans des conditions de visibilité réduite, le niveau de pression acoustique pondéré de chaque son doit être compris entre 120 et 140 dB (A).

II. CONTROLE DU NIVEAU DE PRESSION ACOUSTIQUE

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

III. SIGNAUX SONORES A UTILISER PAR LES BATIMENTS

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

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

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

A. Signaux généraux

	1 son prolongé	"Attention"
	1 son bref	"Je viens sur tribord"
	2 sons brefs	"Je viens sur bâbord"
	3 sons brefs	"Je bats en arrière"
	4 sons brefs	"Je suis incapable de manoeuvrer"
	Série de sons tres brefs	"Danger imminent d'abordage"
	Sons prolongés répétés	)))
	 ----- 	) "Signal de détresse"
	Volées de ---- cloche	) Article 4.01, par. 4)

B. Signaux de rencontrePremier cas

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

Deuxième cas

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

C. Signaux de dépassement

Premier cas

2 sons prolongés suivis de 2 sons brefs du rattrapant	"Je veux dépasser Article 6.10, à votre bâbord" par. 4
1 son bref du rattrapé	"D'accord, dépas- Article 6.10, sez à mon par. 5 bâbord"
2 sons brefs du rattrapé	"Pas d'accord, Article 6.10, dépasser à mon par. 6 tribord"
1 son bref du rattrapant	"D'accord, je Article 6.10, passerai à par. 6 votre tribord"

Deuxième cas

2 sons prolongés
suivis d'un son
bref du rattrapant

"Je veux dépasser à votre tribord"

Article 6.10,
par. 4

2 sons brefs du
rattrapé

"D'accord, dé-
passez à mon
tribord"

Article 6.10,
par. 5

1 son bref du
rattrapé

"Pas d'accord,
dépassez à mon
bâbord"

Article 6.10,
par. 6

2 sons brefs du
rattrapant

"D'accord, je
passerai à
votre bâbord"

Article 6.10,
par. 6

Impossibilité de dépassement

5 sons brefs du
rattrapé

"On ne peut me
dépasser"

Article 6.10,
par. 7

D. Signaux de virage

1 son prolongé
suivi d'un son
bref

"Je vais virer
sur tribord"

Article 6.13,
par. 2

1 son prolongé
suivi de
2 sons brefs

"Je vais virer
sur bâbord"

Article 6.13,
par. 2

E. Ports et voies affluentes, entrée et sortie, sortie suivie d'une traversée de la voie principale

E.1 Signaux d'entrée et de sortie des ports et des voies affluentes

3 sons prolongés
suivis d'un
son bref

"Je vais me
diriger
sur
tribord"

Article 6.16,
par. 2

3 sons prolongés
suivis de 2 sons
brefs

"Je vais me
diriger
sur bâbord"

Article 6.16,
par. 2

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

3 sons prolongés

"Je vais tra-
verser"

Article 6.16,
par. 2

suivi le cas échéant, avant la
fin de la traversée, par:

F. Signaux par visibilité réduite

a) bâtiments naviguant au radar

	i) bâtiments avants à l'expectation des menues embarcations	signal critique répété aussi souvent que nécessaire	Article 6.32, par. 4 a)
	ii) bâtiments montants isolés	1 son prolongé	Article 6.32, par. 5 a)
	iii) convois montants	2 sons prolongés	Article 6.32, par. 5 a)

b) bâtiments ne naviguant pas au radar

	i) tout bâtiment isolé	1 son prolongé répété à intervalles d'une minute au plus	Article 6.33, par. 2
--	------------------------	--	----------------------

ii/ convois

2 sons prolongés Article 6.33,
répétés à inter- par. 2
valles d'une mi-
nute au plus

c/ bâtiments en stationnement



1 volée de cloche
répétée à inter-
valles d'une mi-
nute au plus

"Je stationne du Article 6.31,
côté gauche par. 1 a)
du chenal"



1 double volée de
cloche répétée à
intervalles d'une
minute au plus

"Je stationne du Article 6.31,
côté droit par. 1 b)
du chenal"



1 triple volée de
cloche répétée à
intervalles d'une
minute au plus

"Je stationne en Article 6.31,
position in- par. 1 c)
certaine"

G. Signaux au départ d'une aire de stationnement



1 son bref

"Lorsque le bâti- Article 6.14
ment vient sur
tribord"



2 sons brefs

"Lorsque le bâti- Article 6.14
ment vient sur
bâbord"

SIGNAUX SERVANT A REGLER LA NAVIGATION SUR LA VOIE NAVIGABLE

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

Section I - SIGNAUX PRINCIPAUX

A - SIGNAUX D'INTERDICTION

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

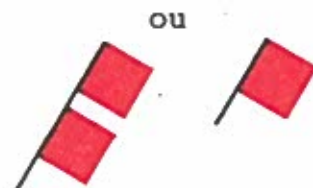
soit panneaux



soit feux rouges



soit pavillons rouges



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

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



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



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



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



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



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



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



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



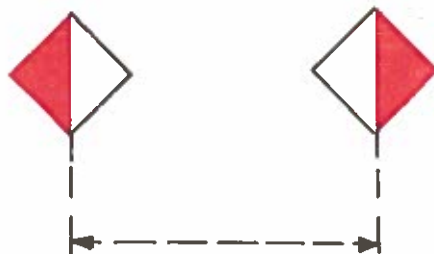
A.9 - Interdiction de créer des remous
(voir article 6.20)



