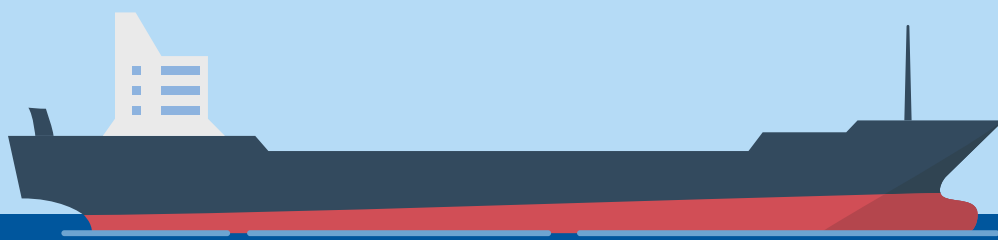
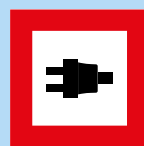


CEVNI

Code européen des voies de navigation intérieure

Sixième édition révisée



NATIONS UNIES

COMMISSION ECONOMIQUE DES NATIONS UNIES POUR L'EUROPE

CEVNI

Code européen des voies de navigation intérieure

Sixième édition révisée



Nations Unies
Genève, 2021

Copyright @ 2021 Nations Unies
Tous droits réservés

Les demandes de reproduction d'extraits ou de photocopie doivent être adressées au Copyright Clearance Center à l'adresse : copyright.com.

Toutes les autres questions sur les droits et licences, y compris les droits subsidiaires, doivent être adressées à :

Publications des Nations Unies,
405 East 42nd Street, S-09FW001,
New York, NY 10017,
États-Unis d'Amérique.
Email : permissions@un.org ;
site Web : <https://shop.un.org>.

Les désignations employées et la présentation de matériel sur toute carte de cet ouvrage n'impliquent l'expression d'aucune opinion de la part des Nations Unies concernant le statut juridique des pays, territoires, villes ou zones, ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites.

Publication des Nations Unies réalisée par la Commission économique pour l'Europe.

ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.6

NATIONS UNIES PUBLICATIONS

eISBN: 978-92-1-005866-7

COMMISSION ECONOMIQUE DES NATIONS UNIES POUR L'EUROPE

La Commission économique pour l'Europe (CEE) est l'une des cinq commissions régionales de l'ONU administrées par le Conseil économique et social. Créée en 1947, elle a été chargée de contribuer à la reconstruction de l'Europe d'après-guerre, au développement de l'économie et au renforcement des relations économiques parmi les pays européens et entre l'Europe et le reste du monde. Pendant la guerre froide, elle a constitué un cadre exceptionnel pour le dialogue et la coopération économiques entre l'Est et l'Ouest. En dépit de la complexité de cette période, des avancées majeures ont été enregistrées, ainsi qu'en témoignent les nombreux accords de normalisation et d'harmonisation sur lesquels un consensus a pu être dégagé.

Depuis la fin de la guerre froide, la CEE a vu s'accroître non seulement le nombre de ses États membres, mais aussi l'étendue de ses fonctions. Depuis le début des années 1990, l'organisation s'est attachée à aider les pays d'Europe centrale et orientale, du Caucase et d'Asie centrale dans leur processus de transition et leur intégration dans l'économie mondiale.

Aujourd'hui, la CEE soutient ses 56 États membres en Europe, en Asie centrale et en Amérique du Nord dans la mise en œuvre du Programme de développement durable à l'horizon 2030 et de ses objectifs de développement durable. La CEE est une instance multilatérale de dialogue politique permettant d'élaborer des normes, règles et instruments juridiques internationaux, d'échanger des bonnes pratiques et des compétences économiques et techniques, et de proposer une coopération technique aux pays en transition.

Parce qu'elles offrent des outils pratiques pour améliorer la vie quotidienne des gens dans les domaines de l'environnement, des transports, du commerce, des statistiques, de l'énergie, de la foresterie, du logement et de l'aménagement du territoire, un grand nombre des normes, règles et conventions élaborées dans le cadre de la CEE sont utilisées dans le monde entier, et plusieurs pays extérieurs à la région participent à ses travaux.

L'approche multisectorielle de la CEE aide les pays à relever de manière intégrée les défis interdépendants du développement durable en mettant l'accent sur les aspects transfrontières, ce qui permet de trouver des solutions à des problèmes communs. Grâce à son pouvoir rassembleur unique, la CEE encourage la coopération entre toutes les parties prenantes aux niveaux national et régional.

TRANSPORT À LA CEE

La Division des transports durables de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe assure le secrétariat du Comité des transports intérieurs (CTI) de la CEE et du Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques du Conseil économique et social de l'ONU. Le CTI et ses vingt groupes de travail, tout comme le Comité d'experts du Conseil économique et social et ses sous-comités, sont des organes intergouvernementaux dont les travaux visent à améliorer, de façon mesurable, l'économie mondiale et la vie quotidienne de la population par le biais de décisions concrètes qui permettent d'augmenter la sécurité du transport, les performances environnementales, l'efficacité énergétique et la compétitivité du secteur.

Le Comité d'experts du Conseil économique et social a été créé en 1953 par le Secrétaire général des Nations Unies, à la demande du Conseil, afin d'élaborer des recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses. En 1999 son mandat a été étendu à l'harmonisation globale (multisectorielle) des systèmes de classification et d'étiquetage des produits chimiques. Il est composé d'experts de pays qui possèdent les compétences et expérience pertinentes dans les domaines du commerce et du transport international des marchandises dangereuses et des produits chimiques. Sa composition est limitée afin d'assurer un équilibre géographique équitable entre les différentes régions du monde et de permettre une représentation adéquate des pays en voie de développement. Bien que le Comité soit un organe subsidiaire du Comité d'experts du Conseil économique et social, le Secrétaire général a décidé, en 1963, d'en confier les services de secrétariat à la Division des transports de la CEE.

Le Comité des transports intérieurs est un forum intergouvernemental unique, créé en 1947 pour aider à la reconstruction des réseaux de transport de l'Europe d'après-guerre. Au fil des ans il s'est attaché à faciliter le développement durable et harmonisé des transports intérieurs, quel qu'en soit le mode. Ses travaux se sont traduits, jusqu'à présent, par : i) la mise en place d'un cadre juridique de 59 conventions des Nations Unies et d'une multitude de règlements techniques, mis à jour régulièrement, favorisant le développement durable du secteur des transports, tant au niveau national qu'au niveau international : transport par route, par chemin de fer, et par voies navigables ; transport intermodal ; transport de marchandises dangereuses ; construction et inspection des véhicules routiers ; ii) les projets d'autoroute transeuropéenne (TEM) et de chemin de fer transeuropéen (TER), et le projet de liaisons de transport Europe-Asie qui facilitent la coordination entre pays des programmes d'investissement pour les infrastructures de transport ; iii) le système TIR qui facilite le transit douanier au niveau mondial ; iv) l'outil dit « ForFITS », acronyme signifiant en anglais « pour des futurs systèmes de transport intérieur » qui peut aider les gouvernements à contrôler, localement ou à l'échelle nationale, les émissions de CO₂ imputables aux divers modes de transport intérieur ainsi qu'à sélectionner et mettre en œuvre des politiques d'atténuation des changements climatiques compte tenu de l'impact attendu et des conditions locales ; v) des statistiques de transport- données et méthodologies- acceptées au niveau international ; vi) des études et rapports d'analyse et de recherche de pointe sur des questions nouvelles qui permettent, de manière opportune, de définir des politiques de transport pertinentes. Le CTI porte une attention toute particulière aux services de transport intelligents, à la mobilité urbaine durable et la logistique dans les villes, ainsi qu'à la façon d'augmenter la résilience des réseaux des services de transports pour répondre à l'adaptation au changement climatique et aux défis en matière de sûreté.

La Division des transports durables et la Division de l'environnement de la CEE gèrent également conjointement le Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (dont l'acronyme anglais est THE PEP), en collaboration avec l'Organisation mondiale de la Santé.

INTRODUCTION

Les activités de la CEE portant sur le développement de normes et conventions dans le domaine de la navigation intérieure ont commencé suite à la création du Sous-Comité des transports par voie navigable par le Comité des transports intérieurs de la CEE lors de sa seizième session en décembre 1956. Il a été reconnu que des règles de navigation harmonisées étaient indispensables pour faciliter le trafic sur les voies navigables et pour en assurer la sécurité ; ce Sous-Comité (qui a ensuite été transformé en Groupe de travail des transports par voie navigable – SC.3) a, depuis lors, été le gardien de ces règles.

Le Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) a été adopté pour la première fois en 1962 par la résolution n° 4 du sous-comité susmentionné, qui a ensuite été remplacé par la résolution n° 24 du 15 novembre 1985 et révisé par la suite en 1998, 2000, 2006, 2008 et 2014.

Cette sixième édition révisée du CEVNI (CEVNI 6) remplace la cinquième révision de l'annexe à la résolution n° 24. Elle a été adoptée par la résolution n° 102 lors de la soixante-cinquième session du Groupe de travail des transports par voie navigable en novembre 2021, conformément à la procédure d'approbation établie depuis l'adoption de la résolution originale de 1985. Elle s'appuie sur les résultats de dix-sept réunions du groupe d'experts du CEVNI tenues entre 2017 et 2021 et a été préparée avec l'engagement actif de la Commission centrale pour la navigation du Rhin, la Commission du Danube, la Commission de la Moselle et la Commission internationale du bassin de la Save. La présente révision a incorporé les amendements n°s 1 à 4 au CEVNI 5, adoptés par le SC.3 entre 2017 et 2020, les modifications approuvées par le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) lors de ses cinquante-huitième et cinquante-neuvième sessions en 2021 et un certain nombre de modifications rédactionnelles et a été finalisée lors de la session extraordinaire du SC.3/WP.3 sur le Code européen des voies de navigation intérieure tenue le 22 juin 2021.

Avec cette sixième édition, le Groupe de travail des transports par voie navigable a pris en compte les meilleures pratiques issues des règlements de circulation mises à jour des États membres de la CEE et des commissions fluviales, d'autres résolutions du SC.3, telles que la résolution n° 90, « Code européen de la signalisation et du balisage des voies navigables » (SIGNI), la deuxième révision des Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure (annexe à la résolution n° 61), la quatrième révision de la Recommandation relative au système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (annexe à la résolution n° 48), la deuxième révision de la Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables (annexe à la résolution n° 63), la Norme internationale relative aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure (annexe à la résolution n° 79), dispositions des standards européennes adoptées par le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) et nouvelles évolutions du secteur.

Cette édition contient notamment les dispositions actualisées relatives à la liste des documents devant être à bord d'un bateau de navigation intérieure, à la stabilité des bateaux transportant des conteneurs, à la sécurité des bateaux utilisant du gaz naturel liquéfié comme combustible, à la navigation au radar, radiotéléphonie, appareils d'information et de navigation, l'obligation d'annonce, aux dispositions relatives à la prévention de la pollution des eaux par les bateaux de navigation intérieure et à d'autres prescriptions.

RÉSOLUTION N° 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, 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.

TABLES DES MATIÈRES

ANNEXE À LA RÉOLUTION N° 24, CODE EUROPÉEN DES VOIES DE NAVIGATION INTÉRIEURE – CEVNI	1
--	----------

CHAPITRE PREMIER DISPOSITIONS GÉNÉRALES	1
--	----------

Article 1.01 – Signification de quelques termes.....	1
--	---

I. Types de bateau.....	1
--------------------------------	----------

II. Convois	2
--------------------------	----------

III. Signaux lumineux et sonores.....	2
--	----------

IV. Autres termes	3
--------------------------------	----------

Article 1.02 – Conducteur	5
---------------------------------	---

Article 1.03 – Devoirs de l'équipage et des autres personnes se trouvant à bord	6
---	---

Article 1.04 – Devoir général de vigilance	6
--	---

Article 1.05 – Conduite en cas de circonstances particulières	6
---	---

Article 1.06 – Utilisation de la voie navigable	6
---	---

Article 1.07 – Chargement maximal, nombre maximal de passagers et champ de vision.....	6
--	---

Article 1.08 – Construction, gréement et équipages des bateaux.....	7
---	---

Article 1.09 – Tenue de la barre.....	8
---------------------------------------	---

Article 1.10 – Documents de bord et autres documents.....	9
---	---

Article 1.11 – Règlement de navigation.....	11
---	----

Article 1.12 – Objets dangereux se trouvant à bord ; pertes d'objets ; obstacles	11
--	----

Article 1.13 – Protection des signaux de la voie navigable	11
--	----

Article 1.14 – Dommages causés aux ouvrages d'art.....	12
--	----

Article 1.15 – Interdiction de déversement dans la voie navigable.....	12
--	----

Article 1.16 – Sauvetage et assistance.....	12
---	----

Article 1.17 – Bateaux échoués ou coulés	12
--	----

Article 1.18 – Obligation de dégager le chenal.....	12
---	----

Article 1.19 – Ordres particuliers	13
--	----

Article 1.20 – Contrôle.....	13
------------------------------	----

Article 1.21 – Transports spéciaux.....	13
---	----

Article 1.22 – Prescriptions de caractère temporaire	14
--	----

Article 1.23 – Autorisation de manifestations.....	14
--	----

Article 1.24 – Application dans les ports et les lieux de chargement et de déchargement	14
---	----

CHAPITRE 2 MARQUES ET ÉCHELLES DE TIRANT D'EAU DES BATEAUX ; JAUGEAGE	15
--	-----------

Article 2.01 – Marques d'identification des bateaux, à l'exception des menues embarcations et des navires de mer.....	15
---	----

Article 2.02 – Marques d'identification des menues embarcations.....	16
--	----

Article 2.03 – Jaugeage.....	16
Article 2.04 – Marques d'enfoncement et échelles de tirant d'eau.....	16
Article 2.05 – Marques d'identification des ancres.....	17
Article 2.06 – Marque d'identification des bateaux utilisant du GNL comme combustible.....	17

CHAPITRE 3 SIGNALISATION VISUELLE DES BATEAUX..... 19

I. Généralités..... 19

Article 3.01 – Application et définitions.....	19
Article 3.02 – Feux.....	19
Article 3.03 – Panneaux, pavillons et flammes.....	19
Article 3.04 – Cylindres, ballons, cônes et bicônes.....	20
Article 3.05 – Feux et signaux interdits.....	20
Article 3.06 – Feux de secours.....	20
Article 3.07 – Usage interdit de lumières, projecteurs, panneaux, pavillons, etc.....	20

II. Signalisation de nuit et de jour 21

A. Signalisation en cours de route.....	21
Article 3.08 – Signalisation des bateaux motorisés isolés faisant route.....	21
Article 3.09 – Signalisation des convois remorqués faisant route.....	21
Article 3.10 – Signalisation des convois poussés faisant route.....	23
Article 3.11 – Signalisation des formations à couple faisant route.....	24
Article 3.12 – Signalisation des bateaux à voile faisant route.....	24
Article 3.13 – Signalisation des menues embarcations faisant route.....	25
Article 3.14 – Signalisation supplémentaire des bateaux effectuant certains transports de matières dangereuses.....	26
Article 3.15 – Signalisation des bateaux autorisé au transport de plus de 12 passagers et dont la longueur maximale de la coque est inférieure à 20 m.....	27
Article 3.16 – Signalisation des bacs faisant route.....	27
Article 3.17 – Signalisation supplémentaire des bateaux jouissant d'une priorité de passage.....	28
Article 3.18 – Signalisation supplémentaire des bateaux incapables de manœuvrer.....	28
Article 3.19 – Signalisation des matériels flottants et des établissements flottants faisant route.....	29
B. Signalisation en stationnement.....	29
Article 3.20 – Signalisation des bateaux en stationnement.....	29
Article 3.21 – Signalisation supplémentaire des bateaux effectuant certains transports de matières dangereuses.....	30
Article 3.22 – Signalisation des bacs en stationnement à leur débarcadère.....	30
Article 3.23 – Signalisation des matériels flottants et des établissements flottants en stationnement.....	30
Article 3.24 – Signalisations des filets ou perches des bateaux de pêche en stationnement.....	30
Article 3.25 – Signalisation des engins flottants au travail et des bateaux échoués ou coulés.....	31
Article 3.26 – Signalisation des ancres qui peuvent présenter un danger pour la navigation.....	32

III. Signalisations particulières	32
Article 3.27 – Signalisation supplémentaire des bateaux des autorités de contrôle et des bateaux des services d’incendie et des bateaux de sauvetage	32
Article 3.28 – Signalisation supplémentaire des bateaux faisant route effectuant des travaux dans la voie navigable	33
Article 3.29 – Signalisation supplémentaire en vue de la protection contre les remous	33
Article 3.30 – Signaux de détresse	33
Article 3.31 – Interdiction d’accès à bord	34
Article 3.32 – Interdiction de fumer ou d’utiliser du feu ou une lumière non protégée	34
Article 3.33 – Interdiction du stationnement latéral	34
Article 3.34 – Signalisation supplémentaire des bateaux dont la capacité de manœuvre est restreinte	35
Article 3.35 – Signalisation supplémentaire des bateaux en train de pêcher	36
Article 3.36 – Signalisation supplémentaire des bateaux utilisés pour la pratique de la plongée subaquatique	36
Article 3.37 – Signalisation supplémentaire des bateaux en train de faire du dragage de mines	37
Article 3.38 – Signalisation supplémentaire des bateaux en service de pilotage	37
CHAPITRE 4 SIGNALISATION SONORE ; RADIOTÉLÉPHONIE ; APPAREILS D’INFORMATION ET DE NAVIGATION	39
Article 4.01 – Généralités	39
Article 4.02 – Usage des signaux sonores	39
Article 4.03 – Signaux sonores interdits	39
Article 4.04 – Signaux de détresse	40
Article 4.05 – Radiotéléphonie	40
Article 4.06 – Radar	41
Article 4.07 – Système automatique d’identification (AIS) pour la navigation intérieure et système de visualisation des cartes électroniques et d’informations pour la navigation intérieure (ECDIS Intérieur)	42
CHAPITRE 5 SIGNALISATION ET BALISAGE DE LA VOIE NAVIGABLE	45
Article 5.01 – Signalisation	45
Article 5.02 – Balisage	45
CHAPITRE 6 RÈGLES DE ROUTE	47
I. Généralités	47
Article 6.01 – Définitions et champ d’application	47
Article 6.01 bis – Bateaux rapides	47
Article 6.02 – Menues embarcations : règles générales	47
II. Rencontres, routes qui se croisent et dépassement	47
Article 6.03 – Principes généraux	47
Article 6.03 bis – Routes qui se croisent	48
Article 6.04 – Rencontre : Règles normales	48
Article 6.05 – Rencontre : Dérogations aux règles normales	49
Article 6.06 – Rencontre : bateaux rapides	50

Article 6.07 – Rencontre dans les passages étroits.....	50
Article 6.08 – Rencontre interdite par les signaux de la voie navigable	51
Article 6.09 – Dépassement : Dispositions générales	51
Article 6.10 – Dépassement.....	51
Article 6.11 – Dépassement interdit par les signaux de la voie navigable.....	52
III. Autres règles de route	53
Article 6.12 – Navigation sur les secteurs où la route à suivre est prescrite	53
Article 6.13 – Virage.....	53
Article 6.14 – Conduite au départ.....	53
Article 6.15 – Interdiction de s'engager dans les intervalles entre les éléments d'un convoi remorqué.....	54
Article 6.16 – Ports et voies affluentes : entrée et sortie, sortie suivie d'une traversée de la voie principale	54
Article 6.17 – Navigation à la même hauteur et interdiction de s'approcher des bateaux	55
Article 6.18 – Interdiction de laisser traîner les ancres, câbles ou chaînes.....	55
Article 6.19 – Navigation à la dérive	55
Article 6.20 – Remous.....	56
Article 6.21 – Convois	56
Article 6.21 bis – Déplacement de barges en dehors d'un convoi poussé	56
Article 6.22 – Interruption de la navigation	57
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	57
IV. Bacs	57
Article 6.23 – Règles applicables aux bacs	57
V. Passage des ponts, barrages et écluses	58
Article 6.24 – Passage des ponts et des barrages – Généralités	58
Article 6.25 – Passage des ponts fixes	58
Article 6.26 – Passage des ponts mobiles	58
Article 6.27 – Passage des barrages	59
Article 6.28 – Passage aux écluses	60
Article 6.28 bis – Entrée et sortie des écluses.....	61
Article 6.29 – Priorité de passage aux écluses.....	62
VI. Visibilité réduite ; navigation au radar	62
Article 6.30 – Règles générales de navigation par visibilité réduite ; navigation au radar.....	62
Article 6.31 – Indication de la position des bateaux en stationnement	63
Article 6.32 – Navigation au radar	63
Article 6.33 – Dispositions pour les bateaux ne naviguant pas au radar.....	64
VII. Règles spéciales.....	65
Article 6.34 – Priorités spéciales	65
Article 6.35 – Ski nautique et activités analogues.....	65
Article 6.36 – Conduite des bateaux de pêche et à leur égard	65
Article 6.37 – Conduite des plongeurs subaquatiques et à leur égard	66

CHAPITRE 7	RÈGLES DE STATIONNEMENT	67
Article 7.01 – Principes généraux pour le stationnement.....		67
Article 7.02 – Stationnement		67
Article 7.03 – Ancrage et utilisation de poteaux d’ancrage.....		68
Article 7.04 – Amarrage.....		68
Article 7.05 – Aires de stationnement.....		68
Article 7.06 – Stationnement autorisé pour certaines catégories de bateaux		69
Article 7.07 – Stationnement en cas de transports de matières dangereuses.....		69
Article 7.08 – Garde et surveillance.....		69
CHAPITRE 8	OBLIGATION DE SIGNALISATION ET D’ANNONCE ET OBLIGATIONS RELATIVES À LA SÉCURITÉ	71
Article 8.01 – Signal « N’approchez pas »		71
Article 8.02 – Obligation d’annonce.....		72
Article 8.03 – Sécurité à bord des bateaux utilisant du GNL comme combustible		74
CHAPITRE 9	PRESCRIPTIONS RÉGIONALES ET NATIONALES SPÉCIALES	75
Article 9.01 – Prescriptions régionales et nationales spéciales		75
Article 9.02 – Chapitre 1, « Généralités »		75
Article 9.03 – Chapitre 2, « Marques et échelles de tirant d’eau des bateaux ; jaugeage ».....		76
Article 9.04 – Chapitre 3, « Signalisation visuelle des bateaux »		76
Article 9.05 – Chapitre 4, « Signalisation sonore ; radiotéléphonie ; appareils d’information et de navigation »		77
Article 9.06 – Chapitre 5, « Signalisation et balisage de la voie navigable »		77
Article 9.07 – Chapitre 6, « Règles de route ».....		77
Article 9.08 – Chapitre 7, « Règles de stationnement »		78
Article 9.09 – Chapitre 8, « Obligation de signalisation et d’annonce et obligations relatives à la sécurité »		78
CHAPITRE 10	PRÉVENTION DE LA POLLUTION DES EAUX ET ÉLIMINATION DES DÉCHETS PRODUITS À BORD DES BATEAUX	79
Article 10.01 – Signification de quelques termes.....		79
Article 10.02 – Obligation de se conformer aux prescriptions régionales.....		80
Article 10.03 – Devoir général de vigilance.....		80
Article 10.04 – Interdiction de déversement et de rejet		80
Article 10.05 – Collecte et traitement des déchets à bord.....		80
Article 10.06 – Carnet de contrôle des huiles usagées, dépôt aux stations de réception.....		81
Article 10.07 – Devoir de vigilance lors de l’avitaillement.....		81
Article 10.07 bis – Devoir de vigilance lors de l’avitaillement en GNL.....		82
Article 10.08 – Collecte, dépôt et réception des déchets liés à la cargaison		84
Article 10.09 – Peinture et nettoyage extérieur des bateaux.....		84

ANNEXE 1	LETTRE OU GROUPE DE LETTRES DISTINCTIF DU PAYS DU PORT D'ATTACHE OU DU LIEU D'IMMATRICULATION DES BATEAUX	85
ANNEXE 2	ÉCHELLES DE TIRANT D'EAU DES BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE	86
ANNEXE 3	SIGNALISATION VISUELLE DES BATEAUX	87
I.	Généralités	87
II.	Signalisation en cours de route	89
III.	Signalisation en stationnement	103
IV.	Signalisations particulières	110
ANNEXE 4	LES FEUX ET LA COULEUR DES FEUX DE SIGNALISATION SUR LES BATEAUX ...	116
ANNEXE 5	INTENSITÉ ET PORTÉE DES FEUX DE SIGNALISATION DES BATEAUX	117
ANNEXE 6	SIGNAUX SONORES	118
I.	Sonorité des signaux	118
II.	Contrôle du niveau de pression acoustique.....	118
III.	Signaux sonores à utiliser par les bateaux	118
A.	Signaux généraux	119
B.	Signaux de rencontre	120
C.	Signaux de dépassement.....	121
D.	Signaux de virage.....	122
E.	Ports et voies affluents : entrée et sortie, sortie suivie d'une traversée de la voie principale	122
F.	Signaux par visibilité réduite	123
ANNEXE 7	SIGNAUX SERVANT À RÉGLER LA NAVIGATION SUR LA VOIE NAVIGABLE	124
I.	Signaux principaux	124
A.	Signaux d'interdiction	124
B.	Signaux d'obligation.....	130
C.	Signaux de restriction.....	135
D.	Signaux de recommandation.....	136
E.	Signaux d'indication	137
II.	Signaux auxiliaires	149
A.	Cartouches indiquant la distance à laquelle s'applique la prescription ou l'endroit où est située la particularité indiquée par le signal principal	149
B.	Signal lumineux additionnel	149
C.	Flèches indiquant la direction du secteur auquel s'applique le signal principal.....	150
D.	Cartouches donnant des explications ou indications complémentaires	150

ANNEXE 8	BALISAGE DE LA VOIE NAVIGABLE.....	151
I.	Généralités.....	151
A.	Balisage des voies navigables.....	151
B.	Définitions	151
C.	Rythme des feux.....	152
II.	Balisage des limites du chenal dans la voie navigable.....	153
A.	Côté droit du chenal	153
B.	Côté gauche du chenal.....	154
C.	Bifurcation du chenal.....	155
D.	Chenal longeant une zone de stationnement.....	156
III.	Balisage à terre (signaux côtiers) indiquant la position du chenal.....	157
A.	Balisage à terre (signaux côtiers) indiquant la position du chenal navigable par rapport aux rives.....	157
B.	Balisage des traversées	159
IV.	Balisage des points dangereux et des obstacles.....	162
A.	Balises fixes.....	162
B.	Balises flottantes.....	164
IV bis.	Autres possibilités de balisage des points dangereux et des obstacles dans la voie navigable	166
A.	Passage autorisé du côté libre sans réduction de la vitesse.....	166
B.	Passage autorisé du côté libre à vitesse réduite (éviter de créer des remous)	167
V.	Balisage supplémentaire pour la navigation au radar.....	168
A.	Balisage des piles de pont (le cas échéant).....	168
B.	Balisage des lignes aériennes (le cas échéant).....	169
VI.	Balisage supplémentaire des lacs et voies navigables de grande largeur	170
A.	Balisage des points dangereux, des obstacles et des configurations particulières.....	170
B.	Balisage des axes des chenaux, des milieux de chenal et des atterrissages.....	173
C.	Signalisation météorologique sur les lacs	173
VII.	Balisage des zones interdites ou réglementées	174
VIII.	Bouées d'usages divers	175
IX.	Entrée de ports	175
ANNEXE 9	MODÈLE DE CARNET DE CONTRÔLE DES HUILES USAGÉES	177
ANNEXE 10	SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES GÉNÉRALES APPLICABLES À L'ÉQUIPEMENT RADAR	180
ANNEXE 11	LISTE DE CONTRÔLE POUR L'AVITAILLEMENT EN COMBUSTIBLE.....	181

ANNEXE À LA RÉOLUTION N° 24

CODE EUROPÉEN DES VOIES DE NAVIGATION

INTÉRIEURE – CEVNI

CHAPITRE PREMIER

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1.01 – SIGNIFICATION DE QUELQUES TERMES

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

I. 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 ;
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 manœuvrabilité 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. 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 (par exemple un bateau à ailes portantes, un aéroglisseur ou un bateau à coques multiples) lorsque ceci figure dans son certificat de bateau ;
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 ;
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 d'un navire 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 m, 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 ;
12. Le terme « bateau de sport ou de plaisance » désigne un bateau utilisé à des fins de sport et de récréation et non à des fins lucratives.

II. CONVOIS

1. Le terme « convoi » désigne un convoi remorqué, un convoi poussé ou une formation à couple ;
2. Le terme « convoi remorqué » désigne un assemblage composé d'un ou plusieurs bateaux, établissements flottants 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 assemblage rigide 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'un bateau poussé accouplés de manière à permettre une articulation guidée ;
4. Le terme « formation à couple » désigne un assemblage composé de bateaux accouplés bord à bord dont aucun n'est placé devant le bateau motorisé qui assure la propulsion de l'assemblage.

III. 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 auxquelles se réfère l'appendice 7 de l'annexe de la résolution n° 61, intitulé « Prescriptions applicables aux feux et à la couleur des feux de signalisation sur les bateaux, ainsi qu'à l'intensité et à la portée des feux de signalisation des bateaux, et spécifications techniques générales applicables à l'équipement radar »¹ ;
2. Les termes « feu puissant », « feu clair » et « feu ordinaire » désignent les feux dont l'intensité répond aux prescriptions auxquelles se réfère l'appendice 7 de l'annexe de la résolution n° 61, intitulé « Prescriptions applicables aux feux et à la couleur des feux de signalisation sur les bateaux, ainsi qu'à l'intensité et à la portée des feux de signalisation des bateaux, et spécifications techniques générales applicables à l'équipement radar »² ;
3. Les termes « feu scintillant » et « feu scintillant rapide » désignent des feux rythmés de 40 à 60 et de 100 à 120 périodes de lumière par minute³ ;

¹ Identique à EN 14744 :2005 (tableau 2).

² Identique à EN 14744 :2005 (tableau 1).

³ Les définitions des feux rythmés conformes à la recommandation E-110 de L'Association internationale de signalisation maritime (AISM), intitulée « Rhythmic characters of lights on aids to navigation (Caractéristiques rythmiques des feux d'aide à la navigation) » (édition 4.0), figurent au chapitre 5 « Feux » et à l'appendice 4 « Feux rythmés » du Code européen de la signalisation et du balisage des voies navigables.

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 d'un quart de seconde environ chacun, séparés par des pauses d'une durée d'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 ;

IV. AUTRES TERMES

1. Le terme « établissement flottant » désigne toute installation flottante normalement stationnaire, telle qu'établissement de bains, dock, embarcadère, hangar pour bateaux ;
2. Le terme « matériel flottant » désigne un radeau ainsi que toute construction, tout assemblage ou tout objet apte à naviguer, autre qu'un bateau ou établissement flottant ;
3. Un bateau, un matériel flottant ou un établissement flottant est « en stationnement » lorsqu'il est, directement ou indirectement, à l'ancre ou amarré à la rive ;
4. Un bateau, un matériel flottant ou un établissement flottant « fait route » ou est « en cours de route » lorsqu'il n'est directement ou indirectement ni à l'ancre ni amarré à la rive et qu'il n'est pas échoué. Pour de tels bateaux, matériels flottants ou établissements flottants 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'intoxication » désigne tout état résultant de la consommation d'alcool, de narcotiques, de médicaments ou d'autres produits et déterminé 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 par exemple de brouillard, de brume, de tempête de neige, ou d'averse ;
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 de la voie navigable dans la direction de la source vers l'embouchure.

Pour les canaux, les lacs et les voies navigables de grande largeur, il appartient aux autorités compétentes d'assigner l'expression « côtés droit et gauche » en fonction des conditions locales. Pour les canaux, il est toutefois recommandé de définir les termes « droite » et « gauche » comme s'appliquant à la droite et à la gauche, respectivement, d'un observateur orienté dans le sens où les numéros indiqués sur les bornes kilométriques successives vont croissant ;
- 14 bis. Les désignations « côté droit » et « côté gauche » de la voie navigable ou du chenal s'entendent pour un observateur orienté vers l'aval. Pour les canaux, les lacs et les voies navigables de grande largeur, les expressions « côté droit » et « côté gauche » sont définies par les autorités compétentes ;
15. L'expression « vers l'amont (montant) » 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 « vers l'aval (avalant) » désigne la direction opposée ;
16. Le terme « ADN » désigne le Règlement annexé à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures ;
17. L'expression « navigation au radar » désigne la navigation effectuée, dans des conditions de visibilité réduite, en utilisant le radar ;
18. Le terme « appareil AIS intérieur » désigne un appareil qui est installé à bord d'un bateau et qui est utilisé au sens de la Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables ;
19. Le terme « gaz naturel liquéfié » (GNL) est un gaz naturel qui a été liquéfié en le refroidissant à une température de -161°C ;
20. Le terme « système de GNL » désigne l'ensemble des éléments du bateau qui peuvent contenir du GNL ou du gaz naturel, telles que les moteurs, les réservoirs à combustible et les tuyauteries d'avitaillement ;
21. Le terme « zone d'avitaillement » désigne la zone située dans un rayon de 20 m autour de la prise de raccordement pour l'avitaillement ;
22. Le terme « risque spécifique » désigne un risque pour la sécurité induit par des conditions de navigation particulières et nécessitant que les conducteurs de bateaux disposent de connaissances professionnelles plus vastes que celles énoncées dans la partie A de l'annexe II (Connaissances professionnelles requises pour l'obtention du certificat de conducteur de bateau) à la résolution n° 31 révisée ;
23. Le terme « citerne fixe » désigne une citerne liée au bateau, les parois de la citerne pouvant être constituées soit par la coque elle-même, soit par une enveloppe indépendante de la coque ;
24. Le terme « certificat de bateau » désigne 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 n° 61), un certificat de bateau de navigation intérieure ou un autre certificat de bateau reconnu.

Article 1.02 – CONDUCTEUR

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. Cette personne est appelée ci-après « conducteur ». Le conducteur est réputé posséder l'aptitude requise lorsqu'il est titulaire d'un certificat de conducteur valable.

Si un bateau navigue dans un secteur d'une voie navigable où des risques spécifiques, répertoriés par l'autorité compétente conformément à la réglementation en vigueur, requièrent l'obtention d'une autorisation spéciale par le conducteur, et si plusieurs conducteurs sont prescrits pour ce bateau, seul le conducteur qui est en service à la timonerie, doit posséder l'autorisation spéciale pour le secteur concerné.
2. Tout convoi doit être également placé sous l'autorité d'une personne ayant l'aptitude nécessaire à cet effet. Ce conducteur est désigné de la façon suivante :
 - a) Dans le cas d'un convoi ne comprenant qu'un 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 qui assure la propulsion principale est le conducteur du convoi ;
 - e) Dans les autres cas le conducteur du convoi doit être désigné.
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.
5. Tout établissement flottant doit être placé sous l'autorité d'une personne. Cette personne est responsable de l'observation des dispositions du présent règlement sur l'établissement flottant.
6. Les facultés du conducteur ne doivent pas être amoindries du fait d'un état de fatigue ou 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 en cas d'absence de la personne visée à l'alinéa a) ci-dessus.

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.
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'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 de façon excessive à l'environnement.
3. Le paragraphe 2 s'applique également aux personnes sous la garde desquelles sont placées des établissements flottants.

Article 1.05 – CONDUITE EN CAS DE CIRCONSTANCES PARTICULIÈRES

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

Article 1.06 – UTILISATION DE LA VOIE NAVIGABLE

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

Article 1.07 – CHARGEMENT MAXIMAL, 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 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.

Si la vision directe vers l'arrière du bateau est masquée lorsque le bateau fait route, cette insuffisance peut être compensée au moyen d'un dispositif visuel fournissant une image claire et non déformée dans un champ de vision suffisant. Si, en raison du chargement, la visibilité devant la proue du bateau est insuffisante lors du passage des ponts ou des écluses, cette insuffisance du champ de vision peut être compensée par l'utilisation d'un périscope à réflecteur plat, d'un radar ou d'une vigie en contact permanent avec la timonerie.

3. Par dérogation à la première phrase du paragraphe 2 ci-dessus, la visibilité directe peut être réduite à 500 mètres à l'avant de la proue du bateau en cas d'utilisation d'un radar ou d'un équipement vidéo si :
 - a) Ces aides à la navigation assurent la visibilité sur une longueur de 350 m à 500 m à l'avant de la proue du bateau ;
 - b) Les prescriptions énoncées au paragraphe 1 de l'article 6.32 sont respectées ;
 - c) Les antennes radar et les caméras sont installées à la proue du bateau ;
 - d) Les autorités compétentes ont considéré que ces aides à la navigation étaient adaptées.
4. Le chargement ne doit pas compromettre la stabilité du bateau ni la résistance de la coque.
5. La stabilité des bateaux transportant des conteneurs doit être assurée en tout temps. Le conducteur doit prouver que la stabilité a été vérifiée avant le chargement et le déchargement, ainsi qu'avant le départ.

Les résultats de la vérification de la stabilité et le plan de chargement doivent être conservés à bord et disponibles à tout moment. En outre, les documents relatifs à la stabilité exigés par l'autorité compétente seront conservés à bord.

La stabilité d'un bateau transportant des conteneurs ne doit pas être vérifiée s'il peut être chargé dans sa largeur :

 - a) De trois rangées de conteneurs au maximum, et s'il ne comporte qu'une couche de conteneurs à partir du fond de la cale ; ou
 - b) De quatre rangées de conteneurs ou davantage et s'il ne comporte pas plus de deux couches de conteneurs à partir du fond de la cale.
6. 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 sièges disponibles.

