

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE Document informel SC.3 No.1 (2009)Rev.1

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par voie navigable 12 octobre 2009

Cinquante-troisième session
Genève, 4-6 novembre 2009
Point 5 a) de l'ordre du jour

FRANÇAIS
Original : FRANÇAIS, ANGLAIS ET
RUSSE

CODE EUROPÉEN DES VOIES DE NAVIGATION INTÉRIEURE (CEVNI)

Projet du texte révisé du Code Européen des voies de navigation intérieure

Note du secrétariat

1. Le présent document contient le projet final du texte révisé du Code Européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) préparé par le groupe de travail informel du CEVNI conformément aux décisions adoptées par la trente-cinquième session du SC.3/WP.3 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/70, par.6-19). Le document prend en compte des derniers commentaires émis par les gouvernements et les commissions fluviales suite à la publication du premier projet du texte révisé le 31 juillet 2009 dans le Document informel SC.3 No.1 (2009).
2. Le texte inclut également les amendements adoptés lors de la cinquante et unième et la cinquante-deuxième sessions du Groupe de travail des transports par voie navigable. L'adoption officielle de ces amendements a été rapportée à la prochaine révision substantielle du CEVNI (ECE/TRANS/SC.3/178, paras. 21-24 et ECE/TRANS/SC.3/181, par. 22-23).
3. Les adjonctions au texte original sont indiquées en caractères gras, tandis que les passages à supprimer sont biffés. Les changements de numérotation ne sont pas indiqués.

CEVNI – Code européen des voies de navigation intérieure

Résolution No. 24

Adoptée par le Groupe de travail des transports par voie navigable le 15 novembre 1985

Le Groupe de travail des transports par voie navigable,

Considérant la résolution N° 4 du Sous Comité des transports par voie navigable (TRANS/270, annexe 1) concernant la mise en application du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) et le texte amendé du CEVNI reproduit dans le document W/TRANS/SC.3/37/Rev.2, qui tient compte des résolutions N°s 7 et 8 du Sous Comité et de l'annexe 1 de son rapport (TRANS/333),

Notant que des amendements concernant la navigation sur les lacs et la navigation fluviale, en particulier des menues embarcations, ont été ajoutés au CEVNI par les résolutions N°s 19 et 20 respectivement (TRANS/SC.3/91, annexe 1, et TRANS/SC.3/95),

Notant que grâce à l'application de ces résolutions par les gouvernements et les commissions fluviales, les règlements correspondants en vigueur sur les voies de navigation intérieure de l'Europe ont été dans une large mesure harmonisés,

Notant l'accroissement du trafic sur les voies de navigation intérieure et, entre autres choses, le développement des transports fluvio-maritimes ainsi que l'évolution des techniques modernes de navigation,

Notant qu'il est souhaitable de tenir compte dans le CEVNI, dans l'intérêt de la sécurité de la navigation, de l'évolution intervenue dans la navigation intérieure et de ses conséquences pour les règlements en vigueur,

Notant en outre qu'il est souhaitable d'incorporer dans les parties pertinentes du CEVNI les dispositions spéciales concernant la navigation sur les lacs et les règles de route touchant les menues embarcations,

Ayant examiné la demande du Comité des transports intérieurs visant à ce que le CEVNI soit révisé (W/TRANS/SC.3/37/Rev.2) (ECE/TRANS/23, par. 115),

Décide de remplacer le texte du CEVNI tel qu'il est reproduit dans le document TRANS/SC.3/37/Rev.2 et les amendements y relatifs reproduits dans l'annexe 1 du document TRANS/SC.3/91 et dans le document TRANS/SC.3/95 par l'annexe à la présente résolution, intitulée "CEVNI – Code européen des voies de navigation intérieure", qui est reproduite dans le document TRANS/SC.3/115,

Décide d'élaborer les annexes 9, 10 et 11 après la révision des Prescriptions européennes relatives au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) (résolution N° 223 du Comité des transports intérieurs),

Réitère sa recommandation adressée aux gouvernements et aux commissions

fluviales et incluse dans la résolution N° 4, d'entreprendre, sur la base des recommandations des paragraphes 1 et 2 ci-après, la révision des règlements en vigueur sur les voies navigables intérieures,

1. Les règlements nationaux se composeront de deux parties :

(a) La première partie reprendra les dispositions figurant ci joint en annexe sous le titre "CEVNI – Code européen des voies de navigation intérieure".

En reprenant ces dispositions, il est hautement désirable de respecter l'ordre et la numérotation des chapitres et, dans la mesure du possible, l'ordre, le titre et le texte même des articles, mais

i) dans le cas où le CEVNI prévoit diverses possibilités, les règlements nationaux pourront ne pas offrir toutes ces possibilités;

ii) ~~les gouvernements pourront ne pas édicter certaines prescriptions du CEVNI, ou édicter des prescriptions supplémentaires ou différentes, lorsque la faculté leur en est laissée par des notes de bas de page ou lorsque l'évolution de la navigation l'exige; dans ce dernier cas, ils communiqueront au secrétariat les modifications ainsi apportées;~~ **Les gouvernements pourront ne pas édicter, compléter ou modifier certaines dispositions figurant aux chapitres 1 à 8 du CEVNI, lorsque les conditions de navigation l'exigent. Ces dispositions sont énumérées au chapitre 9 consacré aux «Prescriptions régionales et nationales spéciales». Le cas échéant, les gouvernements doivent notifier ces différences au Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3).**

(b) La dernière partie comportera les dispositions particulières que les gouvernements jugeront nécessaires en raison des particularités locales. Ces dispositions particulières ne devront pas être en contradiction avec les prescriptions du CEVNI, y compris celles des prescriptions qui n'auraient pas été reproduites dans la première partie. De plus, les gouvernements devront éviter, sauf conditions locales très particulières, d'imposer dans des domaines que réglemente le CEVNI, en particulier en ce qui concerne la signalisation des bateaux, des sujétions non-prévues au CEVNI;

2. Dans chaque pays, la première partie des règlements sera, si possible, la même pour toutes les voies navigables intérieures du pays; toutefois, chaque gouvernement pourra déroger à cette prescription si les réseaux de voies navigables intérieures du pays ont des caractéristiques trop différentes pour qu'il soit possible de la respecter;

Prie les gouvernements et les commissions fluviales de faire savoir au Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe avant le 1^{er} juillet 1987 s'ils peuvent appliquer la présente résolution;

Prie le Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe d'inscrire périodiquement la question de l'application de la présente résolution à l'ordre du jour du Groupe de travail des transports par voie navigable.

Chapitre 1er

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1.01 – Signification de quelques termes

Article 1.01 – Signification de quelques termes

Dans le présent Règlement, il est fait usage des définitions suivantes:

a) Types de bateau

- 1) Le terme «bateau» désigne les bateaux de navigation intérieure, y compris les menues embarcations et les bacs, ainsi que les engins flottants et les navires de mer;¹
- 2) Le terme «bateau motorisé» désigne tout bateau utilisant ses propres moyens mécaniques de propulsion à l'exception des bateaux dont le moteur n'est employé que pour effectuer de petits déplacements (dans les ports ou aux lieux de chargement et de déchargement) ou pour augmenter leur manoeuvrabilité lorsqu'ils sont remorqués ou poussés;
- 3) Le terme «engin flottant» désigne des constructions flottantes portant des installations mécaniques et destinées à travailler sur les voies navigables ou dans les ports (dragues, élévateurs, bigues, grues, etc.);
- 4) Le terme «bac» désigne tous les bateaux qui assurent un service de traversée de la voie navigable et qui sont classés comme bacs par les autorités compétentes.² **Les bateaux assurant un tel service qui ne naviguent pas librement doivent dans tous les cas être classés dans la catégorie «bacs»;**
- 5) Le terme «bateau rapide» désigne un bateau motorisé, à l'exception des menues embarcations, capable de naviguer à une vitesse supérieure à 40 km/h par rapport à l'eau dormante lorsque ceci figure dans son certificat de visite;^{3,4}
- 6) **Le terme «bateau à passagers» désigne un bateau d'excursions journalières ou un bateau à cabines construit et aménagé pour le transport de plus de 12 passagers;**

¹ — Les autorités compétentes peuvent, sur certaines voies très fréquentées par les navires de mer, dispenser ces bateaux de certaines prescriptions du présent Règlement.

² — Les autorités compétentes classeront en tout cas comme bacs tous les bateaux assurant un tel service qui ne naviguent pas librement.

³ — Dans les pays où les autorités compétentes prescrivent un tel certificat.

⁴ — Les autorités compétentes peuvent ajouter à cette définition leur interprétation quant à l'applicabilité de cette expression aux bateaux navigant sur des voies d'eau intérieures particulières ou sur des tronçons de ces voies, par exemple, lorsque les bateaux doivent limiter leur vitesse.

- 7) Le terme «barge de poussage» désigne tout bateau construit ou spécialement aménagé pour être poussé;
- 8) Le terme «barge de navire» désigne une barge de poussage construite pour être transportée à bord de bateaux de mer et pour naviguer sur les voies de navigation intérieure;
- 9) Le terme «bateau à voile» désigne tout bateau naviguant à la voile seulement; un bateau naviguant à la voile et utilisant en même temps ses propres moyens mécaniques de propulsion doit être considéré comme un bateau motorisé;
- 10) Le terme «menue embarcation» désigne tout bateau dont la longueur de coque, **gouvernail et beaupré non compris**, est inférieure à 20 m⁵, à l'exception des bateaux qui sont construits ou aménagés pour remorquer, pousser ou mener à couple des bateaux autres que des menues embarcations **et à l'exception** des bateaux qui sont autorisés au transport de plus de 12 passagers, des bacs **et des barges de poussage**;
- 11) Le terme «moto nautique» désigne toute menue embarcation utilisant ses propres moyens mécaniques de propulsion, à même de transporter une ou plusieurs personnes, construite ou conçue pour skier sur l'eau ou exécuter des figures, par exemple «waterbobs», «waterscooters», «jetbikes», «jetski» et autres embarcations analogues.⁶

b) Convois

- 1) Le terme «convoi» désigne: un convoi remorqué, un convoi poussé ou une formation à couple;
- 2) Le terme «convoi remorqué» désigne tout groupement composé d'un ou plusieurs bateaux, installations flottantes ou matériels flottants et remorqué par un ou plusieurs bateaux motorisés; ces derniers font partie du convoi et sont appelés remorqueurs;
- 3) Le terme «convoi poussé» désigne un ensemble rigide⁷ composé de bateaux dont un au moins est placé en avant du bateau motorisé qui assure la propulsion du convoi et qui est appelé pousseur. **Est également considéré comme rigide un convoi composé d'un bateau pousseur et d'une embarcation poussée accouplés de manière à permettre une articulation guidée;**

⁵ Les autorités compétentes peuvent, pour ce qui est de l'application des dispositions du CEVNI et pour certaines voies navigables, limiter la catégorie des menues embarcations aux bateaux de 15 m de long.

⁶ L'autorité compétente peut définir une moto nautique comme étant un matériel flottant et non pas une menue embarcation.

⁷ Les autorités compétentes peuvent assimiler certains ensembles non rigides aux convois poussés.

- 4) Le terme «formation à couple» désigne un ensemble composé de bateaux accouplés bord à bord dont aucun n'est placé devant le bateau motorisé qui assure la propulsion de la formation.

c) Signaux lumineux et sonores

- 1) Les termes: «feu blanc», «feu rouge», «feu vert», «feu jaune» et «feu bleu» désignent les feux dont les couleurs répondent aux prescriptions de l'annexe 4 du présent Règlement;
- 2) Les termes: «feu puissant», «feu clair» et «feu ordinaire» désignent les feux dont l'intensité répond aux prescriptions de l'annexe 5 du présent Règlement;
- 3) Les termes «feu scintillant» et «feu scintillant rapide» désignent des feux rythmés de ~~40~~ 50 à 60 et de 100 à 120 périodes de lumière par minute;
- 4) Le terme «son bref» désigne un son d'une durée d'environ 1 seconde, le terme «son prolongé» désigne un son d'une durée d'environ 4 secondes, l'intervalle entre deux sons consécutifs étant d'environ 1 seconde;
- 5) L'expression «série de sons très brefs» désigne une série d'au moins six sons d'une durée de un quart de seconde environ chacun, séparés par des pauses d'une durée de un quart de seconde environ;
- 6) Le terme «signal tritonal» désigne un signal répété trois fois, constitué de trois sons de hauteur différente, sans intervalle entre eux, durant au total environ 2 secondes. La fréquence des sons émis doit être comprise entre 165 et 297 hertz et il doit y avoir un écart d'au moins deux tons entiers entre le son le plus élevé et le son le plus bas. Chaque série de trois sons doit commencer par la note la plus basse et se terminer par la note la plus haute.

D. Autres termes

- 1) Le terme «installation flottante» désigne toute installation flottante qui ~~n'est pas~~ ~~normalement destinée à être déplacée~~ **stationnaire**, telle qu'établissement de bains, docks, embarcadère, hangar pour bateaux;
- 2) Le terme «matériel flottant» désigne les radeaux ainsi que toute construction, tout assemblage ou tout objet apte à naviguer, autre qu'un bateau ou une installation flottante;
- 3) Un bateau, un matériel flottant ou une installation flottante est en «stationnement» lorsqu'il est, directement ou indirectement, à l'ancre ou amarré à la rive;
- 4) Un bateau, un matériel flottant ou une installation flottante «fait route» ou est «en cours de route» lorsqu'il n'est directement ou indirectement ni à l'ancre ni amarré à la rive et qu'il n'est pas échoué. Pour de tels bateaux,

matériels flottants ou installations flottantes faisant route, le terme «s'arrêter» s'entend par rapport à la terre;

- 5) Le terme «bateau en train de pêcher» désigne tout bateau qui pêche avec des filets, lignes, chaluts ou autres engins de pêche réduisant sa capacité de manœuvre, mais ne s'applique pas à un bateau qui pêche avec des lignes traînantes ou autres engins de pêche ne réduisant pas sa capacité de manœuvre;
- 6) Le terme «nuit» désigne la période comprise entre le coucher et le lever du soleil;
- 7) Le terme «jour» désigne la période comprise entre le lever et le coucher du soleil;
- 8) Le terme «état de fatigue» désigne tout état consécutif à un repos insuffisant ou à une maladie et se manifestant par des écarts par rapport à la norme dans le comportement ou la vitesse de réaction;
- 9) Le terme «~~état d'ivresse~~ **d'intoxication**» désigne tout état résultant de la consommation d'alcool, de narcotiques, de médicaments ou d'autres produits semblables et déterminé ~~par les résultats d'analyses en laboratoire ou par des indices cliniques~~ conformément à la pratique et à la législation nationales;
- 10) Le terme «visibilité réduite» désigne des conditions dans lesquelles la visibilité est réduite par suite de brouillard, de brume, de tempête de neige, d'averse ou d'autres raisons;
- 11) Le terme «vitesse de sécurité» désigne la vitesse à laquelle un bateau ou un convoi peut naviguer en toute sécurité, entreprendre des manœuvres ou s'arrêter sur une distance adaptée aux circonstances et aux conditions du moment;
- 12) **Le terme «voie navigable» désigne toute voie intérieure ouverte à la navigation;**
- 13) **Le terme «chenal» désigne la partie de la voie navigable qui est effectivement utilisée pour la navigation;**
- 14) **L'expression «rives gauche et droite» désigne les côtés du chenal lorsqu'on se déplace de l'amont vers l'aval;**
- 15) **L'expression «en amont» désigne le sens d'un mouvement allant vers la source des fleuves, y compris les sections où le sens du courant change avec la marée. Dans les canaux, ce sens est déterminé par les autorités compétentes et l'expression employée est la suivante «dans le sens allant du point A au point B». L'expression «en aval» désigne la direction opposée**

- 16) **Le terme «ADN» désigne le Règlement annexé à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure;**
- 17) **L'expression «navigation au radar» désigne la navigation effectuée, dans des conditions de visibilité réduite, en utilisant le radar.**

Article 1.02 – Conducteur⁸

1. Tout bateau ou matériel flottant, à l'exception des bateaux d'un convoi poussé autres que le pousseur, doit être placé sous l'autorité d'une personne ayant l'aptitude nécessaire à cet effet^{9 10}. Cette personne est appelée ci-après conducteur.
2. Tout convoi doit être également placé sous l'autorité d'un conducteur ayant l'aptitude nécessaire à cet effet¹¹. Ce conducteur est désigné de la façon suivante :
 - a) Dans le cas d'un convoi ne comprenant qu'un bateau motorisé, le conducteur du convoi est celui du bateau motorisé;
 - b) Dans le cas d'un convoi remorqué comportant en tête des bateaux motorisés en ligne de file au nombre de deux ou davantage, le conducteur du convoi est le conducteur du premier bateau; toutefois, si le premier bateau est un remorqueur de renfort temporaire, le conducteur du convoi est le conducteur du deuxième bateau;
 - c) Dans le cas d'un convoi remorqué comprenant en tête des bateaux motorisés au nombre de deux ou davantage ne naviguant pas en ligne de file, et dont l'un assure la traction principale, le conducteur du convoi est le conducteur du bateau qui assure la traction principale;
 - d) Dans un convoi poussé propulsé par deux pousseurs côte à côte, le conducteur du pousseur ~~tribord~~ **qui assure la propulsion principale** est le conducteur du convoi¹²;
 - e) Dans les autres cas le conducteur du convoi doit être désigné ~~en temps~~ **utile**.

⁸ — Les autorités compétentes peuvent utiliser le terme "chef de bord" à la place du terme "conducteur" employé actuellement dans le texte français du CEVNI s'il s'agit de désigner le responsable nautique à bord du bateau. Le Groupe de travail étudie la question de l'emploi de l'un ou de l'autre de ces termes dans le texte français du CEVNI.

⁹ — Les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire cette disposition pour certains matériels flottants et pour les bateaux non motorisés de certaines formations à couple.

¹⁰ — Les autorités compétentes peuvent fixer des exigences en ce qui concerne cette aptitude.

¹¹ — Les autorités compétentes peuvent fixer des exigences en ce qui concerne cette aptitude.

¹² — Les autorités compétentes peuvent prescrire que le conducteur du pousseur ayant la plus grande puissance propulsive doit être le conducteur du convoi.

3. En cours de route le conducteur doit être à bord; en outre le conducteur d'un engin flottant doit toujours être à bord pendant que l'engin est au travail.
4. Le conducteur est responsable de l'observation des dispositions du présent Règlement sur son bateau, son convoi ou son matériel flottant. Dans un convoi remorqué les conducteurs des bateaux 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 bateaux; les mêmes prescriptions s'appliquent aux conducteurs de bateaux d'une formation à couple qui ne sont pas conducteurs de la formation ¹³.
5. Toute installation flottante doit être placée sous l'autorité d'une personne. Cette personne est responsable de l'observation des dispositions du présent Règlement sur l'installation flottante.
6. Les facultés du conducteur ne doivent pas être amoindries du fait d'un état de fatigue ou d'ivresse **d'intoxication**.
7. Si un bateau ou un matériel flottant en stationnement n'a pas de conducteur, l'observation des prescriptions du présent règlement incombe:
 - a) à la personne chargée de la garde ou de la surveillance en vertu de l'article 7.08,
 - b) à l'exploitant et au propriétaire de ce bateau ou matériel.

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

1. Les membres de l'équipage doivent exécuter les ordres qui leur sont donnés par le conducteur du bateau dans le cadre de sa responsabilité. Ils doivent contribuer à l'observation des prescriptions du présent Règlement et des autres dispositions applicables.
2. Toute autre personne se trouvant à bord est tenue de se conformer aux ordres qui lui sont donnés par le conducteur dans l'intérêt de la sécurité de la navigation ou de l'ordre à bord.
3. Les membres de l'équipage et les autres personnes se trouvant à bord qui déterminent temporairement eux-mêmes la route et la vitesse du bateau sont également responsables dans cette mesure de l'observation des prescriptions du présent Règlement.

¹³ — ~~Quand, du fait des circonstances, deux bateaux ou plus et/ou des convois sont amenés à naviguer de conserve (par exemple avec l'aide d'un brise glace), les rapports entre les conducteurs sont déterminés par l'autorité compétente.~~

4. Les facultés des membres de l'équipage en service et des autres personnes se trouvant à bord qui participent temporairement à la navigation du bateau ne doivent pas être amoindries du fait d'un état de fatigue ou d'ivresse **d'intoxication**.

Article 1.04 – Devoir général de vigilance

1. Les bateaux faisant route doivent à tout moment respecter la vitesse de sécurité.

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

- a) de mettre en danger la vie des personnes;
- b) de causer des dommages aux bateaux ou matériels flottants, aux rives ou aux ouvrages et installations de toute nature se trouvant dans la voie navigable ou à ses abords;
- c) de créer des entraves à la navigation; et
- d) De porter atteinte aux membres d'équipage et autres personnes se trouvant à bord du bateau ou des barges qui y sont attachées, aux équipements des ports ou des débarcadères, ainsi qu'à l'environnement.

3. ~~Les dispositions ci-dessus~~ **Le paragraphe 2** s'appliquent également aux personnes sous la garde desquelles sont placées des installations flottantes.

Article 1.05 – Conduite en cas de circonstances particulières

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

Article 1.06 – Utilisation de la voie navigable

La longueur, la largeur, le tirant d'air, le tirant d'eau et la vitesse des bateaux, convois ou des matériels flottants doivent être compatibles avec les caractéristiques de la voie navigable et des ouvrages d'art ¹⁴.

¹⁴ Les autorités compétentes peuvent prescrire des règles à cet effet, en tenant compte, le cas échéant, de l'intensité du trafic.

