

NAVIGATION INTÉRIEURE

Règlement général de police

(Édition 2003)

ISBN : 2-11-072725-X

ISSN : 0767-4538

SOMMAIRE

	Pages
Décret n° 73-912 du 21 septembre 1973 portant règlement général de police de la navigation intérieure <i>(Modifié par le décret n° 77-330 du 28 mars 1977.)</i>	1
Arrêté du 27 juin 1974 fixant les conditions d'application des règles de croisement et de dépassement des bâtiments de navigation intérieure	115
Arrêté du 23 août 1974 relatif au contrôle de la récupération des huiles usées sur les bâtiments de navigation intérieure	117
Arrêté du 16 avril 1975 relatif aux prescriptions techniques des avertisseurs sonores des bâtiments de navigation intérieure . .	119



DÉCRET N° 73-912 DU 21 SEPTEMBRE 1973

portant règlement général de police de la navigation intérieure (1)

(Journal officiel du 26 septembre 1973 et rectificatif J.O. du 9 juin 1974)

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme,

Vu la loi n° 64-1245 du 16 décembre 1964 relative au régime et à la répartition des eaux et à la lutte contre leur pollution, notamment son article 25 ;

Vu le décret du 6 février 1932, modifié par les décrets des 31 mars 1934, 15 août 1936, 2 mai 1956, 2 août 1968, 2 septembre 1970 et 26 février 1971, portant règlement général de police des voies de navigation intérieure ;

Vu le décret n° 69-51 du 10 janvier 1969 fixant les conditions de déclassement des cours d'eau ou lacs domaniaux navigables ou non, des cours d'eau flottables ou non et des canaux faisant partie du domaine public de l'État ;

Vu le décret n° 69-52 du 10 janvier 1969 fixant les conditions de radiation des voies d'eau de la nomenclature des voies navigables ou flottables ;

Le Conseil d'État (section des travaux publics) entendu,

Décède :

Article 1^{er}

La police de la navigation sur les fleuves, rivières, canaux, lacs, retenues et étangs d'eau douce ainsi que leurs dépendances, est régie par le règlement général de police de la navigation intérieure annexé au présent décret, ainsi que par les règlements particuliers pris pour son exécution.

(Décret n° 77-330 du 28 mars 1977, art. 1^{er}) « Ces règlements particuliers sont :

« 1° Des arrêtés préfectoraux lorsqu'il y a lieu de prescrire des dispositions de police applicables à l'intérieur d'un seul département ;

« 2° Des arrêtés interpréfectoraux pour les dispositions applicables dans plusieurs départements et concernant les lacs, retenues et étangs ainsi que leurs dépendances ;

(1) Modifié par décret n° 77-330 du 28 mars 1977 (J.O. du 31 mars 1977).

« 3° Des arrêtés du ministre chargé des voies navigables pour les dispositions applicables dans plusieurs départements et concernant les fleuves, rivières et canaux ainsi que leurs dépendances. »

Les règlements particuliers déterminent les conditions dans lesquelles le chef du service de la navigation précise par voie d'avis à la batellerie les modalités d'application de certaines de leurs dispositions.

Le règlement général de police de la navigation intérieure s'applique jusqu'aux limites transversales de la mer. Toutefois, pour la partie des fleuves et rivières affluant à la mer, en aval des limites de l'inscription maritime, les règlements particuliers mentionnés ci-dessus peuvent y déroger.

Article 2

Sur les cours d'eau ou plans d'eau non domaniaux et sur les cours d'eau mixtes, la navigation est subordonnée au respect des droits des propriétaires riverains et des tiers.

Sur les voies domaniales rayées de la nomenclature, les usagers ne peuvent naviguer qu'en tenant compte de la situation résultant de l'application du quatrième alinéa de l'article 1^{er} du décret n° 69-52 du 10 janvier 1969 susvisé.

Sur les parties des cours d'eau, lacs et canaux qui ont fait l'objet d'une mesure de déclassement et qui sont dans le domaine privé de l'État, les usagers ne peuvent naviguer qu'en tenant compte de la situation résultant de l'application du deuxième alinéa de l'article 3 du décret n° 69-51 du 10 janvier 1969 susvisé.

Article 3

Le ministre chargé des voies navigables fixe, en tant que besoin, les modalités d'application du règlement général de police de la navigation intérieure.

Article 4

Sont abrogés :

Les articles 1^{er} à 5, 7 à 10, 12 à 41, l'article 42 (à l'exception de son dernier alinéa), les articles 43 à 58, l'article 60 (15°), les articles 64, 65 du décret du

6 février 1932 modifié et complété portant règlement général de police des voies de navigation intérieure.

Le décret du 28 juin 1934 modifié et complété réglementant l'éclairage pendant la nuit des bateaux, trains de bois, radeaux, engins ou établissements flottants et des obstacles à la navigation.

Article 5

Le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme est chargé de l'exécution du présent décret, qui entrera en vigueur neuf mois après sa publication au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 21 septembre 1973.

PIERRE MESSMER

Par le Premier ministre :

***Le ministre de l'aménagement du territoire,
de l'équipement, du logement et du tourisme,***

OLIVIER GUICHARD



RÈGLEMENT GÉNÉRAL DE POLICE DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE



TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE I^{er}

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

- Article 1.01. Définitions
- Article 1.02. Conducteur.
- Article 1.03. Devoirs de l'équipage et des autres personnes se trouvant à bord.
- Article 1.04. Devoir général de vigilance.
- Article 1.05. Conduite en cas de circonstances particulières.
- Article 1.06. Utilisation de la voie navigable.
- Article 1.07. Chargement maximal ; nombre maximal de passagers.
- Article 1.08. Construction, gréement et équipages des bâtiments.
- Article 1.09. Tenue de la barre.
- Article 1.10. Documents de bord.
- Article 1.11. Règlement de police.
- Article 1.12. Dangers résultant d'objets se trouvant à bord ; perte d'objets, obstacles.
- Article 1.13. Protection des signaux de la voie navigable.
- Article 1.14. Dommages causés aux ouvrages d'art.
- Article 1.15. Interdiction de déversement dans la voie d'eau.
- Article 1.16. Sauvetage et assistance.
- Article 1.17. Bâtiments échoués ou coulés ; déclaration des accidents.
- Article 1.18. Obligation de dégager la voie navigable.
- Article 1.19. Ordres particuliers.
- Article 1.20. Contrôle.
- Article 1.21. Transports spéciaux, véhicules amphibies.
- Article 1.22. Prescriptions de caractère temporaire.
- Article 1.23. Autorisation de manifestations.
- Article 1.24. Application dans les ports, lieux de chargement et de déchargement.
- Article 1.25. Chargement, déchargement et transbordement.
- Article 1.26. Horaires de navigation.
- Article 1.27. Interruption de la navigation ; chômage.
- Article 1.28. Mesures préventives en cas de glaces et de grosses eaux.
- Article 1.29. Destruction d'office en cas de péril.

CHAPITRE II

MARQUES DES BÂTIMENTS ET JAUGEAGE

- Article 2.01. Marques d'identification des bâtiments, à l'exception des menues embarcations et des navires de mer.
- Article 2.02. Marques d'identification des menues embarcations.
- Article 2.03. Jaugeage.
- Article 2.04. Marques d'enfoncement.

CHAPITRE III

SIGNALISATION DES BÂTIMENTS

I. – Généralités

- Article 3.01. Champ d'application.
- Article 3.02. Feux.
- Article 3.03. Pavillons et panneaux.
- Article 3.04. Cylindres, ballons et cônes.
- Article 3.05. Feux et signaux interdits ou facultatifs.
- Article 3.06. Feux de secours.
- Article 3.07. Lumières et projecteurs.

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.
- Article 3.09. Signalisation de nuit des convois remorqués faisant route.
- Article 3.10. Signalisation de nuit des convois poussés faisant route.
- Article 3.11. Signalisation de nuit des formations à couple faisant route.
- Article 3.12. Signalisation de nuit des bâtiments naviguant à la voile.
- Article 3.13. Signalisation de nuit des menues embarcations faisant route.
- Article 3.14. Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments faisant route et effectuant certains transports de matières inflammables.
- Article 3.15. Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments faisant route et effectuant certains transports de matières explosibles ou d'ammoniac.
- Article 3.16. Signalisation de nuit des bacs faisant route.
- Article 3.17. Sans objet.
- Article 3.18. Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments incapables de manœuvrer.
- Article 3.19. Signalisation de nuit des matériels flottants et établissements flottants faisant route.

II. B. – Signalisation de nuit en stationnement

- Article 3.20. Signalisation de nuit des bâtiments en stationnement.
- Article 3.21. Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments en stationnement et effectuant certains transports de matières inflammables.

- Article 3.22. Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments en stationnement et effectuant certains transports de matières explosibles ou d'ammoniac.
- Article 3.23. Signalisation de nuit des bacs en stationnement à leur débarcadère.
- Article 3.24. Sans objet.
- Article 3.25. Signalisation de nuit des matériels flottants et des établissements flottants en stationnement.
- Article 3.26. Signalisation de nuit de certains bateaux de pêche en stationnement.
- Article 3.27. Signalisation de nuit des engins flottants au travail et des bâtiments échoués ou coulés.
- Article 3.28. Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments et matériels flottants dont les ancres peuvent présenter un danger pour la navigation.

III. – Signalisation de jour

III. A. – Signalisation de jour en cours de route

- Article 3.29. Signalisation de jour des convois remorqués faisant route.
- Article 3.30. Sans objet.
- Article 3.31. Sans objet.
- Article 3.32. Signalisation de jour supplémentaire des bâtiments faisant route et effectuant certains transports de matières inflammables.
- Article 3.33. Signalisation de jour supplémentaire des bâtiments faisant route et effectuant certains transports de matières explosibles ou d'ammoniac.
- Article 3.34. Signalisation de jour des bacs faisant route.
- Article 3.35. Signalisation de jour supplémentaire des bâtiments incapables de manœuvrer.
- Article 3.36. Signalisation de jour supplémentaire des bâtiments faisant route et jouissant d'une priorité de passage.

III. B. – Signalisation de jour en stationnement

- Article 3.37. Signalisation de jour des bâtiments en stationnement et effectuant certains transports de matières inflammables.
- Article 3.38. Signalisation de jour des bâtiments en stationnement et effectuant certains transports de matières explosibles ou d'ammoniac.
- Article 3.39. Sans objet.
- Article 3.40. Signalisation de jour des filets ou perches de certains bateaux de pêche en stationnement.
- Article 3.41. Signalisation de jour des engins flottants au travail et des bâtiments échoués ou coulés.
- Article 3.42. Signalisation de jour des ancres des bâtiments et des matériels flottants.

IV. – Signalisation particulière

- Article 3.43. Signalisation de l'interdiction d'accès à bord.
- Article 3.44. Signalisation d'interdiction de fumer.
- Article 3.45. Signalisation des bâtiments des autorités de contrôle.
- Article 3.46. Signaux de détresse.

- Article 3.47. Signal d'interdiction de stationnement latéral.
Article 3.48. Signalisation des bâtiments utilisés pour la pratique de la plongée subaquatique.

CHAPITRE IV

SIGNAUX SONORES DES BÂTIMENTS

- Article 4.01. Généralités.
Article 4.02. Usage des signaux sonores.
Article 4.03. Signaux sonores interdits.

CHAPITRE V

SIGNALISATION DE LA VOIE NAVIGABLE

- Article 5.01. Règles générales.

CHAPITRE VI

RÈGLES DE ROUTE

I. – Généralités

- Article 6.01. Définition.
Article 6.02. Menues embarcations.

II. – Croisement et dépassement

- Article 6.03. Principes généraux.
Article 6.04. Croisement : règles applicables sur les voies figurant sur la liste définie à l'article 6.03.
Article 6.05. Croisement : dérogations aux règles normales en faveur des bâtiments faisant route sur les lacs et jouissant d'une priorité générale.
Article 6.06. Sans objet.
Article 6.07. Traversée des passages rétrécis et des souterrains.
Article 6.08. Croisement interdit par les signaux de la voie navigable.
Article 6.09. Dépassement : dispositions générales.
Article 6.10. Dépassement sur les voies figurant sur la liste définie à l'article 6.03 : conduite et signaux des bâtiments.
Article 6.11. Dépassement interdit par les signaux de la voie navigable.

III. – Autres règles de route

- Article 6.12. Navigation sur les secteurs où la route à suivre est prescrite.
Article 6.13. Virage.
Article 6.14. Conduite au départ.
Article 6.15. Interdiction de s'engager dans les intervalles entre les éléments d'un convoi remorqué.
Article 6.16. Traversée de la voie navigable ; entrée et sortie des ports et des voies affluentes.

- Article 6.17. Navigation à la même hauteur, interdiction de s'approcher d'un bâtiment.
Article 6.18. Interdiction de faire traîner les ancres, câbles ou chaînes.
Article 6.19. Navigation à la dérive.
Article 6.20. Remous.
Article 6.21. Convois et formations à couple.
Article 6.22. Interdiction de la navigation et sections désaffectées.

IV – Bacs

- Article 6.23. Règles applicables aux bacs.

V – Passage des ponts, barrages et écluses

- Article 6.24. Passage des ponts : généralités.
Article 6.25. Passage des ponts fixes.
Article 6.26. Passage des ponts mobiles.
Article 6.27. Passage des barrages.
Article 6.28. Passage aux écluses.
Article 6.29. Ordre de passage aux écluses.

VI – Navigation par temps bouché

- Article 6.30. Règles générales de navigation par temps bouché.
Article 6.31. Signaux sonores pendant la marche.
Article 6.32. Sans objet.

VII – Navigation au radar

- Article 6.33. Dispositions spéciales pour les bâtiments naviguant au radar.
Article 6.34. Convois et formations à couple naviguant au radar.
Article 6.35. Règles de route des bâtiments naviguant au radar.
Article 6.36. Dispositions applicables aux bâtiments qui entendent le signal prescrit à l'article 6.35 (§ 2 a).

CHAPITRE VII

RÈGLES DE STATIONNEMENT

- Article 7.01. Lieu de stationnement (ancrage et amarrage).
Article 7.02. Sécurité d'ancrage et d'amarrage.
Article 7.03. Stationnement (ancrage et amarrage) interdit.
Article 7.04. Ancrage interdit.
Article 7.05. Amarrage interdit.
Article 7.06. Garde et surveillance.
Article 7.07. Interdiction de stationnement latéral.
Article 7.08. Stationnement côte à côte.
Article 7.09. Stationnement au voisinage de bâtiments transportant certaines matières dangereuses.
Article 7.10. Stationnement dans les ports et dans les garages.

- Article 7.11. Bâtiments, matériels flottants ou établissements flottants abandonnés.
Article 7.12. Bâtiments en réparation.
Article 7.13. Déchirage des bâtiments.

CHAPITRE VIII

DISPOSITIONS COMPLÉMENTAIRES AUX CONVOIS POUSSÉS

- Article 8.01. Sans objet.
Article 8.02. Remorquage d'un convoi poussé par un convoi poussé.
Article 8.03. Convois poussés comprenant des bâtiments autres que des barges de poussage.
Article 8.04. Déplacement de barges de poussage en dehors d'un convoi poussé.
Article 8.05. Accouplements de convois poussés.
Article 8.06. Installation de radiotéléphonie des convois poussés.
Article 8.07. Liaison phonique à bord des convois poussés.
Article 8.08. Circulation des personnes à bord des convois poussés.

CHAPITRE IX

NAVIGATION DE PLAISANCE ET ACTIVITÉS SPORTIVES

- Article 9.01. Règles générales.
Article 9.02. Inscription.
Article 9.03. Circulation et stationnement des bateaux de plaisance.
Article 9.04. Stationnement permanent.
Article 9.05. Sports nautiques.

CHAPITRE X

SERVICES PUBLICS DE TRANSPORTS DE PASSAGERS

- Article 10.01. Règles générales.

ANNEXES

1. Lettre ou groupe de lettres distinctif du pays du port d'attache ou du lieu d'immatriculation des bâtiments.
2. Marques d'enfoncement des bateaux de navigation intérieure.
3. Signalisation des bâtiments.
4. Sans objet.
5. Sans objet.
6. Signaux sonores.
7. Signaux de la voie navigable.



CHAPITRE I^{ER}

Dispositions générales

Article 1.01

Définitions

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 tout bâtiment utilisant ses propres moyens mécaniques de propulsion, à l'exception des bâtiments dont le moteur n'est employé que pour effectuer de petits déplacements (par exemple, dans les ports ou aux lieux de chargement et de déchargement) ou pour augmenter leur manœuvrabilité lorsqu'ils sont remorqués.

c) Le terme « convoi remorqué » désigne tout groupement composé d'un ou plusieurs bâtiments, établissements flottants ou matériels flottants, et remorqué par un ou plusieurs bâtiments motorisés ; ces derniers font partie du convoi.

d) 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 ».

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

e) Le terme « formation à couple » désigne un ensemble composé exclusivement de bâtiments accouplés bord à bord et dont un au moins est motorisé et assure la propulsion de la formation.

f) Le terme « engin flottant » désigne toute construction flottante portant des installations mécaniques et destinée à travailler sur les voies navigables ou dans les ports (drague, élévateur, bigue, grue, etc.).

g) Le terme « établissement flottant » désigne toute installation flottante, qui n'est pas normalement destinée à être déplacée, telle qu'établissement de bains, dock, embarcadère, hangar pour bateaux.

h) Le terme « bac » désigne tout bâtiment qui assure un service de traversée de la voie navigable et qui est classé comme bac par l'autorité compétente.

i) Le terme « menue embarcation » désigne tout bâtiment de moins de 20 tonnes de port en lourd ou de déplacement d'eau suivant qu'il s'agit de bâtiments destinés ou non au transport de marchandises, à l'exception :

- de ceux qui sont construits ou aménagés pour remorquer, pousser ou mener à couple des bâtiments autres que des menues embarcations ;
- de ceux qui sont autorisés au transport de plus de douze passagers ;
- des bacs.

k) Le terme « matériel flottant » désigne les radeaux ainsi que toute construction ou assemblage rendu apte à être déplacé sur l'eau autre qu'un bâtiment ou établissement flottant.

l) 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.

m) 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.

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

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

p) Les termes « feu blanc », « feu rouge », « feu vert », « feu jaune » et « feu bleu » désignent les feux dont les couleurs répondent aux prescriptions fixées par arrêté du ministre chargé des voies navigables.

q) Les termes « feu puissant », « feu clair » et « feu ordinaire » désignent les feux dont l'intensité répond aux prescriptions fixées par arrêté du ministre chargé des voies navigables.

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

s) Le terme « son bref » désigne un son d'une durée d'environ une seconde, le terme « son prolongé » désigne un son d'une durée d'environ quatre secondes ; l'intervalle entre deux sons consécutifs est d'environ une seconde.

t) Le terme « série de sons très brefs » désigne une série d'au moins six sons d'une durée d'un quart de seconde environ, chacun séparés par des pauses d'une durée d'un quart de seconde environ.

Article 1.02

Conducteur

1. Tout bâtiment ainsi que tout matériel flottant doit être placé sous l'autorité d'une personne ayant l'aptitude nécessaire à cet effet.

Cette personne est appelée ci-après « conducteur ».

Le conducteur est réputé avoir l'aptitude requise lorsqu'il est titulaire des certificats de capacité ou des permis de conduire prescrits pour la section qu'il parcourt et pour la catégorie de bâtiment qu'il conduit.

2. Tout convoi ou formation à couple doit être également placé sous l'autorité d'un conducteur ayant l'aptitude nécessaire à cet effet.

Le conducteur du bâtiment motorisé qui assure la propulsion principale est le conducteur du convoi ou de la formation à couple. Si plus d'un bâtiment assure la propulsion principale, le conducteur du convoi ou de la formation à couple doit être désigné en temps utile.

3. Dans un convoi poussé, les bâtiments autres que le pousseur ne sont pas tenus d'avoir de conducteur, mais sont placés sous l'autorité du conducteur du pousseur.

4. 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.

5. Le conducteur est responsable de l'observation des dispositions du présent règlement. Les conducteurs des convois et des formations à couple sont responsables de l'observation des dispositions s'appliquant aux convois ou aux formations à couple.

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 bâtiment d'une formation à couple qui ne sont pas conducteurs de la formation.

6. Si pour un bâtiment ou un matériel flottant en stationnement une personne est chargée de la garde ou de la surveillance en vertu de l'article 7.06, cette personne tient lieu de conducteur.

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 dans le cadre de sa responsabilité. Ils doivent contribuer à l'observation des prescriptions réglementaires.

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 et de l'ordre à bord.

Article 1.04

Devoir général de vigilance

Même en l'absence de prescriptions réglementaires spéciales, les conducteurs doivent prendre toutes les mesures de précaution que commandent le devoir général de vigilance et les règles de la pratique professionnelle courante en vue d'éviter :

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

Article 1.05

Conduite en cas de circonstances particulières

En cas de 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 réglementaires.

Article 1.06

Utilisation de la voie navigable

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

2. Les règlements particuliers peuvent fixer les dimensions, y compris enfoncement au repos, que les bâtiments, convois poussés et matériels flottants ne doivent pas excéder, chargement compris.

La hauteur des mâts au-dessus du plan d'enfoncement du bâtiment à vide ne peut en aucun cas dépasser quinze mètres.

3. La vitesse de marche des bâtiments motorisés ne peut excéder, sur chaque voie navigable, le maximum déterminé par les règlements particuliers.

Le chargement et la conduite des bâtiments devront être réalisés en tenant compte de l'enfoncement supplémentaire en marche. Les règlements particuliers peuvent fixer la profondeur minimale sous le plan d'eau dans le chenal navigable, mesurée en l'absence de tout bâtiment.

4. Les règlements particuliers désignent, s'il y a lieu, les parties de voies navigables où des restrictions doivent être apportées à certains modes de navigation.

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 pas mettre en danger la stabilité du bâtiment.
3. Les bâtiments destinés au transport de passagers ne doivent pas avoir à bord un nombre de passagers supérieur à celui autorisé.

Article 1.08

Construction, grément et équipage des bâtiments

1. Les bâtiments doivent être construits, grésés et entretenus de manière à assurer la sécurité des personnes se trouvant à bord et celle de la navigation et de manière à pouvoir satisfaire aux obligations du présent règlement.
2. Tous les bâtiments doivent avoir un équipage suffisamment nombreux et qualifié pour assurer la sécurité des personnes se trouvant à bord et celle de la navigation.
3. Ces conditions sont considérées comme satisfaites lorsqu'un bâtiment est muni d'un permis de navigation, que sa construction, son grément et son équipage répondent aux énonciations de ce permis de navigation et que son exploitation est conforme aux prescriptions dudit permis.
4. Les règlements particuliers définissent, s'il y a lieu, les moyens de traction ou de propulsion autorisés sur chaque voie navigable ainsi que les conditions auxquelles est soumis leur emploi. Ils peuvent notamment fixer la puissance minimale que doivent posséder les bâtiments motorisés.
5. Les règlements particuliers fixent les modalités d'utilisation des batelets à la traîne ainsi que les obligations de port du gilet de sauvetage dans certaines circonstances.

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 seize ans.
2. La condition d'âge ne s'applique pas dans le cas des menues embarcations non munies de moyens mécaniques de propulsion.

3. Afin d'assurer la bonne conduite du bâtiment, l'homme de barre doit être en mesure de recevoir et de donner toutes les informations et tous les ordres qui arrivent à la timonerie ou partent celle-ci. En particulier, il doit avoir une vue directe ou indirecte suffisamment libre dans toutes les directions et doit être en mesure d'entendre les signaux sonores ; si ces conditions ne peuvent être remplies, une vigie doit être placée à l'avant pour le renseigner.

Article 1.10

Documents de bord

1. À bord des bâtiments doivent se trouver les pièces et certificats imposés par les décrets ou règlements en vigueur.

2. Ces documents doivent être présentés à toute réquisition des agents de la navigation.

Article 1.11

Règlement de police

Un exemplaire à jour du présent règlement doit se trouver à bord de tout bâtiment, à l'exception des menues embarcations et des barges de poussage.

Article 1.12

Dangers résultant d'objets se trouvant à bord, perte d'objets, obstacles

1. Il est interdit de laisser déborder des bâtiments, des matériels flottants ou des établissements flottants, des objets qui pourraient entraîner l'un des inconvénients visés à l'article 1.04.