Article 1.08 – CONSTRUCTION, GRÉEMENT ET ÉQUIPAGES 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 assemblage rigide ne sont pas tenus d'avoir un équipage, si celui du bateau propulsant la formation à couple ou l'assemblage 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. Les prescriptions énoncées aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus sont considérées comme satisfaites si le bateau est muni d'un certificat de bateau et lorsque la construction et l'équipement du bateau correspondent à la teneur de ce certificat.
4. Sans préjudice du paragraphe 3 ci-dessus, les moyens de sauvetage individuels inscrits au n° 44 du certificat de bateau doivent être disponibles dans une répartition correspondant au nombre de passagers adultes et enfants.
5. Si les garde-corps sont escamotables ou peuvent être retirés, ils ne peuvent être escamotés ou retirés partiellement que lorsque le bateau est en stationnement et uniquement dans les situations d'exploitation suivantes :
 - a) Pour embarquer et débarquer aux points prévus à cet effet ;
 - b) Lors de l'utilisation du mât de charge dans son rayon d'action ;
 - c) Lors de l'amarrage et du largage des amarres dans la zone des bollards ;
 - d) Lorsque les bateaux sont stationnés contre des berges verticales, du côté de la berge, s'il n'existe aucun danger de chute ;
 - e) Lorsque les bateaux sont stationnés bord à bord, aux points de contact entre les deux bateaux, s'il n'existe aucun danger de chute, ou
 - f) Lorsque les opérations de chargement et de déchargement ou la construction sont entravées de manière excessive.

Lorsque les situations d'exploitation visées à la première phrase ne sont plus présentes, les garde-corps doivent immédiatement être refermés ou remis en place.

6. Les membres de l'équipage et les autres personnes à bord doivent porter des gilets de sauvetage :
 - a) Pour embarquer et débarquer, dès lors qu'il existe un risque de chute dans l'eau ;
 - b) Lors du séjour dans le canot de service ;
 - c) Lors de travaux hors bord ; ou
 - d) Lors du séjour et du travail sur le pont et le plat-bord, si les bastingages n'atteignent pas une hauteur d'au moins 0,9 m ou si les garde-corps visés au paragraphe 5 ci-dessus ne sont pas en place d'une extrémité à l'autre.

Les travaux hors bord doivent uniquement être effectués lorsque les bateaux sont en stationnement, si le trafic environnant n'est pas susceptible de constituer un danger.

Cette disposition ne s'applique pas aux bateaux de plaisance.

Article 1.09 – TENUE DE LA BARRE

1. A bord de tout bateau faisant route, la barre doit être tenue par au moins une personne qualifiée ayant atteint 16 ans.
2. La condition d'âge ne s'applique pas dans le cas des menues embarcations dépourvues de leur propre moyen de propulsion.
3. 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 dégagée dans toutes les directions.
4. Lorsque des circonstances particulières l'exigent, une vigie ou un poste d'écoute doit être placé pour renseigner l'homme de barre.

5. A bord de tout bateau rapide faisant route, la barre doit être tenue par une personne âgée d'au moins 21 ans ayant les qualifications telles qu'elles sont prescrites à l'article 1.02, paragraphe 1, ainsi que le certificat visé à l'article 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.

Article 1.10 – DOCUMENTS DE BORD ET AUTRES DOCUMENTS

1. Les documents suivants doivent se trouver à bord lorsqu'ils sont exigés par d'autres règlements :
- a) Le certificat de bateau ;
 - b) Le certificat de jaugeage le cas échéant ;
 - c) Le ou les certificat(s) de conducteur de bateau et, pour les autres membres de l'équipage, le livret de service dûment rempli ;
 - d) Le livre de bord dûment rempli, y compris une copie de la page comportant des indications relatives au temps de navigation et de repos des membres de l'équipage lors du dernier voyage ;
 - e) L'attestation relative à la délivrance des livres de bord ;
 - f) L'autorisation spécifique pour la navigation au radar ou le certificat de qualification de conducteur comportant une autorisation spécifique pour la navigation au radar ;
 - g) L'attestation relative à l'installation et au fonctionnement du radar et de l'indicateur de vitesse de giration ;
 - h) Le certificat d'opérateur radio conformément à l'annexe 5 de l'Arrangement régional relatif au service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure ;
 - i) La licence de station de navire ;
 - j) Le carnet de contrôle des huiles usagées dûment rempli ;
 - k) Les attestations relatives aux chaudières et aux autres réservoirs sous pression ;
 - l) L'attestation pour les installations à gaz liquéfiés ;
 - m) Les documents relatifs aux installations électriques ;
 - n) L'attestation d'inspection des extincteurs portatifs et des installations d'extinction d'incendie fixées à demeure ;
 - o) L'attestation d'inspection relative aux grues ;
 - p) Les documents requis par les paragraphes 8.1.2.1, 8.1.2.2 et 8.1.2.3 de l'ADN ;
 - q) En cas de transport de conteneurs, les documents relatifs à la stabilité du bateau vérifiés par une autorité, y compris le plan de chargement et la liste des marchandises correspondant au cas de chargement et le résultat du calcul de stabilité relatif au cas de chargement ou à un cas comparable de chargement ou à un cas de chargement type, en indiquant dans chaque cas la méthode de calcul utilisée ;
 - r) Les copies des attestations relatives aux moteurs à combustion interne, y compris le document d'homologation de type et le protocole concernant les paramètres des moteurs ;
 - s) L'attestation relative aux câbles d'amarrage et de remorquage prescrits ;
 - t) L'attestation relative à l'installation et au fonctionnement d'appareils AIS Intérieur ;
 - u) Le certificat de qualification d'expert en navigation à passagers, le cas échéant ;

- v) Le manuel d'exploitation et le dossier de sécurité, pour les bateaux portant la marque d'identification requise par l'article 2.06 ;
 - w) Les certificats de qualification d'expert en GNL pour les bateaux portant la marque d'identification requise par l'article 2.06 ;
 - x) L'attestation de déchargement conformément à l'article 10.08 ;
- ainsi que les autres documents relatifs à la navigation exigés en vertu d'autres conventions ou accords internationaux.
2. Par dérogation au paragraphe 1 ci-dessus, les menues embarcations n'ont pas à être munies des documents visés aux alinéas b), j), m), r) à s) et u) à x).

Les bateaux de sport ou de plaisance n'ont pas à être munies des documents visés aux alinéas b) à f), i), j), m) à s) et u) à x) ; de plus, pour les menues embarcations de sport ou de plaisance, les documents visés aux alinéas g), l), m) et v) ne sont pas requis.

Pour les menues embarcations de sport ou de plaisance, le document visé à l'alinéa 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.
 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 bateau et le certificat de jaugeage ne doivent pas obligatoirement se trouver à bord des barges de poussage sur lesquelles est apposée une plaque en métal ou en matière plastique conforme au modèle suivant :

Numéro européen unique d'identification :
Numéro du certificat de bateau :
Autorité compétente :
Valable jusqu'au :

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

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

Article 1.11 – RÈGLEMENT DE NAVIGATION

1. Un exemplaire du règlement de navigation en vigueur applicable sur la voie navigable empruntée doit se trouver à bord de tout bateau, exception faite des bateaux sans équipage, des menues embarcations ouvertes et des matériels flottants.
2. Le Guide de radiotéléphonie pour la navigation intérieure (partie générale et parties régionales applicables)⁴ doit se trouver à bord des bateaux équipés d'une installation de radiotéléphonie.
3. Une version électronique des documents mentionnés aux paragraphes 1 et 2 est acceptable à condition d'être accessible dans un bref délai.

Article 1.12 – OBJETS DANGEREUX SE TROUVANT À BORD ; PERTES 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 ou des établissements flottants dans la voie navigable ou à ses abords.
2. Les ancres doivent être en position complètement relevée lorsqu'elles ne sont pas utilisées.
3. Lorsqu'un bateau, un matériel flottant ou un établissement flottant perd un objet et qu'il peut en résulter une entrave ou un danger pour la navigation, le conducteur ou la personne responsable de l'établissement flottant doit aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches en indiquant, aussi exactement que possible, l'endroit où l'objet a été perdu. Il doit en outre, dans la mesure du possible, marquer cet endroit d'un repère.
4. Lorsqu'un 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.

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, radeaux avertisseurs avec signaux de la voie navigable) 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 l'extinction d'un feu, déplacement d'une bouée, destruction d'un signal).

⁴ Disponible en français et russe seulement.

Article 1.14 – DOMMAGES CAUSÉS AUX OUVRAGES D'ART

Lorsqu'un bateau ou matériel flottant a endommagé un ouvrage d'art (écluse, pont, épi, 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 matières de nature à faire naître une entrave ou un danger pour la navigation ou pour les autres usagers de la voie d'eau.
2. En cas de déversement accidentel de cette nature, ou de menace d'un tel déversement, le conducteur doit aviser sans délai 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 autre 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 ou matériel flottant menace de couler ou devient incapable de manœuvrer.
3. L'obligation d'enlever du lit du fleuve les bateaux échoués ou coulés, les matériels flottants échoués et les objets perdus est régie par les règlements nationaux.
4. Les autorités compétentes peuvent procéder sans délai à l'enlèvement, si elles estiment que l'opération ne peut être différée.

Article 1.19 – ORDRES PARTICULIERS

Les conducteurs, ainsi que les personnes sous la garde desquelles sont placées des établissements flottants, doivent se conformer aux ordres particuliers qui leur sont donnés par les agents des autorités compétentes en vue de la sécurité ou du bon ordre de la navigation. Sous réserve du respect des dispositions des accords internationaux pertinents, ceci s'applique également dans le cas d'une poursuite transfrontalière.

Article 1.20 – CONTRÔLE

1. Les conducteurs, ainsi que les personnes sous la garde desquelles sont placées des établissements flottants, doivent donner aux agents des autorités compétentes les facilités nécessaires pour leur permettre de s'assurer de l'observation des prescriptions du présent règlement et des autres dispositions applicables 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 ;
 - c) Lorsque l'équipage ou le bateau ne remplissent pas les conditions visées à l'article 1.08 ;
 - d) Lorsque les facultés de conducteur ou des membres d'équipage en service ont été amoindries du fait d'un état de fatigue ou 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'établissements flottants ou de matériels flottants sauf si de leur déplacement il ne peut manifestement résulter aucune entrave ou aucun danger pour la navigation ni aucun dommage pour les ouvrages d'art.
2. Ces transports ne sont admis que moyennant une autorisation spéciale délivrée par les autorités compétentes des secteurs à parcourir.
3. Ils sont soumis aux conditions que ces autorités détermineront dans chaque cas.
4. Un conducteur doit être désigné pour chaque transport en tenant compte des dispositions de l'article 1.02.

Article 1.22 – PRESCRIPTIONS DE CARACTÈRE TEMPORAIRE

1. Les conducteurs doivent se conformer aux prescriptions de caractère temporaire édictées par l'autorité compétente dans des cas spéciaux en vue de la sécurité ou du bon ordre de la navigation.
2. Ces prescriptions peuvent notamment être motivées par des travaux exécutés sur la voie navigable, des exercices militaires, des manifestations publiques dans le sens de l'article 1.23 ou par les conditions de la voie d'eau ; elles peuvent, sur des sections déterminées où des précautions particulières sont nécessaires et qui sont signalées par des bouées, balises ou autres signaux ou par des avertisseurs, limiter ou interdire la navigation ou le passage de bateaux d'un trop grand tirant d'eau.

Article 1.23 – AUTORISATION DE MANIFESTATIONS

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

Article 1.24 – APPLICATION DANS LES PORTS ET LES LIEUX DE CHARGEMENT ET DE DÉCHARGEMENT

Le présent règlement s'applique également aux surfaces d'eau faisant partie des ports et des lieux de chargement et de déchargement, sans préjudice des dispositions particulières de police de la navigation édictées pour ces ports et lieux de chargement et de déchargement et nécessitées par les circonstances locales et les opérations de chargement et de déchargement.

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, pouvant être également une abréviation ou un numéro
 Le nom est porté des deux côtés du bateau ; 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 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) Un des cas suivants :
 - i) Son numéro européen unique d'identification des bateaux, qui se compose de huit chiffres arabes. Les trois premiers chiffres servent à identifier le pays et le bureau où ce numéro européen unique d'identification des bateaux a été attribué. Cette marque d'identification n'est obligatoire que pour les bateaux auxquels a été attribué un numéro européen unique d'identification des bateaux ;
 ou
 - ii) Son numéro officiel, qui se compose de sept chiffres arabes, éventuellement suivi d'une lettre en caractère minuscule. Les deux premiers chiffres servent à identifier le pays et le bureau où ce numéro officiel a été attribué. Cette marque d'identification n'est obligatoire que pour les bateaux auxquels a été attribué un numéro officiel qui n'a pas encore été converti en numéro européen unique d'identification des bateaux.

Le numéro européen unique d'identification des bateaux et le numéro officiel seront apposés dans les conditions prescrites à la l'alinéa a ci-dessus.
2. En outre, à l'exception des menues embarcations et des navires de mer,
 - 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 planches ou des plaques fixées à demeure ;

- b) Tout bateau destiné au transport de passagers doit porter l'indication du nombre maximal de passagers autorisé 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

- 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, pouvant être également une abréviation ou un numéro ;
 - 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 la menue 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 pour la menue 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.

Article 2.04 – MARQUES D'ENFONCEMENT ET ÉCHELLES DE TIRANT D'EAU

- 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 concernant les prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure (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. Ces marques doivent inclure au minimum le numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI), s'il y a lieu.

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

Article 2.06 – MARQUE D'IDENTIFICATION DES BATEAUX UTILISANT DU GNL COMME COMBUSTIBLE

1. Les bateaux utilisant du GNL comme combustible doivent porter une marque d'identification.
2. Cette marque d'identification a une forme rectangulaire et doit porter en caractères blancs sur fond rouge, bordée d'une bande blanche d'au moins 5 cm de largeur, la mention « LNG ».

La dimension du plus grand côté du rectangle doit être d'au moins 60 cm. La hauteur des caractères est d'au moins 20 cm. La largeur des caractères et l'épaisseur des traits doivent être proportionnelles à la hauteur.
3. La marque d'identification doit être fixée à un endroit approprié et bien visible.
4. La marque d'identification doit être éclairée, en tant que de besoin, pour être parfaitement visible de nuit.

CHAPITRE 3

SIGNALISATION VISUELLE DES BATEAUX

I. GÉNÉRALITÉS

Article 3.01 – APPLICATION ET DÉFINITIONS

1. Lorsque les conditions de visibilité l'exigent, la signalisation visuelle prescrite pour la nuit doit, en outre, être portée de jour.
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 puissant blanc, 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 clair rouge 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) Sauf prescription contraire, 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 ligne de flottaison.
4. 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 à une hauteur réduite les feux, panneaux, balles, etc. prescrits au présent chapitre, de sorte que le passage puisse s'effectuer sans difficulté.

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. Les dimensions minimales suivantes doivent être respectées :
 - a) Pour les cylindres, une hauteur de 0,80 m et un diamètre de 0,50 m ;
 - b) Pour les ballons, un diamètre de 0,60 m ;
 - c) Pour les cônes, une hauteur de 0,60 m et un diamètre à la base de 0,60 m ;
 - d) Pour les bicônes, une hauteur de 0,80 m et un diamètre à la base de 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 bien 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 JOUR

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 :
 - a) Un feu de mât placé dans la partie avant et dans l'axe du bateau, à une hauteur de 5 m au moins. La hauteur minimale peut être réduite à 4 m si la longueur du bateau ne dépasse pas 40 m ;
 - b) Des feux de côté placés à la même hauteur et sur la même perpendiculaire à l'axe du bateau, à 1 m plus bas que le feu de mât et 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 telle sorte que le feu vert ne puisse pas être aperçu de bâbord ni le feu rouge de tribord ;
 - c) Un feu de poupe placé dans la partie arrière et dans l'axe du bateau.
2. Tout bateau motorisé isolé de plus de 110 m de longueur peut porter de nuit, 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.
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.
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 1 m environ 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. Les dispositions du présent article ne sont applicables ni aux menues embarcations ni aux bacs.

Article 3.09 – SIGNALISATION DES CONVOIS REMORQUÉS FAISANT ROUTE

1. Tout bateau motorisé en tête d'un convoi remorqué faisant route 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 placés à 1 m environ l'un au-dessus 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 m et le feu inférieur, autant que possible, à 1 m au moins plus haut que les feux de côté ;
 - b) Des feux de côté visés au 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 noire et blanche, les bandes blanches étant aux extrémités du cylindre. Ce cylindre doit être placé verticalement à l'avant, à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés.

2. Dans le cas où un convoi remorqué faisant route 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 placés à 1 m environ l'un au-dessus 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.

Dans le cas où un bateau, un matériel flottant ou un établissement flottant 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 m. Cette hauteur peut être réduite à 4 m pour les bateaux dont la longueur ne dépasse pas 40 m ;

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 du 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 doivent être portés 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 visé au 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. 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 un ballon jaune.

6. Les dispositions du présent article ne sont applicables ni aux menues embarcations ne remorquant que des menues embarcations ni au remorquage des menues embarcations.
7. Dans les rades, les convois composés seulement d'un bateau motorisé et d'une seule unité remorquée ne sont pas tenus de porter la signalisation de jour prescrite au présent article.

Article 3.10 – SIGNALISATION DES CONVOIS POUSSÉS FAISANT ROUTE

1. Les convois poussés doivent porter :

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 placé à une hauteur d'au moins 5 m. Les deux feux inférieurs doivent être écartés l'un de l'autre de 1,25 m environ et situés 1,10 m environ en dessous du feu supérieur ;
- 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 alinéa i) ci-dessus.

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

- b) Des feux de côté visés au 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, visés au paragraphe 1 c) de l'article 3.08, placés selon une ligne perpendiculaire à l'axe longitudinal, à 1,25 m environ l'un de l'autre et à une hauteur suffisante pour ne pas pouvoir être masqués par un des autres 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. 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 qui assure la traction principale, l'autre pousseur doit porter le feu de poupe visé au paragraphe 1 c) ii) ci-dessus.

4. Pour l'application du présent chapitre, les convois poussés dont les dimensions maximales ne dépassent pas 110 m sur 12 m sont considérés comme des bateaux motorisés isolés.
5. Les dispositions du présent article ne sont applicables ni aux menues embarcations poussant seulement d'autres menues embarcations ni au poussage de menues embarcations.

Article 3.11 – SIGNALISATION DES FORMATIONS À COUPLE FAISANT ROUTE

1. Les formations à couple doivent porter :
De nuit :
 - a) Sur chaque bateau le feu de mât visé au paragraphe 1 a) de l'article 3.08 ; toutefois, sur les bateaux non-motorisés, ce feu peut être remplacé par le feu blanc visé au paragraphe 3 de l'article 3.09, visible de tous les côtés, placé à un endroit approprié, mais pas plus haut que le feu de mât du bateau ou des bateaux motorisés ;
 - b) Les feux de côté, visés au 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. 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 visés 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 visé 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, visibles de tous les côtés, le feu supérieur étant rouge et le feu inférieur vert ; ces feux doivent être placés à un endroit approprié à la tête de mât ou à la partie supérieure du mât, à 1 m au moins l'un au-dessus de l'autre.
3. Tout bateau naviguant à la voile et utilisant en même temps ses propres moyens mécaniques de propulsion doit porter :
De nuit :
Les feux visés au paragraphe 1 et un feu de mât, au lieu des feux prescrits au paragraphe 2 ci-dessus.

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 apparent.

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 faisant route doivent porter de nuit, soit :
 - a) Un feu de mât, clair au lieu de puissant, placé à la même hauteur que les feux de côtés et à 1 m au moins en avant de ceux-ci ;
 - b) Des feux de côtés qui peuvent être des feux ordinaires. Ils doivent se trouver à la même hauteur et sur la même perpendiculaire à l'axe du bateau et être masqués vers l'intérieur de celui-ci de telle sorte que le feu vert ne puisse être aperçu de bâbord ni le feu rouge de tribord ;
 - c) Un feu de poupe ;
 - ou
 - d) Le feu de mât visé à l'alinéa a) ci-dessus ; toutefois, ce feu doit être placé au moins 1 m plus haut que les feux de côtés ;
 - e) Les feux de côtés visés à l'alinéa b) ci-dessus ; toutefois, ces feux peuvent être placés l'un à côté de l'autre ou dans une même lanterne dans l'axe du bateau, à la proue ou près de la proue ;
 - f) Un feu de poupe ; toutefois, ce feu peut être supprimé à condition que le feu de mât visé à l'alinéa d) ci-dessus soit 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 côtés.
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.
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 à la tête de mât 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 blanc.

6. Les petites 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. Une petite embarcation naviguant à la voile et faisant en même temps usage d'un moteur 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 apparent.

Article 3.14 – SIGNALISATION SUPPLÉMENTAIRE DES BATEAUX EFFECTUANT CERTAINS TRANSPORTS DE MATIÈRES DANGEREUSES

1. Les bateaux effectuant des transports de certaines matières inflammables visées dans l'ADN doivent porter, outre la signalisation prescrite par d'autres dispositions du présent règlement, la signalisation suivante, conformément aux prescriptions de la sous-section 7.1.5.0 ou de la sous-section 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 à une hauteur telle qu'ils soient visibles 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.
2. Les bateaux effectuant des transports de 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, conformément aux prescriptions de la sous-section 7.1.5.0 ou de la sous-section 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 1 m environ l'un au-dessus de l'autre, à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés. Les deux cônes bleus peuvent être remplacés par deux cônes bleus à la proue et deux cônes bleus à la poupe, le cône inférieur étant placé à une hauteur de 3 m au moins.
3. Les bateaux effectuant des transports de matières explosives visées dans l'ADN doivent porter, outre la signalisation prescrite par d'autres dispositions du présent règlement, la signalisation suivante, conformément aux prescriptions de la sous-section 7.1.5.0 ou de la sous-section 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 1 m environ l'un au-dessus de l'autre, à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés. Les trois cônes bleus peuvent être remplacés par trois cônes bleus à la proue et trois cônes bleus à la poupe, le cône inférieur étant placé à une hauteur de 3 m au moins.

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 1, 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 ou d'un certificat d'agrément provisoire en vertu de la section 1.16.1 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 AUTORISÉ AU TRANSPORT DE PLUS DE 12 PASSAGERS ET DONT LA LONGUEUR MAXIMALE DE LA COQUE EST INFÉRIEURE À 20 M

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

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 ;
- b) Un feu clair vert visible de tous les côtés et placé à 1 m environ au-dessus du feu visé à l'alinéa a) ci-dessus ;

De jour :

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

Toutefois, cette hauteur peut être réduite si la longueur du bac est inférieure à 20 m.

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

De jour :

Un ballon vert visé 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 de 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. En cas de besoin, tout bateau incapable de manœuvrer doit porter, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent règlement :

De nuit :

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

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

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

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 ÉTABLISSEMENTS FLOTTANTS FAISANT ROUTE

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

De nuit :

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

B. SIGNALISATION EN STATIONNEMENT

Article 3.20 – SIGNALISATION DES BATEAUX EN STATIONNEMENT

1. 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 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 :

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 convoi 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 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 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 au paragraphe 1 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 ;
- d) Pour les canots de service lorsqu'ils sont en stationnement à proximité du bateau dont ils dépendent.

- e) Lorsque le bateau fait partie d'un assemblage de bateaux non susceptible d'être dissocié avant la fin de la nuit et que les bateaux de cet assemblage, du côté du chenal, portent le feu prévu au paragraphe 1 ci-dessus ;
 - f) Lorsque le bateau se trouve entièrement sur une surface d'eau comprise entre des épis non submergés ou stationne derrière une digue longitudinale émergeant de l'eau.
5. Dans des cas spéciaux, certains bateaux réunis à un endroit spécialement affecté à leur stationnement, peuvent être exemptés par l'autorité compétente de l'obligation de porter le feu prescrit au paragraphe 1 ou 2 ci-dessus.

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 et convois 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 ÉTABLISSEMENTS FLOTTANTS EN STATIONNEMENT

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

De nuit :

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

Les dispositions du paragraphe 4, alinéas a) à d) et f), de l'article 3.20 sont applicables.

Article 3.24 – SIGNALISATIONS DES FILETS OU PERCHES DES BATEAUX DE PÊCHE 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.

Dans ce cas, la disposition du paragraphe 4 c) de l'article 3.20 n'est pas applicable.

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 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 à l'alinéa a) ci-dessus et de même intensité que ceux-ci ;

De jour :

Un ballon rouge placé à la même hauteur que le plus élevé des deux bicônes verts prescrits à l'alinéa 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 supérieur étant rouge ;

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 à l'alinéa 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 à l'alinéa 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 visée au paragraphe 1 c) et d) ci-dessus. 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 visés 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 établissements flottants 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, placés à 1 m environ l'un au-dessus de l'autre.
2. Les bateaux, matériels flottants et établissements flottants 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 ;

De jour :

Par 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 :

Par 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.

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 secours.

Article 3.28 – SIGNALISATION SUPPLÉMENTAIRE DES BATEAUX FAISANT ROUTE EFFECTUANT DES TRAVAUX DANS LA VOIE NAVIGABLE

Les bateaux faisant route effectuant des travaux ou des opérations de sondage ou de mesurage dans la voie navigable 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 établissements flottants 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 supérieur étant rouge, 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 :
 - a) Les bateaux, matériels flottants et établissements flottants gravement avariés ou participant à une opération de sauvetage, ainsi que les bateaux incapables de manœuvrer ;
 - b) Les bateaux, matériels flottants et établissements flottants 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 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 :
 Soit par des panneaux ayant la forme d'un disque, blancs, bordés de rouge, avec une diagonale rouge, et portant en noir l'image d'une main interdisant l'accès, soit 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 sur la passerelle. 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 OU D’UTILISER DU FEU OU UNE LUMIÈRE NON PROTÉGÉE

1. Si d'autres dispositions réglementaires interdisent
 - a) de fumer ;
 - b) d'utiliser du feu ou une lumière non protégée
 à bord, cette interdiction doit être signalée :
 Soit par des panneaux, ayant la forme d'un disque, blancs, bordés de rouge, avec une diagonale rouge et portant l'image d'une allumette enflammée, soit 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 besoins, à bord ou sur la passerelle. Par dérogation au paragraphe 3 de l'article 3.03, leur diamètre doit être de 0,60 m environ.
2. De 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 muni en bas d'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, placés à 1 m au moins l'un au-dessus de l'autre à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés ;
 De jour :
 Un ballon noir, un bîcône noir et un ballon noir, le bîcône étant au milieu, placés à 1 m au moins l'un au-dessus de l'autre, 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, placés à 1 m au moins l'un au-dessus de l'autre, 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, placés à 1 m au moins l'un au-dessus de l'autre, 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, placés à 1 m au moins l'un au-dessus de l'autre, du côté ou des côtés où se trouve l'obstruction ;
- b) Deux bicônes noirs, placés à 1 m au moins l'un au-dessus de l'autre, 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 PÊCHER

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, placés à 1 m au moins l'un au-dessus de l'autre, 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, pointe en haut.

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 ; RADIOTÉLÉPHONIE ; APPAREILS D'INFORMATION ET 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, à l'exception des menues embarcations, à moins qu'elles ne soient équipées d'un 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 ;
 - b) À bord des bateaux non-motorisés et à bord des menues embarcations motorisées dont l'équipement ne comporte pas d'appareil pour l'émission des signaux, au moyen d'une trompe ou d'une corne appropriée.

L'intensité sonore des signaux doit être conforme aux prescriptions du chapitre I de l'annexe 6 du présent règlement.
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 ni aux menues embarcations, ni aux avalants naviguant au radar et émettant le signal prévu à l'article 6.32, paragraphe 4 a), ni aux bateaux émettant des coups de cloche.
3. Dans le cas d'un convoi, les signaux sonores prescrits n'ont à être donnés que par le bateau à bord duquel se trouve le conducteur du convoi.
4. Les coups de cloche peuvent être remplacés par une série de coups de métal sur métal.

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 à la partie 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 à la partie III, chapitre 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 coups de cloche ou des sons prolongés répétés.
2. Ces signaux remplacent ou complètent les signaux visuels visés à l'article 3.30.

Article 4.05 – RADIOTÉLÉPHONIE

1. Toute installation de radiotéléphonie se trouvant à bord d'un bateau, d'un matériel flottant ou d'un établissement flottant doit être conforme à l'Arrangement régional relatif au service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure et doit être utilisée conformément aux dispositions dudit arrangement. Ces dispositions sont explicitées dans le Guide de radiotéléphonie pour la navigation intérieure.

Les bateaux navigants sur les voies navigables qui ne sont pas soumises aux dispositions de l'arrangement précité doivent être équipés d'une installation de radiotéléphonie exploitée conformément aux prescriptions des autorités compétentes locales.

2. Les voies de radiocommunication pour les catégories de service bateau-bateau, bateau-autorité portuaire, d'informations nautiques, de communications à bord et de correspondance publique ne peuvent être utilisées que conformément aux dispositions du Guide de radiotéléphonie pour la navigation intérieure (partie régionale) ou aux règlements pertinents des autorités compétentes.
3. Les bateaux motorisés, à l'exception des menues embarcations, ne peuvent naviguer que lorsqu'ils sont équipés d'une installation de radiotéléphonie pour les réseaux bateau-bateau, informations nautiques et bateau-autorité portuaire et lorsque celle-ci est en bon état de fonctionnement. En cours de route, l'installation de radiotéléphonie pour les voies bateau-bateau et informations nautiques doit être en permanence sur une position « prêt à émettre » et « prêt à recevoir ». La voie pour les informations nautiques ne peut être quittée que pour une brève période, le temps d'émettre ou de recevoir des informations sur d'autres voies.

L'installation de radiotéléphonie doit être capable de surveiller simultanément deux de ces réseaux.

La station à bord utilisée par le service de radiotéléphonie sur les voies navigables peut être composée soit de parties d'équipement différentes pour chaque catégorie de services, soit d'un équipement permettant leur combinaison.

4. Par dérogation au paragraphe 3 ci-dessus, les bacs et les engins flottants motorisés ne peuvent naviguer que s'ils sont équipés d'une installation de radiotéléphonie en bon état de fonctionnement. En cours de route, l'installation de radiotéléphonie sur la voie bateau-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.
5. L'installation de radiotéléphonie des bateaux motorisés en cours de route, à l'exception des menues embarcations, doit être à l'écoute sur la voie bateau-bateau et, uniquement dans des circonstances particulières justifiées, sur la voie attribuée à un autre réseau, et doit transmettre les informations nécessaires à la sécurité de la navigation sur les voies attribuées aux réseaux bateau-bateau et aux informations nautiques.

L'installation de radiotéléphonie doit être à l'écoute sur le réseau bateau-bateau et sur le réseau d'informations nautiques simultanément.

6. 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.
7. Le signal B.11 (annexe 7) indique que l'autorité compétente prescrit l'utilisation de communications par radiotéléphonie.

Article 4.06 – RADAR

1. Les bateaux ne doivent naviguer au radar que pour autant :
 - a) Qu'ils soient équipés d'un indicateur de vitesse de giration et soit d'un radar autonome, soit d'un ECDIS Intérieur en mode navigation avec superposition de l'image radar. 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 au radar énoncées dans la partie III de l'appendice 7 de l'annexe à la résolution n° 61, intitulée « Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure ». Toutefois, les bacs ne naviguant pas librement ne sont pas tenus d'être équipés d'un indicateur de vitesse de giration ;
 - b) Qu'une personne titulaire d'une autorisation spécifique pour la navigation au radar conforme aux prescriptions énoncées par les autorités compétentes se trouve à bord. Sans préjudice des dispositions de l'article 1.09, paragraphe 3, 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 soient équipés, à l'exception des menues embarcations et des bacs, d'une installation pour l'émission du signal sonore tritonal, à moins que les autorités compétentes ne les dispensent de cette dernière obligation.
2. Dans les convois poussés et 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.
3. Les bateaux rapides faisant route doivent utiliser le radar.
4. Nonobstant les dispositions de l'article 4.05, les menues embarcations utilisant un radar doivent aussi être équipées d'une installation de radiotéléphonie en bon état de fonctionnement pour le réseau bateau-bateau.
5. En cas de pistage de cible effectué simultanément au moyen d'un radar et d'un appareil AIS, les informations fournies par le radar doivent être considérées comme les seules fiables.

**Article 4.07 – SYSTÈME AUTOMATIQUE D'IDENTIFICATION (AIS)
POUR LA NAVIGATION INTÉRIEURE ET SYSTÈME DE VISUALISATION
DES CARTES ÉLECTRONIQUES ET D'INFORMATIONS POUR LA
NAVIGATION INTÉRIEURE (ECDIS INTÉRIEUR)**

1. Les bateaux doivent être équipés d'un appareil AIS Intérieur conforme à la Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables (VTT) (résolution n° 63) et au Règlement des radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications (UIT). L'appareil AIS intérieur doit être certifié et installé conformément aux prescriptions de l'autorité compétente et doit être en bon état de fonctionnement. L'autorité compétente peut exempter les navires de mer de ces prescriptions.

Le Règlement des radiocommunications de l'UIT s'applique à l'envoi de messages par l'AIS Intérieur.

Sont exemptés de ces prescriptions les bateaux suivants :

- a) Les bateaux d'un convoi, à l'exception de celui qui assure la propulsion principale ;
 - b) Les petites embarcations, à l'exception des bateaux de police équipés d'un radar ;
 - c) Les bateaux et engins flottants sans moyens de propulsion propres.
2. L'appareil AIS Intérieur doit satisfaire aux prescriptions suivantes :
 - a) Il doit fonctionner en permanence ;
 - b) Il doit émettre à sa puissance maximale ; cela ne s'applique pas aux bateaux-citernes dont le statut navigationnel est « amarré » ;
 - c) À tout instant, pour un bateau ou un convoi, un seul appareil AIS Intérieur doit émettre des données ;
 - d) Les données saisies dans l'appareil AIS Intérieur doivent correspondre à tout moment aux données effectives du bateau ou du convoi.
 3. Le paragraphe 2 a) ci-dessus ne s'applique pas :
 - a) Aux bateaux stationnant dans les aires de stationnement désignées par l'autorité compétente ;
 - b) Si l'autorité compétente a accordé une dérogation pour les plans d'eau séparés du chenal navigable par une infrastructure ;
 - c) Aux bateaux de police, si la transmission de données AIS est susceptible de compromettre la réalisation de tâches de police.
 4. Sur certaines voies navigables pour lesquelles des cartes électroniques de navigation intérieure officielles sont disponibles, l'autorité compétente peut exiger que les bateaux équipés d'un appareil AIS Intérieur conformément au paragraphe 1, sauf les bacs, soient en outre équipés d'un appareil ECDIS Intérieur en mode information, relié à l'appareil AIS Intérieur.

Les appareils ECDIS Intérieur en mode information et les cartes électroniques de navigation intérieure doivent être conformes aux prescriptions minimales relatives aux appareils ECDIS en mode information lors de l'utilisation de données AIS Intérieur à bord.
 5. Conformément au chapitre 2 de la Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables (VTT) (résolution n° 63) et des Recommandations respectives de l'UIT, au moins les données suivantes doivent être transmises :
 - a) Identifiant utilisateur (Identité du service mobile maritime, MMSI) ;

- b) Nom du bateau ;
 - c) Type de bateau ou de convoi conformément à la Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables ;
 - d) Numéro européen unique d'identification (ENI) des bateaux ou numéro OMI pour les navires de mer auxquels n'a pas été attribué d'ENI ;
 - e) Longueur hors-tout du bateau ou du convoi avec une précision au décimètre ;
 - f) Largeur hors-tout du bateau ou du convoi avec une précision au décimètre ;
 - g) Position (WGS 84) ;
 - h) Vitesse de fond (SOG) ;
 - i) Route de fond (COG) ;
 - j) Horodatage du dispositif électronique de détermination de la position ;
 - k) Statut navigationnel conformément à la Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables ;
 - l) Point de référence de la position à bord du bateau avec une précision au mètre (par exemple antenne GNSS) ;
 - m) Exactitude du positionnement.
6. Le conducteur doit immédiatement actualiser les données suivantes après tout changement :
- a) La longueur hors-tout ;
 - b) La largeur hors-tout ;
 - c) Le type de convoi conformément à la Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables ;
 - d) Le statut navigationnel conformément à la Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables ;
 - e) Le point de référence de la position à bord du bateau.
7. Les petites embarcations peuvent être équipées d'un appareil AIS Intérieur, d'une station AIS de Classe A, ou d'une station AIS de Classe B. Les appareils AIS Intérieur doivent être conformes à la Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables (VTT) (résolution n° 63) et aux règlements de radiotéléphonie. Les stations AIS de Classe A et les stations AIS de Classe B doivent être conformes aux prescriptions correspondantes de la recommandation ITU-R.M.1371, à la norme internationale CEI 62287-1 ou 2 et aux règlements de l'OMI.
8. Les petites embarcations qui n'ont pas de numéro ENI ne sont pas tenues de transmettre les données visées au paragraphe 4 d) ci-dessus.
9. Les petites embarcations qui utilisent l'AIS doivent en outre posséder une installation de radiotéléphonie en bon état de fonctionnement, commutée sur écoute pour le réseau bateau-bateau et sur une position « prêt à émettre » et « prêt à recevoir ».
10. Pour les bateaux utilisant une station AIS de Classe A possédant une réception par type OMI ou une station AIS de Classe B, les prescriptions du paragraphe 1 ci-dessus s'appliquent par analogie.

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. Elle définit en même temps la signification de ces signaux.
2. Sans préjudice des autres prescriptions du présent règlement et des autres dispositions applicables, y compris les ordres particuliers visés à l'article 1.19, les conducteurs doivent obéir aux prescriptions et tenir compte des recommandations ou indications qui sont portées à leur connaissance par les signaux, visés au 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.

CHAPITRE 6

RÈGLES DE ROUTE

I. GÉNÉRALITÉS

Article 6.01 – DÉFINITIONS ET CHAMP D'APPLICATION

1. 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.
2. Sauf prescription contraire, au sens du présent chapitre, les règles applicables aux bateaux s'appliquent également aux convois.

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. Les menues embarcations dans leur comportement par rapport à d'autres bateaux, qui ne sont pas des menues embarcations, y compris les bateaux rapides, sont tenues de leur laisser l'espace nécessaire pour suivre leur route et pour manœuvrer. Elles ne peuvent exiger que ces bateaux s'écartent en leur faveur.

II. RENCONTRES, ROUTES QUI SE CROISENT ET DÉPASSEMENT

Article 6.03 – PRINCIPES GÉNÉRAUX

1. 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 et sonores prescrits par les articles 3.17, 6.04 et 6.10 ne doivent être montrés ou émis que par le bateau à bord duquel se trouve le conducteur 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. 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. 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.
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.

