



*Service public fédéral
Mobilité et Transports
Transport maritime*

Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures

(arrêté royal du 24 septembre 2006)

matières dangereuses.....	26
Art. 3.22. Signalisation des bacs en stationnement à leur débarcadère	26
Art. 3.23. Signalisation des matériels flottants et des installations flottantes en stationnement	27
Art. 3.24. Signalisation supplémentaire pour les filets ou perches des bateaux en stationnement ...	27
Art. 3.25. Signalisation des engins flottants au travail et des bateaux échoués ou coulés.....	27
Art. 3.26. Signalisation des bateaux, des matériels flottants et des installations flottantes dont les ancres peuvent présenter un danger pour la navigation	28
SECTION IV. SIGNAUX PARTICULIERS.....	29
Art. 3.27. Signalisation supplémentaire des bateaux des autorités de contrôle et des bateaux des services d'incendie	29
Art. 3.28. Signalisation supplémentaire des bateaux qui effectuent des travaux dans le chenal ou à proximité de celui-ci.....	29
Art. 3.29. Signalisation supplémentaire en vue de la protection contre les remous gênants.....	29
Art. 3.30. Signaux de détresse	29
Art. 3.31. Interdiction d'accès à bord	30
Art. 3.32. Interdiction de feu, de flamme nue et de fumer	30
Art. 3.33. Interdiction du stationnement latéral.....	30
Art. 3.34. Signalisation supplémentaire des bateaux dont la capacité de manœuvre est restreinte .	30
Art. 3.35. Signalisation supplémentaire des bateaux en train de pêcher	31
Art. 3.36. Signalisation supplémentaire des bateaux utilisés pour la plongée	32
Art. 3.37. Signalisation supplémentaire des dragueurs de mines	32
Art. 3.38. Signalisation supplémentaire des bateaux du service de pilotage	32
CHAPITRE 4. SIGNALISATION SONORE DES BATEAUX - RADIOTELEPHONIE ET RADAR.....	33
SECTION I. SIGNALISATION SONORE	33
Art. 4.01. Dispositions générales.....	33
Art. 4.02. Usage des signaux sonores.....	33
Art. 4.03. Signaux sonores interdits.....	33
Art. 4.04. Signaux de détresse	33
Art. 4.04/1. Signal "N'approchez pas"	34
SECTION II. RADIOTELEPHONIE	34
Art. 4.05. Radiotéléphonie	34
SECTION III. RADAR.....	35
Art. 4.06. Utilisation du radar	35
Art. 4.07. (non repris).....	36
CHAPITRE 5. SIGNALISATION - BALISAGE DU CHENAL.....	36
Art. 5.01. Signalisation.....	36
Art. 5.02. Balisage du chenal.....	36
CHAPITRE 6. REGLES DE ROUTE	36
SECTION I. GENERALITES	36
Art. 6.01. Définitions	36
Art. 6.01/1. Bateau rapide.....	37
Art. 6.02. Menues embarcations: principes généraux	37
Art. 6.02/1. Radiotéléphonie	37
SECTION II. RENCONTRES, ROUTES QUI SE CROISENT, DEPASSEMENT.....	37
Art. 6.03. Principes généraux.	37
Art. 6.03/1. Routes qui se croisent	37
Art. 6.04. Rencontre - Règle principale	38
Art. 6.05. Rencontre entre grands bateaux - Dérogation à la règle principale	39
Art. 6.06. Rencontre d'un bateau rapide et d'un autre bateau	39
Art. 6.07. Rencontre dans un passage étroit.....	39
Art. 6.08. Rencontre interdite par les signaux le long de la voie navigable.....	40
Art. 6.09. Dépassement: dispositions générales	40
Art. 6.10. Dépassement.....	40
Art. 6.11. Dépassement interdit par les signaux le long de la voie navigable	41
SECTION III. AUTRES REGLES DE ROUTE	42
Art. 6.12. Navigation sur les sections où la route à suivre est prescrite.....	42
Art. 6.13. Virement.....	42
Art. 6.14. Conduite au départ	42
Art. 6.15. Interdiction de s'engager dans les intervalles entre les éléments d'un convoi remorqué ..	42
Art. 6.16. Entrée et sortie des ports et des voies affluentes, sortie suivie de la traversée du chenal	

principal	42
Art. 6.17. Navigation à la même hauteur	43
Art. 6.18. Interdiction de laisser traîner des ancres, des câbles ou des chaînes	44
Art. 6.19. Navigation à la dérive	44
Art. 6.20. Remous gênants	44
Art. 6.21a. Manœuvrabilité des bateaux et des convois	44
Art. 6.21b. Règles spécifiques pour les convois poussés et les formations à couple	45
Art. 6.21c. Communication à bord	45
Art. 6.21/1. Déplacement de barges en dehors d'un convoi poussé	45
Art. 6.22. Interruption et restriction de la navigation	45
Art. 6.22/1. Navigation au droit des engins flottants au travail ou des bateaux échoués ou coulés, et des bateaux dont la capacité de manœuvre est restreinte	45
SECTION IV. BACS	46
Art. 6.23. Règles de route pour les bacs	46
SECTION V. PASSAGE DES PONTS, DES BARRAGES ET DES ECLUSES	46
Art. 6.24. Passage des ponts et des barrages - Dispositions générales	46
Art. 6.25. Passage des ponts fixes	46
Art. 6.26. Passage des ponts mobiles	47
Art. 6.27. Passage des barrages	47
Art. 6.28. Passage des écluses	48
Art. 6.28/1. Entrée et sortie des écluses	49
Art. 6.29. Priorité de passage aux écluses	49
SECTION VI. MAUVAISE VISIBILITE - NAVIGATION AU RADAR	49
Art. 6.30. Dispositions générales pour la navigation par mauvaise visibilité	49
Art. 6.31. Signaux sonores d'un bateau à l'arrêt ou échoué	50
Art. 6.32. Dispositions pour les bateaux naviguant au radar	50
Art. 6.33. Dispositions pour les bateaux ne naviguant pas au radar	51
SECTION VII. REGLES SPECIALES	51
Art. 6.34. Priorités spéciales	51
Art. 6.35. Ski nautique et activités analogues	52
Art. 6.35/1. Navigation à grande vitesse et navigation aux véhicules nautiques à moteur	52
Art. 6.35/2. Planches à voiles	52
Art. 6.35/3. Passage des bateaux de plaisance	52
Art. 6.36. Bateaux en train de pêcher	52
Art. 6.37. Plongée et natation	53
CHAPITRE 7. REGLES DE STATIONNEMENT	53
Art. 7.01. Principes généraux pour le stationnement	53
Art. 7.02. Stationnement (ancrage et amarrage)	53
Art. 7.03. Ancrage et utilisation de pieux ou de poteaux d'ancrage	54
Art. 7.04. Amarrage	54
Art. 7.05. Aires de stationnement	54
Art. 7.06. Aires de stationnement réservées à certaines catégories de bateaux	54
Art. 7.07. Stationnement au voisinage de bateaux, de convois poussés ou de formations à couple transportant certaines matières dangereuses	55
Art. 7.08. Garde et surveillance	55
Art. 7.09. Autorisation de stationnement latéral	55
Art. 7.10. Collaboration à fournir en cas de départ ou de déplacement et en vue de laisser de l'espace pour manœuvrer	55
Art. 7.11. Déplacement pour le chargement ou le déchargement d'un autre bateau	55
CHAPITRE 8. AUTRES DISPOSITIONS	56
Art. 8.01. (non repris)	56
Art. 8.02. (non repris)	56
Art. 8.03. Halage des bateaux et des matériels flottants	56
Art. 8.04. Incendie	56
CHAPITRE 9. PRESCRIPTIONS SUPPLEMENTAIRES POUR CERTAINES CATEGORIES DE BATEAUX	56
Art. 9.01. (réservé)	56
Art. 9.02. Prescriptions techniques pour bateaux de plaisance	56
Art. 9.03. Immatriculation des menues embarcations	57

CHAPITRE 10. (NON REPRIS).....	59
CHAPITRE 11. DISPOSITIONS PARTICULIERES POUR LES BATEAUX QUI VIENNENT DIRECTEMENT DE LA MER OU QUI S'Y RENDENT	59
Art. 11.01. Signalisation supplémentaire pour les bateaux à capacité de manœuvre restreinte	59
Art. 11.02. Signalisation supplémentaire pour les bateaux transportant certaines matières dangereuses.....	60
Art. 11.03. Pavillons du Code international des Signaux	60
Art. 11.04. Feu blanc	60
Art. 11.05. Règles de priorité particulières	60
Art. 11.06. Stationnement à proximité d'un bateau transportant certaines matières dangereuses ...	61
CHAPITRE 12. INTOXICATION.....	61
Art. 12.01. Compétence de constatation	61
Art. 12.02. Imprégnation alcoolique: test de l'haleine, analyse de l'haleine et interdiction temporaire.....	61
Art. 12.03. Autres substances qui influencent l'exécution des missions à bord: test salivaire et interdiction temporaire.....	63
Art. 12.04. Analyse de salive	64
Art. 12.05. L'analyse sanguine	65
APPENDICE 1. LETTRE OU COMBINAISON DE LETTRES INDIQUANT LE PAYS DU PORT D'ATTACHE OU DU LIEU D'ENREGISTREMENT DU BATEAU	66
APPENDICE 2. ÉCHELLES DE TIRANT D'EAU DES BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE	66
APPENDICE 3. SIGNALISATION VISUELLE DES BATEAUX.....	67
I. GENERALITES	67
II. SIGNALISATION EN COURS DE ROUTE	68
III. SIGNALISATION EN STATIONNEMENT	80
IV. SIGNAUX PARTICULIERS.....	84
V. SIGNALISATION SUPPLEMENTAIRE POUR LES BATEAUX QUI VIENNENT DIRECTEMENT DE LA MER OU QUI S'Y RENDENT	88
APPENDICE 4. (SANS OBJET)	89
APPENDICE 5. (SANS OBJET)	89
APPENDICE 6. SIGNAUX SONORES.....	89
I. SONORITÉ DES SIGNAUX	89
II. CONTRÔLE DU NIVEAU DE PRESSION ACOUSTIQUE	89
III. SIGNAUX SONORES À UTILISER PAR LES BATEAUX	90
SIGNAUX UTILISÉS	90
A. SIGNAUX GENERAUX.....	90
B. SIGNAUX DE RENCONTRE	91
C. SIGNAUX DE DEPASSEMENT.....	91
D. SIGNAUX DE VIREMENT	91
E1. SIGNAUX D'ENTREE ET DE SORTIE DES PORTS ET DES VOIES AFFLUENTES.....	92
E2. SIGNAUX DE TRAVERSEE APRES L'ENTREE DANS LE CHENAL PRINCIPAL	92
F. SIGNAUX PAR MAUVAISE VISIBILITE.....	92
APPENDICE 7. SIGNAUX.....	93
A. SIGNAUX D'INTERDICTION	93
B. SIGNAUX D'OBLIGATION.....	97
C. SIGNAUX DE RESTRICTION.....	101
D. SIGNAUX DE RECOMMANDATION.....	102
E. SIGNAUX D'INDICATION	103
F. SIGNAUX AUXILIAIRES	113
G. SIGNAUX AUX OUVRAGES D'ART.....	116
G.1 Ponts fixes et parties fixes d'un pont.....	116
a. Délimitation de la largeur du chenal (art. 6.24)	116
b. Passe interdite ou recommandée (art. 6.25)	117
G.2 Ponts mobiles (art. 6.26).....	117
a. Ponts en service	117
b. Ponts hors service	118

G.3 Barrages (art. 6.27)	119
G.4 Ecluses (art. 6.28/1)	120
1. En général	120
2. Ecluse avec pont mobile (si le pont n'a pas de signalisation distincte)	120
H. AUTRES INDICATIONS	121
H.1 Kilométrage	121
H.2 Signaux directionnels	121
1. Indication des destinations principales	121
2. Indication de destinations spécifiques	121
3. Signalisation de détournements	122
4. Dénomination d'une voie d'eau ou d'un objet (port, pont, écluse, etc.)	122
APPENDICE 8. BALISAGE DES CHENAUX, DES LACS ET DES VOIES NAVIGABLES DE GRANDE LARGEUR	122
I. GENERALITES	122
1. Définitions	122
2. Caractéristiques des feux (Abréviation internationale)	122
3. Exemples	123
II. BALISAGE LATERAL	123
1. Côté droit du chenal	123
2. Côté gauche du chenal	123
3. Bifurcation du chenal	124
III. BALISAGE A TERRE INDIQUANT LA POSITION DU CHENAL	124
A. CHENAL	124
1. Chenal proche de la rive droite	124
2. Chenal proche de la rive gauche	124
3. Utilisation des signaux (exemple)	125
B. TRAVERSEES: Balisage des traversées	125
1. Rive droite	125
2. Rive gauche	125
3. Utilisation des signaux (exemple)	126
IV. BALISAGE DES POINTS DANGEREUX ET DES OBSTACLES	128
A. BALISES FIXES	128
1. Côté droit	128
2. Côté gauche	128
3. Bifurcation	128
4. Dérivations, embouchures et entrées de ports	128
B. BALISES FLOTTANTES	129
1. Côté droit	129
2. Côté gauche	129
V. BALISAGE SUPPLEMENTAIRE POUR LA NAVIGATION AU RADAR	130
A. PILES DE PONT	130
B. LIGNES AÉRIENNES	130
VI. BALISAGE SUPPLEMENTAIRE DES LACS ET VOIES NAVIGABLES DE GRANDE LARGEUR	131
A. POINTS DANGEREUX, OBSTACLES ET CONFIGURATIONS PARTICULIÈRES	131
1. Balisage par marques cardinales	131
2. Balisage par marque de danger isolé	133
B. EAUX SAINES	133
VII. BALISAGE PARTICULIER	134
APPENDICE 10. (NON REPRIS)	134
APPENDICE 11. (NON REPRIS)	134
APPENDICE 12. REGLES DE ROUTE	134
I. GENERALITES	135
Art. 6.01. Définitions	135
Art. 6.02. Menues embarcations: principes généraux	136
II. RENCONTRES, ROUTES QUI SE CROISENT, DEPASSEMENT	136
Art. 6.03/1. Routes qui se croisent	136
Art. 6.04. Rencontre – Règle principale	137
Art. 6.05. Rencontre entre grands bateaux – Dérogation à la règle principale	139
Art. 6.07. Rencontre dans un passage étroit	139
Art. 6.10. Dépassement	141

Art. 6.13. Virement.....	142
Art. 6.14. Conduite au départ	143
Art. 6.16. Entrée et sortie des ports et des voies affluentes, sortie suivie de la traversée du chenal principal.....	143
APPENDICE 13. TRANSPORT DES MATIERES DANGEREUSES PAR BATEAUX QUI VIENNENT DIRECTEMENT DE LA MER OU QUI S'Y RENDENT	143

CHAPITRE 1^{er} PRESCRIPTIONS GENERALES

Art. 1.01. Signification de quelques expressions

Dans le présent règlement, on entend par:

Répartition générale

- a) *bateau*: toute embarcation, y compris les objets sans déplacement et les hydravions, utilisée ou apte à être utilisée comme moyen de transport sur l'eau;
- b) *installation flottante*: construction flottante qui par son affectation, n'est normalement pas déplacée;
- c) *matériel flottant*: toute construction rendue apte à être déplacée sur l'eau, autre qu'un bateau ou une installation flottante;

Nature des bateaux

- a1) *menue embarcation*: tout bateau dont la longueur de coque est inférieure à 20 m, sauf s'il s'agit:
 - d'un bateau construit ou aménagé pour remorquer, [assister](#), pousser ou mener à couple des bateaux autres que des menues embarcations;
 - d'un [bac](#);
 - d'un [bateau à passagers](#);

- d'un [bateau en train de pêcher](#);
- d'une [barge de poussage](#);

a2) *grand bateau*: tout bateau autre qu'une menue embarcation;

a3) *bateau motorisé*: tout bateau utilisant ses propres moyens mécaniques de propulsion, à l'exception d'un bateau dont le moteur n'est utilisé que pour effectuer de courts déplacements ou pour améliorer sa manœuvrabilité lorsqu'il est remorqué ou poussé;

a4) *bateau à voiles*: tout bateau utilisant exclusivement ses voiles pour naviguer; le bateau qui navigue à la voile et utilise en même temps son moteur doit être considéré comme un bateau motorisé;

Types particuliers de bateaux

d1) *engin flottant*: bateau portant des installations mécaniques, destiné à travailler sur les voies navigables ou dans les ports (dragues, élévateurs, bigues, grues, etc.);

d2) *barge de poussage*: bateau construit ou spécialement aménagé pour être poussé;

d3) *barge de navire*: barge de poussage construite pour être transportée à bord d'un bateau de mer et pour naviguer sur les eaux intérieures;

d4) *pousseur*: un bateau motorisé qui fait partie d'un convoi poussé et qui a été construit ou aménagé pour s'occuper de la propulsion et de la conduite d'autres sortes de bateaux;

d5) *véhicule nautique à moteur*: une menue embarcation à moteur de moins de 4 mètres de long, équipée d'une turbine constituant sa principale source de propulsion, et conçue pour être manœuvrée par une ou plusieurs personne(s) assise(s), debout ou agenouillée(s) sur la coque plutôt qu'à l'intérieur de celle-ci;

d6) *canot de service*: bateau utilisé uniquement pour l'embarquement ou le débarquement des personnes et des marchandises, le sauvetage et des travaux;

d7) *bateau rapide*: grand bateau capable de naviguer à une vitesse supérieure à 40 km/h par rapport à l'eau;

Convois

e1) *convoi*: un convoi remorqué, un convoi poussé ou une formation à couple.

Toute combinaison à laquelle un bateau motorisé assiste est également considérée comme convoi;

e2) *convoi remorqué*: convoi constitué d'un ou de plusieurs bateaux motorisés et d'un ou de plusieurs bateaux ou matériels flottants ou d'une ou de plusieurs installations flottantes, reliés par des amarres aux bateaux motorisés, appelés "remorqueurs", qui assurent la propulsion et la gouverne des autres bateaux, des matériels flottants ou des installations flottantes;

e3) *convoi poussé*: convoi rigide constitué d'un ou plusieurs pousseurs et d'un ou de plusieurs autres bateaux dont un au moins est placé devant un des pousseurs;

e4) *formation à couple*: convoi constitué de bateaux accouplés dont aucun n'est placé devant le bateau motorisé assurant la propulsion et la gouverne du convoi;

Exploitation

f1) *en stationnement*: un bateau ou matériel flottant est en stationnement lorsqu'il est à l'ancre ou amarré à un point fixe;

f2) *faire route*: un bateau ou matériel flottant "fait route" lorsqu'il n'est ni à l'ancre, ni amarré à un point fixe, ni échoué;

f3) *bateau en train de pêcher*: tout bateau en train de pêcher avec des filets, des lignes, des chaluts ou autres engins de pêche qui réduisent sa manœuvrabilité; ce terme n'est pas employé pour désigner un bateau qui pêche sans être gêné dans ses manœuvres;

f4) *assister*: l'assistance par un ou plusieurs bateaux motorisés à un bateau motorisé naviguant seul, à un convoi poussé ou à une formation à couple lors du déplacement et de la conduite ou de l'une de ces deux actions;

f5) *bateau à passagers*: bateau aménagé ou utilisé pour le transport de plus de 12 passagers;

f6) *bateau de plaisance*: bateau utilisé à des fins récréatives, à l'exclusion d'un bateau à passagers;

f7) *bac*: bateau assurant un service de traversée de la voie navigable et indiqué tel que;

f8) *navigation à grande vitesse*: naviguer à une vitesse supérieure à 20 km/h;

f9) *vitesse de sécurité*: 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;

Signalisation

g1) *feu blanc, feu rouge, feu vert, feu jaune et feu bleu* sont des feux dont la couleur est conforme aux exigences du tableau 2 de la norme européenne EN 14744 : 2006;

g2) *feu puissant, feu clair et feu ordinaire* sont des feux dont l'intensité est conforme aux exigences du tableau 1 de la norme européenne EN 14744 : 2006;

g3) *feu scintillant*: feu dont le rythme est de 50 à 60 éclats par minute;

g4) *son bref*: signal sonore d'une durée d'environ 1 seconde;

son prolongé: signal sonore d'une durée d'environ 4 secondes;

L'intervalle entre deux sons consécutifs doit être d'environ 1 seconde;

g5) *série de sons très brefs*: une série d'au moins 6 sons, chacun d'une durée d'environ 1/4 de seconde; l'intervalle entre deux sons consécutifs doit être d'environ 1/4 de seconde;

g6) *nuit*: période comprise entre le coucher et le lever du soleil;

g7) *jour*: période comprise entre le lever et le coucher du soleil;

Autres

h1) *état de fatigue*: état consécutif à un repos insuffisant ou à une maladie et se manifestant par un comportement ou une vitesse de réaction anormal;

h2) *état d'intoxication*: état résultant de la consommation d'alcool, de narcotiques, de médicaments ou d'autres produits semblables où la personne montre des signes clairs desquels il faut conclure qu'elle n'est pas en état de mener ou de conduire le bateau d'une manière convenable ou de servir activement comme membres de l'équipage;

h3) *chenal*: la partie de la voie navigable effectivement utilisable pour la navigation;

h4) *ADN*: l'annexe de l'arrêté royal du 31 juillet 2009 relatif au transport des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure;

h5) *visibilité réduite*: Conditions dans lesquelles la visibilité est réduite par suite de brouillard, de brume, de tempête de neige, d'averse ou d'autres raisons;

h6) *certificat de visite*: le certificat communautaire conformément au Règlement de Visite des Bateaux du Rhin de la Commission centrale pour la Navigation du Rhin dans la version qui est en vigueur;

h7) *certificat communautaire*: le certificat communautaire conformément la Directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure;

h8) *commission de visite*: la commission de visite conformément la Directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure.

Art. 1.02. Conducteur

1. Tout bateau, convoi ou matériel flottant, à l'exception des bateaux d'un convoi poussé autres que les pousseurs, doit être placé sous l'autorité d'une personne disposant des qualifications requises. Cette personne est appelée "conducteur" aux fins du présent règlement.¹

2. En ce qui concerne un convoi le conducteur est désigné de la façon suivante:

a) dans le cas d'un convoi ne comprenant qu'un seul bateau motorisé, le conducteur du bateau motorisé est également le conducteur du convoi;

b) dans le cas d'un convoi remorqué comprenant en tête deux ou plusieurs bateaux motorisés naviguant en file, le conducteur du premier bateau motorisé est aussi le conducteur du convoi. Si le premier bateau motorisé n'intervient que comme renfort temporaire, le conducteur du convoi est le conducteur du deuxième bateau motorisé;

c) dans le cas d'un convoi remorqué comprenant en tête deux ou plusieurs bateaux motorisés ne naviguant pas en file, le conducteur du convoi est le conducteur du bateau motorisé assurant 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 ou si un bateau qui devient directement de la mer ou qui s'y rend fait part du convoi, le conducteur du convoi doit être désigné au préalable.

3. Tout bateau qui fait route doit avoir son conducteur à bord; le conducteur d'un engin flottant doit également se trouver à bord lorsque l'engin est au travail.

4. Le conducteur est responsable de l'observation des dispositions du présent règlement à bord de son bateau, de son convoi ou de son matériel flottant. Dans un convoi remorqué, les conducteurs des bateaux remorqués doivent se conformer aux ordres du conducteur du convoi. Cette obligation ne les dispense pas de prendre les mesures nécessaires requises pour la bonne conduite de leurs bateaux, même en l'absence d'ordres du conducteur du convoi.

Les mêmes prescriptions s'appliquent aux conducteurs des bateaux d'une formation à couple qui ne sont pas le conducteur du convoi.

5. Toute installation flottante doit être placée sous l'autorité d'une personne qui est responsable de l'observation des dispositions du présent règlement en ce qui concerne les installations flottantes.

6. Les facultés d'appréciation et d'action du conducteur ne peuvent être amoindries par un état de fatigue ou par intoxication.

¹ Arrêté royal du 24 septembre 2006, art. 4: Le Ministre peut dispenser certaines catégories de bateaux de l'obligation imposée par l'alinéa 1^{er} de l'article 1.02 du Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures et fixer des conditions d'aptitude particulières pour la conduite d'un bateau, d'un convoi ou d'un matériel flottant, visés par le même alinéa.

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

Art. 1.03. Devoirs de l'équipage et des personnes se trouvant à bord

1. Les membres de l'équipage doivent obtempérer aux ordres donnés par le conducteur dans le cadre de sa responsabilité. Ils doivent toujours contribuer à l'observation des dispositions du présent règlement et des autres dispositions en vigueur.

2. Toute autre personne se trouvant à bord doit obtempérer aux ordres du conducteur dans l'intérêt de la sécurité de la navigation ou du bon 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 d'appréciation et d'action des membres de l'équipage en service et des autres personnes se trouvant à bord qui participent temporairement à la navigation du bateau ne peuvent être amoindries par un état de fatigue ou par intoxication.

Art. 1.04. Devoir général de vigilance

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

2. Le conducteur doit, même en l'absence de prescriptions formelles dans le présent règlement, prendre toutes les mesures de précaution que commandent, suivant les circonstances dans lesquelles se trouve le bateau, le devoir général de vigilance et la bonne pratique de la navigation en vue d'éviter notamment:

- de mettre en danger la vie de personnes;
- de causer des dommages aux bateaux, aux matériaux flottants ou aux installations flottantes;
- de créer des entraves à la navigation.

3. Les dispositions ci-dessus s'appliquent également aux personnes responsables d'une installation flottante.

Art. 1.05. Dérogation au règlement

En cas de danger imminent, les conducteurs doivent prendre toutes les dispositions nécessaires dictées par les circonstances, même s'ils sont amenés de ce fait à s'écarter des prescriptions du présent règlement.

Art. 1.06. Utilisation de la voie navigable

La longueur, la largeur, le tirant d'eau, le tirant d'air, la vitesse et la manœuvrabilité d'un bateau, d'un convoi ou d'un matériel flottant doivent être telles qu'elles ne mettent pas la navigation en danger.

Art. 1.07. Chargement, nombre de personnes à bord et champ de vision

1. Aucun bateau ne peut participer à la navigation si son chargement le fait s'enfoncer au-delà du plan de l'enfoncement maximum autorisé indiqué par 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. 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 des appareils techniques adéquats.

3. Le chargement et le nombre de personnes à bord ne doivent pas compromettre la stabilité du bateau ni la résistance de la coque.

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

a) Les bateaux d'une largeur inférieure à 9,50 m, chargés de conteneurs sur plus d'une couche;

b) Les bateaux d'une largeur égale ou supérieure à 9,50 m mais inférieure à 11 m, chargés de conteneurs sur plus de deux couches;

c) Les bateaux d'une largeur égale ou supérieure à 11 m, mais inférieure à 15 m, chargés de conteneurs sur plus de trois couches ou sur plus de trois largeurs;

d) Les bateaux d'une largeur égale ou supérieure à 15 m, chargés de conteneurs sur plus de trois couches.

5. Les bateaux à passagers ne doivent pas avoir à bord un nombre de passagers supérieur au nombre autorisé

Art. 1.08. Construction, gréement et équipage des bateaux

1. Les bateaux et matériels flottants doivent être construits et grés 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. Tout bateau ou matériel flottant, 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 de la navigation et des personnes se trouvant à bord. Les bateaux non motorisés d'une formation à couple et certains bateaux remorqués dans un ensemble rigide ne sont toutefois pas tenus d'avoir un équipage si l'équipage de la formation à couple ou de l'ensemble rigide est suffisamment nombreux et qualifié pour assurer la sécurité de la navigation et des personnes se trouvant à bord.