*Article 1.07 –Chargement maximal, et nombre maximal de passagers **et champ de vision***

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

2. La vision directe depuis le bateau ne doit pas être masquée sur une longueur de plus de 350 mètres en avant du bateau du fait du chargement ou de la gîte du bateau. Si la vision directe ~~vers l'arrière~~ **vers l'arrière et sur le côté** est masquée lorsque le bateau fait route, cette insuffisance du champ de vision peut être compensée par l'utilisation du radar ¹⁵.

3. Le chargement ne doit pas compromettre la stabilité du bateau ni la résistance de la coque.

4. En outre, la stabilité des bateaux transportant des conteneurs doit être vérifiée avant le départ dans les cas suivants:

- a) Pour les bateaux d'une largeur inférieure à 9,5 m, chargés de conteneurs sur plus d'une couche;
- b) Pour les bateaux d'une largeur égale ou supérieure à 9,5 m mais inférieure à 11 m, chargés de conteneurs sur plus de deux couches;
- c) Pour les bateaux d'une largeur égale ou supérieure à 11 m, chargés de conteneurs sur plus de trois couches ou sur plus de trois largeurs;
- d) Pour les bateaux d'une largeur égale ou supérieure à 15 m, chargés de conteneurs sur plus de trois couches.

5. Les bateaux destinés au transport de passagers ne doivent pas avoir à bord un nombre de passagers supérieur à celui autorisé par les autorités compétentes. Les bateaux rapides ne doivent pas avoir à bord un nombre de passagers supérieur au nombre de places assises.

Article 1.08 – Construction, gréement et équipage des bateaux

1. Les bateaux et matériels flottants doivent être construits et grésés de manière à assurer la sécurité des personnes se trouvant à bord et celle de la navigation et de manière à pouvoir satisfaire aux obligations du présent Règlement.

2. Tous les bateaux, à l'exception des bateaux d'un convoi poussé autres que le pousseur, doivent avoir un équipage suffisamment nombreux et qualifié pour assurer la sécurité des personnes se trouvant à bord et celle de la navigation. Toutefois, les bateaux non-motorisés d'une formation à couple et certains bateaux remorqués dans un ensemble rigide ne sont pas tenus d'avoir un équipage si celui du bateau

¹⁵ Les autorités compétentes peuvent aussi prescrire l'utilisation de périscopes à réflecteur plan.

propulsant la formation à couple ou l'ensemble rigide, ou les maintenant arrêtés de manière sûre, est suffisamment nombreux et qualifié pour assurer la sécurité des personnes se trouvant à bord et celle de la navigation.

3. Ces prescriptions sont considérées comme satisfaites si le bateau est muni d'un certificat de bateau, délivré conformément aux Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure (Résolution no 61), ou d'un autre certificat de bateau reconnu, et lorsque la construction et l'équipement du bateau correspondent à la teneur de ce certificat.

4. Sans préjudice du paragraphe 3, les équipements de sauvetage conçus pour les passagers et mentionnés dans le certificat de bateau doivent se trouver à bord. Le nombre des équipements de sauvetage à distribuer aux passagers doit correspondre au nombre d'adultes et d'enfants.

Article 1.09 – Tenue de la barre

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

2. Afin d'assurer la bonne conduite du bateau, l'homme de barre doit être en mesure de recevoir et de donner toutes les informations et tous les ordres qui arrivent à la timonerie ou partent de celle-ci. En particulier, il doit être en mesure d'entendre les signaux sonores et avoir une vue suffisamment libre dans toutes les directions. ~~si une vue suffisamment libre n'est pas possible, il doit avoir la possibilité d'utiliser un moyen optique donnant sur un champ suffisant une image claire et sans déformation.~~

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

4. A bord de tout bateau rapide faisant route, la barre doit être tenue par une personne âgée d'au moins 21 ans ~~possédant le diplôme certifiant que son titulaire a~~ **ayant** les qualifications telles qu'elles sont prescrites à l'article 1.02, paragraphe 1, ainsi que le certificat visé à l'article ~~4.05~~ **4.06**, paragraphe 1 b). Une seconde personne également titulaire de ces documents doit se trouver dans la timonerie sauf pendant l'accostage et l'appareillage ainsi que dans les écluses et leurs avant-ports.

¹⁶ — Les autorités compétentes peuvent prévoir d'autres dispositions en ce qui concerne l'âge.

Article 1.10 – Documents de bord et autres documents

1. ~~À bord des bateaux doivent se trouver~~ **Les documents suivants doivent se trouver à bord:**

- a) Le certificat de ~~visite~~ **bateau**;
- b) Le certificat de jaugeage (~~seulement pour les bateaux destinés au transport de marchandises~~) **le cas échéant**;
- c) Le rôle d'équipage;
- d) Le journal de bord ¹⁷;
- e) Le ou les certificat(s) de conducteur de bateau et, pour les autres membres de l'équipage, le livret de service dûment rempli.

ainsi que les autres documents relatifs à la navigation exigés en vertu de conventions ou accords internationaux.

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

3. **S'il y a lieu**, à bord des matériels flottants doit se trouver un permis national de navigation ¹⁸.

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

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

Numéro officiel d'identification :
Numéro du certificat de visite bateau :
Autorité compétente :
Valable jusqu'au :

Ces indications doivent être gravées ou poinçonnées en caractères bien lisibles d'au moins 6 mm de hauteur. La plaque métallique doit avoir au moins 60 mm de

¹⁷ Les autorités compétentes peuvent ne pas exiger ce document. Si elles l'exigent, elles dispenseront de l'obligation de le présenter les bateaux ressortissant d'États où cette même obligation n'existe pas.

¹⁸ Les autorités compétentes peuvent dispenser de cette disposition.

hauteur et 120 mm de longueur; elle doit être fixée à demeure en un endroit bien visible, vers l'arrière de la barge, côté tribord.

La concordance entre les indications portées sur la plaque et celles du certificat ~~visite~~ **bateau** de bord de la barge doit être confirmée par l'autorité compétente dont le poinçon sera appliqué sur la plaque. Le certificat de ~~visite~~ **bateau** et le certificat de jaugeage doivent être conservés par le propriétaire de la barge ¹⁹.

Article 1.11 – Règlement de navigation

1. Un exemplaire mis à jour du règlement de navigation applicable sur la voie navigable empruntée doit se trouver à bord de tout bateau, exception faite des bateaux **sans équipage** ~~d'un convoi poussé autres que le pousseur,~~ **des menues embarcations ouvertes et des assemblages** de matériels flottants²⁰.
2. **Une version électronique est acceptable à condition d'être accessible dans un bref délai.**

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

1. Il est interdit de laisser déborder sur les côtés des bateaux et des matériels flottants des objets qui compromettraient la sécurité des bateaux, des matériels flottants, installations flottantes ou installations dans la voie navigable ou à ses abords.
2. ~~Lorsque les ancres sont relevées, elles ne doivent pas dépasser le fond ou la quille du bateau ou le plan inférieur du matériel flottant.~~ **Les ancres doivent être en position complètement relevée lorsqu'elles ne sont pas utilisées.**
3. Lorsqu'un bateau, un matériel flottant ou une installation flottante perd un objet et qu'il peut en résulter une entrave ou un danger pour la navigation, le conducteur ou la personne responsable de l'installation flottante doit aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches en indiquant, aussi exactement que possible, l'endroit où l'objet a été perdu. Il doit en outre, dans la mesure du possible, marquer cet endroit d'un repère.
4. Lorsqu'un bateau rencontre un obstacle inconnu encombrant la voie navigable, le conducteur doit en aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches en indiquant, aussi exactement que possible, l'endroit où l'obstacle a été rencontré.

¹⁹ ~~Les autorités compétentes peuvent autoriser la présence à bord du pousseur des photocopies de l'attestation de bord et du certificat de jaugeage, certifiées conformes par une autorité compétente.~~

²⁰ ~~Les autorités compétentes peuvent dispenser de cette prescription certaines catégories de menues embarcations et de matériels flottants.~~

Article 1.13 – Protection des signaux de la voie navigable

1. Il est interdit de se servir des signaux de la voie navigable (**tels que** panneaux, bouées, flotteurs, balises, ~~etc.~~) pour amarrer ou déhaler des bateaux ou des matériels flottants, d'endommager ces signaux ou de les rendre impropres à leur destination.
2. Lorsqu'un bateau ou matériel flottant a déplacé un matériel ou endommagé une installation faisant partie de la signalisation de la voie navigable, le conducteur doit aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches.
3. D'une manière générale, tout conducteur a le devoir d'aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches des incidents ou accidents constatés aux installations de signalisation (**tels que** extinction d'un feu, déplacement d'une bouée, destruction d'un signal, ~~etc.~~).

Article 1.14 – Dommages causés aux ouvrages d'art

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

Article 1.15 – Interdiction de déversement dans la voie navigable

1. Il est interdit de jeter, de verser ou de laisser tomber ou s'écouler dans la voie navigable des objets ou substances de nature à faire naître une entrave ou un danger pour la navigation ou pour les autres usagers de la voie d'eau.
2. Il est en particulier interdit de jeter, de verser ou de faire écouler dans la voie navigable des déchets pétroliers sous une forme quelconque ou des mélanges de ces déchets avec de l'eau.
3. En cas de déversement accidentel d'une substance visée au paragraphe 1 ou au paragraphe 2, ou de menace d'un tel déversement, le conducteur doit aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches, en indiquant, aussi exactement que possible, la nature et l'endroit du déversement.

Article 1.16 – Sauvetage et assistance

1. En cas d'accident mettant en péril des personnes se trouvant à bord, le conducteur doit user de tous les moyens à sa disposition pour sauver ces personnes.
2. Tout conducteur se trouvant à proximité d'un bateau 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 bateau, de prêter une assistance immédiate.

Article 1.17 – Bateaux échoués ou coulés

1. Le conducteur d'un bateau échoué ou coulé ou d'un matériel flottant échoué ou disloqué doit faire aviser, dans le plus bref délai possible, les autorités compétentes les plus proches. Dans le cas d'un bateau échoué ou coulé, le conducteur ou un membre de l'équipage doit rester à bord ou à proximité du lieu de l'accident tant que l'autorité compétente n'a pas autorisé son départ.

2. Lorsque, dans le chenal ou près de celui-ci, un bateau est échoué ou coulé, ou un matériel flottant échoué, son conducteur, sauf si cela n'est manifestement pas nécessaire, doit, dans le plus bref délai et sans préjudice de l'obligation de montrer les signaux visés à l'article 3.25, faire avertir les bateaux et les matériels flottants approchants et ce, en des points appropriés et à une distance suffisante du lieu de l'accident pour que ces bateaux et ces matériels flottants puissent prendre, en temps utile, les dispositions nécessaires.

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

Article 1.18 – Obligation de dégager le chenal

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

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

Article 1.19 – Ordres particuliers

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

Article 1.20 – Contrôle

1. Les conducteurs, ainsi que les personnes sous la garde desquelles sont placées des installations flottantes, doivent donner aux agents des autorités compétentes les facilités nécessaires pour leur permettre de s'assurer de l'observation des

prescriptions du présent Règlement et des autres dispositions applicables et notamment leur faciliter l'embarquement immédiat à leur bord.

2. Les agents des autorités compétentes habilités à ce faire peuvent, sauf dans des cas spéciaux où les dispositions d'une autre législation s'appliquent, interdire la navigation d'un bateau par décision spéciale, en particulier dans les cas suivants:

- a) **Lorsque le bateau n'a pas de certificat de bateau ou de permis national de navigation ou lorsque ces documents ont expiré;**
- b) **Lorsque le bateau ne remplit pas les conditions visées à l'article 1.07 de la présente décision;**
- c) **Lorsque l'équipage ou le bateau ne remplissent pas les conditions visées à l'article 1.08 de la présente décision;**
- d) **Lorsque les facultés de conducteur ou des membres d'équipage en service ont été amoindries du fait d'un état d'intoxication.**

Article 1.21 – Transports spéciaux

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

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

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

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

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

Article 1.22 – Prescriptions de caractère temporaire

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

Article 1.23 – Autorisation de manifestations

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

Chapitre 2 MARQUES ET ÉCHELLES DE TIRANT D'EAU DES BATEAUX; JAUGEAGE

*Article 2.01 – Marques d'identification des bateaux,
à l'exception des menues embarcations **et des navires de mer***

1. Tout bateau, à l'exception des menues embarcations **et des navires de mer**, doit porter sur sa coque ou sur des planches ou des plaques fixées à demeure les marques d'identification suivantes :

a) Son nom ou sa devise

Le nom est porté des deux côtés du bateau; ~~sur les bateaux motorisés~~, il doit, en outre, être apposé de façon à être visible de l'arrière, **sauf dans le cas des barges de poussage**. Si, dans une formation à couple ou un convoi poussé, une ou plusieurs inscriptions du nom du bateau 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 ou de devise pour le bateau, on indique soit le nom (ou son abréviation habituelle) de l'organisation à laquelle le bateau appartient, suivi, le cas échéant, d'un numéro, soit le numéro d'immatriculation suivi, pour indiquer le pays où se trouve le port d'attache ou le lieu d'immatriculation, de la lettre ou des lettres prévues pour ce pays à l'annexe 1 du présent Règlement.

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

Le nom du port d'attache ou du lieu d'immatriculation est porté soit sur les deux côtés du bateau, soit sur son arrière, et doit être suivi de la lettre ou des lettres indiquant le pays où se trouve ce port d'attache ou ce lieu d'immatriculation.

c) Son numéro officiel d'identification

Le numéro officiel d'identification sera apposé conformément aux instructions données au point a).

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

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

b) Tout bateau ~~destiné au transport de~~ **à** passagers doit porter l'indication du nombre maximal de passagers autorisé. Cette indication doit être affichée à bord en un endroit bien apparent.

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

étant considérée comme indélébile. La hauteur des caractères doit être d'au moins 20 cm pour le nom et d'au moins 15 cm pour les autres marques. La largeur des caractères et l'épaisseur des traits doivent être proportionnées à la hauteur. Les caractères doivent être de couleur claire sur fond sombre ou de couleur sombre sur fond clair.

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

5. Les bateaux qui ont un équipage faisant route de jour doivent montrer leur pavillon national à la partie arrière du bateau. Les bateaux rapides peuvent remplacer le pavillon national par un panneau de forme et de couleur équivalentes.

Article 2.02 – Marques d'identification des menues embarcations ²¹

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

- a) Leur nom ou leur devise;
- b) Le nom et le domicile de leur propriétaire.

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

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

4. Toutefois, les canots de service d'un bateau doivent porter seulement, à l'intérieur ou à l'extérieur, le nom de ce bateau, complété au besoin par d'autres indications pour permettre d'identifier le propriétaire.

Article 2.03 – Jaugeage

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

²¹ — Les autorités compétentes peuvent prescrire d'autres dispositions pour les menues embarcations qui ne sont ni motorisées ni à voile et pour les planches à voile et les menues embarcations à voile d'une longueur de moins de 7 m.

*Article 2.04 – Marques d'enfoncement et échelles de tirant d'eau*²²

1. Tout bateau, à l'exception des menues embarcations, doit porter des marques indiquant le plan du plus grand enfoncement. Pour les bateaux de navigation intérieure, les modalités de détermination du plus grand enfoncement et les conditions d'apposition des marques d'enfoncement sont définies par les règlements relatifs aux prescriptions techniques correspondant aux ~~Recommandations de prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure (annexe à la résolution N° 17 révisée) (TRANS/SC.3/104)~~ **Recommandations concernant les prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure (la Résolution n° 61)**. Pour les navires de mer, la ligne d'eau douce d'été tient lieu de marques d'enfoncement.
2. Tout bateau, **à l'exception des menues embarcations**, dont le tirant d'eau peut atteindre 1 m doit porter des échelles de tirant d'eau. Pour les bateaux de navigation intérieure, l'annexe 2 du présent Règlement définit les conditions d'apposition des échelles de tirant d'eau.

Article 2.05 – Marques d'identification des ancres

1. Les ancres des bateaux doivent porter, en caractères indélébiles, des marques d'identification.

Lorsqu'une ancre est utilisée sur un autre bateau du même propriétaire, ces marques primitives peuvent être conservées.
2. L'obligation visée au paragraphe 1 ne s'applique pas aux ancres des navires de mer et des menues embarcations.

²² — Les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire de telles marques et échelles.

Chapitre 3

SIGNALISATION VISUELLE DES BATEAUX

I. GÉNÉRALITÉS

Article 3.01 – Application et définitions

~~1. Les articles 3.08 à 3.19, 3.28, 3.34, 3.35, 3.37 et 3.38 s'appliquent en cours de route et les articles 3.20 à 3.26 pendant le stationnement. Les articles 3.21, 3.23 et 3.26 s'appliquent également aux bateaux, matériels flottants ou installations flottantes, lorsqu'ils sont échoués.~~

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

~~3. Pour l'application du présent chapitre les convois poussés dont les dimensions maximales ne dépassent pas 110 m sur 12 m sont considérés comme des bateaux motorisés isolés.~~

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

3. Dans le présent chapitre :

- a) Le terme "feu de mât" désigne un feu blanc puissant, projetant une lumière ininterrompue sur toute l'étendue d'un arc d'horizon de 225° et disposé de manière à projeter cette lumière depuis l'avant jusqu'à 22°30' sur l'arrière du travers de chaque bord;
- b) Le terme "feux de côté" désigne un feu clair vert à tribord et un feu rouge clair à bâbord, chacun de ces feux projetant une lumière ininterrompue sur toute l'étendue d'un arc d'horizon de 112°30' et étant disposé de manière à projeter cette lumière depuis l'avant jusqu'à 22°30' sur l'arrière du travers de son côté;
- c) Le terme "feu de poupe" désigne un feu clair ou ordinaire blanc, projetant une lumière ininterrompue sur toute l'étendue d'un arc d'horizon de 135° et disposé de manière à projeter cette lumière sur un secteur de 67°30' de chaque bord à partir de l'arrière;
- d) Le terme "feu visible de tous les côtés" désigne un feu projetant une lumière ininterrompue sur toute l'étendue d'un arc d'horizon de 360°;
- e) Le terme "hauteur" désigne la hauteur au-dessus du plan des marques d'enfoncement ou, pour les bateaux sans marques d'enfoncement **maximal**, au-dessus de la ~~coque~~ **la ligne de flottaison**.

Article 3.02 – Feux

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

Article 3.03 – Panneaux, pavillons et flammes

1. Sauf prescriptions contraires, les panneaux et pavillons prescrits au présent Règlement doivent être rectangulaires.
2. Les couleurs des panneaux, pavillons et flammes ne doivent être ni passées ni salies.
3. Leurs dimensions doivent être suffisantes pour en assurer la bonne visibilité; cette condition est considérée comme remplie en tout cas :
 - a) Pour les panneaux et pavillons, si la longueur et la largeur sont chacune d'au moins 1 m, ou d'au moins 0,60 m dans le cas des menues embarcations;
 - b) Pour les flammes, si la longueur est de 1 m au moins et la largeur à la hampe de 0,50 m au moins.

Article 3.04 – Cylindres, ballons, cônes et bicônes

1. Les cylindres, ballons, cônes et bicônes prescrits au présent Règlement peuvent être remplacés par des dispositifs présentant, à distance, la même apparence.
2. Leurs couleurs ne doivent être ni passées ni salies.
3. Leurs dimensions doivent être suffisantes pour en assurer la bonne visibilité; cette condition est considérée comme remplie en tout cas :
 - a) Pour les cylindres, si la hauteur est d'au moins 0,80 m et le diamètre d'au moins 0,50 m;
 - b) Pour les ballons, si le diamètre est d'au moins 0,60 m;
 - c) Pour les cônes, si la hauteur est d'au moins 0,60 m et le diamètre de base d'au moins 0,60 m;
 - d) Pour les bicônes, si la hauteur est d'au moins 0,80 m et le diamètre de base d'au moins 0,50 m.
- 4. Nonobstant le paragraphe 3, les menues embarcations peuvent utiliser des dispositifs de signalisation dont les dimensions sont inférieures aux dimensions minimales prescrites pour autant que ces dispositifs soient assez grands pour être facilement visibles.**

Article 3.05 – Feux et signaux interdits

1. Il est interdit de faire usage de feux ou signaux autres que ceux mentionnés au présent Règlement ou de faire usage des feux ou signaux mentionnés dans des conditions autres que celles prescrites ou admises par le présent Règlement.
2. Toutefois, pour la communication entre bateaux ou entre bateaux et la terre, l'usage d'autres feux ou signaux est admis à condition qu'ils ne prêtent pas à confusion avec les feux ou signaux mentionnés au présent Règlement.

Article 3.06 – Feux de secours

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

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

1. Il est interdit de faire usage de lumières ou projecteurs, ainsi que de panneaux, pavillons ou autres objets, de telle façon qu'ils puissent être confondus avec les feux ou signaux mentionnés dans le présent Règlement ou puissent nuire à la visibilité ou compliquer l'identification de ces feux ou signaux.
2. Il est interdit de faire usage de lumières ou de projecteurs de façon qu'ils produisent un éblouissement constituant un danger ou une gêne pour la navigation ou pour la circulation à terre.

II. SIGNALISATION DE NUIT ET DE JOUR²³

II.A. SIGNALISATION EN COURS DE ROUTE

Article 3.08 – Signalisation des bateaux motorisés isolés faisant route

1. Les bateaux motorisés isolés doivent porter :

De nuit :

²³ — Les règlements nationaux biélorusses, kazakhs, lituaniens, moldaves, russes et ukrainiens en matière de navigation ne prévoient pas de signalisation de jour en cours de route.