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

5. Par dérogation aux paragraphes 1, 3 et 4 ci-dessus, le bateau qui suit le côté du chenal à tribord est tenu de maintenir sa route sur le côté du chenal ; l'autre bateau doit s'écarter. Ce paragraphe ne s'applique pas aux menues embarcations dans leur comportement avec d'autres bateaux.

Article 6.04 – RENCONTRE : RÈGLES NORMALES

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 nuit :
Montrer un feu clair blanc scintillant qui peut être asservi à un panneau bleu clair ;
 - b) De jour :
 - Soit montrer un feu puissant blanc scintillant ;
 - Soit montrer un panneau bleu clair asservi à un feu clair blanc scintillant.

Ces signaux doivent être visibles de l'avant et de l'arrière et être montrés jusqu'à ce que le passage soit effectué. Il est interdit de les maintenir au-delà à moins de vouloir manifester l'intention de continuer à laisser passer 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 ;
 - « 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.
8. 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.
9. Nonobstant toute disposition contraire du paragraphe 8 ci-dessus, lorsque, dans le cas de menues embarcations de catégorie différente, deux menues embarcations se rencontrent 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, le bateau qui suit le côté du chenal à tribord doit continuer de suivre le côté du chenal ; l'autre bateau doit laisser le passage.

Article 6.05 – RENCONTRE : DÉROGATIONS AUX RÈGLES NORMALES

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 :
 - 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 ; et
 - 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 :
 - 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 bateaux ou convois montants, les avalants doivent répéter les signaux sonores prévus au paragraphe 3 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.
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 : BATEAUX RAPIDES

Les dispositions des articles 6.04 et 6.05 ne s'appliquent pas lorsque se rencontrent des bateaux rapides et d'autres bateaux ou des bateaux rapides entre eux. Les bateaux rapides doivent toutefois se concerter entre eux 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 montants 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 aux menues embarcations dans leur comportement avec d'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.

Article 6.08 – RENCONTRE INTERDITE PAR LES SIGNAUX DE LA VOIE NAVIGABLE

1. Sur les secteurs délimités par les panneaux A.4 ou A.4.1 (annexe 7), le croisement et le dépassement sont interdits. L'interdiction visée à la phrase 1 ci-avant peut être limitée à des bateaux et convois à partir d'une certaine longueur ou largeur ; dans ce cas, la longueur ou la largeur est indiquée sur un panneau rectangulaire blanc fixé sous les panneaux A.4 et A.4.1. En outre, les dispositions de l'article 6.07, paragraphe 1, alinéas a) à d) s'appliquent par analogie.
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. Lorsque les signaux mentionnés au paragraphe 2 ne peuvent pas être affichés pour diverses raisons, les bateaux doivent s'arrêter et attendre l'autorisation des autorités compétentes de poursuivre leur voyage, par radiotéléphone ou au moyen des signaux correspondants.

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 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.
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.
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 2 à 5 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 les signaux A.2 et A.4 (annexe 7) ;
- b) Entre convois, sur les secteurs délimités par les signaux A.3 et A.4.1 (annexe 7). Toutefois, cette interdiction ne s'applique pas lorsque l'un au moins des convois est un convoi poussé dont les dimensions maximales ne dépassent pas 110 m sur 12 m.

III. AUTRES RÈGLES DE ROUTE

Article 6.12 – NAVIGATION SUR LES SECTEURS OÙ LA ROUTE À SUIVRE EST PRESCRITE

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

Article 6.13 – VIRAGE

1. Les bateaux ne peuvent virer qu'après s'être assurés que les mouvements des autres bateaux, compte tenu des paragraphes 2 et 3 ci-dessous, 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.

Article 6.14 – CONDUITE AU DÉPART

Les dispositions de l'article 6.13 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 :

- a) « Un son bref », lorsque les bateaux viennent sur tribord ; ou
- b) « 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 à l’exception des bacs qui effectuent une des manœuvres visées au paragraphe 1 ci-dessus doivent, si la manœuvre envisagée peut ou doit obliger d’autres bateaux 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 » lorsqu’après la sortie ils veulent traverser la voie principale.
 Avant la fin de la traversée, ils doivent émettre, le cas échéant :
 - « Un son prolongé suivi d’un son bref » s’ils veulent se diriger sur tribord, ou
 - « Un son prolongé suivi de deux sons brefs » s’ils veulent se diriger sur bâbord.
3. Les autres bateaux doivent alors, pour autant qu’il 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.9a ou B.9b (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 partie II, chapitre B, alinéa b) 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 partie II, chapitre B, alinéa b) 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 partie II, chapitre B, alinéa a) de l'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 partie II, chapitre B, alinéa a) de l'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 ci-dessus ne s'appliquent pas aux menues embarcations dans leur comportement avec d'autres bateaux, ni celles du paragraphe 4 ci-dessus aux bateaux qui ne sont pas des menues embarcations dans leur comportement avec ces dernières. Les dispositions du paragraphe 2 ci-dessus 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 CHÂÎNES

1. Il est interdit de laisser traîner les ancres, câbles ou chaînes.
2. Cette interdiction ne s'applique ni à la navigation à la dérive, lorsqu'elle est autorisée, ni aux petits mouvements aux lieux de stationnement, aux lieux de chargement et de déchargement ou dans les rades, ni aux manœuvres, sauf dans les cas suivants :
 - a) À moins de 100 m d'un pont, d'une écluse ou d'un barrage, d'un bac ou d'un engin flottant en opération ;
 - b) 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.
2. Cette interdiction ne s'applique pas aux petits mouvements aux lieux de stationnement, aux lieux de chargement et de déchargement ainsi que dans les rades.
3. 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 b) et c) ci-dessus, à l'égard des menues embarcations.
3. Au droit de bateaux montrant la signalisation prescrite à l'article 3.25, paragraphe 1 c), et au droit de bateaux, matériels flottants ou établissements flottants montrant la signalisation prescrite 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 bonne.
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 ancres peuvent être présentées à la tête du convoi.
5. Les bateaux à passagers ayant des passagers à bord ne doivent pas naviguer en convoi. Cette interdiction ne s'applique pas dans les cas où un remorqueur auxiliaire est nécessaire ou en cas d'urgence.

Article 6.21 bis – DÉPLACEMENT DE BARGES EN DEHORS D'UN CONVOI POUSSÉ

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

- a) Que si elle est accouplée bord à bord à un bateau motorisé ; ou
- b) Conformément aux prescriptions édictées par l'autorité compétente ou avec l'autorisation de celle-ci ;

- c) Sur de courtes distances, lors de la formation ou de la dispersion d'un convoi poussé ; ou
- d) Constituant une formation à couple avec un bateau doté d'une installation de gouverne et d'un équipage suffisant.

Article 6.22 – INTERRUPTION DE LA NAVIGATION

1. Lorsque les autorités compétentes font connaître par un signal général d'interdiction A.1 a–f (annexe 7) que la navigation se trouve interrompue, tous les bateaux doivent s'arrêter avant ce signal d'interdiction.
2. La navigation sur des eaux présentant le panneau de signalisation :
 - a) A.1a (annexe 7) est interdite à tous les bateaux ;
 - b) A.12 (annexe 7) est interdite à tous les bateaux motorisés ;
 - c) A.1.1 (annexe 7) est interdite à tous les bateaux, à l'exception des menues embarcations non motorisées.

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) et c) de l'article 3.34.

IV. BACS

Article 6.23 – RÈGLES APPLICABLES AUX BACS

1. Les bacs ne peuvent effectuer la traversée de la voie navigable qu'après s'être 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 vitesse.
2. Un bac ne naviguant pas librement doit, en outre, se conformer aux règles suivantes :
 - a) Lorsqu'il n'est pas en service, il doit stationner au lieu qui lui a été assigné par l'autorité compétente. Si aucun lieu de stationnement ne lui a été assigné, il doit stationner de façon que le chenal reste libre ;
 - b) Lorsque le câble longitudinal d'un bac peut barrer le chenal navigable, le bac ne doit stationner du côté du chenal opposé au point d'ancrage du câble que dans la mesure strictement nécessaire pour effectuer les manœuvres de débarquement et d'embarquement. Pendant ces manœuvres, les 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.

V. 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 conforme au paragraphe D.1 a) de l'annexe 7, ou
 - b) Le signal conforme au paragraphe D.1 b) de l'annexe 7,
 placés au-dessus de l'ouverture, il est recommandé d'utiliser de préférence ces ouvertures.
 Si la passe est munie de la signalisation visée sous a) ci-dessus, elle est ouverte à la navigation dans les deux sens.
 Si elle est munie de la signalisation visée sous b) ci-dessus, 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 :
passage interdit ;
 - 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 de l'annexe 7), les feux verts par des panneaux vert blanc vert (signal E.1 de l'annexe 7) et les feux jaunes par des panneaux jaunes (signal D.1 de l'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. 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 de l'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).
3. 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 d'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 établissements flottants.
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 est obligatoire. Si les défenses ne font pas partie du bateau, elles doivent être flottantes ;
 - 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 propulsion ;
 - 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 la signalisation visée 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.

La présente disposition ne s'applique pas aux bateaux à cargaison sèche au sens de l'ADN qui transportent exclusivement des conteneurs, grands récipients pour vrac (GRV), grands emballages, conteneurs à gaz à éléments multiples (CGEM), citernes mobiles et des conteneurs-citernes visés au paragraphe 7.1.1.18 de l'ADN et qui portent la signalisation visée à l'article 3.14, paragraphe 2. Ceux-ci peuvent être éclusés ensemble, avec des bateaux à cargaison sèche qui transportent exclusivement des conteneurs, grands récipients pour vrac

(GRV), grands emballages, conteneurs à gaz à éléments multiples (CGEM), citernes mobiles et des conteneurs-citernes visés au paragraphe 7.1.1.18 de l'ADN et qui portent la signalisation visée à l'article 3.14, paragraphe 1, ou avec les bateaux mentionnés à l'article 3.14, paragraphe 7. Une distance de 10 m au minimum doit être respectée entre la proue et la poupe des bateaux éclusés ensemble.

10. Les bateaux et convois arborant la marque d'identification visée à l'article 2.06 ne sont pas autorisés à s'engager dans une écluse lorsqu'il y a un rejet de GNL hors du système de GNL ou lorsqu'on peut s'attendre à ce qu'il y ait un rejet de GNL hors du système de GNL durant l'éclusage.
11. Les bateaux et convois portant la signalisation visée à l'article 3.14, paragraphe 1, ne sont pas éclusés avec les bateaux à passagers.
12. 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, aux bateaux ou aux matériels flottants et tout danger pour les personnes à bord.
13. 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.
14. Les dispositions du présent article s'appliquent également à tous les autres types d'ouvrages de franchissement, comme les ascenseurs pour bateaux et les plans inclinés.

Article 6.28 bis – ENTRÉE ET SORTIE DES ÉCUSES

1. L'accès d'une écluse est réglé de jour comme de nuit par des feux de signalisation placés d'un côté ou de chaque côté de l'écluse. Ces feux de signalisation 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 feux de signalisation 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.
5. Les dispositions du présent article s'appliquent également à tous les autres types d'ouvrages de franchissement, comme les ascenseurs pour bateaux et les plans inclinés.

Article 6.29 – PRIORITÉ DE PASSAGE AUX ÉCLUSES

1. Par dérogation au paragraphe 3 de l'article 6.28, bénéficient d'un droit de priorité de passage aux écluses :
 - a) Les bateaux portant le signal décrit à l'article 3.27 ;
 - b) Les bateaux portant le signal décrit à l'article 3.17.
2. Lorsque les bateaux visés au paragraphe 1 a) et b) ci-dessus s'approchent des garages des écluses ou y sont en stationnement, les autres bateaux doivent leur faciliter au maximum le passage.
3. Les dispositions du présent article s'appliquent également à tous les autres types d'ouvrages de franchissement, comme les ascenseurs pour bateaux et les plans inclinés.

VI. VISIBILITÉ RÉDUITE ; NAVIGATION AU RADAR

Article 6.30 – RÈGLES GÉNÉRALES DE NAVIGATION PAR VISIBILITÉ RÉDUITE ; NAVIGATION AU RADAR

1. 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 bateaux doivent donner par radiotéléphonie aux autres bateaux les informations nécessaires pour la sécurité de la navigation. Par visibilité réduite, les menues embarcations ne peuvent naviguer que si elles sont aussi à l'écoute sur la voie bateau-bateau ou sur toute autre voie désignée 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 4, 5 et 6, et 6.05 ne s'appliquent pas en général par visibilité réduite. 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 de naviguer au radar, sauf pour 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 – INDICATION DE LA POSITION DES BATEAUX EN STATIONNEMENT

1. Par visibilité réduite, les bateaux et engins flottants stationnant dans le chenal, ou à proximité de celui-ci en dehors des ports et des endroits spécialement affectés au stationnement par les autorités compétentes, doivent être à l'écoute sur la voie 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 4, ou 6.33, paragraphe 1 b), pour un bateau qui s'approche, ils doivent indiquer leur position par radiotéléphonie.
2. Les dispositions du paragraphe 1 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 s'appliquent au remorqueur.
3. Les bateaux mentionnés au paragraphe 1 ci-dessus qui ne peuvent pas établir un contact radiotéléphonique avec les bateaux en approche émettent des coupes de cloche aussitôt qu'ils perçoivent, par l'un des signaux prescrits au paragraphe 4 a) ou c) de l'article 6.32, ou au paragraphe 1 b) de l'article 6.33, qu'un autre bateau s'approche. Ce signal doit être répété à intervalles d'une minute au plus.
4. 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. Lorsqu'un bateau navigue au radar, une personne titulaire d'un certificat exigé par les autorités compétentes valable pour cette section d'une voie navigable et pour ce type de bateau, ainsi que du certificat visé à l'article 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 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.
2. Aussitôt qu'un bateau montant naviguant au radar 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 (par exemple, convoi poussé, bateau rapide), son nom, son sens de circulation ainsi que sa position et convenir avec ces bateaux d'une procédure de croisement.
3. Aussitôt qu'un bateau avalant naviguant au radar 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, ou lorsqu'il s'approche d'un secteur où pourrait se trouver un tel bateau non encore visible sur l'écran radar, 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 nécessaire. Cette disposition ne s'applique pas aux menues embarcations.

Si l'autorité compétente n'exige pas qu'un dispositif d'émission du signal tritonal soit installé à bord des bateaux, la disposition de l'alinéa c) ci-dessous s'applique ;

- b) Réduire sa vitesse et s'arrêter si nécessaire.
 Tout montant doit, aussitôt qu'il entend les signaux visés au paragraphe 4 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 (par exemple, convoi poussé, bateau rapide), son nom, son sens de circulation et sa position. Il doit alors convenir d'une procédure de croisement avec 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.
6. Dans les convois, les prescriptions des paragraphes 1 à 5 ci-dessus ne s'appliquent qu'au bateau à bord duquel se trouve le conducteur du convoi.

Article 6.33 – DISPOSITIONS POUR LES BATEAUX NE NAVIGUANT PAS AU RADAR

1. Par visibilité réduite, les bateaux et convois ne naviguant pas au radar doivent immédiatement se rendre au poste d'amarrage ou d'ancrage sûr le plus proche. Les dispositions suivantes 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 prolongé » ; 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 (par exemple, convoi, bateau rapide, menue embarcation), 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 perçoit 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 près d'une rive et notamment s'il est en train de passer d'une rive à l'autre, 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.

VII. 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 visibilité. 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 de superviser le remorquage, ainsi que le skieur et/ou les personnes se trouvant sur d'autres équipements nautiques remorqués et apte à assumer cette fonction.
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 suffisante de tout autre bateau, de la rive et des baigneurs.
4. La corde de traction ne doit pas être traînée à vide.

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.
2. L'installation d'équipement de pêche dans ou près du chenal et dans les aires de stationnement 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 ET À LEUR ÉGARD

1. La pratique de la plongée subaquatique 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 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 d'un bateau portant la signalisation visée à l'article 3.36.

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 établissements flottants doivent être placés de façon à laisser le chenal libre pour la navigation.
3. Les bateaux, assemblages de bateaux et matériels flottants en stationnement, ainsi que les établissements flottants, doivent être ancrés ou amarrés de telle façon qu'ils ne puissent changer de position et ainsi constituer un danger ou une gêne pour les autres 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 établissements flottants, ne peuvent pas stationner :
 - a) Dans les sections de la voie navigable où le stationnement est interdit de façon générale ;
 - b) Dans les secteurs désignés par les autorités compétentes ;
 - c) Dans les secteurs indiqués par le signal A.5 (annexe 7) ; l'interdiction s'applique alors du côté de la voie où ce signal est placé ;
 - d) Sous les ponts et sous les lignes électriques à haute tension ;
 - e) Dans les passages étroits au sens de l'article 6.07 et à leurs abords ainsi que dans les secteurs qui, par suite du stationnement, deviendraient des passages étroits, ainsi qu'aux abords de ces secteurs ;
 - f) Aux entrées et sorties des voies affluentes et des ports ;
 - g) Sur les trajets des bacs ;
 - h) Sur la route que suivent les bateaux pour accoster au débarcadère ou en partir ;
 - 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 établissements flottants, ne peuvent stationner qu'aux aires de stationnement indiquées par un des signaux E.5 à E.7.1 (annexe 7), dans les conditions définies aux articles 7.03 à 7.06.

Article 7.03 – ANCRAGE ET UTILISATION DE POTEAUX D'ANCRAGE

1. Les bateaux et matériels flottants, ainsi que les établissements flottants, ne peuvent pas ancrer :
 - a) Dans les sections de la voie navigable où l'ancrage est interdit de façon générale ;
 - b) Dans les secteurs indiqués par le signal A.6 (annexe 7) ; l'interdiction s'applique alors du côté de la voie navigable 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 établissements flottants, ne peuvent ancrer que dans les secteurs indiqués par le signal E.6 (annexe 7) et seulement du côté de la voie navigable où ce signal est placé.
3. L'autorité compétente pourra étendre le champ d'application du paragraphe 1 ci-dessus aux poteaux d'ancrage.
4. Dans le cas où le paragraphe 1 est étendu à l'utilisation de poteaux d'ancrage, dans les sections où l'ancrage est interdit en vertu des dispositions du paragraphe 1 a) ci-dessus, les bateaux, matériels flottants et établissements flottants peuvent utiliser des poteaux d'ancrage seulement dans les secteurs indiqués par le signal E.6.1 (annexe 7) et seulement du côté de la voie navigable où ce signal est placé.

Article 7.04 – AMARRAGE

1. Les bateaux et matériels flottants, ainsi que les établissements flottants, ne peuvent pas s'amarrer à la rive :
 - a) Dans les sections de la voie navigable où l'amarrage est interdit de façon générale ;
 - b) Dans les secteurs indiqués par le signal A.7 (annexe 7) ; l'interdiction s'applique alors du côté de la voie navigable 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 établissements flottants, ne peuvent s'amarrer que dans les secteurs indiqués par le signal E.7 (annexe 7) et seulement du côté de la voie navigable 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 navigable 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 est indiquée en mètres sur celui-ci. La largeur est comptée à partir du signal.
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 navigable 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 navigable où le signal est placé.
6. Si une aire de stationnement se trouve aux abords d'un chenal dont elle est séparée par des bouées, en plus des signaux prescrits aux paragraphes 1 à 5 ci-dessus ou à l'article 7.06, ces bouées doivent répondre aux prescriptions définies à la partie II, chapitre D, de l'annexe 8 du présent règlement.

Article 7.06 – STATIONNEMENT AUTORISÉ POUR CERTAINES CATÉGORIES DE BATEAUX

1. 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 navigable où le signal est placé.
2. Aux aires de stationnement où est placé le signal B.12 (annexe 7), tous les bateaux sont tenus de se raccorder à un point de raccordement au réseau électrique à terre opérationnel afin de couvrir intégralement leurs besoins en énergie électrique durant le stationnement. Les dérogations à l'obligation visée à la première phrase ci-dessus peuvent être indiquées par un cartouche rectangulaire blanc supplémentaire placé sous le signal B.12.
3. Le paragraphe 2 ne s'applique pas aux bateaux qui, durant le stationnement, utilisent exclusivement une alimentation en énergie qui n'émet ni bruit, ni gaz et particules polluants.

Article 7.07 – STATIONNEMENT EN CAS DE TRANSPORTS DE MATIÈRES DANGEREUSES

1. La distance minimale à respecter entre deux bateaux, convois poussés ou 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.
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 ou d'un certificat d'agrément provisoire en vertu de la section 1.16.1 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 et convois se trouvant dans le chenal.
2. Une garde suffisante doit se trouver en permanence à bord des bateaux et convois en stationnement qui portent la signalisation visée à l'article 3.14. Toutefois, les autorités compétentes peuvent dispenser de cette obligation les bateaux et convois en stationnement dans un bassin portuaire.

3. Une garde suffisante doit se trouver en permanence à bord :
 - a) Des bateaux en stationnement qui portent la marque d'identification visée à l'article 2.06, et
 - b) Des bateaux à passagers lorsque s'y trouvent des passagers.
4. La garde suffisante est assurée par un membre d'équipage qui :
 - a) Pour les bateaux visés au paragraphe 3 a) ci-dessus, est titulaire du certificat de qualification d'expert en GNL,
 - b) Pour les bateaux visés au paragraphe 2 ci-dessus, est titulaire de l'attestation relative aux connaissances particulières de l'ADN.
5. A bord de bateaux en stationnement qui portent la marque d'identification visée à l'article 2.06, une garde suffisante n'est pas nécessaire si :
 - a) Du GNL n'est pas consommé comme combustible à bord du bateau ;
 - b) Les données d'exploitation du système de GNL des bateaux sont surveillées à distance ; et
 - c) Les bateaux sont surveillés par une personne capable d'intervenir rapidement en cas de besoin.
6. Une garde suffisante mise en place sur un bateau conformément aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus peut être responsable de la surveillance de plusieurs autres bateaux visés par ces paragraphes seulement si les bateaux sont couplés de façon qu'un passage sûr d'un bateau à l'autre soit possible.
7. Tous les autres bateaux, les matériels flottants et les établissements flottants 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.
8. 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

OBLIGATION DE SIGNALISATION ET D'ANNONCE ET OBLIGATIONS RELATIVES À LA SÉCURITÉ

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 feu ou de lumière non protégée ;
 - c) Cesser de fumer ;
 - d) Arrêter toutes les machines auxiliaires non-indispensables ;
 - e) Éviter toute formation d'étincelles.

Si le bateau est en stationnement, tous les moteurs et toutes les machines auxiliaires se trouvant encore en service doivent être arrêtés ou débranchés.

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 D'ANNONCE

1. Les conducteurs des bateaux et des convois ci-après 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), lequel peut être complété par un panneau supplémentaire portant la mention « Obligation d'annonce », s'annoncer leur présence sur la voie radiotéléphonique indiquée :
 - a) Les bateaux et les convois transportant des marchandises dangereuses conformément aux dispositions de l'ADN ;
 - b) Les bateaux-citernes, à l'exception des bateaux avitailleurs et des bateaux déshuileurs tels que définis dans la section 1.2.1 de l'ADN ;
 - c) Les bateaux transportant plus de 20 conteneurs ;
 - d) Les bateaux d'une longueur supérieure à 110 m ;
 - e) Les bateaux à cabines ;
 - f) Les navires de mer, à l'exception des bateaux de plaisance ;
 - g) Les bateaux ayant un système de GNL à bord ;
 - h) Les transports spéciaux au sens de l'article 1.21 ;
 - i) Les autres bateaux et convois, conformément aux prescriptions des autorités compétentes.
2. Les conducteurs de bateaux mentionnés au paragraphe 1 ci-dessus doivent communiquer les données suivantes :
 - a) Catégorie de bateau ou de convoi et, pour les convois, catégorie de tous les bateaux du convoi ;
 - b) Nom du bateau et, pour les convois, de tous les bateaux du convoi ;
 - c) Position, sens de navigation ;
 - d) Numéro européen unique d'identification ou numéro officiel de bateau et, pour les convois, de tous les bateaux du convoi ; numéro OMI pour les navires de mer ;
 - e) Charge maximum du bateau et, pour les convois, de tous les bateaux du convoi ; port en lourd pour les navires de mer ;
 - f) Longueur et largeur du bateau et, pour les convois, longueur et largeur du convoi et de tous les bateaux du convoi ;
 - g) Enfoncement (seulement sur demande spéciale) ;
 - h) Itinéraire, avec indication du port de départ et du port de destination ;
 - i) Port de chargement ;
 - j) Port de déchargement ;
 - k) Nature et quantité de la cargaison (pour les marchandises dangereuses : comme prescrit sous a) à d) et f) du paragraphe 5.4.1.1.1 et l'alinéa a) du paragraphe 5.4.1.2.1 de l'ADN pour le transport en vrac ou en colis, ou les alinéas a) à e) du paragraphe 5.4.1.2.2 de l'ADN pour le transport en bateaux-citernes) ;

- l) Signalisation requise pour le transport de marchandises dangereuses ;
 - m) Nombre de personnes à bord ;
 - n) Nombre de conteneurs à bord, d'après leur taille et leur état de chargement (chargé ou non chargé), ainsi qu'emplacement respectif des conteneurs selon le plan de chargement et selon leur type ;
 - o) Numéro d'identification de tous les conteneurs de marchandises dangereuses.
3. Les données indiquées au paragraphe 2 ci-dessus, à l'exception de celles visées aux alinéas c) et g), 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 d'annonce et quand il le quitte à nouveau.
4. Lorsque le conducteur du bateau ou un autre service ou une autre personne s'annonce par voie électronique :
- a) L'annonce doit être réalisée conformément à la Norme internationale relative aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure (résolution n° 79) ;
 - b) Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 a) ci-dessus le type du bateau ou du convoi au sens de la norme spécifiée à l'alinéa a) au-dessus doit être précisé.
5. L'autorité compétente peut exiger que les indications visées au paragraphe 2 ci-dessus, à l'exception des indications des alinéas c) et g), doivent être transmises par voie électronique par les bateaux suivants :
- a) Les convois et bateaux ayant des conteneurs à bord ;
 - b) Les bateaux et convois dont au moins un bateau est destiné au transport de marchandises dans des citernes fixes, à l'exception des bateaux avitailleurs et des bateaux déshuileurs tels que définis au paragraphe 1.2.1 de l'ADN.
6. Lorsqu'un bateau interrompt son voyage sur le secteur soumis à l'obligation d'annonce en application du paragraphe 1 ci-dessus durant plus de deux heures, le conducteur doit indiquer le début et la fin de cette interruption.
7. Lorsque les données visées au paragraphe 2 ci-dessus changent au cours du voyage sur le secteur dans lequel s'applique l'obligation d'annonce, l'autorité compétente doit en être avertie immédiatement. La modification des données ci-dessus doit être communiquée par radiotéléphone ou selon la demande de l'autorité compétente.
8. L'autorité compétente ne doit pas communiquer ces données à des tiers à l'exception des autorités compétentes voisines le long du parcours du bateau. Toutefois, en cas d'accident, l'autorité compétente peut communiquer aux services de secours les données nécessaires à la réalisation des opérations de secours.
9. L'autorité compétente peut déterminer une obligation d'annonce et sa teneur pour les bateaux avitailleurs et les bateaux déshuileurs tels que définis au paragraphe 1.2.1 de l'ADN ainsi que les bateaux d'excursions journalières.

Article 8.03 – SÉCURITÉ À BORD DES BATEAUX UTILISANT DU GNL COMME COMBUSTIBLE

1. Avant de débiter l'avitaillement en GNL, le conducteur du bateau à avitailler est tenu de s'assurer que :
 - a) Les moyens prescrits pour la lutte contre l'incendie soient prêts à fonctionner à tout moment ; et
 - b) Les moyens prescrits pour l'évacuation des personnes se trouvant à bord du bateau à avitailler soient en place entre le bateau et le quai.
2. Pendant l'avitaillement en GNL, tous les accès ou ouvertures des locaux qui sont accessibles depuis le pont et toutes les ouvertures des locaux donnant sur l'extérieur doivent être fermés. Cette disposition ne s'applique pas :
 - a) Aux ouvertures d'aspiration des moteurs en marche ;
 - b) Aux ouvertures de ventilation des salles des machines quand les moteurs sont en marche ;
 - c) Aux ouvertures d'aération pour les locaux comportant une installation de surpression ; et
 - d) Aux ouvertures d'aération d'une installation de climatisation, si ces ouvertures sont équipées d'une installation de détection de gaz.

Ces accès et ouvertures des locaux ne doivent être ouverts qu'en cas de nécessité et pour une courte durée, avec l'autorisation du conducteur.
3. Pendant l'avitaillement en GNL, le conducteur est tenu de s'assurer en permanence qu'une interdiction de fumer à bord et dans la zone d'avitaillement soit respectée. L'interdiction de fumer s'applique également aux cigarettes électroniques et autres dispositifs semblables. Cette interdiction de fumer ne s'applique pas dans les logements et à la timonerie à condition que leurs fenêtres, portes, claires-voies et écoutilles soient fermées.
4. Après l'avitaillement en GNL, une aération de tous les locaux accessibles depuis le pont est nécessaire.

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 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 SC.3 les dispositions additionnelles existant dans leur région.

Article 9.02 – CHAPITRE 1, « GÉNÉRALITÉS »

1. S'agissant de l'article 1.01 I. 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 I. 10, 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 I. 11, 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) Le rôle d'équipage ;
 - b) Le journal de bord ;
 - c) L'attestation relative au montage et au fonctionnement du tachygraphe ainsi que les enregistrements prescrits du tachygraphe ;
 - d) Les attestations pour les bateaux d'une longueur supérieure à 110 m si la réglementation locale l'exige ;
 - e) Les certificats exigés par la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI), autres que l'attestation relative aux huiles usagées et l'attestation de déchargement.

Toutefois, les bateaux de sport ou de plaisance n'ont pas à être munies des documents visés ci-dessus.
7. S'agissant de l'article 1.10, paragraphe 1, les autorités compétentes peuvent :
 - a) Exempter des dispositions des alinéas a) et b) de ce paragraphe les bateaux de chantier non munis de timonerie ni de logement, pour autant que les documents soient tenus en permanence à disposition sur le chantier ;

- b) Exiger que les bateaux de chantier non munis de timonerie ni de logement aient à bord une attestation relative à la durée et à la délimitation locale du chantier sur lequel le bateau peut être mis en service.

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 1 a).
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.
 - c) Autoriser les bateaux dont la largeur totale est visible de l'arrière à masquer les feux de poupe mentionnés à l'alinéa c) ii).
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 :
 - 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 1–3 du présent article ;
 - b) Les autorités compétentes peuvent prescrire des feux (ou des cônes) rouges au lieu de feux (ou de cônes) bleus.
7. S'agissant de l'article 3.16, les autorités compétentes peuvent prescrire une autre signalisation pour les bacs.
8. S'agissant de l'article 3.20, paragraphe 4, les autorités compétentes peuvent disposer que les menues embarcations autres que les canots de service ne sont pas tenues de porter le ballon noir de jour.

9. S'agissant de l'article 3.27, les autorités compétentes peuvent prescrire :
 - a) Un feu jaune ou rouge scintillant au lieu d'un feu bleu pour les bateaux des services d'incendie et les bateaux de sauvetage.
 - b) Une marque supplémentaire pour les bateaux des autorités de contrôle.

Article 9.05 – CHAPITRE 4, « SIGNALISATION SONORE ; RADIOTÉLÉPHONIE ; APPAREILS D'INFORMATION ET DE NAVIGATION »

1. S'agissant de l'article 4.05, 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'UIT.
2. S'agissant de l'article 4.06, les autorités compétentes peuvent, sur certaines voies navigables, permettre :
 - a) Aux bateaux rapides de naviguer de jour et dans des conditions de visibilité de 1 km ou plus sans être équipés d'un radar ni d'un indicateur de vitesse de giration ;
 - b) Aux bateaux de naviguer au radar sans être équipés d'un indicateur de vitesse de giration.
3. S'agissant de l'article 4.07, les autorités compétentes peuvent dispenser de la prescription d'utiliser l'AIS intérieur ou autoriser des exceptions limitant l'utilisation de l'AIS intérieur à certains secteurs, par exemple les aires réservées au stationnement le long du chenal.

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

S'agissant de l'article 5.01, paragraphe 2, 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 bateaux de petites dimensions.
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 6.10, les autorités compétentes peuvent :
 - a) Autoriser le rattrapant à passer à bâbord ou à tribord du rattrapé en règle générale ;
 - b) Interdire le dépassement dans les chenaux étroits.
5. S'agissant de l'article 6.11, alinéa 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 sur 23 m.

6. S'agissant de l'article 6.21, paragraphe 3, les autorités compétentes peuvent prescrire que le bateau motorisé qui assure la propulsion principale d'une formation à couple doit être situé à tribord de cette formation ; toutefois, lorsqu'une ou plusieurs barges de poussage sont accouplées côte à côte, une barge peut se trouver du côté tribord de la formation.
7. 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.
8. S'agissant de l'article 6.23, paragraphe 2 b), les autorités compétentes peuvent interdire l'utilisation d'un câble longitudinal.
9. S'agissant des articles 6.24–6.26, les autorités compétentes peuvent prescrire des règles spéciales applicables au passage des ponts.
10. S'agissant de l'article 6.27, les autorités compétentes peuvent prescrire des règles spéciales applicables au passage des barrages.
11. S'agissant de l'article 6.28, les autorités compétentes peuvent prescrire des règles spéciales applicables au passage aux écluses.
12. 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.
13. S'agissant de l'article 6.30, les autorités compétentes peuvent prescrire d'autres règles générales de navigation par visibilité réduite.
14. S'agissant de l'article 6.32, les autorités compétentes peuvent :
 - a) Dispenser de la prescription relative à l'émission du signal sonore tritonal ou ne l'appliquer que sur certaines voies navigables ;
 - b) Prescrire des règles supplémentaires pour les bateaux naviguant au radar.
15. 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, « OBLIGATION DE SIGNALISATION ET D'ANNONCE ET OBLIGATIONS RELATIVES À LA SÉCURITÉ »

1. S'agissant de l'article 8.01, paragraphe 4, les autorités compétentes peuvent dispenser de la prescription qui veut qu'en cas de mise à l'arrêt du bateau, tous les moteurs et toutes les machines auxiliaires se trouvant encore en service soient arrêtés ou débranchés.
2. S'agissant de l'article 8.02, paragraphe 1, les autorités compétentes peuvent exiger que les conducteurs des bateaux d'excursions journalières s'annoncent leur présence sur la voie radiotéléphonique indiquée 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 par le signal B.11 (annexe 7).

CHAPITRE 10

PRÉVENTION DE LA POLLUTION DES EAUX ET ÉLIMINATION DES DÉCHETS PRODUITS À BORD DES BATEAUX

Article 10.01 – SIGNIFICATION DE QUELQUES TERMES

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

1. Termes généraux :

- a) « Déchets survenant à bord » : matières ou objets définis aux alinéas b) à f) ci-dessous et dont le détenteur se défait ou dont il a l'intention ou l'obligation de se défaire ;
- b) « Déchets survenant lors de l'exploitation du bateau » : déchets et eaux usées survenant à bord du fait de l'exploitation et de l'entretien du bateau ; en font partie les déchets huileux et graisseux et les autres déchets survenant lors de l'exploitation du bateau ;
- c) « Déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bateau » : huiles usagées, eaux de fond de cale et autres déchets huileux ou graisseux, tels que graisses usagées, filtres usagés, chiffons usagés, récipients et emballages de ces déchets ;
- d) « Huiles usagées » : huiles usées ou autres huiles non-réutilisables provenant des moteurs, des engrenages et des installations hydrauliques ;
- e) « Eau de fond de cale » : eau huileuse provenant des fonds de cale de la salle des machines, du pic, des cofferdams, des espaces de double coque 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 au sens du paragraphe 2 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 alinéas i) et j) ci-dessous ;
- i) « Cargaison restante » : cargaison liquide restant dans les citernes ou les tuyauteries à cargaison après le déchargement sans utilisation d'un système d'assèchement visé dans l'ADN ainsi que cargaison sèche restant dans les cales après le déchargement sans utilisation de balais, de balayeuses mécaniques ou d'installations d'aspiration ;
- j) « Résidus de manutention » : cargaison qui, lors de la manutention, tombe sur le bateau à l'extérieur de la cale ;
- k) « Station de réception » : un bateau, un établissement flottant ou une installation à terre, agréé par les autorités compétentes pour recueillir les déchets survenant à bord ;
- l) « Station d'avitaillement » : une installation ou un bateau destiné à l'approvisionnement des bateaux en carburants liquides et/ou en huile de graissage.

2. Autres termes :

- a) « Ordures ménagères » : déchets organiques et inorganiques provenant des ménages et de la gastronomie à bord survenant lors de l'exploitation du bateau, exceptés les composants des autres déchets définis au paragraphe 1 ci-dessus ;
- b) « Boues de curage » : résidus survenant à bord du bateau lors de l'exploitation d'une station d'épuration à bord ;
- c) « 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 ;
- d) « 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 alinéas a) à c) ci-dessus.

Article 10.02 – OBLIGATION DE SE CONFORMER AUX PRESCRIPTIONS RÉGIONALES

Lors de l'application des dispositions du présent chapitre, les dispositions en vigueur sur la voie d'eau concernée relatives à la protection des eaux et à l'élimination des déchets doivent également être observées.

Article 10.03 – 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 la 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 10.04 – 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, des slops, des ordures ménagères, des boues de curage et d'autres déchets spéciaux, ainsi que des parties de la cargaison et des déchets liés à la cargaison.
- 2. Les exceptions à cette interdiction ne sont autorisées que conformément aux dispositions en vigueur sur la voie d'eau concernée relatives à la protection des eaux et à l'élimination des déchets produits à bord des bateaux.
- 3. Sans préjudice des dispositions en vigueur sur la voie d'eau concernée relatives à la protection des eaux et à l'élimination des déchets survenant à bord des bateaux, en cas de déversement accidentel de déchets visés au paragraphe 1 ci-dessus ou de menace d'un tel déversement, le conducteur doit aviser sans délai l'autorité compétente la plus proche et, dans la mesure du possible, les bateaux qui se trouvent à proximité de l'endroit du déversement, en indiquant aussi exactement que possible la position, la quantité et la nature des déchets ainsi que les mesures prises.