3. Les prescriptions de l'alinéa 1 sont considérées comme satisfaites si le bateau est muni d'un certificat communautaire ou d'un certificat de visite et la construction et l'équipement du bateau correspondent à la teneur de ce certificat.

Art. 1.09. Tenue de la barre

1. Sauf dispositions contraires ou des dérogations en ce qui concerne l'âge, la barre du bateau doit être tenue soit par une personne qualifiée, et pour les bateaux à moteur âgée de 16 ans au moins, soit par quelqu'un sous la surveillance d'une telle personne.

2. Afin d'assurer la bonne conduite du bateau, la personne qui tient la barre doit être en mesure de percevoir toutes les informations ou indications destinées à la timonerie et d'en donner de cet endroit. Elle doit, en particulier, être en mesure d'entendre les signaux sonores et avoir une vue suffisamment dégagée dans toutes les directions. Si la vue est obstruée, la personne qui tient la barre doit avoir la possibilité d'utiliser un moyen optique couvrant un champ visuel suffisamment large et lui donnant une image claire et sans déformation de la situation.

3. Lorsque des circonstances particulières l'exigent, il y a lieu de prévoir une vigie ou un poste d'écoute pour informer le conducteur.

4. Tout conducteur doit se trouver à l'endroit et dans la position prévus pour assurer la conduite. Il doit en permanence être en mesure d'effectuer toutes les manœuvres de conduite nécessaires et avoir continuellement son bateau sous contrôle.

5. Les facultés d'appréciation et d'action de la personne qui tient la barre ne peuvent être amoindries par un état de fatigue ou par intoxication.

Art. 1.10. Documents de bord

1. A bord des bateaux et des convois doivent se trouver, pour autant que requis par des réglementations en vigueur, entre autres les documents suivants²:

- a) le certificat de jaugeage du bateau ou l'autorisation d'effectuer un trajet déterminé sans certificat de jaugeage;
- b) les documents attestant que le bateau et son équipement satisfont aux prescriptions techniques;
- c) les documents prescrits pour le transport des matières dangereuses visées à l'ADN, aussi bien en ce qui concerne le bateau, les marchandises que l'équipage;
- d) des documents qui renseignent sur la nature et la quantité du chargement à bord ;
- e) les certificats de conducteur du bateau.

2. *(non repris)*

3. *(non repris)*

4. Les documents qui doivent obligatoirement se trouver à bord du bateau doivent être présentés à toute réquisition des agents chargés du contrôle de la navigation. Au besoin, le conducteur se rendra à quai pour y satisfaire.

5. Sur les barges de poussage:

- les documents visés aux points a), b) et c) peuvent être remplacés par une copie;
- les documents visés au point a), b) et c) peuvent être remplacés par une plaque mentionnant le numéro européen unique d'identification des bateaux, le numéro du certificat qui est remplacé, l'autorité qui a délivré le certificat et la date de validité.

Ces indications doivent être gravées ou poinçonnées en caractères bien lisibles d'au moins 0,006 m de hauteur dans une plaque métallique d'une hauteur d'au moins 0,06 m et d'une largeur d'au moins 0,12 m. Cette plaque doit être fixée à demeure à 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 doit être confirmée par une Commission de Visite dont le poinçon sera appliqué sur la plaque.

Art. 1.11. Règlement de navigation

1. Un exemplaire mis à jour du Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures doit se trouver à bord de tout bateau, exception faite des bateaux sans équipage et des menues embarcations ouvertes.

2. Une version électronique est acceptable à condition d'être accessible dans un bref délai.

Art. 1.12. Encombrement du bateau, perte d'objets

1. Il est interdit de laisser déborder sur les côtés des bateaux, matériels flottants ou installations flottantes, des objets compromettant la sécurité de la navigation ou des bateaux, matériels flottants ou installations flottantes.

2. Un bateau qui n'utilise pas son ancre doit entièrement la relever; s'il dispose aussi à l'avant d'une ancre à pattes articulées, l'ancre à jas doit être halée à bord.

² Arrêté royal du 24 septembre 2006, art. 4: Le Ministre peut désigner certaines catégories de bateaux et de convois pour lesquelles il peut être dérogé aux prescriptions de l'alinéa 1^{er} de l'article 1.10 du Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures

Art. 1.13. (non repris)

Art. 1.14. (non repris)

Art. 1.15. (non repris)

Art. 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.

Art. 1.17. Bateaux échoués ou coulés

Le conducteur doit, sans préjudice de l'obligation de montrer les feux et les marques de jour visés à [l'article 3.25](#), avertir au plus vite et par tous les moyens disponibles les bateaux qui approchent. Les bateaux qui sont équipés de radiotéléphonie doivent émettre cet avertissement par radiotéléphonie.

Art. 1.18. (non repris)

Art. 1.19. Ordres particuliers

Les conducteurs et les responsables des installations flottantes sont tenus d'obtempérer aux ordres particuliers qui leur sont donnés dans l'intérêt de la sécurité ou du bon ordre de la navigation.

Art. 1.20. Contrôle

1. Les conducteurs et responsables des installations flottantes doivent apporter l'assistance requise aux agents chargés du contrôle de la navigation, notamment pour les aider à monter directement à bord afin qu'ils puissent s'assurer de l'observation des prescriptions du présent règlement et des autres dispositions en vigueur.

2. Les agents chargés du contrôle de la navigation peuvent, sauf dans des cas spéciaux où les dispositions d'une autre législation s'appliquent, interdire la navigation d'un bateau, en particulier dans les cas suivants:

- a) Lorsque le bateau n'a pas les certificats exigés;
- 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 par un état de fatigue ou par intoxication.

Art. 1.21. Transports spéciaux

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

- a) de bateaux ou convois ne répondant pas aux prescriptions des [articles 1.06](#) et [1.08](#);
- b) d'installations flottantes ou de matériels flottants.

2. (non repris)

3. Le gestionnaire de la voie d'eau peut imposer des conditions à ces transports.

4. Pour chaque transport spécial, il y a lieu de désigner un conducteur en tenant compte des prescriptions de [l'article 1.02](#).

Art. 1.22. Prescriptions de caractère temporaire

Les conducteurs doivent se conformer aux prescriptions temporaires édictées sous forme d'avis à la batellerie.

Ces prescriptions temporaires passent avant les règles de circulation générales et les signalisations reprises au présent règlement.

Art. 1.23. Manifestations

L'organisation de manifestations sportives, de fêtes nautiques ou d'autres manifestations et la participation à celles-ci, sont interdites, lorsqu'elles ont lieu en totalité ou en partie sur une voie navigable publique, sauf autorisation écrite préalable du gestionnaire de la voie d'eau en question.³

CHAPITRE 2. MARQUES D'IDENTIFICATION

Art. 2.01. Marques d'identification des grands bateaux

1. Tout grand bateau doit porter sur sa coque ou sur des panneaux ou plaques y fixés à demeure, les marques d'identification suivantes:

- a) le nom du bateau, qui peut aussi être une devise, sur les deux côtés du bateau et, sauf s'il s'agit d'une barge de poussage, aussi en un endroit d'où cette indication est visible de l'arrière;
- b) le port d'attache du bateau et la lettre ou la combinaison de lettres qui, conformément à [l'appendice 1](#) du présent règlement, indique le pays du port d'attache, soit sur les deux côtés du bateau soit sur sa poupe ;
- c) le numéro européen unique d'identification des bateaux. Ce numéro est apposé conformément aux instructions données au point a).

2. En outre:

- a) tout grand bateau destiné au transport de marchandises doit mentionner son port en lourd maximal. Cette indication doit apparaître des deux côtés du bateau, sur la coque ou sur des panneaux fixés à demeure;
- b) tout bateau à passagers doit mentionner le nombre maximal de passagers autorisé. Cette indication doit être affichée à bord, en un endroit bien apparent.

3. Les marques d'identification mentionnées aux alinéas 1^{er} et 2 sont écrites en caractères latins et en chiffres arabes, bien lisibles et indélébiles. Le nom peut toutefois contenir des chiffres romains. La hauteur des lettres et des chiffres doit être d'au moins 0,20 m pour le nom du bateau et le numéro européen unique d'identification des bateaux et d'au moins 0,15 m pour les autres indications. Pour un bateau dont la longueur est inférieure à 20 m, ces hauteurs peuvent, dans des circonstances particulières et après une demande motivée, être limitées à d'au moins 0,10 m. La largeur et l'épaisseur des traits des lettres et des chiffres doivent être proportionnelles à la hauteur. Les indications doivent être de couleur claire sur fond sombre ou de couleur sombre sur fond clair.

4. Le présent article ne s'applique pas aux bateaux qui viennent directement de la mer ou qui s'y rendent. Sans préjudice de la présente disposition, tout bateau doit porter les marques nécessaires pour permettre son identification.

³ Arrêté royal du 24 septembre 2006, art. 4: Le Ministre peut fixer les conditions auxquelles doivent répondre certains manifestations, autorisées conformément à l'article 1.23 du Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures, afin d'assurer la sécurité et le bon ordre de la navigation

5. Les matériels flottants et les installations flottantes doivent être munis d'un panneau indiquant le nom du propriétaire et son domicile. Ces marques d'identification doivent être conformes aux dispositions de l'alinéa 3.

Art. 2.02. Marques d'identification des menues embarcations

1. Une menue embarcation doit porter le numéro de son immatriculation sur les deux côtés sur sa coque. lorsque de telles marques ne sont pas prescrites, elle doit porter son nom.

2. Les marques d'identification visées à l'alinéa 1^{er} doivent satisfaire aux dispositions de l'alinéa 3 de [l'article 2.01](#). La hauteur ne doit être toutefois que de 0,10 m.

Pour les menues embarcations qui naviguent à grande vitesse, le numéro d'immatriculation doit avoir au moins 0,20 m de haut. Lorsqu'en raison de la construction, les dimensions prescrites ne peuvent être respectées, la hauteur des caractères peut être réduite au minimum à 0,10 m.

3. Un canot de service ne doit porter à l'intérieur ou à l'extérieur qu'une marque permettant d'en identifier le propriétaire.

4. L'alinéa 1^{er} ne s'applique pas:

a) aux menues embarcations conçues exclusivement pour la compétition et désignées comme tels par leur constructeur, y compris les embarcations à rames et les embarcations destinées à l'enseignement de l'aviron;

b) aux canoës et kayaks, aux gondoles et aux pédalos;

c) aux planches à voiles;

d) aux planches de surf, y compris les planches à moteur;

e) aux bateaux gonflables non adaptés pour recevoir un moteur;

f) aux radeaux;

g) aux menues embarcations ayant une longueur de coque de moins de 2,5 m, à l'exclusion des véhicules nautiques à moteur.

Toutefois l'alinéa 1^{er} reste d'application aux menues embarcations immatriculées.

5. Une menue embarcation étrangère doit porter, outre que les lettres ([appendice 1](#)) ou le drapeau de son pays d'origine, les marques d'identification imposées par le pays d'origine du bateau.

Art. 2.03. Jaugeage

Tout grand bateau doit être jaugé.

Art. 2.04. Marques d'enfoncement et échelles de tirant d'eau

1. Tout grand bateau doit porter des marques indiquant le plan du plus grand enfoncement.

2. Tout grand bateau dont le tirant d'eau peut atteindre 1 m doit porter des échelles de tirant d'eau. Pour les bateaux de navigation intérieure, [l'appendice 2](#) du présent Règlement définit les conditions d'apposition des échelles de tirant d'eau.

Art. 2.05. (non repris)

CHAPITRE 3. SIGNALISATION VISUELLE DES BATEAUX

SECTION I. GENERALITES

Art. 3.01. Application et définitions

1. En cas de visibilité réduite, les feux prescrits doivent aussi être portés de jour.
2. La signalisation prescrite au présent chapitre est schématiquement représentée à [l'appendice 3](#) du présent règlement.
3. Dans le présent chapitre, on entend par:
 - a) *feu de mât*: un feu puissant blanc, projetant une lumière ininterrompue sur 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 ([croquis 1, appendice 3](#));
 - b) *feux de côté*: un feu clair vert à tribord et un feu clair rouge à bâbord; chacun de ces feux projetant une lumière ininterrompue sur un arc d'horizon de 112°30' et disposé de manière à projeter cette lumière depuis l'avant du bateau jusqu'à 22°30' sur l'arrière du travers de son côté ([croquis 1, appendice 3](#));
 - c) *feu de poupe*: un feu clair ou ordinaire blanc, projetant une lumière ininterrompue sur 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 ([croquis 1, appendice 3](#));
 - d) *feu visible de tous les côtés*: un feu projetant une lumière ininterrompue sur un arc d'horizon de 360°;
 - e) *hauteur*: la hauteur au-dessus du plan des marques d'enfoncement ou, pour les bateaux sans marques d'enfoncement, la hauteur au-dessus du pont supérieur ou, à défaut, au-dessus du plat-bord.
4. Lors du passage d'un ouvrage d'art, les signaux visés au présent chapitre peuvent être portés à une hauteur inférieure suffisante pour que le passage puisse s'effectuer.
5. A cause des circonstances techniques ou à cause de la zone de navigation on peut déroger de l'hauteur prescrite, pour autant qu'une visibilité suffisante soit assurée.
6. Un bateau en stationnement qui attend l'éclusement ou un bateau en stationnement qui attend l'autorisation de passer un pont mobile, peut continuer à porter les feux et les marques de jour prescrits pour les bateaux qui font route.

Art. 3.02. Feux

Sauf prescriptions contraires, les feux prescrits par le présent règlement doivent montrer une lumière continue et uniforme.

Art. 3.03. Panneaux, pavillons et flammes

1. Sauf prescriptions contraires, les panneaux et pavillons prescrits par le présent règlement, doivent être rectangulaires.
2. Ils ne peuvent être souillés et leurs couleurs ne peuvent être ternies.
3. Leurs dimensions doivent être suffisantes pour en assurer une bonne visibilité; cette condition est considérée comme remplie si:

- les panneaux et les pavillons ont au moins 1 m de long et de haut, ou au moins 0,60 m sur les menues embarcations;
- les flammes ont au moins 1 m de long et au moins 0,50 m de haut à la hampe.

Art. 3.04. Cylindres, ballons, cônes et bicônes

1. Les cylindres, ballons, cônes et bicônes prescrits par le présent règlement peuvent être remplacés par des dispositifs présentant, à distance, la même apparence.
2. Ils ne peuvent être souillés et leurs couleurs ne peuvent être ternies.
3. Les dimensions minimales sont:
 - a) pour cylindres: une hauteur d'au moins 0,80 m et un diamètre d'au moins 0,50 m;
 - b) pour ballons: un diamètre d'au moins 0,60 m;
 - c) pour cônes: une hauteur d'au moins 0,60 m et 'un diamètre à la base d'au moins 0,60 m;
 - d) pour bicônes: une hauteur d'au moins 0,80 m de haut et un diamètre à la base d'au moins 0,50 m.
4. Nonobstant l'alinéa 3, les menues embarcations peuvent utiliser des dispositifs de signalisation dont les dimensions sont inférieures aux dimensions minimales prescrites pour autant que ces dispositifs soient assez grands pour être facilement visibles.

Art. 3.05. Feux et signaux interdits

1. Aucun bateau ne peut porter des feux ni utiliser des signaux autres que ceux mentionnés dans le présent règlement, et ne peut porter ou utiliser ces derniers en d'autres circonstances que celles prévues par le présent règlement.
2. Les bateaux peuvent porter d'autres feux ou utiliser d'autres signaux pour échanger des messages avec d'autres bateaux ou avec la rive, à condition qu'il ne puisse en résulter une confusion avec les feux et signaux prescrits par le présent règlement.

Art. 3.06. Feux de secours

Lorsque les feux que doit porter un bateau en vertu du présent règlement ne fonctionnent pas, ils doivent être remplacés sans délai par des feux de secours. Dans ce cas, un feu réglementaire puissant peut être remplacé par un feu de secours clair et un feu réglementaire clair peut être remplacé par un feu de secours ordinaire. Le remplacement des feux de secours par des feux de la puissance prescrite doit se faire dans le plus bref délai.

Art. 3.07. Usage interdit de lumières, de projecteurs, de panneaux, de pavillons, etc.

1. Il est interdit d'utiliser des feux, des projecteurs, des panneaux, des pavillons ou d'autres objets qui risquent d'être confondus avec les feux ou signaux mentionnés dans le présent règlement ou qui risquent de perturber la visibilité ou de compliquer l'identification de ces derniers.
2. Il est interdit d'utiliser des feux ou des projecteurs qui risquent par éblouissement de mettre en danger ou de gêner la navigation ou la circulation à terre.

SECTION II. SIGNALISATION EN COURS DE ROUTE

Art. 3.08. Signalisation des grands bateaux motorisés

1. Un grand bateau motorisé isolé doit porter de nuit ([croquis 2](#), [appendice 3](#)):

- a) un feu de mât placé à l'avant dans l'axe longitudinal du bateau, à une hauteur d'au moins 5 m. Cette hauteur peut n'être que de 4 m si la longueur du bateau ne dépasse pas 40 m;
- b) des feux de côté placés à même hauteur et sur une ligne perpendiculaire à l'axe longitudinal du bateau, au moins 1 m plus bas que le feu de mât. Ils doivent être masqués vers l'intérieur du bateau de sorte que le feu vert ne puisse être vu de bâbord, ni le feu rouge de tribord;
- c) un feu de poupe placé à l'arrière dans l'axe longitudinal du bateau, à une hauteur suffisante pour être bien visible des bateaux qui le rattrapent.

2. Un grand bateau motorisé isolé peut porter de nuit, derrière le feu de mât placé à l'avant dans l'axe longitudinal du bateau, un deuxième feu de mât placé au moins 3 m plus haut ([croquis 3, appendice 3](#)).

Le port de ce deuxième feu de mât est obligatoire pour un bateau motorisé de plus de 110 m de long.

3. Un grand bateau motorisé temporairement assisté par un autre bateau motorisé, doit porter ([croquis 4, appendice 3](#)):

- de nuit:

les feux prescrits ci-dessus aux alinéas 1^{er} et 2;

- de jour:

un ballon jaune placé à l'avant à une hauteur d'au moins 5 m. Le ballon jaune n'est pas obligatoire si le bateau vient directement de la mer ou se rend directement en mer.

4. Outre les signaux prescrits par les autres dispositions du présent règlement, un bateau rapide faisant route doit porter de nuit et de jour, deux feux scintillants jaunes, puissants et rapides, placés à environ 1 m l'un au-dessus de l'autre, à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés ([croquis 4.1, appendice 3](#)).

5. Les dispositions du présent article ne sont applicables ni aux bacs, ni aux bateaux en train de pêcher, ni aux bateaux de pilotage.

Art. 3.09. Signalisation des convois remorqués et des bateaux motorisés qui assistent

1. Le bateau motorisé en tête d'un convoi remorqué ou le bateau motorisé assistant un bateau motorisé, un convoi poussé ou une formation à couple, doit porter ([croquis 5, appendice 3](#)):

- de nuit:

a) deux feux de mât placés verticalement à l'avant, dans l'axe longitudinal du bateau, à 1 m environ de distance l'un de l'autre; le feu supérieur étant placé à la hauteur prescrite par [l'article 3.08](#), l'alinéa 1^{er}.a) et le feu inférieur, autant que possible, au moins 1 m plus haut que les feux de côté;

b) des feux de côté qui satisfont aux prescriptions de [l'article 3.08](#), l'alinéa 1^{er}.b);

c) un feu jaune clair ou ordinaire à l'arrière dans l'axe longitudinal du bateau, projetant sa lumière sur le même arc d'horizon que le feu de poupe prescrit par [l'article 3.08](#), l'alinéa 1^{er}.c) et placé à un endroit approprié et à une hauteur suffisante pour être bien visible des unités remorquées ou assistées se trouvant derrière le bateau motorisé;

- de jour:

un cylindre jaune bordé en haut comme en bas de deux bandes, l'une noire et l'autre blanche, les bandes blanches étant situées aux extrémités du cylindre, placé verticalement à l'avant, à une hauteur suffisante pour être visible de toutes parts.

2. Si un convoi remorqué comporte plusieurs bateaux motorisés ne naviguant pas en file ou si plusieurs bateaux motorisés assistent ensemble un bateau motorisé, un convoi poussé ou une formation à couple, chacun de ces bateaux doit porter, à la place des signaux visés à l'alinéa 1^{er} ci-dessus ([croquis 6, appendice 3](#)):

- de nuit:

trois feux de mât placés verticalement à l'avant, dans l'axe longitudinal du bateau, chacun à environ 1 m de distance de l'autre, le feu supérieur et le feu inférieur étant placés à la même hauteur que celle prescrite pour les feux de mât au premier alinéa;

- de jour:

le cylindre prescrit au premier alinéa.

3. Un bateau qui fait partie d'un convoi remorqué, sans en être le bateau motorisé ou un des bateaux motorisés visés aux alinéas 1^{er} et 2 ci-dessus, doit porter ([croquis 7, appendice 3](#)):

- de nuit:

un feu clair blanc visible de tous les côtés, placé à une hauteur d'au moins 5 m. Si le bateau n'a pas plus de 40 m de long, cette hauteur peut être ramenée à 4 m;

- de jour:

un ballon jaune placé à un endroit approprié et à une hauteur suffisante pour être visible de toutes parts.

Toutefois,

a) si une longueur du convoi remorqué dépasse 110 m, il doit porter de nuit deux de ces feux, l'un à l'avant et l'autre à l'arrière ([croquis 8, appendice 3](#));

b) si le convoi remorqué est formé de plus de deux bateaux accouplés bord à bord, seuls les bateaux extérieurs doivent porter ce ou ces feux ou ce ballon ([croquis 9, appendice 3](#)).

Autant que possible, les feux d'un convoi remorqué doivent se trouver à la même hauteur au-dessus de l'eau.

4. Le ou les bateaux formant la dernière longueur d'un convoi remorqué doivent porter de nuit, outre le ou les feux prescrits à l'alinéa 3, un feu de poupe conforme aux spécifications de l'alinéa 1^{er}.c) de [l'article 3.08 \(croquis 10, appendice 3\)](#). Si toutefois la dernière longueur d'un convoi remorqué est formée de plus de deux bateaux accouplés bord à bord, seuls les bateaux extérieurs doivent porter ces feux ([croquis 11, appendice 3](#)). Si la dernière longueur d'un convoi remorqué est formée de menues embarcations, il n'est pas tenu compte de celles-ci pour l'application du présent alinéa.

5. Si le bateau visé à l'alinéa 3 vient directement de la mer ou se rend directement en mer, il peut porter à la place des signaux prescrits par l'alinéa 3 ([croquis 12, appendice 3](#)).

- de nuit:

les feux de côté conformes à [l'article 3.08](#), alinéa 1^{er}.b);

- de jour:

un ballon jaune comme prescrit à l'alinéa 3. Le port de ce ballon n'est toutefois pas obligatoire.

6. Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux menues embarcations ne remorquant que de menues embarcations ni au remorquage d'une menue embarcation.

Art. 3.10. Signalisation des convois poussés

1. Un convoi poussé doit porter de nuit ([croquis 13, appendice 3](#)):

a)

i) trois feux de mât à l'avant du bateau de tête du convoi ou du bateau de tête se trouvant le plus à bâbord. Ces feux doivent être disposés en triangle équilatéral à base horizontale dans un plan perpendiculaire à l'axe longitudinal du convoi poussé. Le feu supérieur doit être placé à une hauteur d'au moins 5 m. Les deux feux inférieurs, distants l'un de l'autre d'environ 1,25 m, doivent être placés à environ 1,10 m en dessous du feu supérieur;

ii) un feu de mât à l'avant de tout autre bateau visible de front sur toute sa largeur, placé pour autant que possible 3 m plus bas que le feu supérieur visé au point i);

Les mâts sur lesquels ces feux doivent être portés, doivent être placés dans l'axe longitudinal du bateau;

b) des feux de côté conformes aux spécifications de l'alinéa 1^{er}.b) de [l'article 3.08](#); ces feux doivent être placés sur la partie la plus large du convoi poussé, le plus près possible du pousseur, à 1 m au maximum des bords du convoi poussé et à une hauteur d'au moins 2 m;

c)

i) trois feux de poupe sur le pousseur, placés sur une ligne horizontale dans un plan perpendiculaire à l'axe longitudinal, chacun à une distance d'environ 1,25 m de l'autre et à une hauteur suffisante pour ne pas être masqué par un des autres bateaux du convoi poussé;

ii) un feu de poupe sur tout autre bateau visible de l'arrière sur toute sa largeur. Si, outre le pousseur, plus de deux bateaux sont visibles de l'arrière, le feu ne doit être porté que par les bateaux extérieurs du convoi ([croquis 14, appendice 3](#)).

Ces feux doivent satisfaire aux prescriptions de [l'article 3.08](#), l'alinéa 1^{er}.c).

2. Un convoi poussé assisté par un ou plusieurs bateaux motorisés doit porter ([croquis 15, appendice 3](#)):

- de nuit:

les feux prescrits à l'alinéa 1^{er}. Les feux visés à l'alinéa 1^{er}.c)i) doivent toutefois être jaunes;

- de jour:

un ballon jaune placé sur le pousseur à une hauteur d'au moins 5 m.

3. Un convoi poussé par deux pousseurs placés côte à côte doit porter les feux de poupe visés à l'alinéa 1^{er}.c)i) sur le pousseur de tribord; l'autre pousseur doit porter le feu de poupe visé à l'alinéa 1^{er}.c)ii) ([croquis 16, appendice 3](#)).

4. Pour l'application du présent chapitre, un convoi poussé dont les dimensions ne dépassent pas 110 m sur 12 m, est considéré comme un bateau motorisé isolé.

Art. 3.11. Signalisation des formations à couple

1. Une formation à couple doit porter:

a) sur chaque bateau un feu de mât, conforme aux dispositions de l'alinéa 1^{er}.a) de [l'article 3.08](#) ([croquis 17, appendice 3](#)). Un bateau autre qu'un bateau motorisé peut toutefois porter à la place de ce feu, un feu clair blanc visible de tous les côtés, conforme aux dispositions de l'alinéa 3 de [l'article 3.09](#), placé à un endroit approprié mais pas plus haut que le feu de mât du bateau motorisé ou les feux de mât des bateaux motorisés ([croquis 18, appendice 3](#));

b) des feux de côté placés à l'extérieur du convoi, conformément aux dispositions de l'alinéa 1^{er}.b) de [l'article 3.08](#), disposés autant que possible à la même hauteur et au moins 1 m plus bas que le feu de mât inférieur visé au point a);

c) un feu de poupe sur chaque bateau conforme aux dispositions de l'alinéa 1^{er}.c) de [l'article 3.08](#).

2. Une formation à couple assistée par un ou plusieurs bateaux motorisés doit porter ([croquis 19, appendice 3](#)):

- de nuit:

les feux prescrits à l'alinéa 1^{er};

- de jour:

un ballon jaune sur chaque bateau de la formation, à l'avant à une hauteur d'au moins 5 m.