- a) Un feu de mât placé dans la partie avant et dans l'axe du bateau, à une hauteur de 5 m au moins ²⁴. **La hauteur minimale peut être de 4 m si la longueur du bateau ne dépasse pas 40 m;**
- b) Des feux de côté placés à la même hauteur et sur une même perpendiculaire à l'axe du bateau, à 1 m plus bas que le feu de mât et ~~pas en avant de celui-ci~~ à **au moins 1 m en arrière de celui-ci sur la partie la plus large du bateau**; ils doivent être masqués vers l'intérieur du bateau de façon que le feu vert ne puisse pas être vu de bâbord ni le feu rouge de tribord
- c) Un feu de poupe placé dans la partie arrière et dans l'axe du bateau, ~~à une hauteur suffisante pour qu'il soit bien visible des bateaux rattrapants~~ ²⁵.

2. Tout bateau motorisé isolé peut porter de nuit en outre, à l'arrière, un deuxième feu de mât placé dans l'axe du bateau à 3 m au moins plus haut que le feu avant, de telle façon que la distance horizontale entre ces feux soit au moins trois fois la distance verticale. Tout bateau motorisé isolé de plus de 110 m de longueur doit porter ce deuxième feu de mât.

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

~~Lorsqu'un bateau motorisé est précédé de jour par un ou plusieurs bateaux motorisés placés en renfort, ce bateau doit porter le ballon jaune visé au paragraphe 3 de l'article 3.09.~~

4. Outre les signaux prescrits par les autres dispositions du présent règlement, les bateaux rapides faisant route doivent porter de nuit et de jour:

deux feux scintillants jaunes, puissants et rapides.

Ces feux scintillants doivent être placés à environ 1 m l'un au-dessus de l'autre, à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés.

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

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

²⁴ Les autorités compétentes peuvent prescrire une hauteur de moins de 5 m.

²⁵ Les autorités compétentes du Bélarus, de la Fédération de Russie, du Kazakhstan, de la République de Moldova et de l'Ukraine peuvent prescrire d'autres feux de poupe.

Article 3.09 – Signalisation des convois remorqués faisant route

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

De nuit :

- a) Deux feux de mât superposés à 1 m environ de distance l'un de l'autre, placés dans la partie avant et dans l'axe du bateau, le feu supérieur étant à une hauteur d'au moins 5 m²⁶ et le feu inférieur, autant que possible, à 1 m au moins plus haut que les feux de côté;
- b) Des feux de côté répondant aux spécifications du paragraphe 1 b) de l'article 3.08;
- c) Un feu de poupe jaune au lieu de blanc placé dans l'axe du bateau à une hauteur suffisante pour être bien visible de l'unité remorquée qui suit le bateau ou du bateau motorisé, du convoi poussé ou de la formation à couple devant laquelle le bateau est placé en renfort;

De jour :

Un cylindre jaune bordé, en haut comme en bas, de deux bandes noires et blanches, les bandes blanches étant aux extrémités du cylindre. Ce cylindre doit être placé verticalement à l'avant, à une hauteur suffisante pour être visible de tous les côtés.

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

De nuit :

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

De jour :

Le cylindre prescrit au paragraphe 1 ci-dessus.

²⁶ Les autorités compétentes peuvent prescrire une hauteur de moins de 5 m.

Dans le cas où un bateau, un matériel flottant ou une installation flottante est manœuvré par plusieurs bateaux motorisés, la même prescription s'applique à chacun de ceux-ci.

3. Les bateaux d'un convoi remorqué suivant le ou les bateaux visés aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus doivent porter :

De nuit :

Un feu clair blanc, visible de tous les côtés, placé à une hauteur d'au moins 5 m²⁷;

De jour :

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

Toutefois,

- a) Si une longueur de convoi dépasse 110 m, elle doit porter deux des feux visés ci-dessus dont un sur sa partie avant et un sur sa partie arrière;
- b) Si une longueur du convoi comprend une rangée de plus de deux bateaux accouplés, ces feux ou ce ballon doit être porté seulement par les deux bateaux extérieurs de la rangée.

La signalisation de tous les bateaux remorqués d'un convoi doit, autant que possible, être portée à une même hauteur au-dessus du plan d'eau.

4. Le ou les bateaux formant la dernière longueur d'un convoi remorqué doivent porter, outre la signalisation prescrite au paragraphe 3 ci-dessus :

De nuit :

Un feu de poupe répondant aux spécifications du paragraphe 1 c) de l'article 3.08.

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

5. Pendant le passage par une ouverture de pont fixe, de pont fermé ou de barrage, ou pendant le passage aux écluses, les bateaux d'un convoi remorqué peuvent porter la signalisation prescrite aux paragraphes 1 a), 2 et 3 du présent article à une hauteur réduite de sorte que ce passage puisse s'effectuer sans difficulté.

²⁷ — Les autorités compétentes peuvent prescrire une hauteur de moins de 5 m.

6. Si les bateaux visés au paragraphe 3 ci-dessus sont des navires venant directement de la mer ou partant pour la mer, ils peuvent :

De nuit :

Au lieu du feu blanc, porter les feux de côté prescrits au paragraphe 1 b) de l'article 3.08;

De jour :

Porter le ballon jaune.

7. Les dispositions du présent article ne sont applicables ni aux menues embarcations ne remorquant que des menues embarcations ni au remorquage des menues embarcations.

Article 3.10 – Signalisation des convois poussés faisant route

1. Les convois poussés doivent porter ²⁸:

De nuit :

- a) i) Trois feux de mât à l'avant du bateau en tête du convoi ou du bateau bâbord en tête du convoi. Ces feux doivent être disposés selon un triangle équilatéral à base horizontale dans un plan perpendiculaire à l'axe longitudinal du convoi. Le feu supérieur doit être à une hauteur d'au moins 5 m ²⁹. Les deux feux inférieurs doivent être écartés l'un de l'autre de 1,25 m environ et situés 1,10 m environ en dessous du feu supérieur;
- ii) Un feu de mât à l'avant de tout autre bateau dont la largeur totale est visible de front. Ce feu doit être placé autant que possible 3 m en dessous du feu supérieur visé sous i).

Les mâts portant ces feux doivent être placés dans l'axe longitudinal du bateau sur lequel ils se trouvent ³⁰;

- b) Des feux de côté répondant aux spécifications du paragraphe 1 b) de l'article 3.08; ces feux doivent être placés sur la partie la plus large du convoi, le plus près possible du pousseur, à 1 m au maximum des bords du convoi et à une hauteur d'au moins 2 m;
- c) i) Trois feux de poupe sur le pousseur, répondant aux spécifications du paragraphe 1 c) de l'article 3.08, placés selon une ligne

²⁸ — Les autorités compétentes peuvent prescrire l'utilisation de feux clairs sur les cours d'eau de faible largeur.

²⁹ — Les autorités compétentes peuvent prescrire une hauteur de moins de 5 m.

³⁰ — Les autorités compétentes du Bélarus, de la Fédération de Russie, du Kazakhstan, de la République de Moldova et de l'Ukraine peuvent autoriser de porter les feux de mât et les feux de côté sur le pousseur.

perpendiculaire à l'axe longitudinal, à 1,25 m environ l'un de l'autre et à une hauteur suffisante pour ne pas pouvoir être masqués par un des autres bateaux du convoi;

- ii) Un feu de poupe sur chaque bateau dont la largeur totale est visible de l'arrière; toutefois, lorsque plus de deux bateaux autres que le pousseur sont visibles de l'arrière, ce feu ne doit être porté que par les deux bateaux qui se trouvent à l'extérieur du convoi.

2. Les dispositions du paragraphe 1 ci-dessus s'appliquent aussi aux convois poussés précédés de nuit par un ou plusieurs bateaux motorisés placés en renfort; toutefois, les feux de poupe visés au paragraphe 1 c) i) ci-dessus doivent être jaunes au lieu de blancs.

Lorsqu'un convoi poussé est précédé de jour par un ou plusieurs bateaux motorisés placés en renfort, le pousseur doit porter le ballon jaune visé au paragraphe 3 de l'article 3.09.

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

4. Les convois poussés avec deux pousseurs en formation à couple doivent porter de nuit les feux de poupe visés au paragraphe 1 c) i) ci-dessus sur le pousseur placé à tribord **qui assure la traction principale**, l'autre pousseur doit porter le feu de poupe visé au paragraphe 1 c) ii) ci-dessus³¹.

5. Pour l'application du présent chapitre, les convois poussés dont les dimensions maximales ne dépassent pas 110 m sur 12 m sont considérés comme des bateaux motorisés isolés.

Article 3.11 – Signalisation des formations à couple faisant route

1. Les formations à couple doivent porter :

De nuit :

- a) Sur chaque bateau un feu de mât, répondant aux spécifications du paragraphe 1 a) de l'article 3.08; toutefois, sur les bateaux non-motorisés, ce feu peut être remplacé par un feu blanc, visible de tous les côtés, répondant aux spécifications du paragraphe 3 de l'article 3.09, placé à un endroit approprié, mais pas plus haut que le feu de mât du bateau ou des bateaux motorisés;

³¹ — Dans le cas où les autorités compétentes prescrivent que le conducteur du pousseur ayant la plus grande puissance propulsive est le conducteur du convoi, ce pousseur doit porter des feux visés au paragraphe 1 c) i) ci-dessus.

- b) Des feux de côté, répondant aux spécifications du paragraphe 1 b) de l'article 3.08; ces feux doivent être placés à l'extérieur de la formation, autant que possible à la même hauteur, et 1 m au moins au-dessous du feu de mât le plus bas;
- c) Sur chaque bateau, le feu de poupe prescrit au paragraphe 1 c) de l'article 3.08.

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

Lorsqu'une formation à couple est précédée de jour par un ou plusieurs bateaux placés en renfort, chaque bateau de la formation doit porter le ballon jaune visé au paragraphe 3 de l'article 3.09.

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

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

Article 3.12 – Signalisation des bateaux à voile faisant route

1. Les bateaux à voile doivent porter :

De nuit :

- a) Les feux de côté prescrits au paragraphe 1 b) de l'article 3.08; toutefois, ces feux peuvent être des feux ordinaires au lieu de clairs;
- b) Le feu de poupe prescrit au paragraphe 1 c) de l'article 3.08.

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

De nuit :

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

3. Tout bateau naviguant à la voile et utilisant en même temps ses propres moyens mécaniques de propulsion doit porter :

De jour :

Un cône noir, pointe en bas.

Ce cône doit être placé le plus haut possible et à l'endroit où il sera le plus apparent³².

4. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article ne sont pas applicables aux menues embarcations. Les dispositions du paragraphe 2 ne sont pas applicables aux bateaux visés à l'article 3.35.

Article 3.13 – Signalisation des menues embarcations faisant route

1. Les menues embarcations motorisées isolées doivent porter :

De nuit :

- a) Un feu de mât; ce feu doit être placé dans l'axe de l'embarcation et à 1 m au moins plus haut que les feux de côté, et doit être clair au lieu de puissant³³;
- b) Des feux de côté; ces feux peuvent être des feux ordinaires au lieu de clairs, et doivent être placés soit :
 - i) Comme prescrit au paragraphe 1 b) de l'article 3.08;
 - ii) L'un à côté de l'autre ou dans une même lanterne dans l'axe de l'embarcation, à la proue ou près de la proue;
- c) Un feu de poupe répondant aux spécifications du paragraphe 1 c) de l'article 3.08. Toutefois, ce feu peut être supprimé mais, dans ce cas, le feu de mât visé sous a) ci-dessus doit être remplacé par un feu clair blanc, visible de tous les côtés.

2. Les menues embarcations motorisées isolées, d'une longueur inférieure à 7 m, peuvent, au lieu des feux visés au paragraphe 1 ci-dessus, porter un feu ordinaire blanc à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés³⁴.

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

³² — Les autorités compétentes peuvent omettre cette disposition pour les voies navigables isolées.

³³ — Les autorités compétentes peuvent également prescrire un feu de mât qui soit placé à la même hauteur que les feux de côté, et à 1 m au moins en avant de ceux-ci.

³⁴ — Les autorités compétentes peuvent limiter le champ d'application de cette disposition aux embarcations lentes ou de faible puissance ou à certaines voies navigables.

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

5. Les menues embarcations à voile doivent porter :

De nuit :

Soit des feux de côté et un feu de poupe, les feux de côté étant placés l'un à côté de l'autre ou dans une même lanterne dans l'axe de l'embarcation à la proue ou près de la proue, et le feu de poupe étant placé sur la partie arrière de l'embarcation; toutefois, ces feux peuvent être des feux ordinaires;

Soit des feux de côté et un feu de poupe réunis dans une même lanterne placée à un endroit approprié au sommet ou à la partie supérieure du mât; ce feu peut être un feu ordinaire;

Soit, dans le cas d'embarcations de moins de 7 m de long, un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés. À l'approche d'autres bateaux, ces embarcations doivent montrer en outre un deuxième feu ordinaire blanc³⁵.

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

De nuit :

Un feu ordinaire blanc, visible de tous les côtés.

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

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

³⁵ — Sur certaines voies navigables, les autorités compétentes peuvent prescrire cette disposition pour toutes les menues embarcations à voile.

*Article 3.14 – Signalisation supplémentaire des bateaux effectuant certains transports de matières dangereuses*³⁶⁻³⁷

1. Les bateaux transportant des matières inflammables visées dans l'ADN doivent porter, outre la signalisation prescrite par d'autres dispositions du présent Règlement, la signalisation suivante, visée au paragraphe 7.1.5.0 ou 7.2.5.0 de l'ADN **conformément aux prescriptions du paragraphe 7.1.5.0 ou du paragraphe 7.2.5.0 de l'ADN:**

De nuit :

Un feu bleu;

De jour :

Un cône bleu, pointe en bas, **comme indiqué dans l'ADN, chapitre 3.2, tableau A colonne (12) ou tableau C, colonne (19)**

Ces signaux doivent être placés à un endroit approprié et assez haut pour être visible de tous les côtés. Le cône bleu peut être remplacé par un cône bleu à l'avant et un cône bleu à l'arrière du bateau, à une hauteur de 3 m au moins ~~au-dessus du plan des marques d'enfoncement.~~

2. Les bateaux transportant des matières présentant un danger pour la santé visées dans l'ADN doivent porter, outre la signalisation prescrite par d'autres dispositions du présent Règlement, la signalisation suivante, visée au paragraphe 7.1.5.0 ou 7.2.5.0 de l'ADN **conformément aux prescriptions du paragraphe 7.1.5.0 ou du paragraphe 7.2.5.0 de l'ADN:**

De nuit :

Deux feux bleus;

De jour :

Deux cônes bleus, pointe en bas, **comme indiqué dans l'ADN, chapitre 3.2, tableau A, colonne (12) ou tableau C, colonne (19).**

Ces signaux doivent être placés à environ 1 m l'un au-dessus de l'autre, à un endroit approprié et assez haut pour être visibles de tous les côtés. Les deux cônes bleus peuvent être remplacés par deux cônes bleus à l'avant et deux cônes bleus à

³⁶ ~~Les autorités compétentes peuvent autoriser pour les navires de mer, lorsqu'ils sont utilisés à titre temporaire seulement dans les zones de navigation intérieure, l'utilisation des signaux de nuit et de jour prescrits dans les Recommandations relatives à la sécurité du transport des cargaisons dangereuses et des activités apparentées dans les zones portuaires adoptées par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale (de nuit, un feu rouge fixe omnidirectionnel, et de jour, le pavillon "B" du Code international de signaux, au lieu des signaux prescrits aux paragraphes 1, 2 et 3 du présent article).~~

³⁷ ~~Les autorités compétentes du Bélarus, de la Fédération de Russie, du Kazakhstan, de la République de Moldova et de l'Ukraine peuvent prescrire des feux rouges au lieu de feux bleus.~~

l'arrière du bateau, à une hauteur de 3 m au moins ~~au-dessus du plan des marques d'enfoncement.~~

3. Les bateaux transportant des matières explosives visées dans l'ADN doivent porter, outre la signalisation prescrite par d'autres dispositions du présent Règlement, la signalisation suivante, ~~visée au paragraphe 7.1.5.0 ou 7.2.5.0 de l'ADN~~ **conformément aux prescriptions du paragraphe 7.1.5.0 ou du paragraphe 7.2.5.0 de l'ADN:**

De nuit :

Trois feux bleus;

De jour :

Trois cônes bleus, pointe en bas, **comme indiqué dans l'ADN, chapitre 3.2, tableau A, colonne (12).**

Ces signaux doivent être placés à environ 1 m l'un au-dessus de l'autre, à un endroit approprié et assez haut pour être visibles de tous les côtés.

4. Lorsqu'un convoi poussé ou une formation à couple comprend un ou plusieurs bateaux visés aux paragraphes 1, 2 ou 3 ci-dessus, c'est le bateau assurant la propulsion du convoi poussé ou de la formation à couple qui doit porter la signalisation prescrite aux paragraphes 1, 2 ou 3 ci-dessus.

5. Les convois poussés propulsés par deux pousseurs placés côte à côte doivent porter la signalisation visée au paragraphe 4 ci-dessus sur le pousseur placé à tribord.

6. Les bateaux, convois poussés ou formations à couple qui transportent ensemble plusieurs matières dangereuses visées aux paragraphes 2 et 3 ci-dessus doivent porter la signalisation relative à la matière dangereuse exigeant le plus grand nombre de feux ou cônes bleus.

7. Les bateaux non-astreints à porter la signalisation visée aux paragraphes 1, 2 ou 3 ci-dessus mais qui sont munis d'un certificat d'agrément en vertu de ~~l'article 8.1.8 de l'ADN~~ **la section 8.1.8 de l'ADN ou d'un certificat provisoire en vertu de la section 8.1.9 de l'ADN** et qui respectent les dispositions de sécurité applicables aux bateaux visés au paragraphe 1 ci-dessus peuvent, à l'approche des écluses, porter la signalisation visée au paragraphe 1 ci-dessus lorsqu'ils veulent être éclusés ensemble avec un bateau astreint à arborer la signalisation visée au paragraphe 1 ci-dessus.

8. L'intensité des feux bleus prescrits au présent article doit correspondre au minimum à celle de feux ordinaires bleus.

*Article 3.15 – Signalisation des bateaux autorisés au transport de plus de 12 passagers et dont la longueur maximale de la coque est inférieure à 20 m*³⁸

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

De jour :

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

*Article 3.16 – Signalisation des bacs faisant route*³⁹

1. Les bacs ne naviguant pas librement doivent porter :

De nuit :

- a) Un feu clair blanc visible de tous les côtés et placé à une hauteur d'au moins 5 m; toutefois, cette hauteur peut être réduite si la longueur du bac ~~ne dépasse pas 15 m~~ **est inférieure à 20 m** ;
- b) Un feu clair vert visible de tous les côtés et placé à 1 m environ au-dessus du feu visé sous a);

De jour :

Un ballon vert placé à une hauteur d'au moins 5 m⁴⁰.

2. Le canot ou flotteur de tête d'un bac à câble longitudinal doit être muni de nuit d'un feu clair blanc, visible de tous les côtés, placé à 3 m au moins au-dessus du plan d'eau.

3. Les bacs naviguant librement doivent porter :

De nuit :

- a) Un feu clair blanc visible de tous les côtés, comme prescrit au paragraphe 1 a) ci-dessus;
- b) Un feu clair vert visible de tous les côtés, comme prescrit au paragraphe 1 b) ci-dessus;
- c) Les feux de côté et le feu de poupe, comme prescrit aux paragraphes 1 b) et 1 c) de l'article 3.08;

³⁸ ~~Les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire cette signalisation quand elles considèrent ces bateaux comme de menues embarcations.~~

³⁹ ~~Les autorités compétentes du Bélarus, de la Fédération de Russie, de la Lituanie, de la République de Moldova et de l'Ukraine peuvent prescrire une autre signalisation.~~

⁴⁰ ~~Les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire la signalisation de jour ou prescrire une hauteur inférieure à 5 m.~~

De jour :

Un ballon vert, comme prescrit au paragraphe 1 ci-dessus ⁴¹.

~~4. Les bacs naviguant librement et jouissant d'une priorité doivent porter :~~

~~De nuit :~~

~~a) Un feu clair blanc visible de tous les côtés, comme prescrit au paragraphe 1 b) ci-dessus;~~

~~b) Un feu clair vert visible de tous les côtés, comme prescrit au paragraphe 1 b) ci-dessus;~~

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

~~d) Les feux de côté et le feu de poupe, prescrits aux paragraphes 1 b) et 1 c) de l'article 3.08;~~

~~De jour :~~

~~Un cylindre blanc à 1 m environ au-dessous du ballon vert prescrit au paragraphe 1 ci-dessus.~~

*Article 3.17 – Signalisation supplémentaire
des bateaux jouissant d'une priorité de passage*

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

De jour :

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

Article 3.18 – Signalisation supplémentaire des bateaux incapables de manœuvrer

1. Tout bateau incapable de manœuvrer doit, en cas de besoin, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent Règlement, montrer :

De nuit :

Soit un feu rouge balancé; dans le cas des menues embarcations, ce feu peut être blanc au lieu de rouge;

⁴¹ Les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire la signalisation de jour ou prescrire une hauteur inférieure à 5 m.

Soit deux feux rouges superposés à 1 m environ de distance l'un au-dessus de l'autre, placés à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés;

De jour :

Soit un pavillon rouge balancé;

Soit deux ballons noirs superposés à 1 m environ de distance l'un de l'autre, placés à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés.

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

Article 3.19 – Signalisation des matériels flottants et des installations flottantes faisant route

Sans préjudice des conditions particulières qui pourront être imposées en vertu de l'article 1.21, les matériels flottants et les installations flottantes doivent porter :

De nuit :

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

II.B. SIGNALISATION EN STATIONNEMENT

Article 3.20 – Signalisation des bateaux en stationnement ⁴²

1. ~~Un bateau amarré directement ou indirectement à la rive~~ **Tout bateau stationnant, à l'exception des bateaux énumérés dans les articles 3.22 et 3.25, doit porter:**

De nuit:

~~Un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés et placé du côté du chenal,~~ **à une hauteur d'au moins 3 m.**

Ce feu peut être remplacé par un feu ordinaire blanc à la proue et un feu ordinaire blanc à la poupe, visibles de tous les côtés, placés du côté du chenal à une même hauteur.