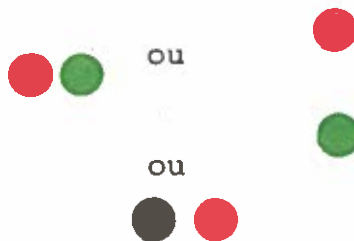
ou



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



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



(feu rouge éteint)

A.12 - Navigation interdite aux
bâtiments motorisés



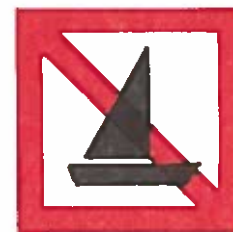
A.13 - Navigation interdite à
toutes les embarcations^{1/}
de sport ou de plaisance



A.14 - Pratique du ski nautique
interdite



A.15 - Navigation interdite aux
bâtiments à voile



1/ Note: Les autorités compétentes peuvent aussi interdire,
par ce panneau, la navigation pour les menues embarca-
tions.

A.16 - Navigation interdite aux bâtiments qui ne sont ni motorisés ni à voile



A.17 - Pratique de la planche à voile interdite



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



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



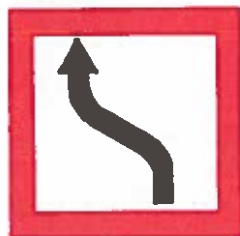
B - SIGNAUX D'OBLIGATION

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

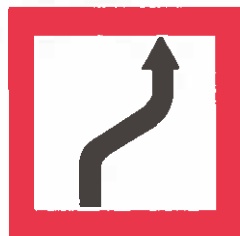


B.2

- a/ Obligation de se diriger vers le côté du chenal situé à bâbord
(voir article 6.12)

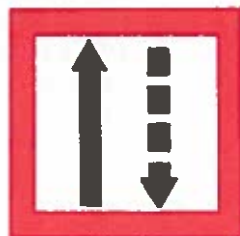


- b/ Obligation de se diriger vers le côté du chenal situé à tribord
(voir article 6.12)



B.3

- a/ Obligation de tenir le côté du chenal situé à bâbord
(voir article 6.12)



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



B.4

a/ Obligation de croiser le
chenal vers bâbord
(voir article 6.12)



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



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



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



**B.7 - Obligation d'émettre un
signal sonore**

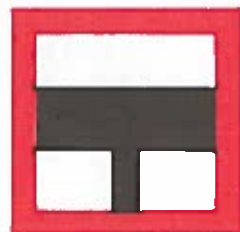


**B.8 - Obligation d'observer une
vigilance particulière
(voir article 6.08)**

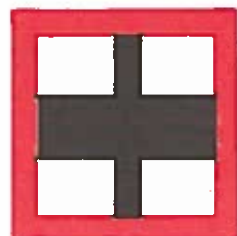


B.9 - Obligation de s'assurer,
 avant de s'engager sur
 la voie principale ou de
 la traverser, que la ma-
 noeuvre n'oblige pas les
 bâtiments naviguant sur
 cette voie à modifier
 leur route ou leur vi-
 tesse
 (voir article 6.16)

a)



b)



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



B.11

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



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



C - SIGNAUX DE RESTRICTION

- C.1 - La profondeur d'eau est limitée



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



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



Note: Sur les panneaux C.1, C.2 et C.3, peuvent en outre être inscrits des chiffres indiquant, en mètres, respectivement, la profondeur d'eau, la hauteur libre au-dessus du plan d'eau et la largeur de la passe ou du chenal

C.4 - Des restrictions sont imposées
à la navigation:
Renseignez-vous



C.5 - Le chenal est éloigné de la rive droite (gauche); le chiffre porté sur le signal indique, en mètres, la distance, comptée à partir du signal, à laquelle les bâtiments doivent être maintenus



D - SIGNAUX DE RECOMMANDATION

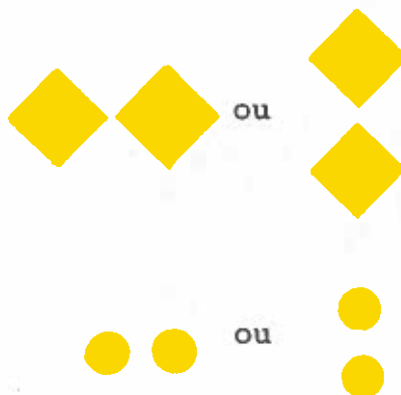
D.1 - Passe recommandée

a/ dans les deux sens

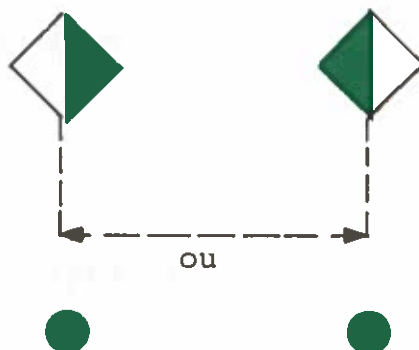
(voir article 6.25, 6.26
et 6.27)



b/ dans le seul sens indiqué (le pas- sage en sens in- verse étant inter- dit) (voir articles 6.25, 6.26 et 6.27)