3. Si dans une formation à couple, le bateau motorisé mène à couple un autre bateau qui vient directement de la mer ou se rend directement en mer, le bateau motorisé peut porter, au lieu des feux prescrits à l'alinéa 1^{er} du présent article, les feux visés à [l'article 3.09](#), alinéa 1^{er} et l'autre bateau peut porter les feux de côté et un feu de poupe placés conformément aux dispositions de [l'article 3.08](#), alinéa 1^{er}.b) et c).

4. Le présent article ne s'applique pas aux menues embarcations ne menant à couple que de menues embarcations ni aux menues embarcations menées à couple par un autre bateau.

Art. 3.12. Signalisation des grands bateaux à voiles

1. Un grand bateau à voiles doit porter de nuit ([croquis 20, appendice 3](#)):

a) des feux de côté conformes aux dispositions de [l'article 3.08](#), alinéa 1^{er}.b); il peut s'agir de feux ordinaires;

b) un feu de poupe conforme aux dispositions de [l'article 3.08](#), alinéa 1^{er}.c);

c) deux feux clairs ou ordinaires superposés, visibles de tous les côtés, le feu supérieur étant rouge et le feu inférieur vert; ces feux doivent être placés verticalement à un endroit approprié, d'où ils sont le mieux visibles, au sommet ou à la partie supérieure du mât, à 1m au moins l'un de l'autre. En ce qui concerne le feu de mât d'un grand bateau à voiles en train de pêcher, les dispositions de [l'article 3.35](#) sont d'application.

2. Un grand bateau à voiles qui fait route en utilisant en même temps ses moyens de propulsion mécaniques doit porter de jour ([croquis 21, appendice 3](#)) un cône noir, la pointe dirigée vers le bas, placé le plus haut possible à l'endroit d'où il est le mieux visible.

Art. 3.13. Signalisation des menues embarcations

1. Une menue embarcation motorisée isolée doit porter de nuit ([croquis 22, appendice 3](#)):

a) un feu de mât placé dans l'axe longitudinal du bateau, au moins 1 m plus haut que les feux de côté. Ce feu doit toutefois être clair au lieu de puissant;

b) des feux de côté qui peuvent être ordinaires au lieu de clairs et doivent être placés:

i) soit comme prescrit à [l'article 3.08](#), alinéa 1^{er}.b);

ii) soit directement l'un à côté de l'autre ou incorporés dans une même lanterne, dans l'axe longitudinal du bateau, à la proue ou à proximité de celle-ci ([croquis 23, appendice 3](#));

c) un feu de poupe placé à l'arrière, à une hauteur suffisante pour être bien visible d'un rattrapant. Ce feu ne doit pas être porté si le feu de mât visé au point a) est remplacé par un feu clair blanc visible de tous les côtés ([croquis 24, appendice 3](#)).

2. Une menue embarcation motorisée non pontée isolée, dont la longueur est inférieure à 7 m et dont la vitesse maximale ne dépasse pas 13 km/h, peut porter à la place des feux prescrits à l'alinéa 1^{er}, un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés ([croquis 25, appendice 3](#)).

3. Une menue embarcation motorisée qui ne remorque ou ne mène à couple que de menues embarcations, doit porter de nuit les feux prescrits à l'alinéa 1^{er}.

4. Une menue embarcation remorquée ou menée à couple doit porter de nuit un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés ([croquis 26, appendice 3](#)). La présente disposition ne s'applique pas à un canot de service d'un bateau.

5. Une menue embarcation à voiles doit porter de nuit:

- soit des feux de côté et un feu de poupe, les feux de côté placés côte à côte ou incorporés dans une même lanterne dans l'axe longitudinal du bateau ou à proximité de la proue et le feu de poupe placé à l'arrière ([croquis 27, appendice 3](#)). Ces feux peuvent être des feux ordinaires;

- soit des feux de côté et un feu de poupe, incorporés dans une même lanterne, au sommet ou à proximité du sommet du mât, à l'endroit le plus visible ([croquis 28, appendice 3](#)). Ce feu peut être un feu ordinaire;

- soit, si la longueur du bateau est inférieure à 7 m, un feu blanc visible de tous les côtés, à une hauteur suffisante pour être visible de toutes parts. A l'approche d'un autre bateau, la menue embarcation doit, en cas de risque d'abordage, montrer un deuxième feu ordinaire blanc pour attirer l'attention ([croquis 29, appendice 3](#)).

5/1. Un bateau à voiles qui utilise en même temps ses moyens de propulsion mécaniques doit porter de jour le signal prévu à [l'article 3.12](#), alinéa 2.

6. Une menue embarcation isolée mue par la force musculaire doit porter de nuit un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés. Si elle n'a pas de mât, il suffit qu'elle dispose d'une lanterne allumée, prête à être montrée à temps pour éviter tout risque d'abordage ([croquis 30, appendice 3](#)).

Art. 3.14. Signalisation supplémentaire des bateaux transportant certaines matières dangereuses

1. Un bateau transportant certaines matières inflammables telles que visées dans l'ADN, ou qui n'a pas encore été dégazé ou débarrassé des résidus après le transport de telles matières, doit porter, conformément à l'ADN n° 7.1.5.0 ou n° 7.2.5.0, la signalisation supplémentaire suivante ([croquis 31, appendice 3](#)):

- de nuit:

un feu bleu;

- de jour:

un cône bleu avec la pointe dirigée vers le bas;

comme indiqué dans l'ADN, chapitre 3.2, tableau A colonne (12) ou tableau C, colonne (19).

2. Un bateau transportant certaines matières nocives pour la santé telles que visées dans l'ADN, ou qui n'a pas encore été dégazé ou débarrassé des résidus après le transport de telles matières, doit porter, conformément à l'ADN n° 7.1.5.0 ou n° 7.2.5.0, la signalisation supplémentaire suivante ([croquis 32, appendice 3](#)):

- de nuit:

deux feux bleus;

- de jour:

deux cônes bleus avec la pointe dirigée vers le bas;

comme indiqué dans l'ADN, chapitre 3.2, tableau A colonne (12) ou tableau C, colonne (19).

3. Un bateau transportant certaines matières explosives telles que visées dans l'ADN, ou qui n'a pas encore été dégazé ou débarrassé des résidus après le transport de telles matières, doit porter, conformément à l'ADN n° 7.1.5.0 ou n° 7.2.5.0, la signalisation supplémentaire suivante ([croquis 33, appendice 3](#)):

- de nuit:

trois feux bleus;

- de jour:

trois cônes bleus avec la pointe dirigée vers le bas;

comme indiqué dans l'ADN, chapitre 3.2, tableau A colonne (12).

4. Si un convoi poussé ou une formation à couple comporte un ou plusieurs bateaux visés dans un des alinéas précédents, la signalisation prescrite à l'alinéa correspondant ne sera pas portée par ce ou ces bateaux, mais par le pousseur ou le bateau assurant la propulsion de la formation à couple ([croquis 34 et 35, appendice 3](#)).

5. Si le convoi poussé est propulsé par deux pousseurs naviguant côte à côte, cette signalisation sera portée par le pousseur de tribord ([croquis 36, appendice 3](#)).

6. Un bateau, un convoi poussé ou une formation à couple transportant diverses matières dangereuses telles que visées aux alinéas 1^{er}, 2 et 3, doit uniquement porter la signalisation prescrite pour la matière dangereuse requérant, conformément aux alinéas précédents, le plus grand nombre de feux ou cônes bleus.

7. Un bateau non-astreint à porter la signalisation visée aux alinéas 1, 2 ou 3 ci-dessus mais qui est muni d'un certificat d'agrément en vertu de la section 8.1.8 de l'ADN ou d'un certificat provisoire en vertu de la section 8.1.9 de l'ADN et qui respecte les dispositions de sécurité applicables aux bateaux visés à l'alinéa 1^{er} ci-dessus peut, à l'approche des écluses, porter la signalisation visée à l'alinéa 1^{er} ci-dessus lorsqu'ils veulent être éclusés ensemble avec un bateau astreint à arborer la signalisation visée à l'alinéa 1^{er} ci-dessus.

8. L'intensité des feux bleus, prescrits au présent article doit être au moins égale à celle des feux ordinaires bleus.

9. Ces signaux doivent être placés à un endroit approprié et à une hauteur suffisante pour être visibles de toutes parts. Ils peuvent être placés aussi bien à l'avant qu'à l'arrière du bateau, à une hauteur de 3 m au moins. Lorsqu'il y a plus qu'un feu ou cône, ces signaux doivent être placés verticalement à environ 1 m de distance l'un de l'autre.

Art. 3.15. Signalisation des bateaux à passagers dont la longueur de la coque est inférieure à 20 m

Un bateau à passagers dont la longueur de la coque est inférieure à 20 m doit porter de jour ([croquis 37, appendice 3](#)):

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

Art. 3.16. Signalisation des bacs

1. Un bac ne naviguant pas librement doit porter ([croquis 38, appendice 3](#)):

- 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, placé à environ 1 m au-dessus du feu visé au point a);

- de jour:

un ballon vert placé à une hauteur d'au moins 5 m.

L'hauteur du feu clair blanc et du ballon vert 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 ([croquis 39, appendice 3](#)).

3. Un bac naviguant librement doit porter ([croquis 40, appendice 3](#)):

- de nuit:

a) un feu clair blanc visible de tous les côtés, conformément aux dispositions de l'alinéa 1^{er}.a);

b) un feu clair vert visible de tous les côtés, conformément aux dispositions de l'alinéa 1^{er}.b);

c) des feux de côté et un feu de poupe, conformément aux dispositions de [l'article 3.08](#), alinéa 1^{er}.b) et c);

- de jour:

un ballon vert, comme prescrit à l'alinéa 1^{er} ci-dessus.

Art. 3.17. Signalisation supplémentaire des bateaux jouissant d'une priorité de passage

Un bateau qui a obtenu une priorité de passage aux endroits où l'ordre de passage est réglementé et qui veut faire usage de ce droit, doit le signaler en portant une flamme rouge comme marque de jour supplémentaire à l'avant à une hauteur suffisante pour être bien visible ([croquis 41, appendice 3](#)).

Art. 3.18. Signalisation supplémentaire des bateaux incapables de manœuvrer

1. Tout bateau incapable de manœuvrer doit, en cas de besoin, le signaler, en montrant outre les feux prescrits par le présent règlement, la signalisation supplémentaire suivante ([croquis 42, appendice 3](#)):

- de nuit:

a) soit un feu rouge balancé; pour les menues embarcations, ce feu peut être blanc au lieu de rouge;

b) soit deux feux rouges visibles de tous les côtés, placés verticalement à un endroit approprié, à environ 1 m de distance l'un de l'autre, et suffisamment haut pour être visibles de toutes parts;

- de jour:

c) soit un pavillon rouge ou un panneau rouge balancé de gauche à droite;

d) soit deux ballons noirs placés verticalement à un endroit approprié, à environ 1 m de distance l'un de l'autre, et suffisamment haut pour être visibles de toutes parts.

2. La signalisation visée à l'alinéa 1^{er} remplace ou complète, si nécessaire, le signal sonore prescrit à [l'appendice 6, A](#).

Art. 3.19. Signalisation des matériels flottants et des installations flottantes faisant route

Sans préjudice des dispositions particulières qui peuvent être imposées en vertu de [l'article 1.21](#), un matériel flottant ou une installation flottante doit porter de nuit des feux clairs blancs visibles de tous les côtés, en nombre suffisant pour indiquer le contour et à une hauteur suffisante pour être visibles de toutes parts ([croquis 43, appendice 3](#)).

SECTION III. SIGNALISATION EN STATIONNEMENT

Art. 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. ([croquis 44, appendice 3](#)). 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 ([croquis 45, appendice 3](#)).

2. Un convoi stationnant au large (sans accès direct ou indirect à la rive) doit porter ([croquis 46, appendice 3](#))

- de nuit:

sur chaque bateau, un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés, placé à l'endroit d'où il peut être le mieux perçu, à une hauteur d'au moins 4 m. Le nombre de feux sur les barges de poussage peut être limité à 4, à condition que le contour du convoi poussé soit convenablement indiqué;

- de jour:

un ballon noir sur le ou les pousseurs et sur le bateau de tête du convoi ou sur les bateaux extérieurs de tête du convoi.

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 du feu prescrit à l'alinéa 1^{er}.

4. Les signaux visés par le présent article ne doivent pas être portés par un bateau:

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

b) directement ou indirectement amarré à la rive et suffisamment visible par l'éclairage de la rive;

c) en stationnement à un endroit sans danger;

d) en stationnement dans une voie navigable ou dans une partie d'une voie navigable signalée par le signal [E.5](#) (appendice 7), joint d'un signal auxiliaire [F.4](#) (appendice 7) avec le texte barré "FEUX" ou "LICHTEN" ;

e) ni par un canot de service se trouvant près du bateau à qui il appartient.

Art. 3.21. Signalisation supplémentaire des bateaux en stationnement transportant certaines matières dangereuses

[L'article 3.14](#) reste applicable aux bateaux en stationnement ainsi qu'aux convois poussés et formations à couple en stationnement ([croquis 48, 49 et 50, appendice 3](#)).

Art. 3.22. Signalisation des bacs en stationnement à leur débarcadère

1. Un bac ne naviguant pas librement, en stationnement à son débarcadère, doit porter de nuit les feux prescrits à [l'article 3.16](#), alinéa 1^{er} ([croquis 51, appendice 3](#)). En outre, le canot ou flotteur de tête d'un bac à câble longitudinal doit porter de nuit, le feu prescrit par [l'article 3.16](#), alinéa 2.

2. Un bac naviguant librement en service, en stationnement à son débarcadère, doit porter de nuit les feux prescrits à [l'article 3.16](#), alinéa 1^{er} ([croquis 52, appendice 3](#)). Il peut en outre conserver les feux prescrits à [l'article 3.08](#), alinéa 1^{er}.b) et c). Il doit éteindre le feu vert visé à [l'article 3.16](#), alinéa 3.b) dès qu'il n'est plus en service.

Art. 3.23. Signalisation des matériels flottants et des installations flottantes en stationnement

Sans préjudice des conditions particulières qui peuvent être imposées en vertu de [l'article 1.21](#), les matériels flottants et les installations flottantes doivent porter de nuit des feux ordinaires blancs visibles de tous les côtés, en nombre suffisant pour indiquer leur contour du côté du chenal, placés à une hauteur suffisante pour être bien visibles à partir du chenal ([croquis 53, appendice 3](#)). [L'article 3.20](#), alinéa 4, est également d'application.

Art. 3.24. Signalisation supplémentaire pour les filets ou perches des bateaux en stationnement

Un bateau en stationnement qui a tendu un filet ou une perche dans le chenal ou à proximité de celui-ci doit, pour en signaler la présence, porter comme signalisation supplémentaire de manière à bien faire apparaître son filet ou sa perche ([croquis 54, appendice 3](#)):

- de nuit:

un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés;

- de jour:

un pavillon jaune.

Art. 3.25. Signalisation des engins flottants au travail et des bateaux échoués ou coulés

1. Un engin flottant au travail ou un bateau effectuant des travaux ou des opérations de sondage ou de mesurage dans le chenal, doit porter:

a) du ou des côtés où le passage est libre ([croquis 55, appendice 3](#)):

- de nuit:

deux feux ordinaires ou clairs verts visibles de tous les côtés, placés verticalement à environ 1 m de distance l'un de l'autre;

- de jour:

deux bicônes verts placés verticalement à environ 1 m de distance l'un de l'autre;

b) du côté où le passage est entravé ([croquis 56, appendice 3](#)):

- de nuit:

un feu rouge visible de tous les côtés, placé à la même hauteur que le plus haut des deux feux verts prescrits sous a) et de même intensité que ces feux verts;

- de jour:

un ballon rouge placé à la même hauteur que le plus haut des deux bicônes verts prescrits sous a).

Au cas où ces bateaux veulent être protégés contre les remous gênants:

c) du ou des côtés où le passage est libre ([croquis 57, appendice 3](#)):

- de nuit:

un feu ordinaire rouge visible de tous les côtés et un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés, placés verticalement à environ 1 m de distance l'un de l'autre, le feu rouge étant placé au-dessus du feu blanc;

- de jour:

un panneau dont la moitié supérieure est rouge et la moitié inférieure blanche ou deux panneaux, l'un rouge et l'autre blanc, le panneau rouge placé verticalement au-dessus du panneau blanc;

d) du côté où le passage est entravé ([croquis 58, appendice 3](#)):

- de nuit:

un feu rouge visible de tous les côtés, placé à la même hauteur que le feu rouge prescrit sous c) et de la même intensité que ce feu;

- de jour:

un panneau rouge à la même hauteur que le panneau rouge et blanc ou le panneau rouge prescrit sous c).

2. La signalisation prescrite de jour à l'alinéa 1^{er} 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](#) (appendice 7),

et, le cas échéant,

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

3. Les signaux prescrits aux alinéas 1 et 2 doivent être placés à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés.

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

5. Les bateaux échoués ou coulés doivent porter les signaux prescrits à l'alinéa 1^{er}.c) et d). Si la position d'un bateau coulé ne permet pas l'installation de ces signaux, ceux-ci doivent être placés sur des canots, des bouées ou de toute autre manière appropriée.

Art. 3.26. Signalisation des bateaux, des matériels flottants et des installations flottantes dont les ancres peuvent présenter un danger pour la navigation

1. Lorsque, dans les cas visés aux [articles 3.20](#) et [3.23](#), de nuit, les ancres des bateaux, matériels flottants et installations flottantes sont mouillées de telle manière qu'elles, leurs câbles ou leurs chaînes, peuvent présenter un danger pour la navigation, le feu de stationnement se trouvant le plus près de ces ancres doit être remplacé par deux feux ordinaires blancs, visibles de tous les côtés, superposés à 1 m environ l'un de l'autre. ([croquis 59, appendice 3](#), [croquis 60, appendice 3](#))

2. Les bateaux, matériels flottants et installations flottantes doivent signaler chacune de leurs ancres qui peuvent présenter un danger pour la navigation ([croquis 59, appendice 3](#), [croquis 60, appendice 3](#)):

- 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.

SECTION IV. SIGNAUX PARTICULIERS

Art. 3.27. Signalisation supplémentaire des bateaux des autorités de contrôle et des bateaux des services d'incendie

Les bateaux appartenant aux services publics ou d'urgence, tel que les services du gestionnaire, les services du port, l'armée, la police, les pompiers, la protection civile, les services de santé, ..., se déplaçant pour des raisons urgentes de service, peuvent porter, de nuit comme de jour, en plus des signaux qu'ils portent en vertu d'autres dispositions réglementaires, un feu ordinaire bleu scintillant ou scintillant rapide visible de tous les côtés ([croquis 62, appendice 3](#)).

Art. 3.28. Signalisation supplémentaire des bateaux qui effectuent des travaux dans le chenal ou à proximité de celui-ci

Un bateau effectuant dans le chenal ou à proximité de celui-ci, des travaux ou des opérations de sondage ou de mesurage, doit porter de nuit et de jour, en plus des signaux qu'il porte en vertu d'autres dispositions réglementaires, un feu clair ou ordinaire jaune scintillant ou scintillant rapide visible de tous les côtés ([croquis 63, appendice 3](#)).

Art. 3.29. Signalisation supplémentaire en vue de la protection contre les remous gênants

1. Les bateaux, matériels flottants et installations flottantes faisant route ou en stationnement, qui veulent être protégés contre les remous gênants causés par le passage d'autres bateaux ou matériels flottants, peuvent le signaler en portant, en plus des signaux prescrits par d'autres dispositions réglementaires ([croquis 64, appendice 3](#)):

- de nuit:

un feu clair ou ordinaire rouge visible de tous les côtés et un feu clair ou ordinaire blanc visible de tous les côtés, placés verticalement à environ 1 m de distance l'un de l'autre, le feu rouge au-dessus du feu blanc, à un endroit approprié pour être visibles de toutes parts et pour ne pas être confondus avec d'autres feux;

- de jour:

un panneau dont la moitié supérieure est rouge et la moitié inférieure blanche ou deux panneaux, l'un rouge et l'autre blanc, le panneau rouge placé verticalement au-dessus du panneau blanc, à un endroit approprié et à une hauteur suffisante pour que le ou les panneaux soient visibles de toutes parts. Les panneaux peuvent être remplacés par des pavillons de même couleur.

2. Les signaux visés à l'alinéa 1^{er} ne peuvent être portés que par des bateaux, matériels flottants et installations flottantes:

- a) qui sont gravement endommagés;
- b) qui participent à une opération de sauvetage;
- c) qui effectuent des travaux dans le chenal;
- d) qui sont incapables ou limités dans leur capacité à manœuvrer.

Art. 3.30. Signaux de détresse

1. Un bateau en détresse peut demander du secours ([croquis 65, appendice 3](#)):

- a) en agitant circulairement un pavillon ou tout autre objet approprié;

- b) en montrant un pavillon placé au-dessus ou au-dessous d'un ballon ou d'un objet de même apparence;
- c) en agitant circulairement un feu;
- d) en lançant des fusées, des fusées éclairantes, des fusées à parachute ou des bombes fumigènes, produisant de préférence une lumière rouge;
- e) en produisant un signal lumineux correspondant au signe SOS du Code Morse (●●● — — — ●●●);
- f) en produisant des flammes en brûlant du goudron, de l'huile, etc.;
- g) en faisant avec les bras étendus des mouvements répétés de haut en bas.

Ces signaux peuvent être utilisés séparément ou être combinés.

2. Ces signaux remplacent ou complètent les signaux sonores prévus à [l'article 4.01](#), alinéa 4.

3. Un bateau peut appeler du secours médical en émettant 4 sons brefs suivis d'un son prolongé.

Art. 3.31. Interdiction d'accès à bord

1. Si des dispositions légales interdisent l'accès à bord des personnes non autorisées, cette interdiction doit être signalée à bord ou près de la planche d'accès par un ou plusieurs panneaux ayant la forme d'un disque blanc, bordé de rouge, avec une diagonale rouge, et portant en noir l'image d'une personne la main levée, tel que dans le [croquis 66, appendice 3](#). Le diamètre doit être d'environ 0,60 m.

2. De nuit, un éclairage approprié doit veiller à la bonne visibilité de ces panneaux.

Art. 3.32. Interdiction de feu, de flamme nue et de fumer

1. Si des dispositions légales interdisent d'une manière générale le feu, la flamme nue et de fumer à bord d'un bateau, cette interdiction doit être signalée à bord ou près de la planche d'accès par un ou plusieurs panneaux ayant la forme d'un disque blanc, bordé de rouge, avec une diagonale rouge, et portant en noir l'image d'une allumette enflammée, tel que dans le [croquis 67, appendice 3](#). Le diamètre doit être d'environ 0,60 m.

2. De nuit, un éclairage approprié doit veiller à la bonne visibilité de ces panneaux.

Art. 3.33. Interdiction du stationnement latéral

1. Si des dispositions légales interdisent le stationnement latéral à proximité d'un bateau, ce dernier doit porter sur le pont, dans l'axe longitudinal, un panneau carré comportant un triangle à sa base. Le panneau carré doit porter sur ses deux faces le caractère P en noir sur fond blanc bordé de rouge et traversé par une diagonale rouge partant du coin supérieur gauche pour aboutir au coin inférieur droit; les deux faces du triangle doivent être blanches et porter, en chiffres noirs, la distance en mètres sur laquelle le stationnement est interdit ([croquis 68, appendice 3](#)).

2. De nuit, un éclairage approprié doit assurer la bonne visibilité du panneau et du triangle 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](#).

Art. 3.34. Signalisation supplémentaire des bateaux dont la capacité de manœuvre est restreinte

1. Un bateau qui du fait qu'il effectue des travaux dans le chenal ou sous l'eau – tels que dragage, pose de câbles ou de bouées - est limité dans ses possibilités de s'écarter pour laisser le passage à d'autres bateaux comme prescrit par les règles de navigation du présent règlement, et qui par sa position ou son comportement peut donner lieu à une situation dangereuse pour la navigation doit, en plus des signaux prescrits par d'autres dispositions réglementaires, porter ([croquis 70, appendice 3](#)):

- de nuit:

trois feux clairs ou ordinaires visibles de tous les côtés, placés verticalement à au moins 1 m de distance l'un de l'autre et à une hauteur suffisante pour être visibles de toutes parts; le feu supérieur et le feu inférieur sont rouges et le feu médian blanc;

- de jour:

un ballon noir, un bicône noir et un ballon noir placés verticalement à au moins 1 m de distance l'un de l'autre et à une hauteur suffisante pour être visibles de toutes parts; le bicône étant placé entre les deux ballons.

2. Si le passage à côté du bateau visé à l'alinéa 1^{er} est entravé, le bateau doit porter en plus de la signalisation visée à l'alinéa précédent ([croquis 71](#), [appendice 3](#)):

- de nuit:

a) du ou des côtés où le passage est entravé:

deux feux clairs ou ordinaires rouges visibles de tous les côtés, placés verticalement à au moins 1 m de distance l'un de l'autre;

b) du ou des côtés où le passage est libre:

deux feux clairs ou ordinaires verts visibles de tous les côtés, placés verticalement à au moins 1 m de distance l'un de l'autre;

- de jour:

c) du ou des côtés où le passage est entravé:

deux ballons noirs placés verticalement à au moins 1 m de distance l'un de l'autre;

d) du ou des côtés où le passage est libre:

deux bicônes noirs placés verticalement à au moins 1 m de distance l'un de l'autre.

Les feux, ballons et bicônes visés dans le présent alinéa doivent être placés à 2 m de distance au moins, et en aucun cas plus haut que le feu inférieur ou le ballon inférieur visée à l'alinéa 1^{er}.

3. Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux engins flottants en service qui sont en stationnement.

Art. 3.35. Signalisation supplémentaire des bateaux en train de pêcher

1. Un bateau en train de pêcher qui tire dans l'eau un chalut ou un autre engin de pêche doit le signaler en portant en plus de la signalisation prescrite par d'autres dispositions réglementaires ([croquis 72](#), [appendice 3](#)):

- de nuit:

deux feux clairs ou ordinaires visibles de tous les côtés, placés verticalement à 1 m de distance au moins l'un de l'autre et à une hauteur suffisante pour être visibles de toutes parts, le feu supérieur étant vert et le feu inférieur blanc.

Ces feux doivent être placés devant et plus bas que le feu de mât visé à [l'article 3.08](#), alinéa 1^{er}.a); le feu inférieur doit se trouver au moins 2 m au-dessus des feux de côté prescrits à [l'article 3.08](#), alinéa 1^{er}.b).

Si la longueur du bateau est inférieure à 50 m, le bateau n'est pas obligé de porter le feu de mât visé à [l'article 3.08](#), alinéa 1^{er}.a), mais peut le faire;

- de jour:

deux cônes noirs opposés par la pointe, placés verticalement à une hauteur suffisante pour être visibles de toutes parts.

2. Un bateau en train de pêcher autrement que visé à l'alinéa 1^{er}, doit le signaler en portant les signaux supplémentaires visés à l'alinéa 1^{er}, étant entendu que le feu clair ou ordinaire vert visible de tous les côtés est remplacé par un feu clair ou ordinaire rouge visible de tous les côtés et que le bateau ne peut pas porter le feu de mât visé à [l'article 3.08](#), alinéa 1^{er}.a) ([croquis 73, appendice 3](#)).