Article 10.05 – COLLECTE ET TRAITEMENT DES DÉCHETS À BORD

- 1. Le conducteur doit assurer la collecte séparée à bord des déchets visés au paragraphe 1 de l'article 10.04, à l'exception des parties de la cargaison et des déchets liés à la cargaison, 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 manière à faciliter la détection et la réparation à temps de toute fuite de matière.

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 ;
 - 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.

Article 10.06 – CARNET DE CONTRÔLE DES HUILES USAGÉES, DÉPÔT AUX STATIONS DE RÉCEPTION

1. Tous les bateaux dont les moteurs principaux ou auxiliaires, à l'exclusion des moteurs des guindeaux d'ancres, sont des moteurs à combustion interne, à l'exception des menues embarcations, doivent avoir à leur bord un carnet de contrôle des huiles usagées valable, délivré par une autorité compétente selon le modèle de l'annexe 9. Après son renouvellement, le carnet précédent doit être conservé à bord six mois au moins après la dernière inscription. Les exceptions ne sont autorisées que conformément aux dispositions en vigueur sur la voie d'eau concernée relatives à la protection des eaux et à l'élimination des déchets produits à bord des bateaux.
2. Les déchets huileux et graisseux produits par l'exploitation du bateau, les slops et les autres déchets spéciaux 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 carnet de contrôle des huiles usagées par la station de réception.
3. Tout bateau qui est muni d'autres documents relatifs au dépôt de déchets survenant lors de l'exploitation du bateau doit pouvoir fournir la preuve du dépôt des déchets par ces autres documents. Une telle 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 73/78).
4. Les ordures ménagères et les boues de curage doivent être déposées aux stations de réception prévues à cet effet.

Article 10.07 – DEVOIR DE VIGILANCE LORS DE L'AVITAILLEMENT

1. Aux fins de l'avitaillement, les bateaux, à l'exception des menues embarcations, doivent utiliser des stations d'avitaillement ou des camions citernes désignés spécialement par les autorités compétentes.
2. Lors de l'avitaillement en combustibles ou en lubrifiants, le conducteur est tenu de s'assurer que :
 - a) Le bateau à avitailler est amarré de manière qu'aucune pression ne s'exerce sur les tuyaux et les flexibles pendant la totalité de la procédure d'avitaillement ;
 - b) La quantité à avitailler est comprise dans la limite des zones lisibles du dispositif de jaugeage ;
 - c) Lors d'un remplissage individuel des citernes, les vannes d'arrêt se trouvant dans les tuyauteries de raccordement des citernes entre elles sont fermées ;
 - d) La procédure d'avitaillement est surveillée ; et

- e) Tout débordement de combustible au niveau des citernes au moment de l'avitaillement doit être rendu impossible par la présence à bord de dispositifs techniques appropriés, qui doivent être indiqués à la case 52 du certificat de bateau le cas échéant. La présence de ces dispositifs n'est pas requise lorsque l'avitaillement en combustible se fait auprès d'un poste qui est lui-même équipé de dispositifs techniques empêchant tout débordement de combustible au moment du remplissage des citernes.
3. Le conducteur est en outre tenu de s'assurer que la personne responsable de la station d'avitaillement et le membre d'équipage responsable de la procédure d'avitaillement ont rempli et signé une liste de contrôle (en deux exemplaires) et se sont accordés sur les points suivants avant le début des opérations d'avitaillement :
- a) La garantie du bon fonctionnement du système d'arrêt automatique (s'il en existe un) ;
 - b) Un moyen sûr et direct de communication ;
 - c) La quantité à avitailler par citerne et le débit de remplissage, en particulier par rapport à de possibles problèmes d'évacuation de l'air des citernes ;
 - d) L'ordre de remplissage des citernes ;
 - e) La vitesse de navigation en cas d'avitaillement en cours de voyage.
- Un exemple de la liste de contrôle figure à l'annexe 11.
4. Le conducteur du bateau et le responsable de la station d'avitaillement ne sont autorisés à commencer la procédure d'avitaillement qu'après concertation sur les points fixés au paragraphe 3 du présent article.
5. Le responsable de la station d'avitaillement doit interrompre immédiatement l'avitaillement si le superviseur à bord du bateau à avitailler a quitté le point d'avitaillement ou qu'un moyen sûr et direct de communication n'est plus garanti.
6. La liste de contrôle doit être conservée pendant au moins six mois par les responsables du bateau à avitailler et de la station d'avitaillement. L'autorité compétente est autorisée à passer en revue les listes de contrôle.

Article 10.07 bis – DEVOIR DE VIGILANCE LORS DE L'AVITAILLEMENT EN GNL

- 1. Les prescriptions de l'article 10.07, paragraphe 2 b) et c), et paragraphe 3 a) et e) ci-dessus, ne s'appliquent pas lors de l'avitaillement en GNL.
- 2. L'avitaillement en GNL en cours de voyage, durant le transbordement de marchandises et durant l'embarquement et le débarquement de passagers n'est pas permis.
- 3. L'avitaillement en GNL ne doit avoir lieu qu'aux endroits désignés par l'autorité compétente.
- 4. Seuls doivent être présents dans la zone d'avitaillement les membres d'équipage du bateau à avitailler, le personnel de la station d'avitaillement ou des personnes ayant obtenu une autorisation de l'autorité compétente.
- 5. Avant de débiter l'avitaillement en GNL, le conducteur du bateau à avitailler est tenu de s'assurer :
 - a) Que le bateau à avitailler est amarré d'une manière telle que les câbles, notamment les câbles électriques et la connexion des mises à la terre ainsi que les tuyaux flexibles ne puissent subir une déformation due à la traction et que l'on puisse libérer rapidement les bateaux en cas de danger ;

- b) Qu'une liste de contrôle pour l'avitaillement en GNL des bateaux arborant la marque d'identification visée à l'article 2.06 ait été remplie et signée par lui-même ou par une personne mandatée par lui, et par la personne responsable de la station d'avitaillement et que la réponse à toutes les questions figurant dans la liste soit « oui ». Les questions non pertinentes sont à rayer. Si toutes les questions ne peuvent recevoir de réponse positive, l'avitaillement n'est autorisé qu'avec l'autorisation de l'autorité compétente ;
 - c) Que toutes les autorisations requises ont été obtenues.
6. La liste de contrôle visée au paragraphe 5 b) ci-dessus doit :
- a) Être remplie en deux exemplaires ;
 - b) Être disponible au moins dans une langue comprise par les personnes visées au paragraphe 5 b) ci-dessus ; et
 - c) Être conservée à bord du bateau durant 3 mois.
7. Pendant l'avitaillement en GNL, le conducteur est tenu de s'assurer en permanence que :
- a) Toutes les dispositions sont prises pour éviter les fuites de GNL ;
 - b) La pression et la température du réservoir à combustible de GNL restent dans les conditions normales d'exploitation ;
 - c) Le niveau de remplissage du réservoir à combustible de GNL reste entre les niveaux autorisés ;
 - d) Des mesures relatives à la mise à la terre du bateau à avitailler et de la station d'avitaillement sont prises conformément à la méthode prévue dans le manuel d'exploitation.
8. Pendant l'avitaillement en GNL :
- a) Le bateau à avitailler doit porter, en complément de la marque d'identification visée à l'article 2.06, un panneau visible par les autres bateaux et signalant l'interdiction de stationner à moins de 10 m conformément à l'article 3.33. La dimension du côté du carré de ce panneau doit être d'au moins 60 cm ;
 - b) Le bateau à avitailler doit porter, en complément de la marque d'identification visée à l'article 2.06, à un endroit visible par les autres bateaux, le panneau A.9 qui interdit de créer des remous (annexe 7). La dimension du plus grand côté doit être d'au moins 60 cm ;
 - c) De nuit, les panneaux doivent être éclairés de façon à être parfaitement visibles des deux côtés du bateau.
9. Après l'avitaillement en GNL sont nécessaire :
- a) Une vidange intégrale des tuyauteries d'avitaillement en gaz naturel liquéfié jusqu'au réservoir à combustible de GNL ;
 - b) Une fermeture des vannes, une déconnexion des tuyaux flexibles et des câbles entre le bateau et la station d'avitaillement en GNL ;
 - c) Une notification à l'autorité compétente de la fin de l'avitaillement.

Article 10.08 – COLLECTE, DÉPÔT ET RÉCEPTION DES DÉCHETS LIÉS À LA CARGAISON

1. Tout bateau doit être muni d'une attestation de déchargement pour chaque déchargement, valable conforme au modèle figurant dans les dispositions en vigueur sur la voie d'eau concernée relatives à la protection des eaux et à l'élimination de déchets produits à bord du bateau. Sauf exceptions prévues dans ces dispositions, l'attestation doit être conservée à bord au moins six mois après sa délivrance. Lorsqu'il s'agit d'un bateau sans équipage, le transporteur peut conserver l'attestation de déchargement ailleurs qu'à bord dudit bateau.
2. Le paragraphe 1 ne s'applique pas aux bateaux qui, de par leur type et leur conception, sont utilisables et utilisés pour :
 - a) Le transport de conteneurs ;
 - b) Le transport de cargaisons mobiles (ro-ro), de marchandises diverses, de cargaisons lourdes et de gros engins ;
 - c) La livraison de combustibles, d'eau potable et d'approvisionnements à bord des navires de mer et des bateaux de navigation intérieure (bateaux avitailleurs) ;
 - d) La collecte des déchets huileux et graisseux des navires de mer et des bateaux de navigation intérieure ;
 - e) Le transport de gaz liquéfiés (type G de l'ADN) ;
 - f) Le transport de soufre liquide (à 180 °C), de ciment en poudre, de cendres volantes et de cargaisons comparables transportées en vrac ou sous forme pompable, en utilisant un système approprié et spécial pour le chargement, le déchargement et le stockage à bord ;
 - g) Le transport de sable ou de gravier, ou le transport de matériaux de dragage du lieu d'extraction au lieu de déchargement, si le bateau en question a été construit et équipé uniquement pour ce transport ;

lorsque le bateau en question ne transporte vraiment que les chargements ou cargaisons susmentionnés et si tel était le cas pour sa dernière cargaison.

Cette disposition ne s'applique pas au transport de cargaisons mixtes par de tels bateaux.

Article 10.09 – PEINTURE ET NETTOYAGE EXTÉRIEUR DES BATEAUX

1. Il est interdit d'enduire d'huile ou de nettoyer le bordé extérieur des bateaux avec des produits dont le déversement dans l'eau est interdit.
2. Il est interdit d'utiliser des systèmes antisalissures contenant une ou plusieurs des substances suivantes :
 - a) Des composés de mercure ;
 - 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.

ANNEXE 1

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

ALLEMAGNE	D	MALTE	MLT
AUTRICHE	A	NORVÈGE	NO
BÉLARUS	BY	PAYS-BAS	N
Belgique	B	POLOGNE	PL
BOSNIE-HERZÉGOVINE	BIH	PORTUGAL	P
BULGARIE	BG	RÉPUBLIQUE DE MOLDOVA	MD
CROATIE	HR	ROUMANIE	R
FÉDÉRATION DE RUSSIE	RUS	SERBIE	SRB
FINLANDE	FI	SLOVAQUIE	SK
FRANCE	F	SLOVÉNIE	SLO
HONGRIE	HU	SUÈDE	SE
ITALIE	I	SUISSE	CH
LITUANIE	LT	TCHÉQUIE	CZ
LUXEMBOURG	L	UKRAINE	UA

ANNEXE 2

ÉCHELLES DE TIRANT D'EAU DES BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE

1. Les échelles de tirant d'eau doivent être graduées au moins en décimètres, du plan de flottaison à vide au plan du plus grand enfoncement, sous forme de bandes bien visibles peintes alternativement en deux couleurs différentes.

La graduation doit être indiquée par des chiffres marqués à côté de l'échelle au moins de 5 en 5 décimètres, ainsi qu'au sommet de celle-ci. Cette graduation doit être repérée par des marques poinçonnées, burinées ou soudées.

2. Si le bateau porte des échelles de jauge répondant aux prescriptions du paragraphe 1 ci-dessus, ces échelles de jauge peuvent tenir lieu d'échelle de tirant d'eau.

ANNEXE 3

SIGNALISATION VISUELLE DES BATEAUX

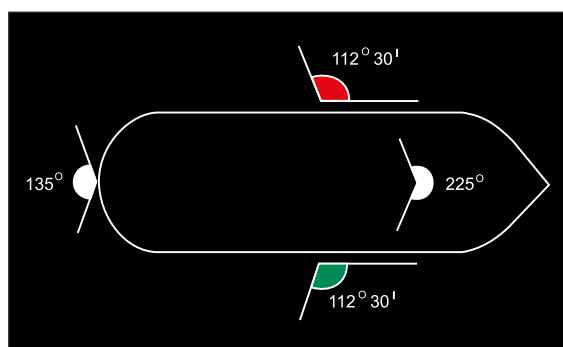
I. GÉNÉRALITÉS

- 1.1 Les croquis ci-après portent sur la signalisation visuelle prévue aux articles du chapitre 3 et d'autres articles pertinents du présent règlement.
- 1.2 Les croquis ci-après n'ont qu'un caractère indicatif ; il convient de se référer au texte du présent règlement, qui seul fait foi.

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

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

Cette signalisation supplémentaire est seule décrite sous le croquis.

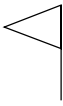


Article 3.01, paragraphe 1 : L'arc d'horizon sur lequel sont visibles le feu de mât, les feux de côté et le feu de poupe.

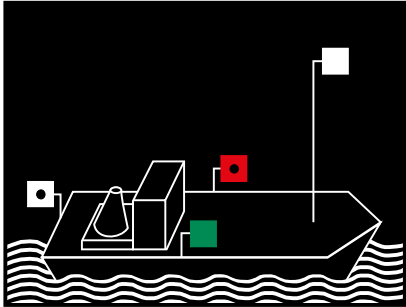
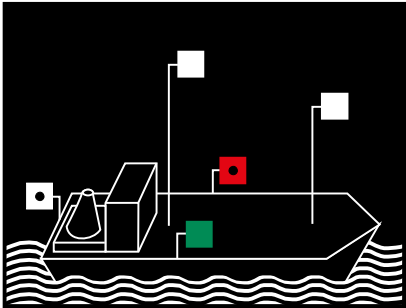
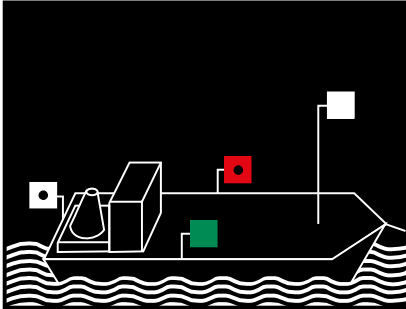
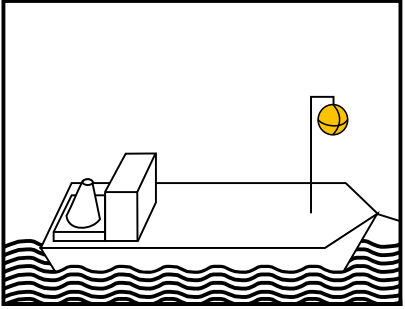
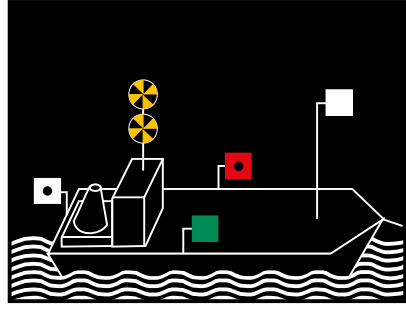
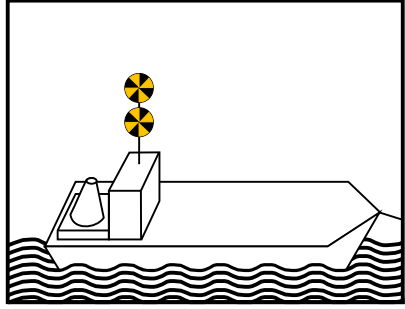
- 1.3 Explication des symboles :

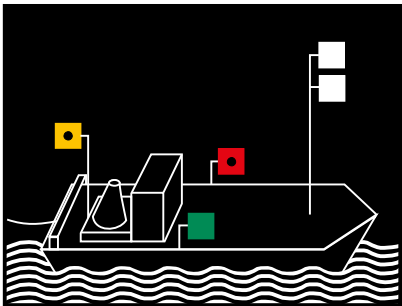
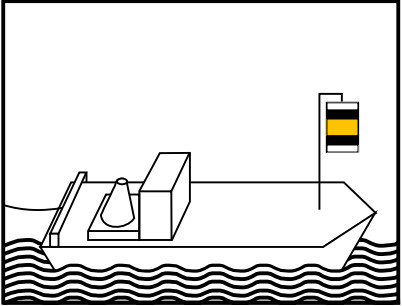
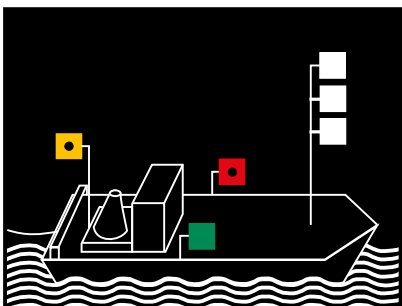
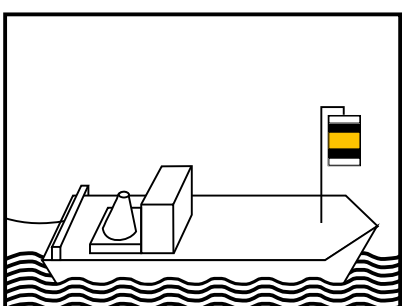
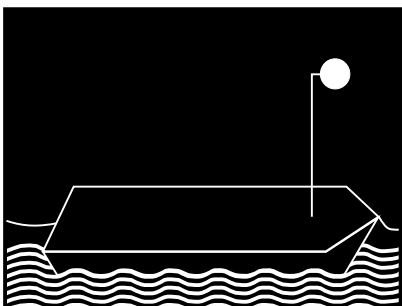
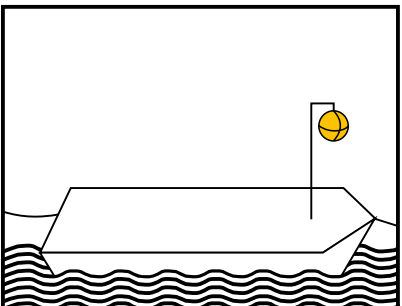
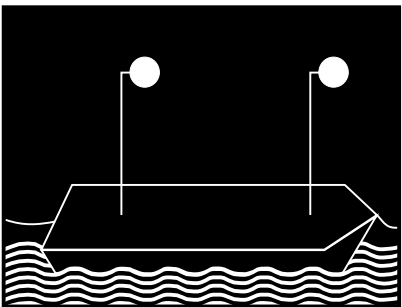
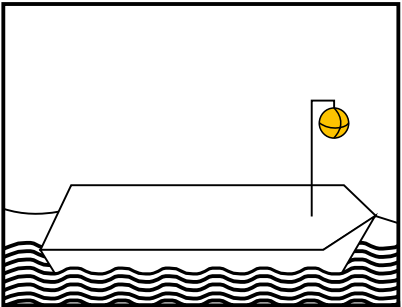
- a Feu fixe visible de tous les côtés
(un feu projetant une lumière ininterrompue sur l'étendue d'un arc d'horizon de 360°)
- b Feu fixe sur un arc d'horizon limité. Un feu qui est invisible pour l'observateur est marqué d'un point en son centre
- c Feu scintillant
- d Feu facultatif
- e Panneau ou pavillon (article 3.03)

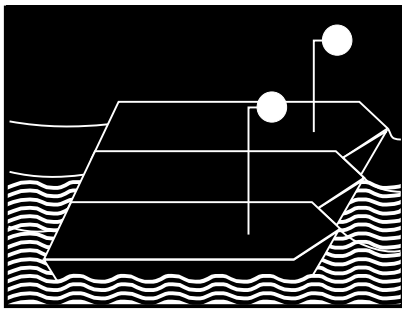
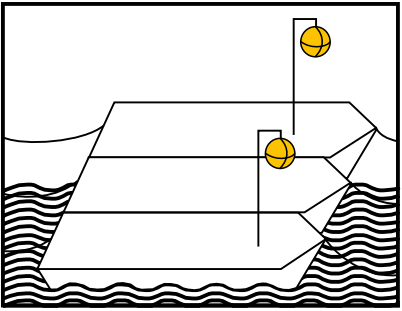
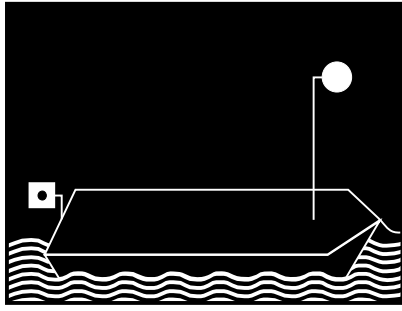
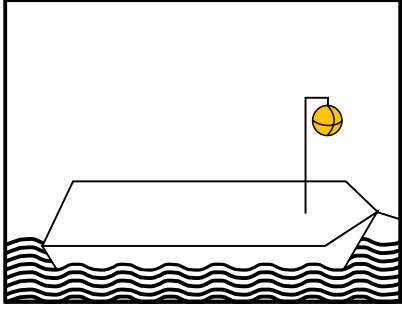
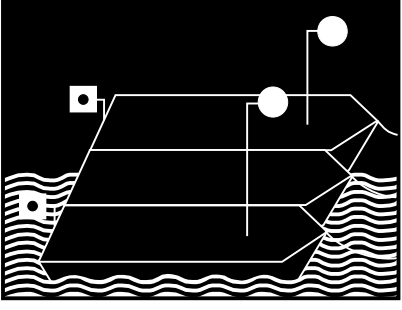
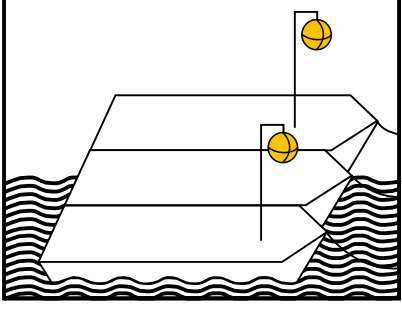
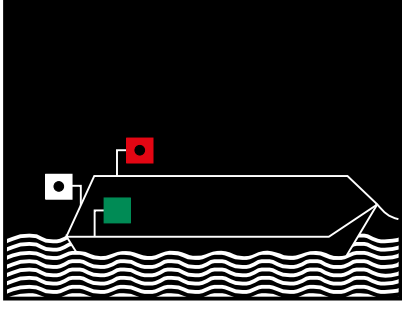
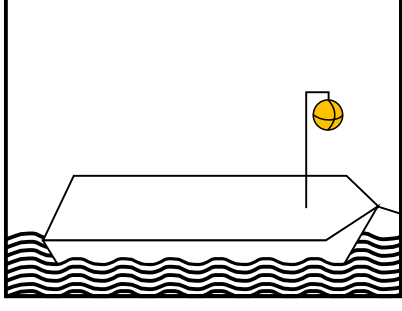


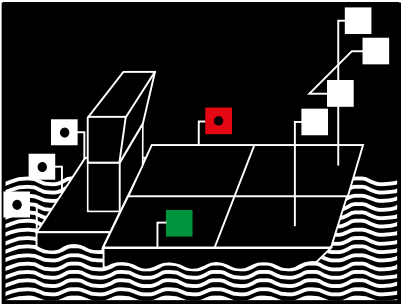
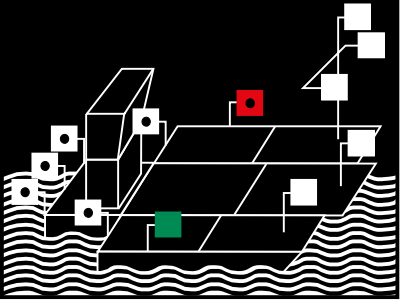
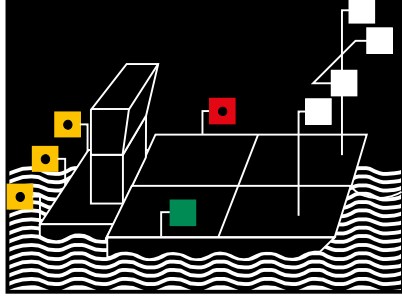
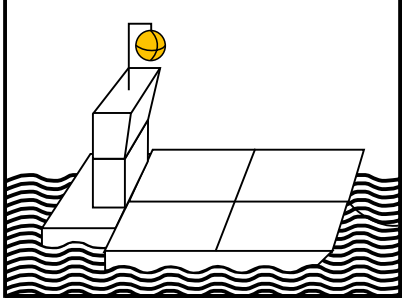
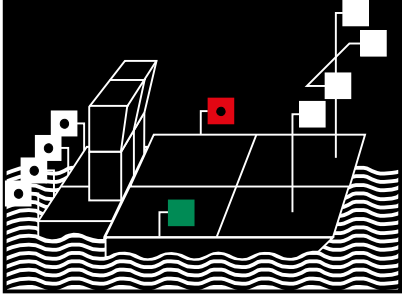
f		Flamme (article 3.03)
g		Ballon (article 3.04)
h		Cylindre (article 3.04)
i		Cône (article 3.04)
j		Bicône (article 3.04)
k		Réflecteur radar

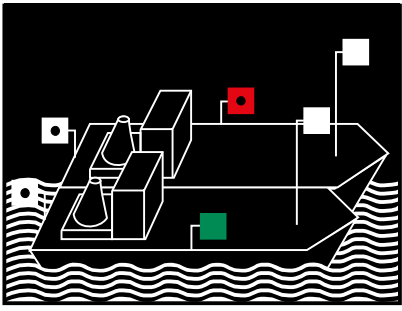
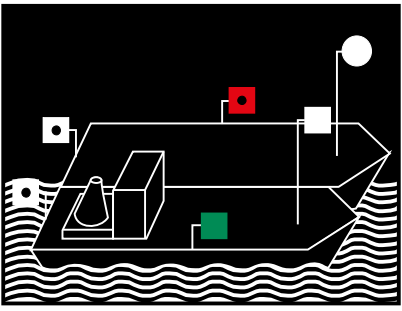
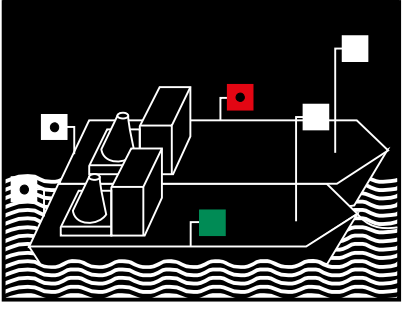
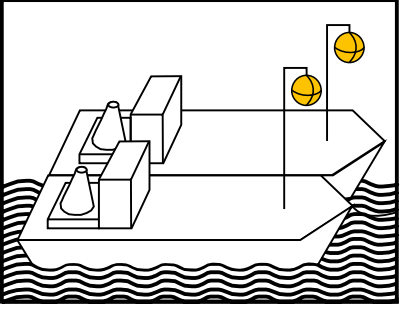
II. SIGNALISATION EN COURS DE ROUTE

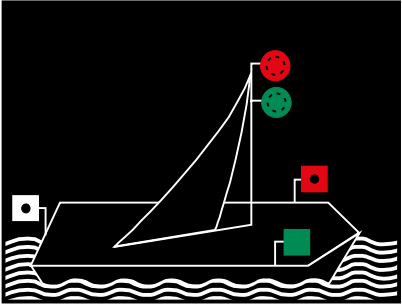
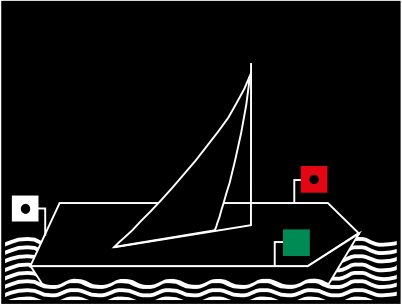
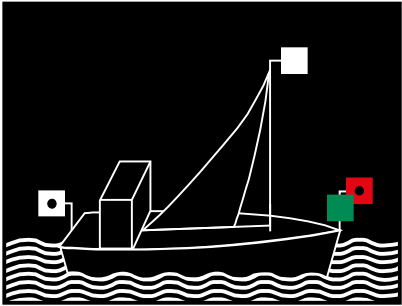
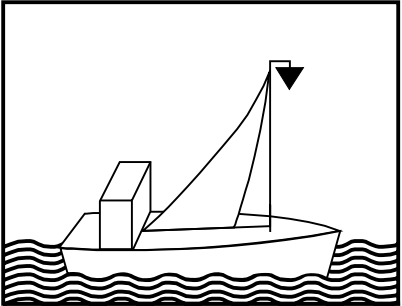
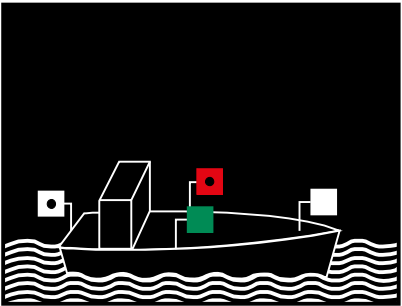
Nuit	Croquis	Jour
	1	
Article 3.08, paragraphe 1 : Bateaux motorisés isolés.		
	2	
Article 3.08, paragraphe 2 : Bateaux motorisés isolés portant un deuxième feu de mât. Obligatoire pour les bateaux de plus de 110 m de longueur.		
	3	
Article 3.08, paragraphe 3 : Bateau motorisé temporairement précédé d'un bateau motorisé de renfort.		
	4	
Article 3.08, paragraphe 4 : Bateau rapide naviguant seul.		

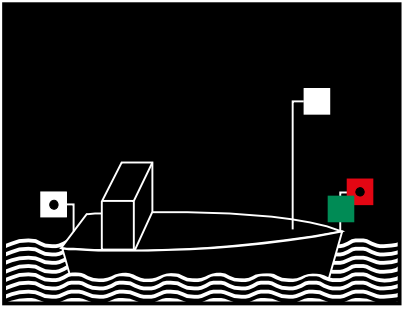
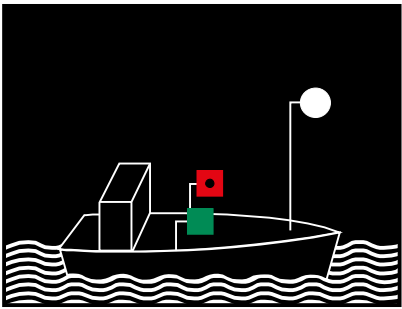
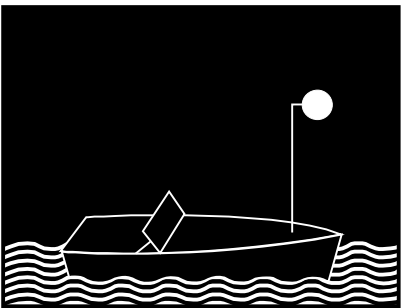
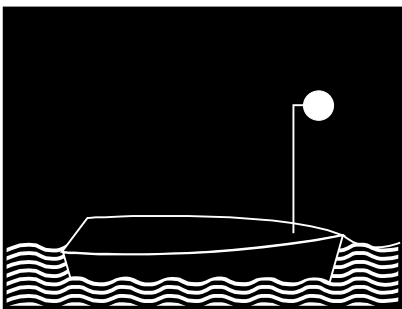
Nuit	Croquis	Jour
	5	
Article 3.09, paragraphe 1 : Bateau motorisé faisant route seul en tête d'un convoi remorqué ou placé en renfort.		
	6	
Article 3.09, paragraphe 2 : Chacun des bateaux motorisés en tête d'un convoi remorqué ou placés en renfort, lorsqu'il y en a plusieurs naviguant l'un à côté de l'autre.		
	7	
Article 3.09, paragraphe 3 : Bateaux remorqués.		
	8	
Article 3.09, paragraphe 3 a) : Longueur de convoi remorqué dépassant 110 m.		

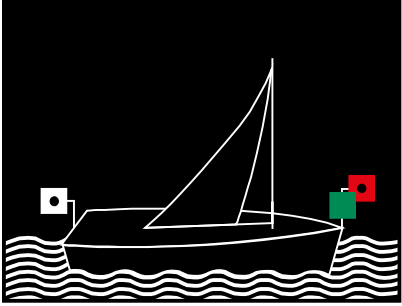
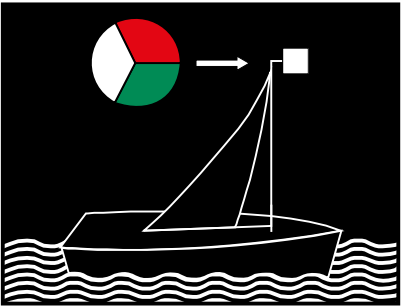
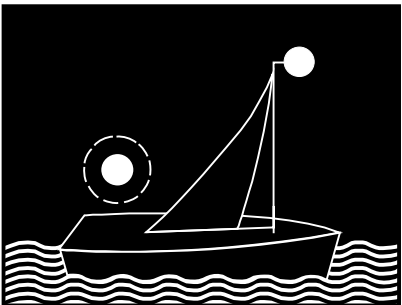
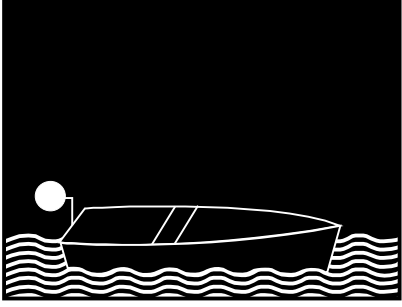
Nuit	Croquis	Jour
	9	
Article 3.09, paragraphe 3 b) : Longueur de convoi remorqué comprenant une rangée de plus de deux bateaux accouplés.		
	10	
Article 3.09, paragraphe 4 : Dernière longueur d'un convoi remorqué.		
	11	
Article 3.09, paragraphe 4 : Plusieurs bateaux remorqués en dernière longueur du convoi.		
	12	
Article 3.09, paragraphe 5 : Navires de mer remorqués venant directement de la mer ou partant pour la mer.		

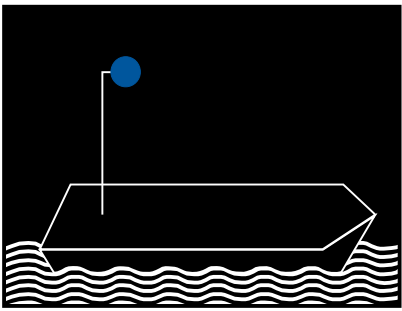
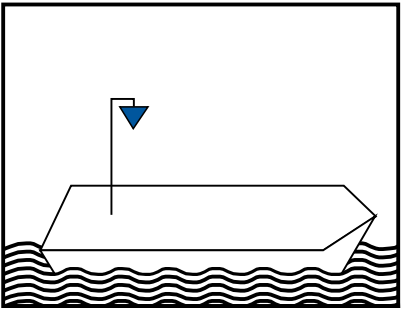
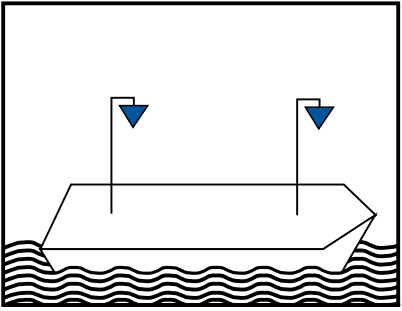
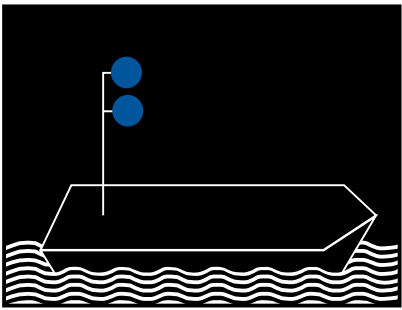
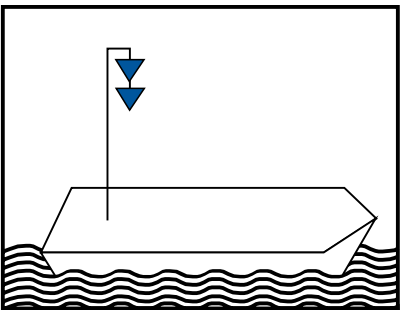
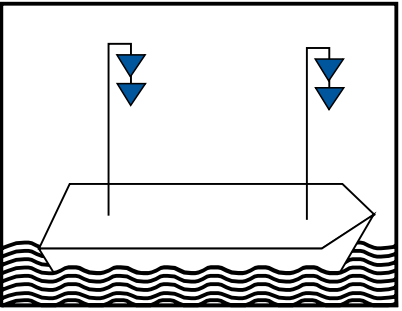
Nuit	Croquis	Jour
	13	
Article 3.10, paragraphe 1 : Convois poussés.		
	14	
Article 3.10, paragraphe 1 c) ii) : Convois poussés, plus de deux bateaux autres que le pousseur visibles de l'arrière sur la largeur totale.		
	15	
Article 3.10, paragraphe 2 : Convois poussés précédés par un ou plusieurs bateaux motorisés placés en renfort.		
	16	
Article 3.10, paragraphe 3 : Convois poussés avec deux pousseurs.		