De jour:

⁴² ~~Lorsque des bateaux, notamment des menues embarcations, stationnent dans des conditions telles qu'une signalisation n'est pas jugée nécessaire par les autorités compétentes, celles-ci peuvent les exempter de l'obligation de porter la signalisation prescrite au présent article.~~

Uniquement pour les bateaux stationnant au large sans accès direct ou indirect à la rive, un ballon noir placé à un endroit approprié sur la partie avant à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés.

~~2. Un bateau stationnant au large (sans accès direct ou indirect à la rive) doit porter :~~

~~De nuit :~~

~~Deux feux ordinaires blancs placés à des endroits appropriés et visibles de tous les côtés, l'un sur la partie avant du bateau à une hauteur d'au moins 4 m et l'autre sur la partie arrière à une hauteur d'au moins 2 m et au moins 2 m plus bas que l'autre;~~

~~De jour :~~

~~Un ballon noir placé à un endroit approprié sur la partie avant à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés.~~

2. Un convoi poussé stationnant au large (sans accès direct ou indirect à la rive) doit porter :

De nuit :

Sur chaque bateau de l'ensemble un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés, placé à un endroit approprié à une hauteur d'au moins 4 m. Le total des feux portés par les barges peut être limité à quatre, sous réserve que le contour du convoi soit bien indiqué;

De jour :

Un ballon noir ~~sur le pousseur (ou sur chaque pousseur)~~ et sur le bateau en tête du convoi ou sur les bateaux extérieurs en tête du convoi **et sur le pousseur, s'il y a lieu.**

3. Une menue embarcation, à l'exception des canots de service des bateaux, peut porter un feu ordinaire blanc à un endroit approprié à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés, au lieu des feux prescrits de nuit aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus.

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

- a) Lorsque le bateau est en stationnement dans une voie navigable où la navigation est temporairement impossible ou interdite;
- b) Lorsque le bateau stationne le long de la rive et est suffisamment éclairé de cette rive;
- c) Lorsque le bateau est en stationnement en dehors du chenal dans une situation manifestement sans danger.

~~6. Le présent article ne s'applique pas aux bateaux visés aux articles 3.22, 3.25, 3.34 paragraphe 2, et 3.35.~~

Article 3.21 – Signalisation supplémentaire des bateaux effectuant certains transports de matières dangereuses

Les prescriptions de l'article 3.14 s'appliquent également aux bateaux visés audit article lorsqu'ils sont en stationnement.

Article 3.22 – Signalisation des bacs en stationnement à leur débarcadère

1. Les bacs ne naviguant pas librement, stationnant à leur débarcadère, doivent porter de nuit les feux prescrits au paragraphe 1 de l'article 3.16. En outre, le canot ou flotteur de tête des bacs à câble longitudinal doit porter le feu prescrit au paragraphe 2 de l'article 3.16.

2. Les bacs naviguant librement en service, stationnant à leur débarcadère, doivent porter de nuit les feux prescrits au paragraphe 1 de l'article 3.16. Pour un stationnement de courte durée, ils peuvent conserver en outre les feux prescrits aux paragraphes 1 b) et 1 c) de l'article 3.08. Ils doivent éteindre le feu vert visé au paragraphe 3 b) de l'article 3.16 dès qu'ils ne sont plus en service.

Article 3.23 – Signalisation des matériels flottants et des installations flottantes en stationnement

Sans préjudice des conditions particulières qui pourront être imposées en vertu de l'article 1.21, les matériels flottants et les installations flottantes doivent porter :

De nuit :

Des feux ordinaires blancs, visibles de tous les côtés, en nombre suffisant pour indiquer leur contour du côté du chenal.

Les dispositions de l'article 3.20, paragraphe 5 ~~4~~, sont applicables.

Article 3.24 – Signalisations des filets ou perches des bateaux en stationnement

Lorsque des bateaux ont des filets ou perches qui s'étendent dans le chenal ou à proximité de celui-ci, ces filets ou perches doivent être signalés :

De nuit :

Par des feux ordinaires blancs, visibles de tous les côtés, en nombre suffisant pour indiquer leur position;

De jour :

Par des flotteurs jaunes ou des pavillons jaunes en nombre suffisant pour indiquer leur position.

*Article 3.25 – Signalisation des engins flottants au travail
et des bateaux échoués ou coulés*

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

a) Du ou des côtés où le passage est libre :

De nuit :

Deux feux ordinaires verts ou deux feux clairs verts, **placés à 1 m environ l'un au-dessus de l'autre;**

De jour :

Deux bicônes verts superposés, placés à 1 m environ l'un au-dessus de l'autre et,

le cas échéant,

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

De nuit :

Un feu ordinaire rouge ou un feu clair rouge placé à la même hauteur que le plus haut des deux feux verts prescrits sous a) ci-dessus et de même intensité que lesdits feux verts,

De jour :

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

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

- c) Du ou des côtés où le passage est libre,

De nuit :

Un feu ordinaire rouge et un feu ordinaire blanc ou un feu clair rouge et un feu clair blanc, placés à 1 m environ l'un au-dessus de l'autre, le feu rouge étant le plus haut,

De jour :

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,

et, le cas échéant,

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

De nuit :

Un feu rouge placé à la même hauteur que le feu rouge prescrit sous c) ci-dessus et de même intensité que celui-ci,

De jour :

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

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

- a) Du ou des côtés où le passage est libre, le panneau d'autorisation E.1 (annexe 7),

et, le cas échéant,

- b) Du côté où le passage n'est pas libre, le panneau d'interdiction A.1 (annexe 7), placé à la même hauteur que le panneau prescrit sous a) ci-dessus.

3. La signalisation prescrite aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus doit être placée à une hauteur telle qu'elle soit visible de tous les côtés.

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

4. Les bateaux échoués ou coulés doivent porter la signalisation prescrite au paragraphe 1 ci-dessus sous c) et d). Si la position d'un bateau coulé empêche de mettre les signaux sur le bateau, ceux-ci doivent être placés sur des canots, des bouées ou de quelque autre manière appropriée.

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

Article 3.26 – Signalisation des ancres qui peuvent présenter un danger pour la navigation

1. Lorsque, dans les cas visés aux articles 3.20 et 3.23, de nuit, les ancres des bateaux, matériels flottants et installations flottantes sont mouillées de telle manière qu'elles, leurs câbles ou leurs chaînes, peuvent présenter un danger pour la navigation, le feu de stationnement se trouvant le plus près de ces ancres doit être remplacé par deux feux ordinaires blancs, visibles de tous les côtés, superposés à 1 m environ l'un de l'autre.

2. Les bateaux, matériels flottants et installations flottantes doivent signaler chacune de leurs ancres qui peuvent présenter un danger pour la navigation :

De nuit :

Par un flotteur à réflecteur radar portant un feu ordinaire blanc, visible de tous les côtés ⁴³;

De jour :

Un flotteur jaune à réflecteur radar.

3. Lorsque les câbles ou les chaînes d'ancrage d'un engin flottant peuvent présenter un danger pour la navigation, ils doivent être signalés.

De nuit:

Par un flotteur à réflecteur radar portant un feu ordinaire blanc, visible de tous les côtés;

De jour:

Un flotteur jaune à réflecteur radar.

III. SIGNALISATIONS PARTICULIÈRES

*Article 3.27 – Signalisation supplémentaire des bateaux des autorités de contrôle et des bateaux des services d'incendie **et des bateaux de sauvetage***

Les bateaux des autorités de contrôle peuvent montrer, sans préjudice de la signalisation qui leur est applicable en vertu des autres dispositions du présent Règlement :

De nuit comme de jour :

Un feu ordinaire bleu scintillant, visible de tous les côtés.

⁴³ Les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire le feu blanc ou ne le prescrire que pour les engins flottants.

Sur autorisation d'une autorité compétente, il en est de même des bateaux des services d'incendie et des bateaux de sauvetage, quand ils vont porter secours⁴⁴.

Article 3.28 – Signalisation supplémentaire des bateaux faisant route effectuant des travaux dans la voie navigable⁴⁵

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

De nuit comme de jour :

Un feu clair ou ordinaire jaune scintillant, visible de tous les côtés.

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

Article 3.29 – Signalisation supplémentaire en vue de la protection contre les remous

1. Les bateaux, matériels flottants et installations flottantes faisant route ou en stationnement (autres que ceux visés à l'article 3.25) qui veulent être protégés contre les remous causés par le passage d'autres bateaux ou matériels flottants peuvent montrer, sans préjudice de la signalisation qui leur est applicable en vertu des autres dispositions du présent chapitre :

De nuit :

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

De jour :

Un pavillon dont la moitié supérieure est rouge et la moitié inférieure blanche, placé en un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés. Ce pavillon peut être remplacé par deux pavillons superposés dont le supérieur est rouge et l'inférieur blanc. Ces pavillons peuvent être remplacés par des panneaux de même couleur.

2. Sans préjudice des dispositions de l'article 3.25, ont seuls le droit de faire usage de la signalisation visée au paragraphe 1 ci-dessus :

⁴⁴ Les autorités compétentes peuvent prévoir de tels feux également pour les bateaux de sauvetage.

⁴⁵ Les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire cette disposition.

- a) Les bateaux, matériels flottants et installations flottantes gravement avariés ou participant à une opération de sauvetage, ainsi que les bateaux incapables de manœuvrer;
- b) Les bateaux, matériels flottants et installations flottantes munis d'une autorisation écrite des autorités compétentes.

Article 3.30 – Signaux de détresse

1. Lorsqu'un bateau en détresse veut demander du secours, il peut montrer :
 - a) Un pavillon ou tout autre objet approprié agité circulairement;
 - b) Un feu agité circulairement;
 - c) Un pavillon ayant, en dessus ou en dessous, une boule ou un objet analogue;
 - d) Des fusées ou bombes projetant des étoiles rouges lancées une à une à de courts intervalles;
 - e) Un signal lumineux composé du groupe ...---... (SOS) du Code Morse;
 - f) Des flammes telles qu'on peut en produire en brûlant du goudron, de l'huile, etc.;
 - g) Des fusées à parachute ou feux à main produisant une lumière rouge;
 - h) Des mouvements lents et répétés de haut en bas des bras étendus de chaque côté.
2. Ces signaux remplacent ou complètent les signaux sonores visés au ~~paragraphe 4 de l'article 4.01~~ **à l'article 4.04.**

Article 3.31 – Interdiction d'accès à bord

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

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

Ces panneaux doivent être placés, selon les besoins, à bord ou à la planche de bord. Par dérogation au paragraphe 3 de l'article 3.03, leur diamètre doit être de 0,60 m environ.

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

Article 3.32 – Interdiction de fumer, d'utiliser une lumière ou du feu non-protégés

1. Si d'autres dispositions réglementaires interdisent

- a) de fumer,
- b) d'utiliser une lumière ou du feu non-protégés,

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

Ces panneaux doivent être placés, selon les cas, à bord ou sur l'échelle de coupée. Par dérogation au paragraphe 3 de l'article 3.03, leur diamètre doit être de 0,60 m environ.

2. La nuit, ces panneaux doivent être éclairés de manière à être parfaitement visibles des deux côtés du bateau.

Article 3.33 – Interdiction du stationnement latéral

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

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

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

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

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

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

*Article 3.34 – Signalisation supplémentaire des bateaux
dont la capacité de manœuvre est restreinte*

1. Un bateau dont la capacité de s'effacer conformément aux prescriptions du présent Règlement est limitée lorsqu'il effectue des travaux ou des opérations subaquatiques notamment dragage, pose de câbles ou de bouées et dont la position peut entraver la navigation, doit, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent Règlement, porter :

De nuit :

Trois feux clairs ou ordinaires, les feux supérieur et inférieur étant rouges et le feu du milieu blanc, superposés à 1 m de distance au moins, placés à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés;

De jour :

Un ballon noir, un bicône noir et un ballon noir, le bicône étant au milieu, superposés à 1 m de distance au moins, placés à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés.

2. Le bateau visé au paragraphe 1 ci-dessus, lorsque les opérations qu'il effectue créent une obstruction, doit porter en plus de la signalisation prévue dans ledit paragraphe :

De nuit :

- a) Deux feux clairs ou ordinaires rouges, superposés à 1 m de distance au moins, placés du côté ou des côtés où se trouve l'obstruction tels qu'ils soient visibles de tous les côtés;
- b) Deux feux clairs ou ordinaires verts, superposés à 1 m de distance au moins, placés du côté ou des côtés où le passage est libre tels qu'ils soient visibles de tous les côtés.

De jour :

- a) Deux ballons noirs, superposés à 1 m de distance au moins, placés du côté ou des côtés où se trouve l'obstruction;
- b) Deux bicônes noirs, superposés à 1 m de distance au moins, placés du côté ou des côtés où le passage est libre.

Les feux, ballons et bicônes visés au présent paragraphe doivent être placés à 2 m de distance au moins, et en aucun cas plus haut que le feu inférieur ou le ballon inférieur visés au paragraphe 1 du présent article.

3. Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux engins flottants au travail en stationnement.

Article 3.35 – Signalisation supplémentaire des bateaux en train de pêcher⁴⁶

1. Un bateau qui est en train de tirer dans l'eau un chalut ou autre engin de pêche (chalutier) doit, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent Règlement, porter :

De nuit :

Deux feux clairs ou ordinaires, le feu supérieur étant vert et le feu inférieur blanc, superposés à 1 m de distance au moins, placés à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés et disposés en avant du feu prescrit au paragraphe 1 a) de l'article 3.08, le feu supérieur étant plus bas que celui-ci et le feu inférieur à une hauteur supérieure à celle des feux prescrits au paragraphe 1 b) de l'article 3.08 au moins égale à deux fois la distance verticale visée ci-dessus; toutefois, les bateaux d'une longueur inférieure à 50 m ne sont, dans ce cas, pas tenus de porter le feu prescrit au paragraphe 1 a) de l'article 3.08;

De jour :

Deux cônes noirs superposés opposés par la pointe, placés à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés.

2. Un bateau en train de pêcher autre que le bateau visé au paragraphe 1 ci-dessus doit porter la signalisation prescrite dans ce même paragraphe, à l'exception du feu prescrit au paragraphe 1 a) de l'article 3.08 et au lieu du feu vert :

De nuit :

Un feu clair ou ordinaire rouge tel qu'il soit visible de tous les côtés;

et, en outre, si son engin de pêche est déployé sur une distance horizontale supérieure à 150 m à partir du bateau, dans l'alignement de l'engin :

De nuit :

Un feu clair ou ordinaire blanc, situé à une distance horizontale de 2 m au moins et de 6 m au plus des deux feux rouge et blanc prescrits ci-dessus, et placés à une hauteur qui ne soit ni supérieure à celle dudit feu blanc, ni inférieure à celle des feux prescrits au paragraphe 1 b) de l'article 3.08;

De jour :

Un cône noir, la pointe en haut.

⁴⁶ — Lorsqu'elles appliquent la signalisation prévue dans cet article, les autorités compétentes doivent éviter toute confusion avec la signalisation prévue à l'article 3.16.

Article 3.36 – Signalisation supplémentaire des bateaux utilisés pour la pratique de la plongée subaquatique

1. Tout bateau utilisé pour la pratique de la plongée subaquatique doit, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent Règlement, porter :

Une reproduction rigide, d'au moins 1 m de hauteur, du pavillon « A » du Code international de signaux, placée à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'elle soit visible, de nuit comme de jour, de tous les côtés.

2. Le cas échéant, il peut, au lieu de la signalisation prescrite au paragraphe 1 ci-dessus, porter la signalisation visée au paragraphe 1 de l'article 3.34.

Article 3.37 – Signalisation supplémentaire des bateaux en train de faire du dragage de mines

Un bateau effectuant des opérations de dragage de mines doit, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent Règlement, porter :

De nuit :

Trois feux clairs ou ordinaires verts, visibles de tous les côtés, disposés selon un triangle à base horizontale dans un plan perpendiculaire à l'axe du bateau, le feu supérieur se trouvant à la tête du mât de misaine ou à proximité de celle-ci et les autres feux, à chaque extrémité de la vergue de misaine;

De jour :

Trois ballons noirs superposés disposés comme prescrit pour les feux.

Article 3.38 – Signalisation supplémentaire des bateaux en service de pilotage

Un bateau en service de pilotage doit, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent Règlement, porter :

Au lieu du feu prescrit au paragraphe 1 a) de l'article 3.08, deux feux clairs ou ordinaires superposés, visibles de tous les côtés, le feu supérieur étant blanc et le feu inférieur rouge, et placés à la tête ou à proximité de la tête du mât.

Chapitre 4

SIGNALISATION SONORE ~~DES BATEAUX~~ – RADIOTÉLÉPHONIE - APPAREILS DE NAVIGATION

Article 4.01 – Généralités

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

- a) À bord des bateaux motorisés, exception faite du cas de certaines menues embarcations, à moins qu'elles ne soient équipées d'installations de radar, au moyen d'avertisseurs sonores actionnés mécaniquement, placés suffisamment haut pour que les signaux sonores puissent se propager sans obstacle vers l'avant et, si possible, vers l'arrière aussi; ces avertisseurs sonores doivent répondre aux prescriptions définies au chapitre I de l'annexe 6 du présent Règlement;
- b) À bord des bateaux non-motorisés et à bord des menues embarcations motorisées dont la machinerie ne comporte pas d'appareil pour l'émission des signaux, au moyen d'une trompe ou d'une corne appropriée; ces signaux doivent répondre aux prescriptions du chapitre I de l'annexe 6 du présent Règlement sous 1 b) et 2 b).

2. Les signaux sonores des bateaux motorisés doivent être accompagnés de signaux lumineux synchronisés avec eux; ces signaux sont jaunes, clairs et visibles de tous les côtés. Cette disposition ne s'applique pas aux menues embarcations ni au signal prévu à l'article 6.32 paragraphe 4 a) (~~catégorie I~~), émis par les avalants naviguant au radar ni aux coups ou volées de cloche ⁴⁷⁻⁴⁸.

3. Dans le cas d'un convoi, les signaux sonores prescrits n'ont à être donnés, sauf disposition contraire particulière, que par le bateau à bord duquel se trouve le conducteur du convoi ⁴⁹.

~~4. Lorsqu'un bateau en détresse veut demander du secours, il peut émettre des volées de cloche ou des sons prolongés répétés. Ces signaux remplacent ou complètent les signaux visuels visés à l'article 3.30.~~

⁴⁷ — Les autorités compétentes peuvent rendre cette prescription obligatoire. Toutefois, si elles font usage de cette possibilité, elles dispensent de l'obligation ainsi imposée les bateaux ressortissant des États où cette même obligation n'existe pas.

⁴⁸ — Les autorités compétentes peuvent ne pas rendre cette prescription obligatoire sur certaines voies navigables où la règle 34 b) et d) du Règlement international pour prévenir les abordages en mer est applicable.

⁴⁹ — Les autorités compétentes peuvent prescrire que, si un remorqueur de renfort temporaire est placé en tête du convoi, ces signaux soient donnés, ou soient également donnés, par ce remorqueur.

~~5. Pour assurer l'audibilité des signaux sonores, le niveau de pression acoustique pondéré du bruit dans la timonerie, à l'emplacement de la tête de l'homme de barre, ne doit pas dépasser 70 dB (A), le bateau faisant route dans les conditions normales d'exploitation ⁵⁰.~~

4. Une volée de cloche doit avoir une durée d'environ 4 secondes. Elle peut être remplacée par une série de coups de métal sur métal de même durée.

Article 4.02 – Usage des signaux sonores

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

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

Article 4.03 – Signaux sonores interdits

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

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

Article 4.04 – Signaux de détresse

1. Lorsqu'un bateau en détresse veut demander du secours, il peut émettre des volées de cloche ou des sons prolongés répétés.

2. Ces signaux remplacent ou complètent les signaux visuels visés à l'article 3.30.

⁵⁰ — Les autorités compétentes peuvent autoriser un niveau de pression acoustique de 75 dB (A).

*Article 4.05 – Radiotéléphonie*⁵¹

1. Toute installation de radiotéléphonie se trouvant à bord d'un bateau ou d'une installation flottante doit être conforme et exploitée conformément aux prescriptions des autorités compétentes⁵².
2. Les bateaux motorisés, à l'exclusion des menues embarcations, des bacs et des engins flottants, ne peuvent naviguer que s'ils sont équipés de deux installations de radiotéléphonie en ordre de marche. En cours de route, les installations de radiotéléphonie sur les voies de bateau à bateau et des informations nautiques doivent être en permanence sur une position "prêt à émettre" et "prêt à recevoir". La voie affectée aux informations nautiques ne peut être quittée que pour une brève période, le temps d'émettre ou de recevoir des informations sur d'autres voies.
3. Les bacs et les engins flottants motorisés ne peuvent naviguer que s'ils sont équipés d'une installation de radiotéléphonie en ordre de marche. En cours de route, l'installation de radiotéléphonie sur la voie de bateau à bateau doit être en permanence sur une position "prêt à émettre" et "prêt à recevoir". Cette voie ne peut être quittée que pour une brève période, le temps d'émettre ou de recevoir des informations sur d'autres voies. Les deux premières phrases de ce paragraphe s'appliquent également en cours d'exploitation.
4. Tout bateau équipé d'une installation de radiotéléphonie doit envoyer des messages sur la voie attribuée au réseau bateau-bateau avant d'arriver à des sections sans visibilité, des chenaux étroits ou des ouvertures de ponts **et à des sections déterminées par les autorités compétentes.**
5. Le signal B.11 (annexe 7) indique que l'autorité compétente prescrit l'utilisation de communications par radiotéléphonie.