En outre, si l'engin de pêche est déployé sur une distance horizontale de plus de 150 m, le bateau portera les signaux supplémentaires suivants ([croquis 74, appendice 3](#)):

- de nuit:

un feu clair ou ordinaire blanc visible de tous les côtés, à une distance horizontale de 2 m au moins et de 6 m au plus du feu rouge et du feu blanc visés ci-dessus et à une hauteur qui ne peut être supérieure à celle du feu blanc, ni inférieure à celle des feux de côté prescrits à [l'article 3.08](#), alinéa 1^{er}.b);

- de jour:

un cône noir, la pointe dirigée vers le haut.

Art. 3.36. Signalisation supplémentaire des bateaux utilisés pour la plongée

Un bateau utilisé pour la pratique de la plongée doit le signaler en portant comme signalisation supplémentaire une copie en matériel rigide d'au moins 1 m de hauteur du pavillon "A" du Code international des signaux, placée à un endroit approprié et à une hauteur suffisante pour être clairement visible de toutes parts. De nuit, un éclairage approprié doit veiller à la bonne visibilité de cette signalisation ([croquis 75, appendice 3](#)).

Art. 3.37. Signalisation supplémentaire des dragueurs de mines

Un bateau en train de draguer des mines doit le signaler en portant en plus de la signalisation prescrite par d'autres dispositions réglementaires ([croquis 76, appendice 3](#)):

- de nuit:

trois feux clairs ou ordinaires verts, visibles de tous les côtés, disposés en triangle à base horizontale dans un plan perpendiculaire à l'axe longitudinal du bateau. Le feu supérieur doit se trouver à la tête du mât de misaine ou à proximité de celle-ci et les deux autres feux à chaque extrémité de la vergue de ce mât;

- de jour:

trois ballons noirs placés aux mêmes endroits que les feux verts visés ci-dessus.

Art. 3.38. Signalisation supplémentaire des bateaux du service de pilotage

Un bateau effectuant un service de pilotage doit le signaler en portant de nuit, au lieu du feu de mât prévu à [l'article 3.08](#), alinéa 1^{er}, comme de jour, en plus des signaux prescrits par d'autres dispositions réglementaires ([croquis 77, appendice 3](#)):

deux feux clairs ou ordinaires visibles de tous les côtés, placés verticalement à la tête du mât de misaine ou à proximité de celle-ci de manière à être visibles de toutes parts, le feu supérieur étant blanc et le feu inférieur rouge.

CHAPITRE 4. SIGNALISATION SONORE DES BATEAUX - RADIOTELEPHONIE ET RADAR.

SECTION I. SIGNALISATION SONORE

Art. 4.01. Dispositions générales

1. Lorsque des signaux sonores autres que des coups de cloche sont prévus, ces signaux sonores doivent être émis selon les dispositions de [l'appendice 6](#):

a) à bord d'un grand bateau motorisé et une menue embarcation motorisée, équipée d'installations de radar, au moyen d'avertisseurs sonores actionnés mécaniquement, placés suffisamment haut pour que les signaux sonores puissent se propager sans obstacle vers l'avant et, si possible, vers l'arrière aussi;

b) à bord d'un grand bateau non-motorisé et à bord d'une menue embarcation motorisée non équipée d'installations de radar, au moyen d'une trompe ou d'une corne appropriée.

2. Tout signal sonore d'un grand bateau motorisé doit être synchronisé avec un feu jaune clair, visible de tous les côtés ([croquis 69](#), [appendice 3](#)). La présente disposition ne s'applique pas aux coups ou aux volées de cloches.

3. Dans le cas d'un convoi, des signaux sonores n'ont à être donnés que par le conducteur du convoi.

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

Art. 4.02. Usage des signaux sonores

1. Sans préjudice d'autres dispositions du présent règlement, tout grand bateau doit faire usage des signaux sonores généraux prévus à [l'appendice 6](#).

2. Une menue embarcation peut faire usage, si nécessaire, des signaux mentionnés à [l'appendice 6, A](#).

3. Une menue embarcation ne peut pas faire usage des signaux sonores prévus à [l'appendice 6, B, C, D](#) et [E](#).

Art. 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 confusion avec les signaux mentionnés au présent règlement.

Art. 4.04. Signaux de détresse

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

2. Ces signaux remplacent ou complètent les signaux visuels visés à [l'article 3.30](#).

Art. 4.04/1. 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 alinéas 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 à l'alinéa 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. Le bateau qui perçoit le signal «N'approchez pas» doit prendre toutes mesures utiles pour éviter le danger menaçant. En particulier:

- a) s'il se dirige vers la zone de danger, il doit se tenir le plus loin possible de celle-ci et, si la situation l'exige, virer;
- b) s'il a dépassé la zone de danger, il doit poursuivre sa route à la plus grande vitesse possible.

4. À bord d'un bateau visé à l'alinéa 3, il faut immédiatement prendre les mesures suivantes:

- a) fermer toutes les fenêtres et toutes les ouvertures donnant sur l'extérieur;
- b) éteindre toute source de lumière et feu non-protégé;
- c) cesser de fumer;
- d) arrêter toutes les machines auxiliaires non-indispensables;
- e) éviter toute formation d'étincelles.

5. L'alinéa 4 s'applique aussi au bateau qui stationne à proximité de la zone de danger; dès la perception du signal «N'approchez pas». Si nécessaire, l'équipage doit abandonner le bateau.

6. Dans l'application de cet article, il y a lieu de tenir compte du courant et de la direction du vent.

7. Le présent article est également d'application lorsque le signal est émis de la rive et non d'un bateau

8. Le conducteur d'un bateau qui perçoit le signal «N'approchez pas» doit dans toute la mesure possible en aviser sans délai l'autorité compétente.

SECTION II. RADIOTELEPHONIE

Art. 4.05. Radiotéléphonie

1. Toute installation de radiotéléphonie se trouvant à bord d'un bateau doit être conforme et exploitée conformément aux prescriptions de l'Accord Régional relatif au service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure.

2. Tout grand bateau motorisé doit être équipé de deux installations de radiotéléphonie en ordre de marche. En cours de route, les installations de radiotéléphonie sur les voies de bateau à bateau et des informations nautiques doivent être en permanence sur une position «prêt à émettre» et «prêt à recevoir». La voie affectée aux informations nautiques ne peut être quittée que pour une brève période, le temps d'émettre ou de recevoir des informations sur d'autres voies. Cet alinéa ne s'applique pas à un bateau de promenade urbaine, comme défini dans l'annexe II de l'arrêté royal du 19 mars 2006 relatif aux prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure.

2/1. Toute menue embarcation motorisé dont la longueur de la coque est plus que 7 m , doit être équipé d'une installation de radiotéléphonie en ordre de marche. En cours de route, l'installation de radiotéléphonie sur la voie de bateau à bateau doit être en permanence sur une position «prêt à émettre» et «prêt à recevoir». Cette voie ne peut être quittée que pour une brève période, le temps d'émettre ou de recevoir des informations sur d'autres voies.

3. (non repris)

4. Tout bateau équipé d'une installation de radiotéléphonie doit envoyer des messages sur la voie attribuée au réseau bateau-bateau avant d'arriver à une section sans visibilité, un passage étroit ou une ouvertures de pont et à une section déterminée par le gestionnaire de la voie d'eau.

5. Le signal [B.11](#) (appendice 7) prescrit l'utilisation de communications par radiotéléphonie.

6. En ce qui concerne un convoi poussé ou une formation à couple, l'alinéa 2 n'est applicable qu'au bateau à bord duquel se trouve le conducteur du convoi.

7. Il est interdit d'utiliser les canaux destinés aux informations nautiques et aux liaisons de bateau à bateau et entre les services de la navigation et les bateaux, pour des communications non prescrites par le présent règlement ou lorsqu'elles ne sont pas commandées par la sécurité de la navigation ou des personnes à bord.

SECTION III. RADAR

Art. 4.06. Utilisation du radar

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

a) 'il est équipé d'une installation de radar, le cas échéant d'un système ECDIS Intérieur, et d'un indicateur de vitesse de giration, répondant aux besoins de la navigation intérieure tous en bon état de fonctionnement et agréés pour la navigation intérieure.

Toutefois, un bac ne naviguant pas librement n'est pas tenu d'être équipé d'un indicateur de vitesse de giration.

b) que si à bord se trouve une personne, titulaire d'un diplôme, délivré conformément aux règles fixées à ce sujet; par bonne visibilité le radar peut être utilisé afin de s'entraîner, sans qu'une telle personne se trouve à bord.

Nonobstant les dispositions de [l'article 4.05](#), une menue embarcation en dessous de 7 m doit aussi être équipée d'une installation de radiotéléphonie en bon état de fonctionnement pour le réseau bateau-bateau.

2. Dans un convoi, les prescriptions de l'alinéa 1^{er} ci-dessus ne s'appliquent qu'au bateau à bord duquel se trouve le conducteur.

3. Un bateau rapide faisant route doit utiliser le radar.

4. Un bateau venant directement de la mer ou se rendant directement en mer peut être équipé, au lieu d'un indicateur de vitesse de giration visé à l'alinéa 1^{er}, d'un autre moyen ou instrument approprié à cet effet.

Art. 4.07. (non repris)

CHAPITRE 5. SIGNALISATION - BALISAGE DU CHENAL

Art. 5.01. Signalisation⁴

1. [L'appendice 7](#) du présent règlement spécifie les signaux qui peuvent être placés pour régler la navigation et définit en même temps leur signification.

On distingue les signaux suivants:

- [A: signaux d'interdiction](#);
- [B: signaux d'obligation](#);
- [C: signaux de restriction](#);
- [D: signaux de recommandation](#);
- [E: signaux d'indication](#);
- [F: signaux auxiliaires](#);
- [G: signaux aux ouvrages d'art](#);
- [H: signaux de route et de distance kilométrique](#).

2. Sans préjudice des autres prescriptions réglementaires et des ordres particuliers visés à [l'article 1.19](#), les conducteurs doivent se conformer aux signaux visés à l'alinéa 1^{er}.

Art. 5.02. Balisage du chenal⁵

[L'appendice 8](#) du présent règlement spécifie les signaux qui peuvent être utilisés pour baliser le chenal et fixe leurs conditions d'utilisation.

CHAPITRE 6. REGLES DE ROUTE

SECTION I. GENERALITES

Art. 6.01. Définitions

1. Dans le présent chapitre, on entend par:

- a) *rencontre*: croisement de deux bateaux suivant des routes directement ou à peu près opposées ([croquis, appendice 12](#));
- b) *dépassement*: fait qu'un bateau (le rattrapant) s'approche d'un autre bateau (le rattrapé) en venant d'une direction de plus de 22°30' sur l'arrière du travers de ce dernier, et le dépasse ([croquis, appendice 12](#));

⁴ Arrêté royal du 24 septembre 2006, art. 4: Le Ministre fixe la forme, les dimensions, la couleur et les conditions particulières de placements des signaux servant à régler la navigation visés à l'article 5.01 du Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures

⁵ Arrêté royal du 24 septembre 2006, art. 4: Le Ministre fixe la forme, les dimensions, la couleur et les conditions particulières de placements des signaux servant à baliser le chenal visés à l'article 5.02 du Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures

c) *routes qui se croisent*: approche de deux bateaux, différente de celles visées sous a) et b) ([croquis, appendice 12](#)).

2. En cas de doute, les règles applicables aux rencontres et aux dépassements ont priorité sur les règles applicables aux routes qui se croisent.

Art. 6.01/1. Bateau rapide

Un bateau rapide doit laisser à tous les autres bateaux l'espace nécessaire pour suivre leur route et pour manœuvrer; il ne peut exiger que ceux-ci s'écartent en son faveur.

Art. 6.02. Menues embarcations: principes généraux

1. Dans le présent chapitre, on entend aussi par menuë embarcation, un convoi remorqué ou une formation à couple composés exclusivement de menues embarcations, ainsi que les véhicules amphibies.

2. Lorsqu'une règle de route du présent chapitre n'est pas applicable entre une menuë embarcation et un grand bateau, la menuë embarcation est obligée de laisser au grand bateau, sauf s'il s'agit d'un bateau rapide, l'espace nécessaire pour poursuivre sa route et pour manœuvrer; elle ne peut pas exiger que le bateau en question s'écarte en sa faveur ([croquis, appendice 12](#)).

Art. 6.02/1. Radiotéléphonie

Sans préjudice des dispositions de ce chapitre les bateaux sont tenus d'utiliser leur installation de radiotéléphonie pour annoncer préalablement leur manœuvre.

SECTION II. RENCONTRES, ROUTES QUI SE CROISENT, DEPASSEMENT

Art. 6.03. Principes généraux.

1. Le passage ou le dépassement de bateaux n'est permis que lorsque le chenal est suffisamment large pour permettre le passage simultané, compte tenu des circonstances locales et des mouvements des autres bateaux.

2. Dans un convoi, les signaux prescrits ne peuvent être montrés ou donnés que par le bateau à bord duquel se trouve le conducteur du convoi ou dans le cas d'un convoi remorqué par le bateau remorqué en tête du convoi.

3. Les bateaux qui suivent des routes excluant tout danger d'abordage ne peuvent pas modifier leur route ou 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 ».

Art. 6.03/1. Routes qui se croisent

1. Si les routes de deux bateaux se croisent de telle sorte qu'il existe un danger d'abordage, le bateau qui suit le côté du chenal à tribord est tenu de maintenir sa route et l'autre bateau de s'écarter ([croquis, appendice 12](#)).

1/1. Si les routes de deux bateaux se croisent de telle sorte qu'il existe un danger d'abordage, dans le cas où aucun des bateaux ne suit le côté du chenal à tribord, 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 ([croquis, appendice 12](#)). La présente disposition n'est pas applicable entre une menuë embarcation et un grand bateau.

2. Les dispositions de l'alinéa 1/1 ne sont pas d'application aux cas prévus par les [articles 6.13](#), [6.14](#) et [6.16](#).

3. Si les routes d'une menue embarcation motorisée, d'une menue embarcation à voiles ou d'une menue embarcation mue par la force musculaire se croisent, créant ainsi un risque d'abordage, dans le cas où aucun des bateaux ne suit le côté du chenal à tribord, il y a lieu de déroger aux dispositions de l'alinéa 1/1 et d'appliquer les règles suivantes:

a) l'embarcation motorisée doit s'écarter pour l'embarcation à voiles ou l'embarcation mue par la force musculaire ([croquis, appendice 12](#)) et

b) l'embarcation mue par la force musculaire doit s'écarter pour l'embarcation à voiles ([croquis, appendice 12](#)).

4. Si les routes de deux bateaux à voiles se croisent, créant ainsi un risque d'abordage, dans le cas où aucun des bateaux ne suit le côté du chenal à tribord, il y a lieu de déroger aux dispositions de l'alinéa 1/1 et d'appliquer les règles suivantes:

a) quand les deux bateaux reçoivent le vent d'un bord différent, celui qui reçoit le vent de bâbord doit s'écarter de la route de l'autre ([croquis, appendice 12](#));

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 ([croquis, appendice 12](#));

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

Cet alinéa n'est pas applicable entre une menue embarcation à voiles et un grand bateau à voiles.

Art. 6.04. Rencontre - Règle principale

1. Lorsque deux bateaux se rencontrent, de telle sorte qu'il existe un danger d'abordage, le bateau qui suit le côté du chenal à tribord est tenu de maintenir sa route et l'autre bateau de s'écarter ([croquis, appendice 12](#)).

1/1. Lorsque deux bateaux se rencontrent, de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, dans le cas où aucun des bateaux ne suit le côté du chenal à tribord, chacun d'eux doit venir sur tribord pour passer à bâbord de l'autre ([croquis, appendice 12](#)). La présente disposition n'est pas applicable entre une menue embarcation et un grand bateau.

2. (non repris)

3. (non repris)

4. (non repris)

5. (non repris)

6. (non repris)

7. (non repris)

8. Lorsqu'une menue embarcation motorisée, une menue embarcation à voiles et une menue embarcation mue par la force musculaire se rencontrent, de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, dans le cas où aucun des bateaux ne suit le côté du chenal à tribord, il y a lieu de déroger aux dispositions de l'alinéa 1/1 et d'appliquer les règles suivantes:

- l'embarcation motorisée doit s'écarter, si possible sur tribord, pour l'embarcation à voiles ou l'embarcation mue par la force musculaire ([croquis, appendice 12](#)) et

- l'embarcation mue par la force musculaire doit s'écarter, si possible sur tribord, pour l'embarcation à voiles ([croquis, appendice 12](#)).

9. Lorsque deux bateaux à voiles se rencontrent, de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, dans le cas où aucun des bateaux ne suit le côté du chenal à tribord, il y a lieu de déroger aux dispositions de l'alinéa 1/1: le bateau à voiles qui reçoit le vent de bâbord doit s'écarter de la route de celui qui reçoit le vent de tribord ([croquis, appendice 12](#)). Cet alinéa n'est pas applicable entre une menue embarcation à voiles et un grand bateau à voiles.

Art. 6.05. Rencontre entre grands bateaux - Dérogation à la règle principale

1. Par dérogation à [l'article 6.04](#), un grand bateau qui se dirige vers un chenal, un port, un lieu de chargement ou de déchargement, une écluse, un passage sous un pont, un poste d'accostage ou un endroit où les bateaux peuvent stationner, situés à bâbord, peut signaler à un grand bateau venant en sens inverse son intention de passer à son tribord. Il ne peut signaler son intention qu'après s'être assuré que la manœuvre peut se faire sans danger.

2. Le bateau doit faire connaître l'intention visée à l'alinéa 1^{er} en émettant deux sons brefs et en montrant à tribord ([croquis, appendice 12](#)):

- la nuit:

un feu clair blanc scintillant, visible de tous les côtés, en combinaison éventuellement avec un panneau bleu clair;

- le jour:

un panneau bleu clair, en combinaison avec un feu clair blanc scintillant, visible de tous les côtés.

Ces signaux doivent être montrés jusqu'à ce que le passage soit effectué.

Le panneau bleu clair dont les deux faces doivent être visibles, doit être entouré d'un bord blanc d'au moins 5 cm. Le cadre et le support ainsi que la lanterne du feu scintillant doivent être de couleur sombre.

3. Le bateau auquel l'intention visée à l'alinéa 1^{er} est signifiée, doit y répondre en émettant le signal sonore et en montrant en même temps les signaux visés à l'alinéa 2 s'il en est équipé ([croquis, appendice 12](#)).

4. Si le bateau qui a émis l'intention visée à l'alinéa 1^{er}, craint que celle-ci n'ait pas été comprise par l'autre bateau, il doit répéter le signal sonore prévu à l'alinéa 2.

5. Si le bateau auquel l'intention est signifiée ne peut pas répondre à la demande, il doit émettre une série de sons très brefs. Les conducteurs doivent alors prendre toutes les mesures nécessaires pour éviter le danger ([croquis, appendice 12](#)).

Art. 6.06. Rencontre d'un bateau rapide et d'un autre bateau

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

Art. 6.07. Rencontre dans un passage étroit

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) un bateau doit franchir un passage étroit dans le plus court délai possible;

b) dans le cas où la portée de vue est restreinte, le bateau doit, avant de s'engager dans un passage étroit, émettre un son prolongé; en cas de besoin, notamment lorsque le passage étroit est long, il doit répéter ce signal lors du passage;

c) sur les voies navigables à courant, le bateau avalant doit poursuivre sa route tandis que le bateau montant doit laisser le passage ([croquis, appendice 12](#));

d) sur les voies navigables sans courant:

i) le bateau qui ne rencontre pas d'obstacle à tribord ou qui dans une courbe, a le côté extérieur à tribord, doit poursuivre sa route au détriment d'un autre. La présente disposition n'est pas applicable entre une menue embarcation et un grand bateau ([croquis, appendice 12](#)).

ii) en cas de rencontre entre une menue embarcation à voile et une menue embarcation à moteur ou une menue embarcation mue par la force musculaire, en dérogations aux dispositions de i), la menue embarcation à voile doit poursuivre sa route et l'autre embarcation doit laisser le passage ([croquis, appendice 12](#)).

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, en dérogations aux dispositions de i), 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 une menue embarcations voile et un grand bateau à voile ([croquis, appendice 12](#)).

2. Si la rencontre, dans un passage étroit, de deux bateaux est inévitable, les conducteurs doivent prendre toutes les mesures nécessaires pour que le passage ait lieu à un endroit et dans les conditions présentant le moins de danger.

3. L'alinéa 1^{er}, b), c) et d) ne sont pas applicables aux passages étroits où la navigation est réglée par des signaux.

Art. 6.08. Rencontre interdite par les signaux le long de la voie navigable

1. [L'article 6.07](#) est d'application dans les parties de la voie navigable délimitées par le signal d'interdiction [A.4](#) ou [A.4.1](#) (appendice 7).

2. Si un passage à sens unique alterné est imposé,

- l'interdiction de passage est indiquée par le signal d'interdiction [A.1](#) (appendice 7);
- l'autorisation de passage est indiquée par le signal d'indication [E.1](#) (appendice 7).

Selon les circonstances locales, le signal d'interdiction peut être annoncé par le signal d'obligation [B.8](#) (appendice 7).

Art. 6.09. Dépassement: dispositions générales

1. Un bateau ne peut en dépasser un autre que lorsqu'il s'est assuré que cette manoeuvre peut se faire 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.

La présente disposition ne s'applique pas dans le cas où une menue embarcation rattrape un grand bateau.

Art. 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 ([croquis, appendice 12](#)).

2. Lorsque le dépassement ne peut avoir lieu sans que le rattrapé modifie sa course 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 le signal suivant ([croquis, appendice 12](#)):

- 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 l'intention de dépassement du rattrapant, il doit laisser l'espace voulu du côté demandé en s'écartant au besoin vers le côté opposé et peut émettre le signal suivant ([croquis, appendice 12](#)):

- 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 le signal suivant ([croquis, appendice 12](#)):

- a) un son bref si le dépassement est possible par son bâbord;
- b) deux sons brefs si le dépassement est possible par son tribord.

Le rattrapant qui, dans ces conditions, veut encore dépasser, doit émettre le signal suivant ([croquis, appendice 12](#)):

- deux sons brefs dans le cas a);
- un son bref dans le cas b).

Le rattrapé doit alors laisser suffisamment d'espace du côté où le dépassement doit avoir lieu, en s'écartant si nécessaire vers le côté opposé.

5. Lorsque le dépassement est impossible sans danger d'abordage, le rattrapé doit émettre cinq sons brefs ([croquis, appendice 12](#)).

6. Les alinéas 2 à 5 ci-dessus ne s'appliquent pas entre une menue embarcation et un grand bateau, ni entre des menues embarcations.

7. Lorsqu'un bateau à voiles rattrape un autre bateau à voiles, le rattrapant doit si possible passer du côté d'où le rattrapé reçoit le vent ([croquis, appendice 12](#)). La présente disposition n'est pas applicable lorsqu'un grand bateau à voiles rattrape une menue embarcation à voiles.

Un bateau qui est rattrapé par un bateau à voiles doit si possible contribuer à ce que le dépassement puisse se faire du côté d'où le rattrapé reçoit le vent. La présente disposition ne s'applique pas dans le cas où un grand bateau est rattrapé par une menue embarcation à voiles.

Art. 6.11. Dépassement interdit par les signaux le long de la voie navigable

Sans préjudice des dispositions de [l'article 6.08](#), alinéa 1^{er}, le dépassement est interdit:

- a) sur les parties de la voie navigable délimitées par le signal d'interdiction [A.2](#) ou [A.4](#) (appendice 7);
- b) entre convois, sur les parties de la voie navigable délimitées par le signal d'interdiction [A.3](#) ou [A.4.1](#) (appendice 7). Cette interdiction ne s'applique toutefois pas lorsque l'un des convois est un convoi poussé dont la longueur maximale et la largeur maximale n'excèdent respectivement pas 110 m et 12 m;

SECTION III. AUTRES REGLES DE ROUTE

Art. 6.12. Navigation sur les sections où la route à suivre est prescrite

Sur les parties de la voie navigable où la route à suivre est prescrite, cette route est indiquée par les signaux d'obligation [B.1](#), [B.2a](#), [B.2b](#), [B.3a](#), [B.3b](#), [B.4a](#) ou [B.4b](#) (appendice 7). La fin de ces sections ou endroits peut être annoncée par le signal d'indication [E.11](#) (appendice 7).

Art. 6.13. Virement

1. Un bateau ne peut virer qu'après s'être assuré, que sa manœuvre peut s'effectuer sans danger et sans que les autres bateaux soient obligés de modifier brusquement et fortement leur route ou leur vitesse.

2. Si la manœuvre envisagée devait obliger un autre bateau à modifier sa route ou sa vitesse, le bateau qui veut virer doit annoncer sa manœuvre en temps utile, en émettant le signal suivant ([croquis, appendice 12](#)):

a) un son prolongé suivi d'un son bref s'il veut virer sur tribord;

b) un son prolongé suivi de deux sons brefs s'il veut virer sur bâbord.

3. Les autres bateaux doivent alors, autant qu'il est nécessaire et possible, modifier leur vitesse et leur route pour que le virement puisse se faire sans danger.

4. Les dispositions des alinéas 1 à 3 ne s'appliquent pas à une menue embarcation dans son comportement avec un grand bateau. Pour les menues embarcations entre elles, seuls les alinéas 1 et 3 sont applicables.

5. Tout virement est interdit sur les parties de la voie navigable délimitées par le signal d'interdiction [A.8](#) (appendice 7). En revanche, le signal d'indication [E.8](#) (appendice 7) marque la partie de la voie navigable où un virement est autorisé, sous réserve des dispositions du présent article.

Art. 6.14. Conduite au départ

Les dispositions de [l'article 6.13](#), alinéas 1^{er}, 2, 3 et 4 s'appliquent également au bateau, exception faite d'un bac, qui quitte son poste de mouillage ou d'amarrage sans virer; toutefois, ce bateau doit émettre, au lieu des signaux prescrits à l'alinéa 2 de cet article ([croquis, appendice 12](#)):

a) un son bref lorsque le bateau vient sur tribord;

b) deux sons brefs lorsque le bateau vient sur bâbord.

Art. 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.

Art. 6.16. Entrée et sortie des ports et des voies affluentes, sortie suivie de la traversée du chenal principal

1. Un bateau ne peut 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 assuré que ces manœuvres peuvent s'effectuer sans danger et sans que d'autres bateaux soient obligés de modifier brusquement leur route ou leur vitesse.

Dans une voie navigable à courant, un bateau avalant qui est obligé de virer pour pénétrer dans un port ou une voie affluente, doit laisser la priorité au bateau montant qui désire également entrer dans ce port ou cette voie affluente.

Au confluent ou au croisement de chenaux, un chenal principal ou une voie affluente peuvent être indiqués par le signal [E.9](#) ou [E.10](#) (appendice 7).

2. Le bateau qui effectue une des manœuvres visées à l'alinéa 1^{er}, doit, si la manœuvre envisagée peut ou doit obliger un autre bateau à modifier sa route ou sa vitesse, annoncer cette manœuvre en temps utile en émettant ([croquis, appendice 12](#)):

- a) trois sons prolongés suivis d'un son bref, lorsque pour entrer ou après la sortie, il veut se diriger sur tribord;
- b) trois sons prolongés suivis de deux sons brefs, lorsque pour entrer ou après la sortie, il veut se diriger vers bâbord;
- c) trois sons prolongés lorsque après la sortie, il veut traverser le chenal principal.

Avant la fin de la traversée, il doit émettre, en cas de besoin:

- un son prolongé suivi d'un son bref lorsqu'il veut se diriger vers tribord;
- un son prolongé suivi de deux sons brefs, lorsqu'il veut se diriger vers bâbord.