D.2 - Il est recommandé de se tenir dans l'espace in- diqué (dans une ouver- ture de pont ou de bar- rage) (voir article 6.24)



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



dans le sens du feu fixe vers le feu iso-phase

ou



E - SIGNAUX D'INDICATION

E.1 - Autorisation de passer (signal général)
(voir articles 6.08, 6.16, 6.26, 6.27 et 6.28 bis)

soit panneaux



soit feux verts



soit pavillons verts



E.2 - Croisement d'une
ligne électrique
aérienne



E.3 - Barrage



E.4

a/ Bac ne naviguant pas
librement



b/ Bac naviguant librement



E.5 - Autorisation de stationner
(c'est-à-dire d'ancrer ou
de s'amarrer à la rive)
(voir articles 7.02 et 7.05)



E.5.1 - Autorisation de stationner
sur la largeur du plan
d'eau comptée à partir du
panneau et indiquée en
mètres sur celui-ci
(voir article 7.05)



E.5.2 - Autorisation de
stationner sur
la largeur du
plan d'eau com-
prise entre les
deux distances
comptées à par-
tir du panneau
et indiquées en
mètres sur ce-
lui-ci
(voir article 7.05)



E.5.3 - Nombre maximal de bâti-
ments autorisés à sta-
tionner bord à bord
(voir article 7.05)



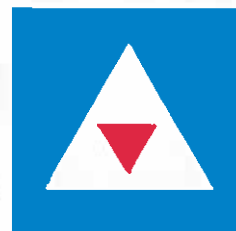
E.5.4 - Aire de stationnement réservée aux bâtiments sans équipage, à l'exception des bâtiments qui doivent porter de jour le cône bleu ou rouge prescrit à l'art. 3.37 ou 3.38;



E.5.5 - Aire de stationnement réservée aux bâtiments sans équipage qui doivent porter de jour le cône bleu prescrit à l'art. 3.37;



E.5.6 - Aire de stationnement réservée aux bâtiments sans équipage qui doivent porter de jour le cône rouge prescrit à l'art. 3.38;



E.5.7 - Aire de stationnement réservée aux bâtiments avec équipage, à l'exception des bâtiments qui doivent porter de jour le cône bleu ou rouge prescrit à l'art. 3.37 ou 3.38;



E.5.8 - Aire de stationnement réservée aux bâtiments avec équipage qui doivent porter de jour le cône bleu prescrit à l'art. 3.37;



E.5.9 - Aire de stationnement réservée aux bâtiments avec équipage qui doivent porter de jour le cône rouge prescrit à l'art. 3.38;



E.5.10 - Aire de stationnement réservée aux bâtiments avec équipage et sans équipage, à l'exception des bâtiments qui doivent porter de jour le cône bleu ou rouge prescrit à l'art. 3.37 ou à l'art. 3.38;



E.5.11 - Aire de stationnement réservée aux bâtiments avec équipage et sans équipage, qui doivent porter de jour le cône bleu prescrit à l'art. 3.37;



E.5.12 - Aire de stationnement réservée aux bâtiments avec équipage et sans équipage, qui doivent porter de jour le cône rouge prescrit à l'art. 3.38;



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



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



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



E.8 - Aire d
(voir

[illegible]

)
)
)
)



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

a)



b)



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

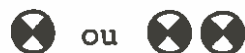


E.12 - Signaux avancés: un ou deux feux blancs:

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



b/ Feu(x) isophase(s):
Vous pouvez avancer



E.13 - Poste d'eau potable



E.14 - Poste téléphonique



E.15 - Navigation autorisée pour
les bâtiments motorisés



E.16 - Navigation autorisée pour
les embarcations de sport
ou de plaisance 1/



E.17 - Pratique du ski nautique
autorisée



1/ Note: Les autorités compétentes peuvent aussi autoriser,
par ce panneau, la navigation pour les menues em-
barcations.

E.18 - Navigation autorisée pour
les bâtiments à voile



E.19 - Navigation autorisée pour
les bâtiments qui ne sont
ni motorisés ni à voile



E.20 - Pratique de la planche
à voile autorisée



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



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



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



Section II - SIGNAUX AUXILIAIRES

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

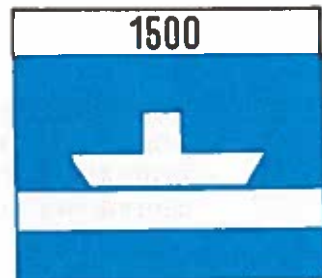
1. Cartouches indiquant la distance à laquelle s'applique la prescription ou l'endroit où est située la particularité indiquée par le signal principal

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

Exemples:



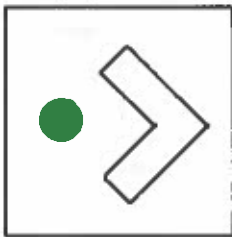
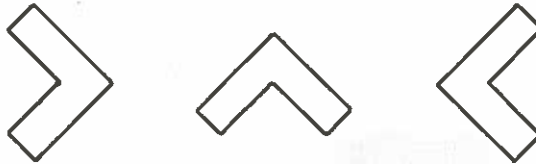
Arrêt à 1000 m



Bac ne naviguant pas
librement à 1500 m

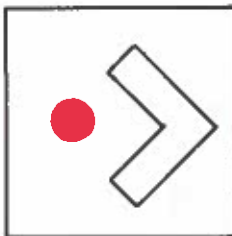
2. Signal lumineux additionnel

Flèche blanche lumineuse associée à certains feux;
signification:



a/ avec feu vert

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



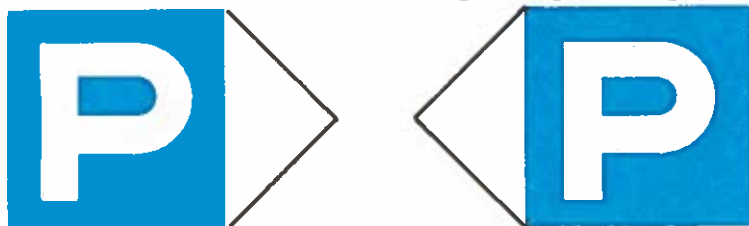
b/ avec feu rouge

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

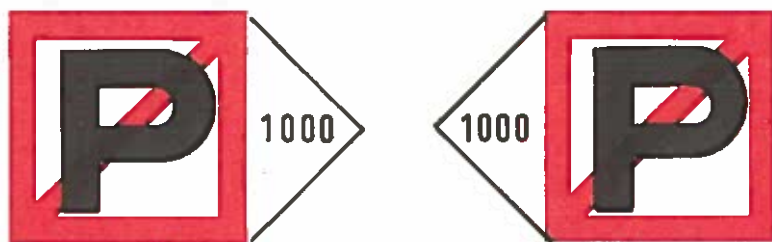
3. Flèches indiquant la direction du secteur auquel s'applique le signal principal

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

Exemples:



Stationnement autorisé



Stationnement interdit
(sur 1000 m)

4. Cartouches donnant des explications ou indications complémentaires

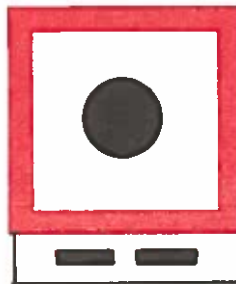
Remarque: Ces cartouches sont placés au-dessous du signal principal.

Exemples:

Arrêt
pour la douane



Emettez
un son prolongé



A - Balisage dans la voie navigable des limites du chenal

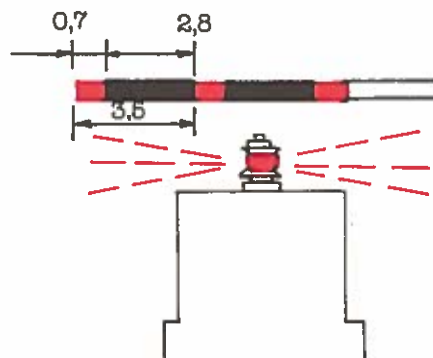
A.1 - Côté droit du chenal

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

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



De nuit: feux rythmés rouges,



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

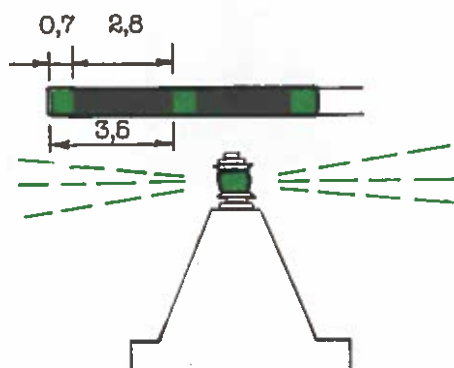
A.2 - Côté gauche du chenal

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

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



De nuit: feux rythmés verts.



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

A.3 - Bifurcation du chenal

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

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

bouée lumineuse



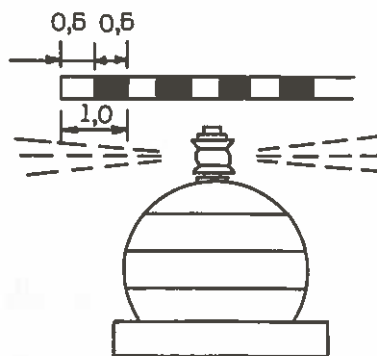
espar



jalon

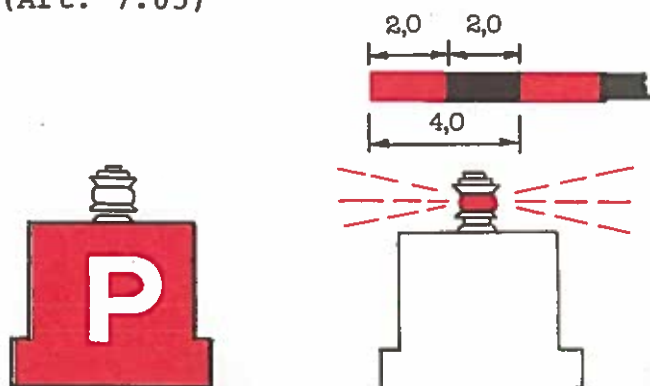


De nuit: feu blanc isophase.