⁵¹ — Les autorités compétentes peuvent déroger aux dispositions du présent article pour certaines voies navigables où il n'y a pas de trafic international.

⁵² — Les services de télécommunication d'un certain nombre d'États membres de la CEE ont harmonisé leurs prescriptions techniques et opérationnelles nationales concernant les installations radiotéléphoniques à bord des bateaux de navigation intérieure dans le cadre de l'Arrangement régional fondé sur le Règlement des radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications (UIT).

Article 4.06 – Radar

1. Les bateaux ne peuvent utiliser le radar ~~ni~~ **et** les appareils ECDIS intérieur dont le système peut être utilisé pour la conduite du bateau avec superposition de l'image radar (mode navigation) que pour autant:

- a) Qu'ils sont équipés d'une installation radar et, le cas échéant, d'un système ECDIS intérieur et d'un indicateur de vitesse de giration. Cet équipement doit être en bon état de fonctionnement et d'un type agréé pour les besoins de la navigation intérieure conformément aux prescriptions des autorités compétentes concernées ainsi qu'aux prescriptions techniques générales applicables à l'équipement radar énoncées à l'annexe 10. Toutefois, les bacs ne naviguant pas librement ne sont pas tenus d'être équipés d'un indicateur de vitesse de giration;
- b) que se trouve à bord une personne titulaire d'un certificat concernant l'aptitude à utiliser le radar en vertu des prescriptions des autorités compétentes. Sans préjudice des dispositions de l'article 1.09, paragraphe 2, le radar peut être utilisé à des fins de formation par bonne visibilité de jour et de nuit, même en l'absence d'une telle personne à bord;
- c) qu'ils sont équipés, à l'exception des menues embarcations et des bacs, d'une installation pour l'émission du signal sonore tritonal. Les autorités compétentes peuvent toutefois dispenser de cette dernière obligation.

Nonobstant les dispositions de l'article ~~4.04~~ **4.05**, les menues embarcations doivent aussi être équipées d'une installation de radiotéléphonie en bon état de fonctionnement pour le réseau bateau-bateau.

2. Dans les convois ~~poussés et remorqués et dans les formations à couple~~, les prescriptions du paragraphe 1 ci-dessus ne s'appliquent qu'au bateau à bord duquel se trouve le conducteur ~~du convoi ou de la formation~~

3. Les bateaux rapides faisant route doivent utiliser le radar⁵³.

Article 4.07 – Système automatique d'identification pour la navigation intérieure

1. Les bateaux, à l'exception des navires de mer, ne peuvent pas utiliser de système d'identification automatique (AIS), à moins qu'ils ne soient équipés d'un dispositif automatique d'identification pour la navigation intérieure conforme aux prescriptions des autorités compétentes. Le dispositif doit être en bon état de marche. Les menues embarcations

⁵³ — Sur les voies de navigation intérieure, lorsque la législation nationale le permet, les bateaux rapides dont l'exploitation est autorisée uniquement de jour et dans des conditions de visibilité de 1 kilomètre ou plus n'ont pas à être équipés d'un système radar ni d'un indicateur de vitesse de giration.

utilisant un système AIS doivent en outre être équipées d'une installation de radiotéléphonie en ordre de marche pour la voie de bateau à bateau.

2. Les bateaux ne peuvent utiliser un système AIS que si les paramètres enregistrés dans le dispositif correspondent à tout moment aux paramètres réels du bateau.

Chapitre 5

SIGNALISATION ET BALISAGE

DE LA VOIE NAVIGABLE

Article 5.01 – Signalisation

1. L'annexe 7 du présent Règlement définit les signaux d'interdiction, d'obligation, de restriction, de recommandation et d'indication, ainsi que les signaux auxiliaires de la voie navigable **placés par l'autorité compétente dans l'intérêt de la sécurité et du bon ordre de la navigation**⁵⁴. Elle définit en même temps la signification de ces signaux.

2. Sans préjudice des autres prescriptions du présent Règlement et des autres dispositions applicables⁵⁵, y compris les ordres particuliers visés à l'article 1.19, les bateliers doivent obéir aux prescriptions et tenir compte des recommandations ou indications qui sont portées à leur connaissance par les signaux, visés au paragraphe 1 ci-dessus, qui sont placés sur la voie navigable ou sur ses rives.

Article 5.02 – Balisage

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

Article 5.03 – Utilisation des signaux et des balises

1. Les autorités compétentes ne sont pas tenues d'utiliser l'ensemble des signaux figurant aux annexes 7 et 8 et peuvent ne pas reproduire dans leurs règlements les signaux et les balises qu'ils n'utilisent pas.

2. En l'absence de signalisation et de balisage, les conducteurs, ainsi que les personnes sous la garde desquelles sont placées des installations flottantes, doivent prendre toutes les mesures de précaution que commande le devoir général de vigilance, conformément à l'article 1.04.

⁵⁴ — Les autorités compétentes peuvent ne pas reproduire dans leurs règlements ceux des signaux de l'annexe 7 qu'elles n'implanteraient pas sur les voies navigables où ces règlements sont applicables.

⁵⁵ — En particulier les autorités compétentes peuvent, en cas de besoin, régler la navigation sur certains secteurs en recourant également à des signaux spéciaux montrés par des postes avertisseurs.

Chapitre 6 RÈGLES DE ROUTE

A. GÉNÉRALITÉS

Article 6.01 - Définitions

~~1. — Au sens du présent chapitre, les voies navigables de la catégorie I sont les suivantes ⁵⁶ :~~

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

~~2. — Au sens du présent chapitre, sur les voies navigables, le sens "amont" est le sens d'un mouvement allant vers la source des fleuves, y compris les sections où le sens du courant change avec la marée.~~

~~— Dans les canaux, ce sens est déterminé par les autorités compétentes et l'expression employée est la suivante "dans le sens allant du point A au point B" ⁵⁷.~~

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

- a) Rencontre : lorsque deux bateaux suivent des routes directement opposées ou à peu près opposées;
- b) Dépassement : lorsqu'un bateau (le rattrapant) s'approche d'un autre bateau (le rattrapé) en venant d'une direction de plus de 22,5° sur l'arrière du travers de ce dernier, et le dépasse;
- c) Routes qui se croisent : lorsque deux bateaux s'approchent autrement que dans les cas visés sous a) et b) ci-dessus.

⁵⁶ — ~~La catégorie I comprend, en principe, les fleuves et rivières et la catégorie II, les canaux, les lacs et les voies navigables de grande largeur.~~

⁵⁷ — ~~Les autorités compétentes peuvent grouper les indications prévues aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus sous un tableau unique ayant, par exemple, la forme suivante :~~

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

<i>Voies navigables</i>	<i>Sens "amont"</i>
Fleuve A	vers la source
Fleuve B	vers la source; toutefois, en aval de..... sens inverse du courant de marée
Canal C-D	vers C

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

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

Rivière A	vers la source
Canal B-C	de B et de C vers l'écluse du bief de partage.
(cas d'un canal à bief de partage)	

Article 6.01 bis – Bateaux rapides

Les bateaux rapides doivent laisser à tous les autres bateaux l'espace nécessaire pour suivre leur route et pour manœuvrer; ils ne peuvent exiger que ceux-ci s'écartent en leur faveur.

Article 6.02 – Menues embarcations : règles générales

1. Au sens du présent chapitre, sous le terme "menues embarcations" sont compris les menues embarcations naviguant isolément ainsi que les convois composés uniquement de menues embarcations.
2. Lorsque les dispositions du présent chapitre prévoient qu'une règle de route donnée ne s'applique pas aux menues embarcations dans leur comportement par rapport à d'autres bateaux, celles-ci sont tenues de laisser à tous les autres bateaux, y compris les bateaux rapides, l'espace nécessaire pour suivre leur route et pour manœuvrer; elles ne peuvent exiger que ceux-ci s'écartent en leur faveur.

B. RENCONTRES, ROUTES QUI SE CROISENT ET DÉPASSEMENT

Article 6.03 – Principes généraux

1. ~~Le croisement~~ **La rencontre** ou le dépassement n'est permis que lorsque le chenal présente une largeur incontestablement suffisante pour le passage simultané, compte tenu de toutes les circonstances locales et des mouvements des autres bateaux.
2. Dans les convois, les signaux visuels prescrits par les articles 3.17, 6.04 et ~~6.05~~ **6.10** ne doivent être montrés ou émis que par le bateau à bord duquel se trouve le conducteur du convoi ou de la formation à couple, dans le cas d'un convoi remorqué par le bateau remorqué en tête du convoi.
3. Les bateaux 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. ~~Lorsque, en cas de rencontre ou de routes qui se croisent, un bateau est tenu de s'écarter de la route d'un autre bateau, ce dernier bateau doit maintenir sa route et sa vitesse. Quand, pour une raison quelconque, le bateau qui est tenu de maintenir sa route et sa vitesse se trouve tellement près de l'autre que l'abordage ne peut être évité par la seule manœuvre du bateau qui doit s'effacer, il doit de son côté faire la manœuvre qui peut le mieux aider à éviter l'abordage~~⁵⁸.

⁵⁸ L'autorité compétente peut décider de ne pas prescrire cette disposition.

4. Tout conducteur qui constate un danger d'abordage doit émettre «une série de sons très brefs.

Article 6.03 bis – Routes qui se croisent

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

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

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

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

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

- a) Quand chacun des bateaux reçoit le vent d'un bord différent, celui qui reçoit le vent de bâbord doit s'écarter de la route de l'autre;
- b) Quand les deux bateaux reçoivent le vent du même bord, celui qui est au vent doit s'écarter de la route de celui qui est sous le vent;
- c) Si un bateau qui reçoit le vent de bâbord voit un autre bateau au vent et ne peut pas déterminer avec certitude si cet autre bateau reçoit le vent de bâbord ou de tribord, le premier doit s'écarter de la route de l'autre.

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

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

Article 6.04 – Rencontre : Règles normales

CATÉGORIE I

1. En cas de rencontre de deux bateaux de manière qu'il puisse en résulter un danger d'abordage, chacun doit venir sur tribord pour passer à bâbord de l'autre.

Cette règle ne s'applique pas aux menues embarcations dans leur comportement avec d'autres bateaux.

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

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

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

a) de jour :

- soit montrer un feu puissant blanc scintillant ou agiter un pavillon ou un panneau bleu clair;
- soit montrer un panneau bleu clair asservi à un feu clair blanc scintillant;

b) de nuit :

- montrer un feu clair blanc scintillant qui peut être asservi à un panneau bleu clair.

Ces signaux doivent être visibles de l'avant et de l'arrière et être montrés jusqu'à ce que le passage

CATÉGORIE II

~~1. En cas de rencontre de deux bateaux de manière qu'il puisse en résulter un danger d'abordage, chacun doit venir sur tribord pour passer à bâbord de l'autre.~~

~~Cette règle ne s'applique pas aux menues embarcations dans leur comportement avec d'autres bateaux.~~

~~2. Nonobstant toute disposition contraire du paragraphe 1 ci-dessus, en cas de rencontre entre menues embarcations de catégorie différente, le paragraphe 3 de l'article 6.03 *bis* est applicable.~~

~~3. Nonobstant toute disposition contraire du paragraphe 1 ci-dessus, en cas de rencontre entre bateaux à voile, le paragraphe 4 de l'article 6.03 *bis* est applicable.~~

CATÉGORIE I

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

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

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

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

7. Les paragraphes 1 à **6** ci-dessus ne s'appliquent pas aux menues embarcations dans leur comportement avec d'autres bateaux ni dans le cas où de menues embarcations en rencontrent d'autres.

CATÉGORIE II

CATÉGORIE I

8. ~~En cas de rencontre de deux menues embarcations, l'article 6.04, catégorie II, est applicable~~ **En cas de rencontre de deux menues embarcations pouvant entraîner un danger d'abordage, chacune doit venir sur tribord pour passer à bâbord de l'autre.**

CATÉGORIE II

Article 6.05 – Rencontre : Dérogations aux règles normales

CATÉGORIE I

1. En dérogation à la règle normale de l'article 6.04, les bateaux peuvent dans des cas exceptionnels et à condition de s'être assurés qu'il est possible sans danger de leur donner satisfaction, demander que le passage s'effectue tribord sur tribord

2. Par dérogation aux dispositions de l'article 6.04, les catégories suivantes de bateaux :

a) Les bateaux à passagers avalants effectuant un service régulier, et dont le maximum autorisé de passagers n'est pas inférieur à un nombre fixé par l'autorité compétente, lorsqu'ils veulent accoster un débarcadère situé sur la rive longée par les bateaux montants,

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

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

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

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

~~CATÉGORIE II~~

~~1. En dérogation à la règle normale de l'article 6.04, les bateaux peuvent dans des cas exceptionnels et à condition de s'être assurés qu'il est possible sans danger de leur donner satisfaction, demander que le passage s'effectue tribord sur tribord⁵⁹.~~

~~2. Dans ce cas, ils émettent "deux sons brefs" et doivent montrer, en outre, les signaux prescrits à l'article 6.04, paragraphe 3 a) et b)~~

⁵⁹ — Les autorités compétentes peuvent limiter explicitement ces cas exceptionnels, par exemple,
— aux bateaux légers qui, à cause d'un vent de côté, ne peuvent pas tenir leur droite,
— aux bateaux qui doivent accoster à la rive qui se trouve à leur gauche,
— aux bateaux qui doivent entrer dans un port, une voie affluente, une écluse ou une ouverture de pont qui se trouve à leur gauche.

CATÉGORIE I

s'ils veulent que la rencontre s'effectue à bâbord, ils doivent émettre "un son bref" et, s'ils veulent que la rencontre s'effectue à tribord, ils doivent émettre "deux sons brefs" et, en outre, montrer les signaux visuels visés au paragraphe 4 de l'article 6.04.

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

- si la rencontre doit s'effectuer à bâbord, ils doivent émettre "un son bref" et, en outre, supprimer les signaux visuels visés au paragraphe 4 de l'article 6.04
- si la rencontre doit s'effectuer à tribord, ils doivent émettre "deux sons brefs" et, en outre, montrer les signaux visuels visés au paragraphe 4 de l'article 6.04 ci-dessus.

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

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

CATÉGORIE II

~~(catégorie I). Ces signaux doivent être visibles de l'avant et de l'arrière et être montrés jusqu'à ce que le passage soit effectué. Il est interdit de les maintenir au delà à moins de vouloir manifester l'intention de continuer à laisser passer les bateaux rencontrés à tribord⁶⁰.~~

~~3. Les bateaux rencontrés émettent alors également "deux sons brefs" et doivent laisser l'espace voulu à tribord. Ils doivent montrer en même temps les signaux visuels visés au paragraphe 3 (catégorie I) de l'article 6.04 ci-dessus⁶¹.~~

~~4. Si les bateaux rencontrés reconnaissent que la route demandée n'est pas appropriée et qu'il y a danger d'abordage, ils émettent "une série de sons très brefs". Les conducteurs doivent alors prendre toutes les mesures que les circonstances exigent pour éviter le danger.~~

⁶⁰ Les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire ces signaux visuels.

⁶¹ Les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire ces signaux visuels.

7. Les paragraphes 1 à 6 ci-dessus ne s'appliquent pas aux menues embarcations dans leur comportement avec d'autres bateaux ni dans le cas où de menues embarcations en rencontrent d'autres.

~~Article 6.06 – Rencontre en cas de bateaux halés~~

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

Article 6.06 - Rencontre d'un bateau rapide et d'un autre bateau

Les articles 6.04 et 6.05 ne s'appliquent pas lorsqu'un bateau rapide rencontre un autre bateau. Si cet autre bateau est un bateau rapide, les deux bateaux doivent toutefois s'entendre par radiotéléphonie sur leur rencontre.

Article 6.07 – Rencontre dans les passages étroits

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

- a) Tous les bateaux doivent franchir les passages étroits dans le plus court délai possible;
- b) Dans le cas où la portée de vue est restreinte, les bateaux doivent, avant de s'engager dans un passage étroit, émettre un son prolongé; en cas de besoin, notamment lorsque le passage étroit est long, ils doivent répéter ce signal plusieurs fois dans le passage;
- c) Sur les voies navigables pour lesquelles l'aval et l'amont sont définis,
 - i) les bateaux ou convois doivent, lorsqu'ils constatent qu'un bateau ou un convoi avalant est sur le point de s'engager dans un passage étroit, s'arrêter à l'aval de ce passage jusqu'à ce que le bateau ou convoi avalant l'ait franchi;
 - ii) lorsqu'un convoi ou un bateau montant est déjà engagé dans un passage étroit, les bateaux ou convois avalants doivent, pour autant qu'il est possible, s'arrêter à l'amont de ce passage jusqu'à ce que le convoi ou le bateau montant l'ait franchi;
- d) Sur les voies navigables pour lesquelles l'aval et l'amont ne sont pas définis,
 - i) les bateaux qui ne trouvent pas d'obstacle à tribord ainsi que ceux qui, lorsque le passage étroit se trouve dans une courbe, ont

l'extérieur de la courbe à tribord, doivent poursuivre leur route et les autres bateaux doivent attendre jusqu'à ce que les premiers aient franchi le passage étroit; toutefois cette disposition ne s'applique pas entre menues embarcations et autres bateaux;

- ii) en cas de rencontre entre une menue embarcation à voile et une menue embarcation d'une autre catégorie, la menue embarcation à voile doit poursuivre sa route et l'autre embarcation doit attendre jusqu'à ce que la menue embarcation à voile ait franchi le passage étroit;
- iii) en cas de rencontre de deux bateaux à voile, le bateau qui est au vent ou, dans le cas où tous les deux naviguent au vent, celui qui reçoit le vent de tribord doit poursuivre sa route et l'autre doit attendre jusqu'à ce que le premier ait franchi le passage étroit.

Cette disposition ne s'applique pas aux menues embarcations à voile dans leur comportement avec d'autres bateaux.

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

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

1. À l'approche des secteurs indiqués par les signaux d'interdiction A.4 ou A.4.1 (annexe 7),
 - a) Sur les voies navigables pour lesquelles l'aval et l'amont sont définis,
 - Les bateaux ou les convois montants doivent s'arrêter à l'approche des bateaux ou des convois avalants jusqu'à ce que ces derniers aient franchi le secteur;
 - b) Sur les voies navigables pour lesquelles l'aval et l'amont ne sont pas définis,
 - les règles correspondantes de l'article 6.07 s'appliquent.
2. Si, pour éviter toute rencontre, les autorités compétentes imposent le passage à sens unique alterné
 - l'interdiction de passage est indiquée par un signal général d'interdiction (A.1 (annexe 7)),
 - l'autorisation de passage est indiquée par un signal général d'autorisation de passage (E.1 (annexe 7)).

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

~~3. — Si les signaux visés au paragraphe 2 ci-dessus ne peuvent pas être montrés, les bateaux doivent s'arrêter et attendre jusqu'à ce que l'autorisation de passage leur soit donnée par les agents des autorités compétentes⁶².~~

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 bateaux ne soit pas gêné.

Cette disposition ne s'applique pas dans le cas où une menue embarcation rattrape un bateau autre qu'une menue embarcation.

Article 6.10 – Dépassement

1. En règle générale, le rattrapant doit passer à bâbord du rattrapé. ~~Lorsque le chenal présente une largeur incontestablement suffisante, le rattrapant peut aussi dépasser par tribord du rattrapé.~~ **Lorsque le dépassement ne peut faire surgir aucun risque d'abordage, le rattrapant peut dépasser à bâbord ou à tribord du rattrapé.** Si le dépassement est possible sans que le rattrapé doive modifier sa route ou sa vitesse, le rattrapant ne donne aucun signal sonore.
2. Lorsque le dépassement ne peut avoir lieu sans que le rattrapé s'écarte de sa route ou lorsqu'il est à craindre que le rattrapé n'ait pas perçu l'intention du rattrapant de dépasser et qu'il puisse en résulter un danger d'abordage, le rattrapant doit émettre :

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

⁶² — Les autorités compétentes peuvent décider de ne pas prescrire cette disposition.

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

- a) "Un son bref" lorsque le dépassement doit avoir lieu par son bâbord,
- b) "Deux sons brefs" lorsque le dépassement doit avoir lieu par son tribord ⁶³.

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

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

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

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

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

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

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

7. Les paragraphes ~~4 à 7~~ **2 à 6** ci-dessus ne s'appliquent pas aux menues embarcations dans leur comportement avec d'autres bateaux ni en cas de dépassement de menues embarcations par d'autres.

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

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

- a) D'une manière générale sur les secteurs délimités par le signal A.2 (annexe 7);
- b) Entre convois, sur les secteurs délimités par le signal A.3 (annexe 7). Toutefois, cette interdiction ne s'applique pas lorsque l'un au moins des

⁶³ Les autorités compétentes peuvent décider de ne pas prescrire cette disposition.

convois est un convoi poussé dont les dimensions maximales ne dépassent pas 110 m sur 12 m.

C. AUTRES RÈGLES DE ROUTE

*Article 6.12 – Navigation sur les secteurs où la route à suivre est prescrite*⁶⁴

1. Sur les secteurs où la route à suivre est prescrite, cette route est indiquée par les signaux d'obligation B.1, B.2, B.3 ou B.4 (annexe 7). La fin du secteur peut être annoncée par le signal d'indication E.11 (annexe 7).
2. Dans un tel secteur, les montants ne doivent en aucun cas gêner la marche des avalants; en particulier, à l'approche du signal d'obligation B.4, ils doivent au besoin diminuer leur vitesse et même s'arrêter pour permettre aux avalants d'accomplir leur manœuvre.