3. Les autres bateaux doivent alors, si nécessaire, modifier leur route et leur vitesse pour que la manœuvre puisse se faire sans danger.

Cette disposition est également d'application lorsque le signal [B.10](#) (appendice 7) est placé sur le chenal principal près de la sortie d'un port ou d'une voie affluente.

4. Si l'un des signaux [B.9](#) (appendice 7) est placé près de la sortie d'un port ou d'une voie affluente, un bateau sortant du port ou de la voie affluente ne peut 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. Un bateau naviguant dans un chenal principal ne peut pas entrer dans un port ou dans une voie affluente, si le feu [A.1](#) (appendice 7), en combinaison avec le signal auxiliaire [F.2](#) (appendice 7), est placé le long du chenal principal. Un bateau ne peut pas sortir d'un port ou d'une voie affluente si les signaux précités sont placés avant la sortie du port ou de la voie affluente qui aboutissent au chenal principal.

6. Un bateau naviguant dans un chenal principal peut entrer dans un port ou dans une voie affluente, même si sa manœuvre oblige un autre bateau à modifier sa route ou sa vitesse, si le signal [E.1](#) (appendice 7), en combinaison avec le signal auxiliaire [F.2](#) (appendice 7) est placé le long du chenal principal avant l'endroit où ce port ou cette voie affluente aboutissent. Un bateau peut sortir d'un port ou d'une voie affluente si les signaux précités sont placés avant la sortie du port ou de la voie affluente qui aboutissent dans le chenal principal. Dans ce dernier cas, le bateau doit émettre, si nécessaire, les signaux sonores prévus par l'alinéa 2.

7. Les dispositions de l'alinéa 1^{er} ne sont pas applicables à une menue embarcation qui manœuvre face à un grand bateau. L'alinéa 2 n'est pas applicable entre une menue embarcation et un grand bateau. Les alinéas 3 et 4 n'sont pas applicables à un grand bateau qui manœuvre face à une menue embarcation. Entre des menues embarcations, seuls les alinéas 1^{er}, 3 et 4 sont d'application.

Art. 6.17. Navigation à la même hauteur

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

2. Sauf en cas de dépassement ou de rencontre, un bateau ne peut pas naviguer à moins de 50 m d'un bateau, d'un convoi poussé ou d'une formation à couple portant les signaux prescrits à [l'article 3.14](#), alinéas 2 et 3, ou à [l'article 11.02](#).

3. Sans préjudice des dispositions de [l'article 1.20](#), il est interdit d'accoster un bateau ou un 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 des matériels flottants faisant route ainsi que des engins flottants au travail.

Art. 6.18. Interdiction de laisser traîner des ancres, des câbles ou des chaînes

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

2. Cette interdiction ne s'applique pas à un bateau qui effectue une manœuvre ou un déplacement à son lieu de stationnement, à moins que cela se produise:

- a) à moins de 100 m d'un pont, d'une écluse, d'un barrage, d'un bac ou d'un engin flottant au travail;
- b) sur les parties de la voie navigable indiquées par le signal d'interdiction [A.6](#) (appendice 7), conformément aux dispositions de [l'article 7.03](#), alinéa 1^{er}.b).

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

Art. 6.19. Navigation à la dérive

Un bateau ne peut pas se laisser emporter par le courant, sans utiliser un moyen de propulsion.

Cette interdiction ne vaut pas pour les petits déplacements aux lieux de stationnement, lors du chargement ou du déchargement, ni pour un bateau à voiles, qui en raison du manque de vent, se voit obligé de se laisser dériver.

Art. 6.20. Remous gênants

1. Un bateau doit régler sa vitesse pour éviter de créer des remous gênants qui soient de nature à causer des dommages à un bateau, à un matériel flottant ou à une installation flottante. Notamment, il doit, en temps utile, diminuer sa vitesse, sans tomber toutefois au-dessous de la vitesse nécessaire pour gouverner avec sécurité:

- a) devant l'entrée d'un port;
- b) à proximité d'un bateau amarré à la rive ou à un débarcadère, ou qui est en cours de chargement ou de déchargement;
- c) à proximité d'un bateau qui stationne à une aire de stationnement habituelle;
- d) à proximité d'un bac;
- e) sur les parties de la voie navigable indiquées par le signal [A.9](#) (appendice 7).

2. (non repris)

3. Au droit de bateaux montrant les signaux prescrits à [l'article 3.25](#), alinéa 1 c), et au droit de bateaux, matériels flottants ou installations flottantes montrant les signaux prescrits à [l'article 3.29](#), alinéa 1, les autres bateaux doivent réduire leur vitesse ainsi qu'il est prescrit à l'alinéa 1. Ils doivent, en outre, s'écarter le plus possible.

Art. 6.21a. Manœuvrabilité des bateaux et des convois

1. Un bateau motorisé propulsant un convoi doit avoir une puissance suffisante pour assurer la bonne manœuvrabilité du convoi.

2. Un bateau motorisé, un convoi poussé ou une formation à couple dont la longueur est supérieure à 110 m ainsi qu'un bateau motorisé, un convoi poussé ou une formation à couple qui en remontant le courant ne peuvent pas virer, doivent pouvoir, sans virer, s'arrêter en temps utile de telle sorte que la manœuvrabilité du convoi reste bonne pendant et après l'arrêt.

Art. 6.21b. Règles spécifiques pour les convois poussés et les formations à couple

1. Un convoi poussé et une formation à couple ne peuvent pas assurer un service de remorquage.
2. Si un convoi poussé comporte d'autres éléments que des barges de poussage, ceux-ci doivent être attachés le long du convoi poussé.
3. Une barge de navire ne peut être placée en tête d'un convoi poussé que si les ancres peuvent être placées à l'avant du convoi poussé.⁶

Art. 6.21c. Communication à bord

1. Si la longueur d'un bateau motorisé isolé, d'un convoi poussé ou d'une formation à couple est supérieure à 110 m, une liaison phonique doit être établie:

- a) entre le poste de pilotage et l'avant du bateau motorisé;
- b) entre le pousseur et l'avant du convoi poussé;
- c) et en ce qui concerne une formation à couple, entre le poste de pilotage du bateau motorisé ou un des bateaux motorisés chargés de la propulsion et l'avant de la formation.

2. Dans un convoi remorqué, il doit exister une liaison téléphonique entre toutes les unités de direction de tous les bateaux.

3. Lorsque l'installation de radiotéléphonie est utilisée comme liaison téléphonique, elle ne peut l'être que sur les canaux destinés à la correspondance à bord des bateaux.

Art. 6.21/1. Déplacement de barges en dehors d'un convoi poussé

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

- a) que si elle est accouplée bord à bord à un bateau motorisé;
- b) que par ses propres moyens et sur de courtes distances, lors de la formation ou de la dispersion d'un convoi poussé.
- c) (non repris)

Art. 6.22. Interruption et restriction de la navigation

1. Tous les bateaux doivent s'arrêter avant le signal général d'interdiction [A.1](#) (appendice 7).
2. Un bateau ne peut pas naviguer sur une voie navigable ou une partie de voie navigable indiquée par un signal [A.1a](#) (appendice 7). Cette disposition n'est pas applicable à une menue embarcation qui n'est pas un bateau motorisé.

Art. 6.22/1. Navigation au droit des engins flottants au travail ou des bateaux échoués ou coulés, et des bateaux dont la capacité de manœuvre est restreinte

Un bateau ne peut pas passer du côté d'un bateau visé à [l'article 3.25](#) et portant la nuit un feu rouge et le jour un ballon ou un panneau rouge, ni du côté d'un bateau visé à [l'article 3.34](#) portant la nuit deux feux rouges et le jour deux ballons noirs.

⁶ Arrêté royal du 24 septembre 2006, art. 4: Le Ministre peut autoriser la dérogation à l'interdiction prévue à l'alinéa 3 de l'article 6.21b du Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures

SECTION IV. BACS

Art. 6.23. Règles de route pour les bacs

1. Un bac ne peut traverser le chenal qu'après que son conducteur se soit assuré que cette manœuvre peut se faire sans danger et sans obliger d'autres bateaux à modifier brusquement et fortement leur route ou leur vitesse.
2. En outre, un bac ne naviguant pas librement doit se conformer aux règles suivantes:
 - a) lorsqu'il n'est pas en service, il doit stationner à l'endroit désigné à cette fin. Si aucun lieu de stationnement lui a été assigné, il doit stationner de façon à ce 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.

SECTION V. PASSAGE DES PONTS, DES BARRAGES ET DES ECLUSES

Art. 6.24. Passage des ponts et des barrages - Dispositions générales

1. Une ouverture de pont, de barrage ou d'une écluse ouverte des deux côtés est considérée comme un passage étroit au sens de [l'article 6.01](#), alinéa 1^{er}.d), auquel s'applique les règles de [l'article 6.07](#), lorsqu'à cet endroit, le chenal n'offre pas une largeur suffisante pour le passage simultané de deux bateaux.
2. Lorsque le passage par une ouverture de pont ou de barrage est autorisé et que cette ouverture est marquée par:
 - a) le signal [A.10](#) (appendice 7), la navigation est interdite en dehors de l'espace compris entre les deux panneaux constituant ce signal;
 - b) le signal [D.2](#) (appendice 7), il est recommandé à la navigation de se tenir uniquement dans l'espace compris entre les deux panneaux constituant ce signal.

Art. 6.25. Passage des ponts fixes

1. Il est interdit à un bateau de passer par l'ouverture d'un pont fixe surmonté d'un ou de plusieurs feux rouges ou de panneaux rouge-blanc-rouge ([signal A.1](#), appendice 7).
2. Lorsqu'une ouverture d'un pont fixe est indiquée par:
 - a) le signal [D.1a](#) (appendice 7) ou
 - b) le signal [D.1b](#) (appendice 7),

il est recommandé d'utiliser cette ouverture.

Le signal mentionné sous a) autorise la navigation dans les deux sens tandis que le signal mentionné sous b) indique que le passage est interdit à la navigation venant en sens inverse.

3. Lorsque certaines ouvertures de pont fixe sont signalées selon les dispositions de l'alinéa 2, la navigation ne peut utiliser les ouvertures non signalées qu'à ses risques et périls.

Art. 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. A l'approche d'un pont mobile, les bateaux doivent réduire leur vitesse. S'ils ne peuvent pas ou ne veulent pas passer le pont, ils doivent s'arrêter en deçà du signal [B.5](#) (appendice 7).

3. A l'approche d'un pont mobile, un bateau ne peut en dépasser un autre, sauf sur ordre du personnel de manœuvre.

4. Le passage des ponts mobiles peut être réglé par les signaux suivants, placés soit de chaque côté de l'ouverture à la même hauteur, soit à tribord:

a) un feu fixe rouge (signal [A.1](#); appendice 7): le passage est interdit, le pont est manœuvré;

b) un feu fixe rouge et un feu fixe vert placés tous deux à la même hauteur, ou bien un feu fixe rouge au-dessus d'un feu fixe vert (signal [A.11](#); appendice 7): le passage est encore interdit, mais le pont va être ouvert et les bateaux doivent se préparer à se mettre en route;

c1) un feu fixe vert (signal [E.1](#); appendice 7): le passage est autorisé;

c2) deux feux fixes verts superposés (signal [E.1](#); appendice 7): le passage est autorisé, le pont est ouvert et n'est pas manœuvré;

c3) un feu fixe rouge en combinaison avec un feu scintillant vert (signal [A.11.1](#); appendice 7): le passage est interdit sauf pour les bateaux qui sont déjà tellement près du pont qu'il leur est raisonnablement impossible d'encore s'arrêter;

d) deux feux fixes rouges superposés (signal [A.1](#); appendice 7): le passage est interdit, le pont n'est pas manœuvré;

e) un feu jaune sur le pont (signal [D.1a](#); appendice 7), en combinaison avec les feux visés sous a) ou d): le passage est interdit sauf pour les bateaux de hauteur réduite; la navigation est autorisée dans les deux sens;

f) deux feux jaunes sur le pont (signal [D.1b](#); appendice 7), en combinaison avec les feux visés sous a) ou d): le passage est interdit sauf pour les bateaux de hauteur réduite; la navigation est interdite dans l'autre sens.

5. Les feux rouges visés à l'alinéa 4 peuvent être remplacés par le panneau du signal [A.1](#) (appendice 7), les feux verts par le panneau du signal [E.1](#) (appendice 7) et les feux jaunes par le panneau du signal [D.1](#) (appendice 7).

6. (non repris)

Art. 6.27. Passage des barrages

1. Il est interdit de passer par l'ouverture d'un barrage lorsque le signal [A.1](#) (appendice 7) est montré.

2. Le passage par une ouverture d'un barrage n'est autorisé que lorsque cette ouverture est signalée de chaque côté par le signal [E.1](#) (appendice 7).

3. Par dérogation à l'alinéa 2, le passage d'un barrage surmonté d'un pont est autorisé, si le signal [D.1a ou D.1b](#) (appendice 7) est montré au-dessus de l'ouverture du pont. Dans le cas du signal D.1a, le passage est autorisé dans les deux sens tandis que dans le cas du signal D.1b, le passage est interdit aux bateaux venant en sens inverse.

Art. 6.28. Passage des écluses

1. A l'approche du garage d'une écluse, un bateau doit réduire sa vitesse. S'il ne peut pas ou ne veut pas entrer immédiatement dans l'écluse, il doit s'arrêter en deçà du signal [B.5](#) (appendice 7). Le conducteur doit annoncer son intention de franchir l'écluse au moyen d'un son prolongé ou du radiotéléphone.
2. Dans un garage d'une écluse et dans une écluse, le bateau qui est équipé d'une installation de radiotéléphonie, doit être à l'écoute du canal attribué à l'écluse.
3. Le passage aux écluses se fait dans l'ordre d'arrivée dans les garages. Si une menue embarcation est éclusée en même temps que des grands bateaux elle ne peut pénétrer dans l'écluse qu'après ces grands bateaux.
4. Un bateau ne peut pas en dépasser un autre à l'approche d'une écluse ou dans un garage.
5. Dans une écluse, les ancres doivent être en position complètement relevée; il en est de même dans un garage, pour autant qu'elles ne sont pas utilisées.
6. (non repris)
7. Dans une écluse:
 - a) un bateau, un matériel flottant ou une installation flottante doit stationner entre les limites indiquées;
 - b) pendant la manœuvre et jusqu'au moment où la sortie est autorisée, un bateau, un matériel flottant ou une installation flottante doit être amarré et la manœuvre des amarres doit être assurée de manière à empêcher tout dommage aux autres bateaux, matériels flottants ou installations flottantes;
 - c) seuls les objets flottants peuvent être utilisés comme défense;
 - d) il est interdit de rejeter ou de laisser s'écouler de l'eau sur les autres bateaux, matériels flottants ou installations flottantes;
 - e) dès que le bateau est amarré et jusqu'au moment où la sortie est autorisée, il est interdit de faire usage de ses moyens de propulsion;
 - f) les menues embarcations doivent se tenir, si possible, à une certaine distance des grands bateaux.
8. Dans une écluse et dans le garage d'une écluse, un bateau doit maintenir une distance latérale minimale de 10 m à l'égard d'un bateau ou d'un convoi portant le signal visé à [l'article 3.14](#), alinéa 1^{er}. Cette obligation ne vaut toutefois pas pour un bateau ou un convoi qui porte également ce signal, ni pour un bateau tel que visé à [l'article 3.14](#), alinéa 7.
9. Un bateau ou un convoi qui porte les signaux visés à [l'article 3.14](#), alinéas 2 et 3, doit se trouver seul dans une écluse.
10. Un bateau ou un convoi portant le signal prescrit par [l'article 3.14](#), alinéa 1^{er} ne peut pas être éclusé en même temps qu'un bateau à passagers.
11. À l'approche d'un garage d'une écluse, à l'arrivée et au départ d'une écluse, un bateau rapide doit se déplacer à une vitesse permettant d'éviter tout dommage aux bateaux et tout danger pour les personnes à bord.
12. Le conducteur est tenu de se conformer aux instructions qui lui sont données par le personnel de manœuvre.
13. Les dispositions de cet article sont également d'application pour tout autre type d'ouvrage de franchissement tels que les ascenseurs et les plans inclinés.

Art. 6.28/1. Entrée et sortie des écluses

1. L'accès d'une écluse est réglé de jour comme de nuit par des signaux placés à tribord ou de chaque côté de l'entrée du passage à égale hauteur. Ces signaux ont la signification suivante:

- a) deux feux fixes rouges superposés (signal [A.1](#); appendice 7): accès interdit, écluse hors service;
- b) un feu fixe rouge isolé ou deux feux fixes rouges juxtaposés (signal [A.1](#); appendice 7): accès interdit, écluse est manœuvrée;
- c) l'extinction de l'un des deux feux fixes rouges juxtaposés ou un feu fixe rouge et un feu fixe vert juxtaposés ou un feu fixe rouge au-dessus d'un feu fixe vert (signal [A.11](#); appendice 7): accès interdit mais l'écluse va être ouverte;
- d1) un feu fixe vert (signal [E.1](#); appendice 7): accès autorisé;
- d2) deux feux fixes verts superposés (signal [E.1](#); appendice 7): accès autorisé, l'écluse est ouverte des deux côtés et n'est pas manœuvrée.

2. La sortie d'une écluse peut être réglée de jour comme de nuit par les signaux placés, à hauteur égale, à tribord ou des deux côtés de la sortie du passage. Ces signaux ont la signification suivante:

- a) un feu fixe rouge (signal [A.1](#); appendice 7): sortie interdite;
- b) un feu fixe vert (signal [E.1](#); appendice 7): sortie autorisée.

3. Les feux rouges aux alinéas 1 et 2 peuvent être remplacés par un panneau [A.1](#) (appendice 7). Les feux verts aux alinéas 1 et 2 peuvent être remplacés par un panneau [E.1](#) (appendice 7).

4. En l'absence des feux ou des panneaux l'entrée et la sortie de l'écluse sont interdites, sauf instructions contraires qui lui sont données par le personnel de manœuvre.

5. Les dispositions de cet article, à l'exception de celles de l'alinéa 1^{er}. e, sont également d'application pour tout autre type d'ouvrage de franchissement tels que les ascenseurs et les plans inclinés.

Art. 6.29. Priorité de passage aux écluses

1. Par dérogation à [l'article 6.28](#), alinéa 3, les bateaux suivants bénéficient d'un droit de priorité de passage aux écluses:

- a) les bateaux qui portent le signal décrit à [l'article 3.27](#);
- b) les bateaux qui portent le signal décrit à [l'article 3.17](#).

2. Tout autre bateau doit accorder aux bateaux, visés à l'alinéa 1^{er}, toute la collaboration nécessaire pour qu'il puisse pénétrer dans l'écluse sans contretemps.

3. Les dispositions de cet article sont également d'application pour tout autre type d'ouvrage de franchissement tels que les ascenseurs et les plans inclinés.

SECTION VI. MAUVAISE VISIBILITE - NAVIGATION AU RADAR

Art. 6.30. Dispositions générales pour la navigation par mauvaise visibilité

1. Par visibilité réduite, un bateau doit naviguer au radar.

2. Un bateau faisant route par visibilité réduite doit naviguer à la vitesse de sécurité, compte tenu de la visibilité, de la présence et des mouvements d'autres bateaux et des conditions locales. Il doit donner par radiotéléphonie aux autres bateaux les informations nécessaires pour la sécurité de la navigation. Lorsqu'elle fait route par visibilité réduite, une menue embarcation doit utiliser la voie de bateau à bateau ou la voie prescrite par les autorités compétentes.

3. En s'arrêtant, le bateau doit dégager le chenal autant que possible.

4. Un bateau qui poursuit sa route doit se tenir, autant que possible à droite du chenal pour que toute rencontre puisse s'effectuer bâbord sur bâbord. Les dispositions de [l'article 6.05](#) ne sont pas d'application par mauvaise visibilité.

5. Un convoi remorqué doit s'arrêter à l'endroit approprié le plus proche si la visibilité entre le bateau motorisé et les autres bateaux du convoi remorqué est tellement réduite qu'aucun signe ne peut plus être donné.

Art. 6.31. Signaux sonores d'un bateau à l'arrêt ou échoué

1. Par visibilité réduite, un bateau en stationnant dans le chenal, ou à proximité de celui-ci en dehors des ports et des endroits spécialement affectés au stationnement, doit être à l'écoute sur la voie bateau à bateau. Aussitôt qu'il perçoit par radiotéléphonie que d'autres bateaux s'approchent ou aussitôt et aussi longtemps qu'il perçoit un des signaux sonores prescrits aux [articles 6.32](#), alinéa 4, ou [6.33](#), alinéa 1, pour un bateau qui s'approche, il doit indiquer sa position par radiotéléphonie ou émettre volée de cloche. Ce signal doit être répété à intervalles d'une minute au plus.

2. Les dispositions de l'alinéa 1^{er} 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 et au dernier bateau du convoi.

3. Les alinéas précédents sont applicables à un bateau échoué à un endroit dangereux dans le chenal ou à proximité de celui-ci.

4. Un bateau à l'arrêt comme visé aux alinéas 1^{er} et 2 et qui vient directement de la mer ou s'y rend, peut émettre en plus, un son bref suivi d'un son prolongé et d'un son bref. Ce signal peut être répété.

Art. 6.32. Dispositions pour les bateaux navigant au radar

1. Lorsqu'un bateau navigue au radar, une personne titulaire d'un certificat visé à [l'article 4.06](#), alinéa 1b, 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.⁷

2. Aussitôt qu'un bateau navigant au radar perçoit sur l'écran radar un bateau 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: son nom, sa position, son sens de circulation ainsi que s'il s'agit d'un grand bateau, une menue embarcation ou un bateau rapide. Il doit convenir avec ces bateaux d'une procédure de croisement. Une menue embarcation ou un bateau rapide, doit indiquer de quel côté il s'écarte.

3. (non repris)

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

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

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

⁷ Arrêté royal du 24 septembre 2006, art. 4: Le Ministre peut dispenser un bac ne navigant pas librement de l'obligation prévue à l'alinéa 1^{er} de l'article 6.32 du Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures

5. Tout bateau naviguant au radar qui est appelé par radiotéléphonie, doit répondre par radiotéléphonie en indiquant, son nom, son sens de circulation, sa position et s'il s'agit d'un grand bateau, d'une menue embarcation ou d'un bateau rapide. Il doit alors convenir d'une procédure de croisement avec le bateau venant en sens inverse. Une menue embarcation ou un bateau rapide, doit indiquer de quel côté il s'écarte.

6. Dans un convoi, les prescriptions des alinéas 1 à 5 ne s'appliquent qu'au bateau à bord duquel se trouve le conducteur du convoi.

Art. 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 ci-après sont applicables durant le voyage jusqu'à ce poste:

a) Ils doivent naviguer autant que possible sur le côté du chenal navigable.

b) Tout bateau isolé et tout bateau à bord duquel se trouve le conducteur d'un convoi doit émettre un son 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, son nom, son sens de circulation et sa position. Aussi, il doit indiquer qu'il ne navigue pas au radar et qu'il cherche une aire de stationnement. Il doit alors convenir d'une procédure de croisement avec ce bateau.

d) Aussitôt qu'un bateau remarque le signal sonore d'un autre bateau avec lequel aucun contact radiotéléphonique ne peut être établi, il doit:

- s'il se trouve près d'une rive, serrer cette rive et, en cas de besoin, s'y arrêter, jusqu'à ce que le passage soit effectué;

- s'il ne se trouve pas à proximité d'une rive et notamment s'il est en train de changer de rive, dégager le chenal autant et aussi vite que possible.

2. Un bac ne naviguant pas au radar doit, au lieu du signal prescrit à l'alinéa 1^{er}, 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.

SECTION VII. REGLES SPECIALES

Art. 6.34. Priorités spéciales

1. En cas de rencontre ou de routes qui se croisent, un bateau doit s'écarter de la route de l'autre si celui-ci porte:

a) soit les signaux visés à [l'article 3.34](#);

b) soit les signaux visés à [l'article 3.35](#)

2. En cas de rencontre ou de routes qui se croisent entre un bateau visé à l'alinéa 1^{er}.a) et un bateau visé à l'alinéa 1^{er}.b), ce dernier doit s'écarter.

3. Un bateau ne peut pas s'approcher à moins de 1000 m de l'arrière d'un bateau qui porte les signaux visés à [l'article 3.37](#).

Art. 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 d'au moins 500 m, dans les biefs ou parties de biefs délimités par le signal [E.17](#) (appendice 7), qui indique le début de la zone autorisée, et par le signal [A.14](#) (appendice 7), qui en indique la fin.
2. Le conducteur d'un bateau à moteur qui tire un ou plusieurs skieurs nautiques, doit être accompagné d'une personne âgée de 15 ans au moins, chargée du service de la remorque et de la surveillance du skieur et apte à assumer ce rôle.
3. Les skieurs nautiques et les conducteurs des bateaux motorisés qui les tirent, doivent se tenir à une distance suffisante des autres bateaux et des rives.
4. La corde de traction ne doit pas être traînée à vide.
5. Il est interdit de tirer des personnes suspendues dans l'air au-dessus de la surface de l'eau.
6. Sauf dispositions contraires, le bateau visé à l'alinéa 2 peut être un véhicule nautique à moteur, pour autant qu'il est manœuvré assis, que la stabilité est assurée à faible vitesse et à l'arrêt et qu'il suit un trajet régulier plus ou moins droit.
7. Dans les sections où le ski nautique et les activités analogues sont autorisés, la navigation de bateaux à voiles et de bateaux mus par la force musculaires sont interdites, sauf dispositions contraires.

Art. 6.35/1. Navigation à grande vitesse et navigation aux véhicules nautiques à moteur

1. La navigation à une grande vitesse n'est autorisée que de jour et par bonne visibilité d'au moins 500 m, dans les biefs ou parties de biefs délimités par le signal [E.21](#) (appendice 7), qui indique le début de la zone autorisée, et par le signal [A.18](#) (appendice 7), qui en indique la fin. Sauf dispositions contraires, le bateau peut être un véhicule nautique à moteur, pour autant qu'il est manœuvré assis, que la stabilité est assurée à faible vitesse et à l'arrêt et qu'il suit un trajet régulier plus ou moins droit.
2. Sans préjudices des prescriptions de l'alinéa 1 de cet article et de [l'article 6.35](#), l'utilisation à grande vitesse de véhicules nautiques à moteur n'est autorisée que de jour et par bonne visibilité d'au moins 500 m, dans les biefs ou parties de biefs délimités par le signal [E.24](#) (appendice 7), qui indique le début de la zone autorisée, et par le signal [A.20](#) (appendice 7), qui en indique la fin.
3. Les concours de vitesse et les épreuves d'habileté entre bateaux de plaisance sont interdits.
4. Dans les sections à grande vitesse, la navigation de bateaux à voiles et de bateaux mus par la force musculaires sont interdites, sauf dispositions contraires.

Art. 6.35/2. Planches à voiles

L'utilisation de planches à voile n'est autorisée que de jour et par bonne visibilité d'au moins 150 m, dans les biefs ou parties de biefs délimités par le signal [E.20](#) (appendice 7), qui indique le début de la zone autorisée, et par le signal [A.17](#) (appendice 7), qui en indique la fin.