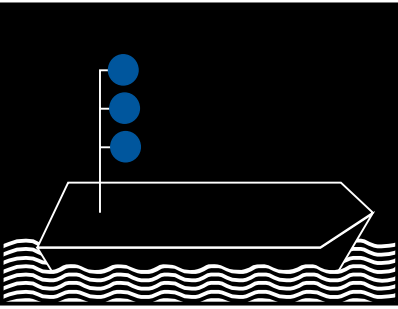
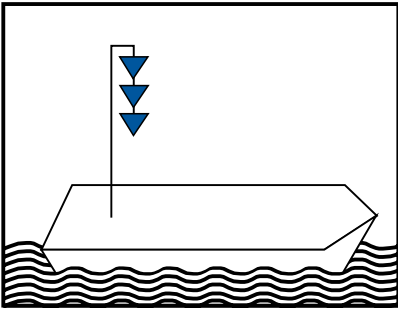
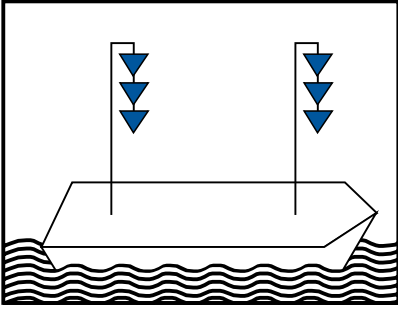
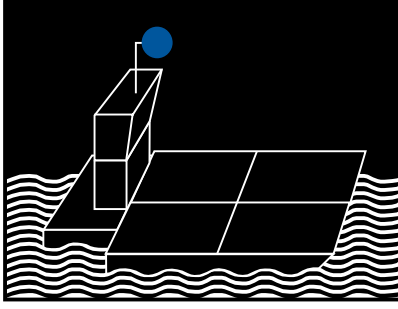
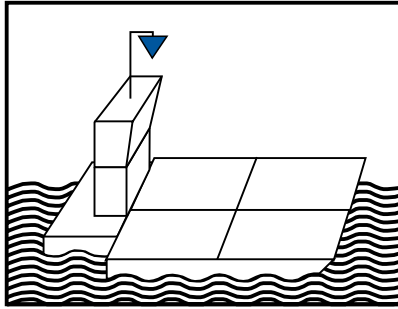
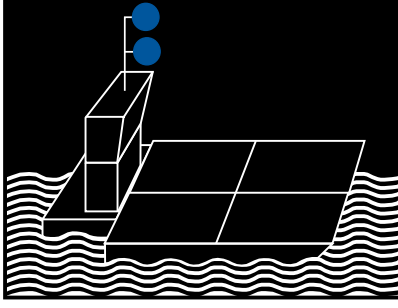
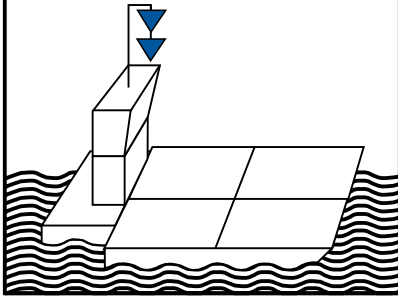
Nuit	Croquis	Jour
	17	
Article 3.11, paragraphe 1 : Formations à couple : deux bateaux motorisés.		
	18	
Article 3.11, paragraphe 1 : Formations à couple : un bateau motorisé et un bateau non motorisé.		
	19	
Article 3.11, paragraphe 2 : Formations à couple précédées par un ou plusieurs bateaux motorisés placés en renfort.		

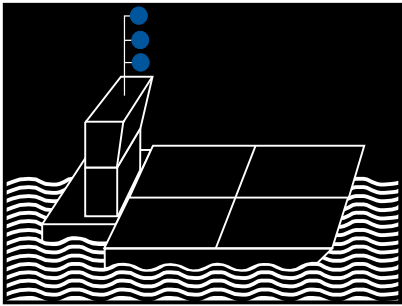
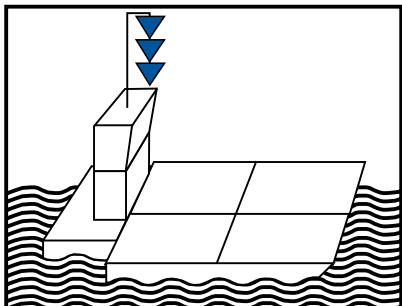
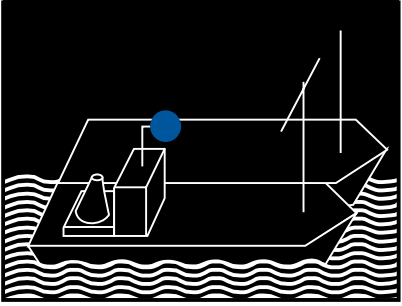
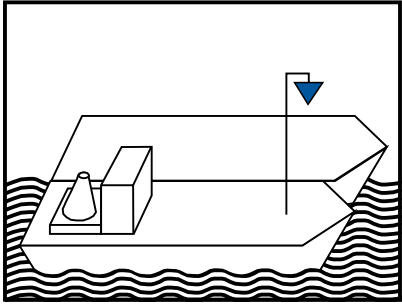
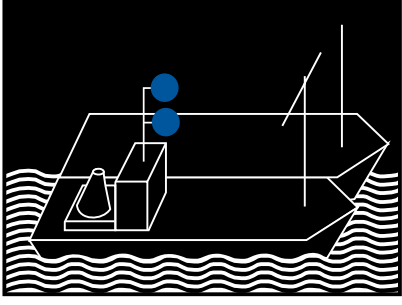
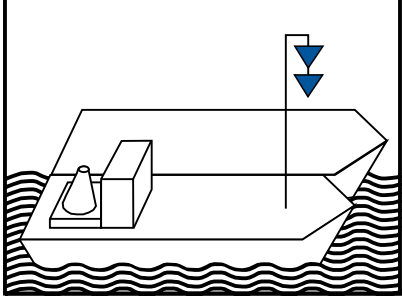
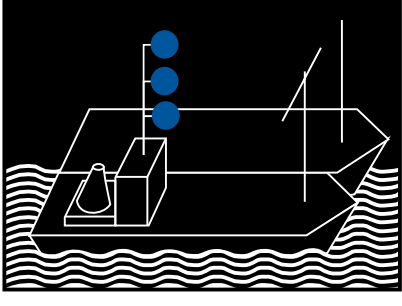
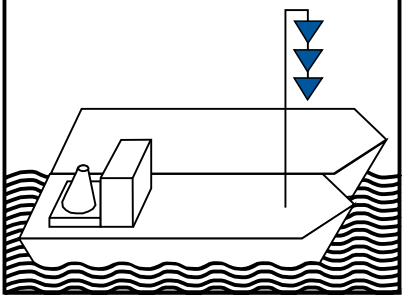
Nuit	Croquis	Jour
	20	
	20 bis	
Article 3.12 : Bateaux à voile (les feux de mât sont facultatifs).		
	21	
Article 3.12, paragraphe 3 : Bateau naviguant à la voile et utilisant en même temps ses propres moyens mécaniques de propulsion.		
	22	
Article 3.13, paragraphe 1 : Menues embarcations motorisées isolées.		

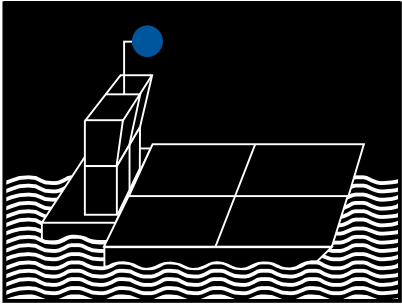
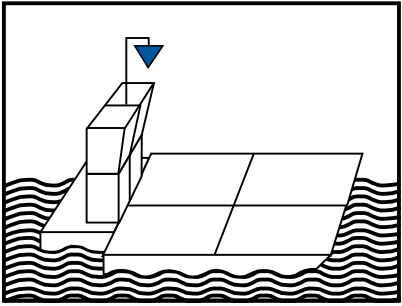
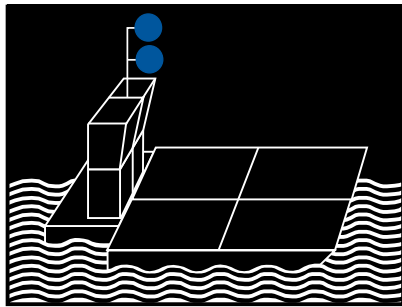
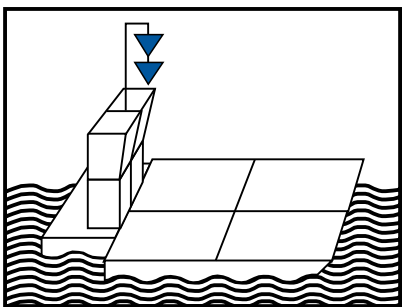
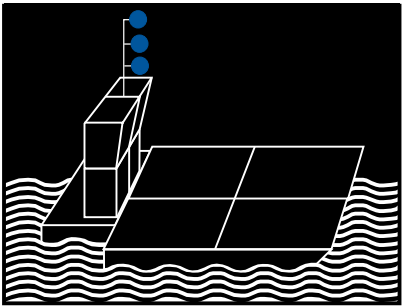
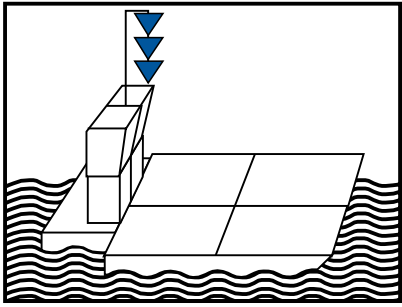
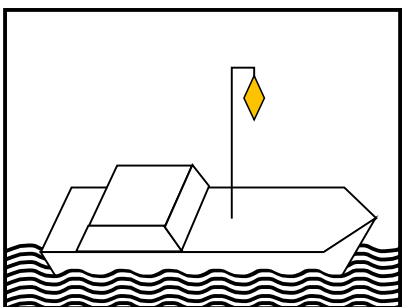
Nuit	Croquis	Jour
	23	
Article 3.13, paragraphe 1 : Menues embarcations motorisées isolées avec feux de côté placés l'un à côté de l'autre ou dans une même lanterne, à la proue ou près de la proue.		
	24	
Article 3.13, paragraphe 1 : Menues embarcations motorisées isolées : le feu de mât remplacé par un feu clair blanc, visible de tous les côtés.		
	25	
Article 3.13, paragraphe 2 : Menues embarcations motorisées isolées, d'une longueur inférieure à 7 m.		
	26	
Article 3.13, paragraphe 4 : Menues embarcations remorquées ou menées à couple.		

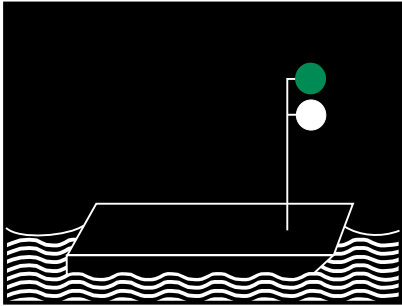
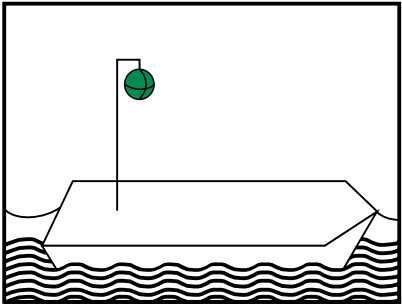
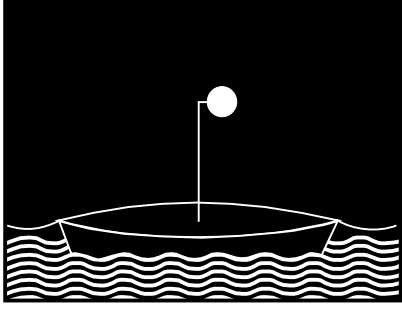
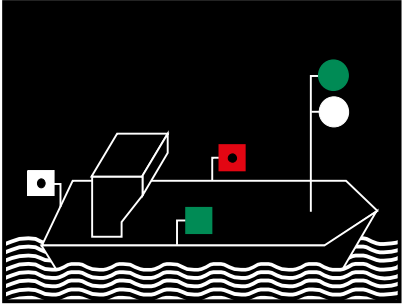
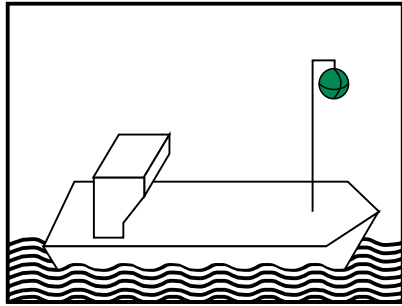
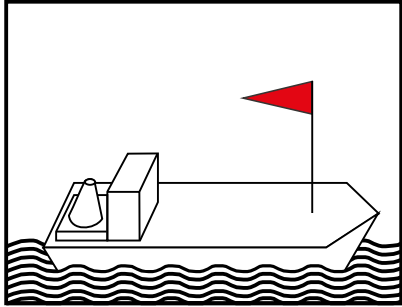
Nuit	Croquis	Jour
	27	
Article 3.13, paragraphe 5 : Menues embarcations à voile.		
	28	
Article 3.13, paragraphe 5 : Menues embarcations à voile, les feux de côté et le feu de poupe réunis dans une même lanterne en haut du mât.		
	29	
Article 3.13, paragraphe 5 : Menues embarcations à voile de moins de 7 m de long portant un feu blanc visible de tous les côtés et montrant en outre un deuxième feu ordinaire blanc à l'approche d'autres bateaux.		
	30	
Article 3.13, paragraphe 6 : Menues embarcations isolées qui ne sont ni motorisées ni à voile.		

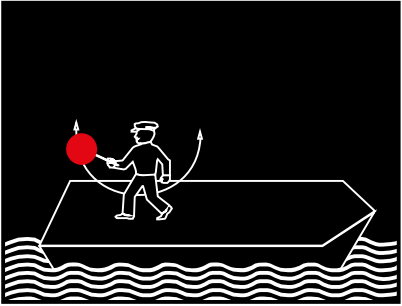
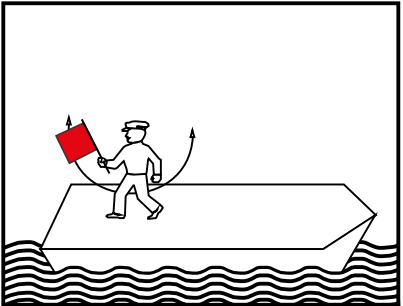
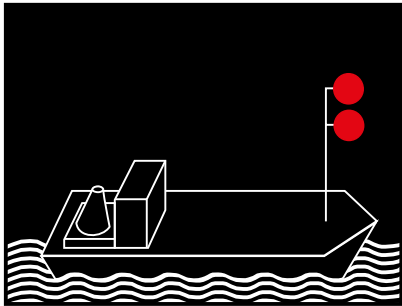
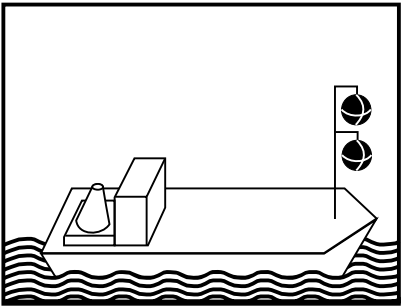
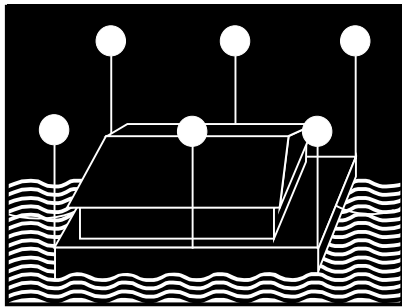
Nuit	Croquis	Jour
	31	
	31 bis	
Article 3.14, paragraphe 1 : Signalisation supplémentaire des bateaux effectuant certains transports de matières dangereuses : matières inflammables conformément aux prescriptions de la sous-section 7.1.5.0 ou de la sous-section 7.2.5.0 de l'ADN et chapitre 3.2, tableau A, colonne (12) ou tableau C, colonne (19) de l'ADN.		
	32	
	32 bis	
Article 3.14, paragraphe 2 : Signalisation supplémentaire des bateaux effectuant certains transports de matières dangereuses : matières présentant un danger pour la santé conformément aux prescriptions de la sous-section 7.1.5.0 ou de la sous-section 7.2.5.0 de l'ADN et chapitre 3.2, tableau A, colonne (12) ou tableau C, colonne (19) de l'ADN.		

Nuit	Croquis	Jour
	33	
	33 bis	
Article 3.14, paragraphe 3 : Signalisation supplémentaire des bateaux effectuant certains transports de matières dangereuses : matières explosives conformément aux prescriptions de la sous-section 7.1.5.0 ou de la sous-section 7.2.5.0 de l'ADN et chapitre 3.2, tableau A, colonne (12) de l'ADN.		
	34	
Article 3.14, paragraphe 4 : Signalisation supplémentaire des convois poussés effectuant certains transports de matières dangereuses, visées au paragraphe 1 de l'article 3.14.		
	34 bis	
Article 3.14, paragraphe 4 : Signalisation supplémentaire des convois poussés effectuant certains transports de matières dangereuses, visées au paragraphe 2 de l'article 3.14.		

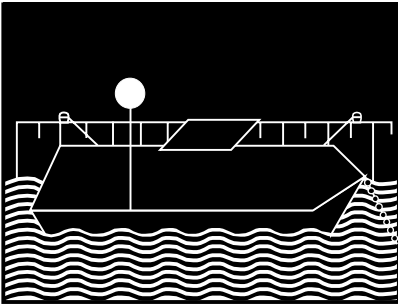
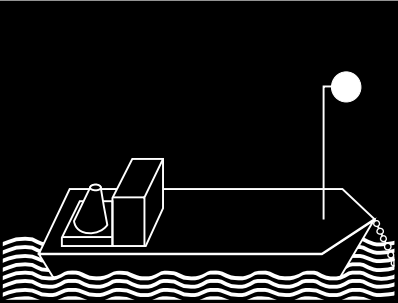
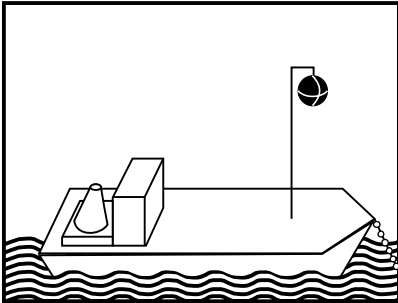
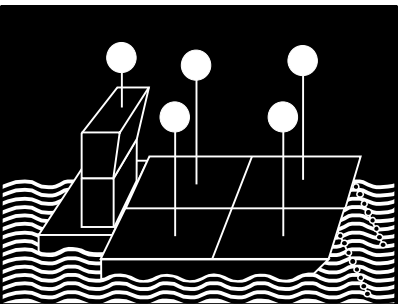
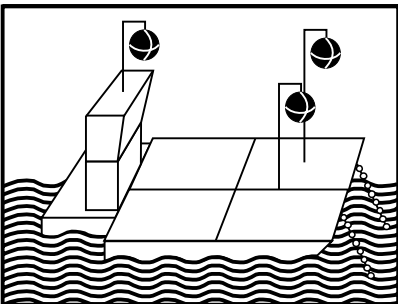
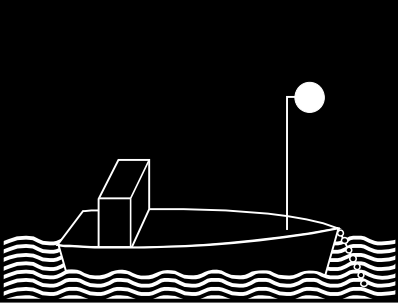
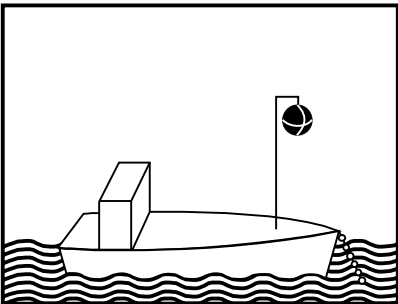
Nuit	Croquis	Jour
	34 ter	
Article 3.14, paragraphe 4 : Signalisation supplémentaire des convois poussés effectuant certains transports de matières dangereuses, visées au paragraphe 3 de l'article 3.14.		
	35	
Article 3.14, paragraphe 4 : Signalisation supplémentaire des formations à couple effectuant certains transports de matières dangereuses, visées au paragraphe 1 de l'article 3.14.		
	35 bis	
Article 3.14, paragraphe 4 : Signalisation supplémentaire des formations à couple effectuant certains transports de matières dangereuses, visées au paragraphe 2 de l'article 3.14.		
	35 ter	
Article 3.14, paragraphe 4 : Signalisation supplémentaire des formations à couple effectuant certains transports de matières dangereuses, visées au paragraphe 3 de l'article 3.14.		

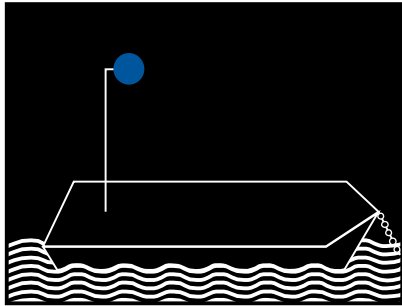
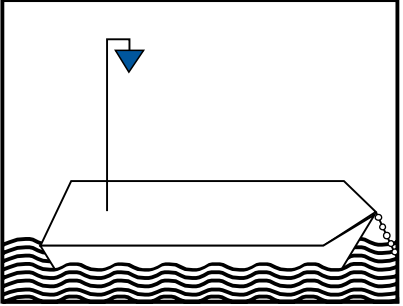
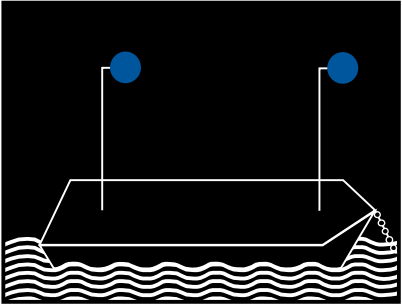
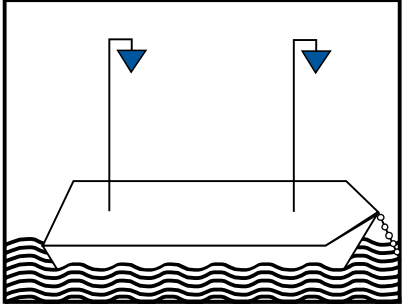
Nuit	Croquis	Jour
	36	
Article 3.14, paragraphe 5 : Signalisation supplémentaire des convois poussés propulsés par deux pousseurs placés côte à côte et effectuant certains transports de matières dangereuses, visées au paragraphe 1 de l'article 3.14.		
	36 bis	
Article 3.14, paragraphe 5 : Signalisation supplémentaire des convois poussés propulsés par deux pousseurs placés côte à côte et effectuant certains transports de matières dangereuses, visées au paragraphe 2 de l'article 3.14.		
	36 ter	
Article 3.14, paragraphe 5 : Signalisation supplémentaire des convois poussés propulsés par deux pousseurs placés côte à côte et effectuant certains transports de matières dangereuses, visées au paragraphe 3 de l'article 3.14.		
	37	
Article 3.15 : Bateaux autorisés au transport de plus de 12 passagers et dont la longueur de la coque est inférieure à 20 m.		

Nuit	Croquis	Jour
	38	
Article 3.16, paragraphe 1 : Bacs ne naviguant pas librement.		
	39	
Article 3.16, paragraphe 2 : Canot ou flotteur de tête d'un bac à câble longitudinal.		
	40	
Article 3.16, paragraphe 3 : Bacs naviguant librement.		
Sans objet	41	Sans objet
	42	
Article 3.17 : Bateaux jouissant d'une priorité de passage.		

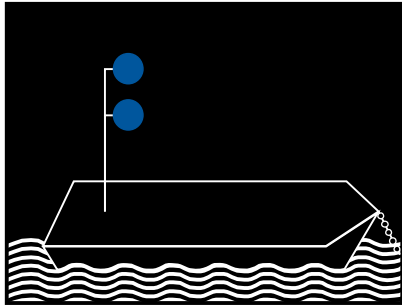
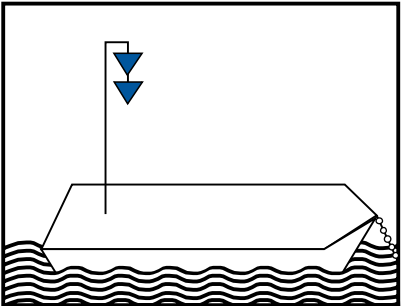
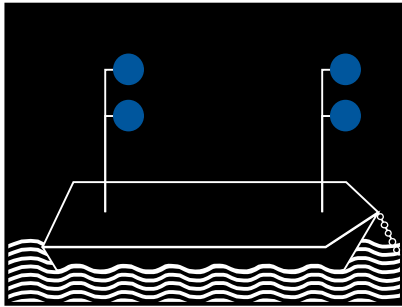
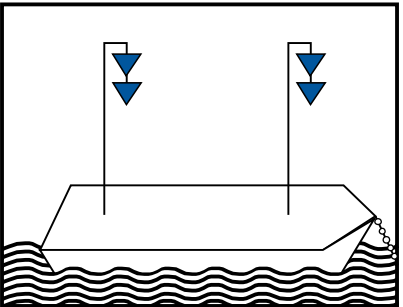
Nuit	Croquis	Jour
	43	
	43 bis	
Article 3.18, paragraphe 1 : Signalisation supplémentaire des bateaux incapables de manœuvrer.		
	44	
Article 3.19 : Matériels flottants et établissements flottants faisant route.		

III. SIGNALISATION EN STATIONNEMENT

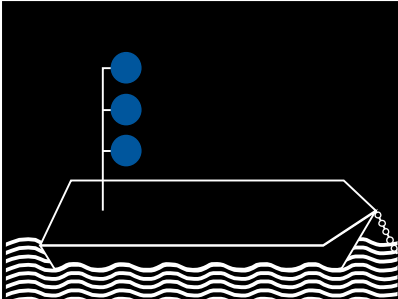
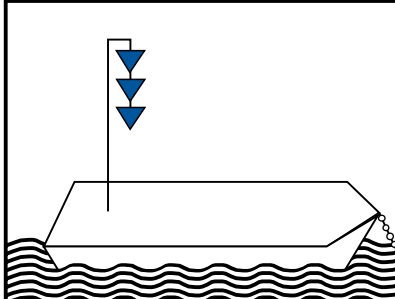
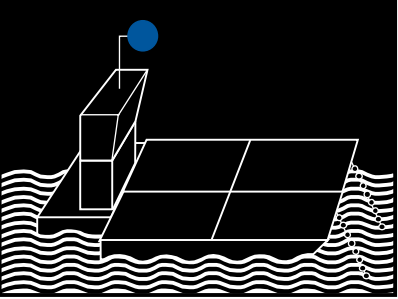
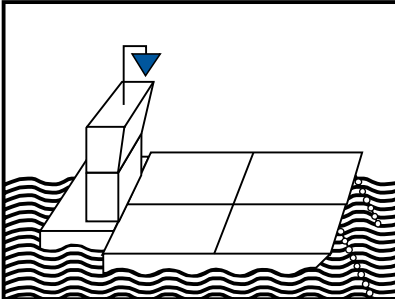
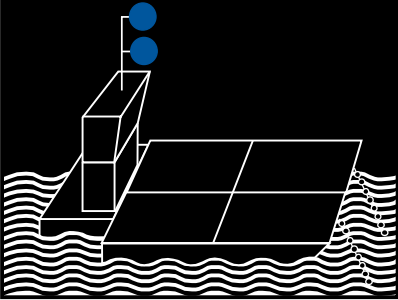
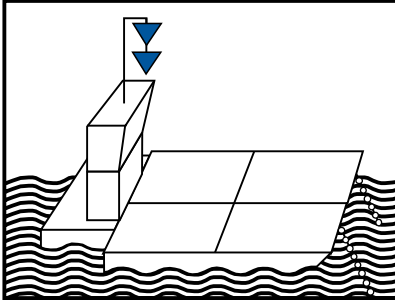
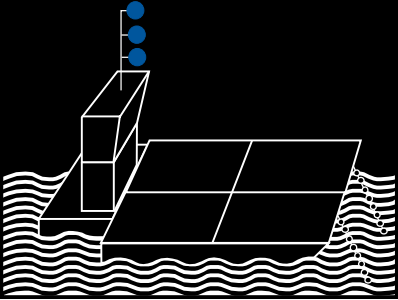
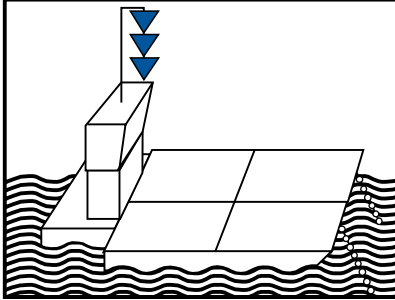
Nuit	Croquis	Jour
	45	
Article 3.20, paragraphe 1 : Bateaux en stationnement.		
	46	
Article 3.20, paragraphe 1 : Bateaux stationnant au large.		
	47	
Article 3.20, paragraphe 2 : Convois poussés stationnant au large.		
	48	
Article 3.20, paragraphe 3 : Menues embarcations stationnant au large.		

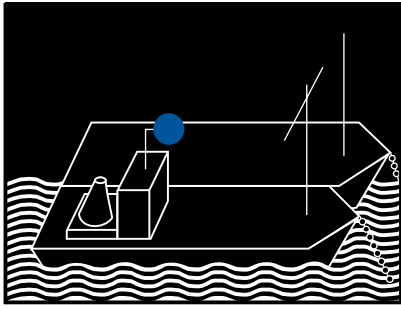
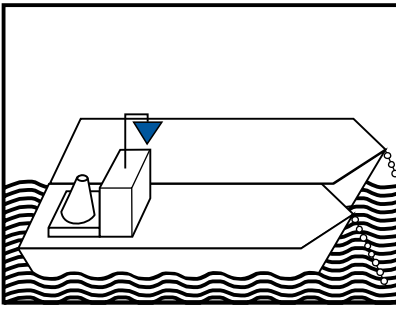
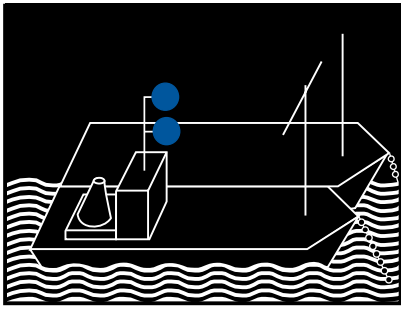
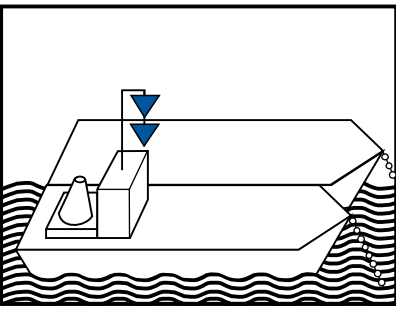
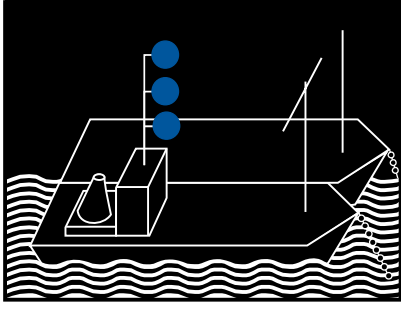
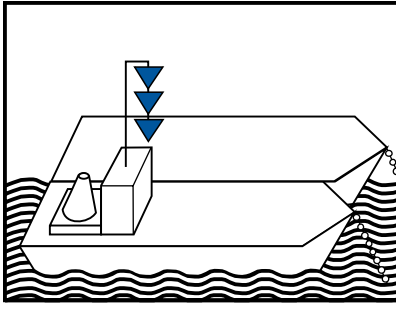
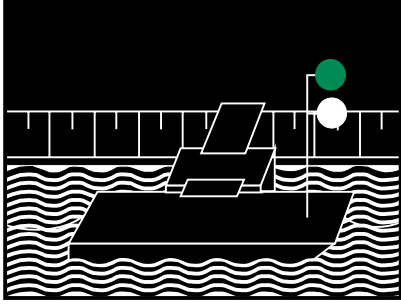
Nuit	Croquis	Jour
	49	
	49 bis	

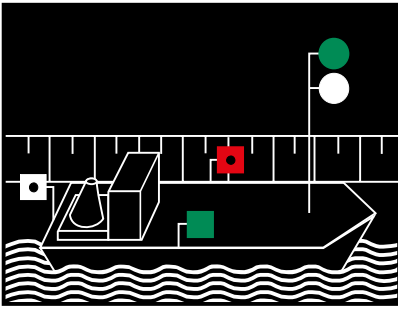
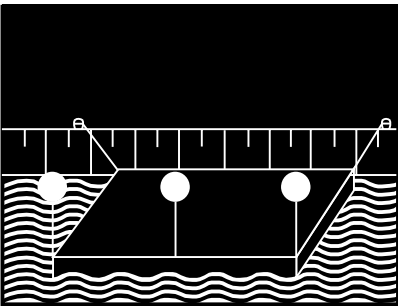
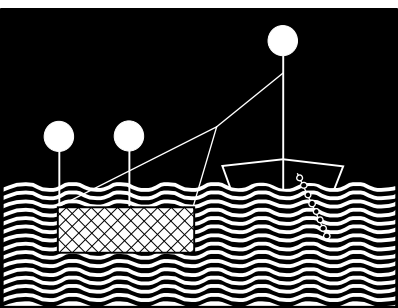
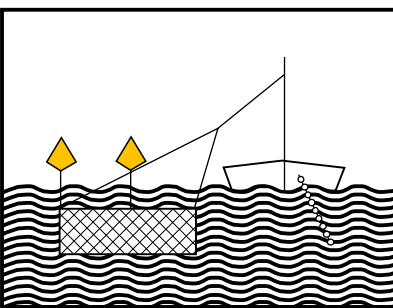
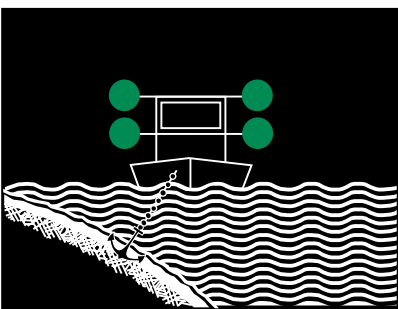
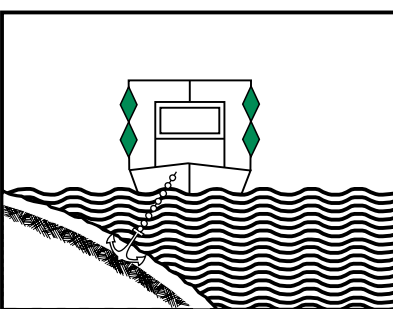
Article 3.21 : Signalisation supplémentaire des bateaux effectuant certains transports de matières dangereuses, visées au paragraphe 1 de l'article 3.14, en stationnement.

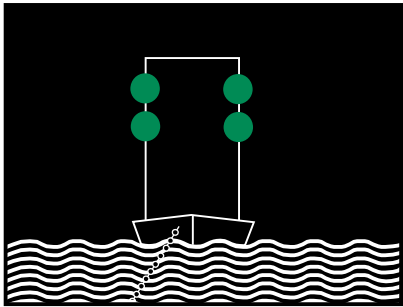
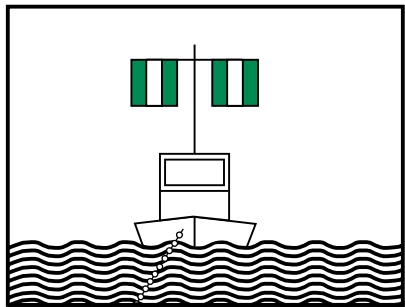
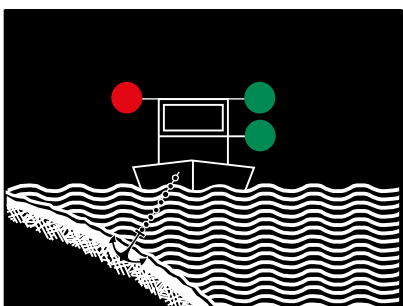
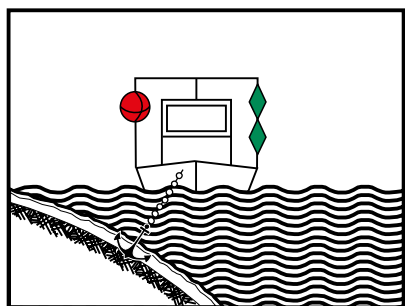
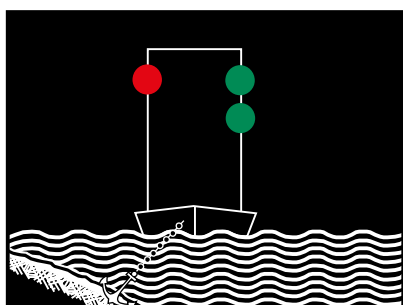
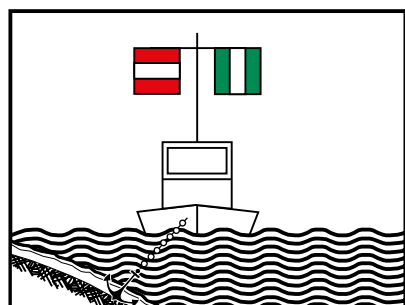
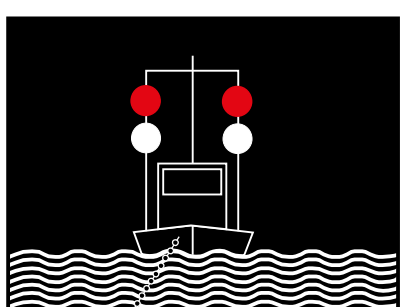
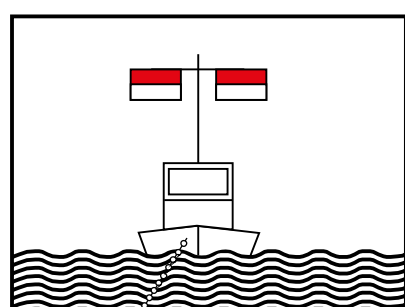
	49 ter	
	49 quater	

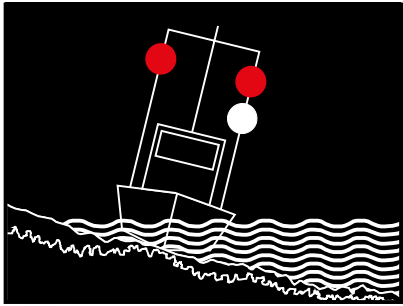
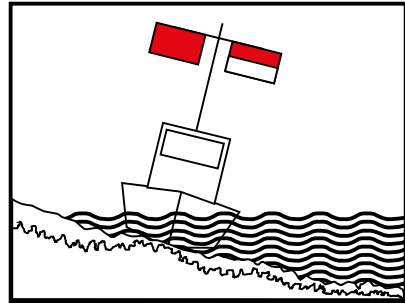
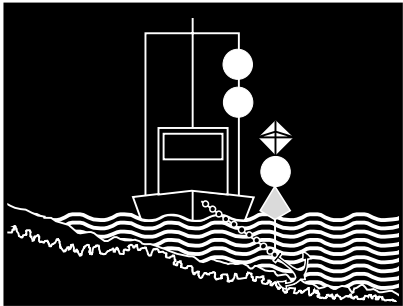
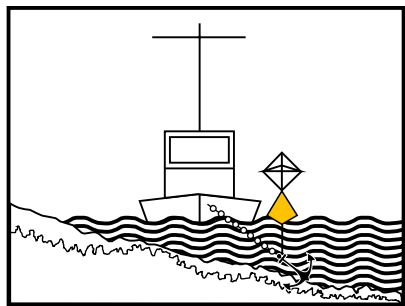
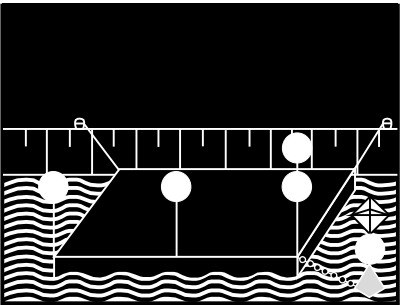
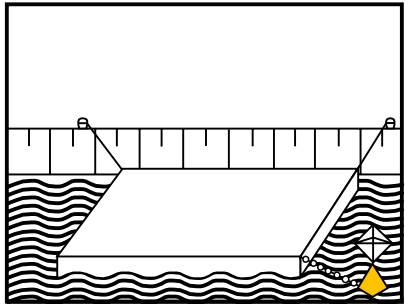
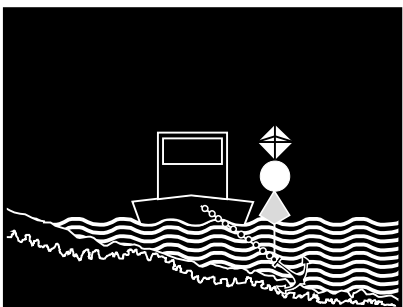
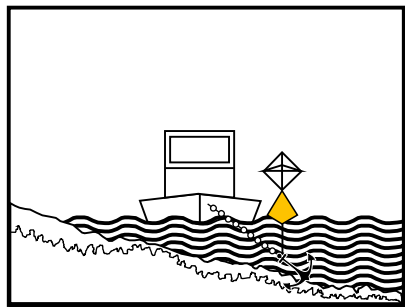
Article 3.21 : Signalisation supplémentaire des bateaux effectuant certains transports de matières dangereuses, visées au paragraphe 2 de l'article 3.14, en stationnement.