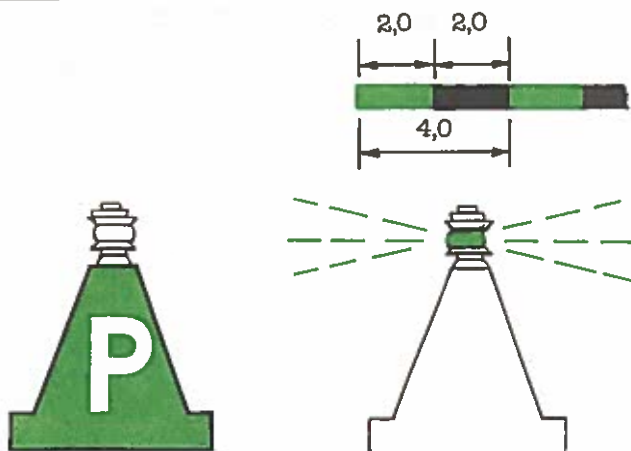


Les signaux A.3 servent à baliser la bifurcation et la jonction du chenal et également divers dangers situés dans les limites du chenal. Les avalants tout comme les montants peuvent laisser ces signaux soit à bâbord, soit à tribord.

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



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



B - Balisage à terre indiquant la position du chenal

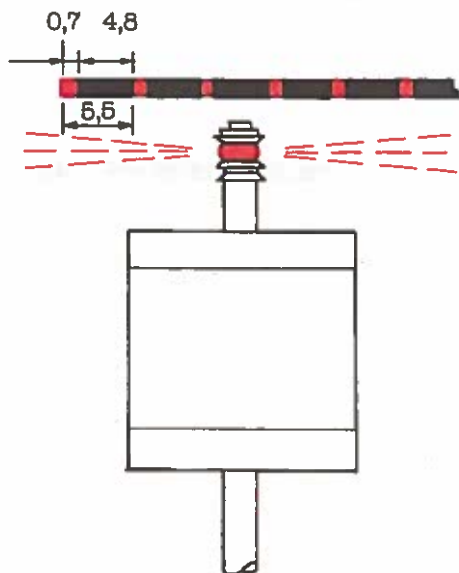
Signaux indiquant la position du chenal navigable par rapport aux rives

B.1 - Côté rive droite

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



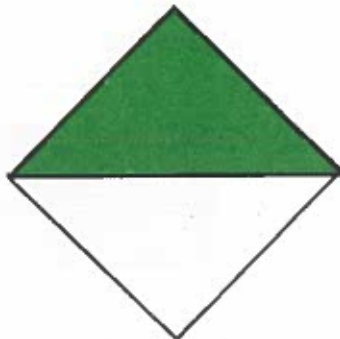
De nuit: feux rythmés rouges (phares).



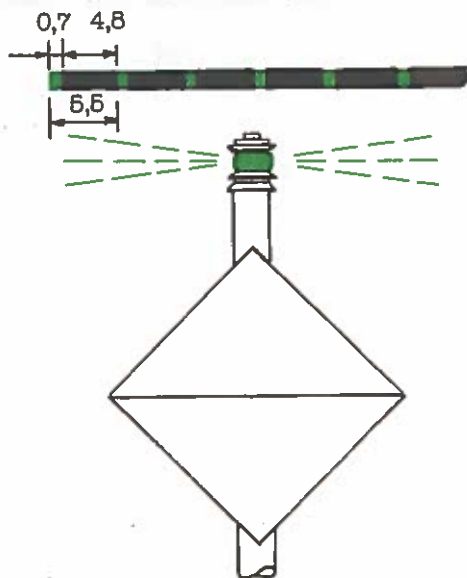
Les signaux B.1 (phares de la rive droite) servent à indiquer la direction approximative du chenal par rapport à la rive et, avec les signaux installés sur la voie navigable, balisent le chenal aux endroits où celui-ci s'approche de la rive droite; ils servent aussi comme points de repère.

B.2 - Côté rive gauche

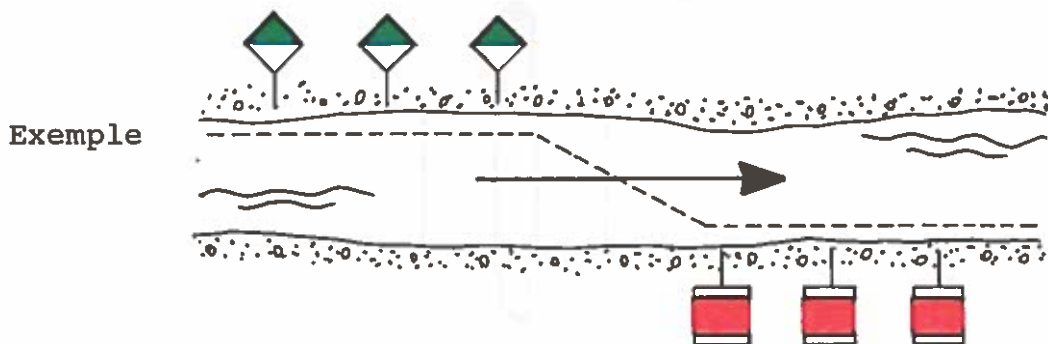
De jour: panneaux carrés (ayant leurs diagonales horizontales et verticales) peints en vert pour la moitié supérieure et en blanc pour la moitié inférieure.