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

3. Lorsqu'un bâtiment ou matériel flottant perd un objet et qu'il peut en résulter une entrave ou un danger pour la navigation, le conducteur doit aviser sans délai, au plus tard à la prochaine écluse, les agents de la navigation, 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 encombrant la voie navigable, le conducteur doit en aviser sans délai, au plus tard à la prochaine écluse, les agents de la navigation, 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 (bouées, flotteurs, balises, etc.) pour s'ammarrer ou se déhaler, 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, au plus tard à la prochaine écluse, les agents de la navigation.

3. D'une manière générale, tout conducteur a le devoir d'aviser sans délai, au plus tard à la prochaine écluse, les agents de la navigation, 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, épi, etc.), le conducteur doit en aviser sans délai, au plus tard à la prochaine écluse, les agents de la navigation.

Article 1.15

Interdiction de déversement dans la voie d'eau

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

2. En cas de déversement accidentel de cette nature ou de menace d'un tel déversement, le conducteur doit aviser sans délai, au plus tard à la prochaine écluse, les agents de la navigation, en indiquant aussi exactement que possible la nature et l'endroit du déversement.

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

4. Les conducteurs de bâtiments autres que les menues embarcations doivent déposer, contre reçu, dans des installations agréées, les déchets pétroliers ou leurs mélanges avec de l'eau, à des intervalles réguliers déterminés par l'état et l'exploitation du bâtiment.

Pour en fournir la preuve, mention de chaque dépôt doit être portée dans le carnet de contrôle des huiles usées qui doit être conservé à bord. Un arrêté ministériel déterminera le modèle de ce carnet et la date d'application du présent article.

5. Il est interdit d'enduire d'huile usée l'extérieur des bâtiments.

6. Les dispositions du présent article s'appliquent sans préjudice des autres prescriptions en la matière.

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.

Tout conducteur 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 ; déclaration des accidents

1. Le conducteur d'un bâtiment ou matériel flottant échoué ou coulé doit faire aviser, dans le plus bref délai possible, les agents de la navigation. Le conducteur ou un autre membre de l'équipage doit rester à bord ou à proximité du lieu de l'accident, tant que les ingénieurs n'auront pas autorisé son départ.

2. Sauf si cela n'est manifestement pas nécessaire et sans préjudice de l'obligation de mettre en place les signaux visés aux articles 3.27 et 3.41, le conducteur doit, dans le plus bref délai, faire avertir les bâtiments ou matériels flottants approchant et ce, en des points appropriés et à une distance suffisante du lieu de l'accident pour que ces bâtiments ou matériels flottants puissent prendre, en temps utile, les dispositions nécessaires.

3. En cas d'accident survenu au passage d'une écluse, le conducteur doit faire aviser immédiatement l'agent de la navigation responsable de l'écluse.

Article 1.18

Obligation de dégager la voie navigable

1. Lorsqu'un bâtiment ou matériel flottant échoué ou coulé, ou un objet perdu par un bâtiment ou matériel flottant crée ou menace de créer une obstruction totale ou partielle de la voie navigable, le conducteur doit s'employer à ce que celle-ci soit dégagée dans le plus court délai.

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

3. En dehors des cas prévus aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus, lorsqu'un objet quelconque susceptible de constituer un écueil ou un obstacle pour la navigation tombe à l'eau, le propriétaire de cet objet ou son représentant, ainsi que celui qui en a provoqué la chute, sont tenus d'en opérer d'urgence le repêchage. S'ils ne peuvent y procéder immédiatement, ils doivent en aviser sans délai les agents de la navigation et prendre les mesures nécessaires pour éviter tout accident et assurer le maintien de la circulation. Le repêchage de l'objet doit en tout cas être effectué dans le délai imposé par les agents de la navigation.

4. Lorsqu'un bâtiment ou matériel flottant vient à couler à fond, le conducteur est tenu d'en aviser sans délai les agents de la navigation et de prendre d'urgence les dispositions nécessaires pour éviter tout accident et pour assurer le maintien de la navigation. En outre, et sans préjudice des responsabilités éventuellement encourues par tous autres, il doit, tant pour commencer les opérations que pour les mener à bonne fin, sans aucun retard et en tout cas dans les délais qui lui seront prescrits par les agents de la navigation, prendre les dispositions nécessaires au relèvement ou à la mise à flot du bâtiment ou matériel flottant.

5. Lorsque les agents de la navigation reconnaissent que la navigation peut être maintenue au droit de l'obstacle ou de l'objet formant obstacle, une signalisation sera installée. Les dépenses d'acquisition, de pose et d'entretien de cette signalisation sont à la charge du propriétaire de l'objet formant obstacle.

Article 1.19

Ordres particuliers

Les conducteurs doivent se conformer aux ordres particuliers qui leur sont donnés par les agents de la navigation en vue de la sécurité ou du bon ordre de la navigation.

Article 1.20

Contrôle

Les conducteurs doivent donner aux ingénieurs et aux agents de la navigation les facilités nécessaires pour leur permettre de s'assurer de l'observation des prescriptions du présent règlement, et notamment leur faciliter l'embarquement immédiat à leur bord.

Article 1.21

Transports spéciaux, véhicules amphibies

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

a) De bâtiments, convois ou formations à couple qui ne répondent pas aux prescriptions des articles 1.06 et 1.08 (§ 1) ;

b) D'établissements flottants ;

c) De matériels flottants.

Ces transports ne sont admis que moyennant une autorisation spéciale délivrée par le chef du service de la navigation du secteur à parcourir.

Ils sont soumis aux conditions que celui-ci déterminera dans chaque cas.

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

2. Sont interdits la circulation ou le stationnement, sans autorisation écrite :

- du ministre chargé des voies navigables, si la circulation intéresse au moins deux départements ;

- du préfet, si la circulation ou le stationnement s'effectuent à l'intérieur d'un seul département,

des bateaux destinés à la vente au détail, tels que bateaux-bazars, bateaux-épicerie, bateaux-restaurants, etc., ainsi que les bateaux aménagés pour offrir au public des spectacles ou attractions, tels que bateaux-cinéma, bateaux-théâtre, bateaux-expositions, etc.

Cette autorisation précise l'itinéraire que le bateau peut emprunter et les endroits où il sera admis à stationner dans les conditions à fixer par le chef du service de la navigation. En outre, cette autorisation aura une durée strictement limitée.

3. Les véhicules amphibies sont considérés, pour l'application du présent règlement, comme des menues embarcations.

Article 1.22

Prescriptions de caractère temporaire

1. Les conducteurs doivent se conformer aux prescriptions de caractère temporaire édictées par le chef du service de la navigation, dans des cas spéciaux, en vue de la sécurité et du bon ordre de la navigation et publiées par voie d'avis à la batellerie.

2. Ces prescriptions peuvent notamment être motivées, par des travaux exécutés sur la voie navigable, des exercices militaires, des manifestations

publiques dans le sens de l'article 1.23 ou par les conditions de la voie d'eau ; elles peuvent, sur des sections déterminées où des précautions particulières sont nécessaires et qui sont signalées par des bouées, balises ou autres signaux ou par des avertisseurs, interdire la navigation de nuit ou le passage de bâtiments d'un trop grand tirant d'eau.

3. En cas d'urgence, le chef du service de la navigation peut, à titre temporaire et à charge d'en rendre compte à l'autorité qui a édicté le règlement particulier, prescrire par voie d'avis à la batellerie des dispositions dérogeant à celles du règlement particulier ou les complétant.

4. Si possible, les mesures ainsi édictées font l'objet d'une signalisation appropriée.

Article 1.23

Autorisation de manifestations

1. Les manifestations sportives, fêtes nautiques et autres manifestations qui peuvent entraîner des rassemblements de bâtiments ne peuvent avoir lieu sans une autorisation délivrée, sur l'avis du chef du service de la navigation, par le préfet.

Toutefois, sur certaines voies navigables dont la liste est fixée par décision du ministre chargé des voies navigables, l'autorisation d'une interruption de la navigation ne peut dépasser quatre heures par période de vingt-quatre heures.

Sur ces voies, le ministre chargé des voies navigables peut accorder une seule fois par an une autorisation entraînant une interruption de plus de quatre heures, sans pouvoir dépasser six heures.

2. Les exercices militaires susceptibles de gêner la navigation ou nécessitant son interruption sont soumis aux mêmes règles.

Article 1.24

Application dans les ports, lieux de chargement et de déchargement

Le présent règlement s'applique également aux plans d'eau faisant partie des ports et des lieux de chargement et de déchargement, sans préjudice des règlements particuliers pris pour son application et nécessités par les circonstances locales et la nature des opérations de chargement et de déchargement.

Article 1.25

Chargement, déchargement et transbordement

Le chargement, le déchargement ou le transbordement est interdit en dehors des ports ou des emplacements désignés à cet effet par les autorités compétentes.

Article 1.26

Horaires de navigation

1. Le passage aux écluses et ponts mobiles est pratiqué suivant les horaires fixés par décision ministérielle.

2. Des dérogations à ces horaires peuvent être exceptionnellement, en cas d'urgence et à charge d'en rendre compte au ministre, prononcées par le chef du service de la navigation :

- soit en vue d'un allongement de la durée journalière de navigation motivé par la nécessité d'assurer temporairement un écoulement plus rapide des bateaux ;
- soit en vue d'une réduction de ladite durée à l'époque des crues, des sécheresses, des gelées et des débâcles, ainsi que dans tous les cas où des accidents ou échouages, ou des avaries survenues soit aux digues, soit à la cuvette, soit aux ouvrages d'art de la voie navigable, feraient craindre quelque danger.

Article 1.27

Interruption de la navigation, chômage

1. La navigation ne peut être suspendue que par un arrêté du ministre ou du préfet qui fixe, après avis des chefs de service de la navigation, l'époque et la durée de l'interruption.

2. Toutefois, dans les cas d'urgence, cette suspension peut être prescrite par le chef du service de la navigation, à charge pour lui d'en rendre compte ; il peut notamment retenir les bâtiments dans les garages.

3. Pendant les chômages, les bateaux peuvent circuler, à leurs risques et périls, dans les biefs ou parties de biefs restés en eau.

Article 1.28

Mesures préventives en cas de glaces et de grosses eaux

1. En temps de glaces ou de grosses eaux, les conducteurs doivent renforcer les amarres de leurs bâtiments, matériels flottants et établissements flottants.

2. Dès que les glaces apparaissent, tous bâtiments, matériels flottants et établissements flottants qui seraient menacés ou dont la présence pourrait faire craindre quelque accident doivent être dirigés sur les lieux désignés par les agents de la navigation, quelles que soient les autorisations ou permissions accordées antérieurement.

3. La glace doit être cassée autour de la flottaison par les soins de la personne préposée à la conduite ou à la surveillance du bâtiment, matériel flottant ou établissement flottant.

4. Lorsqu'il y a danger de débordement, les marchandises de toute nature susceptibles d'être entraînées par les eaux sont immédiatement enlevées des ports, berges et dépendances de la voie navigable. Les matériaux ou marchandises submergés sont considérés comme écueils et signalés comme tels. Toutes ces opérations doivent être faites d'urgence et continuées au besoin pendant la nuit, par les soins et aux frais des propriétaires des matériaux ou marchandises.

5. Faute par les propriétaires ou préposés de se conformer aux dispositions qui précèdent, les mesures nécessaires peuvent être prises d'office et sans mise en demeure préalable par les ingénieurs, aux frais, risques et périls desdits propriétaires ou préposés.

Article 1.29

Destruction d'office en cas de péril

En cas de péril imminent, il peut être procédé d'office, sur l'ordre donné par le préfet et sans mise en demeure préalable, à la destruction des bâtiments ou établissements flottants dangereusement placés. Il est dressé procès-verbal de cette destruction.

CHAPITRE II

Marques des bâtiments, jaugeage

Article 2.01

Marques d'identification des bâtiments à l'exception des menues embarcations et des navires de mer

1. Sans préjudice de la réglementation concernant l'immatriculation, tout bâtiment, à l'exception des menues embarcations et des navires de mer, doit porter sur sa coque ou sur des planches ou plaques fixées à demeure les marques d'identification suivantes :

a) Son nom qui peut être également une devise :

Le nom sera porté des deux côtés du bâtiment ; sur les bâtiments motorisés, il devra en outre être apposé de façon à être visible de l'arrière. Si, dans une formation à couple ou un convoi poussé, une ou plusieurs inscriptions du nom du bâtiment propulseur sont masquées, le nom doit être répété sur des panneaux placés de façon à être bien visibles dans les directions où les inscriptions sont masquées. À défaut de nom pour le bâtiment, on indiquera :

- soit le nom de l'organisation à laquelle le bâtiment appartient (ou son abréviation habituelle), suivi, le cas échéant, d'un numéro ;

- soit le numéro d'immatriculation suivi, pour indiquer le pays où se trouve le port d'attache ou du lieu d'immatriculation de la lettre ou du groupe de lettres prévu 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 sera porté soit sur les deux côtés du bâtiment, soit sur son arrière et sera suivi de la lettre indiquant le pays où se trouve ce port d'attache ou ce lieu d'immatriculation.

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

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

b) Tout bâtiment destiné au transport de passager 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 seront apposées en caractères latins, bien lisibles et indélébiles. La hauteur des caractères sera d'au moins 20 centimètres pour le nom et d'au moins 15 centimètres pour les autres marques.

La largeur des caractères et l'épaisseur des traits seront proportionnées à la hauteur. Les caractères seront de couleur claire sur fond sombre ou de couleur sombre sur fond clair.

Article 2.02

Marques d'identification des menues embarcations

1. Les menues embarcations doivent porter les marques d'identification suivantes :

a) Leur nom ou leur devise :

Le nom sera porté sur l'extérieur de l'embarcation en caractères latins, d'une hauteur d'au moins 10 centimètres, bien lisibles et indélébiles, en couleur claire sur fond sombre ou en couleur sombre sur fond clair. À défaut de nom ou de devise pour l'embarcation, on indiquera le nom (ou son abréviation habituelle) de l'organisation à laquelle l'embarcation appartient, suivi, le cas échéant, d'un numéro.

b) Le nom et le domicile de leur propriétaire :

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

Toutefois, les canots de service d'un bâtiment, ainsi que les barques, batelets et bachots sans moteur servant à l'usage de la pêche, porteront seulement, à l'intérieur ou à l'extérieur, une marque permettant d'identifier le propriétaire.

Article 2.03

Jaugeage

Tout bâtiment de navigation intérieure de plus de 20 tonnes de port en lourd doit être jaugé, conformément à la réglementation en vigueur.

Article 2.04

Marques d'enfoncement

Tout bâtiment, à l'exception des menues embarcations et des navires de mer, doit porter des marques indiquant le plan du plus grand enfoncement.

Pour les bateaux de navigation intérieure, l'annexe 2 du présent règlement définit les modalités de détermination du plus grand enfoncement et les conditions d'apposition des marques d'enfoncement.

CHAPITRE III

Signalisation des bâtiments

I. – Généralités

Article 3.01

Champ d'application

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

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

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

4. Pour l'application du présent chapitre, les convois poussés dont les dimensions maximales ne dépassent pas 92 mètres sur 9,50 mètres sont considérés comme bâtiments motorisés isolés de même longueur.

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

Article 3.02

Feux

Sauf dispositions contraires du présent règlement, les feux prescrits au présent chapitre doivent éclairer de tous les côtés et montrer une lumière continue et uniforme.

Article 3.03

Pavillons et panneaux

1. Sauf dispositions contraires du présent règlement, les pavillons et panneaux prescrits au présent chapitre doivent être rectangulaires.

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

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

Article 3.04

Cylindres, ballons et cônes

1. Les cylindres, ballons et cônes 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 au moins les suivantes :

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

b) Pour les ballons, un diamètre de 80 centimètres ;

c) Pour les cônes, une hauteur de 80 centimètres et un diamètre de base de 65 centimètres.

Article 3.05

Feux et signaux interdits ou facultatifs

(Croquis IV 6 défini à l'annexe 3)

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 des signaux mentionnés dans des conditions autres que celles prescrites ou admises par le règlement.

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

3. Les bâtiments, matériels flottants et établissements flottants faisant route ou en stationnement qui veulent être protégés contre les remous causés par le passage des autres bâtiments ou matériels flottants peuvent montrer, sans préjudice de la signalisation qui leur est applicable en vertu des dispositions des autres articles du présent chapitre :

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

- 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.

Outre les bâtiments visés aux articles 3.27 et 3.41 qui portent déjà cette signalisation, ont seuls le droit d'en faire usage :

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

b) Les bâtiments, matériels flottants et établissements flottants munis d'une autorisation écrite du chef du service de navigation.

4. Il est interdit de porter des pavillons ou panneaux, notamment publicitaires, qui seraient susceptibles de gêner la visibilité ou de compliquer l'identification des signaux prévus par le présent règlement.

Article 3.06

Feux de secours

Lorsque des feux de signalisation prescrits au présent règlement 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 plus 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

Lumières et projecteurs

Il est interdit de faire usage de lumières ou de projecteurs de telle façon :

a) Qu'ils puissent être confondus avec les feux ou signaux mentionnés au présent règlement ou puissent nuire à la visibilité de ces feux ou signaux,

ou

b) 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 des bâtiments motorisés isolés faisant route

(croquis II.A.I défini à l'annexe 3)

1. Les dispositions du présent article ne sont applicables ni aux menues embarcations, ni aux bacs ; les règles applicables aux menues embarcations sont énoncées à l'article 3.13, et celles applicables aux bacs à l'article 3.16.

2. Les bâtiments motorisés isolés doivent porter :

a) Un feu de mât constitué par un feu puissant blanc ; ce feu doit être visible sur un arc d'horizon de 225°, soit 112°30' de chaque côté du bâtiment (c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 22°30' sur l'arrière du travers de chaque bord) et il ne doit être visible que sur cet arc ; il doit être placé dans la partie avant du bâtiment ;

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

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

3. Dans le cas où un bâtiment motorisé isolé a plus de 110 mètres de longueur, il doit porter, en outre, un deuxième feu de mât placé à l'arrière à une hauteur supérieure à celle à laquelle est placé le feu avant ; ce feu doit répondre, par ailleurs, aux autres spécifications du paragraphe 2 a ci-dessus.

Article 3.09

Signalisation de nuit des convois remorqués faisant route

(Croquis II.A.2 défini à l'annexe 3)

1. Les dispositions du présent article ne sont applicables ni aux menues embarcations ne remorquant que de menues embarcations, ni aux menues embarcations remorquées ; les règles applicables à de telles menues embarcations sont énoncées aux paragraphes 2 et 3 de l'article 3.13.

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

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

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

Le bâtiment doit conserver ces feux, même s'il est précédé temporairement, sur un court secteur, par un bâtiment motorisé de renfort ; ce dernier doit, lui aussi, porter ces feux.

3. Dans le cas où un convoi remorqué comporte en tête plusieurs bâtiments motorisés naviguant l'un à côté de l'autre, accouplés ou non, chacun de ces bâtiments doit porter un troisième feu puissant blanc, visible sur le même arc d'horizon que le feu de mât, et placé à environ 2 mètres au-dessous de celui-ci, mais autant que possible à 1 mètre au moins plus haut que les feux de côté.

Il en est de même pour chacun des bâtiments motorisés manœuvrant ensemble un bâtiment, un matériel flottant ou un établissement flottant.

4. Chacun des bâtiments d'un convoi remorqué suivant le ou les bâtiments motorisés visés aux paragraphes 2 et 3 ci-dessus doit porter un feu de mât clair blanc, visible de tous les côtés.

Toutefois, si une longueur du convoi comprend une rangée de plus de deux bâtiments accouplés, ces feux doivent être portés seulement par les deux bâtiments extérieurs de la rangée.

Les feux de mât de tous les bâtiments remorqués d'un convoi doivent, autant que possible, être portés à une même hauteur au-dessus du plan d'eau.

5. Le ou les bâtiments formant la dernière longueur d'un convoi remorqué doivent porter, outre le feu de mât prescrit au chiffre 4 ci-dessus, le feu de

poupe prescrit au paragraphe 2 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 ne sera pas tenu compte de ces embarcations pour l'application des dispositions du présent paragraphe.

Article 3.10

Signalisation de nuit des convois poussés faisant route

(Croquis II.A.3 défini à l'annexe 3)

1. Les convois poussés doivent porter :

a) Comme feux de mât : trois feux puissants blancs à l'avant du convoi.

Ces feux doivent être disposés selon un triangle équilatéral à base horizontale dans un plan perpendiculaire à l'axe longitudinal du convoi. Les deux feux inférieurs doivent être placés à 1,25 mètre environ de distance l'un de l'autre et à 1,10 mètre environ au-dessous du feu supérieur ;

Ces trois feux doivent, par ailleurs, répondre aux prescriptions du paragraphe 2 a de l'article 3.08.

b) Comme feux de côté : les feux prescrits au paragraphe 2 b de l'article 3.08 ; ces feux doivent être placés sur la partie la plus large du convoi, le plus près possible du pousseur, à 1 mètre au plus des bords du convoi et à 2 mètres au moins au-dessus du plan d'eau.

c) Comme feux arrière : trois feux ordinaires blancs sur le pousseur, placés selon une ligne horizontale perpendiculaire à l'axe longitudinal, à un écartement de 1,25 mètre environ.

Ces feux doivent, par ailleurs, répondre aux prescriptions du paragraphe 2 c de l'article 3.08.

Article 3.11

Signalisation de nuit des formations à couple faisant route

(Croquis II.A.4 défini à l'annexe 3)

1. Les dispositions du présent article ne sont applicables ni aux menues embarcations ne menant à couple que de menues embarcations, ni aux menues embarcations menées à couple ; les règles applicables à de telles menues embarcations figurent aux paragraphes 2 et 3 de l'article 3.13.

2. Les formations à couple doivent porter :

a) Comme feux de mât :

i) Sur chaque bâtiment motorisé le feu prescrit au paragraphe 2 a de l'article 3.08 ;

ii) Sur chaque bâtiment non motorisé un feu clair blanc visible de tous les côtés, placé à un endroit approprié et à une hauteur suffisante, mais autant que possible à 2 mètres plus bas que le feu de mât du ou des bâtiments motorisés ;

b) Comme feux de côté : les feux prescrits au paragraphe 2 b de l'article 3.08 ; ces feux doivent être placés à l'extérieur de la formation, autant que possible à la même hauteur, à 1 mètre au moins en dessous du feu de mât le plus bas ;

c) Comme feux arrière : sur chaque bâtiment le feu de poupe prescrit au paragraphe 2 c de l'article 3.08.

Article 3.12

Signalisation de nuit des bâtiments naviguant à la voile

(Croquis II.A.5 défini à l'annexe 3)

1. Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux menues embarcations ; les règles applicables aux menues embarcations sont énoncées aux paragraphes 1 et 4 de l'article 3.13.

2. Les bâtiments naviguant à la voile seulement doivent porter :

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

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

3. Les bâtiments utilisant en même temps des voiles et un moteur doivent porter les feux de mât, de côté et de poupe prescrits au paragraphe 2 de l'article 3.08.

Article 3.13

Signalisation de nuit des menues embarcations faisant route

(Croquis II.A.6 défini à l'annexe 3)

1. Les menues embarcations isolées propulsées par un moteur doivent porter :

Soit :

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

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

c) Le feu de poupe prescrit au paragraphe 2 c de l'article 3.08,

Soit :

d) Le feu de mâât prescrit au paragraphe 2 a de l'article 3.08 ; toutefois, ce feu doit être clair au lieu de puissant et doit être placé 1 mètre plus haut que les feux de côté ;

e) Les feux de côté prescrits au paragraphe 2 b de l'article 3.08 ; toutefois, ces feux doivent être placés l'un à côté de l'autre ou dans une même lanterne, dans l'axe du bâtiment, à la proue ou près de la proue ;

f) Le feu de poupe prescrit au paragraphe 2 c de l'article 3.08 ; toutefois, ce feu peut être supprimé, mais, dans ce cas, le feu de mâât visé sous d ci-dessus doit être visible de tous les côtés.

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

3. Les menues embarcations remorquées ou menées à couple doivent porter un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés.

Les prescriptions du présent paragraphe ne s'appliquent pas aux canots de service des bâtiments.