Nuit	Croquis	Jour
	49 quinquies	
Article 3.21 : Signalisation supplémentaire des bateaux effectuant certains transports de matières dangereuses, visées au paragraphe 3 de l'article 3.14, en stationnement.		
	50	
Article 3.21 : Signalisation supplémentaire des convois poussés effectuant certains transports de matières dangereuses, visées au paragraphe 1 de l'article 3.14, en stationnement.		
	50 bis	
Article 3.21 : Signalisation supplémentaire des convois poussés effectuant certains transports de matières dangereuses, visées au paragraphe 2 de l'article 3.14, en stationnement.		
	50 ter	
Article 3.21 : Signalisation supplémentaire des convois poussés effectuant certains transports de matières dangereuses, visées au paragraphe 3 de l'article 3.14, en stationnement.		

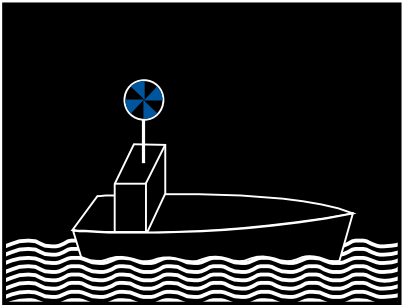
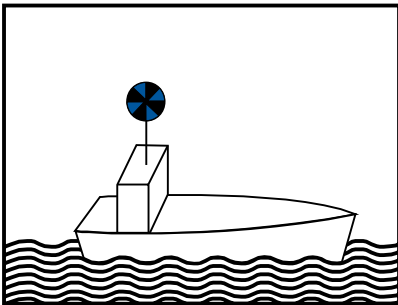
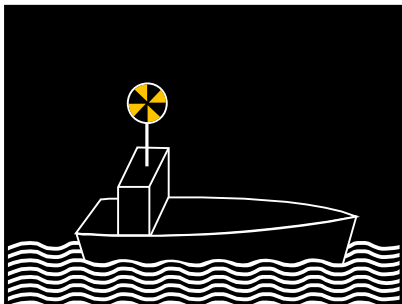
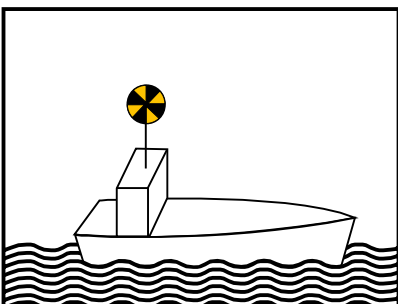
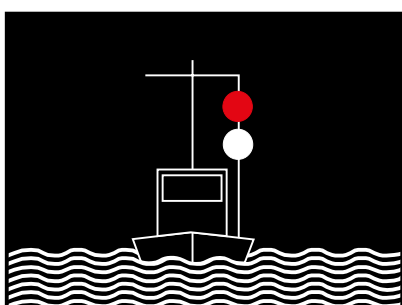
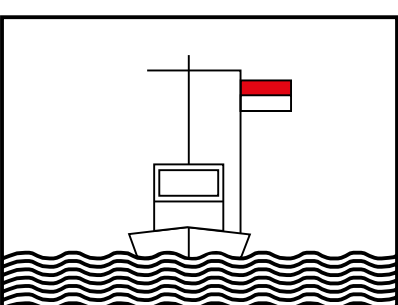
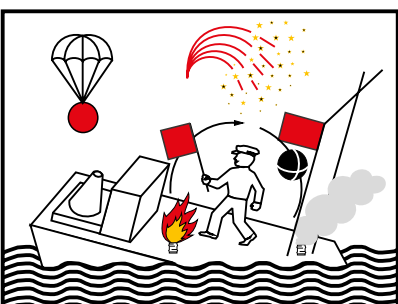
Nuit	Croquis	Jour
	51	
Article 3.21 : Signalisation supplémentaire des formations à couple effectuant certains transports de matières dangereuses, visées au paragraphe 1 de l'article 3.14, en stationnement.		
	51 bis	
Article 3.21 : Signalisation supplémentaire des formations à couple effectuant certains transports de matières dangereuses, visées au paragraphe 2 de l'article 3.14, en stationnement.		
	51 ter	
Article 3.21 : Signalisation supplémentaire des formations à couple effectuant certains transports de matières dangereuses, visées au paragraphe 3 de l'article 3.14, en stationnement.		
	52	
Article 3.22, paragraphe 1 : Bacs ne naviguant pas librement stationnant à leur débarcadère.		

Nuit	Croquis	Jour
	53	
Article 3.22, paragraphe 2 : Bacs naviguant librement, en service, stationnant à leur débarcadère.		
	54	
Article 3.23 : Matériels flottants et établissements flottants en stationnement.		
	55	
Article 3.24 : Bateaux de pêche en stationnement avec filets ou perches.		
	56	
Article 3.25, paragraphe 1 a) : Engins flottants au travail et bateaux en stationnement effectuant des travaux ou des opérations de sondage ou de mesurage ; passage libre des deux côtés.		

Nuit	Croquis	Jour
	56 bis	
Article 3.25, paragraphe 4 : Bateaux échoués ou coulés ; passage libre des deux côtés.		
	57	
Article 3.25, paragraphe 1 a) et b) : Engins flottants au travail et bateaux en stationnement effectuant des travaux ou des opérations de sondage ou de mesure ; passage libre d'un côté.		
	57 bis	
Article 3.25, paragraphe 4 : Bateaux échoués ou coulés ; passage libre d'un côté.		
	58	
Article 3.25, paragraphe 1 c) et paragraphe 4 : Engins flottants au travail, bateaux effectuant des travaux ou des opérations de sondage ou de mesure et bateaux échoués ou coulés ; protection contre les remous ; passage libre des deux côtés.		

Nuit	Croquis	Jour
	59	
Article 3.25, paragraphe 1 c) et d) et paragraphe 4 : Engins flottants au travail, bateaux effectuant des travaux ou des opérations de sondage ou de mesurage et bateaux échoués ou coulés ; protection contre les remous ; passage libre d'un côté.		
	60	
Article 3.26 : Bateaux dont les ancres peuvent présenter un danger pour la navigation.		
	61	
Article 3.26 : Matériels flottants et établissements flottants dont les ancres peuvent présenter un danger pour la navigation.		
	61 bis	
Article 3.26 : Les ancres des bateaux, des matériels flottants et des établissements flottants qui peuvent présenter un danger pour la navigation.		

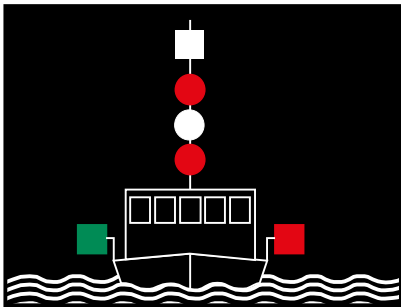
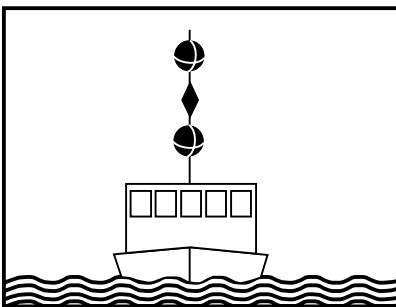
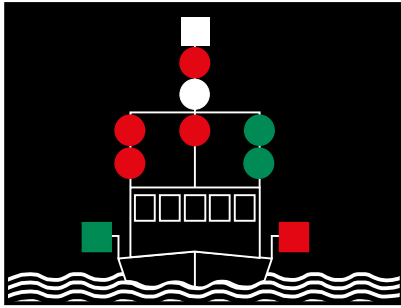
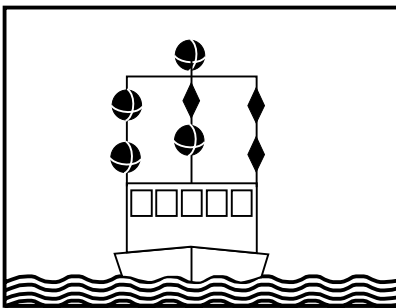
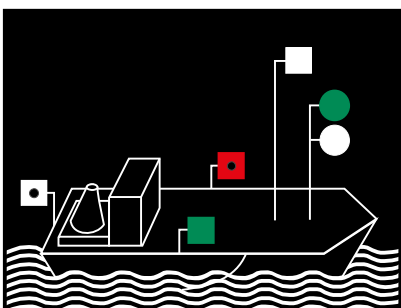
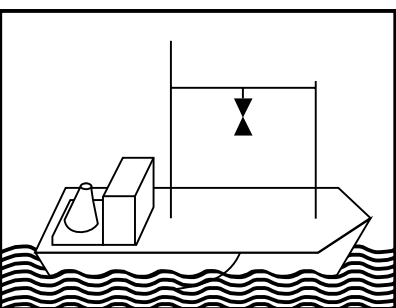
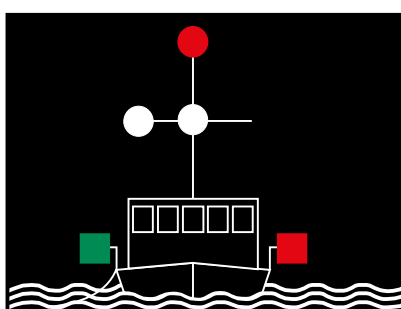
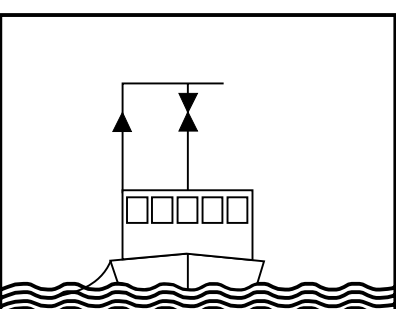
IV. SIGNALISATIONS PARTICULIERES

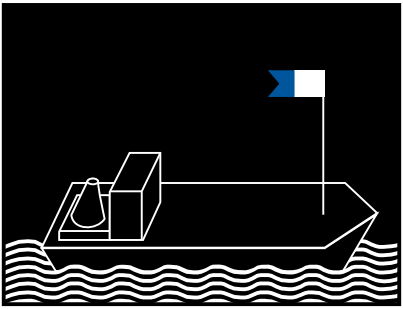
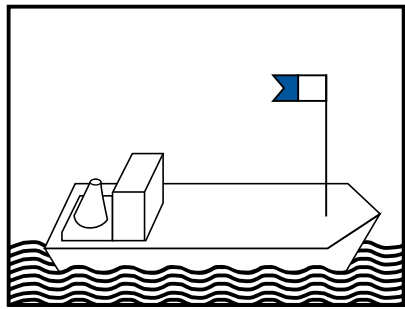
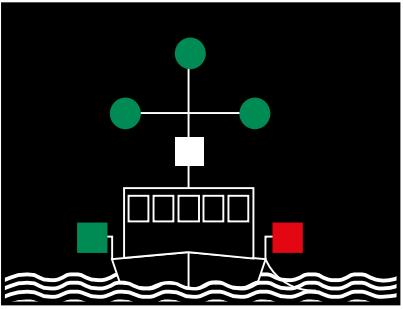
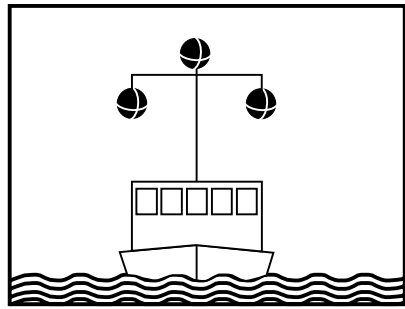
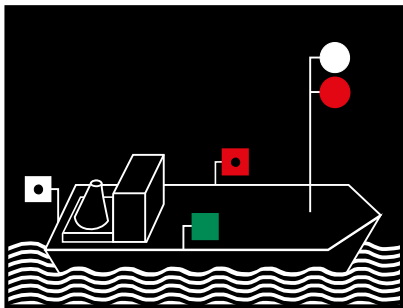
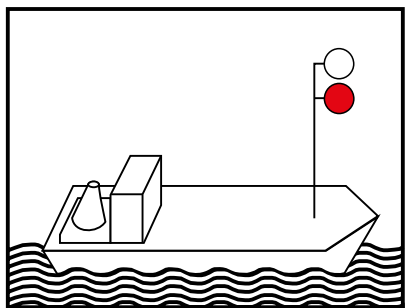
Nuit	Croquis	Jour
	62	
Article 3.27 : Signalisation supplémentaire des bateaux des autorités de contrôle et des bateaux des services d'incendie et des bateaux de sauvetage.		
	63	
Article 3.28 : Signalisation supplémentaire des bateaux faisant route effectuant des travaux dans la voie navigable.		
	64	
Article 3.29 : Signalisation supplémentaire en vue de la protection contre les remous.		
	65	
Article 3.30 : Signaux de détresse.		

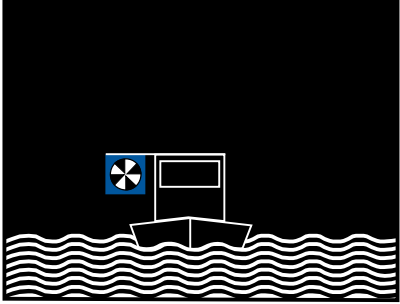
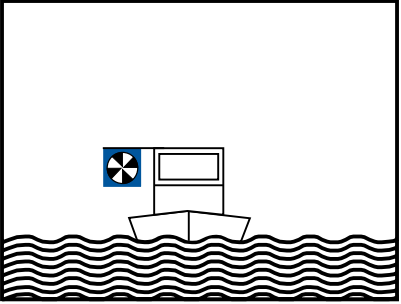
Nuit	Croquis	Jour
	66	
Article 3.31 : Accès interdit aux personnes non autorisées ⁵ .		
	67	
Article 3.32 : Interdiction de fumer ou d'utiliser du feu ou une lumière non protégée ⁶ .		
	68	
Article 3.33 : Interdiction du stationnement latéral. Article 10.07 bis, paragraphe 8 a) : Devoir de vigilance lors de l'avitaillement en GNL.		

⁵ Le premier croquis représente le nouveau signal pour « Interdiction d'accès à bord ». Le second croquis représente le signal existant. Durant une période de transition, les deux signaux peuvent être utilisés.

⁶ Le premier croquis représente le nouveau signal pour « Interdiction de fumer ou d'utiliser du feu ou une lumière non protégée ». Le second croquis représente le signal existant. Durant une période de transition, les deux signaux peuvent être utilisés.

Nuit	Croquis	Jour
	69	
Article 3.34, paragraphe 1 : Signalisation supplémentaire des bateaux dont la capacité de manœuvre est restreinte.		
	70	
Article 3.34, paragraphe 2 : Signalisation supplémentaire des bateaux dont la capacité de manœuvre est restreinte ; passage libre d'un côté.		
	71	
Article 3.35, paragraphe 1 : Signalisation supplémentaire des bateaux en train de tirer dans l'eau un chalut ou autre engin de pêche (chalutier).		
	72	
Article 3.35, paragraphe 2 : Bateaux de pêche autres que les chalutiers dont l'engin de pêche est déployé sur une distance horizontale supérieure à 150 m à partir du bateau.		

Nuit	Croquis	Jour
	73	
Article 3.36 : Signalisation supplémentaire des bateaux utilisés pour la pratique de la plongée subaquatique.		
	74	
Article 3.37 : Signalisation supplémentaire des bateaux en train de faire du dragage de mines.		
	75	
Article 3.38 : Signalisation supplémentaire des bateaux en service de pilotage.		
	76	
Article 2.06 : Marque d'identification des bateaux utilisant du GNL comme combustible.		

Nuit	Croquis	Jour
	77	
Article 6.04, paragraphes 4 et 6 : Rencontre : Montants qui laissent la route des avalants à tribord (le panneau bleu est facultatif).		

ANNEXE 4

LES FEUX ET LA COULEUR DES FEUX DE SIGNALISATION SUR LES BATEAUX

(Sans objet)⁷

⁷ Les prescriptions applicables aux feux et à la couleur des feux de signalisation sur les bateaux sont incluses dans « Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure » (résolution n° 61), appendice 7 « Prescriptions applicables aux feux et à la couleur des feux de signalisation sur les bateaux, ainsi qu'à l'intensité et à la portée des feux de signalisation des bateaux, et spécifications techniques générales applicables à l'équipement radar ».

ANNEXE 5

INTENSITÉ ET PORTÉE DES FEUX DE SIGNALISATION DES BATEAUX

(Sans objet)⁸

⁸ Les prescriptions applicables à l'intensité et la portée des feux de signalisation des bateaux sont incluses dans « Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure » (résolution n° 61), appendice 7 « Prescriptions applicables aux feux et à la couleur des feux de signalisation sur les bateaux, ainsi qu'à l'intensité et à la portée des feux de signalisation des bateaux, et spécifications techniques générales applicables à l'équipement radar ».

ANNEXE 6

SIGNAUX SONORES

I. SONORITÉ DES SIGNAUX

Les prescriptions relatives à la sonorité des signaux figurent à l'annexe à la résolution n° 61, intitulée « Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure », l'appendice 7 « Prescriptions applicables aux feux et à la couleur des feux de signalisation sur les bateaux, ainsi qu'à l'intensité et à la portée des feux de signalisation des bateaux, et spécifications techniques générales applicables à l'équipement radar ».

II. CONTRÔLE DU NIVEAU DE PRESSION ACOUSTIQUE

Les prescriptions relatives au contrôle du niveau de pression acoustique figurent à l'annexe à la résolution n° 61, intitulée « Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure », l'appendice 7 « Prescriptions applicables aux feux et à la couleur des feux de signalisation sur les bateaux, ainsi qu'à l'intensité et à la portée des feux de signalisation des bateaux, et spécifications techniques générales applicables à l'équipement radar ».

III. SIGNAUX SONORES À UTILISER PAR LES BATEAUX

Les signaux sonores autres que les coups de cloche et le signal tritonal doivent être constitués par l'émission d'un son ou de plusieurs sons consécutifs ayant les caractéristiques suivantes :

- a) « Son bref » : son d'une durée d'environ une seconde ;
- b) « Son prolongé » : son d'une durée d'environ quatre secondes.

Entre deux sons consécutifs, l'intervalle doit être d'environ une seconde, sauf pour le signal « une série de sons très brefs » qui doit comporter au moins six sons d'une durée d'un quart de seconde environ chacun, entrecoupés de silences de même durée.

A. SIGNAUX GÉNÉRAUX

	1 son prolongé	« Attention »	
	1 son bref	« Je viens sur tribord »	
	2 sons brefs	« Je viens sur bâbord »	
	2 sons brefs	« Je bats en arrière »	
	4 sons brefs	« Je suis incapable de manœuvrer »	
	Répétés, 1 son bref et 1 son prolongé	« N'approchez pas »	
	Série de sons très brefs	« Danger imminent d'abordage »	
	Sons prolongés répétés	« Signaux de détresse »	Article 4.04
	Coups de cloche		

B. SIGNAUX DE RENCONTRE

<i>Demande de croisement à bâbord</i>			
■	1 son bref du montant	« Je veux croiser à bâbord »	Article 6.04, paragraphe 5
■	1 son bref de l'avalant	« D'accord, croisez à bâbord »	Article 6.04, paragraphe 6
■ ■	2 sons brefs de l'avalant	« Pas d'accord, croisez à tribord »	Article 6.05, paragraphe 3
■ ■	2 sons brefs du montant	« D'accord, je croiserai à tribord »	Article 6.05, paragraphe 4
<i>Demande de croisement à tribord</i>			
■ ■	2 sons brefs du montant	« Je veux croiser à tribord »	Article 6.04, paragraphe 5
■ ■	2 sons brefs de l'avalant	« D'accord, croisez à tribord »	Article 6.04, paragraphe 6
■	1 son bref de l'avalant	« Pas d'accord, croisez à bâbord »	Article 6.05, paragraphe 3
■	1 son bref du montant	« D'accord, je croiserai à bâbord »	Article 6.05, paragraphe 4

C. SIGNAUX DE DÉPASSEMENT

<i>Demande de dépassement du rattrapé à bâbord</i>		
	2 sons prolongés suivis de 2 sons	« Je veux dépasser à votre bâbord »
	1 son bref du rattrapé	« D'accord, dépassez à mon bâbord »
	2 sons brefs du rattrapé	« Pas d'accord, dépassez à mon tribord »
	1 son bref du rattrapant	« D'accord, je passerai à votre tribord »
<i>Demande de dépassement du rattrapé à tribord</i>		
	2 sons prolongés suivis d'un bref du rattrapant	« Je veux dépasser à votre tribord »
	2 sons brefs du rattrapé	« D'accord, dépassez à mon tribord »
	1 son bref du rattrapé	« Pas d'accord, dépassez à mon bâbord »
	2 sons brefs du rattrapant	« D'accord, je passerai à votre bâbord »
<i>Impossibilité de dépassement</i>		
	5 sons brefs du rattrapé	« On ne peut me dépasser »

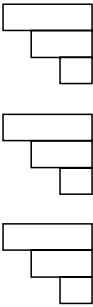
D. **SIGNAUX DE VIRAGE**

		1 son prolongé suivi d'un son bref	« Je vais virer sur tribord »	Article 6.13, paragraphe 2
		1 son prolongé suivi de 2 sons brefs	« Je vais virer sur bâbord »	Article 6.13, paragraphe 2

E. **PORTS ET VOIES AFFLUENTES : ENTRÉE ET SORTIE, SORTIE SUIVIE D'UNE TRAVERSÉE DE LA VOIE PRINCIPALE**

E.1	Signaux d'entrée et de sortie des ports et des voies affluentes			
			3 sons prolongés suivis d'un son bref	« Je vais me diriger sur tribord » Article 6.16, paragraphe 2
			3 sons prolongés suivis de 2 sons brefs	« Je vais me diriger sur bâbord » Article 6.16, paragraphe 2
E.2	Signaux de traversée après l'entrée dans la voie principale			
			3 sons prolongés	« Je vais traverser » Article 6.16, paragraphe 2
suivi le cas échéant, avant la fin de la traversée, par :				
		1 son prolongé suivi d'un son bref		« Je vais me diriger sur tribord » Article 6.16, paragraphe 2
		1 son prolongé suivi de 2 sons brefs		« Je vais me diriger sur bâbord » Article 6.16, paragraphe 2

F. SIGNAUX PAR VISIBILITÉ RÉDUITE

a)	Bateaux naviguant au radar		Signal tritonal répété aussi souvent que nécessaire	Article 6.32, paragraphe 4 a)
			1 son prolongé	Article 6.32, paragraphe 4 c)
b)	Bateaux ne naviguant pas au radar		1 son prolongé répété à intervalles d'une minute au plus	Article 6.33, paragraphe 1 b)
			Un son prolongé suivi de quatre sons brefs ; ce signal sonore doit être répété à intervalles d'une minute au plus	Article 6.33, paragraphe 2
c)	Bateaux en stationnement, lorsque le contact radiotéléphonique ne peut être établi avec les bateaux en approche		Coupes de cloche répétées à intervalles d'une minute au plus	Article 6.31, paragraphe 3

ANNEXE 7

SIGNAUX SERVANT À RÉGLER LA NAVIGATION SUR LA VOIE NAVIGABLE

- 1) Les signaux principaux figurant à la partie I ci-dessous peuvent être complétés ou explicités par des signaux auxiliaires figurant à la partie II.
- 2) Les panneaux peuvent, pour être mieux visibles, comporter un mince filet blanc suivant leur contour extérieur.

I. SIGNAUX PRINCIPAUX

A. SIGNAUX D'INTERDICTION

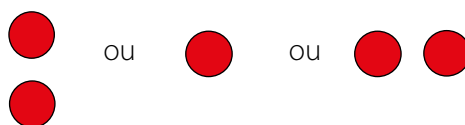
A.1 Interdiction de passer
(signal général)
(voir articles 3.25, par. 2 b),
6.08, par. 2, 6.16, par. 5, 6.22,
6.22 bis, 6.25, 6.26, 6.27, par. 1,
et 6.28 bis)

A.1a
panneaux
soit

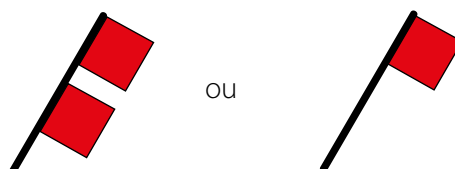


Deux panneaux, deux feux
ou deux pavillons superposés
indiquent une interdiction
prolongée

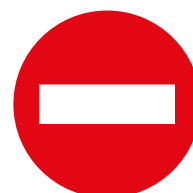
A.1b, A.1c et
A.1d
feux rouges
soit



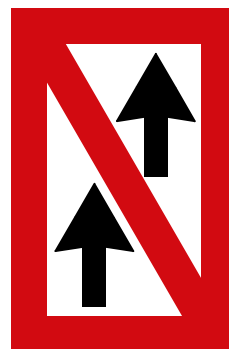
A.1e et A.1f
pavillons
rouges



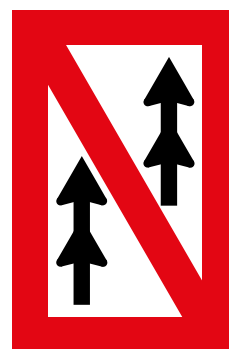
A.1.1 Sections désaffectées, interdiction de
naviguer, à l'exception des menues
embarcations non motorisées
(voir article 6.22, par. 2)



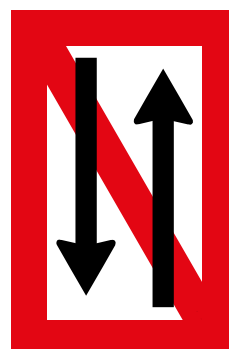
A.2 Interdiction de tout dépassement
(voir article 6.11 a))



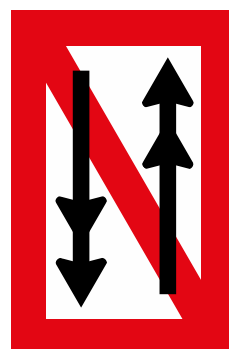
A.3 Interdiction de dépasser entre convois seulement
(voir article 6.11 b))



A.4 Interdiction de croiser et de dépasser
(voir articles 6.08, par. 1, et 6.11)



A.4.1 Interdiction de croiser et de dépasser entre
convois seulement
(voir articles 6.08, par. 1, et 6.11)



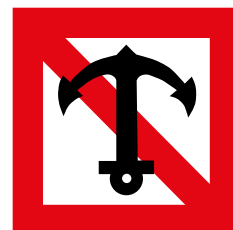
- A.5 Interdiction de stationner du côté de la voie où le panneau est placé (c'est-à-dire d'ancrer ou de s'amarrer à la rive)
(voir article 7.02, par. 1)



- A.5.1 Interdiction de stationner sur le plan d'eau dont la largeur, comptée à partir du panneau, est indiquée en mètres sur celui-ci
(voir article 7.02, par. 1)



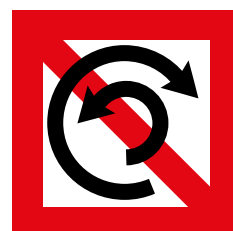
- A.6 Interdiction d'ancrer et de laisser traîner les ancres, câbles ou chaînes du côté de la voie où le panneau est placé
(voir articles 6.18, par. 2, and 7.03, par. 1 b))



- A.7 Interdiction de s'amarrer à la rive du côté où le panneau est placé
(voir article 7.04, par. 1 b))



- A.8 Interdiction de virer
(voir article 6.13, par. 5)



- A.9 Interdiction de créer des remous pouvant causer des dommages
(voir articles 6.20, par. 1 e), et 10.07 bis, par. 8 b))

A.9a



ou
A.9b



- A.10 Interdiction de passer en dehors de
l'espace indiqué (dans une ouverture
de pont ou de barrage)
(voir article 6.24, par. 2 a))



- A.11 Interdiction de passer, mais préparez-vous à vous mettre en marche
(voir articles 6.26 et 6.28 bis)

A.11a



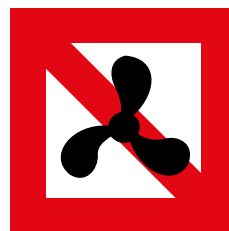
ou
A.11b



ou
A.11c
(feu rouge éteint)



A.12 Navigation interdite aux bateaux motorisés
(voir article 6.22, par. 2 b))



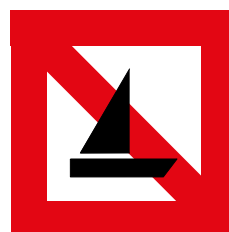
A.13 Navigation interdite aux bateaux de sport ou de plaisance



A.14 Pratique du ski nautique interdite



A.15 Navigation interdite aux bateaux à voile



A.16 Navigation interdite aux bateaux qui ne sont ni motorisés
ni à voile



A.17 Pratique de la planche à voile interdite



A.18 Fin de la zone autorisée pour la navigation à grande vitesse des petites embarcations de sport ou de plaisance



A.19 Interdiction de mettre des bateaux à l'eau ou de les en retirer

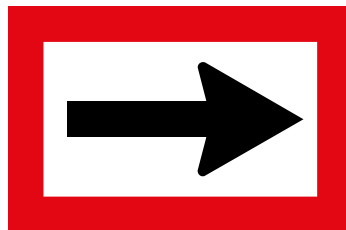


A.20 Motos nautiques interdites

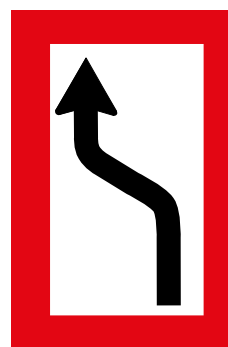


B. SIGNAUX D'OBLIGATION

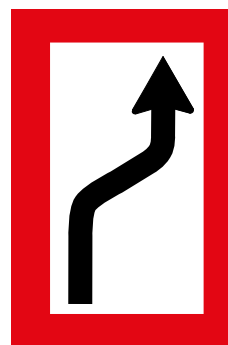
- B.1 Obligation de suivre la direction indiquée
par la flèche
(voir article 6.12, par. 1)



- B.2
B.2a
Obligation de se diriger vers le côté du chenal situé à
bâbord
(voir article 6.12, par. 1)



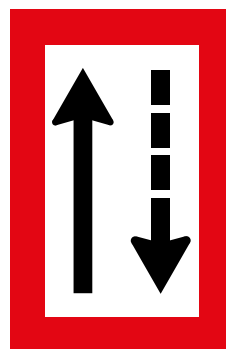
- B.2b
Obligation de se diriger vers le côté du chenal
situé à tribord
(voir article 6.12, par. 1)



B.3

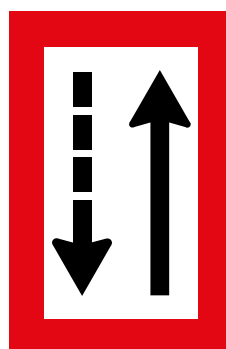
B.3a

Obligation de tenir le côté du chenal situé à bâbord
(voir article 6.12, par. 1)



B.3b

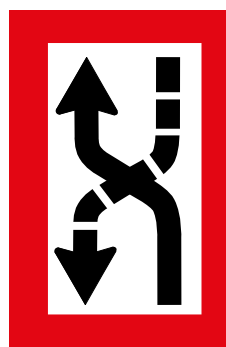
Obligation de tenir le côté du chenal situé à tribord
(voir article 6.12, par. 1)



B.4

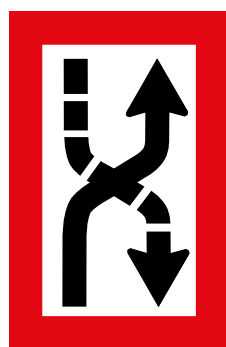
B.4a

Obligation de croiser le chenal vers bâbord
(voir article 6.12, par. 1)

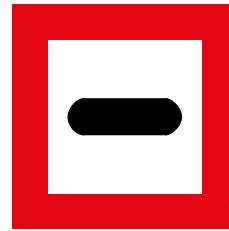


B.4b

Obligation de croiser le chenal vers tribord
(voir article 6.12, par. 1)



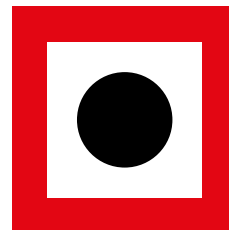
- B.5 Obligation de s'arrêter dans les conditions prévues dans le présent règlement
(voir articles 6.26, par. 2 et 6.28, par. 1)



- B.6 Obligation de respecter la limite de vitesse indiquée (en km/h)



- B.7 Obligation d'émettre un signal sonore

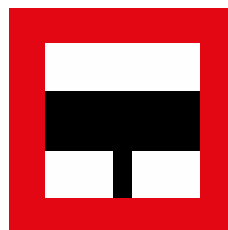


- B.8 Obligation d'observer une vigilance particulière
(voir article 6.08, par. 2)

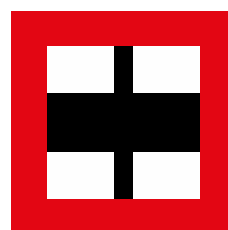


- B.9 Obligation de s'assurer avant de s'engager sur la voie principale ou de la traverser que la manœuvre n'oblige pas les bateaux naviguant sur cette voie à modifier leur route ou leur vitesse (voir article 6.16, par. 4)

B.9a



B.9b



- B.10 Les bateaux naviguant sur la voie principale doivent, si nécessaire, modifier leur route ou leur vitesse pour permettre la sortie des bateaux quittant le port ou la voie affluente (voir article 6.16, par. 3 et 6)



B.11

B.11a

Obligation d'entrer en liaison radiotéléphonique
(voir article 4.05, par. 7)

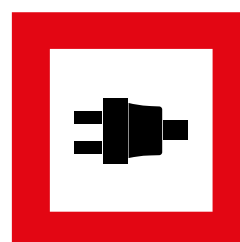


B.11b

Obligation d'entrer en liaison radiotéléphonique
sur la voie indiquée sur le panneau
(voir article 4.05, par. 7)

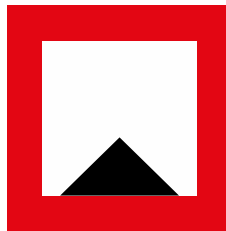


B.12 Obligation d'utiliser les points de raccordement
au réseau électrique à terre
(voir article 7.06, par. 2)



C. SIGNAUX DE RESTRICTION

- C.1 La profondeur d'eau est limitée

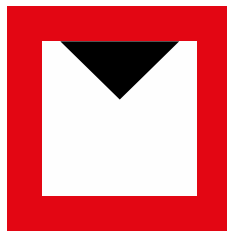


C.1a



C.1b

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

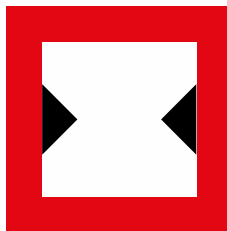


C.2a

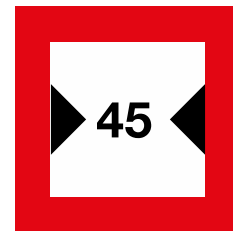


C.2b

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



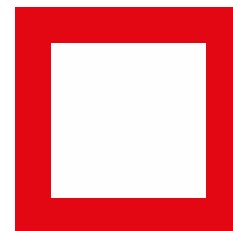
C.3a



C.3b

Remarque : Sur les panneaux C.1, C.2 et C.3, peuvent en outre être inscrits des chiffres, indiquant, en mètres, respectivement, la profondeur d'eau, la hauteur libre au-dessus du plan d'eau et la largeur de la passe ou du chenal.