Article 6.13 – Virage

1. Les bateaux ne peuvent virer qu'après s'être assurés que les mouvements des autres bateaux permettent d'effectuer la manœuvre sans danger et sans que ces autres bateaux soient obligés de modifier brusquement leur route ou leur vitesse.
2. Si la manœuvre envisagée doit obliger d'autres bateaux à s'écarter de leur route ou à modifier leur vitesse, le bateau 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 bateaux doivent, autant qu'il est nécessaire et possible, modifier leur vitesse et leur route pour que le virage puisse s'effectuer sans danger. Notamment vis à vis des bateaux qui veulent virer pour venir contre le courant, ils doivent contribuer à ce que cette manœuvre puisse être effectuée en temps utile.
4. Les dispositions des paragraphes 1 à 3 ci-dessus ne s'appliquent pas aux menues embarcations dans leur comportement avec d'autres bateaux. Pour les menues embarcations entre elles, seuls les paragraphes 1 et 3 sont applicables.
5. Tout virage est interdit sur les secteurs marqués par un signal d'interdiction A.8 (annexe 7). En revanche, s'il existe sur une voie navigable des secteurs marqués par le signal d'indication E.8 (annexe 7), il est recommandé au conducteur de choisir ce secteur pour y virer, le virage restant soumis aux prescriptions du présent article.

⁶⁴ Les autorités compétentes peuvent ne pas reprendre cet article ou n'en conserver que le paragraphe 1.

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 bateaux 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 bateaux viennent sur tribord, ou

"Deux sons brefs", lorsque les bateaux viennent sur bâbord.

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

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

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

1. Les bateaux ne peuvent entrer dans un port ou une voie affluente, ou en sortir, ni entrer dans la voie principale, ou la traverser après la sortie, qu'après s'être assurés que ces manœuvres peuvent s'effectuer sans danger et sans que d'autres bateaux 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 (annexe 7).

2. Les bateaux qui effectuent une des manœuvres visées au paragraphe 1 ci-dessus doivent, si la manœuvre envisagée peut ou doit obliger d'autres bateaux **à l'exception des bacs** 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 principale.

Avant la fin de la traversée, ils doivent émettre, en cas de besoin,

- "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.

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

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

4. Si l'un des signaux B.9 (annexe 7) est placé près de la sortie d'un port ou d'une voie affluente, les bateaux sortant du port ou de la voie affluente ne peuvent s'engager sur la voie principale ou la traverser que si cette manœuvre n'oblige pas les bateaux naviguant sur celle-ci à modifier leur route ou leur vitesse.

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

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

6. Même si cette manœuvre peut obliger les bateaux naviguant sur la voie principale à modifier leur route ou leur vitesse, les bateaux peuvent entrer dans un port ou une voie affluente si le signal E.1, en combinaison avec le signal additionnel de la section II, paragraphe 2 (annexe 7), est montré sur la voie principale. Ils peuvent en sortir si le signal E.1, en combinaison avec le signal additionnel de la section II, paragraphe 2 (annexe 7), est montré près de la sortie; dans ce dernier cas, le signal B.10 (annexe 7) est montré sur la voie principale.

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

*Article 6.17 – Navigation à la même hauteur et **interdiction de s'approcher des bateaux***

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

2. Sauf en cours de dépassement ou de croisement, il est interdit de naviguer à moins de 50 m d'un bateau, d'une formation à couple ou d'un convoi poussé portant la signalisation visée à l'article 3.14, paragraphe 2 ou 3.

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

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

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

1. Il est interdit de laisser traîner les ancres, câbles ou chaînes.
2. Cette interdiction ne s'applique ni aux petits mouvements aux lieux de stationnement, ni aux manœuvres; toutefois, elle s'applique à ces mouvements et manœuvres dans les secteurs indiqués, conformément au paragraphe 1 b) de l'article 7.03, par le signal d'interdiction A.6 (annexe 7).
3. Cette interdiction ne s'applique pas non plus dans les secteurs indiqués, conformément au paragraphe 2 de l'article 7.03, par le signal d'indication E.6 (annexe 7).

Article 6.19 – Navigation à la dérive

1. La navigation à la dérive est interdite **sauf autorisation des autorités compétentes**. ~~Cette interdiction ne s'applique pas aux petits mouvements aux lieux de stationnement, de chargement et de déchargement.~~
2. Les bateaux qui se laissent descendre cap à l'amont avec machine en marche avant sont considérés comme montants et non pas comme naviguant à la dérive.

Article 6.20 – Remous

1. Les bateaux doivent régler leur vitesse pour éviter de créer des remous ou un effet de succion exagérés qui soient de nature à causer des dommages à des bateaux en stationnement ou faisant route ou à des ouvrages. En particulier, ils doivent, en temps utile, diminuer leur vitesse, sans tomber toutefois au-dessous de la vitesse nécessaire pour gouverner avec sécurité :
 - a) Devant les entrées des ports;
 - b) Près des bateaux qui se trouvent amarrés à la rive ou à des débarcadères, ou qui sont en cours de chargement ou de déchargement;
 - c) Près des bateaux qui stationnent aux aires de stationnement habituelles;
 - d) Près des bacs ne naviguant pas librement;
 - e) Sur les secteurs de la voie navigable désignés par les autorités compétentes; ces secteurs peuvent être indiqués par le signal A.9 (annexe 7).

2. Sous réserve des dispositions de l'article 1.04, les bateaux 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 bateaux montrant les signaux prescrits à l'article 3.25, paragraphe 1 c), et au droit de bateaux, matériels flottants ou installations flottantes montrant les signaux prescrits à l'article 3.29, paragraphe 1, les autres bateaux doivent réduire leur vitesse ainsi qu'il est prescrit au paragraphe 1 ci-dessus. Ils doivent, en outre, s'écarter le plus possible.

Article 6.21 – Convois

1. Les bateaux motorisés propulsant un convoi doivent avoir une puissance suffisante pour assurer la bonne manœuvrabilité du convoi.

2. Le pousseur d'un convoi poussé doit pouvoir sans virer arrêter en temps utile le convoi de telle sorte que la manœuvrabilité du convoi reste bonne⁶⁵.

3. **Les bateaux motorisés ne peuvent, sauf en cas de sauvetage ou d'assistance à un bateau en détresse, être utilisés pour des opérations de remorquage ou de poussage ou pour assurer la propulsion d'une formation à couple que dans la mesure où cette utilisation est admise dans leur certificat de bateau.** Il est interdit à tout bateau motorisé remorquant, poussant ou menant à couple d'autres bateaux de les abandonner pendant les opérations d'amarrage ou de mouillage avant que le chenal navigable ne soit dégagé de ces bateaux et que le conducteur du convoi ne se soit assuré qu'ils sont mis en sécurité.

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

5. Les bateaux à passagers ayant des passagers à bord ne doivent pas naviguer à couple. La navigation à couple n'est autorisée que pour le remorquage d'un bateau à passagers en panne.

Article 6.21 bis – Déplacement de barges en dehors d'un convoi poussé

En dehors d'un convoi poussé, une barge ne peut être déplacée :

- a) Que si elle est accouplée bord à bord à un bateau motorisé, **ou**
- b) Que sur de courtes distances, lors de la formation ou de la dispersion d'un convoi poussé **ou**

⁶⁵ — Les autorités compétentes peuvent, en fonction des conditions de navigation sur la voie en cause, dispenser de cette obligation les convois poussés ne dépassant pas une certaine longueur et étendre cette obligation aux bateaux isolés motorisés dépassant une certaine longueur.

- c) **Constituant une formation à couple avec un bateau doté d'un appareil à gouverner et d'un équipage suffisant.**

Article 6.22 – Interruption de la navigation

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

*Article 6.22 bis – Navigation au droit des engins flottants au travail
ou des bateaux échoués ou coulés, et des bateaux dont
la capacité de manœuvre est restreinte*

Il est interdit de passer au droit des bateaux visés à l'article 3.25 du côté où ils montrent le feu rouge ou les feux rouges prescrits à l'article 3.25, paragraphe 1 b) et d), ou le panneau A.1 (annexe 7), le ballon rouge ou le pavillon rouge prescrits à l'article 3.25, paragraphe 1 b) et d), ou de passer au droit des bateaux visés à l'article 3.34 du côté où ils montrent les deux feux rouges ou les deux ballons noirs prescrits au paragraphe 2 a) de l'article 3.34.

D. BACS

Article 6.23 – Règles applicables aux bacs

1. Les bacs ne peuvent effectuer la traversée de la voie navigable qu'après s'être assurés que le mouvement des autres bateaux permet d'effectuer la traversée sans danger et sans que ces autres bateaux soient obligés de modifier brusquement leur route ou leur vitesse⁶⁶.
2. Un bac ne naviguant pas librement doit, en outre, se conformer aux règles suivantes :
 - a) Lorsqu'il n'est pas en service, il doit stationner au lieu qui lui a été assigné par l'autorité compétente. Si aucun lieu de stationnement ne lui a été assigné, il doit stationner de façon que le chenal reste libre;
 - b) 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

⁶⁶ — Les autorités compétentes peuvent prescrire que cette disposition ne s'applique pas aux bacs qui ne naviguent pas librement dans leur comportement avec des menues embarcations.

manœuvres, les bateaux approchants 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.

E. PASSAGE DES PONTS, BARRAGES ET ÉCLUSES

Article 6.24 – Passage des ponts et des barrages – Généralités

1. Dans une ouverture de pont ou de barrage, si le chenal n'offre pas une largeur suffisante pour le passage simultané, les règles de l'article 6.07 sont applicables.
2. Lorsque le passage par une ouverture de pont ou de barrage est autorisé et que cette ouverture porte :
 - a) Le signal A.10 (annexe 7),
la navigation est interdite en dehors de l'espace compris entre les deux panneaux constituant ce signal;
 - b) Le signal D.2 (annexe 7),
il est recommandé à la navigation de se tenir dans l'espace compris entre les deux panneaux ou feux constituant ce signal.

Article 6.25 – Passage des ponts fixes

1. Lorsque certaines ouvertures de ponts fixes sont indiquées par :
un ou plusieurs feux rouges ou panneaux rouge blanc rouge (signal A.1 – annexe 7), ces ouvertures sont interdites à la navigation.
2. Lorsque certaines ouvertures de ponts fixes sont indiquées par :
 - a) Le signal D.1 a) (annexe 7), ou
 - b) Le signal D.1 b) (annexe 7),placés au-dessus de l'ouverture, il est recommandé d'utiliser de préférence ces ouvertures.

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

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

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

Article 6.26 – Passage des ponts mobiles

1. Sans préjudice des autres prescriptions du présent Règlement et des autres dispositions applicables, les conducteurs doivent se conformer, à l'approche et au passage des ponts mobiles, aux ordres qui leur sont éventuellement donnés par le personnel du pont en vue de la sécurité et du bon ordre de la navigation ou en vue de la rapidité du passage. **Le conducteur doit annoncer son intention de franchir le pont au moyen d'un son prolongé ou du radiotéléphone.**

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

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

3. 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 ou un feu rouge au-dessus d'un feu vert signifient :

le passage est encore interdit, mais le pont est en cours d'ouverture et les bateaux doivent se préparer à se mettre en route;

c) Un ou plusieurs feux verts signifient :

le passage est autorisé;

d) Deux feux rouges superposés signifient :

le service d'ouverture du pont pour la navigation est interrompu;

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

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

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

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

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

6. L'opérateur des ponts doit avoir sur ou à proximité du pont une installation de radiotéléphonie conforme aux dispositions de l'article 4.05. Pendant toute la durée de la navigation à la hauteur du pont, l'installation doit être allumée.

Article 6.27 – Passage des barrages

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

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

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

un signal E.1 (annexe 7).

~~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 :~~

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

Article 6.28 – Passage aux écluses

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

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

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

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

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

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

7. Dans les écluses :

- a) Si des limites sont indiquées sur les bajoyers, les bateaux doivent se tenir entre ces limites;
- b) Pendant le remplissage et la vidange du sas et jusqu'au moment où la sortie est autorisée, les bateaux doivent être amarrés et la manœuvre des amarres doit être assurée de manière à empêcher tout choc contre les bajoyers, les portes et les dispositifs de protection ou contre les autres bateaux ou matériels flottants;
- c) L'emploi de défenses, qui doivent être flottantes lorsqu'elles sont amovibles, est obligatoire;
- d) Il est interdit aux bateaux et matériels flottants de rejeter ou de laisser s'écouler de l'eau sur les terre pleins ou sur les autres bateaux ou matériels flottants;
- e) Dès que le bateau est amarré et jusqu'au moment où la sortie est autorisée, il est interdit de faire usage des moyens mécaniques de propulsion⁶⁷;
- f) Les menues embarcations doivent se tenir à distance des autres bateaux.

8. Dans les garages des écluses et dans les écluses, il est obligatoire de maintenir une distance latérale minimale de 10 m à l'égard des bateaux et des convois portant le feu bleu ou le cône bleu visé à l'article 3.14, paragraphe 1. Toutefois, cette obligation ne s'applique pas aux bateaux et aux convois qui portent également cette signalisation ni aux bateaux visés à l'article 3.14, paragraphe 7.

9. Les bateaux et convois portant la signalisation visée à l'article 3.14, paragraphe 2 ou 3, sont éclusés séparément.

10. Les bateaux et convois portant la signalisation visée à l'article 3.14, paragraphe 1, ne sont pas éclusés avec les bateaux à passagers.

11. À l'approche des garages des écluses, à l'arrivée et au départ des écluses, les bateaux rapides doivent se déplacer à une vitesse permettant d'éviter tout dommage aux écluses et aux bateaux ou engins flottants et tout danger pour les personnes à

⁶⁷ Les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire cette disposition.

bord.

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

Article 6.28 bis – Entrée et sortie des écluses

1. L'accès d'une écluse est réglé de jour comme de nuit par des signaux visuels placés d'un côté ou de chaque côté de l'écluse. Ces signaux ont la signification suivante :

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

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

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

3. Le ou les feux rouges visés aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus peuvent être remplacés par un panneau A.1 (annexe 7).

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

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

Article 6.29 – Priorité de passage aux écluses

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

- a) Les bateaux appartenant à l'autorité compétente ou aux services d'incendie, de police et de douane et se déplaçant pour des raisons urgentes de service,
- b) Les bateaux auxquels l'autorité compétente a expressément accordé la priorité et qui portent la flamme rouge prévue à l'article 3.17.

Lorsque ces bateaux s'approchent des garages des écluses ou y sont en stationnement, les autres bateaux doivent leur faciliter au maximum le passage.

F. VISIBILITÉ RÉDUITE; NAVIGATION AU RADAR

Article 6.30 – Règles générales de navigation par visibilité réduite; utilisation du radar

1. ~~Par visibilité réduite, et sans préjudice des dispositions de l'article 6.32, seuls les bateaux équipés d'une installation de radar conformément à l'article 4.05 sont autorisés à naviguer. Ils doivent alors utiliser le radar.~~ **Par visibilité réduite, tous les bateaux doivent naviguer au radar.**

2. Les bateaux faisant route par visibilité réduite doivent naviguer à la vitesse de sécurité, compte tenu de la visibilité, de la présence et des mouvements d'autres bateaux et des conditions locales. ~~Les installations de radiotéléphonie doivent être à l'écoute sur la voie affectée au réseau bateau-bateau.~~ Les bateaux doivent donner par radiotéléphonie aux autres bateaux les informations nécessaires pour la sécurité de la navigation. **Lorsqu'elles font route par visibilité réduite, les menues embarcations doivent utiliser la voie de bateau à bateau ou la voie prescrite par les autorités compétentes.**

3. Lorsqu'ils s'arrêtent par visibilité réduite, les bateaux doivent dégager le chenal autant que possible.

4. Les bateaux qui poursuivent leur route doivent, en cas de rencontre, tenir leur droite autant qu'il est nécessaire pour que le passage puisse s'effectuer bâbord sur bâbord. Les dispositions des articles 6.04, paragraphes ~~3, 4 et 5 (catégorie I)~~ **4, 5 et 6**, et 6.05 ne s'appliquent pas en général par visibilité réduite⁶⁸. Toutefois, le passage tribord par tribord peut être admis par les autorités compétentes si les conditions particulières sur certaines voies navigables l'exigent.

5. Les convois remorqués doivent immédiatement se rendre au poste d'amarrage ou d'ancrage sûr le plus proche lorsque la communication visuelle entre les unités remorquées et le bateau motorisé en tête du convoi n'est plus possible. Pour les convois remorqués naviguant en aval, il est interdit ~~d'utiliser des installations radar~~ de naviguer au radar, sauf pour

⁶⁸ ~~Les autorités compétentes peuvent ne pas reprendre cette disposition ou ne la prescrire que sur certaines voies navigables.~~

atteindre le poste d'amarrage ou d'ancrage sûr le plus proche. Ces convois sont régis par les dispositions de l'article 6.33.

Article 6.31 – Signaux sonores pendant le stationnement

CATÉGORIE I

1. Par visibilité réduite, les bateaux en stationnant dans le chenal, ou à proximité de celui-ci en dehors des ports et des endroits spécialement affectés au stationnement par les autorités compétentes, doivent être à l'écoute sur le réseau bateau-bateau **la voie bateau à bateau**. Aussitôt qu'ils perçoivent par radiotéléphonie que d'autres bateaux s'approchent ou aussitôt et aussi longtemps qu'ils perçoivent un des signaux sonores prescrits aux articles 6.32, paragraphe 4, ou 6.33, para-graphe 1, lettre b, pour un bateau qui s'approche, ils doivent indiquer leur position par radiotéléphonie ou émettre les signaux sonores suivants:

- a) Lorsqu'ils se trouvent du côté gauche (pour un observateur placé face à l'aval) du chenal une simple volée de cloche;
- b) Lorsqu'ils se trouvent du côté droit (pour un observateur placé face à l'aval) du chenal: une double volée de cloche;
- c) Lorsqu'ils se trouvent en position incertaine: une triple volée de cloche⁶⁹.

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

CATÉGORIE II

~~1. Par visibilité réduite, les bateaux en stationnant dans le chenal, ou à proximité de celui-ci en dehors des ports et des endroits spécialement affectés au stationnement par les autorités compétentes, doivent être à l'écoute sur le réseau bateau-bateau. Aussitôt qu'ils perçoivent par radiotéléphonie que d'autres bateaux s'approchent ou aussitôt et aussi longtemps qu'ils perçoivent un des signaux sonores prescrits aux articles 6.32, paragraphe 5, ou 6.33, paragraphe 1, lettre b, pour un bateau qui s'approche, ils doivent indiquer leur position par radiotéléphonie ou émettre: — une simple volée de cloche.~~

~~Cependant, les bateaux qui ne se trouvent pas en position parallèle au côté du chenal ou qui sont situés de façon qu'ils peuvent constituer un danger pour les autres bateaux, doivent émettre ce signal sans avoir perçu un des signaux visés ci-dessus:~~

⁶⁹ — Les autorités compétentes peuvent dispenser de la prescription relative à l'émission de signaux sonores ou ne l'appliquer que sur certaines voies navigables.

CATÉGORIE I

2. Les dispositions ~~des paragraphes 1 et 2~~ **du paragraphe 2** ci-dessus ne s'appliquent pas aux bateaux d'un convoi poussé autres que le pousseur. Dans le cas d'une formation à couple, elles ne s'appliquent qu'à un seul bateau de la formation. Dans un convoi remorqué, les prescriptions des paragraphes 1 et 2 ci-dessus s'appliquent au remorqueur et au dernier bateau du convoi.

~~4. Les bateaux visés au paragraphe 1, stationnant sur certaines voies navigables indiquées par les autorités compétentes, peuvent, au lieu du signal prescrit au paragraphe 1, émettre également~~

~~un son prolongé entre deux sons brefs.~~

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

Article 6.32 – Navigation au radar

~~1. Un bateau est considéré comme naviguant au radar quand, dans des conditions de visibilité réduite, il navigue en utilisant le radar conformément à l'article 4.05.~~

1. Lorsqu'un bateau navigue au radar, une personne titulaire d'un diplôme **certificat** exigé par les autorités compétentes valable pour cette section d'une voie navigable intérieure et pour ce type de bateau, ainsi que du certificat visé à l'article 4.05 **4.06**, paragraphe 1 b, se trouve en permanence dans la timonerie, ainsi qu'une seconde personne suffisamment au courant de cette méthode de navigation. ~~Toutefois, quand la timonerie est équipée d'un poste de commande centralisé, il suffit que la seconde personne puisse, si besoin est, être immédiatement appelée dans la timonerie.~~ **Toutefois, quand la timonerie est aménagée pour la conduite au radar par une seule personne, il suffit que la seconde personne puisse, si besoin est, être immédiatement appelée dans la timonerie.**

CATÉGORIE I

2. Aussitôt qu'un bateau montant perçoit sur l'écran radar des bateaux venant en sens inverse ou lorsqu'il s'approche d'un secteur où pourraient se trouver des bateaux non encore visibles sur l'écran, il doit indiquer par radiotéléphonie aux bateaux venant en sens inverse sa catégorie, son nom, son sens de circulation ainsi que sa position et convenir avec ces bateaux d'une

CATÉGORIE II

~~3. Aussitôt qu'un bateau perçoit sur l'écran radar des bateaux venant en sens inverse ou lorsqu'il s'approche d'un secteur où pourraient se trouver des bateaux non encore visibles sur l'écran, il doit indiquer par radiotéléphonie aux bateaux venant en sens inverse sa catégorie, son nom, son sens de circulation ainsi que sa position et convenir avec ces bateaux d'une~~

CATÉGORIE I

procédure de croisement.