4. Les menues embarcations isolées naviguant à la voile seulement doivent porter un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés et doivent en outre, à l'approche d'autres bâtiments, montrer un second feu ordinaire blanc.

5. Les menues embarcations naviguant isolément, mais qui ne sont propulsées ni par un moteur ni par des voiles, doivent porter un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés. Toutefois, les canots de service dans les mêmes conditions, ne doivent montrer ce feu qu'à l'approche d'autres bâtiments.

Article 3.14

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

(Croquis II.A.7. II.A.8 et II.A.9 définis à l'annexe 3)

1. Les bâtiments effectuant des transports de matières inflammables doivent porter, outre les feux prescrits par les autres dispositions du présent règlement, un feu ordinaire bleu, sur leur partie arrière, à un endroit approprié et à hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés.

Les bâtiments ayant transporté les matières visées ci-dessus en citernes, pour autant que celles-ci ne sont pas exemptes de gaz dangereux, doivent porter la même signalisation.

2. Lorsqu'un convoi remorqué comprend un ou plusieurs bâtiments visés au paragraphe 1 ci-dessus, le bâtiment motorisé en tête du convoi, pour autant qu'il ne porte pas déjà le feu bleu visé audit paragraphe, doit porter, outre les feux prescrits au paragraphe 2 de l'article 3.09 un feu ordinaire bleu, visible sur le même arc d'horizon que les feux de mât, placé à 1 mètre environ au-dessous du plus bas de ceux-ci et autant que possible à 1 mètre au moins plus haut que les feux de côté.

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

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

Toutefois, dans ce cas :

a) Le bâtiment portant les feux visés au paragraphe 1 a de l'article 3.10 doit porter en outre un feu ordinaire bleu placé verticalement à 2,20 mètres environ au-dessous du feu supérieur et répondant, par ailleurs, aux prescriptions du paragraphe 2 a de l'article 3.08 ;

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

Article 3.15

Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments faisant route et effectuant certains transports de matières explosibles ou d'ammoniac

(Croquis II.A.10. II.A.11. II.A.12. II.A.12 bis et II.A.12 ter définis à l'annexe 3)

1. Outre les feux prescrits par les autres dispositions du présent règlement :

a) Les bâtiments effectuant des transports de matières explosibles doivent porter 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 ;

b) Les bâtiments effectuant des transports d'ammoniac ou d'autres matières assimilées doivent porter un feu rouge alternatif, composé de deux lanternes placées à environ un mètre l'une au-dessus de l'autre, qui s'allument alternativement chacune vingt à vingt-cinq fois par minute. Ce feu doit être placé sur leur partie arrière à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible

de tous les côtés ; il doit être clair sur les bâtiments motorisés et ordinaire sur les bâtiments non motorisés.

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

2. Lorsqu'un convoi remorqué comprend un bâtiment visé au paragraphe 1 ci-dessus, le bâtiment motorisé en tête du convoi doit porter, outre les feux prescrits au paragraphe 2 de l'article 3.09, un feu clair rouge visible sur le même arc d'horizon que les feux de mât, placé à un mètre environ au-dessous du plus bas de ceux-ci et, autant que possible, à un mètre au moins plus haut que les feux de côté.

Cette disposition ne s'applique ni aux bâtiments motorisés de renfort temporaire ni aux bâtiments motorisés visés à l'article 3.09 (paragraphe 2).

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

Toutefois, dans ce cas :

a) Le bâtiment portant les feux visés au paragraphe 1 a de l'article 3.10 doit porter en outre un feu clair rouge placé verticalement à 2,20 mètres environ au-dessous du feu supérieur et répondant, par ailleurs, aux prescriptions du paragraphe 2 a de l'article 3.08 ;

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

Article 3.16

Signalisation de nuit des bacs faisant route

(Croquis II.A.13 défini à l'annexe 3)

1. Les bacs ne naviguant pas librement doivent porter :

a) Un feu de mât clair blanc visible de tous les côtés et placé à 5 mètres au moins au-dessus du plan des marques d'enfoncement ; toutefois, cette hauteur peut être réduite si la longueur du bac ne dépasse pas 15 mètres ;

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

2. Le canot ou flotteur de tête d'un bac à câble longitudinal doit être muni d'un feu ordinaire blanc placé à 3 mètres au moins au-dessus du plan d'eau.

3. Les bacs naviguant librement doivent porter :

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

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

c) À moins que leur contour ne soit suffisamment éclairé par les lumières du pont, les feux prescrits aux paragraphes 2 b et c de l'article 3.08.

Article 3.17

Sans objet.

Article 3.18

Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments incapables de manœuvrer

(Croquis II.A.16 défini à l'annexe 3)

En cas de besoin, un bâtiment incapable de manœuvrer doit, outre les feux prescrits par les autres dispositions du présent règlement, montrer un feu rouge balancé ou émettre le signal sonore réglementaire ou procéder à la fois à ces deux opérations.

Article 3.19

Signalisation de nuit des matériels flottants et établissements flottants faisant route

(Croquis II.A.17 défini à l'annexe 3)

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

(Croquis II.B.1 défini à l'annexe 3)

1. Les bâtiments, autres que les menues embarcations et ceux mentionnés aux articles 3.23 et 3.27, doivent porter un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés, placé de côté du chenal et à 3 mètres au moins au-dessus du plan des marques d'enfoncement.

2. Les menues embarcations, à l'exception des canots de service des bâtiments, doivent porter un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés, placé du côté du chenal.

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

a) Lorsque le bâtiment fait partie d'un ensemble de bâtiments non susceptibles d'être dissocié avant la fin de la nuit et que les bâtiments de cet ensemble, du côté du chenal navigable, portent le feu prévu au paragraphe 1 ci-dessus ;

b) Lorsque le bâtiment se trouve entièrement sur un plan d'eau compris entre des épis non submergés ou stationne derrière une digue longitudinale émergeant de l'eau ;

c) Lorsque le bâtiment stationne le long de la rive et est suffisamment éclairé de cette rive.

4. Dans des cas spéciaux, certains bâtiments réunis à un endroit spécialement affecté à leur stationnement peuvent être exemptés par le chef du service de la navigation de l'obligation de porter le feu prescrit au paragraphe 1 ou 2 ci-dessus.

Article 3.21

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

(Croquis II.B.2 défini à l'annexe 3)

1. Les bâtiments visés au paragraphe 1 de l'article 3.14 doivent porter, outre les feux prescrits à l'article 3.20, un feu ordinaire bleu sur leur partie arrière, à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés.

2. Toutefois, 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. Dans ce cas, le convoi poussé doit porter, outre les feux prescrits à l'article 3.20, les feux bleus visés au paragraphe 3 de l'article 3.14.

Article 3.22

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

(Croquis II.B.3 et II.B.3 bis définis à l'annexe 3)

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

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

b) Les bâtiments visés au paragraphe 1 b de l'article 3.15 doivent porter le feu rouge alternatif prévu à l'article 3.15 (§ 1 b).

La lanterne supérieure de ce feu doit être placée à 1 mètre environ au-dessous du feu blanc prescrit au paragraphe 1 de l'article 3.20

2. Toutefois, lorsqu'un convoi poussé comprend un ou plusieurs bâtiments visés au paragraphe 1 a ou b ci-dessus, la signalisation prescrite par ces paragraphes n'est pas applicable à ces bâtiments. Dans ce cas, le convoi poussé doit porter, outre les feux prescrits à l'article 3.20, les feux rouges visés au paragraphe 3 de l'article 3.15.

Article 3.23

Signalisation de nuit des bacs en stationnement à leur débarcadère

(Croquis II.B.4 défini à l'annexe 3)

1. Les bacs doivent porter :

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

b) Le feu vert prescrit au paragraphe 1 b de l'article 3.16.

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

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

Article 3.24

Sans objet.

Article 3.25

Signalisation de nuit des matériels flottants et des établissements flottants en stationnement

(Croquis II.B.6 défini à l'annexe 3)

Sans préjudice des conditions particulières qui pourront être imposées en vertu de l'article 1.21, les matériels flottants et les établissements flottants doivent porter des feux ordinaires blancs, visibles de tous les côtés, en nombre suffisant pour indiquer leur contour du côté du chenal navigable.

Article 3.26

Signalisation de nuit de certains bateaux de pêche en stationnement

(Croquis II.B.7 défini à l'annexe 3)

Les bateaux de pêche, menues embarcations incluses, ayant des filets ou des perches qui s'étendent dans le chenal ou à proximité de celui-ci, doivent porter le feu prescrit à l'article 3.20 (paragraphe 1).

En outre, leurs filets ou perches doivent être signalés par des feux ordinaires blancs, visibles de tous les côtés, en nombre suffisant pour en indiquer la position.

Article 3.27

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

(Croquis II.B.8 défini à l'annexe 3)

1. Les engins flottants au travail et les bâtiments effectuant des travaux ou des opérations de sondage ou de mesurage, ainsi que les bâtiments échoués ou coulés, doivent porter :

a) 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 un mètre environ au-dessus l'un de l'autre, le feu rouge étant le plus haut, et

b) Du côté où le passage est interdit, un feu rouge placé à la même hauteur que le feu rouge prescrit à l'alinéa ci-dessus et de même intensité que celui-ci.

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

2. Le chef du service de la navigation peut dispenser de porter les feux prescrits au paragraphe 1.

Article 3.28

Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments et matériels flottants dont les ancres peuvent présenter un danger pour la navigation

(Croquis II.B.9 défini à l'annexe 3)

1. Les bâtiments dont les ancres sont mouillées de telle manière qu'elles peuvent présenter un danger pour la navigation doivent porter, outre les feux

prescrits par les autres dispositions du présent règlement, un deuxième feu ordinaire blanc visible de tous les côtés, placé à un mètre environ au-dessus du feu prescrit au paragraphe 1 de l'article 3.20.

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

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

III. – Signalisation de jour

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

Article 3.29

Signalisation de jour des convois remorqués faisant route

(Croquis III.A.1 défini à l'annexe 3)

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

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

Le bâtiment doit conserver ce cylindre, même s'il est précédé temporairement, sur un court secteur, par un bâtiment motorisé de renfort ; ce dernier doit, lui aussi, porter le cylindre.

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

Article 3.30

Sans objet.

Article 3.31

Sans objet.

Article 3.32

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

(Croquis III.A.4 III.A.5 et III.A.6 définis à l'annexe 3)

1. Les bâtiments effectuant des transports de matières inflammables 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 ne sont pas exemptes de gaz dangereux, doivent porter la même signalisation.

2. Lorsqu'un convoi remorqué comprend un ou plusieurs bâtiments visés au paragraphe 1 ci-dessus, le bâtiment motorisé en tête du convoi, sauf s'il s'agit d'un bâtiment motorisé de renfort temporaire, doit porter, outre le cylindre prescrit au paragraphe 2 de l'article 3.29, 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, dans ce cas, 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 ou d'ammoniac

(Croquis III.A.7 III.A.8 III.A.9 III.A.9 bis et III.A.9 ter définis à l'annexe 3)

1. Outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent règlement :

a) Les bâtiments effectuant des transports de matières explosibles doivent porter un cône rouge, pointe en bas, placé à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés ;

b) Les bâtiments effectuant des transports d'ammoniac ou d'autres matières assimilées doivent porter deux cônes rouges, pointe en bas, placés l'un au-dessus de l'autre, à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés.

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

2. Lorsqu'un convoi remorqué comprend un bâtiment visé au paragraphe 1 ci-dessus, le bâtiment motorisé en tête du convoi, sauf s'il s'agit d'un bâtiment motorisé de renfort temporaire, doit porter, outre le cylindre prescrit au paragraphe 2 de l'article 3.29, le cône rouge prescrit au paragraphe 1 a ci-dessus.

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

Toutefois, dans ce cas, le convoi doit porter :

a) À l'avant, le cône rouge prescrit au paragraphe 1 a ci-dessus ;

b) Sur le pousseur, selon le cas, le cône rouge prescrit au paragraphe 1 a ou les cônes rouges superposés prescrits au paragraphe 1 b ci-dessus.

Article 3.34

Signalisation de jour des bacs faisant route

(Croquis III.A.10 défini à l'annexe 3)

Tout bac doit porter un ballon vert placé à une hauteur de 6 mètres au moins au-dessus du plan des marques d'enfoncement.

Article 3.35

Signalisation de jour supplémentaire des bâtiments incapables de manœuvrer

(Croquis III.A.12 défini à l'annexe 3)

En cas de besoin, un bâtiment incapable de manœuvrer doit, outre les signaux prescrits par les autres dispositions du présent règlement, montrer un pavillon rouge balancé ou émettre le signal sonore réglementaire ou procéder à la fois à ces deux opérations.

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

Article 3.36

Signalisation de jour supplémentaire des bâtiments faisant route et jouissant d'une priorité de passage

(Croquis III.A.13 défini à l'annexe 3)

Les bâtiments qui jouissent d'une priorité de passage en application de l'article 6.29, doivent porter, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent règlement, une flamme rouge d'une largeur d'un mètre au moins, hissée à l'avant à une hauteur suffisante pour être bien visible.

III.B. – SIGNALISATION DE JOUR EN STATIONNEMENT

Article 3.37

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

(Croquis III.B.1 défini à l'annexe 3)

Les bâtiments et convois poussés visés à l'article 3.32 doivent porter le ou les cônes bleus prescrits à cet article dans les mêmes conditions que lorsqu'ils font route.

Article 3.38

Signalisation de jour des bâtiments en stationnement et effectuant certains transports de matières explosibles ou d'ammoniac

(Croquis III.B.2 et III.B.2 bis définis à l'annexe 3)

Les bâtiments et convois poussés visés à l'article 3.33 doivent porter le ou les cônes rouges prescrits à cet article dans les mêmes conditions que lorsqu'ils font route.

Article 3.39

Sans objet.

Article 3.40

Signalisation de jour des filets ou perches de certains bateaux de pêche en stationnement

(Croquis III.B.4 défini à l'annexe 3)

Lorsque des filets ou perches de bateaux de pêche s'étendent dans le chenal ou à proximité de celui-ci, ils doivent être signalés par des flotteurs jaunes en nombre suffisant pour indiquer leur position.

Article 3.41

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

(Croquis III.B.5 défini à l'annexe 3)

1. Les engins flottants au travail et les bâtiments effectuant des travaux ou des opérations de sondage ou de mesurage, ainsi que les bâtiments échoués ou coulés, doivent porter :

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

b) Du côté où le passage est interdit, un pavillon rouge placé à la même hauteur que le pavillon porté de l'autre côté.

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

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

2. Le chef du service de la navigation peut dispenser de porter les signaux prescrits au paragraphe 1.

Article 3.42

Signalisation de jour des ancres des bâtiments et des matériels flottants

(Croquis III.B.6 défini à l'annexe 3)

Les bâtiments et les matériels flottants dont les ancres sont mouillées de telle manière qu'elles peuvent présenter un danger pour la navigation doivent signaler chacune de ces ancres par un flotteur jaune.

IV – Signalisation particulière

Article 3.43

Signalisation de l'interdiction d'accès à bord

(Croquis IV.1 défini à l'annexe 3)

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 diagonale rouge et portant, en noir, l'image d'un piéton.

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

Par dérogation au paragraphe 3 de l'article 3.03, leur diamètre doit être de 60 centimètres environ.

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

Article 3.44

Signalisation d'interdiction de fumer

(Croquis IV.2 défini à l'annexe 3)

1. Si des dispositions réglementaires interdisent d'une manière générale de fumer à bord, cette interdiction doit être signalée par des panneaux ayant la forme d'un disque, blancs, bordés de rouge, avec diagonale rouge et portant l'image d'une cigarette d'où se dégage de la fumée.

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

Par dérogation au paragraphe 3 de l'article 3.03, leur diamètre doit être de 60 centimètres environ.

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

Article 3.45

Signalisation des bâtiments des autorités de contrôle

(Croquis IV.3 défini à l'annexe 3)

Les bâtiments des autorités de contrôle peuvent, pour se faire connaître, montrer de jour comme de nuit, un feu bleu scintillant. Il en est de même des bâtiments des services d'incendie quand ils vont porter secours.

Article 3.46

Signaux de détresse

(Croquis IV.4 défini à l'annexe 3)

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

2. Ces signaux remplacent ou complètent les signaux sonores visés à l'article 4.01 (§ 4).

Article 3.47

Signal d'interdiction de stationnement latéral

(Croquis IV.5 défini à l'annexe 3)

1. Si des dispositions réglementaires interdisent de stationner latéralement à proximité d'un bâtiment à cause de la nature de sa cargaison, ce bâtiment doit porter sur le pont, dans l'axe longitudinal, un panneau carré muni en bas d'un triangle.

Ce panneau carré doit, des deux côtés, être blanc bordé de rouge et porter une diagonale rouge et le caractère P en noir.

Le triangle doit, des deux côtés, être blanc et porter, en chiffres noirs, la distance en mètres sur laquelle le stationnement est interdit.

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

3. Toutefois, les bâtiments et les convois poussés, visés à l'article 7.09, ne sont pas obligés de porter ce panneau.

Article 3.48

Signalisation des bâtiments utilisés pour la pratique de la plongée subaquatique

Tout bâtiment ou établissement flottant utilisé pour la pratique de la plongée subaquatique, doit porter le pavillon lettre « A » du code international des signaux, pavillon en forme de guidon à deux pointes, dont la moitié côté hampe est blanche et l'autre moitié bleue.

Ce pavillon doit être placé en un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés.

CHAPITRE IV

Signaux sonores des bâtiments

Article 4.01

Généralités

1. Lorsque les signaux sonores autres que des coups de cloche sont prévus par les prescriptions du présent règlement, ils doivent être émis conformément aux définitions de l'annexe 6 du présent règlement :

a) À bord des bâtiments motorisés, exception faite du cas de certaines menues embarcations visées au paragraphe 1 b ci-dessous, au moyen d'aver-

tisseurs sonores actionnés mécaniquement, placés suffisamment haut, dégagés vers l'avant et autant que possible vers l'arrière ; les signaux sonores produits par ces avertisseurs doivent répondre aux prescriptions techniques fixées par arrêté du ministre chargé des voies navigables ;

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.

2. Les signaux sonores des bâtiments motorisés peuvent être accompagnés de signaux lumineux synchronisés avec eux ; ces signaux lumineux seront jaunes, clairs et visibles de tous les côtés.

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

4. Pour assurer l'audibilité des signaux sonores, le niveau de pression acoustique pondéré du bruit dans la timonerie, à l'emplacement de la tête de l'homme de barre, ne devra pas dépasser 80 dB (A), le bâtiment faisant route dans les conditions normales d'exploitation.

Article 4.02

Usage des signaux sonores

Tout bâtiment ne doit faire usage qu'en cas de nécessité des signaux figurant à l'annexe 6 du présent règlement.

Article 4.03

Signaux sonores interdits

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.

CHAPITRE V

Signalisation de la voie navigable

Article 5.01

Règles générales

1. L'annexe 7 au 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.

2. Les conducteurs doivent obéir aux prescriptions et tenir compte des recommandations ou indications, qui sont portées à leur connaissance par les signaux visés au paragraphe 1 ci-dessus, qui sont placés sur la voie navigable ou ses rives.

CHAPITRE VI

Règles de route

I. – Généralités

Article 6.01

Définition

Dans le présent chapitre, se sens amont est celui dirigé vers la source du cours d'eau ou vers le bief de partage du canal. Toutefois, dans les rivières à marée, le bateau qui vient avec le flot est censé descendre. Sur les canaux, le bateau descendant est celui qui s'éloigne du bief de partage. Dans les biefs de partage, le sens conventionnel est défini par le règlement particulier.

Article 6.02

Menues embarcations

1. Les menues embarcations naviguant isolément et les convois remorqués ou formations à couple composés uniquement de menues embarcations sont tenus de laisser à tous les autres bâtiments l'espace nécessaire pour poursuivre leur route et pour manœuvrer ; ils ne peuvent exiger que ceux-ci s'écartent en leur faveur.

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

a) Les menues embarcations propulsées par un moteur doivent s'écarter de la route de toutes les menues embarcations ;

b) Les menues embarcations non propulsées par un moteur doivent s'écarter de la route des menues embarcations naviguant à voile ;

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

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

- i) Quand chacune des embarcations reçoit le vent d'un bord différent, celle qui reçoit le vent de bâbord doit s'écarter de la route de l'autre ;
- ii) Quand les deux embarcations reçoivent le vent du même bord, celle qui est au vent doit s'écarter de la route de celle qui est sous le vent ;

Le côté d'où vient le vent doit être considéré comme étant celui du bord opposé au bord de brassage de la grande voile ou, dans le cas d'une embarcation à phares carrés, le côté opposé au bord de brassage de la plus grande voile aurique (ou triangulaire).

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

e) Lorsque deux menues embarcations autres que celles à voile suivent des routes différentes qui se croisent de manière à faire craindre une collision, la menue embarcation qui voit l'autre par tribord doit s'écarter de la route de cette dernière.

3. Les dispositions des articles 6.04, 6.05, 6.07, 6.08 (§ 1), 6.09 (§ 2), 6.10, 6.11, 6.12, 6.13, 6.14 et 6.16 du présent chapitre ne s'appliquent pas aux menues embarcations, convois remorqués et formations à couple visés au paragraphe 1 ci-dessus ou à leur égard.

II. – Croisement et dépassement

Article 6.03

Principes généraux

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

2. Lorsque les bâtiments naviguent en convoi ou en formation à couple, les signaux visuels prescrits par les articles 6.04, 6.10 et 6.29 ci-après ne doivent être montrés que par le bâtiment à bord duquel se trouve le conducteur du convoi ou de la formation à couple. Toutefois, lorsqu'un bâtiment motorisé de renfort temporaire est placé en tête du convoi ou de la formation à couple, il doit montrer également les signaux.

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

4. Sur les voies navigables figurant sur la liste établie par le ministre chargé des voies navigables s'appliquent, en cas de croisement, les règles de l'article 6.04 et, en cas de dépassement, les règles de l'article 6.10 ci-après.

5. Sur les autres voies, à l'exception des lacs et grands plans d'eau, les bâtiments doivent tenir leur droite pour que le croisement puisse s'effectuer sans danger, bâbord sur bâbord, et qu'en cas de dépassement le rattrapant puisse passer à bâbord du rattrapé.

6. Pour les lacs et grands plans d'eau, les règles de barre et de route sont celles en vigueur pour prévenir les abordages en mer.

Article 6.04

Croisement : règles applicables sur les voies figurant sur la liste définie à l'article 6.03

(Croquis IV.7 défini à l'annexe 3)

1. En cas de croisement, les montants doivent réserver aux avalants une route appropriée. À cet effet, ils tiennent dûment compte des circonstances locales et des mouvements des autres bâtiments.

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

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

a) De jour, un pavillon ou panneau bleu clair et, de nuit, un feu clair blanc scintillant ;

Soit :

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

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

4. Dès qu'il est à craindre que les intentions des montants n'aient pas été comprises par les avalants, les montants doivent émettre un son bref lorsque le croisement doit s'effectuer sur bâbord ou deux sons brefs lorsque le croisement doit s'effectuer sur tribord.

5. Les avalants doivent suivre la route indiquée par les montants conformément aux dispositions ci-dessus ; ils doivent répéter les signaux visuels visés au paragraphe 3 ci-dessus et les signaux visés au paragraphe 4 ci-dessus qui sont montrés ou émis par les montants à leur intention.

Article 6.05

Croisement : dérogations aux règles normales en faveur des bâtiments faisant route sur les lacs et jouissant d'une priorité générale

Les règlements particuliers fixent les conditions dans lesquelles une priorité générale de route est délivrée aux bâtiments à passagers faisant route sur les lacs.

Article 6.06

Sans objet.

Article 6.07

Traversée des passages rétrécis et des souterrains

Les règlements particuliers déterminent, s'il y a lieu, les conditions dans lesquelles doit s'effectuer la traversée des passages rétrécis et des souterrains.

Article 6.08

Croisement interdit par les signaux de la voie navigable

1. À l'approche des secteurs indiqués par le signal A 4 défini à l'annexe 7, tout croisement est interdit.

2. Si, pour éviter tout croisement dans un secteur déterminé, le passage à sens unique alterné est imposé :

– l'interdiction de passage est indiquée par un signal général d'interdiction A. 1 défini à l'annexe 7 ;

– l'autorisation de passage est indiquée par un signal général d'autorisation E. 1 défini à l'annexe 7.