De nuit: feux rythmés verts (phares).



Les signaux B.2 (phares de la rive gauche) servent à indiquer la direction du chenal par rapport à la rive et, avec les signaux installés sur la voie navigable, balisent le chenal aux endroits où celui-ci s'approche de la rive gauche; ils servent aussi comme points de repère.

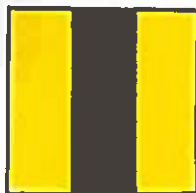


Balisage des traversées

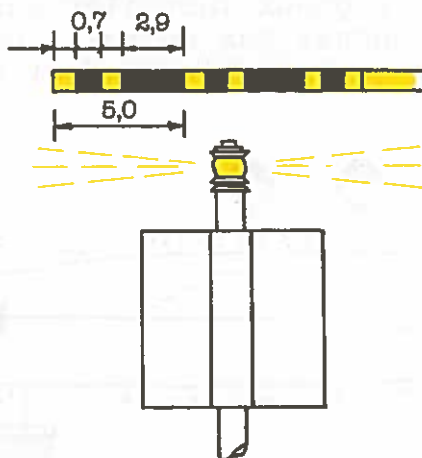
Si l'on veut perfectionner la signalisation ci-dessus, on peut indiquer par une signalisation particulière le passage du chenal d'une rive à l'autre (traversée).

B.3 - Côté rive droite

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



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



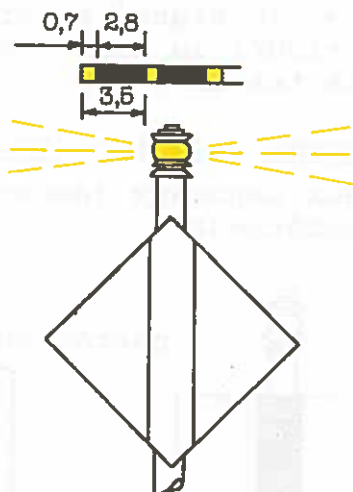
Le signal B.3 (signal de traversée de la rive droite) sert à indiquer le commencement et la fin de la direction du chenal qui passe d'une rive à l'autre.

B.4 - Côté rive gauche

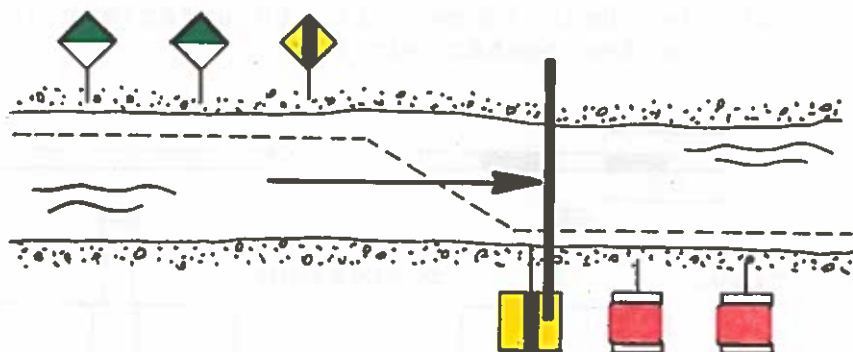
De jour: panneaux carrés jaunes (ayant leurs diagonales horizontales et verticales) avec une barre centrale verticale noire.



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



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



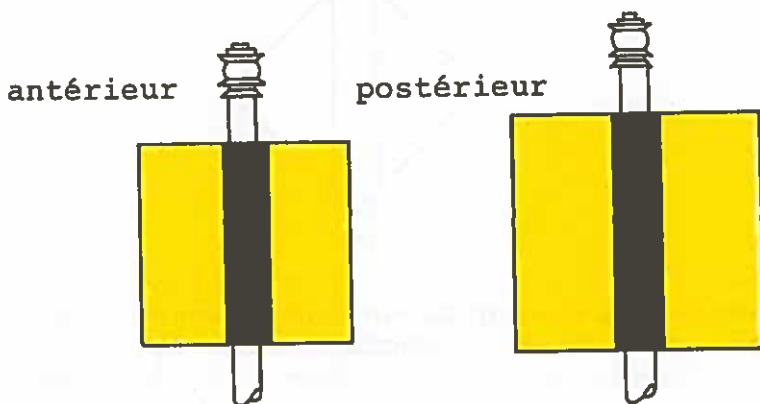
Exemple: simple indication de la position d'une traversée.