3. Aussitôt qu'un bateau avalant perçoit sur l'écran radar un bateau dont la position ou la route suivie pourraient provoquer un danger et qui n'a pas établi le contact radiotéléphonique, le bateau avalant doit attirer l'attention de cet autre bateau sur la situation dangereuse par radiotéléphone et convenir avec ce bateau d'une procédure de croisement.

4. Lorsque le contact radiotéléphonique ne peut être établi avec les bateaux venant en sens inverse, l'avalant doit:

a) Émettre le signal sonore tritonal et répéter ce signal sonore autant que nécessaire⁷⁰; cette disposition ne s'applique pas aux menues embarcations;

b) Réduire sa vitesse et s'arrêter si nécessaire.

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

c) Émettre un son prolongé et répéter ce signal sonore autant que nécessaire;

d) Réduire sa vitesse et s'arrêter si nécessaire.

5. Tout bateau naviguant au radar qui est appelé par radiotéléphonie, doit répondre par radiotéléphonie en indiquant sa catégorie, son nom, son sens de circulation et sa position. Il doit alors convenir d'une procédure de croisement avec

CATÉGORIE II

~~procédure de croisement.~~

~~4. Aussitôt qu'un bateau perçoit sur l'écran radar un autre bateau dont la position ou la route suivie pourraient provoquer un danger et qui n'a pas établi le contact radiotéléphonique, le bateau doit attirer l'attention de cet autre bateau sur la situation dangereuse par radiotéléphone et convenir avec ce bateau d'une procédure de croisement.~~

~~5. Lorsque le contact radiotéléphonique ne peut être établi avec les bateaux venant en sens inverse, le bateau doit:~~

~~a) Émettre un son prolongé et répéter ce signal sonore autant que nécessaire;~~

~~b) Réduire sa vitesse et s'arrêter si nécessaire.~~

~~Les bacs appliquant les prescriptions du paragraphe 4 doivent émettre, au lieu d'un son prolongé, "un son prolongé suivi de quatre sons brefs" et, en outre, indiquer leur catégorie et la route qu'ils suivent en traversant la voie navigable.~~

⁷⁰ — Les autorités compétentes peuvent dispenser de la prescription relative à l'émission du signal sonore tritonal ou ne l'appliquer que sur certaines voies navigables.

le bateau venant en sens inverse; dans le cas d'une menue embarcation, toutefois, une menue embarcation doit uniquement indiquer de quel côté elle s'écarte.

7. Dans les convois poussés ~~et dans les formations à couple~~, les prescriptions des paragraphes 1 à 5 ci-dessus ne s'appliquent qu'au bateau à bord duquel se trouve le conducteur du convoi ~~ou de la formation~~.

Article 6.33 – Dispositions pour les bateaux ne naviguant pas au radar

1. Par visibilité réduite, les bateaux et convois ~~qui ne peuvent utiliser le radar~~ **ne naviguant pas au radar** doivent immédiatement se rendre au poste d'amarrage **ou d'ancrage** sûr le plus proche. Les dispositions ci-après sont applicables durant le voyage jusqu'à ce poste:

- a) Ils doivent naviguer autant que possible sur le côté du chenal navigable.
- b) Tout bateau isolé et tout bateau à bord duquel se trouve le conducteur d'un convoi doit émettre un son prolongé⁷¹; ce signal sonore doit être répété à intervalles d'une minute au plus. Ces bateaux 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 bateau ou du convoi, soit en relation avec ce conducteur par une liaison phonique.
- c) Dès qu'un bateau est appelé par radiotéléphonie par un autre bateau, il doit répondre par radiotéléphonie en indiquant sa catégorie, son nom, son sens de circulation et sa position. Aussi, il doit indiquer qu'il ne navigue pas au radar et qu'il cherche une aire de stationnement. Il doit alors convenir d'une procédure de croisement avec ce bateau.
- d) Aussitôt qu'un bateau remarque le signal sonore d'un autre bateau avec lequel aucun contact radiotéléphonique ne peut être établi, il doit
 - s'il se trouve près d'une rive, serrer cette rive et, en cas de besoin, s'y arrêter, jusqu'à ce que le passage soit effectué ;
 - s'il ne se trouve pas à proximité d'une rive et notamment s'il est en train de changer de rive, dégager le chenal autant et aussi vite que possible.

2. Les bacs ne naviguant pas au radar doivent, au lieu du signal prescrit au paragraphe 1 ci-dessus, émettre comme signal de brume «un son prolongé suivi de quatre sons brefs»; ce signal doit être répété à intervalles d'une minute au plus.

⁷¹ ~~Les autorités compétentes peuvent prescrire qu'un bateau à bord duquel se trouve le conducteur d'un convoi doit émettre deux sons prolongés.~~

CATÉGORIE I

CATÉGORIE II

~~2. Les bacs ne naviguant pas au radar doivent, au lieu du signal prescrit au paragraphe 1 ci-dessus, émettre comme signal de brume «un son prolongé suivi de quatre sons brefs»; ce signal doit être répété à intervalles d'une minute au plus.~~

G. RÈGLES SPÉCIALES

Article 6.34 – Priorités spéciales

1. En cas de rencontre ou de routes qui se croisent, les autres bateaux doivent s'écarter de la route :
 - a) D'un bateau portant la signalisation visée à l'article 3.34;
 - b) D'un bateau portant la signalisation visée à l'article 3.35.
2. En cas de rencontre ou de routes qui se croisent entre un bateau de la catégorie visée au paragraphe 1 a) ci-dessus et un bateau de la catégorie visée au paragraphe 1 b) ci-dessus, le dernier bateau doit s'écarter de la route du premier.
3. Les bateaux ne doivent pas s'approcher à moins de 1 000 m de l'arrière d'un bateau portant la signalisation visée à l'article 3.37.

Article 6.35 – Ski nautique et activités analogues

1. Le ski nautique ou les activités analogues ne sont autorisés que de jour et par bonne visibilité⁷². **Les autorités compétentes peuvent baliser les zones où ces activités sont autorisées ou interdites.**
2. Le conducteur du bateau remorqueur doit être accompagné par une personne chargée du service de la remorque et de la surveillance du skieur et apte à assumer ce rôle.
3. Sauf quand ils naviguent dans un chenal qui leur est réservé exclusivement, les bateaux remorqueurs et les skieurs nautiques doivent se tenir à une distance suffisante⁷³ de tout autre bateau, de la rive et des baigneurs.
4. La corde de traction ne doit pas être traînée à vide.

⁷² Les autorités compétentes précisent les zones où ces activités sont autorisées ou interdites.

⁷³ Distance à fixer par les autorités compétentes, qui étendront éventuellement cette mesure à d'autres catégories d'engins.

Article 6.36 – Conduite des bateaux de pêche et à leur égard

1. La pêche à la traîne avec plusieurs bateaux de front n'est pas autorisée ⁷⁴.
- 2. L'installation d'équipement de pêche dans ou près du chenal et dans les aires réservées au stationnement des bateaux n'est pas autorisée.**
3. Il est interdit à tout bateau de passer à courte distance sur l'arrière d'un bateau en train de pêcher portant la signalisation visée à l'article 3.35.

Article 6.37 – Conduite des plongeurs subaquatiques sportifs et à leur égard

1. La pratique de la plongée subaquatique sportive sans autorisation **spéciale** est interdite aux endroits où la navigation pourrait être gênée, notamment :
 - a) Sur le trajet normal des bateaux portant la signalisation visée à l'article 3.16;
 - b) Devant l'entrée **et à l'intérieur** des ports;
 - c) **Dans ou à proximité** Près des lieux de stationnement;
 - d) Dans les zones réservées au ski nautique ou aux activités analogues.
 - e) Dans les chenaux;**
 - f) Dans les ports.**
2. Tout bateau doit se tenir à une distance suffisante ⁷⁵ d'un bateau portant la signalisation visée à l'article 3.36.

⁷⁴ — Les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire cette disposition.

⁷⁵ — Distance à fixer par les autorités compétentes.

Chapitre 7

RÈGLES DE STATIONNEMENT

Article 7.01 – Principes généraux pour le stationnement

1. Sans préjudice des autres dispositions du présent Règlement, les bateaux et matériels flottants doivent choisir leur lieu de stationnement aussi près de la rive que le permettent leur tirant d'eau et les circonstances locales et, en tout cas, de manière à ne pas entraver la navigation.
2. Indépendamment des conditions particulières imposées par les autorités compétentes, les installations flottantes doivent être placées de façon à laisser le chenal libre pour la navigation.
3. Les bateaux, assemblages de bateaux et matériels flottants en stationnement, ainsi que les installations flottantes, doivent être ancrés ou amarrés de telle façon qu'ils ne puissent changer de position et ainsi constituer un danger ou une gêne pour les autres bateaux compte tenu notamment du vent et des variations du niveau de l'eau, ainsi que de la succion et du remous.

Article 7.02 – Stationnement

1. Les bateaux et matériels flottants, ainsi que les installations flottantes, ne peuvent pas stationner :
 - a) Dans les sections de la voie navigable où le stationnement est interdit de façon générale;
 - b) Dans les secteurs désignés par les autorités compétentes;
 - c) Dans les secteurs indiqués par le signal A.5 (annexe 7); l'interdiction s'applique alors du côté de la voie où ce signal est placé;
 - d) Sous les ponts et sous les lignes électriques à haute tension;
 - e) Dans les passages étroits au sens de l'article 6.07 et à leurs abords ainsi que dans les secteurs qui, par suite du stationnement, deviendraient des passages étroits, ainsi qu'aux abords de ces secteurs;
 - f) Aux entrées et sorties des voies affluentes **et des ports**;
 - g) Sur les trajets des bacs;
 - h) Sur la route que suivent les bateaux pour accoster ou quitter un débarcadère;
 - i) Dans les aires de virage indiquées par le signal E.8 (annexe 7);

- j) Latéralement à un bateau portant le signal prescrit à l'article 3.33, à une distance en mètres inférieure au chiffre indiqué dans le triangle blanc dudit signal;
- k) Sur les plans d'eau indiqués par le signal A.5.1 (annexe 7) et dont la largeur, comptée à partir du signal, est indiquée en mètres sur celui-ci;
- l) Sauf autorisation des autorités compétentes, dans les garages des écluses.**

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

Article 7.03 – Ancrage

1. Les bateaux et matériels flottants, ainsi que les installations flottantes, ne peuvent pas ancrer :
 - a) Dans les sections de la voie navigable où l'ancrage est interdit de façon générale;
 - b) Dans les secteurs indiqués par le signal A.6 (annexe 7); l'interdiction s'applique alors du côté de la voie où ce signal est placé.
2. Dans les sections où l'ancrage est interdit en vertu des dispositions du paragraphe 1 a) ci-dessus, les bateaux et matériels flottants, ainsi que les installations flottantes, ne peuvent ancrer que dans les secteurs indiqués par le signal E.6 (annexe 7) et seulement du côté de la voie où ce signal est placé.

Article 7.04 – Amarrage

1. Les bateaux et matériels flottants, ainsi que les installations flottantes, ne peuvent pas s'amarrer à la rive :
 - a) Dans les sections de la voie navigable où l'amarrage est interdit de façon générale;
 - b) Dans les secteurs indiqués par le signal A.7 (annexe 7); l'interdiction s'applique alors du côté de la voie où ce signal est placé.
2. Dans les sections où l'amarrage à la rive est interdit en vertu des dispositions du paragraphe 1 a) ci-dessus, les bateaux et matériels flottants, ainsi que les installations flottantes, ne peuvent s'amarrer que dans les secteurs indiqués par le signal E.7 (annexe 7) et seulement du côté de la voie où ce signal est placé.
3. Il est interdit de se servir, pour l'amarrage ou le déhalage, d'arbres, garde corps, poteaux, bornes, colonnes, échelles métalliques, mains courantes, etc.

Article 7.05 – Aires de stationnement

1. Aux aires de stationnement où est placé le signal E.5 (annexe 7), les bateaux et matériels flottants ne peuvent stationner que du côté de la voie où ce signal est placé.
2. Aux aires de stationnement où est placé le signal E.5.1 (annexe 7), les bateaux et matériels flottants ne peuvent stationner que sur le plan d'eau dont la largeur, comptée à partir du signal, est indiquée en mètres sur celui-ci.
3. Aux aires de stationnement où est placé le signal E.5.2 (annexe 7), les bateaux et matériels flottants ne peuvent stationner que sur le plan d'eau compris entre les deux distances indiquées en mètres sur le signal. Ces distances sont comptées à partir du signal.
4. Aux aires de stationnement où est placé le signal E.5.3 (annexe 7), les bateaux et matériels flottants ne peuvent, du côté de la voie où ce signal est placé, stationner bord à bord en nombre supérieur à celui qui est indiqué en chiffres romains sur le signal.
5. Aux aires de stationnement, à défaut d'autres prescriptions, les bateaux sont tenus de se ranger bord à bord en partant de la rive, du côté de la voie où le signal est placé.

Article 7.06 – Stationnement autorisé pour certaines catégories de bateaux

Aux aires de stationnement où est placé un des signaux E.5.4 à E.5.15 (annexe 7), ne peuvent stationner que les catégories de bateaux pour lesquels le signal est valable, et seulement du côté de la voie où le signal est placé.

*Article 7.07 – Stationnement ~~au voisinage de bateaux, convois poussés et formations à couple effectuant certains~~ **en cas de** transports de matières dangereuses*

1. La distance minimale à respecter entre deux bateaux, convois poussés et formations à couple en stationnement est de :

- a) 10 m si l'un de ceux-ci porte la signalisation visée au paragraphe 1 de l'article 3.14;
- b) 50 m si l'un de ceux-ci porte la signalisation visée au paragraphe 2 de l'article 3.14;
- c) 100 m si l'un de ceux-ci porte la signalisation visée au paragraphe 3 de l'article 3.14.

Dans les cas où les deux bateaux, convois poussés ou formations à couple portent un ou plusieurs feux ou cônes, le nombre de feux ou de cônes le plus élevé impose la distance à respecter.

2. L'obligation visée au paragraphe 1 a) ci-dessus ne s'applique pas :

- a) Aux bateaux, convois poussés et formations à couple qui portent également cette signalisation;
- b) Aux bateaux qui ne portent pas cette signalisation mais qui sont munis d'un certificat d'agrément en vertu de l'article 8.1.8 de l'ADN et respectent les dispositions de sécurité applicables aux bateaux visés au paragraphe 1 de l'article 3.14.

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

Article 7.08 – Garde et surveillance

1. Une garde suffisante doit être assurée en permanence à bord des bateaux se trouvant dans le chenal et à bord des bateaux-citernes en stationnement transportant des matières dangereuses.

2. Une garde efficace doit être assurée en permanence à bord des bateaux en stationnement qui portent la signalisation visée à l'article 3.14 ou qui, ayant transporté des matières visées aux paragraphes 1, 2 ou 3 de l'article 3.14, ne sont

pas exempts de gaz dangereux. Toutefois, les autorités compétentes peuvent dispenser de cette obligation les bateaux en stationnement dans les bassins des ports.

3. Une garde suffisante doit être assurée en permanence à bord des bateaux à passagers transportant des passagers.

4. Tous les autres bateaux, les matériels flottants et les installations flottantes doivent en stationnement être surveillés par une personne capable d'intervenir rapidement en cas de besoin, à moins que cette surveillance ne soit pas nécessaire eu égard aux circonstances locales ou que les autorités compétentes en dispensent.

5. Lorsque le bateau n'a pas de conducteur, la responsabilité de la mise en place de cette garde ou surveillance incombe à l'exploitant et, si l'exploitant ne peut pas être identifié, au propriétaire.

Chapitre 8
~~TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES~~ SIGNALISATION ET
OBLIGATION DE NOTIFICATION

Article 8.01 – Signal "N'approchez pas"

1. Le signal "N'approchez pas" doit être déclenché, en cas d'incident ou d'accident susceptible de provoquer une perte des matières dangereuses transportées par les bateaux montrant la signalisation visée aux paragraphes 1, 2 ou 3 de l'article 3.14, si l'équipage n'est pas en mesure d'éliminer les dangers qui en résultent pour des personnes ou pour la navigation.

Cette prescription ne s'applique pas aux barges de poussage et aux autres bateaux non-motorisés. Toutefois, lorsque ceux-ci font partie d'un convoi, le signal "N'approchez pas" doit être donné par le bateau à bord duquel se trouve le conducteur du convoi.

2. Le signal "N'approchez pas" se compose d'un signal sonore et d'un signal lumineux. Le signal sonore se compose d'un son bref suivi d'un son prolongé qui se répète sans interruption pendant au moins 15 minutes consécutives.

Le signal lumineux visé au paragraphe 2 de l'article 4.01 doit être synchronisé avec le signal sonore.

Une fois déclenché, le signal "N'approchez pas" doit fonctionner automatiquement; sa commande doit être conçue de telle manière qu'un déclenchement involontaire du signal soit impossible.

3. Les bateaux qui perçoivent le signal "N'approchez pas" doivent prendre toutes mesures utiles pour éviter le danger menaçant. En particulier:

- a) S'ils se dirigent vers la zone de danger, ils doivent se tenir le plus loin possible de celle-ci et, si la situation l'exige, virer;
- b) S'ils ont dépassé la zone de danger, ils doivent poursuivre leur route à la plus grande vitesse possible.

4. À bord des bateaux visés au paragraphe 3 ci-dessus, il faut immédiatement:

- a) Fermer toutes les fenêtres et toutes les ouvertures donnant sur l'extérieur;
- b) Éteindre toute source de lumière non-protégée;
- c) Cesser de fumer;
- d) Arrêter toutes les machines auxiliaires non-indispensables;

e) Éviter toute formation d'étincelles.

5. Le paragraphe 4 ci-dessus s'applique aussi aux bateaux qui stationnent à proximité de la zone de danger; dès la perception du signal "N'approchez pas", l'équipage doit abandonner le bateau, si nécessaire.

6. Dans l'application des mesures visées aux paragraphes 3 à 5 ci-dessus, il y a lieu de tenir compte du courant et de la direction du vent.

7. Les mesures visées aux paragraphes 3 à 6 ci-dessus doivent également être prises par les bateaux si le signal "N'approchez pas" est émis de la rive.

8. Les conducteurs des bateaux qui perçoivent le signal "N'approchez pas" doivent dans toute la mesure possible en aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches.

Article 8.02 – Obligation de notification

1. Les conducteurs des bateaux et des convois ~~ci-après transportant des marchandises dangereuses conformément aux dispositions de l'ADN~~ doivent, avant d'entrer dans un secteur ou de passer au droit d'un poste de contrôle, d'un centre de régulation ou d'une écluse signalés par l'autorité compétente ou éventuellement par le signal B.11 (annexe 7), notifier leur présence sur la voie radiotéléphonique indiquée ~~et communiquer les données suivantes:~~

- a) **les bateaux et les convois transportant des marchandises dangereuses conformément aux dispositions de l'ADN;**
- b) **les bateaux transportant plus de 20 conteneurs;**
- c) **les bateaux à passagers à l'exception des bateaux d'excursions journalières;**
- d) **les navires de mer;**
- e) **les transports spéciaux visés à l'article 1.21;**
- f) **les autres bateaux et convois, conformément aux prescriptions des autorités compétentes.**

2. Les conducteurs de bateaux mentionnés au paragraphe 1 communiquent les données suivantes:

- a) catégorie de bateau;
- b) nom du bateau;
- c) position, sens de la navigation (~~le cas échéant~~);
- d) numéro officiel du bateau; pour les navires de mer: numéro OMI;
- e) **charge maximum; pour les navires de mer: port en lourd** (~~charge maximum~~);

- f) longueur et largeur du bateau;
- g) type, longueur et largeur du convoi;
- h) enfoncement (seulement sur demande spéciale);
- i) itinéraire;
- j) port de chargement;
- k) port de déchargement;
- l) nature et quantité de la cargaison (pour les matières dangereuses: ~~nom de la matière et, le cas échéant, classe, et numéro ONU,~~ **comme prescrit par les alinéas a, b, c, d et f du paragraphe 5.4.1.1.1 et l'alinéa a du paragraphe 5.4.1.2.1 du Règlement annexé à l'ADN pour le transport en vrac ou en colis, ou les alinéas a, b, c, d et e du paragraphe 5.4.1.2.2 du Règlement annexé à l'ADN pour le transport en bateaux-citernes**) ;
- m) signalisation requise pour le transport de marchandises dangereuses;
- n) nombre de personnes à bord;
- o) nombre de conteneurs à bord.**

3. Les données indiquées au paragraphe **2** ci-dessus, à l'exception de celles visées aux lettres c) et h), peuvent être communiquées par d'autres services ou personnes à l'autorité compétente, soit par écrit soit par téléphone **soit si possible par voie électronique**. Dans tous les cas, le conducteur doit annoncer quand son bateau ou son convoi entre dans le secteur soumis à l'obligation de notification et quand il le quitte à nouveau.

4. Lorsqu'un bateau interrompt son voyage sur le secteur soumis à l'obligation de notification durant plus de deux heures, le conducteur doit indiquer le début et la fin de cette interruption.

5. Lorsque les données visées au paragraphe **2** ci-dessus changent au cours du voyage sur le secteur soumis à l'obligation de notification, l'autorité compétente doit en être avertie immédiatement.

6. ~~Ces données étant confidentielles,~~ L'autorité compétente ne doit pas les communiquer **ces données** à des tiers. Toutefois, en cas d'accident, l'autorité compétente peut communiquer aux services de secours les données nécessaires à la réalisation des opérations de secours.