Le signal d'interdiction de passage peut être annoncé par le signal B. 8 défini à l'annexe 7, employé comme signal avancé.

Article 6.09

Dépassement : dispositions générales

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

2. Le rattrapé doit faciliter le dépassement autant qu'il est nécessaire et possible. Il doit diminuer sa vitesse lorsque cela est nécessaire pour que le dépassement s'effectue sans danger et que sa durée soit suffisamment courte pour que le mouvement d'autres bâtiments ne soit pas gêné.

Article 6.10

Dépassement sur les voies figurant sur la liste définie à l'article 6.03 : conduite et signaux des bâtiments

(Croquis IV.8 défini à l'annexe 3)

1. Le rattrapant doit, en temps utile, montrer :

- de jour : un pavillon bleu clair, à l'avant, 4 mètres au moins au-dessus du pont ;

- de nuit : un feu ordinaire blanc à la proue, visible de l'avant et placé 1 mètre au plus au-dessus du pont.

Ces signaux doivent être montrés jusqu'à ce que le dépassement soit effectué ; il est interdit de les maintenir au-delà.

2. Le rattrapant peut dépasser à bâbord ou à tribord du rattrapé. Si le dépassement est possible sans que le rattrapé doive changer de route, le rattrapant ne donne aucun signal sonore à l'intention du rattrapé.

3. Lorsque le dépassement ne peut avoir lieu que si 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.

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

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

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 et 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.

6. Lorsque le dépassement est impossible sans danger, le rattrapé doit émettre cinq sons brefs.

Article 6.11

Dépassement interdit par les signaux de la voie navigable

Sans préjudice des dispositions de l'article 6.08 (§ 1), le dépassement est interdit :

a) D'une manière générale sur les secteurs délimités par le signal A. 2 défini à l'annexe 7 ;

b) Entre convois, entre convoi et formation à couple et entre formations à couple, sur les secteurs délimités par le signal A. 3 défini à l'annexe 7. Toutefois, cette interdiction ne s'applique pas lorsque l'un au moins des convois est un convoi poussé dont les dimensions ne dépassent pas 92 mètres sur 9,50 mètres.

III. – Autres règles de route

Article 6.12

Navigation sur les secteurs où la route à suivre est prescrite

1. Les règlements particuliers fixent les secteurs où la route à suivre est prescrite.

Cette route est indiquée par les signaux d'obligation B. 2, B. 3 et B. 4 définis à l'annexe 7.

2. Dans un tel secteur :

a) Les montants qui suivent la rive à bâbord doivent montrer en permanence le signal visuel prescrit au paragraphe 3 de l'article 6.04 ;

b) Lorsque, en suivant la route qui leur est prescrite par les signaux visés au paragraphe 1, les montants traversent le chenal de tribord vers bâbord, ils doivent montrer en temps utile le signal visuel visé en a ci-dessus, et, lorsqu'ils traversent le chenal en sens inverse, ils doivent amener ce signal en temps utile ;

c) Les montants ne doivent en aucun cas gêner la marche des avalants ; en particulier à l'approche du signal d'obligation B. 4, ils doivent au besoin diminuer leur vitesse et même s'arrêter pour permettre aux avalants d'accomplir leur manœuvre.

Article 6.13

Virage

1. Les bâtiments ne peuvent virer qu'après s'être assuré que les mouvements des autres bâtiments permettent d'effectuer la manœuvre sans danger et sans

que ces autres bâtiments soient obligés de modifier brusquement leur route ou leur vitesse.

2. Si la manœuvre 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 manœuvre en temps utile, en émettant :

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

3. Les autres bâtiments doivent alors, autant qu'il est nécessaire et possible, modifier leur vitesse et leur route pour que le virage puisse s'effectuer sans danger.

Notamment vis-à-vis des bâtiments qui veulent virer pour venir contre le courant, ils doivent contribuer à ce que cette manœuvre puisse être effectuée en temps utile.

4. Tout virage est interdit sur les secteurs marqués par le signal A. 8 défini à l'annexe 7.

En revanche, s'il existe des secteurs marqués par le signal E. 8 défini à l'annexe 7, il est recommandé au conducteur de choisir un de ces secteurs 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 paragraphe 2 de cet article sont remplacés par les suivants : un son bref lorsque les bâtiments viennent sur tribord, ou deux sons brefs lorsque les bâtiments viennent sur bâbord.

Article 6.15

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

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

Article 6.16

Traversée de la voie navigable entrée et sortie des ports et des voies affluentes

1. Les bâtiments ne peuvent traverser la voie navigable ni entrer dans un port ou une voie affluente, ou en sortir, qu'après s'être assuré que ces manœuvres 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.

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

2. Les bâtiments, à l'exception des bacs, doivent, si la manœuvre visée au paragraphe 1 peut ou doit obliger d'autres bâtiments à modifier leur route ou leur vitesse, annoncer cette manœuvre en émettant, en temps utile :

- trois sons prolongés suivis d'un son bref, lorsque, pour entrer ou après la sortie, ils doivent se diriger sur tribord ;
- trois sons prolongés suivis de deux sons brefs, lorsque, pour entrer ou après la sortie, ils doivent se diriger sur bâbord ;
- trois sons prolongés lorsque, après la sortie ils veulent traverser la voie navigable. Avant la fin de la traversée, ils doivent émettre, le cas échéant, un son prolongé suivi d'un son bref, s'ils veulent se diriger sur tribord, ou un son prolongé suivi de deux sons brefs, s'ils veulent se diriger sur bâbord.

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

3. Les signaux d'entrée ou de sortie visés au paragraphe 2 ci-dessus doivent toujours être émis quand la manœuvre d'entrée ou de sortie est réglée par un sémaphore.

4. Un feu scintillant jaune, signal E. 12 défini à l'annexe 7, près de la sortie d'un port ou d'une voie affluente, signifie que des bâtiments sont en train d'en sortir et qu'en conséquence l'entrée est interdite ; si ce feu est doublé par un second feu scintillant jaune superposé, l'entrée n'est pas interdite, mais doit s'effectuer avec précaution.

Les bâtiments se préparant à entrer doivent alors, pour autant qu'il est nécessaire, modifier leur route et leur vitesse.

5. Lorsque l'entrée d'un port ou d'une voie affluente est interdite d'une manière générale, cette interdiction est signalée par le signal A. 12 défini à l'annexe 7, dont la pointe est dirigée vers le port ou la voie affluente.

Article 6.17*Navigation à la même hauteur, interdiction de s'approcher d'un bâtiment*

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 mètres d'un bâtiment ou d'un convoi poussé portant :
 - de nuit, le ou les feux rouges visés à l'article 3.15 (§ 1 et 3) ou
 - de jour, le ou les cônes rouges visés à l'article 3.33 (§ 1 et 3).
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. Il est interdit de s'approcher à moins de 50 mètres d'un bâtiment utilisé pour la pratique de la plongée subaquatique.

Article 6.18*Interdiction de faire traîner les ancres, câbles ou chaînes*

1. Il est interdit de faire traîner les ancres, câbles ou chaînes.
2. Cette interdiction ne s'applique ni à la navigation à la dérive, lorsqu'elle est autorisée, ni aux petits mouvements aux lieux de stationnement, aux lieux de chargement et de déchargement ; toutefois, elle s'applique à ces mouvements dans les secteurs indiqués par le signal A. 6 défini à l'annexe 7.

Article 6.19*Navigation à la dérive*

1. Sauf autorisation de l'ingénieur en chef de la navigation, la navigation à la dérive est interdite.
2. Cette interdiction ne s'applique pas aux petits mouvements aux lieux de stationnement, aux lieux de chargement et de déchargement.
3. Les bâtiments qui se laissent descendre cap à l'amont avec machine en marche avant sont considérés comme montants et non comme naviguant à la dérive.

Article 6.20*Remous*

1. Les bâtiments doivent régler leur vitesse et leur distance à la rive pour éviter :

- de créer des remous ou un effet de succion qui soient de nature à causer des dommages à des bâtiments ou matériels flottants en stationnement ou faisant route ou à des ouvrages ;
- de provoquer des vagues déferlantes qui soient de nature à entraîner des dommages aux berges.

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 embarcadères, ou qui sont en cours de chargement ou de déchargement ;
- c) Près des bâtiments qui stationnement aux aires de stationnement habituelles ;
- d) Près des bacs ne naviguant pas librement ;
- e) Sur les secteurs de la voie navigable indiqués par le signal A. 9 défini à l'annexe 7.

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

3. Au droit de bâtiments ou matériels flottants à protéger contre les remous et montrant la signalisation prévue à l'article 3.05, les autres bâtiments qui doivent réduire leur vitesse ainsi qu'il est prescrit au paragraphe 1 ci-dessus doivent, en outre, s'en écarter le plus possible.

Article 6.21

Convois et formations à couple

1. Les bâtiments ne peuvent naviguer en convoi ou à couple que sur les voies navigables ou sections de voies navigables désignées par les règlements particuliers et sous les conditions fixées par ces règlements, notamment en ce qui concerne la puissance minimale des éléments moteurs, pour assurer la bonne manœuvrabilité du convoi ou de la formation.

2. Tout bâtiment, convoi poussé ou formation à couple dont les dimensions dépassent celles fixées par les règlements particuliers, doit pouvoir s'arrêter, cap à l'aval, en temps utile, tout en restant parfaitement manœuvrable pendant et après l'arrêt.

3. Les bâtiments motorisés ne peuvent, sauf en cas de sauvetage ou d'assistance à un bâtiment en détresse, être utilisés pour des opérations de remorquage ou de poussage ou pour assurer la propulsion d'une formation à

couple, que dans la mesure où cette utilisation est admise dans leur permis de navigation ou le document en tenant lieu.

Article 6.22

Interdiction de la navigation et sections désaffectées

1. Si un signal d'interdiction A. 1 défini à l'annexe 7 fait connaître que la navigation se trouve interrompue, tous les bâtiments doivent s'arrêter avant ce signal d'interdiction.

2. Il est interdit à tous bâtiments et matériels flottants, à l'exception des menues embarcations non motorisées, de naviguer sur les sections des voies d'eau qui sont indiquées par le signal A. 1 bis défini à l'annexe 7.

3. Les règlements particuliers peuvent interdire à tout bâtiment de pénétrer et de naviguer sur des plans d'eau réservés à certaines activités ; ils déterminent notamment les modalités de la signalisation.

Ces règlements particuliers fixent les conditions dans lesquelles certains bâtiments peuvent traverser ces plans d'eau soit pour accoster, soit pour s'éloigner de la rive.

IV – Bacs

Article 6.23

Règles applicables aux bacs

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

2. Un bac ne navigant 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.

Si aucun lieu de stationnement ne lui est assigné, il doit stationner de façon que le chenal reste libre ;

b) Lorsque le câble longitudinal d'un bac peut barrer le chenal navigable, le bac ne doit stationner du côté du chenal opposé au point d'ancrage du câble que dans la mesure strictement nécessaire pour effectuer les manœuvres de débarquement et d'embarquement.

Pendant ces manœuvres, les bâtiments approchant peuvent exiger le dégagement du chenal par l'émission, en temps voulu, d'un son prolongé ;

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

V. – Passage des ponts, barrages et écluses

Article 6.24

Passage des ponts : généralités

Lorsqu'une ouverture de pont porte :

a) Le signal A. 10 défini à l'annexe 7, la navigation est interdite en dehors de l'espace compris entre les deux panneaux constituant ce signal ;

b) Le signal D. 2 défini à l'annexe 7, il est recommandé à la navigation de se tenir dans l'espace compris entre les deux panneaux constituant ce signal.

Article 6.25

Passage des ponts fixes

1. Lorsque certaines ouvertures de ponts fixes sont indiquées par un signal général d'interdiction A. 1 défini à l'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 défini à l'annexe 7, ou

b) Le signal D. 1 b défini à l'annexe 7,

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

Si la passe est munie de la signalisation visée sous a, elle est ouverte à la navigation venant dans l'autre sens.

Si elle est munie de la signalisation visée sous b, elle est interdite à la navigation venant dans l'autre sens.

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

Article 6.26

Passage des ponts mobiles

1. Les conducteurs doivent se conformer, à l'approche et au passage des ponts mobiles, aux ordres qui leur sont éventuellement donnés par le person-

nel 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 définis à l'annexe 7 sont placés sur la rive, s'arrêter en deçà de ces panneaux.

3. À 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 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.

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

6. Les agents de la navigation ont seuls le droit de manœuvrer les organes des ponts mobiles dont ils ont la garde.

Toutefois, ils peuvent être aidés par les intéressés. Ceux-ci doivent, dans ce cas, se conformer à leurs ordres.

7. Les règlements particuliers définissent, s'il y a lieu, les conditions de manœuvre des ouvrages non gardés.

Article 6.27

Passage des barrages

1. Au droit et aux abords d'un barrage, il est interdit de laisser traîner des ancrs, 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 défini à l'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 défini à l'annexe 7).

4. En dérogation au paragraphe 2 ci-dessus, dans le cas de barrages avec pont supérieur, le passage d'une ouverture peut être autorisé également par les signaux D. 1 définis à l'annexe 7 placés sur le pont au-dessus de la passe.

5. Lorsque le franchissement d'un barrage fait l'objet d'une interdiction permanente, il est interdit à tout bâtiment et matériel flottant de naviguer à proximité du barrage, sur les sections de voies d'eau délimitées par les signaux généraux d'interdiction A. 1 définis à l'annexe 7. La signalisation pourra être complétée par une série de bouées portant un cylindre rouge vertical avec un trait blanc horizontal.

Article 6.28

Passage aux écluses

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

2. À l'approche des garages de l'écluse, les bâtiments doivent ralentir leur marche. S'ils ne peuvent pas entrer dans l'écluse, ils doivent, dans le cas où des panneaux B. 5 définis à l'annexe 7 sont placés sur la rive, s'arrêter en deçà de ces panneaux.

3. À l'approche des garages des écluses et dans ces garages, tout dépassement est interdit, sauf ordre spécial du personnel de l'écluse. Toutefois, les bâtiments et convois en attente d'éclusement à l'extérieur des garages peuvent être dépassés par des bâtiments allant s'amarrer dans les garages. Dans ce cas, le bâtiment ou convoi dépassé garde son tour d'éclusement.

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

Pour éviter tout choc contre la porte ou le dispositif de protection, les conducteurs doivent réduire la vitesse de façon à garantir en toute circonstance un arrêt total au moyen de câbles ou de cordages.

5. Dans les écluses :

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

b) Pendant le remplissage et la vidange du sas, les bâtiments doivent être amarrés et la manœuvre des amarres doit être assurée de manière qu'il ne se produise pas de chocs contre les bajoyers, les portes ou les dispositifs de protection ou contre les autres bâtiments ou matériels flottants ;

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

d) L'utilisation de gaffes ferrées est interdite ;

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

f) Dès que le bâtiment est amarré et jusqu'au moment où il est prêt à sortir de l'écluse, il est interdit de faire usage des moyens mécaniques de propulsion.

6. L'accès d'une écluse peut être 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 : la navigation est interrompue (écluse hors service) ;

b) Un feu rouge isolé ou deux feux rouges juxtaposés : l'accès est interdit (écluse fermée) ;

c) L'extinction de l'un des deux feux rouges juxtaposés ou un feu rouge et un feu vert juxtaposés signifient : l'accès est interdit (écluse en préparation pour l'ouverture) ;

d) Un feu vert isolé ou deux feux verts juxtaposés : l'accès est autorisé.

7. La sortie d'une écluse peut être réglée de jour comme de nuit par les signaux visuels suivants :

a) Un ou deux feux rouges : la sortie est interdite ;

b) Un ou deux feux verts : la sortie est autorisée.

8. Les feux rouges visés aux paragraphes 6 et 7 ci-dessus peuvent être remplacés par des signaux A. 1 définis à l'annexe 7.

Les feux verts visés à ces mêmes chiffres peuvent être remplacés par des signaux E. 1 définis à l'annexe 7.

9. Le personnel des écluses a seul le droit de manœuvrer les ventelles, les portes et les autres organes des écluses dont il a la garde.

Toutefois, il peut être aidé par les intéressés. Ceux-ci doivent, dans ce cas, se conformer à ses ordres.

10. Les règlements particuliers définissent, s'il y a lieu, les conditions de manœuvre des ouvrages non gardés.

Article 6.29

Ordre de passage aux écluses

1. a) Le passage aux écluses s'effectue selon l'ordre d'arrivée.

b) Toutefois, le personnel de l'écluse peut, pour assurer une meilleure utilisation de l'écluse ou la sécurité en cas d'éclusage de bâtiments transportant des matières dangereuses, donner des instructions tendant à remplir au maximum l'écluse ou à isoler certains bâtiments.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe précédent, bénéficient d'une priorité de passage :

a) Les bâtiments appartenant aux services de navigation, d'incendie, de police et de douane, et se déplaçant pour des raisons urgentes de service ;

b) Les bâtiments assurant un service ouvert au public de transport en commun de voyageurs, pourvus d'une autorisation du chef du service de la navigation à cet effet ;

c) Les navires de mer en provenance ou à destination d'eaux maritimes, à la condition que cette priorité soit prévue par le règlement particulier de la voie concernée ;

d) Les remorqueurs ou pousseurs non porteurs faisant route sans convoi.

3. Une priorité de passage aux écluses peut, à titre exceptionnel, être accordée à des bâtiments autres que ceux qui sont visés au paragraphe précédent et notamment :

a) Aux bâtiments transportant des marchandises susceptibles de s'avarier ;

b) Aux bâtiments transportant des marchandises vitales pour l'économie nationale.

Les conducteurs de ces bâtiments doivent être munis d'une autorisation spéciale et individuelle délivrée, pour une période limitée, par le chef du service de la navigation dont relève le port de chargement.

4. Les menues embarcations ne sont éclusées qu'en groupe ou en même temps que d'autres bâtiments.

Toutefois, sauf dispositions contraires fixées par les règlements particuliers, elles peuvent bénéficier d'un éclusage isolé dans les cas suivants :

- si aucun bâtiment, autre qu'une menuë embarcation, susceptible d'être éclusé en même temps qu'elles, ne se présente dans un délai maximum fixé par le règlement particulier ;

- si leurs dimensions ne leur permettent pas d'être éclusées avec un bâtiment autre qu'une menuë embarcation : elles sont alors éclusées dans le plus court délai compatible avec les nécessités de la navigation commerciale.

5. En cas d'éclusage des menues embarcations en commun avec d'autres bâtiments, les menues embarcations ne peuvent pénétrer dans l'écluse qu'après les autres bâtiments.

6. Dans l'écluse, les menues embarcations doivent respecter une distance de sécurité suffisante par rapport aux bâtiments motorisés.

7. Les dispositions des paragraphes 4 et 6 ci-dessus ne s'appliquent pas :
- s'il existe des écluses à nacelles ou des rampes spéciales pour les menues embarcations, auquel cas ces dernières doivent emprunter ces ouvrages, pour autant que leurs dimensions le permettent ;
- si les menues embarcations peuvent être mises à l'eau ou retirées à la main.

VI. – Navigation par temps bouché

Article 6.30

Règles générales de navigation par temps bouché

1. Sans préjudice de l'application de l'article 3.01 (§ 3), les bâtiments qui font route par temps bouché ne doivent naviguer qu'à une vitesse réduite en fonction de la diminution de la visibilité. Ils doivent avoir une vigie à l'avant. Toutefois, pour les convois, cette vigie n'est requise que sur la première unité. Elle doit être soit à portée de vue ou d'ouïe du conducteur du bâtiment ou du convoi, soit en relation avec ce conducteur par un interphone.

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

Article 6.31

Signaux sonores pendant la marche

Lorsqu'il fait route par temps bouché, tout bâtiment isolé, autre que les menues embarcations, doit émettre comme signal de brume un son prolongé ; pour les convois ou les formations à couple, le bâtiment à bord duquel se trouve le conducteur doit émettre deux sons prolongés ; ces signaux doivent être répétés à intervalles d'une minute au plus. Toutefois, pour les bâtiments naviguant au radar, les prescriptions du présent article sont remplacées par celles de l'article 6.35 (§ 2 et 3).

Article 6.32

Sans objet.

VII. – Navigation au radar

Article 6.33

Dispositions spéciales pour les bâtiments naviguant au radar

1. Les bâtiments ne peuvent naviguer au radar que pour autant qu'ils sont équipés :

a) D'une installation radar adaptée aux besoins de la navigation intérieure et d'un dispositif indiquant la vitesse de giration du bâtiment et à condition que ces appareils soient en bon état de fonctionnement et d'un type agréé ;

b) D'une installation de radiotéléphonie permettant les communications de bord à bord. En outre, les règlements particuliers peuvent imposer, pour certaines voies d'eau ou sections de voies d'eau, une installation de radiotéléphonie permettant les communications de bord à terre. Ces installations doivent être en bon état de fonctionnement et conformes à la réglementation en vigueur.

Les menues embarcations et les bacs sont dispensés de l'obligation d'être équipés de l'installation de radiotéléphonie et peuvent être dispensés, par le règlement particulier, de l'obligation d'être munis d'un dispositif indiquant la vitesse de giration.

2. La détection au radar constitue un moyen nautique auxiliaire seulement dans la mesure où la sécurité des autres bâtiments n'en est pas compromise. Les conducteurs de bâtiments naviguant au radar doivent notamment tenir compte de la diminution de la visibilité éprouvée par les conducteurs des autres bâtiments.

3. Les bâtiments naviguant au radar sont dispensés de la vigie prescrite à l'article 6.30 (§ 1) lorsque le conducteur est en mesure de poursuivre sa route en toute sécurité.

Article 6.34

Convois et formations à couple naviguant au radar

1. Les convois remorqués ne sont pas autorisés à naviguer au radar quand ils font route vers l'aval.

2. Dans les convois poussés et dans les formations à couple, il suffit que le bâtiment à bord duquel se trouve le conducteur du convoi ou de la formation soit équipé conformément à l'article 6.33 (§ 1).

Article 6.35

Règles de route des bâtiments naviguant au radar

1. Lorsque les règlements particuliers le prescrivent, tout bâtiment naviguant au radar doit entrer en communication avec l'écluse la plus proche par radiotéléphonie, se renseigner à l'écluse sur la situation du trafic et rester sur réception.

La liaison de bord à bord doit être constamment branchée, soit en écoute, soit pour émettre des indications à l'usage d'autres bâtiments.

2. Tout avalant, à l'exception des menues embarcations, naviguant au radar, aussitôt qu'il perçoit sur l'écran des bâtiments dont la position ou la conduite pourrait provoquer une situation dangereuse ou lorsqu'il s'approche d'un secteur où pourraient se trouver des bâtiments non encore visibles sur l'écran, doit :

a) Au lieu du signal prescrit à l'article 6.31 ci-dessus, émettre à trois reprises trois sons de tonalités différentes se suivant sans interruption et ayant une durée totale de deux secondes environ ; chaque série de trois sons doit commencer par le son le plus bas et se terminer par le son le plus haut ; ce signal spécial (trois fois trois sons) doit être répété aussi souvent qu'il est nécessaire ;

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

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

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

Article 6.36

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

Les bâtiments doivent, dès qu'ils entendent le signal visé au paragraphe 2 a de l'article 6.35 :

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

b) S'ils ne se trouvent pas à proximité d'une rive, notamment s'ils sont en train de changer de rive : dégager le chenal dans toute la mesure du possible.

CHAPITRE VII

Règles de stationnement

Article 7.01

Lieu de stationnement (ancrage et amarrage)

1. Les bâtiments et matériels flottants doivent choisir leur lieu de stationnement aussi près de la rive que le permettent leur enfoncement et les circonstances locales, et, en tout cas, de manière à ne pas entraver la navigation.

2. Les établissements flottants doivent être placés de façon à laisser le chenal libre pour la navigation.

Article 7.02

Sécurité d'ancrage et d'amarrage

Les bâtiments et matériels flottants en stationnement, ainsi que les établissements flottants, doivent être ancrés ou amarrés de façon suffisamment solide, compte tenu notamment du remous et de l'effet de succion causés par les autres bâtiments ; l'amarrage et l'ancrage doivent être tels qu'ils permettent au bâtiment de suivre les variations du niveau de l'eau.