Indication de l'alignement d'une traversée

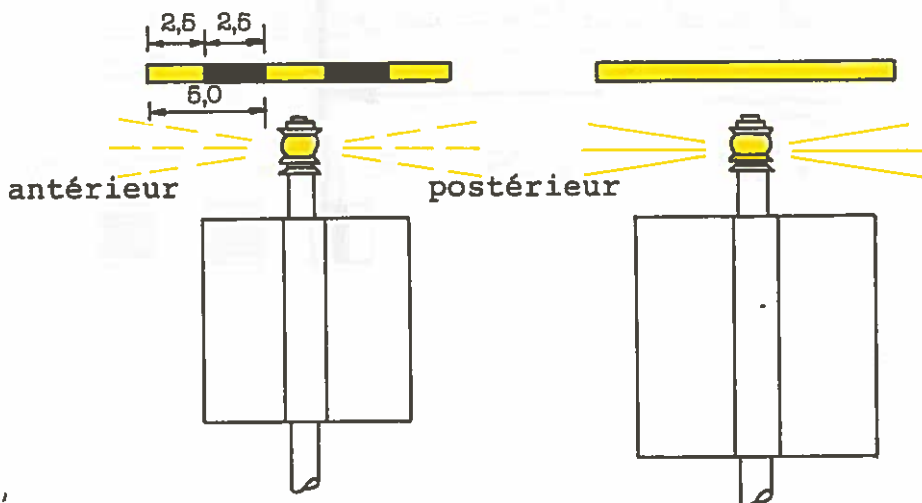
Lorsque l'on veut indiquer l'axe d'une longue traversée de la voie, on peut utiliser un alignement, c'est-à-dire deux signaux identiques (B.3 ou B.4) placés l'un derrière l'autre, le signal antérieur étant plus bas que le signal postérieur; la ligne reliant ces signaux indique l'axe de la traversée.

B.5 - Alignement de traversée de la rive droite

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



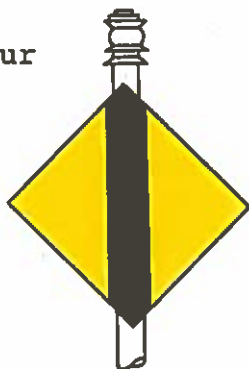
De nuit: des feux jaunes. Le feu antérieur isophase, le feu postérieur fixe.



B.6 - Alignement de traversée de la rive gauche

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

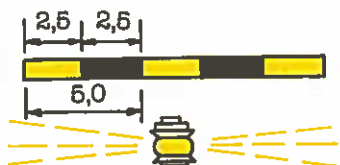
antérieur



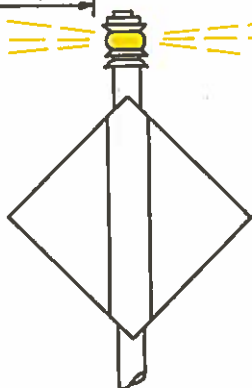
postérieur



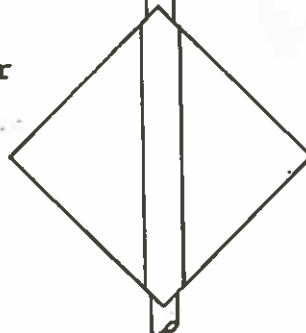
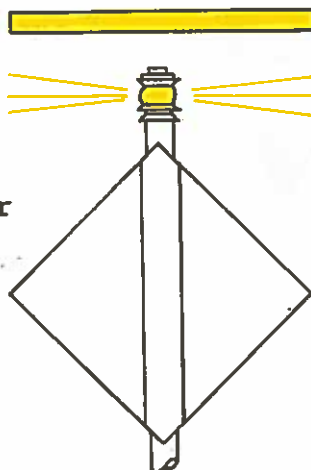
De nuit: des feux jaunes. Le feu antérieur isophasé
le feu postérieur fixe.



antérieur



postérieur

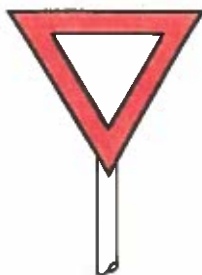


C - Balisage des points dangereux et des obstacles

Balisage à terre

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

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



C.1 - Le signal côtier indiquant les points dangereux de la rive droite est un signal auxiliaire marquant tout ouvrage pénétrant dans le lit (digue, épi, etc.); il peut également servir au balisage des points saillants submersibles en période de hautes eaux.

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

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



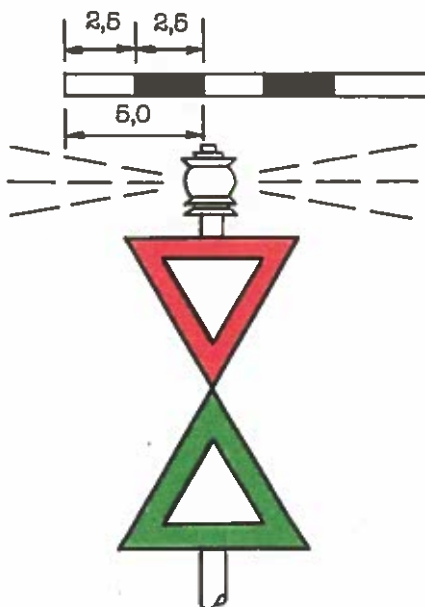
C.2 - Le signal côtier indiquant les points dangereux de la rive gauche est un signal auxiliaire marquant tout ouvrage pénétrant dans le lit (digue, épi, etc.); il peut également servir au balisage des points saillants submersibles en période de hautes eaux.