CHAPITRE 9

PRESCRIPTIONS RÉGIONALES ET NATIONALES SPÉCIALES

Article 9.01 – Prescriptions régionales et nationales spéciales

1. Les autorités compétentes peuvent compléter, modifier ou ne pas édicter les dispositions des chapitres 1 à 8 et, en particulier celles qui sont énumérées dans le présent chapitre, lorsque les conditions de navigation l'exigent. Si elles le font, elles doivent notifier ces différences au Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3).
2. Les autorités compétentes doivent également notifier au Groupe de travail les dispositions additionnelles existant dans leur région.

Article 9.02 – Chapitre 1, «GÉNÉRALITÉS»

1. S'agissant de l'article 1.01 a) 5, les autorités compétentes peuvent indiquer sur le certificat de bateau que le bateau est un bateau rapide.
2. S'agissant de l'article 1.01 a) 9, les autorités compétentes peuvent utiliser l'expression «bateau de petites dimensions» en tant que sous-catégorie de la catégorie «menue embarcation».
3. S'agissant de l'article 1.01 a) 10, les autorités compétentes peuvent utiliser une définition différente du terme «moto nautique».
4. S'agissant de l'article 1.02, les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire les dispositions de cet article pour certains matériels flottants et pour les bateaux non motorisés de certaines formations à couple.
5. S'agissant de l'article 1.09, les autorités compétentes peuvent prévoir d'autres dispositions en ce qui concerne l'âge requis pour tenir la barre des menues embarcations.
6. S'agissant de l'article 1.10, paragraphe 1, les autorités compétentes peuvent exiger que d'autres documents se trouvent à bord du bateau, y compris (la liste non-exhaustive)
 - a. L'attestation relative à la délivrance des livres de bord;
 - b. L'attestation relative au montage et au fonctionnement du tachygraphe ainsi que les enregistrements prescrits du tachygraphe;
 - c. La patente radar;
 - d. L'attestation confirmant le montage et le fonctionnement de l'appareil radar et de l'indicateur de vitesse de giration;

- e. Le certificat de radiotéléphonie délivré conformément aux accords internationaux et régionaux pertinents;
- f. Le certificat relatif à l'assignation de fréquences;
- g. Le Guide de radiotéléphonie pour la navigation intérieure (partie Générale et partie Régionale);
- h. Le carnet de contrôle des huiles usées, dûment rempli;
- i. Les documents relatifs aux chaudières et aux autres réservoirs sous pression;
- j. L'attestation pour installations à gaz liquéfiés;
- k. Les documents relatifs aux installations électriques;
- l. Les attestations de contrôle des extincteurs portatifs et des installations d'extinction d'incendie fixées à demeure;
- m. Les attestations de contrôle des grues;
- n. Les documents requis par les paragraphes 8.1.2.1, 8.1.2.2 et 8.1.2.3 de l'ADN;
- o. En cas de transport de conteneurs, les documents relatifs à la stabilité du bateau;
- p. L'attestation relative à la durée et à la délimitation locale du chantier sur lequel le bateau peut être mis en service;
- q. Les copies des attestations relatives aux moteurs, y compris le document d'homologation de type et le protocole concernant les paramètres des moteurs;
- r. Les documents relatifs aux câbles d'amarrage;
- s. L'attestation relative au montage et au fonctionnement de l'équipement AIS intérieur.

*Article 9.03 – Chapitre 2, «MARQUES ET ÉCHELLES DE TIRANT
D'EAU DES BATEAUX; JAUGEAGE»*

S'agissant de l'article 2.02, Les autorités compétentes peuvent prescrire d'autres dispositions pour les menues embarcations qui ne sont ni motorisées ni à voile et pour les planches à voile et les menues embarcations à voile d'une longueur de moins de 7 m.

Article 9.04 – Chapitre 3, «SIGNALISATION VISUELLE DES BATEAUX»

1. S'agissant de la section II du chapitre 3, les autorités compétentes peuvent décider de ne pas exiger que les bateaux faisant route portent les signaux de jour.
2. S'agissant de l'article 3.08, paragraphe 1, les autorités compétentes peuvent
 - a. Prescrire d'autres feux de poupe
 - b. Prescrire une hauteur de moins de 5 m prévus au paragraphe 1a);
3. S'agissant de l'article 3.09, paragraphe 1 a), les autorités compétentes peuvent prescrire une hauteur de moins de 5 m.
4. S'agissant de l'article 3.10, paragraphe 1, les autorités compétentes peuvent:
 - a. Prescrire l'utilisation de feux clairs sur les voies navigables de faible largeur;
 - b. Permettre que le pousseur porte les feux de mât et les feux de côté.
5. S'agissant de l'article 3.11, les autorités compétentes peuvent considérer les formations à couple dont les dimensions maximales ne dépassent pas 110 m sur 23 m comme des bateaux motorisés isolés.
6. S'agissant de l'article 3.14, paragraphe 1,
 - a. Les autorités compétentes peuvent autoriser pour les navires de mer, lorsqu'ils sont utilisés à titre temporaire seulement dans les zones de navigation intérieure, l'utilisation des signaux de nuit et de jour prescrits dans les Recommandations relatives à la sécurité du transport des cargaisons dangereuses et des activités apparentées dans les zones portuaires adoptées par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale (de nuit, un feu rouge fixe omnidirectionnel, et, de jour, le pavillon «B» du Code international de signaux) au lieu des signaux prescrits aux paragraphes 1, 2 et 3 du présent article;
 - b. Les autorités compétentes peuvent prescrire des feux rouges au lieu de feux bleus.
7. S'agissant de l'article 3.16, les autorités compétentes peuvent prescrire une autre signalisation.
8. S'agissant de l'article 3.20, paragraphe 4, les autorités compétentes peuvent disposer que les menues embarcations autres que les embarcations d'un navire ne sont pas tenues de porter le ballon noir de jour.
9. S'agissant de l'article 3.27, les autorités compétentes peuvent prescrire un feu jaune scintillant au lieu d'un feu bleu pour les bateaux des services d'incendie et les bateaux de sauvetage.

Article 9.05 – *Chapitre 4, «SIGNALISATION SONORE DES BATEAUX;
RADIOTELEPHONIE; APPAREILS DE NAVIGATION»*

1. S'agissant de l'article 4.01, les services de télécommunication d'un certain nombre d'États membres de la CEE appliquent les prescriptions techniques et opérationnelles nationales concernant les installations radiotéléphoniques à bord des bateaux de navigation intérieure harmonisées dans le cadre de l'Arrangement régional fondé sur le Règlement des radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications (UIT).
2. S'agissant de l'article 4.06, les autorités compétentes peuvent, sur certaines voies navigables, permettre aux bateaux rapides de naviguer de jour et dans des conditions de visibilité de 1 km ou plus sans être équipés d'un système radar ni d'un indicateur de vitesse de giration.

Article 9.06 – *Chapitre 5, «SIGNALISATION ET BALISAGE DE
LA VOIE NAVIGABLE»*

S'agissant de l'article 5.01, les autorités compétentes peuvent, en cas de besoin, régler la navigation sur certains secteurs en recourant également à des signaux spéciaux montrés par des postes avertisseurs

Article 9.07 – *Chapitre 6, «RÈGLES DE ROUTE»*

1. S'agissant de l'article 6.02, les autorités compétentes peuvent prescrire des règles spéciales applicables aux menues embarquements.
2. S'agissant de l'article 6.04, les autorités compétentes peuvent prescrire des exceptions spéciales applicables à la rencontre des bateaux.
3. S'agissant de l'article 6.05, les autorités compétentes peuvent prescrire des règles spéciales applicables à la rencontre des bateaux.
4. S'agissant de l'article 6.08, les autorités compétentes peuvent prescrire que, si les signaux visés au paragraphe 2 ci-dessus ne peuvent pas être montrés, les bateaux doivent s'arrêter et attendre jusqu'à ce que l'autorisation de passage leur soit donnée par les agents des autorités compétentes.
5. S'agissant de l'article 6.11, paragraphe b), les autorités compétentes peuvent aussi disposer que le dépassement est exceptionnellement autorisé lorsque l'un des convois est une formation à couple dont les dimensions maximales n'excèdent pas 110 m x 23 m.
6. S'agissant de l'article 6.22 bis, les autorités compétentes peuvent aussi prescrire des règles spéciales pour la navigation au droit des engins flottants au

travail ou des bateaux échoués ou coulés, et des bateaux dont la capacité de manœuvre est restreinte.

7. S'agissant de l'article 6.23, paragraphe 2 b), les autorités compétentes peuvent interdire l'utilisation d'un câble longitudinal.
8. S'agissant de l'article 6.24-6.26, les autorités compétentes peuvent prescrire des règles spéciales applicables au passage des ponts et des barrages.
9. S'agissant de l'article 6.27, les autorités compétentes peuvent prescrire des règles spéciales applicables au passage des barrages.
10. S'agissant de l'article 6.28, les autorités compétentes peuvent prescrire des règles spéciales applicables au passage aux écluses.
11. S'agissant de l'article 6.28 bis, les autorités compétentes peuvent prescrire des règles spéciales applicables à l'entrée et la sortie des écluses.
12. S'agissant de l'article 6.30, les autorités compétentes peuvent prescrire d'autres règles générales de navigation par visibilité réduite.
13. S'agissant de l'article 6.32, les autorités compétentes peuvent
 - a. dispenser de la prescription relative à l'émission du signal sonore tritonal
 - b. ne l'appliquer que sur certaines voies navigables.
14. S'agissant de l'article 6.33, les autorités compétentes peuvent disposer qu'un bateau à bord duquel se trouve le conducteur d'un convoi doit émettre deux sons prolongés.

Article 9.08 – *Chapitre 7, «RÈGLES DE STATIONNEMENT»*

(sans objet)

Article 9.09 – *Chapitre 8 «SIGNALISATION ET OBLIGATION DE NOTIFICATION»*

S'agissant de l'article 8.02, les autorités compétentes peuvent exiger, en cas de mise à l'arrêt du bateau que tous les moteurs et toutes les machines auxiliaires se trouvant encore en service soient arrêtés ou débranchés.

Chapitre 10
PRÉVENTION DE LA POLLUTION DES EAUX
ET ÉLIMINATION DES DÉCHETS
SURVENANT À BORD DES BATEAUX

Article 10.01 – Définitions

Aux fins de l'application du présent chapitre, les termes suivants désignent :

1. Termes concernant les déchets en général

- a) "déchets survenant à bord" : matières ou objets définis aux lettres b) à f) ci-dessous et dont le détenteur se défait ou dont il a l'intention ou l'obligation de se défaire;
- b) "Cargaison restante": cargaison liquide restant dans les citernes ou dans les tuyauteries après le déchargement sans utilisation d'un système d'assèchement visé dans ~~ADN l'Accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par voie navigable (ADN)~~ ainsi que la cargaison sèche restant dans les cales après le déchargement sans utilisation de balais, de balayeuses mécaniques ou d'installations d'aspiration;
- c) "déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bateau" : huiles usagées, eaux de fond de cale et autres déchets huileux et graisseux, tels que graisses usagées, filtres usagés, chiffons usagés, récipients et emballages de ces déchets;
- d) "huiles usagées" : huiles usées ou autres graisses non-réutilisables, pour moteurs, engrenages et installations hydrauliques;
- e) "eau de fond de cale" : eau huileuse provenant des fonds de cale de la salle des machines, du pic, des cofferdams et des compartiments latéraux;
- f) "graisse usagée" : graisse usée recueillie lors de son écoulement de graisseurs, de roulements et d'installations de graissage et autre graisse non-réutilisable;
- g) "autres déchets survenant lors de l'exploitation du bateau" : eaux usées domestiques, ordures ménagères, boues de curage, slops et autres déchets spéciaux tels que définis au paragraphe 3 ci-dessous;
- h) "déchets liés à la cargaison" : déchets et eaux usées survenant à bord du bateau du fait de la cargaison; n'en font pas partie la cargaison restante et les résidus de manutention tels que définis aux lettres b) et e) du paragraphe 2 ci-dessous;

- i) "station de réception" : un bateau au sens de la lettre a) **1** de l'article 1.01 du CEVNI ou une installation à terre, agréés par les autorités compétentes pour recueillir les déchets survenant à bord.

2. Termes relatifs à la cargaison

- a) "transports exclusifs" : transports successifs au cours desquels la même cargaison ou une autre cargaison dont l'acheminement n'exige pas le nettoyage préalable des cales ou des citernes est transportée dans la cale ou la citerne du bateau;
- b) "cargaison restante" : cargaison liquide restant dans les citernes ou dans les tuyauteries après le déchargement sans utilisation d'un système d'assèchement visé **dans l'ADN** ~~aux Prescriptions européennes relatives au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN)~~ ainsi que la cargaison sèche restant dans les cales après le déchargement sans utilisation de balais, de balayeuses mécaniques ou d'installations d'aspiration;
- c) "résidus de cargaison" : cargaison liquide qui ne peut être évacuée des citernes ou des tuyauteries par le système d'assèchement ainsi que la cargaison sèche dont la cale ne peut être débarrassée par l'utilisation de balayeuses mécaniques, de balais ou d'installations d'aspiration;
- d) "résidus de manutention" : cargaison qui lors de la manutention tombe sur le bateau à l'extérieur de la cale;
- e) "cale balayée" : cale débarrassée de la cargaison à l'aide de moyens de nettoyage tels que balais ou balayeuses, sans l'aide d'appareils d'aspiration ou de lavage et où ne subsistent que des résidus de cargaison;
- f) "citerne asséchée" : citerne débarrassée de la cargaison restante à l'aide d'un système d'assèchement visé à l'ADN et où ne subsistent que des résidus de cargaison;
- g) "cale aspirée" : cale débarrassée de la cargaison restante à l'aide de la technique d'aspiration et où subsistent nettement moins de résidus de cargaison que dans une cale balayée;
- h) "cale ou citerne lavée" : cale ou citerne qui après lavage est en principe apte à recevoir toute catégorie de cargaison;
- i) "déchargement des restes" : évacuation des cargaisons restantes hors des cales respectivement des citernes et tuyauteries à l'aide de moyens appropriés (par exemple balais, balayeuses, installation d'aspiration, système d'assèchement) qui permettent d'atteindre le standard de déchargement "balayé" ou "aspiré" pour la cale, et "asséché" pour la citerne ainsi qu'évacuation des résidus de manutention et des emballages et moyens d'arrimage;

- j) "lavage" : évacuation des résidus de cargaison hors des cales balayées ou aspirées et des citernes asséchées à l'aide de vapeur d'eau ou d'eau;
- k) "eau de lavage" : eau survenant lors du lavage des cales balayées ou aspirées ou des citernes asséchées; en font partie également l'eau de ballastage et l'eau de précipitation provenant de ces cales ou citernes.

3. Termes concernant d'autres types de déchets

- a) "eaux usées domestiques" : eaux usées provenant de cuisines, salles à manger, salles d'eau et buanderies ainsi qu'eaux fécales;
- b) "ordures ménagères" : déchets organiques et inorganiques provenant des ménages et de la gastronomie à bord, ne contenant toutefois pas de composants des autres déchets définis à l'article 9.01 ci-dessus survenant lors de l'exploitation du bateau;
- c) "boues de curage" : résidus survenant à bord du bateau lors de l'exploitation d'une station d'épuration à bord;
- d) "slops" : mélanges de résidus de cargaison avec des restes d'eaux de lavage, de la rouille ou de la boue, aptes ou non à être pompés;
- e) "autres déchets spéciaux" : déchets survenant lors de l'exploitation du bateau autres que les déchets huileux et graisseux et autres que les déchets visés aux lettres a) à d) ci-dessus.

Article 10.02 – Devoir général de vigilance

Le conducteur, les autres membres de l'équipage ainsi que les autres personnes se trouvant à bord sont tenus de montrer toute vigilance que commandent les circonstances, afin d'éviter la pollution de la voie d'eau, de limiter au maximum la quantité de déchets survenant à bord et d'éviter autant que possible tout mélange de différentes catégories de déchets.

Article 10.03 – Interdiction de déversement et de rejet

1. Il est interdit de jeter, de déverser ou de laisser s'écouler dans la voie d'eau à partir des bateaux des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bateau ainsi que des ordures ménagères, des boues de curage, des slops et d'autres déchets spéciaux.
2. Il est interdit de jeter, de déverser ou de laisser s'écouler dans la voie d'eau à partir des bateaux des parties de cargaison ainsi que des déchets liés à la cargaison. En font partie également les emballages et les moyens d'arrimage.
3. Les eaux usées domestiques ne doivent être déversées ou laissées s'écouler dans la voie d'eau qu'en vertu des prescriptions nationales respectives.

4. Les eaux de lavage provenant des cales ne doivent être déversées ou laissées s'écouler dans la voie d'eau qu'en vertu des prescriptions nationales respectives.
5. Est exempté de l'interdiction visée au paragraphe 1 le déversement dans la voie d'eau d'eaux séparées par les bateaux déshuileurs agréés si la teneur maximale d'huile résiduaire à la sortie est continuellement et sans dilution préalable conforme aux prescriptions nationales ⁷⁶.
6. En cas de déversement accidentel de déchets visés aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus ou de menace d'un tel déversement, le conducteur doit aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches en indiquant aussi exactement que possible la nature, la quantité et l'endroit du déversement. En cas de déversement accidentel de déchets visés aux paragraphes 3 et 4 ci-dessus ou de menace d'un tel déversement, le conducteur, conformément aux prescriptions nationales respectives, doit aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches en indiquant aussi exactement que possible la nature, la quantité et l'endroit du déversement.

Article 10.04 – Collecte et traitement des déchets à bord

1. Le conducteur doit assurer la collecte séparée à bord des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bateau et visés au paragraphe 1 de l'article **10.03** ci-dessus dans des récipients prévus à cet effet ou celle des eaux de fond de cale dans les cales des salles des machines. Les récipients doivent être stockés à bord de telle manière que toute fuite de matière puisse facilement être constatée et empêchée à temps.
2. Il est interdit :
 - a) D'utiliser des réservoirs mobiles stockés sur le pont comme réservoirs de collecte des huiles usagées;
 - b) De brûler des déchets à bord ⁷⁷;
 - c) D'introduire dans la cale des salles des machines des produits de nettoyage dissolvant l'huile ou la graisse ou à action émulsifiante sauf les produits qui ne rendent pas plus difficile l'épuration des eaux de fond de cale par les stations de réception.
3. Le conducteur doit assurer la collecte à bord et le dépôt séparé dans une station de réception des déchets visés au paragraphe 1 de l'article **10.03** ci-dessus tels que les ordures ménagères, les boues de curage, les slops et d'autres déchets spéciaux. Si possible les ordures ménagères doivent être déposées séparément selon les catégories suivantes : papier, verre, autres matières recyclables et autres ordures.

⁷⁶ ~~Les autorités compétentes peuvent admettre sur leurs voies d'eau nationales d'autres dérogations concernant le déversement dans la voie d'eau des eaux séparées.~~

⁷⁷ ~~Les autorités compétentes peuvent, sous certaines conditions, admettre des dérogations à l'interdiction de brûler des déchets sur leurs voies d'eau nationales~~

*Article **10.05** – Registre de prévention de la pollution
(carnet de contrôle des huiles usagées),
prescriptions relatives au dépôt aux stations de réception*

1. Chaque bateau équipé d'une salle des machines au sens de la Résolution N° ~~17~~ **61**, révisée à l'exception des menues embarcations, doit avoir à son bord un registre de prévention de la pollution (carnet de contrôle des huiles usagées) valable conforme au modèle de l'annexe 9 ⁷⁸.
2. Le registre de prévention de la pollution (carnet de contrôle des huiles usagées) est délivré et identifié par les autorités compétentes.
3. Les déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bateau et visés au paragraphe 1 de l'article **10.04** ci-dessus doivent être déposés, contre justificatif, dans les stations de réception à des intervalles réguliers, déterminés par l'état et l'exploitation du bateau. Ce justificatif consiste en une mention portée dans le registre de prévention de la pollution (carnet de contrôle des huiles usagées) par la station de réception.
4. L'autorité compétente peut prescrire l'inscription d'autres données dans le registre de prévention de la pollution (carnet de contrôle des huiles usagées), par exemple :
 - Données relatives au déchargement (attestation de déchargement);
 - Dépôt d'eau de lavage provenant de la cale;
 - Dépôt d'eaux usées domestiques;
 - Dépôt de slops, de boues de curage et d'autres déchets spéciaux.
5. Un bateau ayant à son bord d'autres documents relatifs au dépôt de déchets survenant lors de l'exploitation du bateau conformément à des règlements applicables à l'extérieur des voies d'eau couvertes par le CEVNI doit pouvoir prouver à l'aide de ces autres documents le dépôt des déchets à l'extérieur des voies d'eau susmentionnées. Cette preuve peut également être fournie par le registre des hydrocarbures tel que prévu par la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 73).

*Article **10.06** – Peinture et nettoyage extérieur des bateaux*

1. Il est interdit d'enduire d'huile ou de nettoyer le bordé extérieur des bateaux au moyen de produits dont le déversement dans l'eau est interdit.
2. Il est également interdit d'utiliser des systèmes antisalissures contenant les substances suivantes ou des préparations à base de ces substances:
 - a) Des composés de mercure;

⁷⁸ ~~Les autorités compétentes peuvent prescrire sur leurs voies d'eau nationales la tenue d'un registre de prévention de la pollution (carnet de contrôle des huiles usagées) à d'autres bateaux, installations flottantes et engins flottants.~~

- b) Des composés d'arsenic;
- c) Des composés organostanniques agissant en tant que biocides;
- d) De l'hexachlorocyclohexane.

À titre de mesure transitoire, en attendant que tous les systèmes antisalissures contenant l'une ou l'autre des substances susmentionnées aient été enlevés et remplacés, il pourra être mis sur les coques de bateaux un revêtement qui empêche les substances susmentionnées contenues dans les systèmes antisalissures de pénétrer dans l'eau.