Article 7.03

Stationnement (ancrage et amarrage) interdit

1. Indépendamment des sections de la voie navigable sur lesquelles existe une interdiction générale de stationner, le stationnement est interdit :

a) Dans les passages rétrécis et à leurs abords, ainsi que dans les secteurs qui, par suite du stationnement, deviendraient des passages rétrécis, ainsi qu'aux abords de ces secteurs ;

b) Aux embouchures des affluents navigables et à l'entrée des embranchements, des canaux et des chenaux de port ;

c) Sur le trajet des bacs ;

d) Sur la route que suivent les bâtiments pour accoster un débarcadère ou en partir ;

e) Sous les ponts et sous les lignes électriques à haute tension, sauf dérogation accordée par le chef du service de la navigation ;

f) Dans les aires de virage indiquées par le signal E. 8 défini à l'annexe 7 :

g) Dans les secteurs désignés par les ingénieurs ; ces secteurs peuvent être indiqués par le signal A. 5 défini à l'annexe 7 ; l'interdiction s'applique alors du côté de la voie où le signal est placé ;

h) Dans les garages amont et aval des écluses, sauf aux bâtiments en instance d'éclusage. Toutefois, le règlement particulier peut autoriser le stationnement de nuit ou par temps bouché, à condition que cela ne gêne pas le passage des autres bâtiments.

2. Sur les sections de la voie navigable où le stationnement est interdit de façon générale par les règlements particuliers ou par les chefs des services de la navigation, le signal E. 5 défini à l'annexe 7 indique le secteur du côté de la voie où, par dérogation à cette règle, le stationnement est autorisé.

Article 7.04

Ancrage interdit

1. Indépendamment des sections de la voie navigable sur lesquelles existe une interdiction générale d'ancrer, il est interdit d'ancrer dans les secteurs indiqués par le signal A. 6 défini à l'annexe 7, du côté de la voie où ce signal est placé.

2. Sur les sections de la voie navigable où il est interdit de façon générale d'ancrer, il est, par dérogation à cette règle, permis d'ancrer dans les secteurs indiqués par le signal E. 6 défini à l'annexe 7 et seulement du côté de la voie où ce signal est placé.

Article 7.05

Amarrage interdit

1. Indépendamment des sections de la voie navigable sur lesquelles existe une interdiction générale d'amarrage, il est interdit de s'amarrer à la rive dans les secteurs indiqués par le signal A. 7 défini à l'annexe 7 du côté de la voie où ce signal est placé.

2. Sur les sections de la voie navigable où l'amarrage à la rive est interdit de façon générale, il est, par dérogation à cette règle, permis de s'amarrer à la rive dans les secteurs indiqués par le signal E. 7 défini à l'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 ou d'objets tels que garde-corps, poteaux, bornes, colonnes, échelles métalliques, mains courantes, etc., à moins qu'ils ne soient expressément affectés à cet usage.

Article 7.06

Garde et surveillance

1. Une garde efficace doit se trouver en permanence à bord des bâtiments en stationnement et chargés de matières inflammables et explosibles ou qui, ayant transporté de telles matières, ne sont pas exempts de gaz dangereux.

2. Tous les autres bâtiments, les matériels flottants et les établissements flottants doivent, en stationnement, être placés sous la surveillance d'une personne capable d'intervenir rapidement en cas de besoin, à moins que les ingénieurs les en dispensent ou que les circonstances locales n'exigent pas cette surveillance.

Article 7.07

Interdiction de stationnement latéral

Il est interdit de stationner latéralement à un bâtiment portant le signal prescrit à l'article 3.47 (croquis IV.5 défini à l'annexe 3) à une distance en mètres inférieure au chiffre indiqué dans le triangle blanc dudit signal.

Article 7.08

Stationnement côte à côte

Les règlements particuliers désignent les secteurs où le stationnement côte à côte est autorisé et les conditions de ce stationnement.

Article 7.09

Stationnement au voisinage de bâtiments transportant certaines matières dangereuses

1. Il est interdit de stationner à moins de 10 mètres d'un bâtiment ou d'un convoi poussé portant :

- de nuit, le ou les feux visés à l'article 3.21, ou
- de jour, le ou les cônes bleus visés à l'article 3.37.

Toutefois, cette interdiction ne s'applique pas aux bâtiments :

- a) Qui portent également cette signalisation, ou
- b) Qui satisfont à toutes les prescriptions prévues pour le transport de matières dangereuses.

2. Il est interdit de stationner à moins de 50 mètres d'un bâtiment ou d'un convoi poussé portant :

- de nuit, le feu rouge alternatif visé à l'article 3.22 (paragraphe 1 b), ou
- de jour, les deux cônes rouges superposés visés à l'article 3.33 (paragraphe 1 b), conformément à l'article 3.38.

Toutefois, cette interdiction ne s'applique pas aux bâtiments transportant la même matière dangereuse.

3. Il est interdit de stationner à moins de 100 mètres d'un bâtiment ou d'un convoi poussé portant :

- de nuit, le ou les feux rouges visés à l'article 3.22 (paragraphe 1 a et 2), ou
- de jour, le ou les cônes rouges visés à l'article 3.33 (paragraphe 1 a et 3), conformément à l'article 3.38.

4. Les ingénieurs peuvent accorder des dérogations pour le stationnement dans les garages des écluses.

Article 7.10

Stationnement dans les ports et dans les garages

1. Les règlements particuliers des ports déterminent les conditions de stationnement des bâtiments le long des quais ou des berges ainsi que celles d'amenée, de dépôt ou d'enlèvement des marchandises sur les terre-pleins.

2. Les règlements particuliers fixent les conditions du stationnement des bâtiments dans les garages ainsi que les délais au-delà desquels leur séjour ne peut se prolonger sans une autorisation des ingénieurs.

Article 7.11

Bâtiments, matériels flottants ou établissements flottants abandonnés

Tout bâtiment, matériel flottant ou établissement flottant abandonné sans surveillance est conduit, par les soins de l'agent de la navigation qui en a constaté l'abandon, dans un lieu où il ne pourra gêner la navigation.

Article 7.12

Bâtiments en réparation

1. Les bâtiments à réparer doivent être placés sur des cales de radoub.

2. Les propriétaires des bâtiments peuvent néanmoins, quand les circonstances le permettent, obtenir du chef du service de la navigation la faculté de réparer leurs bâtiments en d'autres lieux.

Article 7.13

Déchirage des bâtiments

1. Les bâtiments ne peuvent être déchirés sur les berges, les ports et les chemins de service qu'en vertu d'une autorisation délivrée par les ingénieurs et aux emplacements désignés par ceux-ci.

2. Le déchirage des bâtiments s'effectue immédiatement après leur mise à terre et est continué sans interruption ; les débris qui en proviennent sont enlevés au fur et à mesure, de manière à n'occasionner aucun accident ou gêne sur les berges, ports et chemins de service.

CHAPITRE VIII

Dispositions complémentaires aux convois poussés

Article 8.01

Sans objet.

Article 8.02

Remorquage d'un convoi poussé ou par un convoi poussé

1. Le remorquage d'un convoi poussé est interdit.

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

2. Le remorquage par un convoi poussé est interdit, sauf autorisation spéciale délivrée par le chef du service de la navigation.

Article 8.03

Convois poussés comprenant des bâtiments autres que des barges de poussage

Un convoi poussé ne peut comprendre des bâtiments autres que des barges de poussage que lorsque le permis de navigation du pousseur ou le document en tenant lieu l'admet expressément.

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

Article 8.04

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

Le déplacement des barges de poussage en dehors d'un convoi poussé ne peut se faire que sur de courtes distances et conformément aux indications données par les agents de la navigation.

Article 8.05

Accouplement de convois poussés

1. Les accouplements d'un convoi poussé doivent assurer sa rigidité.
2. Les accouplements doivent pouvoir se faire et se défaire de façon simple et facile.
3. Les accouplements doivent être maintenus uniformément tendus par des dispositifs appropriés, de préférence par des treuils spéciaux.

Article 8.06

Installation de radiotéléphonie des convois poussés

Dans tous les cas où la longueur d'un convoi poussé dépasse 92 mètres, le pousseur doit être muni d'une installation de radiotéléphonie permettant les communications de bord à bord et, si le règlement particulier le prescrit, de bord à terre.

Article 8.07

Liaison phonique à bord des convois poussés

Dans tous les cas où la longueur d'un convoi poussé dépasse 92 mètres, il doit y avoir une liaison phonique dans les deux sens entre la timonerie du pousseur et l'avant du convoi.

Article 8.08

Circulation des personnes à bord des convois poussés

La circulation des personnes sur un convoi poussé doit être facile et sans danger. En outre, les ouvertures qui pourraient se présenter entre les unités du convoi doivent être munies de dispositifs de protection appropriés.

CHAPITRE IX

Navigation de plaisance et activités sportives

Article 9.01

Règles générales

Les bateaux et engins de plaisance sont soumis, en sus des prescriptions prévues au présent règlement pour les menues embarcations, aux dispositions ci-après qui pourront être complétées, s'il y a lieu, par les règlements particuliers.

On entend par bateaux et engins de plaisance les bateaux et engins utilisés, sans but lucratif, à une navigation sportive ou touristique.

Article 9.02

Inscription

Sans préjudice de l'application de l'article 2.02, les bateaux et engins de plaisance sont soumis aux formalités d'inscription définies par un décret pris sur le rapport du ministre chargé des voies navigables.

Article 9.03

Circulation et stationnement des bateaux de plaisance

1. Sur les rivières à courant libre, la navigation des bateaux et engins de plaisance s'effectue librement sous réserve des droits de propriétaires riverains et des tiers.

2. Sauf dispositions contraires des règlements particuliers, sur les rivières canalisées et les canaux, les bateaux et engins de plaisance naviguent librement dans les biefs et franchissent librement les écluses dans les conditions prévues à l'article 6.29.

3. Sur les lacs et plans d'eau, les réservoirs et rigoles d'alimentation des canaux ainsi que sur leurs dépendances, la navigation des bateaux et engins de plaisance s'effectue librement sous réserve des conditions fixées par les règlements particuliers et des droits des propriétaires riverains et des tiers.

4. Sans préjudice des dispositions du présent règlement applicables aux menues embarcations, les bateaux et engins de plaisance doivent se tenir à une distance suffisante des bâtiments faisant route et des engins flottants au travail, ainsi que, d'une façon générale, de tous les chantiers de travaux ouverts sur la voie navigable.

5. L'ancrage et l'amarrage dans le chenal navigable sont interdits.

Article 9.04

Stationnement permanent

Les propriétaires des bateaux de plaisance ne peuvent garer ou laisser stationner à titre permanent leurs bateaux dans les limites des dépendances du domaine public n'ayant pas fait l'objet de concessions ou d'autorisations d'occupation temporaire qu'après en avoir obtenu l'autorisation du chef du service de la navigation.

Article 9.05

Sports nautiques

1. Il est interdit aux nageurs et aux skieurs nautiques de s'approcher des bâtiments et matériels flottants faisant route ainsi que des engins flottants au travail.

2. La pratique des sports nautiques et notamment du ski nautique est soumise aux prescriptions prévues par des règlements particuliers.

CHAPITRE X

Services publics de transports de passagers

Article 10.01

Règles générales

1. Les préfets prescrivent les dispositions nécessaires pour éviter les accidents qui pourraient survenir au départ et à l'arrivée des bateaux à passagers assurant un service public.

2. En cas de concurrence entre deux ou plusieurs entreprises, les heures de départ sont réglées par le préfet.

3. Pour l'embarquement ou le débarquement des passagers, les bateaux à passagers ne peuvent accoster qu'aux embarcadères autorisés par le préfet.

4. Sauf autorisation spéciale délivrée par le préfet, les bateaux à passagers ne doivent stationner aux embarcadères que le temps nécessaire à l'embarquement et au débarquement des passagers ainsi qu'au chargement et au déchargement des marchandises.

5. Lorsque l'embarquement ou le débarquement des passagers doit se faire au moyen de ponts mobiles, ces ponts ont au moins 80 centimètres de largeur et sont garnis des deux côtés de garde-corps de un mètre de hauteur au moins.

6. Sur les bateaux à passagers à propulsion mécanique, il est interdit à toute personne étrangère au service de s'introduire sans permission spéciale dans l'emplacement de l'appareil moteur, ainsi que dans le poste de pilotage.

7. Les règlements particuliers ou des arrêtés préfectoraux peuvent, en outre, s'il y a lieu, fixer les conditions particulières d'exploitation auxquelles devront satisfaire les entreprises de transport par bateau à passagers.

8. À bord des bateaux à passagers et à chaque point d'embarquement, doivent être affichés :

1° Les dispositions des règlements particuliers concernant le transport des passagers dans la mesure où elles intéressent le public.

2° Un tableau indiquant :

a) L'emplacement des escales pour les services réguliers ;

b) Le nombre maximum de passagers ;

c) Le tarif des places ;

d) La faculté pour les passagers de consigner leurs plaintes et leurs observations sur un registre ouvert à cet effet.



ANNEXES

ANNEXE I**Lettre ou groupe de lettres distinctif du pays du port d'attache
ou du lieu d'immatriculation des bâtiments**

(Liste indicative)

A	Autriche.
B	Belgique.
BG	Bulgarie.
CH	Suisse.
CS	Tchécoslovaquie.
D	Allemagne.
F	France.
I	Italie.
L	Luxembourg.
M	Hongrie.
N	Pays-Bas.
NO	Norvège.
P	Portugal.
PL	Pologne.
R	Roumanie.
SU	Union des Républiques socialistes soviétiques.
YU	Yougoslavie.



ANNEXE 2

Marques d'enfoncement des bateaux de navigation intérieure

1. Définitions :

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

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

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

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

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

3. Le plan du plus grand enfoncement est le plan de flottaison le plus haut résultant des prescriptions sur le franc-bord minimal et la distance minimale de sécurité tels qu'ils sont fixés au paragraphe 2 ci-dessus.

Marques d'enfoncement

4. Tout bateau jaugé doit porter, à l'aplomb des marques de jauge, des marques d'enfoncement visibles à distance et indélébiles ; chaque marque d'enfoncement doit, soit être constituée par un rectangle à grand côté horizontal et dont le bord inférieur coïncide avec le trait horizontal de la marque de jauge, et ayant la même longueur, soit comporter un tel rectangle.

5. Pour les autres bateaux, les prescriptions concernant les marques d'enfoncement à apposer sous le contrôle de la commission de surveillance compétente, sont fixées par arrêté du ministre chargé des voies navigables.

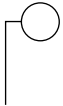


ANNEXE 3**Signalisation des bâtiments****I. - Généralités**

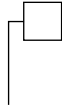
1. Les croquis ci-après n'ont qu'un caractère indicatif; il convient de se référer au texte du règlement, qui seul fait foi.

2. Les convois poussés, dont les dimensions maximales ne dépassent pas 92 x 9,50 mètres, sont considérés comme bâtiments motorisés isolés de même longueur.

3. Explications :



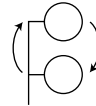
feu fixe
visible de
tous les côtés



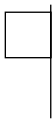
feu fixe visible
sur un arc
d'horizon limité



feu
scintillant



feu
alternatif



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



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



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



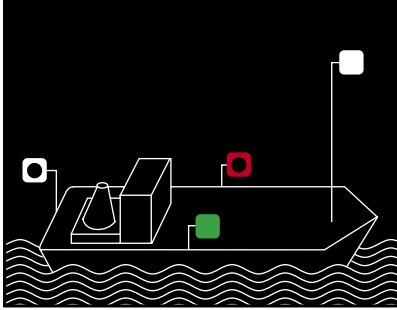
cône
d'une hauteur
de 0,80 m
et d'un diamètre
de base de
0,65 m au moins

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

Les croquis sur fond noir représentent la signalisation de nuit.

II. – SIGNALISATION DE NUIT

II.A. – SIGNALISATION EN COURS DE ROUTE



1

II.A.1 Article 3.08

Bâtiments motorisés isolés

§ 2. Longueur 110 mètres au plus :

Feu de mât :

Feu puissant blanc.

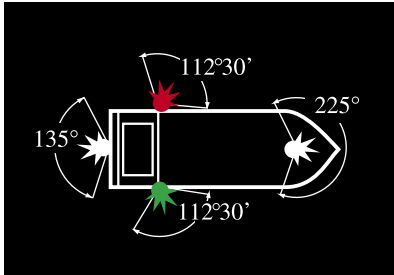
Feux de côté :

Feu clair vert à tribord.

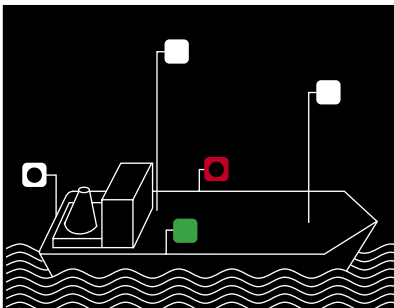
Feu clair rouge à bâbord.

Feu de poupe :

Feu ordinaire blanc.



2



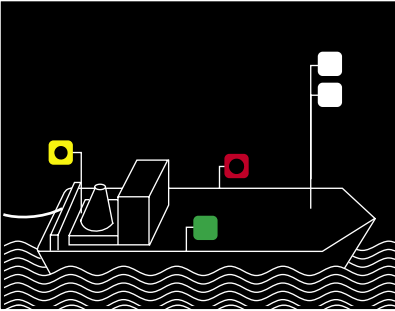
3

§ 3. Longueur dépassant 110 mètres.

En outre :

Un second feu de mât :

Feu puissant blanc.



4

II.A.2 Article 3.09

Convois remorqués

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

Feux de mât :

Deux feux puissants blancs.

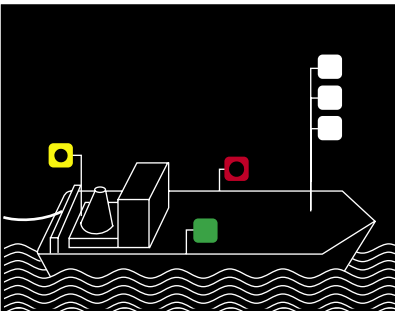
Feux de côté :

Feu clair vert à tribord.

Feu clair rouge à bâbord.

Feu de poupe :

Feu ordinaire jaune.



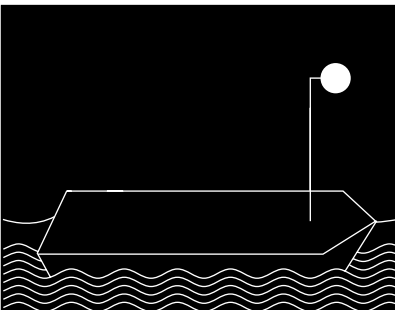
5

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

En outre :

Un troisième feu de mât :

Feu puissant blanc.

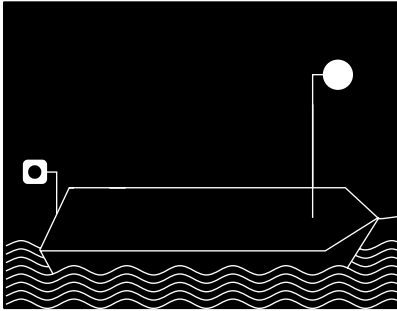


6

§ 4. Les bâtiments remorqués :

Feu de mât :

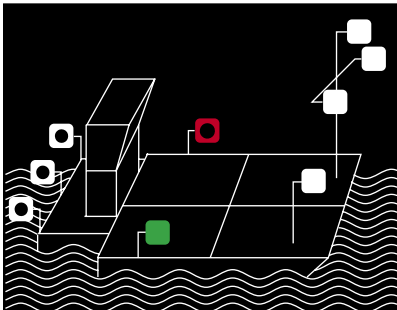
Feu clair blanc.



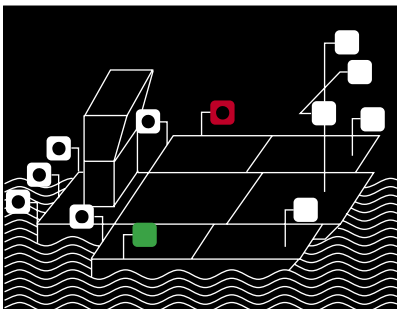
7

(Lorsqu'une longueur du convoi :

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



8



9

§ 5. Les bâtiments remorqués en dernière longueur du convoi.

En outre :

Un feu de poupe :

Feu ordinaire blanc.

II.A.3 Article 3.10

Convois poussés

Feux de mât :

Trois feux puissants blancs disposés en triangle ; feux supplémentaires clairs blancs.

Feux de côté :

Feu clair vert à tribord.

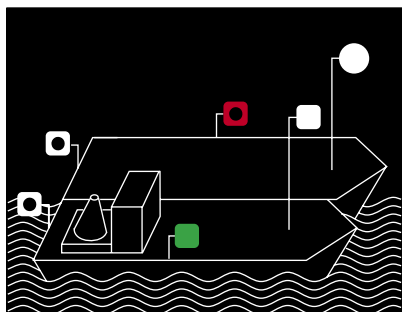
Feu clair rouge à bâbord.

Feux de poupe :

Trois feux ordinaires blancs sur le pousseur.

Feux supplémentaires de poupe :

Ordinaires blancs.



10

II.A.4 Article 3.11

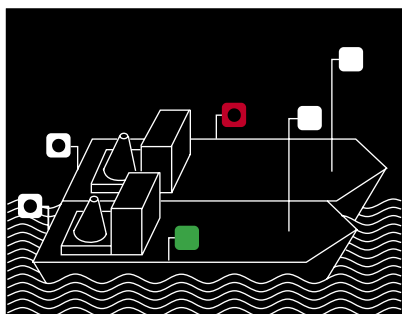
Formations à couple

Un bâtiment motorisé et un bâtiment non motorisé.

Feux de côté :

Feu clair vert à tribord à l'extérieur de la formation.

Feu clair rouge à bâbord à l'extérieur de la formation.



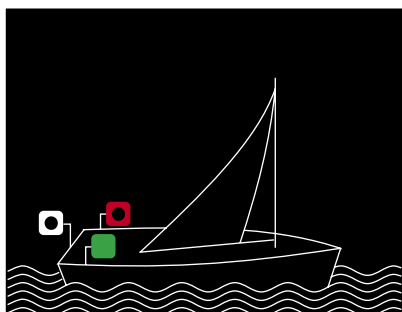
11

Deux bâtiments motorisés.

Feux de côté :

Feu clair vert à tribord à l'extérieur de la formation.

Feu clair rouge à bâbord à l'extérieur de la formation.



12

II.A.5 Article 3.12

Bâtiments naviguant à la voile

§ 2. Utilisant des voiles seulement :

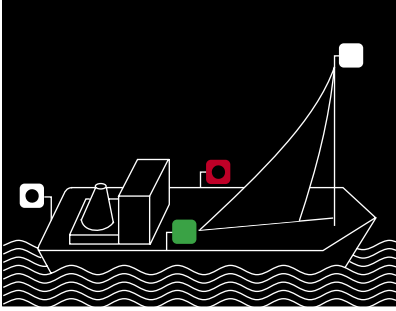
Feux de côté :

Feu clair ou ordinaire vert à tribord ;

Feu clair ou ordinaire rouge à bâbord.

Feu de poupe :

Feu ordinaire blanc.



13

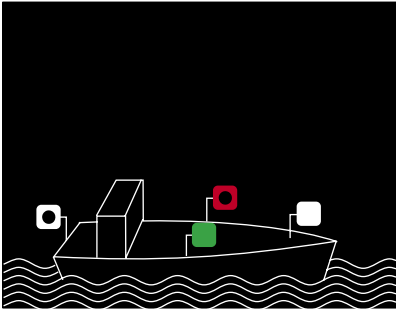
§ 3. Utilisant en même temps des voiles et un moteur :

Feux :

Voir II.A.1 (§ 2).

Feu clair vert à tribord.

Feu clair rouge à bâbord.



14

II.A.6 Article 3.13

Menues embarcations

§ 1. Propulsées par un moteur :

Soit :

Feu de proue :

Feu clair blanc.

Feu de côté :

Feu clair ou ordinaire vert à tribord ;

Feu clair ou ordinaire rouge à bâbord.