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

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



De nuit: feu blanc isophase

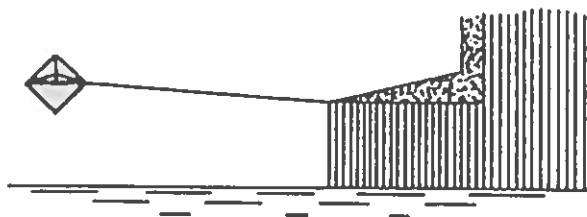


Les signaux C.3 sont installés aux têtes d'îles là où l'île partage le lit en deux bras navigables, et également sur la rive aux embouchures des canaux et des affluents navigables.

D - Balisage supplémentaire pour la navigation au radar

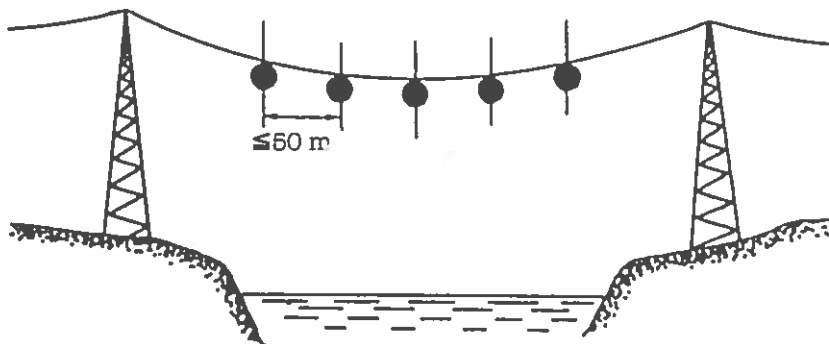
D.1 Signaux de balisage des piles de ponts

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

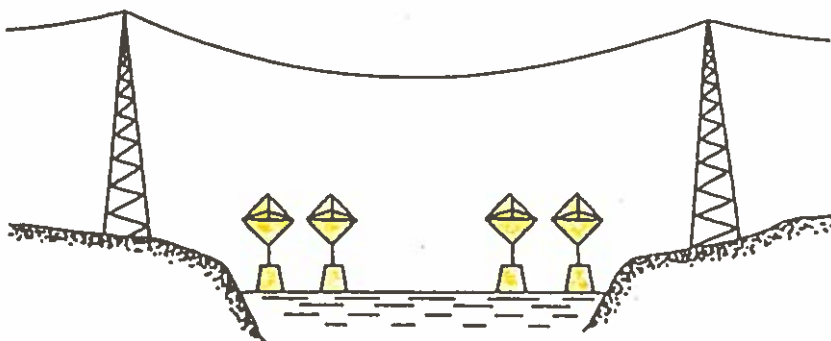


D.2 - Balisage des lignes aériennes

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



2. Réflecteurs-radar placés sur des bouées jaunes disposées, le cas échéant, par paires près de chaque rive (chaque paire donnant comme image radar deux points l'un à côté de l'autre pour identifier la ligne aérienne).



MATIERES INFLAMMABLES

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

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

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

- a) de liquides combustibles miscibles avec l'eau en toute proportion;
- b) de liquides combustibles d'une quantité ne surpassant pas 200 litres et transportés en colis;
- c) du combustible servant aux moteurs propulseurs et auxiliaires du bâtiment, si le combustible est renfermé dans des réservoirs spéciaux destinés à cet effet.

2. L'éther sulfurique, le collodium, le sulfure de carbone et l'acide nitrique rouge fumant, lorsque ces liquides sont transportés sur un bâtiment en quantité supérieure

à 2 kg de sulfure de carbone ou,

à 10 kg d'un des autres liquides visés ci-dessus.

MATIERES EXPLOSIBLES

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

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

Toutefois,

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

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

Toutefois,

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

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

$$- \frac{p_1}{p_1} + \frac{p_2}{p_2} \dots + \frac{p_n}{p_n} > 1,$$

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

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

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

Recommandations spéciales
portant sur l'application des dispositions
fondamentales relatives à la navigation sur le
Danube par les autorités compétentes des Etats danubiens
Dispense pour les navires de mer (ad art. 1.01, litt. a)

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

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

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

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

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 4 du Règlement.

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

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 5 du Règlement.

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

Les autorités compétentes fixeront la qualification de l'équipage (conducteur compris) des bâtiments

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

Utilisation de la voie navigable (ad art. 1.06)

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

Prescriptions de caractère temporaire (ad art. 1.22)

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

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

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.

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

Les autorités compétentes peuvent prescrire que

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

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

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

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

Navigation à la même hauteur (ad art. 6.17)

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

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

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