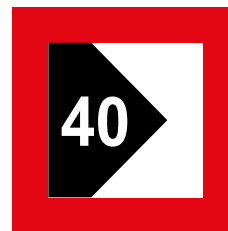
- C.4 Des restrictions sont imposées à la navigation : elles figurent dans une cartouche sous le signal



- C.5 Le chenal est éloigné de la rive où le signal est installé ; le chiffre porté sur le signal indique, en mètres, la distance, comptée à partir du signal, à laquelle les bateaux doivent être maintenus



C.5a



C.5b

D. SIGNAUX DE RECOMMANDATION

D.1 Ouverture recommandée

a) Dans les deux sens
(voir articles 6.25, 6.26 et 6.27)



D.1a

ou



D.1b

b) Dans le seul sens indiqué (le passage en sens inverse étant interdit)
(voir articles 6.25, 6.26 et 6.27)



D.1c

ou



D.1d



D.1e

ou



D.1f

D.2 Il est recommandé de se tenir dans l'espace indiqué (dans une ouverture de pont ou de barrage)
(voir article 6.24, par. 2 b))

D.2a



ou

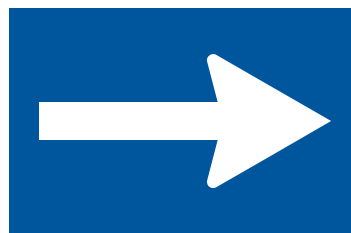
D.2b



D.3 Dans le sens de la flèche

D.3a

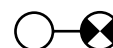
Dans le sens de la flèche



ou

D.3b

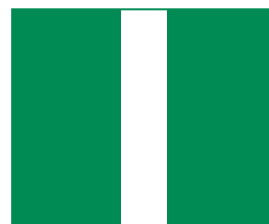
Dans le sens du feu fixe ou
vers le feu isophase



E. SIGNAUX D'INDICATION

E.1 Autorisation de passer (signal général)
(voir articles 6.08, par. 2, 6.16, par. 6, 6.26, 6.27, par. 2, et 6.28 bis)

E.1a



ou

E.1b, E.1c et E.1d



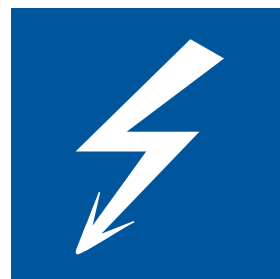
ou



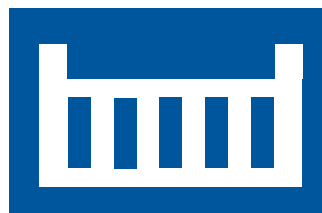
ou



E.2 Croisement d'une ligne électrique aérienne



E.3 Barrage



E.4

E.4a

Bac ne naviguant pas librement



E.4b

Bac naviguant librement



- E.5 Autorisation de stationner du côté de la voie où le panneau est placé (c'est-à-dire d'ancrer ou de s'amarrer à la rive)
(voir articles 7.02, par. 2 and 7.05, par. 1)



- E.5.1 Autorisation de stationner sur la largeur du plan d'eau comptée à partir du panneau et indiquée en mètres sur celui-ci
(voir articles 7.02, par. 2, et 7.05, par. 2)



- E.5.2 Autorisation de stationner sur la largeur du plan d'eau comprise entre les deux distances comptées à partir du panneau et indiquées en mètres sur celui-ci (voir articles 7.02, par. 2, et 7.05, par. 3)



- E.5.3 Nombre maximal de bateaux autorisés à stationner bord à bord du côté de la voie où le panneau est placé (voir articles 7.02, par. 2, et 7.05, par. 4)



- E.5.4 Aire de stationnement réservée aux bateaux de la navigation par poussage qui ne sont pas astreints à porter la signalisation prescrite à l'article 3.14 du côté de la voie où le panneau est placé (voir articles 7.02, par. 2, et 7.06)



- E.5.5 Aire de stationnement réservée aux bateaux de la navigation par poussage astreints à porter le feu bleu ou le cône bleu en vertu de l'article 3.14, paragraphe 1 du côté de la voie où le panneau est placé (voir articles 7.02, par. 2, et 7.06)



- E.5.6 Aire de stationnement réservée aux bateaux de la navigation par poussage astreints à porter les deux feux bleus ou les deux cônes bleus en vertu de l'article 3.14, paragraphe 2 du côté de la voie où le panneau est placé (voir articles 7.02, par. 2, et 7.06)



- E.5.7 Aire de stationnement réservée aux bateaux de la navigation par poussage astreints à porter les trois feux bleus ou les trois cônes bleus en vertu de l'article 3.14, paragraphe 3 du côté de la voie où le panneau est placé
(voir articles 7.02, par. 2, et 7.06)



- E.5.8 Aire de stationnement réservée aux bateaux autres que ceux de la navigation par poussage qui ne sont pas astreints à porter la signalisation prescrite à l'article 3.14 du côté de la voie où le panneau est placé
(voir articles 7.02, par. 2, et 7.06)



- E.5.9 Aire de stationnement réservée aux bateaux autres que ceux de la navigation par poussage astreints à porter le feu bleu ou le cône bleu en vertu de l'article 3.14, paragraphe 1 du côté de la voie où le panneau est placé
(voir articles 7.02, par. 2, et 7.06)



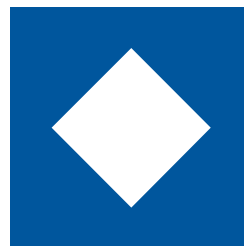
- E.5.10 Aire de stationnement réservée aux bateaux autres que ceux de la navigation par poussage astreints à porter les deux feux bleus ou les deux cônes bleus en vertu de l'article 3.14, paragraphe 2, du côté de la voie où le panneau est placé
(voir articles 7.02, par. 2, et 7.06)



- E.5.11 Aire de stationnement réservée aux bateaux autres que ceux de la navigation par poussage astreints à porter les trois feux bleus ou les trois cônes bleus en vertu de l'article 3.14, paragraphe 3, du côté de la voie où le panneau est placé
(voir articles 7.02, par. 2, et 7.06)



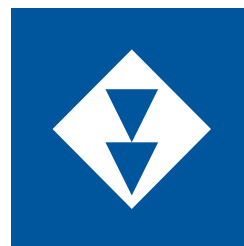
- E.5.12 Aire de stationnement réservée à tous les bateaux qui ne sont pas astreints à porter la signalisation prescrite à l'article 3.14, du côté de la voie où le panneau est placé (voir articles 7.02, par. 2, et 7.06)



- E.5.13 Aire de stationnement réservée à tous les bateaux astreints à porter le feu bleu ou le cône bleu en vertu de l'article 3.14, paragraphe 1, du côté de la voie où le panneau est placé (voir articles 7.02, par. 2, et 7.06)



- E.5.14 Aire de stationnement réservée à tous les bateaux astreints à porter les deux feux bleus ou les deux cônes bleus en vertu de l'article 3.14, paragraphe 2 (voir articles 7.02, par. 2, et 7.06)



- E.5.15 Aire de stationnement réservée à tous les bateaux astreints à porter les trois feux bleus ou les trois cônes bleus en vertu de l'article 3.14, paragraphe 3, du côté de la voie où le panneau est placé (voir articles 7.02, par. 2, et 7.06)



- E.6 Autorisation d'ancrer et de laisser traîner les ancres, câbles ou chaînes du côté de la voie où le panneau est placé (voir articles 6.18, par. 3), 7.02, par. 2, et 7.03, par. 2)



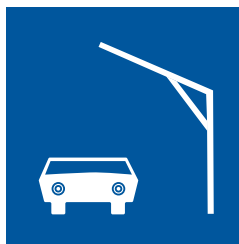
- E.6.1 Utilisation des poteaux d'ancrage autorisé
(voir articles 7.02, par. 2, et 7.03, par. 4)



- E.7 Autorisation de s'amarrer à la rive du côté de la voie
où le panneau est placé
(voir articles 7.02, par. 2, et 7.04, par. 2)



- E.7.1 Aire de stationnement réservée au chargement et au
déchargement des véhicules. (La durée maximale du
stationnement autorisé peut être indiquée sur une
cartouche au-dessous du panneau)
(voir article 7.02, par. 2)



- E.8 Aire de virage
(voir articles 6.13, par. 5, et 7.02, par. 1 i))



- E.9 Les voies rencontrées sont considérées comme affluentes de la voie suivie
(voir article 6.16, par. 1)

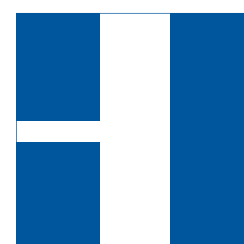
E.9a



E.9b



E.9c



- E.10 La voie suivie est considérée comme affluente de la voie rencontrée
(voir article 6.16, par. 1)

E.10a



E.10b



- E.11 Fin d'une interdiction ou d'une obligation valable pour un seul sens de navigation, ou fin d'une restriction
(voir article 6.12, par. 1)

E.11a



ou

E.11b



- E.12 Signaux avancés : un ou deux feux blancs :

a)

Feu(x) fixe(s) : Difficulté au-delà :
Arrêtez-vous si le règlement l'exige



E.12a

ou



E.12b

b)

Feu(x) isophasé(s) : Vous pouvez avancer



E.12c

ou



E.12d

- E.13 Poste d'eau potable



E.14 Poste téléphonique



E.15 Navigation autorisée pour les bateaux motorisés



E.16 Navigation autorisée pour les embarcations de sport ou de plaisance⁹



E.17 Pratique du ski nautique autorisée



E.18 Navigation autorisée pour les bateaux à voile



⁹ Les autorités compétentes peuvent aussi autoriser, par ce panneau, la navigation pour les menues embarcations.

- E.19 Navigation autorisée pour les bateaux qui ne sont ni motorisés ni à voile



- E.20 Pratique de la planche à voile autorisée



- E.21 Zone autorisée pour la navigation à grande vitesse des menues embarcations de sport ou de plaisance



- E.22 Autorisation de mettre des menues embarcations à l'eau ou de les en retirer



- E.23 Possibilité d'obtenir des renseignements nautiques par radiotéléphonie sur la voie indiquée

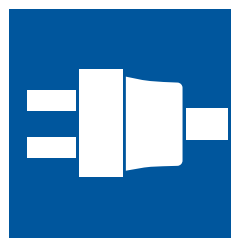


VHF
11

E.24 Motos nautiques autorisées



E.25 Poste d'approvisionnement de l'énergie électrique



E.26 Port d'hivernage



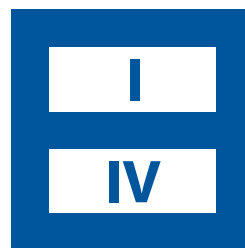
E.26.1 Nombre maximal de bateaux autorisés à stationner dans le port d'hivernage



E.27 Abri d'hivernage



- E.27.1 Nombre maximal de bateaux autorisés à stationner dans l'abri d'hivernage
- Nombre maximal de bateaux autorisés à stationner bord à bord
- Nombre maximal de rangées de bateaux bord à bord



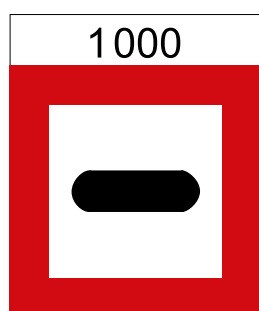
II. SIGNAUX AUXILIAIRES

Les signaux principaux (voir partie I ci-dessus) peuvent être complétés par les signaux auxiliaires suivants :

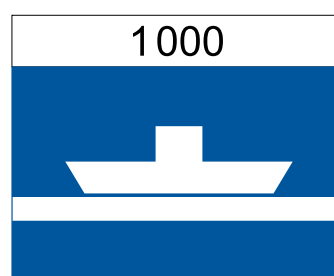
A. Cartouches indiquant la distance à laquelle s'applique la prescription ou l'endroit où est située la particularité indiquée par le signal principal

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

Exemples:



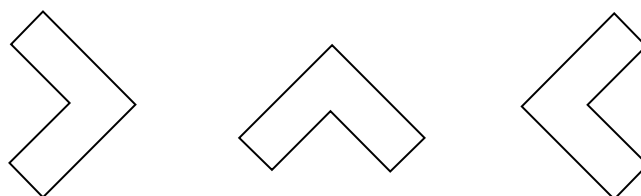
Arrêt à 1 000 m



Bac ne naviguant pas librement à 1 500 m

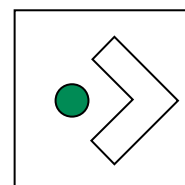
B. Signal lumineux additionnel

Flèche blanche lumineuse associée à certains feux ; signification :



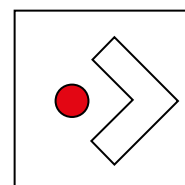
a) Avec feu vert

Exemple : Autorisation d'entrer dans le bassin qui est situé dans la direction de la flèche



b) Avec feu rouge

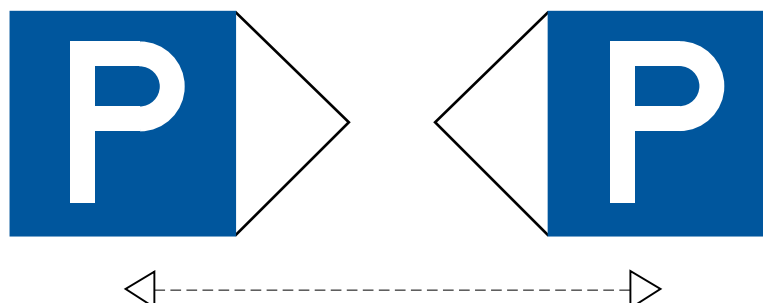
Exemple : Interdiction d'entrer dans le bassin qui est situé dans la direction de la flèche



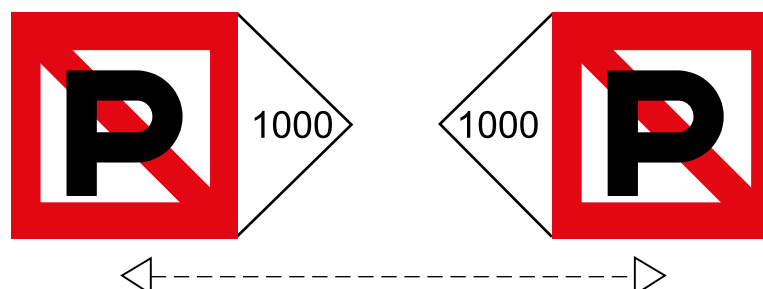
C. Flèches indiquant la direction du secteur auquel s'applique le signal principal

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

Exemples:



Stationnement autorisé

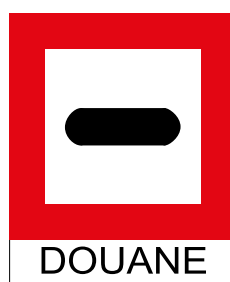


Stationnement interdit (sur 1 000 m)

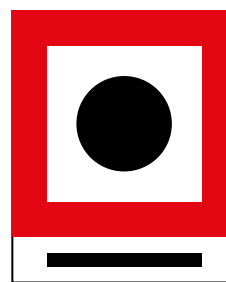
D. Cartouches donnant des explications ou indications complémentaires

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

Exemples:



Arrêt pour la douane



Emettez un son prolongé

ANNEXE 8

BALISAGE DE LA VOIE NAVIGABLE

I. GÉNÉRALITÉS

A. Balisage des voies navigables

La voie navigable, le chenal ainsi que les points dangereux et les obstacles ne sont pas toujours balisés.

Les signaux de la voie navigable doivent être ancrés à une distance d'environ 5 mètres des limites qu'ils indiquent.

Les épis et les hauts-fonds peuvent être signalés au moyen de balises fixes ou de bouées. Ces balises et ces bouées sont généralement placées en bordure des épis et des hauts-fonds ou devant eux.

Il faut se tenir à une distance suffisante des balises et des bouées pour éviter le risque de toucher le fond ou de heurter un obstacle.

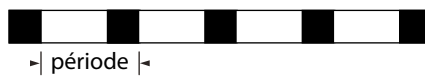
B. Définitions

Feu :	feu caractéristique servant au balisage.
Feu fixe :	feu donnant une lumière ininterrompue dont l'intensité et la couleur restent constantes.
Feu rythmé :	feu présentant une succession caractéristique et périodiquement répétée de temps de lumière et d'obscurité, et dont l'intensité et la couleur restent constantes.

C. Rythme des feux

Exemples:

Feu à occultations régulières



Feu à occultations groupées



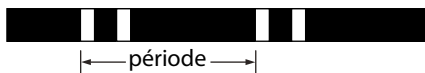
Feu isophasé



Feu à éclats réguliers



Feu à éclats groupés



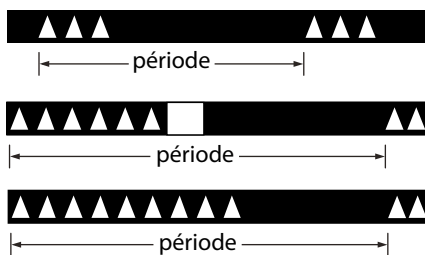
Feu à éclats diversement groupés



Feu scintillant continu ou
feu scintillant rapide continu



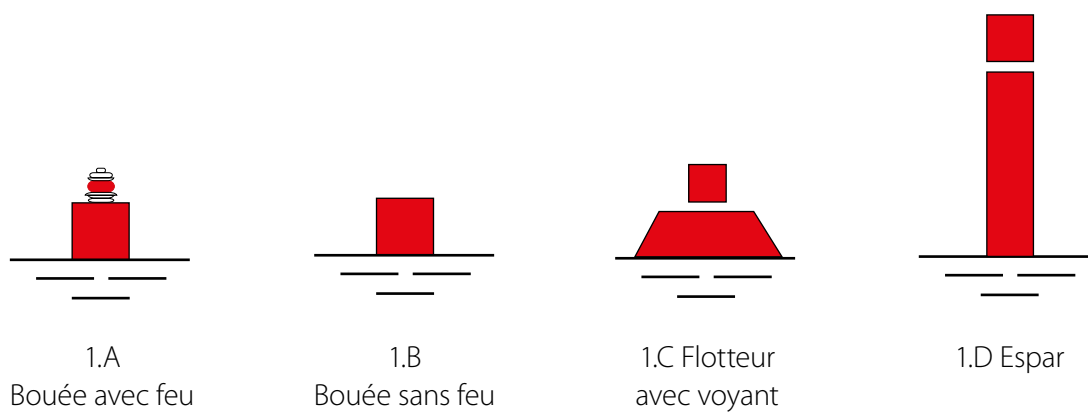
Feu à scintillements groupés
ou feu à scintillements rapides
groupés¹⁰



¹⁰ Sur le deuxième croquis un éclat long permet d'assurer une meilleure différenciation des rythmes.

II. BALISAGE DES LIMITES DU CHENAL DANS LA VOIE NAVIGABLE

A. Côté droit du chenal



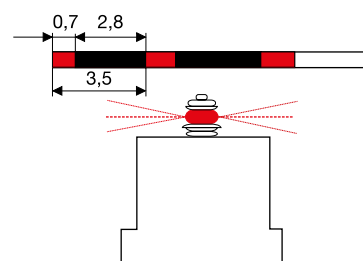
(fig. 1)

Couleur : rouge

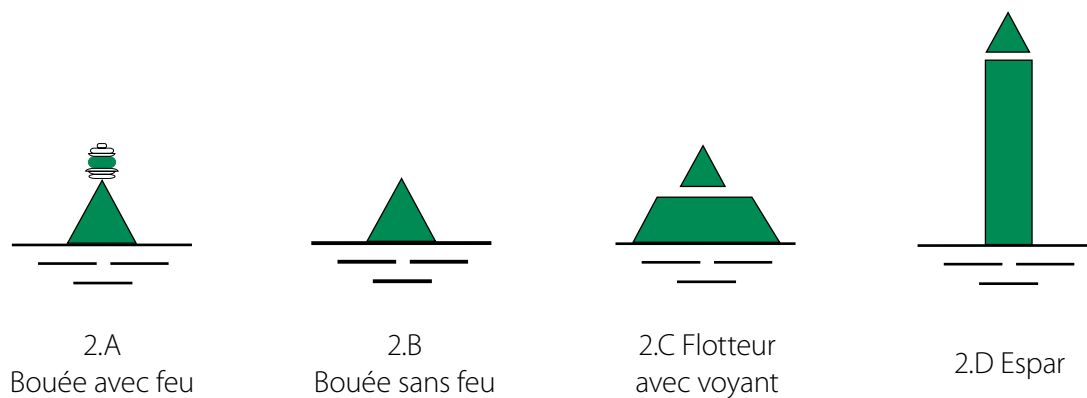
Forme : bouée cylindrique ou bouée avec voyant ou espar

Feu (le cas échéant) : feu rouge rythmé

En général avec réflecteur radar.



B. Côté gauche du chenal



(fig. 2)

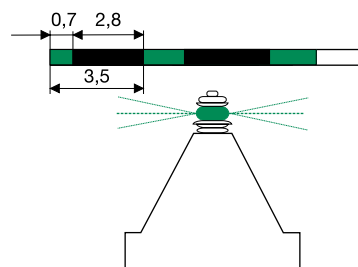
Couleur : vert

Forme : bouée conique ou bouée avec voyant ou espar

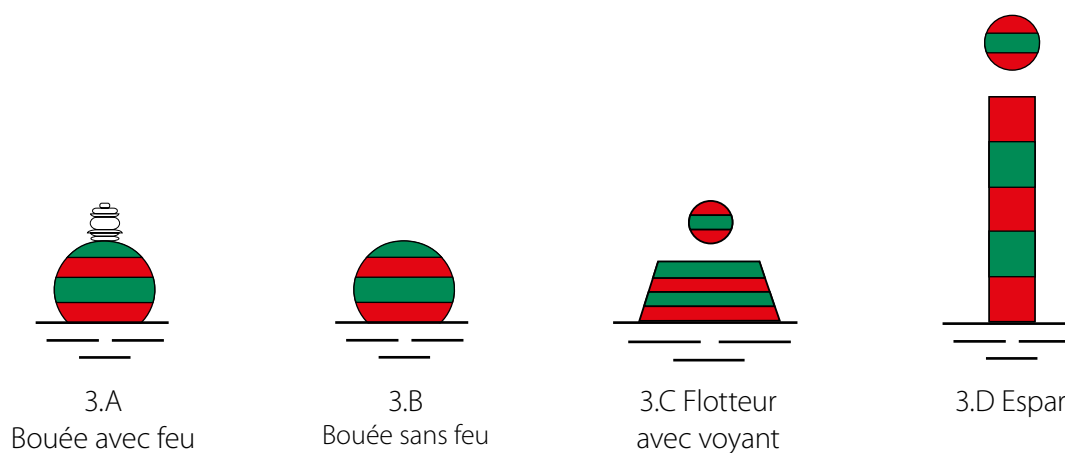
Voyant (le cas échéant) : cône vert, pointe en haut

Feu (le cas échéant) : feu vert rythmé

En général avec réflecteur radar.



C. Bifurcation du chenal



(fig. 3)

Couleur : à bandes horizontales rouges et vertes

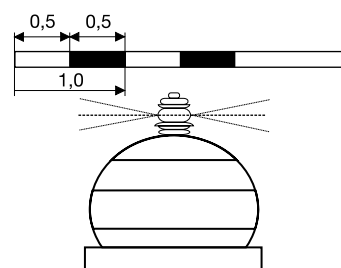
Forme : bouée sphérique ou bouée avec voyant
ou espar

Voyant (le cas échéant) : sphère à bandes
horizontales rouges et vertes

Feu (le cas échéant) : feu blanc scintillant
continu

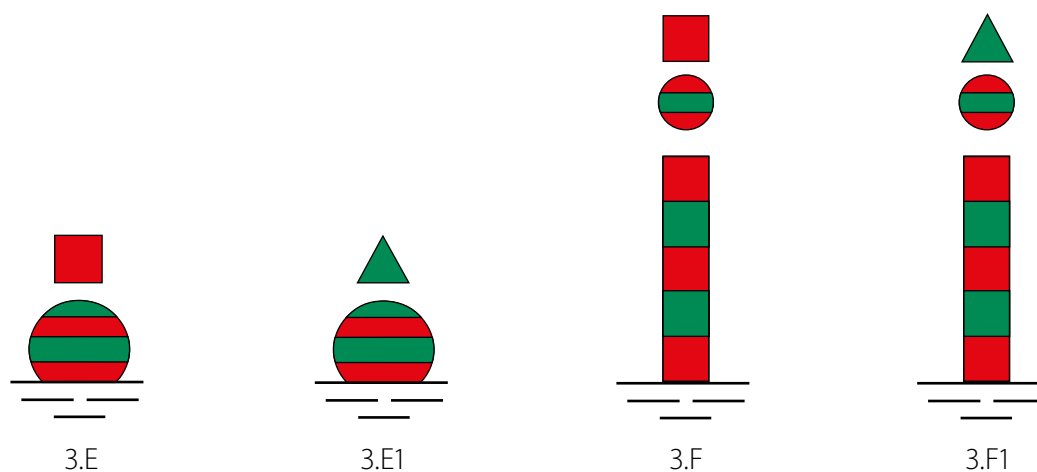
ou feu blanc isophase (éventuellement
à éclats groupés par trois)

En général avec réflecteur radar.



Le cas échéant, un voyant cylindrique rouge ou un voyant conique vert placé au-dessus de la marque de bifurcation indique de quel côté il est préférable de passer (chenal principal).

La marque porte alors selon le cas un feu rouge rythmé ou un feu vert rythmé.



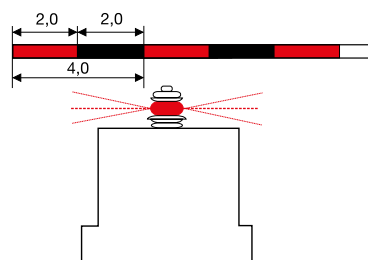
(fig. 4)

D. Chenal longeant une zone de stationnement

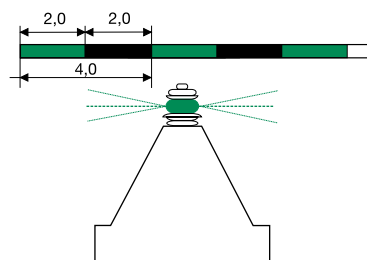
Une lettre « P » peinte en blanc sur les bouées décrites aux chapitres A et B ci-dessus indique que le chenal longe une zone de stationnement. Si les bouées portant la lettre « P » sont dotées d'un feu, le rythme de ce feu est différent de celui des feux des autres bouées mouillées à la limite du chenal.

Exemple:

Côté droit du chenal



Côté gauche du chenal

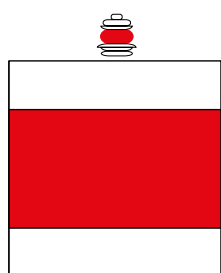


III. BALISAGE À TERRE (SIGNAUX CÔTIERS) INDICANT LA POSITION DU CHENAL

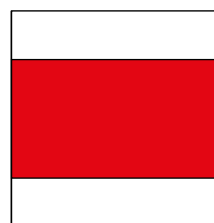
A. BALISAGE À TERRE (SIGNAUX CÔTIERS) INDICANT LA POSITION DU CHENAL NAVIGABLE PAR RAPPORT AUX RIVES

Ces signaux indiquent la position du chenal par rapport à la rive et, avec les signaux installés sur la voie navigable, balisent le chenal aux endroits où celui-ci s'approche d'une rive ; ils servent aussi de points de repère.

1. Chenal proche de la rive droite



4.A Avec feu



4.B Sans feu

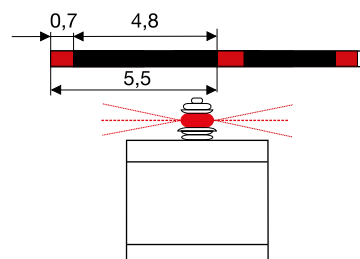
(fig. 5)

Couleur : rouge/blanc

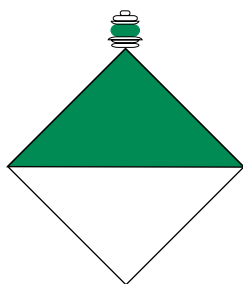
Forme : poteau avec voyant

Voyant : panneau carré (ayant ses côtés horizontaux et verticaux) rouge avec deux bandes horizontales blanches

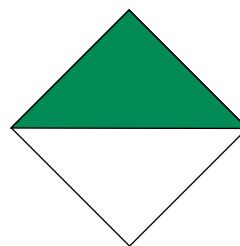
Feu (le cas échéant) : feu rouge rythmé.



2. Chenal proche de la rive gauche



5.A Avec feu



5.B Sans feu

(fig. 6)

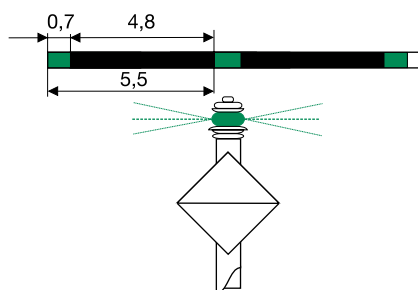
Couleur : vert/blanc

Forme : poteau avec voyant

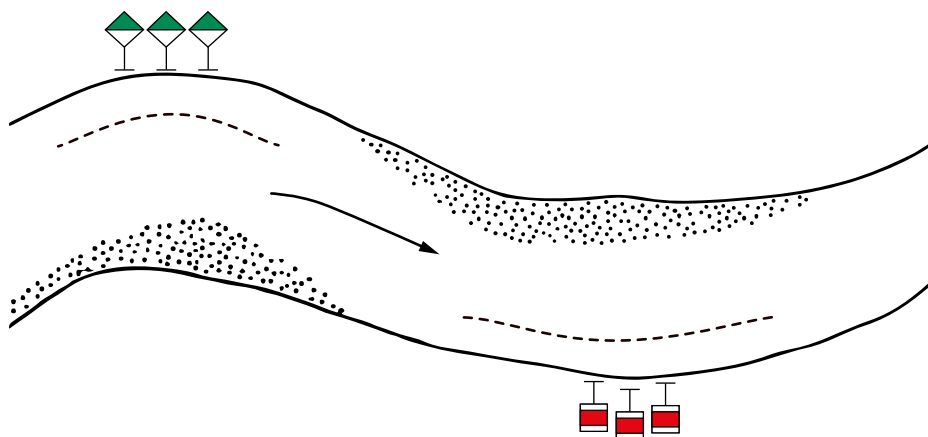
Voyant : panneau carré (ayant ses diagonales horizontales et verticales)

peint en vert pour la moitié supérieure et en blanc pour la moitié inférieure

Feu (le cas échéant) : feu vert rythmé.



3. Utilisation des signaux côtiers

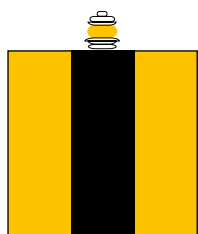


(fig. 7)

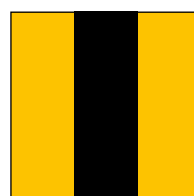
B. BALISAGE DES TRAVERSÉES

Ces signaux indiquent à partir de quel endroit le chenal passe d'une rive à l'autre et donnent, en outre, l'axe de cette traversée.

1. Rive droite



4.C Avec feu



4.D Sans feu

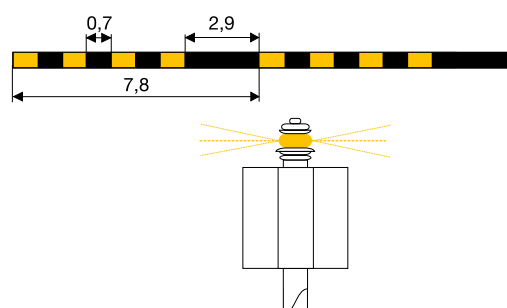
(fig. 8)

Couleur : jaune/noir

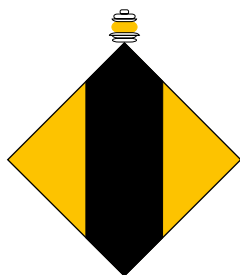
Forme : poteau avec voyant

Voyant : panneau carré jaune (ayant ses côtés horizontaux et verticaux), avec une bande centrale verticale noire

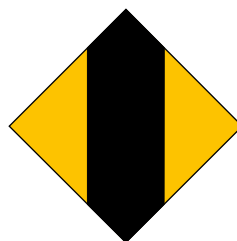
Feu (le cas échéant) : feu jaune à éclats ou à occultations, à caractéristique paire – à l'exception du rythme à éclats groupés par deux.



2. Rive gauche



5.C Avec feu



5.D Sans feu

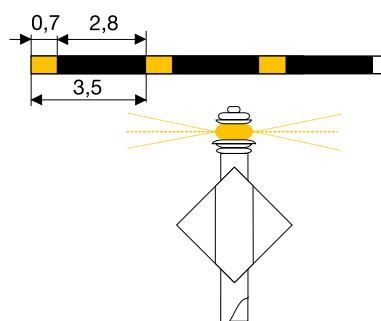
(fig. 9)

Couleur : jaune/noir

Forme : poteau avec voyant

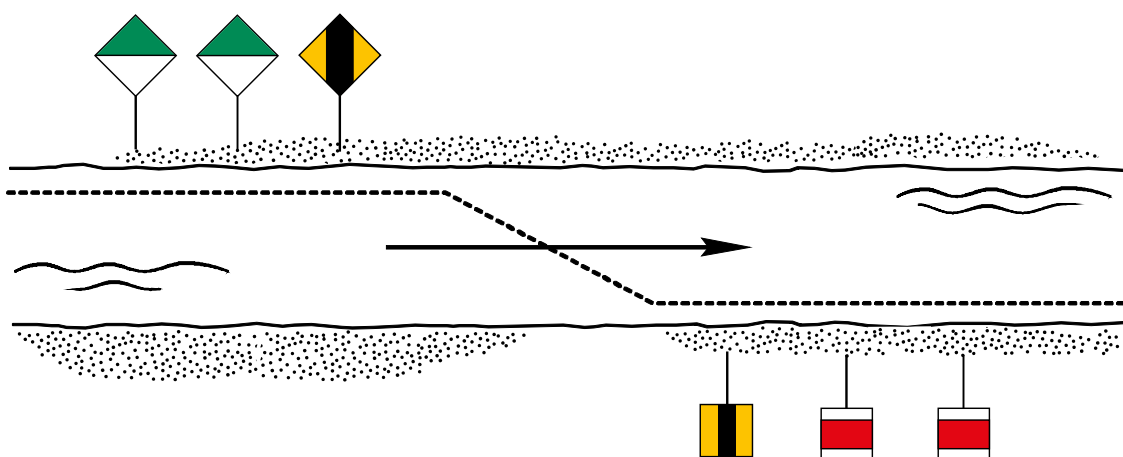
Voyant : panneau carré jaune (ayant ses diagonales horizontales et verticales) avec une bande centrale verticale noire

Feu (le cas échéant) : feu jaune à éclats ou à occultations, à caractéristique impaire – à l'exception du rythme à éclats groupés par trois.



3. Utilisation des signaux côtiers

3.1 Simple indication d'une traversée

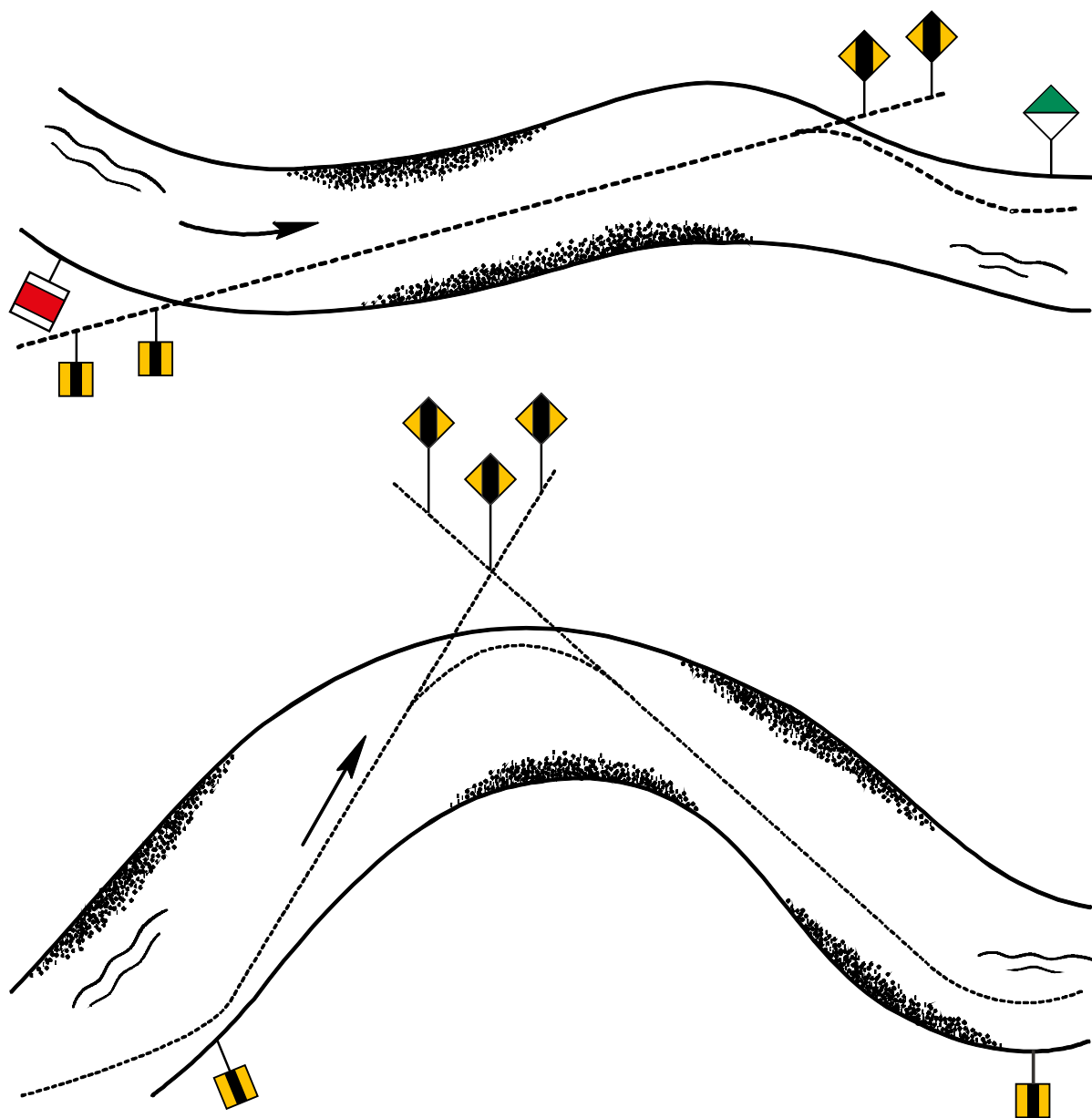


(fig. 10)

3.2 Indication de l'axe d'une longue traversée

Deux signaux identiques, placés sur la même rive l'un derrière l'autre, le premier étant situé plus bas que le second, forment un alignement marquant l'axe d'une longue traversée.