Feu de poupe :

Feu ordinaire blanc ;

Soit :

Feu de mât :

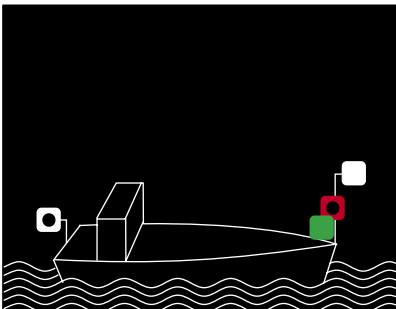
Feu clair blanc.

Feu de côté :

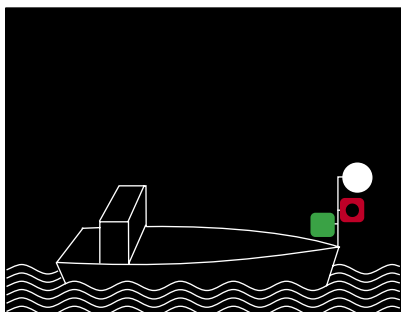
Feu bicolore clair vert/rouge (vert côté tribord ; rouge côté bâbord).

Feu de poupe :

Feu ordinaire blanc ;



15



16

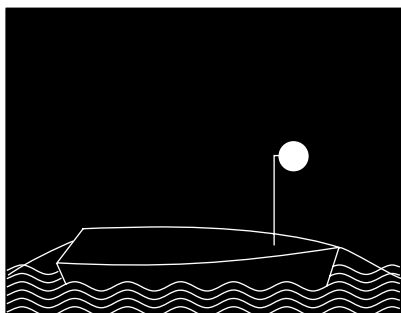
Soit :

Feu de mât :

Feu clair blanc.

Feux de côté :

Feu bicolore clair vert/rouge à
(vert côté tribord ; rouge côté
bâbord).

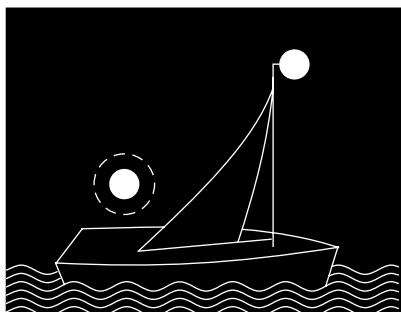


17

§ 3. Remorquées ou menées à couple :

Feu de mât :

Feu ordinaire blanc.



18

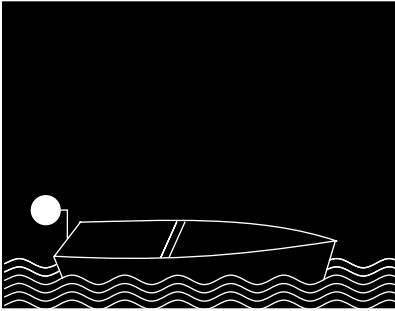
§ 4. Utilisant des voiles seulement :

Feu de mât :

Feu clair blanc.

*Second feu montré seulement à
l'approche d'autres bâtiments :*

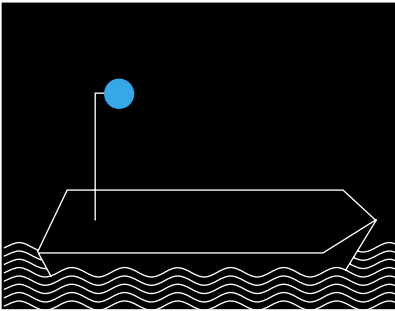
Feu ordinaire blanc.



19

§ 5. Naviguant isolément, propulsées ni par un moteur ni par des voiles :

Feu ordinaire blanc (sur les canots de service ce feu n'est montré qu'à l'approche d'autres bâtiments).



20

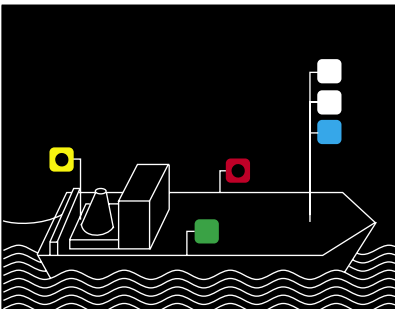
II.A.7 Article 3.14

Bâtiments effectuant certains transports de matières inflammables

§ 1. Signalisation supplémentaire, sauf s'ils font partie d'un convoi poussé :

Feu sur la partie arrière :

Feu ordinaire bleu.



21

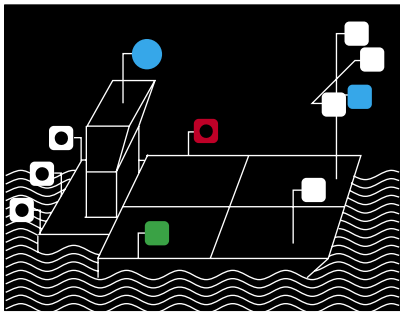
II.A.8 Article 3.14

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

§ 2. Bâtiment motorisé en tête du convoi sauf s'il s'agit d'un bâtiment motorisé de renfort temporaire :

Feu de mâât supplémentaire :

Feu ordinaire bleu.



22

II.A.9 Article 3.14

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

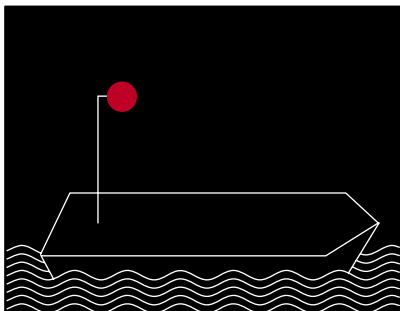
§ 3. Signalisation du convoi :

Feu de mât supplémentaire :

Feu ordinaire bleu.

*Feu supplémentaire sur le pous-
seur :*

Feu ordinaire bleu.



23

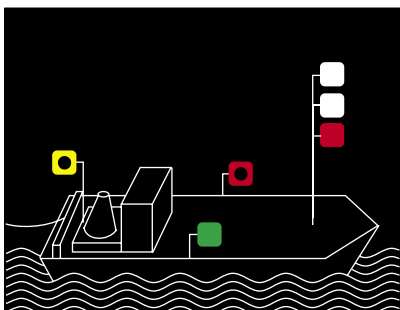
II.A.10 Article 3.15

**Bâtiments effectuant certains
transports de matières
explosibles**

§ 1. *a.* Signalisation supplémen-
taire, sauf s'ils font partie d'un
convoi poussé :

Feu sur la partie arrière :

Feu clair ou ordinaire rouge.



24

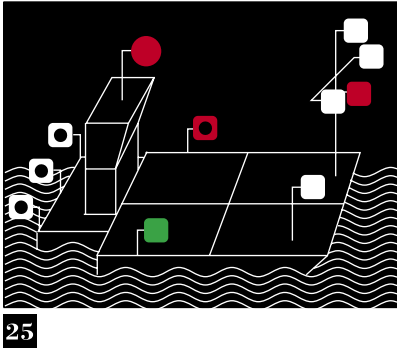
II.A.11 Article 3.15

**Convois remorqués comprenant
des bâtiments visés
sous II.A.10 ci-dessus ou
II.A.12 bis ci-dessus**

§ 2. Bâtiment motorisé en tête du
convoi, sauf s'il s'agit d'un bâti-
ment motorisé de renfort tempo-
raire :

Feu de mât supplémentaire :

Feu clair rouge.



II.A.12 Article 3.15

Convois poussés comprenant des bâtiments visés sous II.A.10 ci-dessus

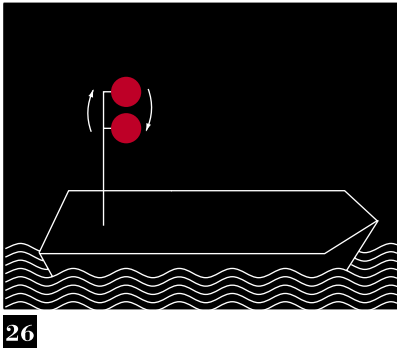
§ 3. Signalisation du convoi :

Feu de mât supplémentaire :

Feu clair rouge.

Feu supplémentaire sur le pousseur :

Feu clair rouge.



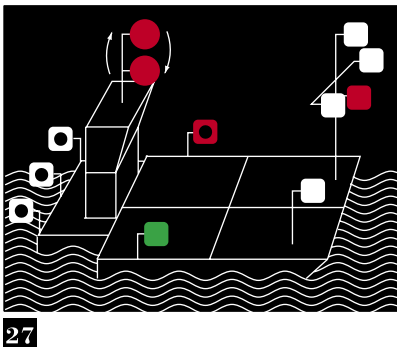
II.A.12 bis Article 3.15

Bâtiments transportant de l'ammoniac

§ 1. b. Signalisation supplémentaire sauf s'ils font partie d'un convoi poussé :

Feu sur la partie arrière :

Feu alternatif clair ou ordinaire rouge.



II.A.12 ter Article 3.15

Convois poussés comprenant des bâtiments visés sous II.A.12 bis ci-dessus

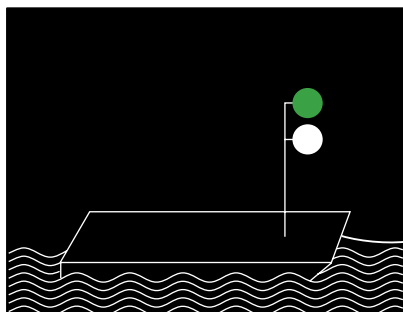
§ 3. Signalisation du convoi :

Feu de mât supplémentaire :

Feu clair rouge.

Feu supplémentaire sur le pousseur :

Feu alternatif clair rouge.



28

II.A.13 Article 3.16

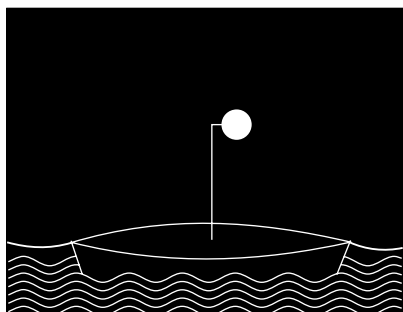
Bacs

§ 1. Ne naviguant pas librement :

Feux de mât :

Feu clair vert (placé au-dessus) ;

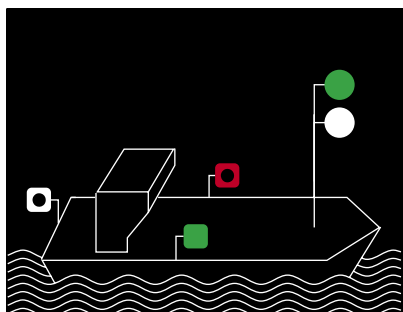
Feu clair blanc.



29

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

Feu ordinaire blanc.



30

§ 3. Naviguant librement :

Feux de mât :

Feu clair vert (placé au-dessus) ;

Feu clair blanc.

Feux de côté :

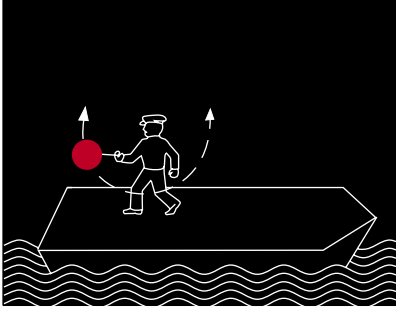
Feu clair vert à tribord ;

Feu clair rouge à bâbord.

Feu de poupe :

Feu ordinaire blanc.

Les feux de côté et le feu de poupe ne sont pas montrés lorsque le contour du bac est suffisamment éclairé par les lumières du pont.



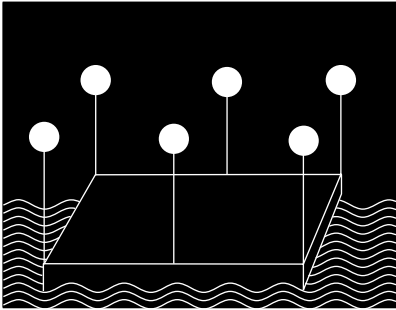
31

II.A.16 Article 3.18

**Bâtiments incapables
de manœuvrer**

Signalisation supplémentaire :

Feu rouge balancé.



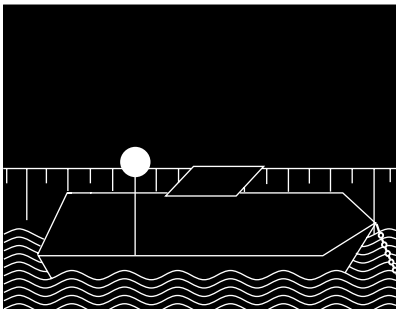
32

II.A.17 Article 3.19

**Matériels flottants
et établissements flottants**

Feux clairs blancs.

II.B. SIGNALISATION EN STATIONNEMENT



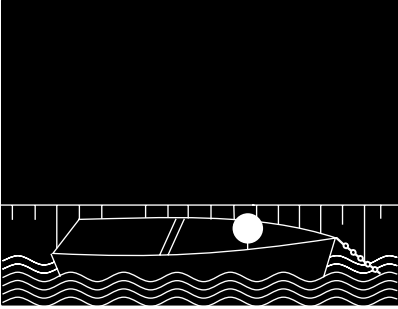
33

II.B.1. Article 3.20

**Bâtiments à l'exception
des bacs (II.B.4) et des engins
flottants (II.B.8)**

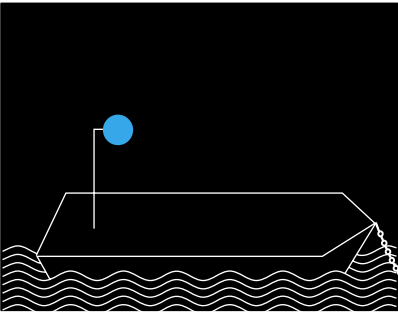
§ 1. Autres que des menues embarcations :

Feu ordinaire blanc.



34

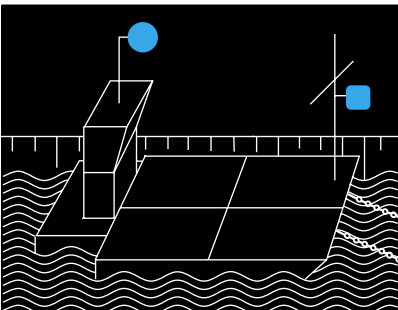
§ 2. Menues embarcations, à l'exception des canots de service :
Feu ordinaire blanc.



35

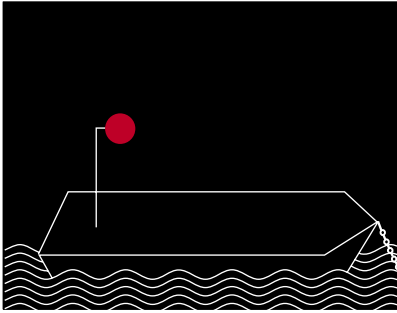
II.B.2 Article 3.21
Bâtiments effectuant certains transports de matières inflammables

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



36

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

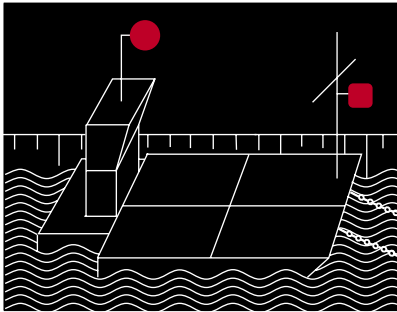


37

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

- § 1. a. Signalisation supplémentaire, sauf s'ils font partie d'un convoi poussé :

Feu clair ou ordinaire rouge.



38

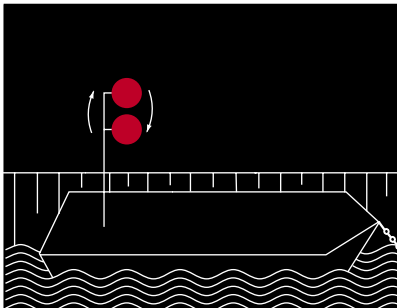
- § 2. Signalisation supplémentaire d'un convoi poussé, comprenant de tels bâtiments :

Feu de mât :

Feu clair rouge.

Feu sur le pousseur :

Feu clair rouge.



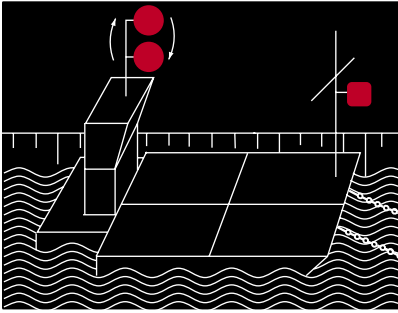
39

II.B.3 bis Article 3.22

**Bâtiments transportant
 de l'ammoniac**

- § 1. b. Signalisation supplémentaire, sauf s'ils font partie d'un convoi poussé :

Feu alternatif clair ou ordinaire rouge.



40

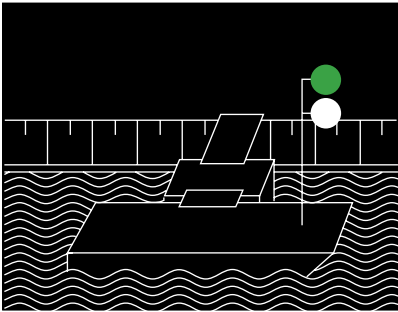
§ 2. Signalisation supplémentaire d'un convoi poussé comprenant de tels bâtiments :

Feu de mât :

Feu clair rouge.

Feu sur le pousseur :

Feu alternatif clair rouge.



41

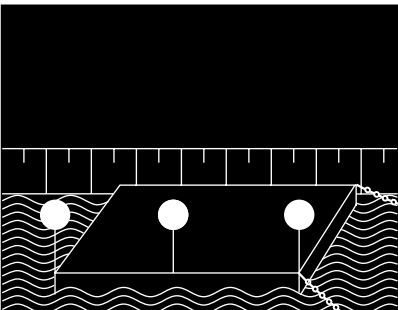
II.B.4 Article 3.23

Bacs stationnant à leur débarcadère

§ 1. *Feux de mât :*

Un feu clair blanc ;

Un feu clair vert (placé au-dessus).

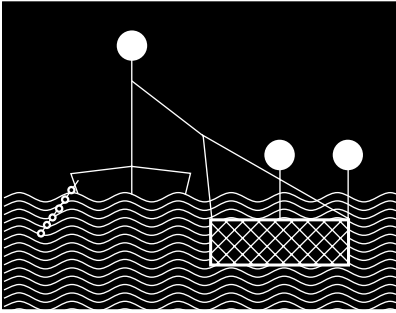


42

II.B.6 Article 3.25

Matériels flottants, établissements flottants

Feux ordinaires blancs.

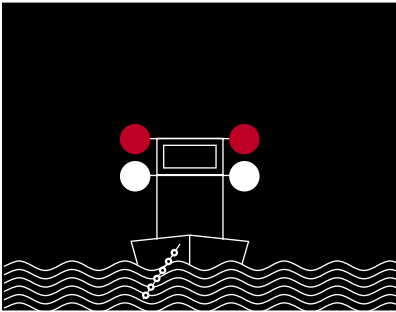


43

II.B.7 Article 3.26

**Bateaux de pêche avec filets
ou perches**

Feux ordinaires blancs.

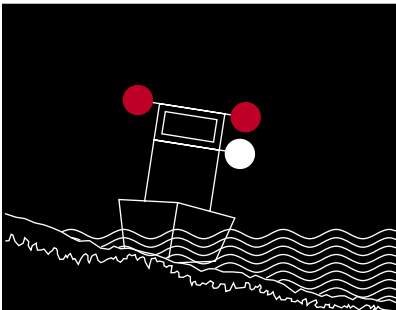


44

II.B.8 Article 3.27

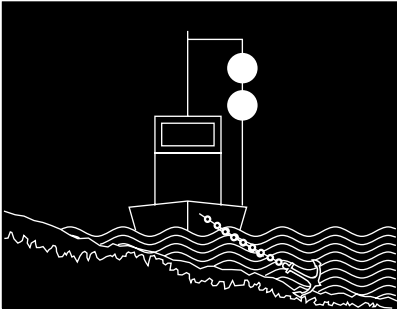
**Engins flottants au travail
et bâtiments échoués ou coulés**Feux clairs ou ordinaires rouges
placés au-dessus.

Feux clairs ou ordinaires blancs.



45

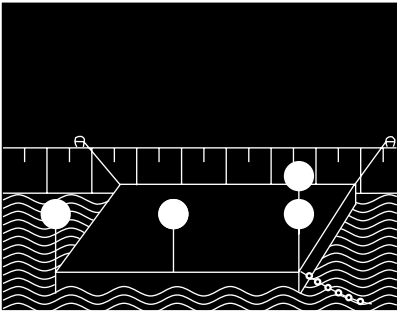
Feu rouge des deux côtés à la
partie supérieure.



46

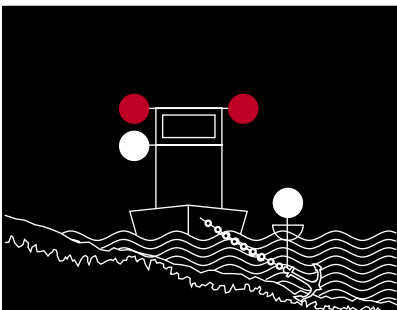
II.B.9 Article 3.28
Bâtiments et matériels flottants
dont les ancres peuvent
présenter un danger
pour la navigation

Signalisation des bâtiments : Deux feux ordinaires blancs.



47

§ 2. Signalisation des matériels flottants : Feux ordinaires blancs.

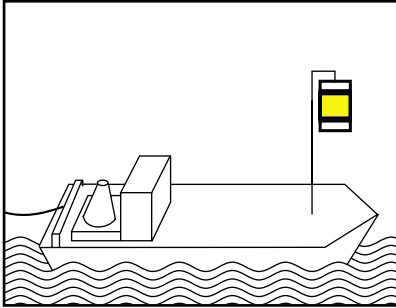


48

§ 3. Engins flottants au travail : Bouée portant un feu ordinaire blanc.

III. – SIGNALISATION DE JOUR

III.A. – SIGNALISATION EN COURS DE ROUTE



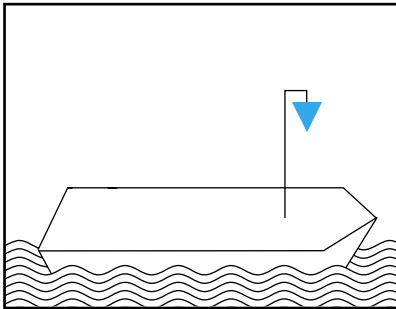
49

III.A.1 Article 3.29

Convois remorqués

§ 2 et 3. Le ou les bâtiments motorisés en tête du convoi ainsi que le bâtiment motorisé de renfort temporaire éventuel :

Un cylindre jaune bordé en haut comme en bas de deux bandes, noire et blanche.



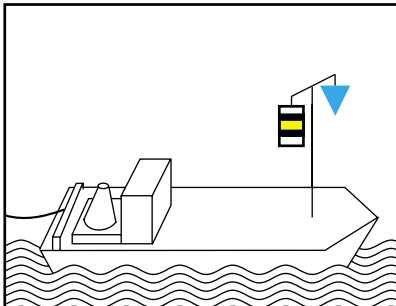
56

III.A.4 Article 3.32

Bâtiments effectuant certains transports de matières inflammables

§ 1. Signalisation supplémentaire, sauf s'ils font partie d'un convoi poussé :

Un cône bleu, pointe en bas.



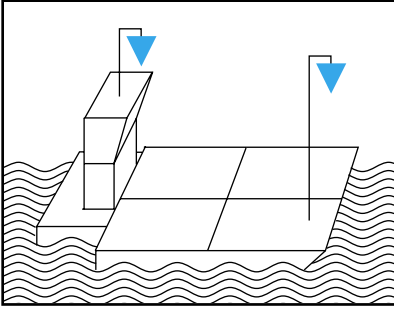
57

III.A.5 Article 3.32

Convois remorqués comprenant des bâtiments visés sous III.A.4.

§ 2. Bâtiments motorisés en tête du convoi, sauf s'il s'agit d'un bâtiment motorisé de renfort temporaire :

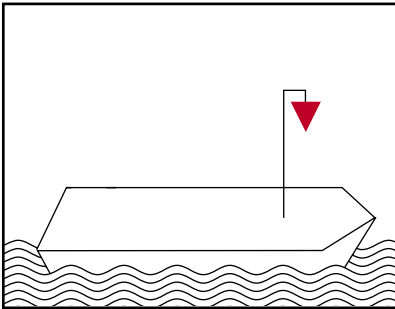
Un cône bleu, pointe en bas.