Art. 6.35/3. Passage des bateaux de plaisance

Le passage des bateaux de plaisance est interdit dans les biefs ou parties de biefs délimités par le signal [A.13](#) (appendice 7), qui indique le début de la zone d'interdiction, et par le signal [E.16](#) (appendice 7), qui en indique la fin.

Art. 6.36. Bateaux en train de pêcher

1. La pêche à la traîne avec plusieurs bateaux de front n'est pas autorisée.
2. (non repris)

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](#).

Art. 6.37. Plongée et natation

1. La pratique de la plongée sportive ou la natation n'est autorisée que de jour dans les biefs ou parties des biefs délimités par le signal [E.105](#) (appendice 7), qui indique le début de la zone autorisée, et par le signal [A.105](#) (appendice 7), qui en indique la fin.

2. Tout bateau doit se tenir à une distance suffisante d'un bateau portant la signalisation visée à [l'article 3.36](#).

CHAPITRE 7. REGLES DE STATIONNEMENT

Art. 7.01. Principes généraux pour le stationnement

1. Sans préjudice des autres dispositions du présent règlement, un bateau ou un matériel flottant doit choisir son lieu de stationnement aussi près que possible de la rive, en fonction de son tirant d'eau et des circonstances locales et, en tout cas, de manière à ne pas entraver ou gêner la navigation.

2. Une installation flottante doit stationner de façon à laisser le chenal libre pour la navigation.

3. Un bateau, un convoi ou un matériel flottant en stationnement ainsi qu'une installation flottante, ne peuvent, en aucune circonstance, constituer un danger ou une gêne.

4. Un bateau en stationnement ne peut pas provoquer un mouvement d'eau inutile qui pourrait constituer un danger pour un autre bateau, un matériel flottant ou une installation flottante.

Art. 7.02. Stationnement (ancrage et amarrage)

1. Un bateau, un matériel flottant ou une installation flottante ne peuvent pas stationner:

- a) sur les parties de la voie navigable où le stationnement est interdit de façon générale;
- b) sur les parties de la voie navigable désignées à cet effet;
- c) sur les parties de la voie navigable indiquées par le signal [A.5](#) (appendice 7); l'interdiction s'applique alors du côté de la voie navigable où ce signal est placé;
- d) sous un pont ou sous une ligne à haute tension;
- e) dans un passage étroit et à proximité d'un tel endroit ainsi que sur la partie de la voie navigable qui, par suite du stationnement, deviendrait un passage étroit, ainsi qu'aux abords de ces endroits;
- f) à l'endroit de la voie navigable où une autre voie navigable ou un port débouche;
- g) sur le trajet d'un bac;
- h) sur la route que les bateaux suivent pour accoster ou quitter un débarcadère;
- i) sur les parties de la voie navigable où le signal [E.8](#) (appendice 7) autorise le virement de bateaux;
- j) parallèlement à un bateau portant le signal visé à [l'article 3.33](#), à une distance en mètres inférieure au chiffre indiqué sur le triangle blanc de ce signal;
- k) sur les parties de la voie navigable indiquées par le signal [A.5.1](#) (appendice 7), à une distance en mètres inférieure au chiffre indiqué sur ce signal.
- l) Sauf autorisation du gestionnaire de la voie d'eau, dans les garages des écluses ou dans les environs des ouvrages d'art (écluses, ponts, ...)

2. Sur les parties de la voie navigable où le stationnement est interdit en vertu des dispositions de l'alinéa 1^{er}, un bateau, un matériel flottant ou une installation flottante peut cependant stationner à une aire de stationnement indiquée par un des signaux [E.5 à E.7.1](#) (appendice 7), moyennant respect des dispositions des articles 7.03 à 7.06.

Art. 7.03. Ancrage et utilisation de pieux ou de poteaux d'ancrage

1. Un bateau, un matériel flottant ou une installation flottante ne peuvent pas ancrer:

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

b) dans les parties de la voie navigable indiquées par le signal [A.6](#) (appendice 7); l'interdiction s'applique alors du côté de la voie où ce signal est placé.

2. Sur les parties de la voie navigable où l'ancrage est interdit en vertu des dispositions de l'alinéa 1^{er}.a), un bateau, un matériel flottant ou une installation flottante peut cependant ancrer aux endroits indiqués par le signal [E.6](#) (appendice 7), du côté de la voie où ce signal est placé.

3. Dans les sections où l'ancrage n'est pas permis, il est interdit, sauf autorisation du gestionnaire de la voie d'eau, d'implanter depuis un bateau un pieu ou un poteau d'ancrage dans ou sur le fond.

Art. 7.04. Amarrage

1. Un bateau, un matériel flottant ou une installation flottante ne peuvent pas amarrer:

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

b) dans les parties de la voie navigable indiquées par le signal [A.7](#) (appendice 7); l'interdiction s'applique alors du côté de la voie où ce signal est placé.

2. Sur les parties de la voie navigable où l'amarrage est interdit en vertu des dispositions de l'alinéa 1^{er}.a), un bateau, un matériel flottant ou une installation flottante peut cependant amarrer aux endroits indiqués par le signal [E.7](#) (appendice 7), du côté de la voie où ce signal est placé.

3. Lors de l'amarrage ou d'un déplacement, un bateau, un matériel flottant ou une installation flottante ne peuvent pas utiliser d'autres objets ou dispositifs que ceux destinés à cet effet.

Art. 7.05. Aires de stationnement

1. A une aire de stationnement indiquée par le signal [E.5](#) (appendice 7), un bateau ou un matériel flottant ne peut stationner que du côté de la voie navigable où ce signal est placé.

2. A une aire de stationnement indiquée par le signal [E.5.1](#) (appendice 7), un bateau ou un matériel flottant ne peut stationner que sur la partie du plan d'eau dont la largeur, comptée à partir de ce signal, est indiquée en mètres sur celui-ci.

3. A une aire de stationnement indiquée par le signal [E.5.2](#) (appendice 7), un bateau ou un matériel flottant ne peut stationner que sur la largeur du plan d'eau comprise entre les deux distances comptées à partir du signal et indiquées en mètres sur celui-ci.

4. A une aire de stationnement où est placé le signal [E.5.3](#) (appendice 7), un bateau ou un matériel flottant peut stationner du côté de la voie navigable où ce signal est placé, si le nombre de bateaux stationnant bord à bord ne dépasse pas celui qui est indiqué en chiffres romains sur le signal.

Art. 7.06. Aires de stationnement réservées à certaines catégories de bateaux

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

Art. 7.07. Stationnement au voisinage de bateaux, de convois poussés ou de formations à couple transportant certaines matières dangereuses

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

- a) 10 m si l'un de ceux-ci porte la signalisation visée à [l'article 3.14](#), alinéa 1^{er};
- b) 50 m si l'un de ceux-ci porte la signalisation visée à [l'article 3.14](#), alinéa 2, ou à l'article 11.02;
- c) 100 m si l'un de ceux-ci porte la signalisation visée à [l'article 3.14](#), alinéa 3.

Dans le cas où les deux bateaux, convois poussés ou formations à couple portent un ou plusieurs de ces signaux, le nombre de cônes ou feux le plus élevé impose la distance à respecter. Toutefois, si les deux bateaux, convois poussés ou formations à couple portent l'un et l'autre un seul cône ou feu, aucune distance minimale n'est imposée.

2. L'obligation visée à l'alinéa 1^{er} a) ci-dessus ne s'applique pas:

- a) aux bateaux, convois poussés et formations à couple qui portent également cette signalisation;
- b) aux bateaux qui ne portent pas cette signalisation mais qui sont munis d'un certificat d'agrément en vertu de l'article 8.1.8 de l'ADN et respectent les dispositions de sécurité applicables aux bateaux visés à l'alinéa 1^{er} de [l'article 3.14](#).

3. Pour le stationnement, le gestionnaire de la voie d'eau peut accorder des dérogations dans des cas particuliers.

Art. 7.08. Garde et surveillance

1. Une garde suffisante doit être assurée à bord des bateaux se trouvant dans le chenal.

2. Un garde efficace doit se trouver en permanence à bord d'un bateau en stationnement chargé de matières visées dans l'ADN ou qui n'a pas encore été dégazé ou débarrassé des résidus après le transport de telles matières, et qui doit porter les signaux visés à [l'article 3.14](#). Toutefois, le gestionnaire peut dispenser de cette obligation le bateau en stationnement dans un port.

3. Une garde suffisante doit être assurée en permanence à bord d'un bateau à passagers ayant des passagers à bord.

4. Tout autre bateau ou matériel flottant en stationnement ou installation flottante doit être surveillé par une personne capable d'intervenir rapidement en cas de besoin, à moins que le gestionnaire de la voie d'eau en dispense.

Art. 7.09. Autorisation de stationnement latéral

Un bateau amarré doit tolérer qu'un autre bateau s'arrête ou s'amarré à son côté et qu'il ait ainsi accès au quai, sauf pour des opérations de chargement ou de déchargement.

Art. 7.10. Collaboration à fournir en cas de départ ou de déplacement et en vue de laisser de l'espace pour manœuvrer

Lorsque des bateaux stationnent bord à bord, chacun des bateaux doit apporter sa collaboration lorsque l'un d'entre eux désire partir ou se déplacer ou qu'un autre bateau désire avoir accès au quai pour effectuer un transbordement.

Art. 7.11. Déplacement pour le chargement ou le déchargement d'un autre bateau

Un bateau amarré et qui ne doit pas charger ou décharger, doit se déplacer si un autre bateau doit avoir accès à cet endroit pour des opérations de chargement ou de déchargement.

CHAPITRE 8. AUTRES DISPOSITIONS

Art. 8.01. (non repris)

Art. 8.02. (non repris)

Art. 8.03. Halage des bateaux et des matériels flottants

1. Sauf dispositions contraires le halage des bateaux et des matériels flottants est interdit.
2. En cas de nécessité, un bateau ou du matériel flottant peut être halé jusqu'à l'endroit le plus proche où il peut stationner sans constituer un danger.

Art. 8.04. Incendie

Si un incendie se déclare, le conducteur donne immédiatement l'alarme et se dirige, si possible, vers un lieu de stationnement où il ne constitue pas un danger ou une entrave.

CHAPITRE 9. PRESCRIPTIONS SUPPLEMENTAIRES POUR CERTAINES CATEGORIES DE BATEAUX

Art. 9.01. (réservé)

Art. 9.02. Prescriptions techniques pour bateaux de plaisance

1. Tous les bateaux de plaisance doivent avoir à bord⁸:
 - a1) un moyen de propulsion de réserve conforme au type d'embarcation et à la voie d'eau. Ce moyen de propulsion peut consister notamment en pagaies, rames, moteur hors-bord, canot de service, etc.;
 - a2) à portée de main, une ceinture de sauvetage, un coussin de sauvetage ou un gilet de sauvetage pour chaque personne se trouvant à bord;
 - a3) deux cordes chacune de longueur au moins égale à celle du bateau, qui peuvent être solidement attachées à celui-ci;
 - a4) une installation de gouverne fonctionnant convenablement.

Les bateaux de plaisance à moteur doivent en outre répondre aux prescriptions suivantes:

- b1) ils doivent être conçus et construits de manière à éviter tout risque d'incendie ou d'explosion;
- b2) leur système d'échappement doit être muni d'un atténuateur de bruit et les gaz d'échappement ne peuvent ni constituer un danger ni provoquer une gêne pour qui que ce soit;
- b3) ils doivent être dotés d'un extincteur à poudre agréé d'une capacité suffisante;
- b4) ceux de moins de 7 m de long et qui peuvent atteindre une vitesse de plus de 20 km/h, non pontés ou pouvant être gouvernés depuis une passerelle, doivent être équipés d'un système coupant automatiquement le moteur lorsque le conducteur quitte sa place;

⁸ Arrêté royal du 24 septembre 2006, art. 4: Le Ministre peut déroger de l'alinéa 1^{er} de l'article 9.02 du Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures pour certaines catégories de bateaux de plaisance ou pour certaines manifestations

b5) ils doivent avoir à bord une écope ou une pompe à main et une ancre avec une corde de 10 m au moins.

2. L'alinéa 1^{er} ne s'applique pas:

- a) aux embarcations à rames et les embarcations destinées à l'enseignement de l'aviron;
- b) aux canoës et kayaks, aux gondoles et aux pédalos;
- c) aux planches à voiles;
- d) aux planches de surf, y compris les planches à moteur;
- e) aux bateaux gonflables non adaptés pour recevoir un moteur;
- f) aux radeaux;
- g) aux menues embarcations ayant une longueur de coque de moins de 2,5 m.

3. Pour les véhicules nautiques à moteur seuls les points a4), b1), b2) et b4) de l'alinéa 1^{er} sont d'application.

Toute personne se trouvant à bord d'un tel engin doit toutefois porter un gilet de sauvetage.

Art. 9.03. Immatriculation des menues embarcations⁹

1. Chaque menue embarcation de plaisance ayant un lien avec la Belgique, défini à l'alinéa 1/1 doit être immatriculée au registre des bateaux de plaisance. Chaque menue embarcation qui n'est pas une menue embarcation de plaisance mais ayant un lien avec la Belgique, défini à l'alinéa 1/1, doit être immatriculée au registre des menues embarcations.¹⁰

⁹ Arrêté royal du 15 décembre 2013, art. 10: Les dispositions relatives à la plaque d'immatriculation d'un bateau de plaisance figurant dans l'annexe du même arrêté, qui étaient applicables avant l'entrée en vigueur du présent arrêté, continuent à s'appliquer aux bateaux de plaisance munis d'une plaque d'immatriculation avant l'entrée en vigueur du présent arrêté:

Art. 9.03. Plaque d'immatriculation

1. Pour pouvoir se trouver sur les voies navigables ou leurs dépendances, chaque bateau de plaisance doit être muni d'une plaque d'immatriculation.

...

3. La plaque d'immatriculation est délivrée à la demande écrite du propriétaire du bateau de plaisance:

...

d) après relevé des caractéristiques de son bateau;

...

Tout changement relatif aux renseignements communiqués doit être signalé sans délai au service qui a délivré la plaque d'immatriculation. En cas de changement de propriétaire, le nouveau propriétaire est tenu de fournir une copie de son certificat de propriété à ce service.

4. La plaque d'immatriculation est définitive et reste attachée au bateau de plaisance, même en cas de changement de propriétaire. Elle doit être renouvelée en cas de perte ou si, par suite de détérioration, elle est devenue illisible.

La plaque d'immatriculation doit être remise au service qui a délivré la plaque d'immatriculation, accompagnée des motifs de sa remise, si:

a) elle est devenue illisible;

b) le bateau est définitivement détruit;

c) le bateau a été vendu à l'étranger.

Un avis de radiation est délivré pour toute plaque d'immatriculation retournée.

5. La plaque d'immatriculation doit être fixée à un endroit apparent à l'extérieur tribord de la poupe ou à l'arrière du bateau. Si la plaque ne peut être fixée à l'un de ces endroits, elle sera apposée à un endroit approprié et suffisamment visible.

6. Cet article ne s'applique pas aux:

a) planches à voile;

b) bateaux gonflables non adaptés pour recevoir un moteur;

c) radeaux.

¹⁰ Arrêté Royal du 4 avril 2014, art. 8: Les menues embarcation que déterminé dans l'article 1.01, a1), de l'annexe de l'arrêté royal du 24 septembre 2006 portant fixation du règlement général de police pour la navigation sur les eaux intérieures du Royaume qui ne sont pas des bateaux de plaisance doivent se conformer aux dispositions de l'article 9.03, alinéa 1^{er}, de l'annexe de cet arrêté au plus tard deux ans après l'entre en vigueur de cet arrêté.

Pour chaque immatriculation un document d'immatriculation est délivré avec au moins les données suivantes:

- a) caractéristiques de la menue embarcation;
- b) identité du propriétaire;
- c) date du enregistrement.

1/1. Sans préjudice des dispositions de l'alinéa 2, seul une menue embarcation ayant un lien avec la Belgique peut obtenir un document d'immatriculation. Il y a un lien avec la Belgique:

- a) en ce qui concerne les personnes physiques:

si la menue embarcation appartient pour au moins la moitié à des Belges ou à des personnes inscrites en Belgique, soit au registre de la population, soit au registre des étrangers;

- b) en ce qui concerne les personnes morales:

si la menue embarcation appartient à une personne morale inscrite à la Banque-Carrefour des Entreprises.

2. La rétribution due pour l'examen de la demande d'obtention d'une immatriculation pour une menue embarcation s'élève à 50 EUR.

Le montant de la rétribution visée au présent alinéa est adapté annuellement au 1^{er} janvier et pour la première fois au 1^{er} janvier 2014 à l'indice santé selon la formule suivante: le montant de la rétribution tel que fixé au présent alinéa multiplié par le nouvel indice et divisé par l'indice de départ.

Le nouvel indice est l'indice santé du mois de novembre de l'année précédant l'année dans laquelle le montant de la rétribution sera adapté conformément au présent alinéa.

L'indice de départ est l'indice santé de novembre 2012.

Le résultat obtenu est arrondi à l'euro supérieur si la partie décimale est supérieure ou égale à cinquante centimes. Il l'est à l'euro inférieur si cette partie est inférieure à cinquante centimes.

3. La demande de l'immatriculation se fait à la demande écrite du propriétaire de la menue embarcation.

Si plusieurs personnes physiques sont propriétaire de la menue embarcation, une personne de référence, qui doit être copropriétaire, doit être désignée. Cette personne fait la demande d'immatriculation au nom de tous les propriétaires. Elle doit être Belge ou être inscrite en Belgique soit au registre de la population, soit au registre des étrangers.

La personne de référence doit avoir un mandat écrit de tous les autres copropriétaires

L'immatriculation se fait¹¹:

- a) après paiement du montant mentionné à l'alinéa 2;
- b) après remise d'un document attestant sa propriété;
- c) sur présentation d'un certificat de nationalité et résidence s'il s'agit d'une personne physique ou sur présentation de son numéro d'inscription à la Banque-Carrefour des Entreprises s'il s'agit d'une personne morale;

¹¹ Arrêté royal du 24 septembre 2006, art. 4: Le Ministre détermine quelles données doivent être mentionnées dans le relevé des caractéristiques du bateau visé à l'alinéa 3 de l'article 9.03 du Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures

d) après relevé des caractéristiques de son bateau;

e) sur production de la déclaration écrite de conformité du bateau de plaisance ou de ses éléments et pièces d'équipement, lorsque cette déclaration était obligatoire au moment où le bateau de plaisance ou les éléments et pièces d'équipement ont été mis pour la première fois sur le marché ou ont été mis en service dans l'Espace Economique Européen.

Tout changement relatif aux renseignements communiqués doit être signalé sans délai au service qui a fait l'immatriculation. En cas de changement de propriétaire, le nouveau propriétaire est tenu d'introduire une nouvelle demande selon les dispositions cet article.

4. Le numéro d'immatriculation est définitif et reste appartenir à la menue embarcation, même en cas de changement de propriétaire sauf si le lien avec la Belgique, défini à l'alinéa 1/1, n'existe plus.

Le propriétaire de la menue embarcation signale sans délai au service qui a fait l'immatriculation que la menue embarcation est définitivement détruite ou que le lien avec la Belgique, tel que défini à l'alinéa 1/1, n'existe plus. Dans ces cas, un avis de radiation est délivré.

5. Le document d'immatriculation ou une copie de celui-ci doit se trouver à bord de la menue embarcation.

6. Cet article ne s'applique pas¹²:

a) aux menues embarcations conçues exclusivement pour la compétition et désignées comme tels par leur constructeur, y compris les embarcations à rames et les embarcations destinées à l'enseignement de l'aviron;

b) aux canoës et kayaks, aux gondoles et aux pédalos;

c) aux planches à voiles;

d) aux planches de surf, y compris les planches à moteur;

e) aux bateaux gonflables non adaptés pour recevoir un moteur;

f) aux radeaux;

g) aux menues embarcations ayant une longueur de coque de moins de 2,5 m, à l'exclusion des véhicules nautiques à moteur;

h) aux canots de service identifiées conformément [l'article 2.02](#), alinéa 3.

CHAPITRE 10. (non repris)

CHAPITRE 11. DISPOSITIONS PARTICULIERES POUR LES BATEAUX QUI VIENNENT DIRECTEMENT DE LA MER OU QUI S'Y RENDENT

Art. 11.01. Signalisation supplémentaire pour les bateaux à capacité de manœuvre restreinte

1. Un bateau à capacité de manœuvre restreinte par ses dimensions, en particulier son enfoncement ou sa longueur, qui vient directement de la mer ou qui s'y rend peut au lieu des signaux prévus à [l'article 3.34](#), porter les signaux supplémentaires ([croquis 78](#), [appendice 3](#)):

¹² Arrêté royal du 24 septembre 2006, art. 4: Le Ministre peut ajouter certains engins destinés ou utilisés comme loisirs aquatiques à la liste prévue à l'alinéa 6 de l'article 9.03 du Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures

- de nuit:

trois feux rouges, visibles de tous les côtés, placés verticalement;

- de jour:

un cylindre noir.

2. Ces signaux doivent être conformes au "Règlement international pour prévenir les abordages en mer".

Art. 11.02. Signalisation supplémentaire pour les bateaux transportant certaines matières dangereuses

1. Un bateau qui vient directement de la mer ou qui s'y rend et qui transporte des matières dangereuses telles que visées en [appendice 13](#), ou qui n'a pas encore été dégazé ou débarrassé des résidus après le transport de telles matières, peut au lieu des signaux prévus à [l'article 3.34](#), porter les signaux supplémentaires ([croquis 79, appendice 3](#)):

- de nuit:

un feu clair rouge, visible de tous les côtés;

- de jour:

le pavillon "B" du "Code international des Signaux".

2. Ces signaux doivent être placés à l'endroit le plus visible et à une hauteur d'au moins 6 m.

Art. 11.03. Pavillons du Code international des Signaux

Un bateau qui vient directement de la mer ou qui s'y rend peut donner des signaux par les pavillons "A", "B", "G", "H", "P", "Q" et "Z" du "Code international des Signaux".

Art. 11.04. Feu blanc

1. Un bateau qui vient directement de la mer ou qui s'y rend ne doit pas donner le signal jaune, prévu à [l'article 4.01](#), alinéa 2.

2. Un bateau qui vient directement de la mer ou qui s'y rend peut compléter les signaux sonores de [l'appendice 6, chapitre A](#), par un signal lumineux blanc, tel que prévu dans le règlement international pour prévenir les abordages en mer ([croquis 80, appendice 3](#)). Dans ce cas le bateau ne peut pas montrer le signal lumineux jaune, tel que visé à l'alinéa 1^{er}.

3. Le signal lumineux blanc peut être répété suivant les circonstances.

4. Cet article ne s'applique pas aux coups ou aux volées de cloches.

Art. 11.05. Règles de priorité particulières

1. En dérogation à [l'article 6.03/1](#), alinéa 2; à [l'article 6.04](#), alinéa 2; à [l'article 6.07](#), alinéa 1^{er}.d); à [l'article 6.13](#); à [l'article 6.14](#); à [l'article 6.16](#), alinéas 1^{er} et 3; et à [l'article 6.23](#), un bateau doit laisser l'espace nécessaire à un bateau, qui porte les signaux, prévus à [l'article 11.01](#), afin qu'il puisse continuer sa route et manœuvrer. Il ne peut pas exiger que le bateau en question s'écarte en sa faveur.

2. [L'article 6.09](#), alinéa 2, ne s'applique pas au bateau qui porte les signaux, visés à [l'article 11.01](#), et qui est dépassé par un autre bateau.

3. Lors d'une rencontre, si un des bateaux porte les signaux, prévus à [l'article 11.01](#), l'article 6.05 ne s'applique pas.

4. Les bateaux qui portent les signaux, prévus à [l'article 11.01](#), doivent se comporter suivant les règles de routes, prévus au [chapitre 6](#), sauf dans la situation mentionnée à l'alinéa 3.

Art. 11.06. Stationnement à proximité d'un bateau transportant certaines matières dangereuses

Sauf dispositions contraires, un bateau, qui doit porter la marque mentionnée à [l'article 11.02](#), ne peut pas stationner à moins de 50 m d'autres bateaux.

CHAPITRE 12. INTOXICATION

Art. 12.01. Compétence de constatation

Les officiers de police judiciaire auxiliaires du procureur du Roi, le personnel du cadre opérationnel de la police fédérale et locale peuvent imposer un test de l'haleine ou une analyse de l'haleine, tels que définis à [l'article 12.02](#), alinéa 1^{er}, un test salivaire, tel que défini à [l'article 12.03](#), alinéa 1^{er}, une analyse salivaire, telle que définie à [l'article 12.04](#) et une analyse sanguine, telle que définie à [l'article 12.05](#):

- a) à l'auteur présumé de dommage ou d'avarie ou à toute personne qui a pu contribuer à le provoquer, même si elle en est la victime;
- b) à toute personne qui conduit un bateau ou accompagne un conducteur en vue de l'apprentissage;
- c) à toute personne qui s'apprête à conduire un bateau ou s'apprête à accompagner un conducteur en vue de l'apprentissage;
- d) aux membres de l'équipage actives d'un bateau.

Art. 12.02. Imprégnation alcoolique: test de l'haleine, analyse de l'haleine et interdiction temporaire

1. Les agents de l'autorité visés à [l'article 12.01](#) peuvent imposer un test de l'haleine qui consiste à souffler dans un appareil qui détecte le niveau d'imprégnation alcoolique dans l'air alvéolaire expiré. Les agents de l'autorité peuvent, dans les mêmes circonstances, imposer, sans test de l'haleine préalable, une analyse de l'haleine consistant à souffler dans un appareil qui mesure la concentration d'alcool dans l'air alvéolaire expiré.

2. A la demande des personnes visées à [l'article 12.01](#), a), b) et d), à qui une analyse de l'haleine a été imposée, il est procédé immédiatement à une deuxième analyse et, si la différence entre ces deux résultats est supérieure aux prescriptions en matière de précision arrêtées par le Roi, telles que visées à l'arrêté royal du 21 avril 2007 relatif aux appareils de test et aux appareils d'analyse de l'haleine, à une troisième analyse.

Si la différence éventuelle entre deux de ces résultats n'est pas supérieure aux prescriptions en matière de précision ci-avant, il est tenu compte du résultat le plus bas.

Si la différence est supérieure, il est considéré qu'il n'a pu être procédé à l'analyse de l'haleine.

3. Les appareils utilisés pour le test de l'haleine et pour l'analyse de l'haleine doivent être homologués, aux frais des fabricants, importateurs ou distributeurs qui demandent l'homologation, conformément aux dispositions de l'arrêté royal du 21 avril 2007 relatif aux appareils de test et aux appareils d'analyse de l'haleine.

4. Il est procédé à une analyse de l'haleine lorsque le test de l'haleine détecte une concentration d'alcool d'au moins 0,22 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré.

5. La conduite d'un bateau, l'accompagnement d'un conducteur en vue de l'apprentissage ou servir activement comme membres d'équipage est interdite à toute personne qui conduisait, s'apprêtait à conduire un bateau, accompagnait un conducteur en vue de l'apprentissage, s'apprêtait à accompagner un conducteur en vue de l'apprentissage ou servirait activement comme membres d'équipage, pour une durée de trois heures à compter de la constatation:

a) lorsque l'analyse de l'haleine mesure une concentration d'alcool, par litre d'air alvéolaire expiré, d'au moins 0,22 milligramme et inférieure à 0,35 milligramme;

b) lorsqu'il ne peut être procédé à l'analyse de l'haleine et que le test de l'haleine détecte une concentration d'alcool, par litre d'air alvéolaire expiré, d'au moins 0,22 milligramme et de moins de 0,35 milligramme.