Feux (le cas échéant) : jaunes (le feu antérieur et le feu postérieur ont généralement le même rythme ; toutefois, le feu postérieur peut être fixe).

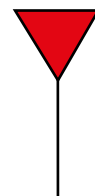


(fig. 11)

IV. BALISAGE DES POINTS DANGEREUX ET DES OBSTACLES

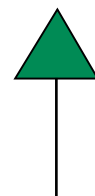
A. BALISES FIXES

1. Côté droit
Couleur : rouge
Forme : poteau avec voyant
Voyant : cône rouge, pointe en bas
Feu (le cas échéant) : feu rouge rythmé.



4.F
(fig. 12)

2. Côté gauche
Couleur : vert
Forme : poteau avec voyant
Voyant : cône vert, pointe en haut
Feu (le cas échéant) : feu vert rythmé.



5.F
(fig. 13)

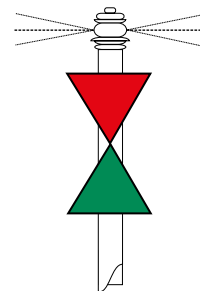
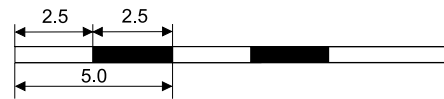
3. Bifurcation

Couleur : rouge/vert

Forme : poteau avec voyant

Voyant : cône rouge, pointe en bas au-dessus d'un cône vert, pointe en haut

Feu (le cas échéant) : feu blanc scintillant continu ou feu blanc isophase (éventuellement à éclats groupés par trois)



6.A



6.B

(fig. 14)

Les cônes ci-dessus peuvent être remplacés par des panneaux triangulaires avec fond blanc et bordure rouge ou verte.

4. Dérivations, embouchures et entrées de ports

Aux abords de dérivations, d'embouchures et d'entrées de ports, les protections des berges des deux côtés de la voie navigable peuvent être signalées jusqu'à la pointe du môle de séparation par les balises fixes visées aux points 1 et 2, figures 12 et 13. La navigation entrant dans le port est considérée comme montante.

B. BALISES FLOTTANTES

1. Côté droit

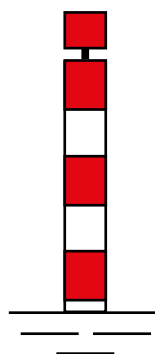
Couleur : bandes horizontales rouges et blanches

Forme : bouée-espar ou espar

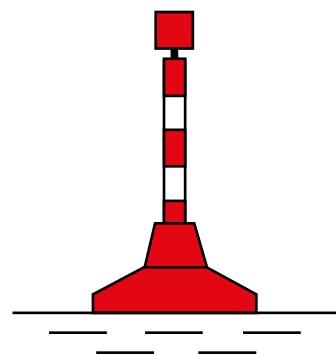
Voyant : cylindre rouge

Feu (le cas échéant) : feu rouge rythmé

En général avec réflecteur radar.



1.F1



1.F

(fig. 15)

2. Côté gauche

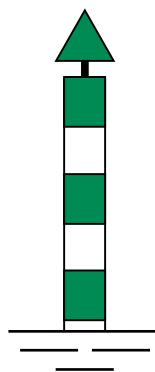
Couleur : bandes horizontales vertes et blanches

Forme : bouée-espar ou espar

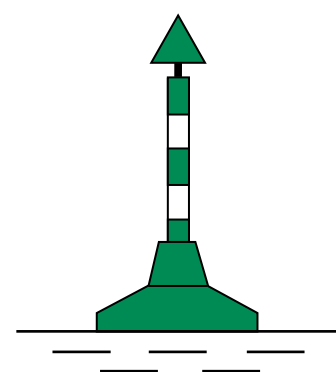
Voyant : cône vert, pointe en haut

Feu (le cas échéant) : feu vert rythmé

En général avec réflecteur radar.

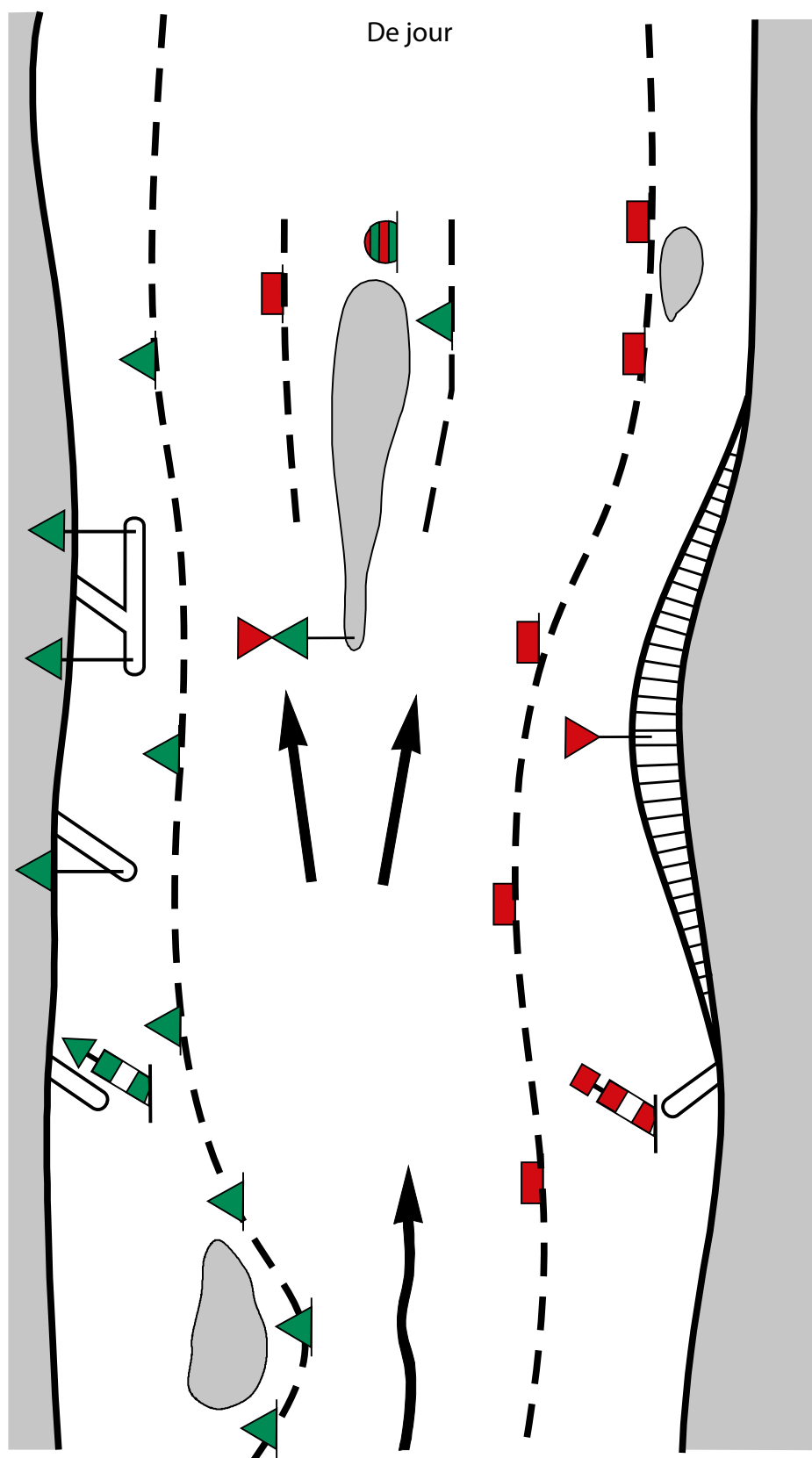


2.F1



2.F

(fig. 16)

Exemple d'application du balisage des parties II et IV

(fig. 17)

IV BIS. AUTRES POSSIBILITÉS DE BALISAGE DES POINTS DANGEREUX ET DES OBSTACLES DANS LA VOIE NAVIGABLE

A. PASSAGE AUTORISÉ DU CÔTÉ LIBRE SANS RÉDUCTION DE LA VITESSE

De nuit

De jour

Côté interdit

Côté interdit



un feu rouge



signal d'interdiction A.1

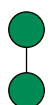
ou



un ballon rouge

Côté libre

Côté libre

deux feux verts
superposés

signal d'autorisation E.1

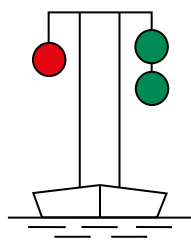
ou

deux bicônes verts
superposés

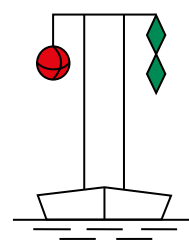
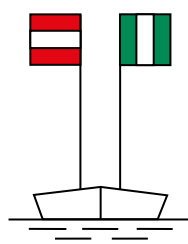
(fig. 17 bis)

Exemple:

De nuit



De jour



(fig. 17 ter)

B. PASSAGE AUTORISÉ DU CÔTÉ LIBRE À VITESSE RÉDUITE (ÉVITER DE CRÉER DES REMOUS)

De nuit

Côté interdit



un feu rouge

De jour

Côté interdit



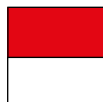
un pavillon rouge ou panneau rouge

Côté libre



un feu rouge
au-dessus
d'un feu blanc

Côté libre

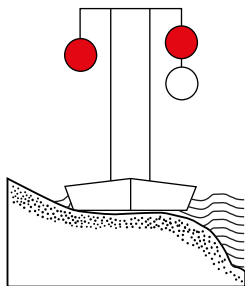


un pavillon ou panneau rouge
au-dessus d'un pavillon ou
panneau blanc

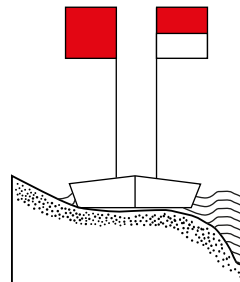
(fig. 17 quater)

Exemple:

De nuit



De jour

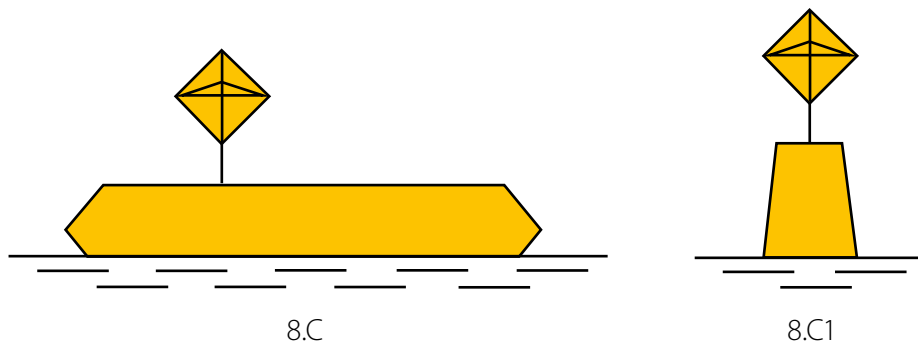


(fig. 17 quinquies)

V. BALISAGE SUPPLÉMENTAIRE POUR LA NAVIGATION AU RADAR

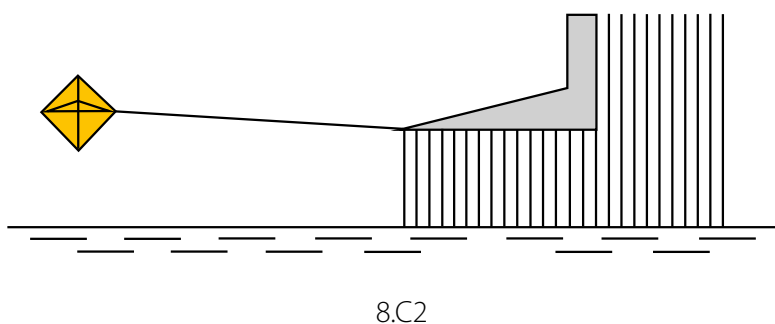
A. BALISAGE DES PILES DE PONT (LE CAS ÉCHÉANT)

1. Flotteurs jaunes avec réflecteurs radar (placés à l'amont et à l'aval des piles)



(fig. 18)

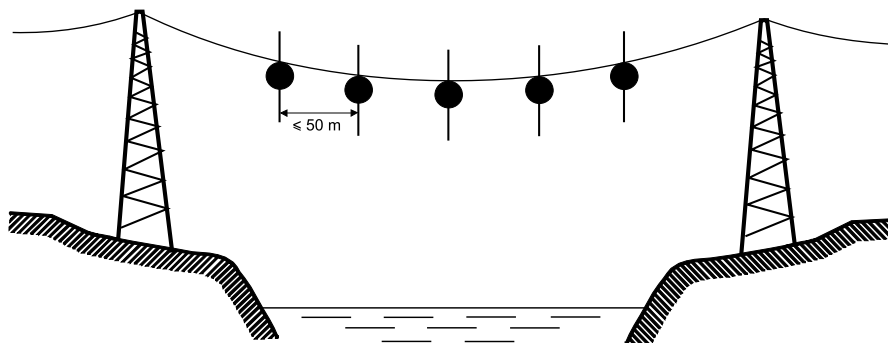
2. Perche avec réflecteur radar à l'amont et à l'aval des piles de pont



(fig. 19)

B. BALISAGE DES LIGNES AÉRIENNES (LE CAS ÉCHÉANT)

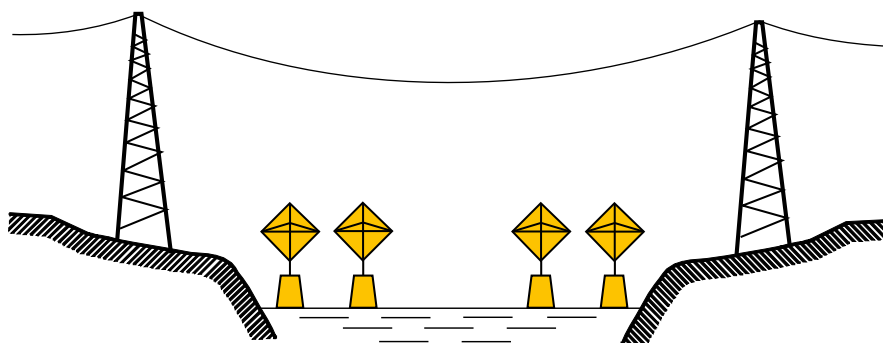
1. Réflecteurs radar fixés sur la ligne aérienne (donnant comme image radar une série de points pour identifier la ligne aérienne)



8.C3

(fig. 20)

2. Réflecteurs radar placés sur des flotteurs jaunes disposés par paire près de chaque rive (chaque paire donnant comme image radar deux points l'un à côté de l'autre pour identifier la ligne aérienne)



8.C4

(fig. 21)

VI. BALISAGE SUPPLEMENTAIRE DES LACS ET VOIES NAVIGABLES DE GRANDE LARGEUR

A. BALISAGE DES POINTS DANGEREUX, DES OBSTACLES ET DES CONFIGURATIONS PARTICULIÈRES

1. Balisage par marques cardinales

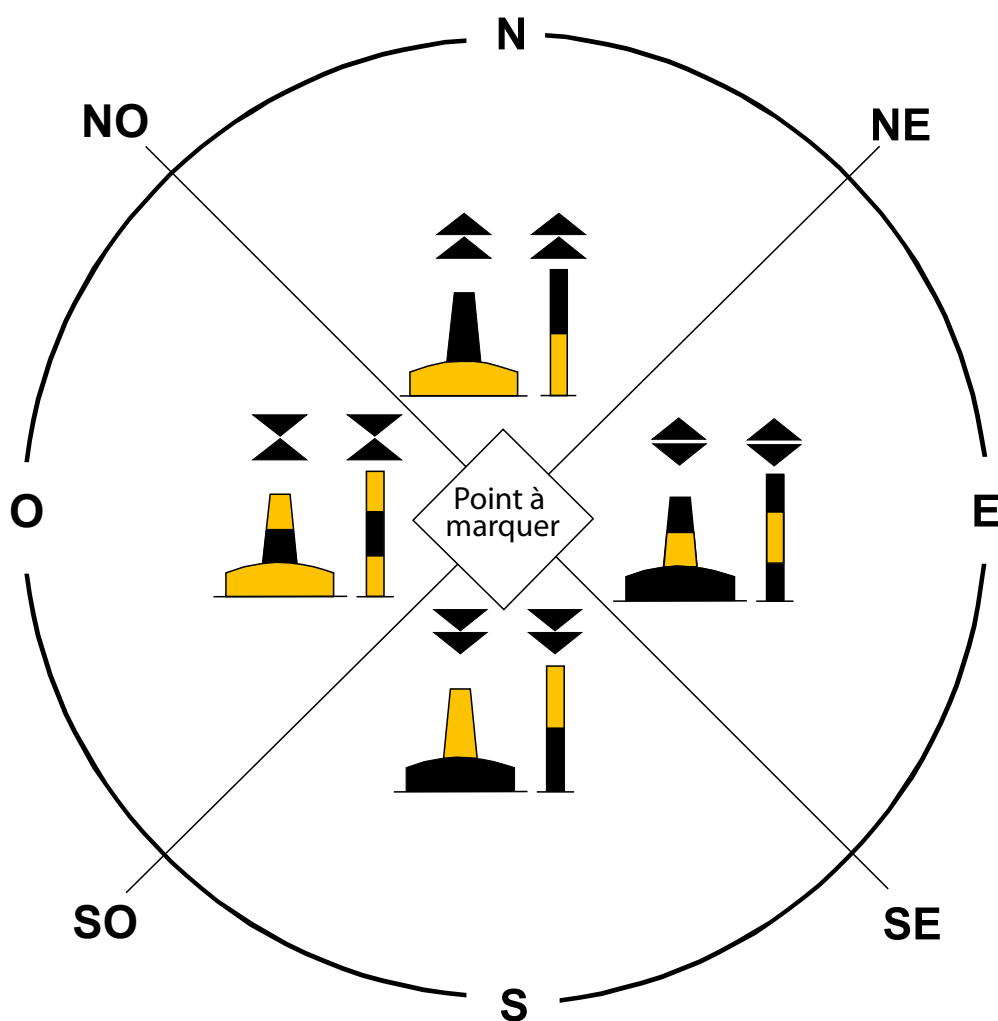
Définition des quadrants et des marques

Les quatre quadrants (Nord, Est, Sud et Ouest) sont limités par les relèvements vrais NO-NE, NE-SE, SE-SO, SO-NO dont l'origine est le point d'intérêt.

Une marque cardinale reçoit le nom du quadrant dans lequel elle est placée.

Le nom d'une marque cardinale indique qu'il convient de passer, par rapport à la marque, dans le quadrant qui porte ce nom.

Description des marques cardinales



(fig. 22)

Marque du quadrant Nord

Couleur : noir au-dessus de jaune

Forme : charpente ou espar, avec voyant

Voyant : deux cônes noirs superposés, pointes en haut

Feu (le cas échéant) :

Couleur : blanc

Rythme : scintillant rapide continu,
ou scintillant continu

Marque du quadrant Est

Couleur : noir avec une seule large bande horizontale jaune

Forme : charpente ou espar, avec voyant

Voyant : deux cônes noirs superposés, opposés par la base

Feu (le cas échéant) :

Couleur : blanc

Rythme : à scintillements rapides groupés par trois, ou scintillements groupés par trois

Marque du quadrant Sud

Couleur : jaune au-dessus de noir

Forme : charpente ou espar, avec voyant

Voyant : deux cônes noirs superposés, pointes en bas

Feu (le cas échéant) :

Couleur : blanc

Rythme : à scintillements rapides groupés par six suivis d'un éclat long d'au moins 2 s ou à scintillements groupés par six suivis d'un éclat long d'au moins 2 s

Marque du quadrant Ouest

Couleur : jaune avec une seule bande horizontale noire

Forme : charpente ou espar, avec voyant

Voyant : deux cônes noirs superposés, opposés par la pointe

Feu (le cas échéant) :

Couleur : blanc

Rythme : à scintillements rapides groupés par neuf, ou scintillements groupés par neuf

2. Balisage par marque de danger isolé

Une marque de danger isolé est une marque érigée sur un danger isolé entouré d'eaux saines, ou mouillée à l'aplomb d'un tel danger.

Couleur : noir, avec une ou plusieurs larges bandes horizontales rouges

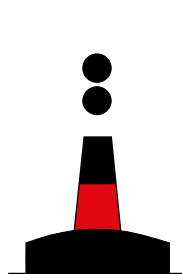
Forme : quelconque (généralement charpente ou espar), avec voyant

Voyant : deux sphères noires superposées

Feu (le cas échéant) :

Couleur : blanc

Rythme : à éclats groupés par deux



8.D



8.D1

(fig. 23)

3. Balisage des nouveaux dangers

Le terme « nouveau danger » désigne les dangers découverts récemment, qui ne figurent pas encore dans les documents nautiques. Il peut s'agir aussi bien d'obstacles naturels, tels que des bancs de sable ou des rochers, que de dangers d'origine anthropique, tels que des épaves.

Couleur : Bandes verticales bleues et jaunes de mêmes dimensions (au minimum 4 bandes et au maximum 8)

Forme : Charpente ou espar

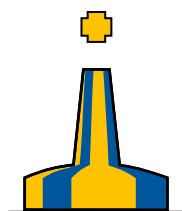
Voyant (le cas échéant) :

Croix jaune verticale ou perpendiculaire

Feu (le cas échéant) :

Couleur : jaune/bleu en alternance

Rythme : une seconde de feu bleu et une seconde feu jaune séparées par 0,5 seconde d'obscurité.



8.G



8.G1

(fig. 23 bis)

B. BALISAGE DES AXES DES CHENAU, DES MILIEUX DE CHENAL ET DES ATTERRISSAGES

Balisage par marque d'eaux saines

Couleur : bandes verticales rouges et blanches

Forme : bouée sphérique, ou charpente ou espar avec voyant

Voyant (le cas échéant) : une seule sphère rouge

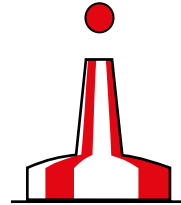
Feu (le cas échéant) :

Couleur : blanc

Rythme : isophase, à occultations régulières, à un éclat long toutes les 10 s ou lettre A de l'alphabet morse



8.E



8.E1



8.E2

(fig. 24)

C. SIGNALISATION MÉTÉOROLOGIQUE SUR LES LACS

Avis de prudence

Un feu jaune émettant environ 40 éclats par minute constitue un avis de prudence.

L'avis de prudence informe de l'arrivée probable de phénomènes dangereux sans indiquer l'heure précise.

Avis de danger

Un feu jaune émettant environ 90 éclats par minute constitue un avis de danger.

L'avis de danger informe de l'arrivée imminente de phénomènes dangereux.

VII. BALISAGE DES ZONES INTERDITES OU RÉGLEMENTÉES

1. Special marks

Les marques n'ayant pas principalement pour objet d'aider la navigation, mais qui indiquent une zone spéciale ou des caractéristiques visées dans les documents appropriés, tels que les marques de zone de manœuvres militaires, de zone de loisirs.

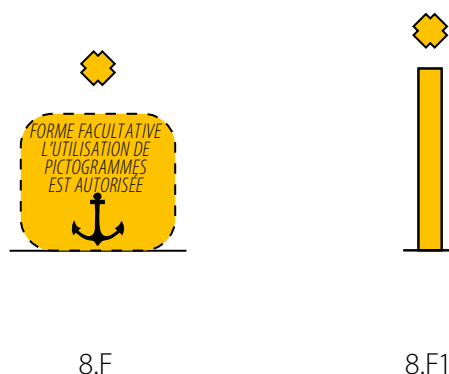
Couleur : jaune

Forme : facultative, mais non contradictoire avec des marques de navigation

Voyant (le cas échéant) : un seul feu jaune en forme de « X » :

Couleur : jaune

Rythme : quelconque, mais différent de ceux décrits à la partie VI ci-dessus.



(fig. 24 bis)

2. La nature de l'interdiction ou de la réglementation est, autant que possible, précisée par des documents écrits (carte par exemple) et par des indications sur place.

Les indications données sur place peuvent être portées par les bouées jaunes. Elles peuvent être également données par des voyants surmontant ces bouées à la place de l'éventuel voyant prévu ci-dessus. Par exemple, les bouées limitant une zone totalement interdite à la navigation peuvent porter une hampe recevant un fanion triangulaire rigide rouge.

Les indications peuvent être données par des panneaux placés sur la rive et représentant un des signaux d'interdiction ou d'indication prévus à l'annexe 7, partie I, chapitres A et E. Ces panneaux peuvent, s'il y a lieu, être complétés par une flèche indiquant la direction du secteur auquel s'applique le signal (voir annexe 7, partie II, chapitre C).

3. Lorsque, à travers une zone côtière soumise à l'interdiction ou à la réglementation d'une ou plusieurs catégories de navigation ou d'activité, un chenal est ouvert où l'une de ces catégories n'est pas soumise à l'interdiction ou à la réglementation (sauf pour l'entrée d'un port où s'applique la partie II ci-dessus), les côtés de ce chenal peuvent également être balisés par des bouées jaunes. La partie supérieure des deux bouées d'entrée peut, si nécessaire, être peinte en rouge à droite, en vert à gauche pour un navigateur sortant du chenal.

Sur la rive, des panneaux prévus à l'annexe 7, E.15 à E.20, peuvent indiquer la nature de l'autorisation (par exemple le panneau « Pratique du ski nautique autorisée » pour indiquer un chenal de ski nautique à travers une zone où toute navigation ou seulement la pratique du ski nautique est interdite) ; ils peuvent être complétés par la flèche prévue à l'annexe 7, partie II, chapitre C.

Lorsque, à travers une zone ouverte à plusieurs activités, un chenal est ouvert où une seule activité est autorisée, les côtés de ce chenal peuvent être balisés comme dans le cas précédent. Un panneau sur la rive peut indiquer la nature de l'activité autorisée.

VIII. BOUÉES D'USAGES DIVERS

S'il est besoin de bouées à d'autres fins que celles précitées, ces bouées sont de couleur dominante blanche. Elles peuvent porter un pictogramme.

IX. ENTRÉE DE PORTS

1. Balisage de l'entrée

De jour :

À bâbord en entrant : dispositif, en général de forme cylindrique, de couleur rouge, ou poteau avec voyant cylindrique rouge, ou encore rectangle rouge peint sur la jetée ;

À tribord en entrant : dispositif, en général de forme conique, de couleur verte, ou poteau avec voyant conique vert, ou encore triangle vert pointe en haut, peint sur la jetée.

De nuit :

Éclairage éventuel des marques de jour décrites ci-dessus.

Si des feux sont utilisés :

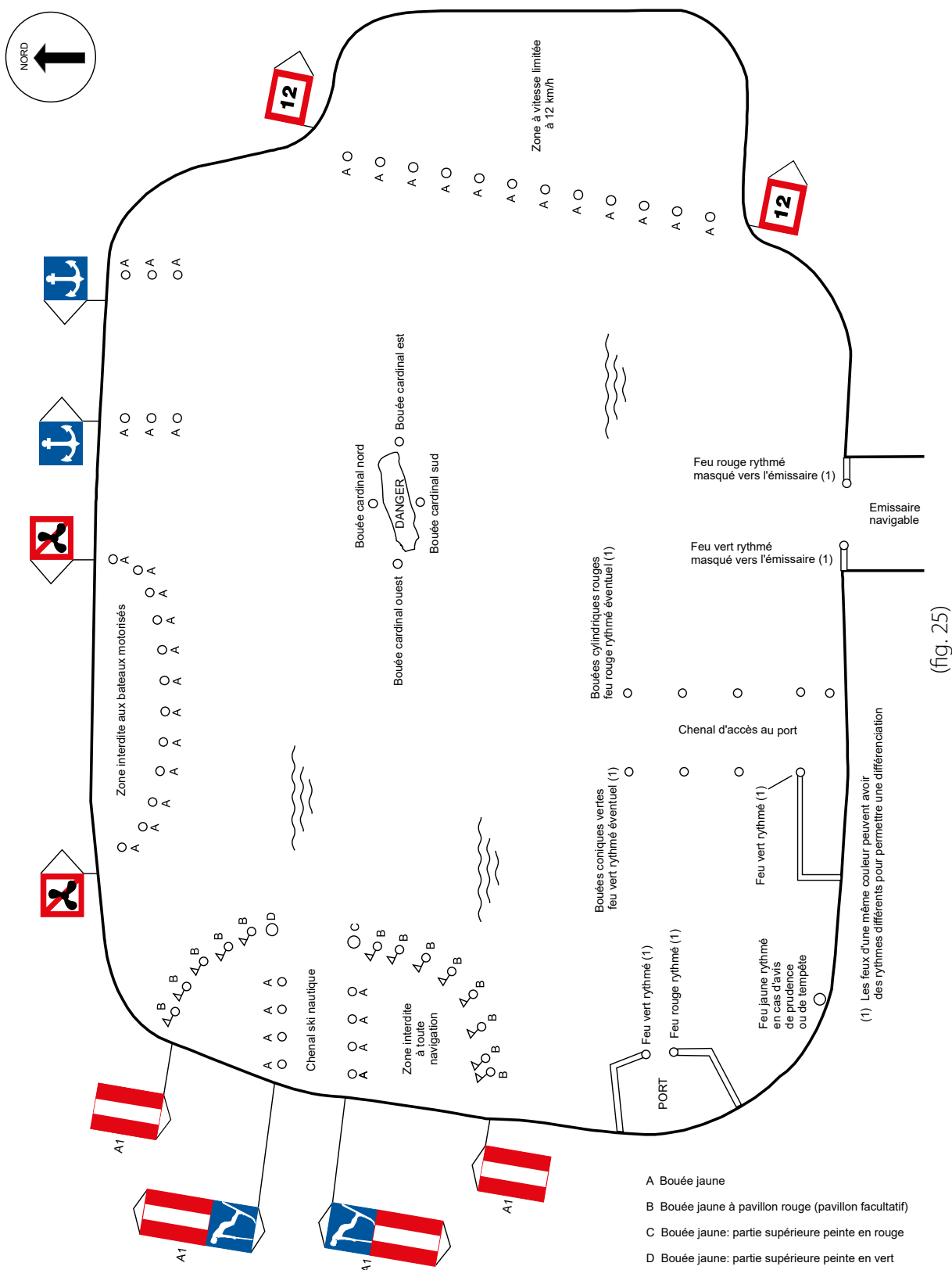
À bâbord en entrant : feu rouge, en général rythmé ;

À tribord en entrant : feu vert, en général rythmé.

Dans certains cas, un seul de ces feux est utilisé.

2. Ces marques peuvent aussi être utilisées pour les entrées de voies affluentes, les entrées d'embranchements et de bassins portuaires.

Le croquis ci-après illustre les dispositions des parties VI, VII et IX.



ANNEXE 9

MODÈLE DE CARNET DE CONTRÔLE DES HUILES USAGÉES

Page 1

N° d'ordre :

.....	
Type du bateau	Nom du bateau

Numéro européen unique
d'identification des bateaux ou
numéro officiel :

Lieu de délivrance :

Date de délivrance :

Le présent carnet comprend pages.

Cachet et signature de l'autorité qui a délivré le présent carnet

Page 2

Établissement des carnets de contrôle des huiles usagées

Le premier carnet de contrôle des huiles usagées, muni sur la page 1 du numéro d'ordre 1, est délivré par une autorité compétente sur présentation du certificat de bateau en cours de validité ou d'un autre certificat reconnu comme étant équivalent. Cette autorité appose également les indications prévues sur la page 1.

Tous les carnets suivants, qui doivent être numérotés dans l'ordre, seront établis par une autorité compétente. Toutefois, ils ne doivent être remis que contre présentation du carnet précédent. Le carnet précédent doit recevoir la mention indélébile « non-valable ». Après son renouvellement, le carnet précédent doit être conservé à bord durant au moins six mois à compter de la date de la dernière inscription.

Page 3 et suivantes

1. Déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bateau acceptés :

1.1 Huiles usagées l

1.2 Eau de fond de cale de :

Salle de machines arrière l

Salle de machines avant l

Autres locaux l

1.3 Autres déchets huileux et graisseux :

Chiffons usagés kg

Graisses usagées kg

Filtres usagés pièces

Récipients pièces

2. Notes:

2.1 Déchets refusés :

2.2 Autres remarques :

Lieu : Date :

Cachet et signature de la station de réception

ANNEXE 10

SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES GÉNÉRALES APPLICABLES À L'ÉQUIPEMENT RADAR

(Sans objet)¹¹

¹¹ Les spécifications techniques générales applicables à l'équipement radar sont incluses dans « Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure » (résolution n° 61), appendice 7 « Prescriptions applicables aux feux et à la couleur des feux de signalisation sur les bateaux, ainsi qu'à l'intensité et à la portée des feux de signalisation des bateaux, et spécifications techniques générales applicables à l'équipement radar ».

ANNEXE 11

LISTE DE CONTRÔLE POUR L'AVITAILLEMENT EN COMBUSTIBLE

Numéro : Année :

Station d'avitaillement / Camion-citerne	Bateau à avitailler
Nom :	Nom :
Numéro européen unique d'identification des bateaux ou numéro officiel :	Numéro européen unique d'identification des bateaux ou numéro officiel :
Conducteur :	Conducteur :
Agent d'avitaillement :	Personne responsable de la procédure d'avitaillement (surveillant d'avitaillement) :

	Goulots de remplissage			Total
	1	2	3	
Emplacement du goulot de remplissage (par exemple bâbord arrière, citerne du propulseur d'étrave...)				
Capacité des citernes à remplir par le goulot de remplissage correspondant :				
Contenu des citernes avant l'opération d'avitaillement selon relevé du niveau de réservoir :				
Capacité libre des citernes juste après le goulot de remplissage :				
Quantité de combustible convenue :				

Vérifications à effectuer dans tous les cas :

- ☐ L'amarrage entre le bateau à avitailler et la station d'avitaillement est correct et a été contrôlé.
- ☐ La lumière est suffisante pour superviser la procédure d'avitaillement.
- ☐ La communication entre l'agent d'avitaillement et le surveillant d'avitaillement est assurée.
- ☐ Les flexibles ne sont pas soumis à des efforts de traction ou de torsion ; les rayons de courbure minimaux sont respectés

Procédure d'avitaillement ☐ avec ☐ sans dispositif de protection contre le surremplissage (système d'arrêt automatique)

Vérifications à effectuer en cas d'utilisation d'un flexible d'alimentation à bride ou raccord rapide :

- ☐ Le raccord entre le flexible d'alimentation et le goulot de remplissage a été contrôlé et est en bon état de fonctionnement.

Vérifications à effectuer en cas d'utilisation d'un flexible à embout :

- ☐ Le surveillant d'avitaillement sait manier le flexible à embout et activer la commande d'arrêt d'urgence.
- ☐ L'embout est suffisamment enfoncé dans le goulot de remplissage et y est maintenu en place.

Date:

Lieu (Numéro du poste de stationnement correspondant au point kilométrique sur la voie navigable) :

Début de la procédure d'avitaillement (Heure) :

Assistant d'avitaillement :

.....

Signature

Surveillant d'avitaillement :

.....

Signature

Fin de la procédure d'avitaillement (Heure) :

CEVNI

Code européen des voies de navigation intérieure

Sixième édition révisée

Le Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) contient les règles fondamentales applicables au trafic sur les voies navigables dans la région de la CEE-ONU, telles que les marques et les échelles de tirant d'eau des bateaux, la signalisation visuelle des bateaux, la signalisation sonore et la radiotéléphonie, la signalisation et le balisage des voies navigables, les règles de route, les règles de stationnement, l'obligation de signalisation et d'annonce ainsi que la prévention de la pollution des eaux et l'élimination des déchets produits à bord des bateaux. Ces règles constituent une base juridique et technique pour les codes nationaux des voies navigables dans les Etats membres de la CEE-ONU. Le CEVNI est régulièrement mis à jour en parallèle avec l'évolution des réglementations de navigation établies par les commissions fluviales dans la région de la CEE-ONU, en veillant à ce qu'elles restent harmonisées.

Cette sixième édition révisée du CEVNI, adoptée par la résolution n° 102 lors de la soixante-cinquième session du Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) en novembre 2021, remplace la cinquième révision de l'annexe à la résolution n° 24. Avec cette sixième édition, le SC.3 a pris en compte les meilleures pratiques issues des règlements de circulation existants et actualisés des Etats membres de la CEE-ONU et des commissions fluviales, d'autres résolutions du SC.3, des dispositions des normes européennes adoptées par le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) et les nouveaux développements du secteur.

Cette édition contient notamment les dispositions actualisées concernant la liste des documents devant se trouver à bord d'un bateau de navigation intérieure, la stabilité des bateaux transportant des conteneurs, la sécurité des bateaux utilisant du gaz naturel liquéfié comme combustible, la navigation au radar, la radiotéléphonie, les appareils d'information et de navigation, l'obligation d'annonce, la prévention de la pollution des eaux par les bateaux de navigation intérieure et d'autres prescriptions.

Information Service
United Nations Economic Commission for Europe

Palais des Nations
CH - 1211 Geneva 10, Switzerland
Telephone: +41(0)22 917 12 34
E-mail: unece_info@un.org
Website: <http://www.unece.org>