58

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

§ 3. Des cônes bleus, pointe en bas.

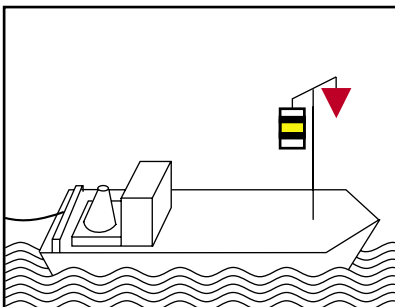


59

III.A.7 Article 3.33
**Bâtiments effectuant
 certains transports
 de matières explosives**

§ 1. *a* Signalisation supplémentaire,
 sauf s'ils font partie d'un convoi
 poussé :

Un cône rouge, pointe en bas.

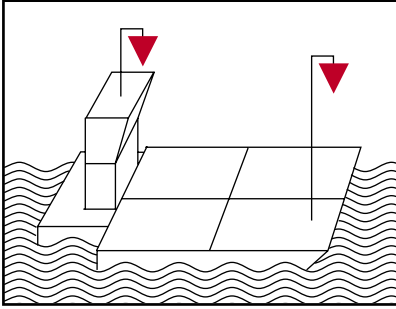


60

III.A.8 Article 3.33
**Convois remorqués comprenant
 des bâtiments visés sous III.A.7
 ou III.A.9 bis**

§ 2. Bâtiment motorisé en tête du
 convoi, sauf s'il s'agit d'un bâti-
 ment motorisé de renfort tempo-
 raire :

Un cône rouge, pointe en bas.



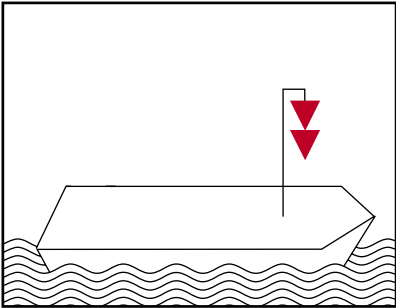
61

III.A.9 Article 3.33

Convois poussés comprenant des bâtiments visés sous III.A.7

§ 3. Signalisation du convoi :

Des cônes rouges, pointe en bas.



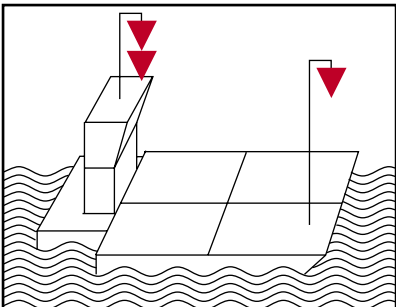
62

III.A.9 bis Article 3.33

Bâtiments transportant de l'ammoniac

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

Des cônes rouges, pointe en bas.



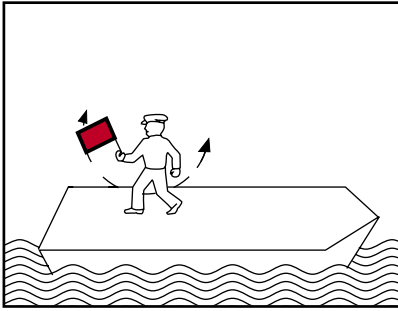
63

III.A.9 ter Article 3.33

Convois poussés comprenant des bâtiments visés sous III.A.9 bis

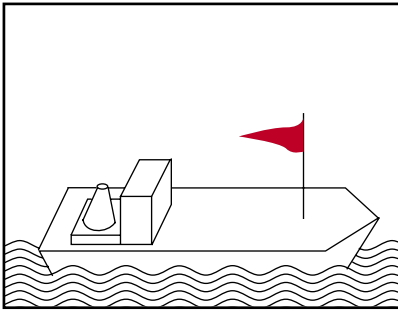
§ 3. Signalisation du convoi :

Des cônes rouges, pointe en bas.



64

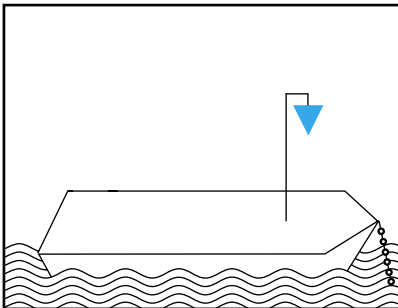
III.A.12 Article 3.35
**Bâtiments incapables
 de manœuvrer**
 Pavillon rouge balancé.



65

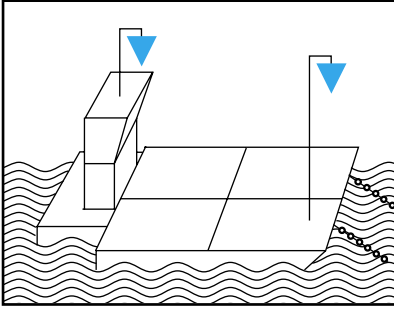
III.A.13 Article 3.36
**Bâtiments jouissant
 d'une priorité de passage**
Signalisation supplémentaire :
 Une flamme rouge.

III.B. SIGNALISATION EN STATIONNEMENT



66

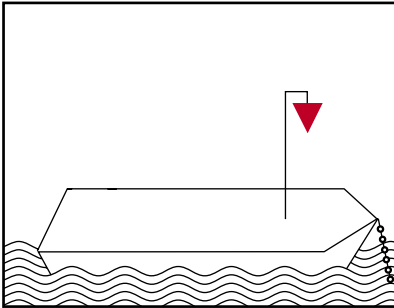
III.B.1 Article 3.37
**Bâtiments effectuant certains
 transports de matières
 inflammables**
 Signalisation des bâtiments,
 sauf s'ils font partie d'un convoi
 poussé :
 Un cône bleu, pointe en bas.



67

Signalisation d'un convoi poussé comprenant de tels bâtiments :

Des cônes bleus, pointe en bas.



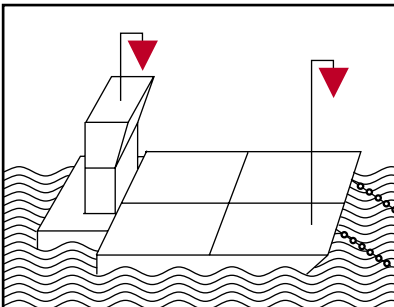
68

III.B.2 Article 3.38

Bâtiments effectuant certains transports de matières explosibles

Signalisation des bâtiments, sauf s'ils font partie d'un convoi poussé :

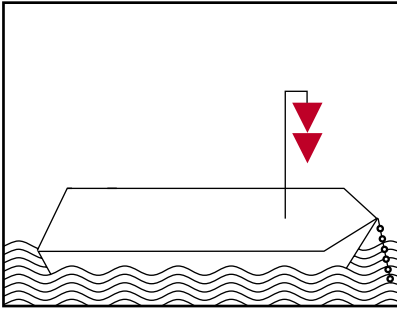
Un cône rouge, pointe en bas.



69

Signalisation d'un convoi poussé comprenant de tels bâtiments :

Des cônes rouges, pointe en bas.



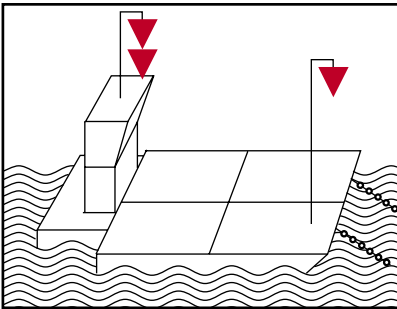
70

III.B.2 bis Article 3.38

Bâtiments transportant de l'ammoniac

Signalisation des bâtiments, sauf s'ils font partie d'un convoi poussé :

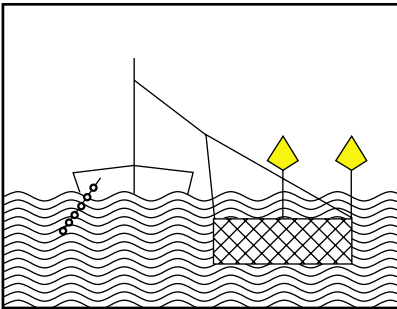
Des cônes rouges, pointe en bas.



71

Signalisation d'un convoi poussé comprenant de tels bâtiments :

Des cônes rouges, pointe en bas.

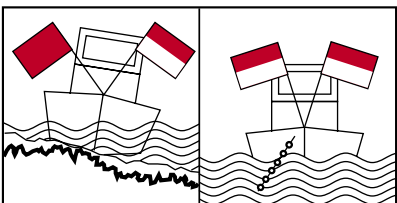


72

III.B.4 Article 3.40

Filets ou perches des bateaux de pêche

Des flotteurs jaunes.

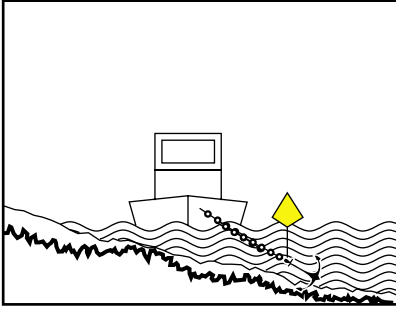


73

II.B.5 Article 3.41

Engins flottants au travail, bâtiments échoués ou coulés

Des pavillons ou panneaux rouges et rouges-blancs.



75

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

Un flotteur jaune.



76

IV.1 Article 3.43

Interdiction d'accès à bord

Disque blanc bordé et barré rouge,
 motif noir.

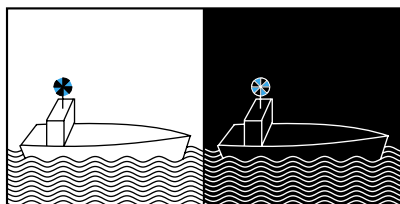


77

IV.2 Article 3.44

Interdiction de fumer

Disque blanc bordé et barré rouge,
 motif blanc et rouge.

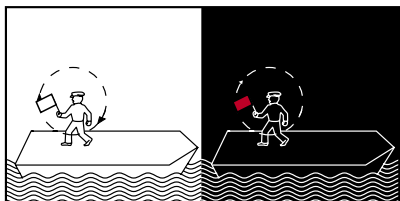


78

IV.3 Article 3.45

Bâtiments d'autorités de contrôle

Feu scintillant bleu.



79

IV.4 Article 3.46

Signaux de détresse pour demander secours*De nuit :*

Feu agité circulairement.

De jour :

Pavillon ou autre objet agité circulairement.

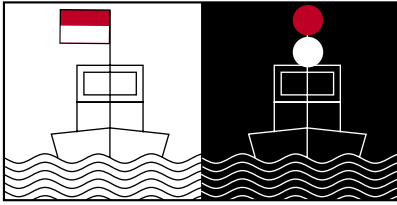


80

IV.5 Articles 3.47 et 7.07

Interdiction de stationnement latéral

Panneau blanc, bordé et barré rouge. Triangle blanc, lettre et chiffres noirs.



81

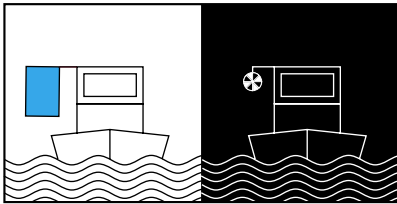
IV.6 Article 3.05 (§ 3)
**Bâtiments, matériels flottants
 et établissements flottants à
 protéger contre les remous**

De nuit :

Un feu ordinaire rouge placé au-dessus d'un feu ordinaire blanc ; ou un feu clair rouge ; ou un feu clair blanc.

De jour :

Un pavillon rouge et blanc.



82

IV.7 Article 6.04

Croisement

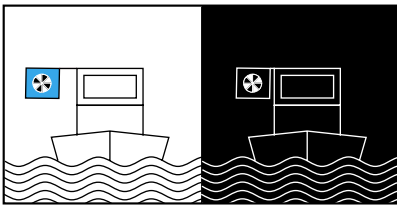
§ 3. Croisement tribord sur tribord :

De jour :

Pavillon bleu clair.

De nuit :

Un feu clair blanc scintillant.

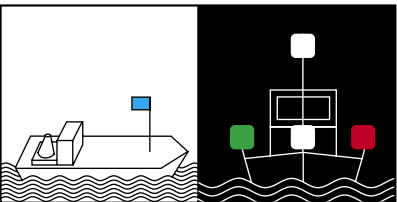


83

ou

De jour et de nuit :

Un panneau bleu clair asservi à un feu clair scintillant.



84

IV.8 Article 6.10

Dépassement

§ 1. Signaux montrés par le rattrapant :

De jour :

Pavillon bleu clair.

De nuit :

Un feu ordinaire blanc.

ANNEXES 4 et 5

Couleurs et intensité des feux

Les couleurs et l'intensité des feux visés à l'article 1.01 (alinéas p et q du règlement général de police) doivent répondre aux prescriptions concernant la couleur et l'intensité des feux ainsi que l'agrément des fanaux de signalisation fixées par un arrêté du ministre chargé des voies navigables.

ANNEXE 6

Signaux sonores

Note préliminaire

Les signaux sonores autres que les coups et volées de cloche et le signal de trois sons de tonalités différentes se suivant sans interruption sont constitués par l'émission d'un ou de plusieurs sons consécutifs ayant les caractéristiques suivantes :

Son bref, son d'une durée d'environ une seconde ;









Son prolongé, son d'une durée d'environ quatre secondes.

L'intervalle entre deux sons consécutifs est d'environ une seconde.





Toutefois, le signal « une série de sons très brefs » est constitué par une série d'au moins six sons d'une durée d'un quart de seconde environ chacun séparés par des pauses de même durée.

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.

A. – Signaux généraux

	1 son prolongé	« Attention ».	
	1 son bref	« Je viens sur tribord ».	
	2 sons brefs	« Je viens sur bâbord ».	
	3 sons brefs	« Je bats en arrière ».	
	4 sons brefs	« Je suis incapable de manœuvrer ».	
	Série de sons très très brefs	« Danger imminent d'abordage ».	
	Sons prolongés répétés	« Signal de détresse ».	4.01 (§ 4).
	ou Volées de cloche		

B. – Signaux de croisement

	Croisement prévu sur bâbord		
Cas normal : 	1 son bref du montant	« Je veux croiser à votre bâbord ».	6.04 (§ 4).
	1 son bref de l'avalant	« D'accord, croisez à mon bâbord ».	6.04 (§ 5)
	Croisement prévu sur tribord		
Cas normal : 	2 sons brefs du montant	« Je veux croiser à votre tribord ».	6.04 (§ 4).
	2 sons brefs de l'avalant	« D'accord, croisez à mon tribord ».	6.04 (§ 5).

C. – Signaux de dépassement

Dépassement prévu à bâbord du rattrapé.

2 sons prolongés suivis de
2 sons brefs du rattrapé

« Je veux dépasser à votre bâbord ». 6.10 (§ 3).

Cas normal :

Aucun signal sonore
du rattrapé

« D'accord, vous pouvez dépasser
à mon bâbord ». 6.10 (§ 4).

Dérogation :

2 sons brefs du rattrapé

« Pas d'accord, dé passez
à mon tribord ». 6.10 (§ 5).

■

1 son bref du rattrapé

« D'accord, je passerai
à votre tribord ». 6.10 (§ 5).

Dépassement prévu à tribord du rattrapé.

2 sons prolongés suivis
d'un son bref du rattrapé

« Je veux dépasser à votre tribord ». 6.10 (§ 3).

Cas normal :

Aucun signal sonore
du rattrapé

« D'accord, vous pouvez dépasser
à mon tribord ». 6.10 (§ 4).

Dérogation :

1 son bref du rattrapé

« Pas d'accord, dé passez
à mon bâbord ». 6.10 (§ 5).

■

2 sons brefs du rattrapé

« D'accord, je passerai
à votre bâbord ». 6.10 (§ 5).



Impossibilité de dépassement.

■




5 sons brefs du rattrapé

« On ne peut me dépasser ». 6.10 (§ 6).

D. – Signaux de virage



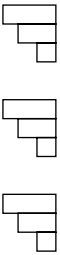
- 
 1 son prolongé suivi d'un son bref « Je vais virer sur tribord ». 6.13 (§ 2) et 6.16 (§ 2).

 1 son prolongé suivi de 2 sons brefs « Je vais virer sur bâbord ». 6.13 (§ 2) et 6.16 (§ 2).

E. – 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 ». 6.16 (§ 2).

 3 sons prolongés suivis de 2 sons brefs « Je vais me diriger sur bâbord ». 6.16 (§ 2).

 3 sons prolongés « Je vais traverser ». 6.16 (§ 2).

F. – Sans objets

G. – Signaux par temps bouché

- a) Bâtiment isolé faisant route, sauf avalant navigant au radar :

 1 son prolongé répété au moins chaque minute 6.31.
 b) Convoi ou formation à couple faisant route, sauf avalant navigant au radar :

 2 sons prolongés répétés au moins chaque minute 6.31.
 c) Avalant navigant au radar :

 à 3 reprises 3 sons de tonalités différentes se suivant sans interruption 6.35 (§ 2).

ANNEXE 7

Signaux de la voie navigable

Note préliminaire :

1. Les signaux figurant à la section I ci-dessous peuvent être complétés ou explicités comme il est prévu à la section II.

2. Les panneaux peuvent, pour être mieux visibles, comporter un mince filet blanc suivant leur contour extérieur.

Section I

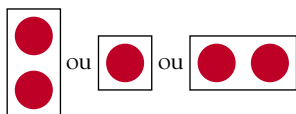
Signaux principaux

A. – Signaux d'interdiction



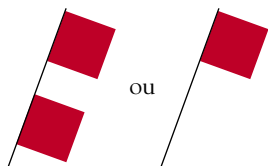
A. 1. Interdiction de passer (signal général) (voir art. 6.08, 6.22, 6.25, 6.27 et 6.28).

Soit panneaux (rouge, blanc, rouge).



Soit feux rouges.

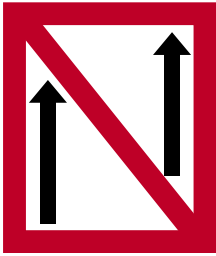
L'emploi de deux feux superposés indique une interdiction prolongée.



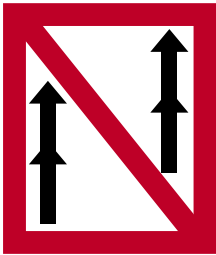
Soit pavillons rouges.



A. 1 bis. Sections désaffectées ; interdiction de naviger, à l'exception des menues embarcations non motorisées (voir art. 6.22) : Disque rouge, barre blanche.

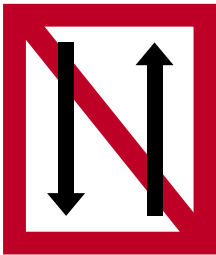


A. 2. Interdiction de tout dépassement (voir art. 6.11).



A. 3. Interdiction de dépassement entre convois, entre convoi et formation à couple et entre formations à couple.

L'interdiction ne s'applique pas lorsque l'un au moins des convois est un convoi poussé dont les dimensions ne dépassent pas 92 mètres sur 9,50 mètres (voir art. 6.11).



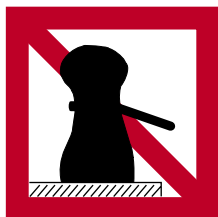
A. 4. Interdiction de croiser et de dépasser (voir art. 6.08).



A. 5. Interdiction de stationner du côté de la voie où le signal est placé (voir art. 7.03).



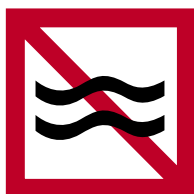
A. 6. Interdiction d'ancrer et de faire traîner les ancres, câbles et chaînes du côté de la voie où le signal est placé (voir art. 6.18 et 7.04).



A. 7. Interdiction de s'amarrer à la rive du côté de la voie où le signal est placé (voir art. 7.05).



A. 8. Interdiction de virer (voir art. 6.13).



ou



A. 9. Interdiction de créer des remous (voir art. 6.20).



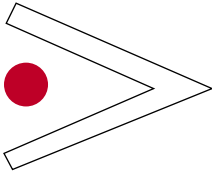
A. 10. Interdiction de passer en dehors de l'espace indiqué (voir art. 6.24).



ou

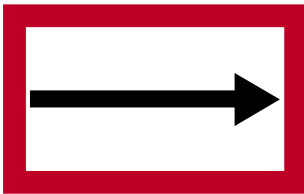


A. 11. Interdiction de passer, mais préparez-vous à vous mettre en marche (voir art. 6.28).

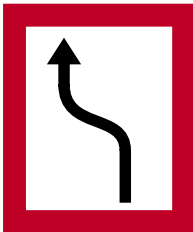


A. 12. Interdiction d'entrée dans un port ou une voie affluente (voir art. 6.16, § 5).

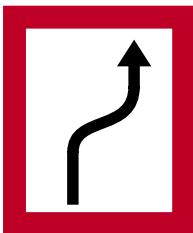
B. – Signaux d'obligation



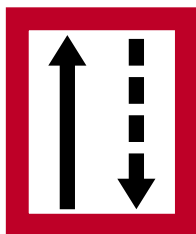
B. 1. Obligation de prendre la direction indiquée par la flèche.



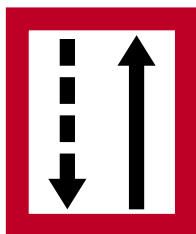
B. 2. a. Obligation de se diriger vers le côté du chenal se trouvant à bâbord (voir art. 6.12).



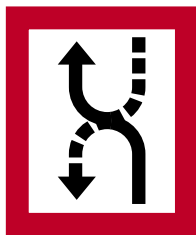
b. Obligation de se diriger vers le côté du chenal se trouvant à tribord (voir art. 6.12).



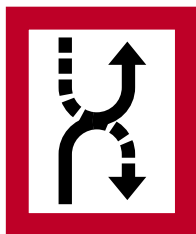
B. 3. *a.* Obligation de tenir le côté du chenal se trouvant à bâbord (voir art. 6.12).



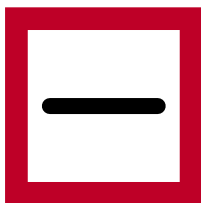
b. Obligation de tenir le côté du chenal se trouvant à tribord (voir art. 6.12).



B. 4. *a.* Obligation de croiser le chenal vers bâbord (voir art. 6.12).



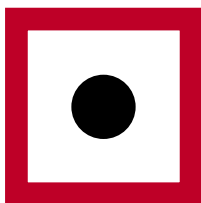
b. Obligation de croiser le chenal vers tribord (voir art. 6.12).



B. 5. Obligation de s'arrêter dans certaines conditions (voir art. 6.28).



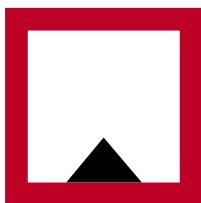
B. 6. Obligation de ne pas dépasser la vitesse indiquée (en km/h).



B. 7. Obligation de donner un signal sonore.



B. 8. Obligation d'observer une vigilance particulière (voir art. 6.08).

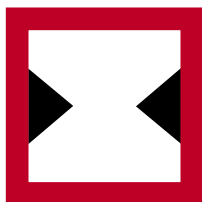


C. – Signaux de restriction

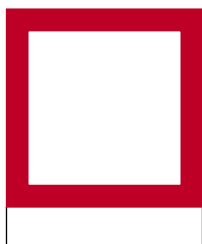
C. 1. La profondeur d'eau est limitée.



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



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



C. 4. Des restrictions sont imposées à la navigation ; elles figurent dans un cartouche sous le signal.

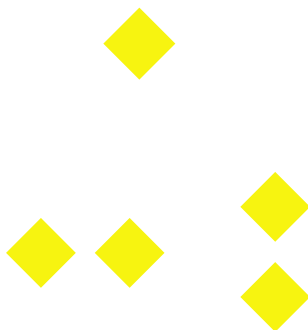


C. 5. Le chenal est éloigné de la rive droite (ou gauche) ; le nombre porté sur le signal indique, en mètres, la distance de la rive à laquelle les bâtiments doivent se tenir.

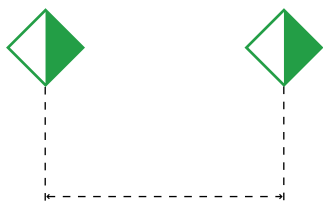
D. – Signaux de recommandations

D. 1. Passe recommandée :

a. Dans les deux sens (voir art. 6.25).