6. La conduite d'un bateau, l'accompagnement d'un conducteur en vue de l'apprentissage ou servir activement comme membres d'équipage est interdite à toute personne qui conduisait, s'apprêtait à conduire un bateau, accompagnait un conducteur en vue de l'apprentissage, s'apprêtait à accompagner un conducteur en vue de l'apprentissage ou servirait activement comme membres d'équipage, pour une durée de six heures à compter de la constatation:

a) lorsque l'analyse de l'haleine mesure une concentration d'alcool d'au moins 0,35 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré;

b) lorsqu'il ne peut être procédé à l'analyse de l'haleine et que le test de l'haleine détecte une concentration d'alcool par litre d'air expiré d'au moins 0,35 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré;

c) en cas de refus du test de l'haleine ou de l'analyse de l'haleine.

7. Si, pour une raison autre que le refus, il ne peut être procédé ni au test de l'haleine, ni à l'analyse de l'haleine et que la personne qui conduisait, s'apprêtait à conduire, accompagnait un conducteur en vue de l'apprentissage, s'apprêtait à accompagner un conducteur en vue de l'apprentissage ou servirait activement comme membres d'équipage donne des signes évidents d'imprégnation alcoolique, il lui est interdit pour une durée de six heures à compter de la constatation, de conduire un bateau, d'accompagner un conducteur en vue de l'apprentissage ou de servir activement comme membres d'équipage.

Si pour une raison autre que le refus, il ne peut être procédé ni au test de l'haleine ni à l'analyse de l'haleine et que la personne qui conduisait, s'apprêtait à conduire, accompagnait un conducteur en vue de l'apprentissage, s'apprêtait à accompagner un conducteur en vue de l'apprentissage ou servirait activement comme membres d'équipage, se trouve apparemment en état d'intoxication, il lui est interdit pour une durée de douze heures à compter de la constatation, de conduire un bateau ou d'accompagner un conducteur en vue de l'apprentissage ou de servir activement comme membres d'équipage.

8. Avant que la personne ne soit autorisée à conduire à nouveau un bateau, à accompagner le conducteur en vue de l'apprentissage ou de servir activement comme membres d'équipage, une nouvelle analyse de l'haleine ou un nouveau test de l'haleine lui est imposée dans les cas visés aux alinéas 6 et 7.

Au cas où cette analyse de l'haleine ou ce test de l'haleine mesure une concentration d'alcool d'au moins 0,35 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré, ou en cas de refus de s'y soumettre, l'interdiction de conduire, d'accompagner ou de servir activement comme membres d'équipage est prolongée pour une période de six heures à partir de la nouvelle analyse de l'haleine ou du test de l'haleine ou du refus.

Toutefois au cas où l'analyse de l'haleine ou le test de l'haleine mesure une concentration d'alcool par litre d'air alvéolaire expiré d'au moins 0,22 milligramme et inférieure à 0,35 milligramme, l'interdiction de conduire, d'accompagner ou de servir activement comme membres d'équipage est prolongée pour une période de trois heures à partir de la nouvelle analyse de l'haleine ou du test de l'haleine.

S'il ne peut être procédé ni au test de l'haleine, ni à l'analyse de l'haleine comme prévu dans les cas visés à l'alinéa 7, l'interdiction de conduire, d'accompagner ou de servir activement comme membres d'équipage peut être prolongée, selon le cas, pour la même période.

Les dispositions de l'alinéa 2 et de [l'article 12.05](#) ne sont pas d'application.

9. Les dispositions du présent article ne font pas obstacle à l'application d'autres dispositions légales relatives à la répression de l'ivresse publique.

10. Toute personne soumise à l'interdiction visée aux alinéas 5, 6 ou 7, est tenue de remettre, sur l'invitation qui lui en est faite par les agents de l'autorité visés à [l'article 12.01](#) et pour la durée de l'interdiction, la preuve en vertu duquel le personne est qualifié de conduire le bateaux visé dans [l'article 12.02](#), alinéas 5, 6 ou 7.

Art. 12.03. Autres substances qui influencent l'exécution des missions à bord: test salivaire et interdiction temporaire

1. Le test pour la détection de substances qui influencent l'exécution des missions à bord consiste en:

a) premièrement la constatation des indications de signes d'usage récent d'une des substances suivantes:

- Delta-9-tétrahydrocannabinol (THC)
- Amphétamine
- Méthylènedioxyméthylamphétamine (MDMA)
- Morphine ou 6-acétylmorphine
- Cocaïne ou benzoylecgonine

au moyen d'une check-list standardisée, dont les modalités d'application et le modèle sont déterminés par le Roi dans l'arrêté royal du 17 septembre 2010 relatif au modèle et aux modalités d'application de la check-list standardisée pour la constatation des indications de signes d'usage récent de drogue dans la circulation routière;

b) ensuite, dans l'hypothèse où la check-list visée à a) donne une indication de signes d'usage récent d'une des substances visées à a), il est procédé à un test salivaire.

En dessous du taux correspondant, le résultat du test salivaire n'est pas pris en considération:

Substance	Taux(ng/ml)
Delta-9-tétrahydrocannabinol (THC)	25
Amphétamine	50
Méthylènedioxyméthylamphétamine (MDMA)	50
Morphine (libre) ou 6-acétylmorphine	10
Cocaïne ou Benzoylecgonine	20

2. La collecte des données nécessaires pour remplir la check-list standardisée et pour effectuer le test salivaire doit se limiter aux données strictement nécessaires à l'établissement des infractions au présent chapitre. Ces données ne peuvent être utilisées qu'aux fins judiciaires relatives à la répression de ces infractions.

Les frais du test salivaire sont à charge de la personne examinée si le taux des substances tel que repris à l'alinéa 1^{er}, b) est prouvé.

3. La conduite d'un bateau, l'accompagnement à la conduite ou servir activement comme membres d'équipage est interdite à toute personne qui conduit un bateau, accompagne un conducteur en vue de l'apprentissage, s'apprête à conduire ou à accompagner un conducteur en vue de l'apprentissage ou servirait activement comme membres d'équipage, pour une durée de douze heures à partir de la constatation:

a) lorsque le test salivaire fait apparaître la présence dans l'organisme d'au moins une des substances visées à l'alinéa 1^{er}, b) dont le taux est égal ou supérieur à celui fixé dans le tableau au même paragraphe;

b) en cas de refus du test salivaire ou de l'analyse de salive sans motif légitime;

c) s'il n'a pu être procédé, suite à un refus pour un motif légitime ou une impossibilité pratique pour récolter assez de salive, ni au test salivaire ni à l'analyse de salive et que la check-list standardisée visée à l'alinéa 1^{er}, a), donne une indication de signes d'usage récent d'une des substances visées à l'alinéa 1^{er}, b);

d) au cas où le résultat du test salivaire est négatif et que l'intéressé se trouve apparemment en état d'intoxication.

4. Avant que la personne ne soit autorisée à conduire à nouveau un bateau, à accompagner le conducteur en vue de l'apprentissage ou de servir activement comme membres d'équipage, un nouveau test salivaire, tel que visé à l'alinéa 1^{er}, b), lui est imposé, sans passer par la check-list standardisée visée à l'alinéa 1^{er}, a).

L'interdiction visée à [l'article 12.02](#), alinéas 5, 6 ou 7 est renouvelée à chaque fois pour une période de douze heures:

a) lorsque le test salivaire fait apparaître la présence dans l'organisme d'au moins une des substances visées à l'alinéa 1^{er}, b), dont le taux est égal ou supérieur à celui fixé dans le tableau au même paragraphe;

b) en cas de refus de ce test salivaire;

c) s'il n'a pu être procédé, suite à un refus pour un motif légitime ou une impossibilité pratique pour récolter assez de salive, ni au test salivaire ni à l'analyse de salive et que la check-list standardisée visée à l'alinéa 1^{er}, a), donne une indication de signes d'usage récent d'une des substances visées à l'alinéa 1^{er}, b);

d) au cas où le résultat du test salivaire est négatif et que l'intéressé se trouve apparemment en état d'intoxication.

5. Si la personne invoque un motif légitime pour refuser le test salivaire ou l'analyse de salive, les agents de l'autorité visés à l'article 12.01, requièrent un médecin pour juger du motif invoqué.

Le contenu du motif légitime ne peut être révélé par le médecin s'il est couvert par le secret médical.

Les frais pour l'intervention du médecin seront à charge de la personne examinée si le refus visé au 5.1. n'est pas fondé.

L'impossibilité pratique de collecter assez de salive pour exécuter le test salivaire ou l'analyse de salive ne peut être considérée comme une forme de refus. Les frais du test salivaire sont à charge de la personne si l'infraction visée à l'article 12.03, alinéa 1^{er}, est établie au moyen d'une analyse de sang.

6. Toute personne soumise à l'interdiction de conduire visée à l'article 12.03, alinéa 3, est tenue de remettre, sur l'invitation qui lui en est faite par les agents de l'autorité visés à [l'article 12.01](#) et pour la durée de l'interdiction, la preuve en vertu duquel le personne est qualifié de conduire le bateaux visé dans [l'article 12.03](#).

Art. 12.04. Analyse de salive

1. Les agents de l'autorité visés à [l'article 12.01](#) imposent une analyse de salive pour la détection de substances qui influencent l'exécution des missions à bord lorsque le test salivaire visé à l'article 12.03, alinéa 1^{er}, détecte au moins une des substances visées à l'article 12.03, alinéa 1^{er}, b).

En dessous du taux correspondant, le résultat de l'analyse de salive n'est pas pris en considération:

Substance	Taux (ng/ml)
Delta-9-tétrahydrocannabinol (THC)	10
Amphétamine	25
Méthylènedioxyméthylamphétamine (MDMA)	25
Morphine (libre) ou 6-acétylmorphine	5
Cocaïne ou Benzoylcgonine	10

2. Les frais de l'analyse de salive sont à charge de la personne examinée si l'infraction visée à [l'article 12.03](#), alinéa 1^{er}, b), est établie.

3. L'alinéa 1^{er} n'est pas d'application lorsque le test salivaire visé à l'article 12.03, alinéa 1^{er} a été imposé dans les cas visés à [l'article 12.01](#), c).

4. L'analyse de l'échantillon de salive est faite dans un des laboratoires agréés à cet effet par le Roi en exécution de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière.

La personne qui a subi le prélèvement de salive peut faire procéder, à ses frais, à une seconde analyse de salive, soit dans le laboratoire ayant procédé à la première, soit dans un autre laboratoire agréé par le Roi. Dans le premier cas, elle peut faire contrôler la deuxième analyse par un conseiller technique de son choix.

Les dispositions fixant les règles de l'analyse de salive pour la circulation routière sont également d'application lors de l'exécution de ce règlement.

Art. 12.05. L'analyse sanguine

1. Les agents de l'autorité visés à [l'article 12.01](#) imposent aux personnes visées aux a) et b) de cet article, de subir un prélèvement sanguin par un médecin requis à cet effet:

a) au cas où le test de l'haleine décèle un taux d'alcool par litre d'air alvéolaire expiré d'au moins 0,22 milligramme et qu'il ne peut être procédé à une analyse de l'haleine;

b) au cas où il n'a pu être procédé ni au test de l'haleine ni à l'analyse de l'haleine et que l'intéressé donne des signes évidents d'imprégnation alcoolique ou se trouve apparemment dans l'état visé à [l'article 12.02](#), alinéa 7;

c) au cas où il n'a pu être procédé ni au test de l'haleine ni à l'analyse de l'haleine chez les personnes visées à [l'article 12.01](#), a), b) et d) et qu'il est impossible de rechercher des signes d'imprégnation alcoolique;

d) au cas où le test salivaire détecte au moins une des substances visées à [l'article 12.03](#), alinéa 1^{er}, a) dont le taux est égal ou supérieur à celui fixé dans le tableau du même paragraphe et qu'il ne peut être procédé à une analyse de salive;

e) au cas où il n'a pu être procédé ni au test salivaire ni à l'analyse de salive.

2. Dans le cas de l'alinéa 1, d) et e), l'analyse du sang consiste en une détermination quantitative dans le plasma au moyen de chromatographie en phase gazeuse ou en phase liquide-spectrométrie de masse avec usage de standards internes deutérés pour une ou plusieurs des substances suivantes.

En dessous du taux correspondant l'analyse n'est pas prise en considération:

Substance	Taux (ng/ml)
Delta-9-tétrahydrocannabinol (THC)	1
Amphétamine	25
Méthylènedioxyméthylamphétamine (MDMA)	25
Morphine (libre)	10
Cocaïne ou Benzoylécgonine	25

3. Les agents de l'autorité visés à [l'article 12.01](#) font subir un prélèvement sanguin par un médecin requis à cet effet aux personnes visées aux a) et b) du même article, à la demande de celles-ci et à titre de contre-expertise si l'analyse de l'haleine obtenue après application de [l'article 12.02](#) mesure une concentration d'alcool d'au moins 0,35 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré.

4. Les frais de prélèvement et de l'analyse du sang sont à charge de la personne examinée:

a) si l'infraction prévue à [l'article 12.02](#), alinéa 6, a), est établie, ou

b) si l'infraction prévue à [l'article 12.03](#), alinéa 1^{er}, b), est établie.

5. La collecte des données du prélèvement sanguin prévu à l'alinéa 1, d) et e), se limite aux données strictement nécessaires à l'établissement des infractions à la présente loi commises dans un lieu public. Ces données ne peuvent être utilisées qu'aux fins judiciaires relatives à la répression des ces infractions.

APPENDICE 1. LETTRE OU COMBINAISON DE LETTRES INDICANT LE PAYS DU PORT D'ATTACHE OU DU LIEU D'ENREGISTREMENT DU BATEAU

A	Autriche
B	Belgique
BG	Bulgarie
BIH	Bosnie-Herzégovine
BY	Bélarus
CH	Suisse
CZ	République tchèque
D	Allemagne
F	France
FI	Finlande
HR	Croatie
HU	Hongrie
I	Italie
L	Luxembourg
LT	Lituanie
MD	République moldave
MLT	Malte
N	Pays-Bas
NO	Norvège
P	Portugal
PL	Pologne
R	Roumanie
RUS	Fédération de Russie
SE	Suède
SI	Slovénie
SK	Slovaquie
SRB	Serbie
UA	Ukraine

APPENDICE 2. ÉCHELLES DE TIRANT D'EAU DES BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE

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.

APPENDICE 3. SIGNALISATION VISUELLE DES BATEAUX

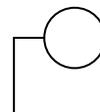
I. GENERALITES

1. Les croquis du présent appendice ne sont donnés qu'à titre explicatif. Seul le texte du règlement a force de loi.

2. Les symboles suivants sont employés:

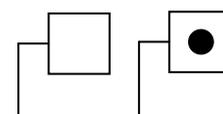
Feu fixe visible de tous les côtés;

([Art. 3.01](#), alinéa 8)



Feu fixe visible sur un arc d'horizon limité. Lorsque ce symbole porte un point en son centre, il représente un feu non visible par l'observateur dans la situation esquissée.

([Art. 3.01](#), alinéa 8)



Feu scintillant



Feu facultatif ou temporaire



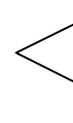
Pavillon ou panneau

([Art. 3.03](#))



Flamme

([Art. 3.03](#))



Ballon

([Art. 3.04](#))



Cylindre

([Art. 3.04](#))



Cône

([Art. 3.04](#))



Bicône

([Art. 3.04](#))



Réflecteur radar



3. Dans les schémas suivants, les feux ont la couleur indiquée ci-après:

- feu de mât: blanc;
- feu de poupe: blanc, sauf indication contraire;
- feu de côté tribord: vert;
- feu de côté bâbord: rouge;

La couleur des autres signaux est indiquée dans chaque schéma.

4. [Art. 3.01](#), alinéa 8: arc d'horizon sur lequel est projetée la lumière du feu de mât, des feux de côté et du feu de poupe.

	N°	1
De nuit	N°	De jour

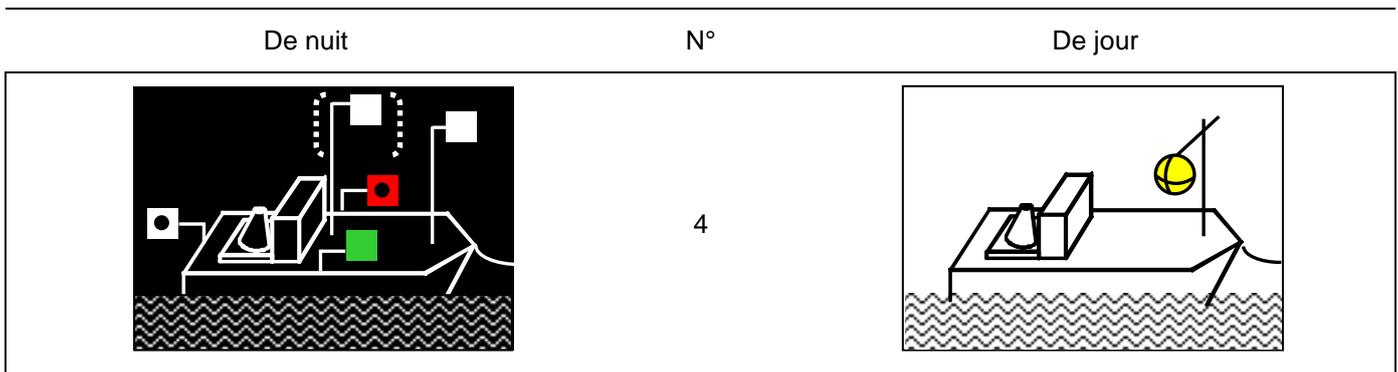
II. SIGNALISATION EN COURS DE ROUTE

	2	
--	---	--

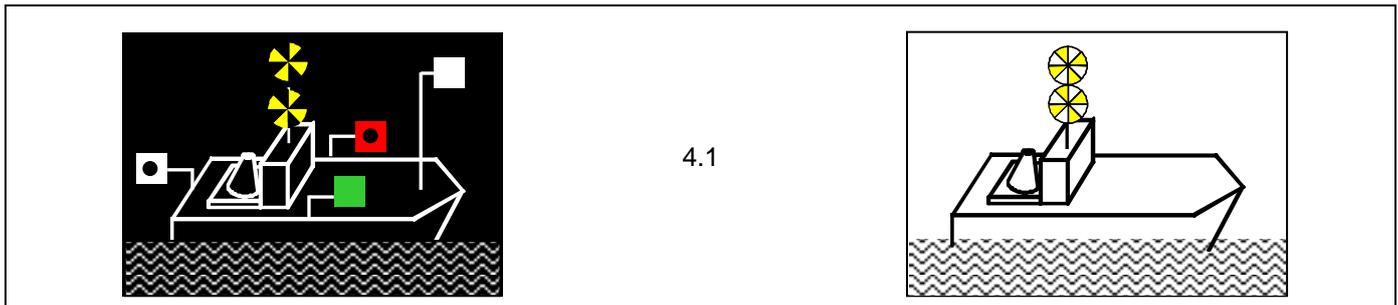
[Art. 3.08](#), alinéa 1^{er}: grand bateau motorisé isolé.

	3	
--	---	--

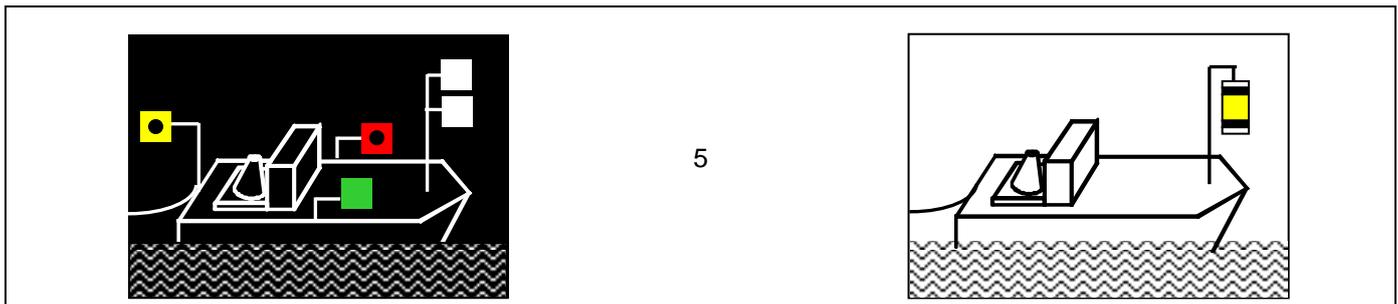
[Art. 3.08](#), alinéa 2: grand bateau motorisé isolé portant un deuxième feu de mât. Ce deuxième feu de mât est obligatoire pour les bateaux de plus de 110 m de long.



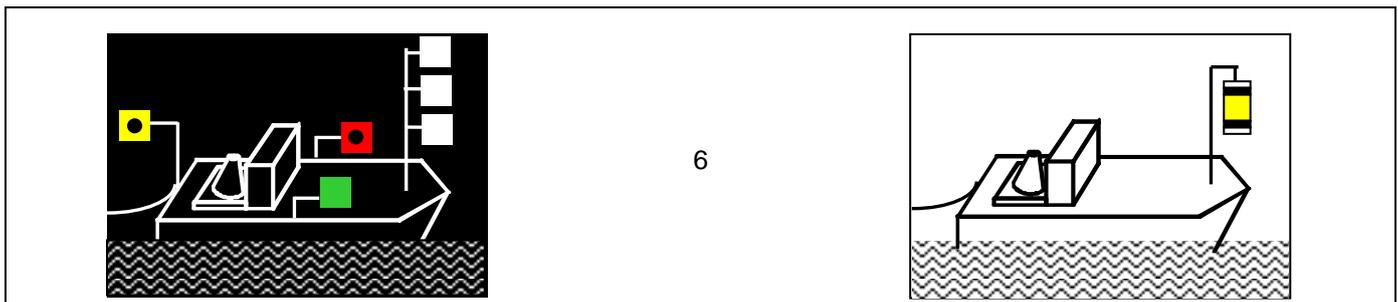
[Art. 3.08](#), alinéa 3: grand bateau motorisé assisté (le ballon est jaune).



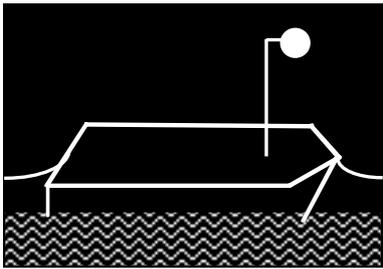
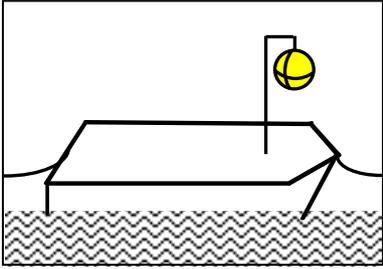
[Art. 3.08](#), alinéa 4: bateau rapide (les feux sont jaunes).



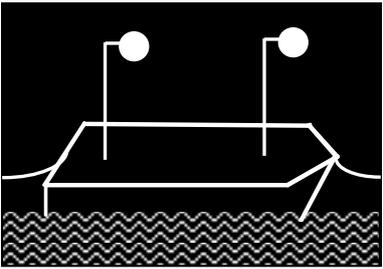
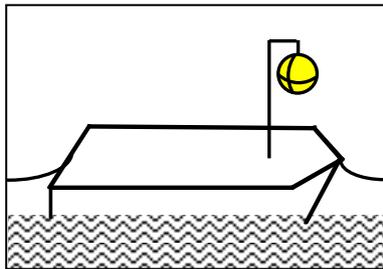
[Art. 3.09](#), alinéa 1^{er}: bateau motorisé qui remorque ou assiste (le cylindre est jaune, bordé en haut comme en bas d'une bande noire et d'une bande blanche; le feu de poupe est jaune).



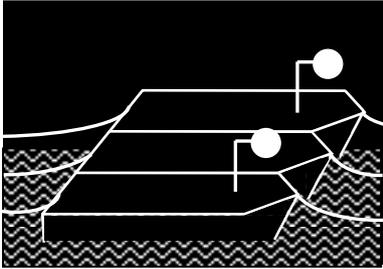
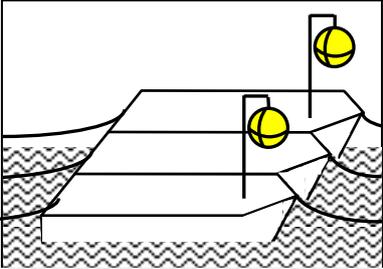
[Art. 3.09](#), alinéa 2: bateaux motorisés ne naviguant pas en file qui remorquent ou assistent (le cylindre est jaune, bordé en haut comme en bas d'une bande noire et d'une bande blanche; le feu de poupe est jaune).

De nuit	N°	De jour
	7	

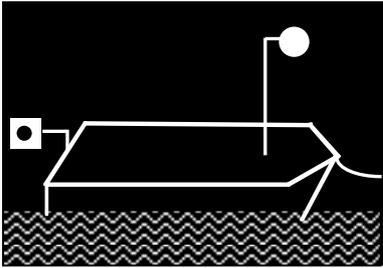
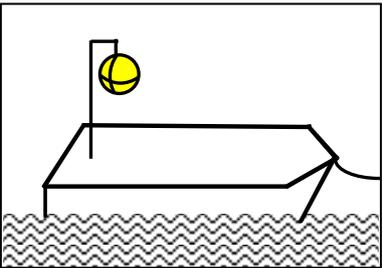
[Art. 3.09](#), alinéa 3: bateau remorqué (le ballon est jaune).

	8	
---	---	--

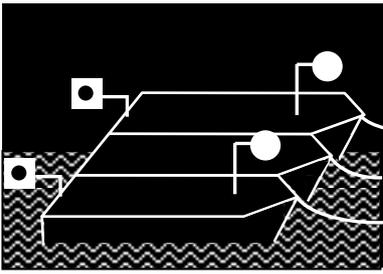
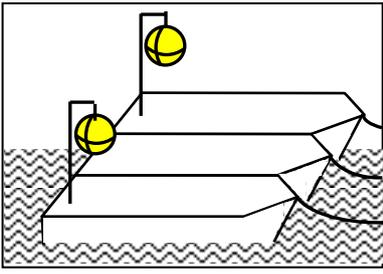
[Art. 3.09](#), alinéa 3: bateau remorqué de plus de 110 m de long (le ballon est jaune).

	9	
--	---	---

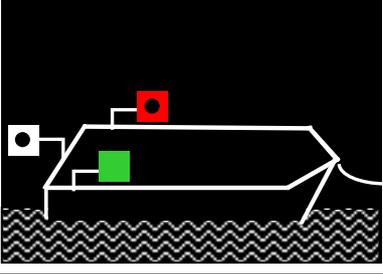
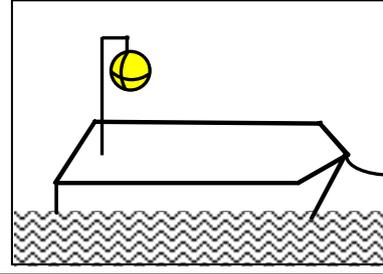
[Art. 3.09](#), alinéa 3: convoi remorqué formé de plus de deux bateaux accouplés bord à bord (les ballons sont jaunes).