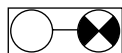


b. Dans le seul sens indiqué, le passage en sens inverse étant interdit (voir art. 6.25).



D. 2. Recommandation de se tenir dans l'espace indiqué (voir art. 6.24).

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

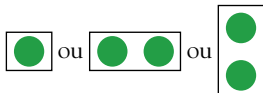


Dans le sens du feu fixe vers le feu rythmé (isophasé).

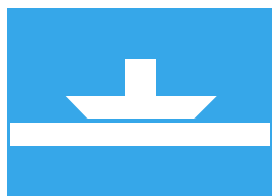
E. – Signaux d'indications



E. 1. Autorisation de passer (signal général) (voir art. 6.08, 6.27 et 6.28).



E. 2. Croisement d'un câble électrique.



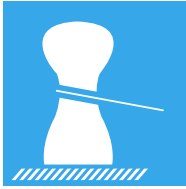
E. 4. Bac ne naviguant pas librement.



E. 5. Autorisation de stationner du côté de la voie où le signal est placé (voir art. 7.03).



E. 6. Autorisation d'ancrer du côté de la voie où le signal est placé (voir art. 7.04).



E. 7. Autorisation de s'amarrer à la rive du côté de la voie où le signal est placé (voir art. 7.05).

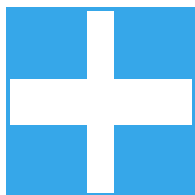


E. 8. Indication d'une aire de virage (voir art. 6.13 et 7.03).



E. 9. Les voies rencontrées sont considérées comme affluentes de la voie suivie (voir art. 6.16).





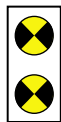
E. 10. La voie est considérée comme affluente de la voie rencontrée (voir art. 6.16).



E. 11. Fin d'une interdiction ou d'une obligation valable pour un seul sens de navigation ou fin d'une restriction.



ou



E. 12. Indication de bâtiments sortants (voir art. 6.16).



E. 13. Prise d'eau potable.



E. 14. Cabine téléphonique réservée à la batellerie.



E. 15. Parcours de ski nautique.

Section II

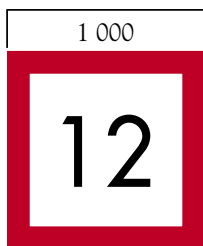
Panneaux, cartouches ou inscriptions additionnels

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

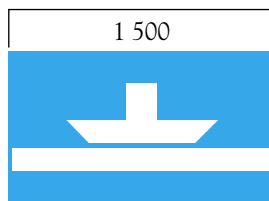
1. Cartouches indiquant la distance à laquelle intervient la prescription ou la particularité indiquée par le signal principal.

Les cartouches sont placés au-dessus du signal principal.

Exemples :



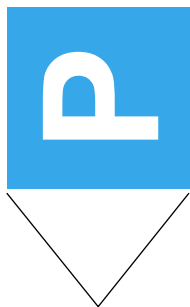
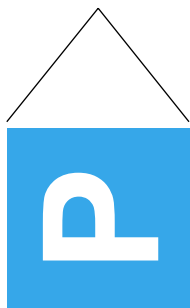
Obligation de ne pas dépasser 12 km/h à 1 000 mètres



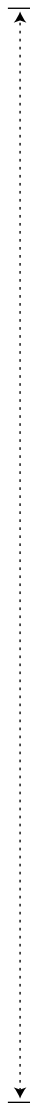
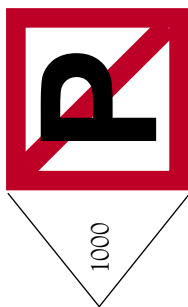
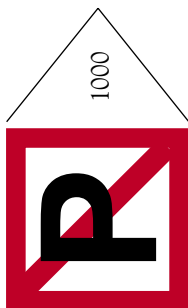
Bac ne navigant pas librement à 1 500 mètres

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

Exemples :



Autorisation de stationner



Interdiction de stationner (sur 1 000 mètres)

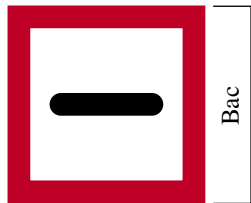
3. Cartouches comportant des explications ou indications complémentaires

Ces cartouches sont placés en dessous du signal principal.

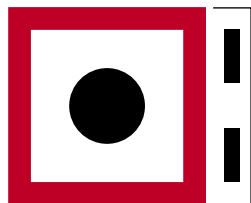
Exemples :



Arrêt pour la douane



Attention : Bac



Donnez
deux sons prolongés



ARRÊTÉ DU 27 JUIN 1974**fixant les conditions d'application des règles de croisement
et de dépassement des bâtiments de navigation intérieure**

(*Journal officiel* du 6 juillet 1974)

Le ministre de l'équipement,

Vu le décret n° 73-912 du 21 septembre 1973 portant règlement général de police de la navigation intérieure, et notamment son article 3 ;

Vu le règlement général de police annexé au décret précité, et notamment ses articles 6.03 (§ 4), 6.04 et 6.10 ;

Sur la proposition du directeur des ports maritimes et des voies navigables,

Arrête :

Article 1^{er}

Les règles prescrites en matière de croisement et de dépassement par les articles 6.04 et 6.10 du règlement général de police sont rendues applicables sur l'ensemble des voies navigables.

Toutefois, l'application des prescriptions définies au paragraphe 1 de l'article 6.10 concernant la signalisation optique à montrer par le rattrapant est reportée à une date ultérieure, sauf en ce qui concerne la Moselle et le Rhône.

Article 2

Le directeur des ports maritimes et des voies navigables au ministère de l'équipement est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 27 juin 1974.

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur du cabinet.

JEAN SRIBER



ARRÊTÉ DU 23 AOÛT 1974
relatif au contrôle de la récupération des huiles usées
sur les bâtiments de navigation intérieure

(Journal officiel du 4 septembre 1974)

Le ministre de l'équipement,

Vu le décret n° 73-912 du 21 septembre 1973 portant règlement général de police de la navigation intérieure, et notamment son article 3 ;

Vu le règlement général de police annexé au décret précité, et notamment son article 1er-15 (§ 4) ;

Sur la proposition du directeur des ports maritimes et des voies navigables,

Arrête :

Article 1^{er}

Les dispositions du paragraphe 4 de l'article 1er-15 du règlement général de police annexé au décret du 21 septembre 1973 prescrivant que les conducteurs des bâtiments de navigation intérieure autres que les menues embarcations doivent déposer contre reçu, dans des installations agréées, les déchets pétroliers ou leurs mélanges avec de l'eau, prendront effet à compter du 1^{er} janvier 1975. Après cette date, aucune huile usée ne devra être stockée à bord.

Article 2

Le carnet de contrôle des huiles usées prévu à cet article doit être conforme au modèle annexé (1).

(1) On peut se procurer le modèle du carnet de contrôle au ministère de l'équipement (2^e bureau des voies navigables), 244 boulevard Saint-Germain, Paris (7^e).

Article 3

Lorsqu'ils fréquentent le réseau français, les bâtiments fluviaux soumis à la réglementation applicable sur le Rhin ou la Moselle internationale doivent utiliser le carnet de contrôle des huiles usées dont le modèle figure aux annexes 13 des règlements de police applicables à ces voies internationales.

Article 4

Le directeur des ports maritimes et des voies navigables au ministère de l'équipement est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 23 août 1974.

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur des ports maritimes et des voies navigables,

J. CHAPON



ARRÊTÉ DU 16 AVRIL 1975**relatif aux prescriptions techniques des avertisseurs sonores
des bâtiments de navigation intérieure**

(Journal officiel du 7 mai 1975 et rectificatif J.O. du 11 juin 1975)

Le ministre de l'équipement,

Vu le décret n° 73-912 du 21 septembre 1973 portant règlement général de police de la navigation intérieure, notamment l'article 4.01 du règlement annexé audit décret ;

Vu l'arrêté du 3 août 1970 portant réglementation des signaux sonores des bateaux de navigation intérieure ;

Sur la proposition du directeur des ports maritimes et des voies navigables,

Arrête :

Article 1^{er}

Les avertisseurs sonores des bâtiments de navigation intérieure mentionnés au paragraphe 1 de l'article 4.01 du règlement général de police annexé au décret n° 73-912 du 21 septembre 1973 précité doivent être conformes à un type agréé par le ministre chargé des voies navigables, sur proposition du service des phares et balises, après essais effectués, sous le contrôle de ce service, par le laboratoire national d'essais.

L'agrément est accordé aux avertisseurs qui satisfont aux prescriptions techniques précisées dans l'annexe I au présent arrêté et conformément aux dispositions fixées par les articles 2 et 3 ci-après.

Article 2*Modalités de l'agrément*

a) La preuve qu'un avertisseur sonore est apte à être utilisé dans la navigation intérieure est donnée par un essai d'agrément (essai de type). Le constructeur adresse la demande d'essai au service des phares et balises en y joignant, en deux exemplaires, des dessins et des avertisseurs sonores types ainsi que les instructions de réglage et la notice précisant les spécifications auxquelles leur alimentation à bord devra satisfaire (pression d'air comprimé, capacité des réservoirs d'air comprimé, tension et capacité des batteries d'ac-

cumulateurs, longueur et diamètre des tuyauteries d'air comprimé ou câbles électriques ainsi que les types de vannes ou d'interrupteurs recommandés).

b) Le constructeur fournit au service des phares et balises, et pour la durée des essais, l'appareillage d'alimentation en état de marche correspondant à l'avertisseur présenté en homologation et conforme à la notice susvisée. S'il y a lieu, l'appareil est réglé conformément aux instructions de réglage du constructeur par les soins du service des phares et balises.

c) Le service des phares et balises peut demander au constructeur d'assurer le concours de son personnel pour assister aux essais, coopérer aux réglages ou manœuvrer les avertisseurs sonores.

Article 3

Certificat d'agrément

a) Si l'essai d'agrément ne soulève pas de critiques, le ministre chargé des voies navigables délivre au constructeur un certificat d'agrément, sur la base d'un compte rendu d'essais, établi suivant le modèle figurant à l'annexe 2 au présent arrêté. Cet agrément ne concerne pas le montage correct de l'avertisseur à bord.

Une des séries de dessins jointes à la demande, revêtue de la mention d'agrément, et un des avertisseurs sonores types sont retransmis au pétitionnaire. Les seconds exemplaires sont conservés au service des phares et balises.

b) La délivrance du certificat d'agrément, conforme au modèle figurant à l'annexe 3, permet au constructeur de porter la marque d'agrément sur les différentes pièces visées à l'article 5, paragraphe 1.

Il fait, en outre, obligation au constructeur :

- de n'entreprendre la fabrication que conformément aux dessins approuvés par le ministre chargé des voies navigables, selon la technique de réalisation des avertisseurs sonores types vérifiés ;

- de n'apporter des modifications aux dessins approuvés et aux avertisseurs sonores types qu'avec l'approbation du ministre chargé des voies navigables. Ce dernier décide également si le certificat d'agrément délivré est seulement à compléter ou si, au contraire, la demande d'agrément doit être renouvelée.

Article 4

Le service des phares et balises est habilité à prélever des avertisseurs sonores dans la série de fabrication du constructeur pour les soumettre à des essais de contrôle.

Article 5

Marques d'agrément

1. Nature des marques

Tout avertisseur sonore agréé pour la navigation intérieure dans les conditions précisées aux articles 2 et 3 ci-dessus doit porter sur le corps, et éventuellement sur le pavillon et le distributeur, les marques suivantes :

Marque d'agrément



Pays d'agrément : F

Numéro d'agrément

2. Apposition des marques

Les marques doivent être apposées de façon claire et indélébile, de préférence par poinçon.

Un démontage de l'appareil ne doit pas être nécessaire pour les repérer.

Article 6

Pour les bâtiments en service au 1^{er} mai 1975, les prescriptions susvisées sont obligatoires au plus tard le 1^{er} mai 1980. Pour les bâtiments dont la quille aura été posée après le 1^{er} mai 1975, elles sont obligatoires au plus tard le 1^{er} mai 1977.

Article 7

Pour les bâtiments non immatriculés en France, les dispositions de l'article 5 ci-dessus du présent arrêté sont considérées comme remplies si leurs avertisseurs sonores répondent aux prescriptions en vigueur dans l'État dont ils relèvent.

Article 8

Les avertisseurs sonores des bâtiments de mer répondant aux prescriptions du règlement pour prévenir les abordages en mer en vigueur sont considérés comme satisfaisant aux prescriptions du présent arrêté.

Article 9

L'arrêté du 3 août 1970 portant réglementation des signaux sonores des bateaux de navigation intérieure est abrogé, à l'exception de l'article 6, qui reste en vigueur pour les bâtiments visés à l'article 6 du présent arrêté et pour la période transitoire fixée par ce même article.

Article 10

Le directeur des ports maritimes et des voies navigables au ministère de l'équipement est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 16 avril 1975.

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur du cabinet,

J. SRIBER



ANNEXE I À L'ARRÊTÉ DU 16 AVRIL 1975

**Prescriptions techniques des avertisseurs sonores des bâtiments
de navigation intérieure****Article 1^{er}***Définitions*

Dans le présent texte :

a) Le terme « signal sonore » désigne les sons émis en vue de transmettre de l'information.

b) Le terme « avertisseur sonore » désigne un appareil émetteur de signaux sonores.

c) Le terme « trompe » désigne un avertisseur sonore comportant un pavillon résonnant excité à sa gorge par des émissions impulsives d'air – ou de gaz – comprimé, réglées par une membrane élastique.

Ce terme peut désigner par extension tout autre appareil produisant un son conforme aux spécifications imposées pour les trompes.

d) Le terme « trompe mécanique » désigne une trompe actionnée par une source d'énergie extérieure de nature quelconque (mécanique proprement dite, électrique, pneumatique, etc.).

e) Le terme « batterie de trompes » désigne un ensemble de trompes pour fonctionnement conjugué ou tout dispositif équivalent.

f) Le terme « pavillon » désigne un tube évasé pour l'adaptation d'impédance acoustique avec l'atmosphère ; il peut se comporter en résonateur et influencer sur la directivité ; son extrémité étroite est la « gorge », son extrémité large la « bouche ».

g) Le terme « corps » désigne un ensemble, en général compact, constituant la partie active de l'avertisseur et auquel le ou les pavillons sont adjoints.

h) Le terme « distributeur » désigne un dispositif actionné à main ou au pied qui connecte la source d'énergie à l'avertisseur sonore pour déclencher l'émission sonore.

Article 2*Types d'avertisseurs sonores*

1. Les avertisseurs sonores mécaniques des bâtiments motorisés, à l'exception des menues embarcations, sont des trompes mécaniques.

2. Les avertisseurs sonores mécaniques tritonaux des bâtiments avalants naviguant au radar par temps bouché sont des batteries de trompes mécaniques.

Article 3

Caractéristiques des signaux sonores

1. Type de signal

Les signaux sonores de trompes mécaniques doivent être composés d'émissions de sons complexes périodiques à fréquence fixe. Les signaux à fréquence glissante sont exclus.

2. Fréquence

Le signal des trompes mécaniques pour bâtiments motorisés visé à l'article 2.1 ci-dessus doit avoir une fréquence fondamentale de 200 Hz avec une tolérance de ± 20 p. 100.

Les fréquences fondamentales des signaux des trois trompes mécaniques constituant la batterie de trompe visée à l'article 2.2 doivent être comprises entre 163 et 297 Hz et le son le plus haut ainsi que le plus bas doivent présenter un intervalle musical d'au moins un ton entier avec le son de fréquence intermédiaire.

La fréquence fondamentale des avertisseurs sonores pour les « menues embarcations » doit être supérieure à 350 Hz.

3. Niveau de pression acoustique

Les niveaux de pression acoustique indiqués ci-après sont mesurés ou rapportés à un mètre en avant du centre de la bouche du pavillon des trompes.

Les trompes mécaniques pour bâtiments motorisés visées à l'article 2.1 ci-dessus ont un niveau de pression acoustique pondéré A compris entre 130 et 140 dB (A).

Les trompes de la batterie de trompes visée à l'article 2.2 ci-dessus ont un niveau de pression acoustique pondéré A compris entre 130 et 140 dB (A).

Pour les menues embarcations le niveau de pression acoustique pondéré A, mesuré à un mètre en avant du pavillon de l'avertisseur doit être compris entre 100 et 125 dB (A).

Article 4

Commande des avertisseurs sonores

1. La commande des avertisseurs sonores mécaniques est dite simple si l'action sur le distributeur correspond au temps d'émission sonore ; elle est dite automatique si une seule action brève sur le distributeur déclenche les séquences d'émissions sonores constituant le signal.

2. L'avertisseur sonore doit avoir un temps de réaction assez court pour permettre l'émission du signal prévu à l'article 1.01 t du règlement général de police. Cette condition peut être considérée comme acquise si le temps s'écoulant entre l'action sur le distributeur et le moment où le son atteint le niveau de pression acoustique minimal prescrit ne dépasse pas 0,2 seconde.

3. L'action sur la pédale ou la manette du distributeur ne doit pas nécessiter d'effort fatigant ou pénible de la part de l'opérateur.

4. Le distributeur commandant la batterie de trois trompes pour l'émission du signal prescrit à l'article 6.35-2 a du règlement général de police doit, s'il est automatique, réaliser les séquences de trois sons de durées égales en deux secondes avec une tolérance de ± 20 p. 100 sur la durée élémentaire de chaque son et sur la durée de la séquence de trois sons. Les intervalles entre les séquences de trois sons, s'il en existe, ne doivent pas dépasser une seconde.

Article 5

Essais des avertisseurs sonores

1. Essais de sonorité

a) Les caractéristiques du signal émis par l'avertisseur sont mesurées de préférence en chambre anéchoïque, compte tenu des dispositions de l'article 3.3 et dans des conditions d'alimentation satisfaisant aux spécifications fournies par le constructeur en application de l'article 2 a de l'arrêté du 1^{er} avril 1975.

b) Si les essais ne sont pas effectués en chambre anéchoïque, il doit être vérifié que le point de mesure se trouve dans la zone où la loi de décroissance de l'intensité acoustique selon l'inverse carré de la distance est satisfaite.

c) Dans le cas d'une distance de mesure différent de 1 mètre, les résultats sont ramenés à la distance de référence par la formule :

$$L_1 = L_d + 20 \log d$$

où

L_1 est le niveau de pression acoustique en décibels à la distance de référence de 1 mètre ;

et

L_d le niveau de pression acoustique en décibels à la distance de mesure d en mètres.

d) En cas de forme irrégulière du pavillon, le point de référence à partir duquel la distance de mesure est comptée est déterminé en effectuant la vérification prévue en b.

e) La durée d'émission pour la vérification du niveau de pression acoustique doit être d'au moins quatre secondes. La température de mesure doit être de 20 ± 5 °C.

f) Le sonomètre utilisé doit être de la classe de précision selon la publication C.E.I. 179 « Sonomètres de précision ». L'étalonnage du sonomètre doit être contrôlé selon les instructions du fabricant ou avec une source sonore étalon (par exemple pistonphone) au début et à la fin de chaque série de mesures. La caractéristique dynamique rapide utilisée.

2. Essais climatiques

Le fonctionnement des avertisseurs sonores doit être assuré dans la gamme de températures de $- 20$ °C à $+ 40$ °C.

3. Essais d'endurance

a) Les avertisseurs sonores mécaniques doivent pouvoir effectuer une émission sonore continue d'une minute sans perte de niveau de pression acoustique supérieure à 2 dB (A).

b) Ils doivent pouvoir effectuer une émission de dix secondes par minute pendant cinquante heures de suite sans perte de niveau de pression acoustique supérieure à 3 dB (A).

c) Les essais d'endurance sont effectués à une température ambiante comprise entre 15 °C et 30 °C.

4. Résistance mécanique

Le matériel et ses fixations doivent présenter la robustesse et la résistance à la corrosion convenables dans les conditions habituelles d'exploitation à bord des bâtiments de navigation intérieure.



ANNEXE II À L'ARRÊTÉ DU 16 AVRIL 1975

Modèle*Compte rendu d'essais pour avertisseurs sonores des bâtiments
de navigation intérieure*

1. Nom et lettre d'identification du pays de l'agrément :
France F.
2. Service chargé de proposer l'agrément : service des phares et
balises, 43, avenue du Président-Wilson, 75116 Paris.
3. Indications générales :
 1. Constructeur pétitionnaire
 2. Désignation du type donné par le constructeur
 3. Demande d'essai du
 4. Numéro des dessins
 5. Nature de l'avertisseur sonore (par exemple, à trompe simple
ou à batterie de trois trompes)
 6. Type et caractéristiques de l'alimentation (par exemple, à air
comprimé 30 bars, ou électrique 24 V - 10 A)
 7. Nature de la commande (par tirette, manette, bouton-pous-
soir, pédale ou à distributeur automatique).
4. Résultats de l'essai :
 1. Fréquence de son (art. 3-2)
 2. Niveau de pression acoustique pondéré (A) (art. 3-3 et 5-1)
Distance de mesure
Niveau mesuré
Niveau à la distance de référence de 1 mètre
 3. Temps de réaction (art. 4-2)
 4. Séquences du distributeur automatique (éventuellement)
(art. 4-4) :
Première séquence : durée du premier son
Première séquence : durée du deuxième son
Première séquence : durée du troisième son
Durée totale de la première séquence
Durée du premier intervalle
Deuxième séquence : durée du premier son
Deuxième séquence : durée du deuxième son
Deuxième séquence : durée du troisième son

- Durée totale de la deuxième séquence
- Durée du second intervalle
- Troisième séquence : durée du premier son
- Troisième séquence : durée du deuxième son
- Troisième séquence : durée du troisième son
- Durée totale de la troisième séquence
- Température de mesure
5. Essais climatiques : fonctionnement de - 20 °C à + 40 °C
(assuré ou non).
6. Essais de fonctionnement :
1. Perte de niveau de pression acoustique pondéré (A) au
bout d'une minute (art. 5.3 a)
 2. Perte de niveau de pression acoustique pondéré (A) après
cinquante heures d'émission à raison de 10 secondes
toutes les minutes (art. 5.3 b)
7. Construction de l'avertisseur :
1. Matériau
 2. Solidité : protection contre la corrosion :
Suffisant - insuffisant
 3. Résistance aux chocs :
Suffisant - insuffisant
 4. Place pour les marques :
Suffisant - insuffisant
 5. Nature des marques :
Suffisant - insuffisant
5. Conclusion. - La vérification a montré que l'avertisseur sonore
répond, ne répond pas, aux prescriptions concernant les avertis-
seurs sonores des bâtiments de navigation intérieure (1).

Les chiffres suivants du compte rendu des essais donnent lieu
à des observations (1).

.....

 le

(Lieu.)

(Date.)

Le directeur du service des phares et balises.



(1) Rayer les mentions inutiles.

ANNEXE 3 À L'ARRÊTÉ DU 16 AVRIL 1975

Certificat d'agrément pour les avertisseurs sonores des bâtiments de navigation intérieure

Le ministre de l'équipement,

Vu l'arrêté du 16 avril 1975 relatif aux prescriptions techniques des avertisseurs sonores des bâtiments de navigation intérieure et l'annexe jointe à cet arrêté ;

Vu le compte rendu d'essais en date du

Sur la proposition du directeur du service des phares et balises ;

Décide :

Est autorisée l'utilisation sur les bâtiments de navigation intérieure de l'avertisseur sonore
(nom de constructeur, désignation de l'avertisseur sonore).

Cet avertisseur sonore reçoit le numéro d'agrément

Les différentes parties de l'avertisseur sonore sont à marquer conformément aux articles 5 (1-2) de l'arrêté du 16 avril 1975 susvisé.

Le bénéficiaire de l'agrément doit garantir, conformément à l'article 3 de cet arrêté, que la fabrication est entreprise conformément aux dessins approuvés et selon la technique de réalisation des avertisseurs types. Des modifications ne sont admises qu'avec l'approbation du ministre chargé des voies navigables.

.....
.....

Remarques particulières :

Fait à Paris, le

Le ministre de l'équipement.



Imprimerie des Journaux officiels, 26, rue Desaix, 75727 PARIS CEDEX 15.

Édition :

Dépôt légal :

N° de série :