	10	
---	----	--

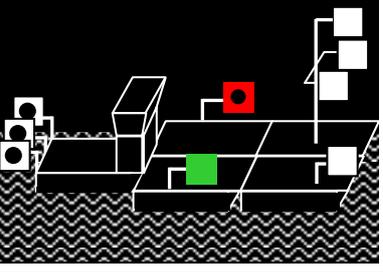
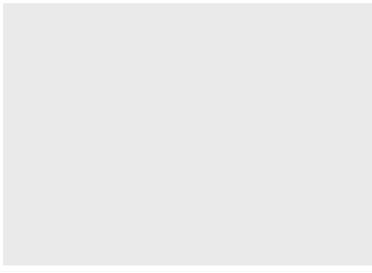
[Art. 3.09](#), alinéa 4: dernière longueur d'un convoi remorqué (le ballon est jaune).

De nuit	N°	De jour
	11	

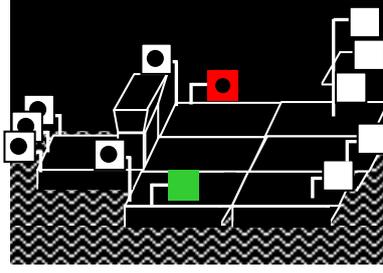
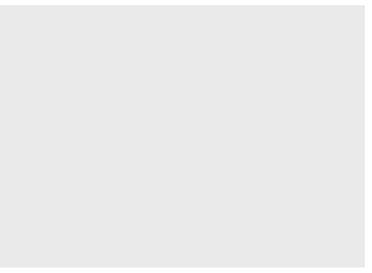
[Art. 3.09](#), alinéa 4: dernière longueur d'un convoi remorqué formée de plus de deux bateaux accouplés bord à bord (les ballons sont jaunes).

	12	
---	----	--

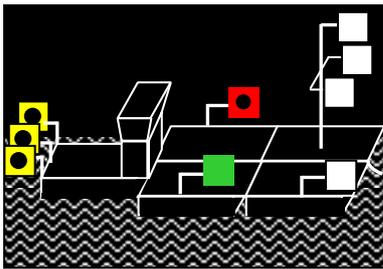
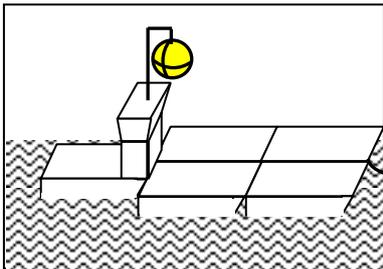
[Art. 3.09](#), alinéa 5: bateau d'un convoi remorqué venant directement de la mer ou se rendant directement en mer (le ballon est jaune).

	13	
---	----	---

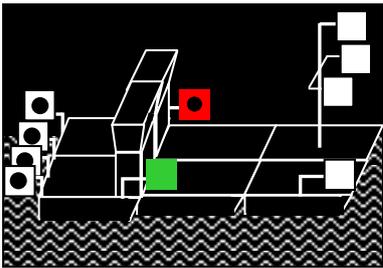
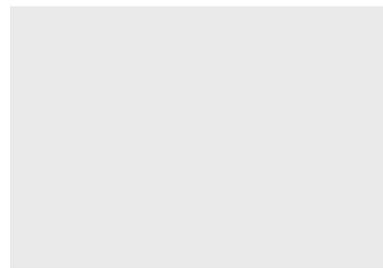
[Art. 3.10](#), alinéa 1^{er}: convoi poussé.

	14	
---	----	---

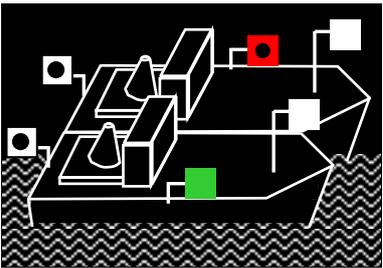
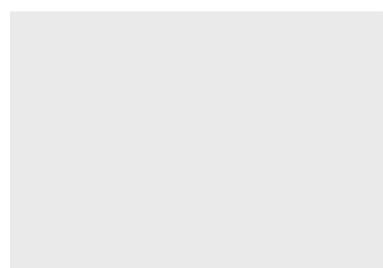
[Art. 3.10](#), alinéa 1^{er}.c)ii): convoi poussé dont les bateaux (extérieurs), qui sont visibles de l'arrière sur toute leur largeur, doivent porter un feu de poupe.

De nuit	N°	De jour
	15	

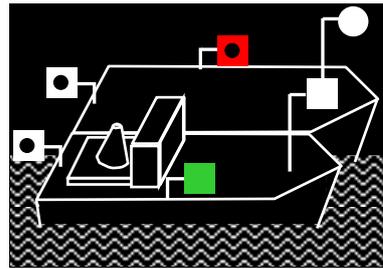
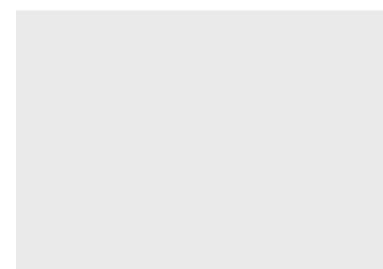
[Art. 3.10](#), alinéa 2: convoi poussé assisté (les feux de poupe sont jaunes; le ballon est jaune).

	16	
---	----	--

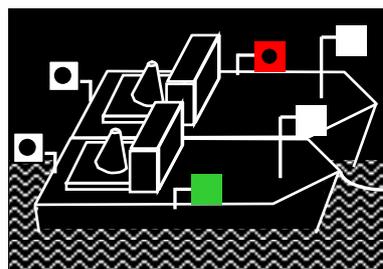
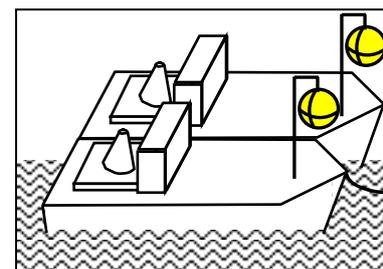
[Art. 3.10](#), alinéa 3: deux pousseurs.

	17	
--	----	---

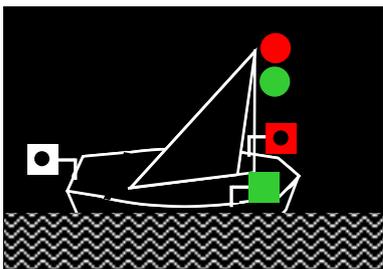
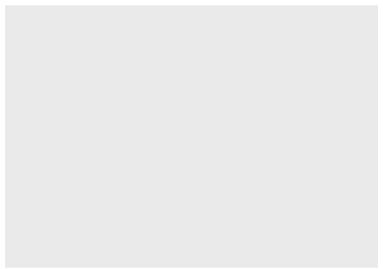
[Art. 3.11](#), alinéa 1^{er}: formation à couple: deux bateaux motorisés.

	18	
---	----	--

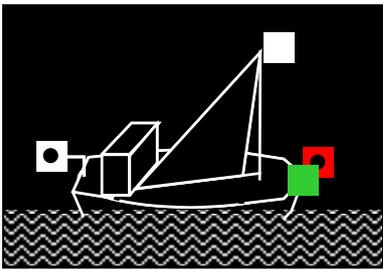
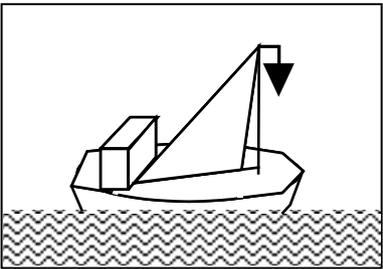
[Art. 3.11](#), alinéa 1^{er}: formation à couple formée d'un bateau motorisé et d'un bateau autre qu'un bateau motorisé.

	19	
---	----	--

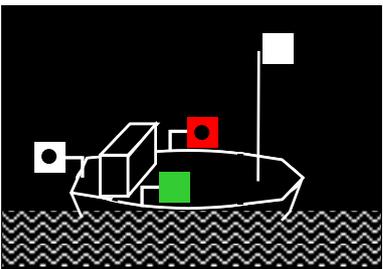
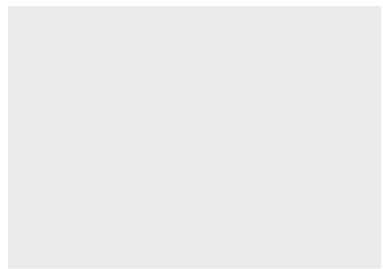
[Art. 3.11](#), alinéa 2: formation à couple assistée (les ballons sont jaunes).

De nuit	N°	De jour
	20	

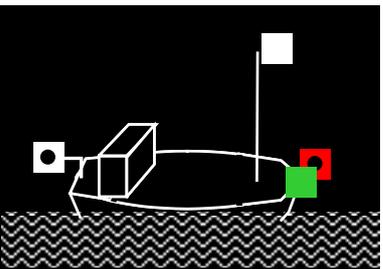
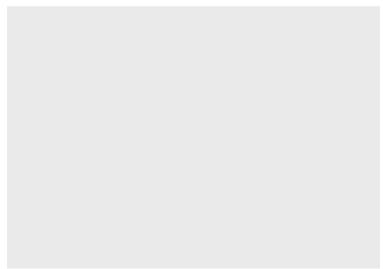
[Art. 3.12](#), alinéa 1^{er}: grand bateau à voiles (le feu de mât supérieur est rouge, le feu de mât inférieur est vert).

	21	
---	----	---

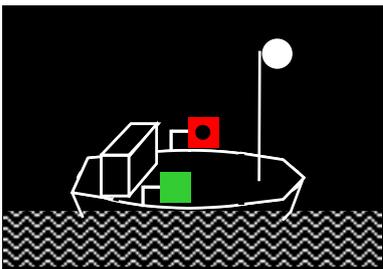
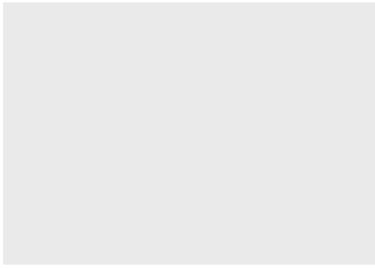
[Art. 3.12](#), alinéa 2; [art. 3.13](#), alinéa 5/1: bateau à voiles qui fait route à la voile et utilise en même temps ses moyens de propulsion mécaniques (le cône est noir).

	22	
---	----	---

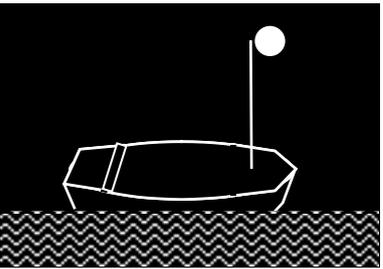
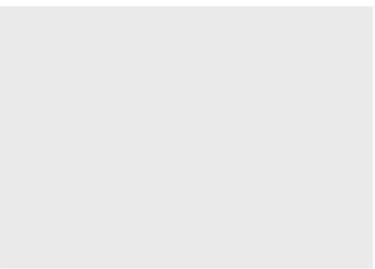
[Art. 3.13](#), alinéa 1^{er}.b)ii): menue embarcation motorisée isolée.

	23	
---	----	---

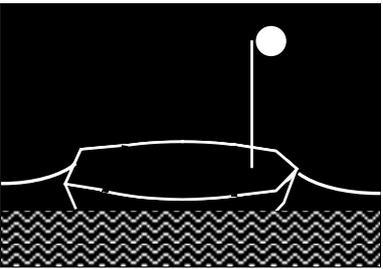
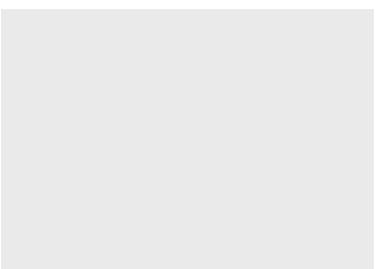
[Art. 3.13](#), alinéa 1^{er}.c): menue embarcation motorisée isolée portant les feux de côté placés directement l'un contre l'autre ou incorporés dans une même lanterne à la proue ou à proximité de celle-ci.

De nuit	N°	De jour
	24	

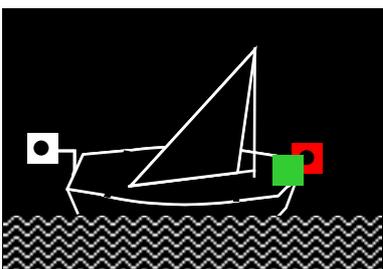
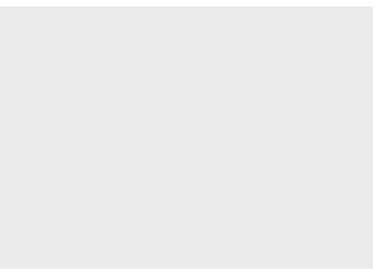
[Art. 3.13](#), alinéa 1^{er}: menue embarcation motorisée isolée qui, à la place du feu de mât et d'un feu de poupe, porte un feu clair blanc visible de tous les côtés.

	25	
---	----	---

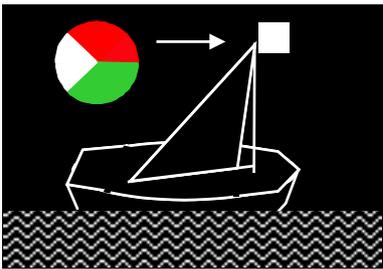
[Art. 3.13](#), alinéa 2: menue embarcation motorisée non pontée isolée de moins de 7 m de long, dont la vitesse maximale est de 13 km/h.

	26	
---	----	--

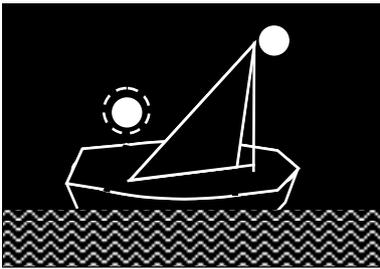
[Art. 3.13](#), alinéa 4: menue embarcation remorquée ou menée à couple par un autre bateau.

	27	
---	----	--

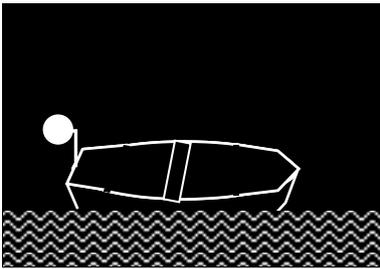
[Art. 3.13](#), alinéa 5: menue embarcation à voiles.

De nuit	N°	De jour
	28	

[Art. 3.13](#), alinéa 5: menue embarcation à voiles dont les feux de côtés et le feu de poupe sont incorporés dans une seule lanterne au sommet du mât.

	29	
---	----	--

[Art. 3.13](#), alinéa 5: menue embarcation à voiles de moins de 7 m de long. Le deuxième feu ne doit être montré qu'en cas de risque d'abordage à l'approche d'un autre bateau.

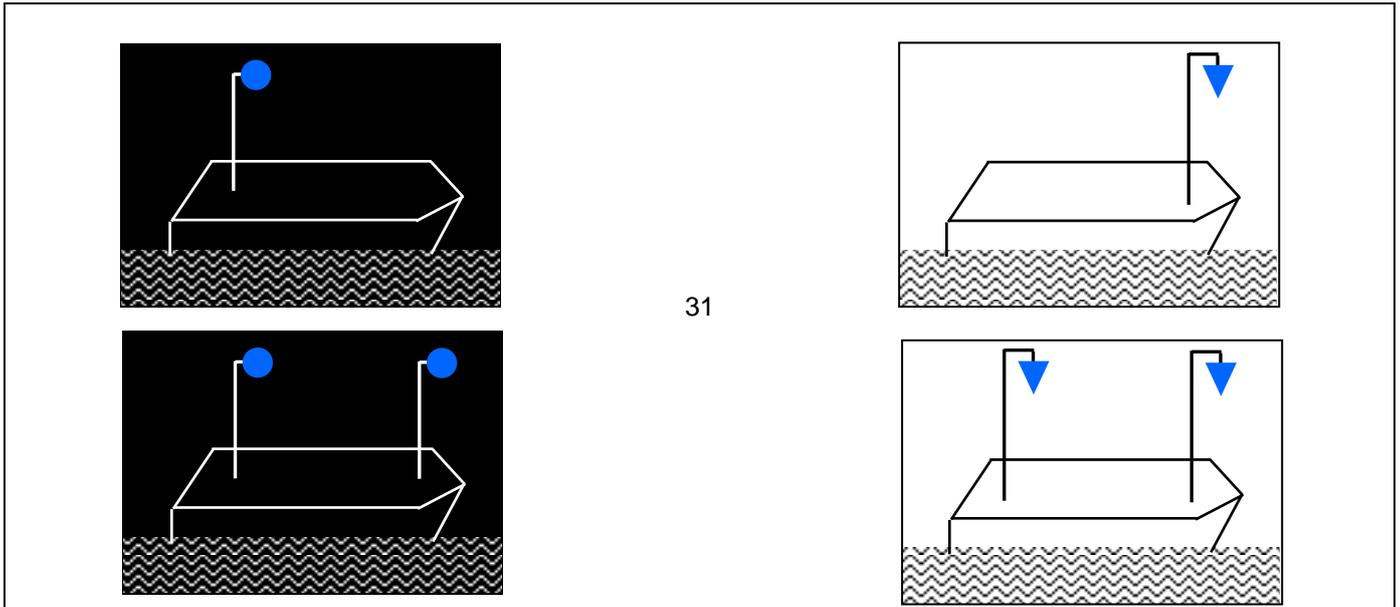
	30	
---	----	--

[Art. 3.13](#), alinéa 6: menue embarcation mue par la force musculaire.

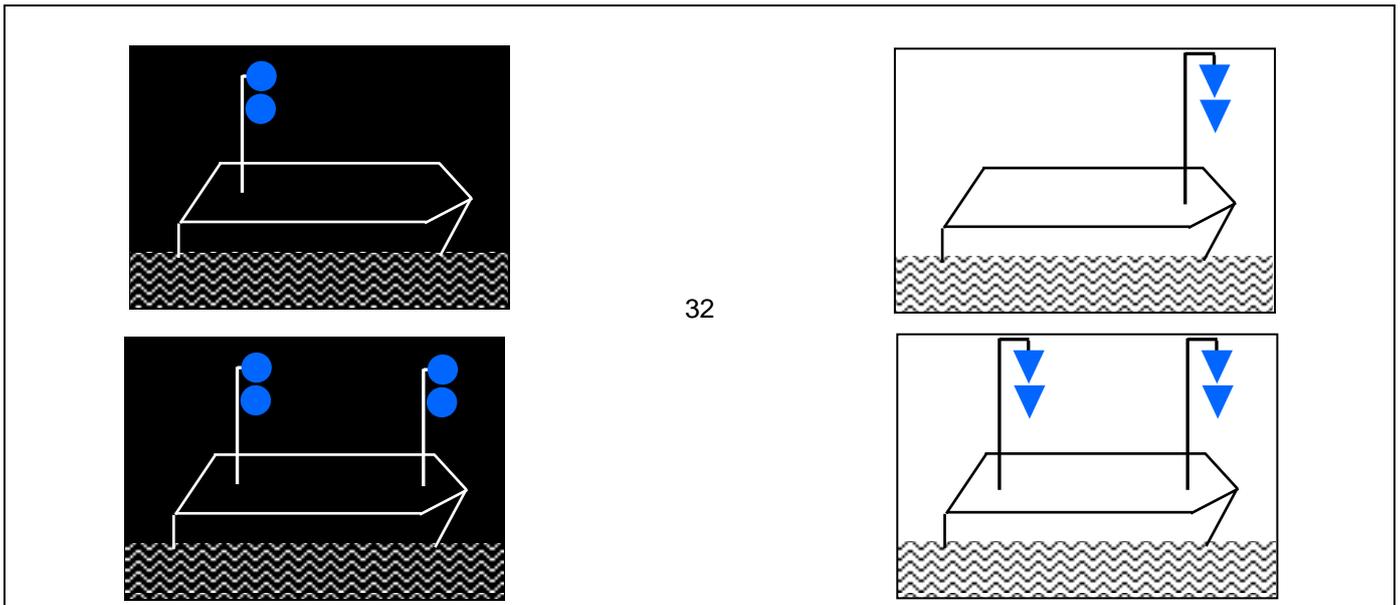
De nuit

N°

De jour



[Art. 3.14](#), alinéa 1^{er} et 8: signalisation supplémentaire pour bateaux transportant certains produits inflammables et qui ne font pas partie d'un convoi poussé ou d'une formation à couple (le feu et les cônes sont bleus).

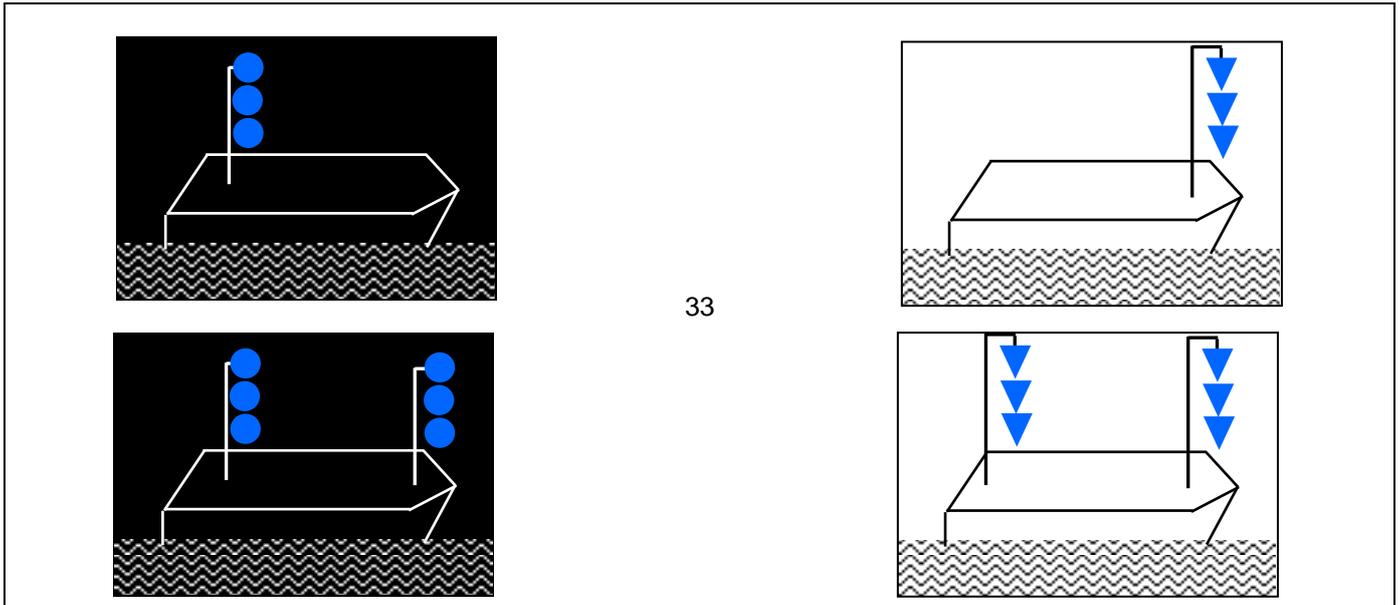


[Art. 3.14](#), alinéa 2 et 8: signalisation supplémentaire pour bateaux transportant certains produits nocifs pour la santé et qui ne font pas partie d'un convoi poussé ou d'une formation à couple (les feux et les cônes sont bleus).

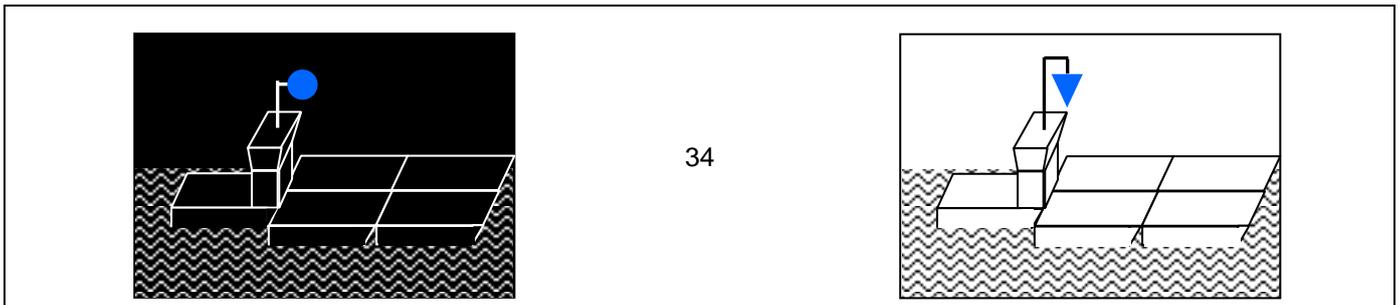
De nuit

N°

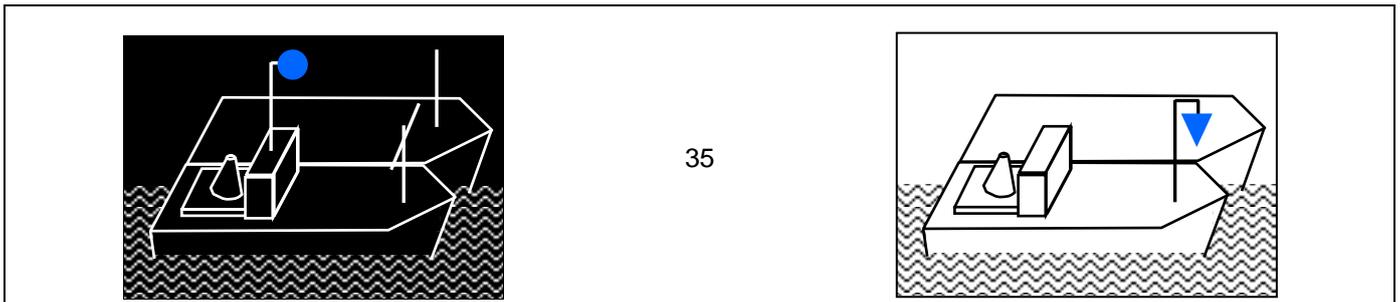
De jour



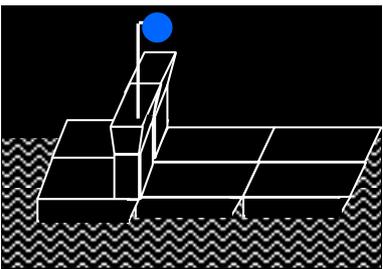
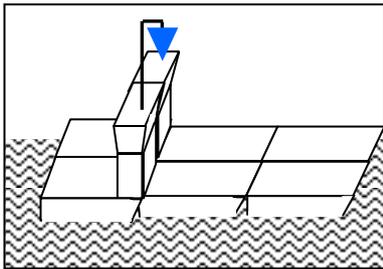
[Art. 3.14](#), alinéa 3 et 8: signalisation supplémentaire pour bateaux transportant certaines matières explosives et qui ne font pas partie d'un convoi poussé ou d'une formation à couple (les feux et les cônes sont bleus).



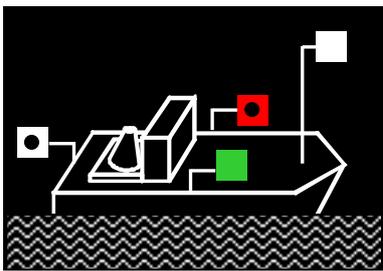
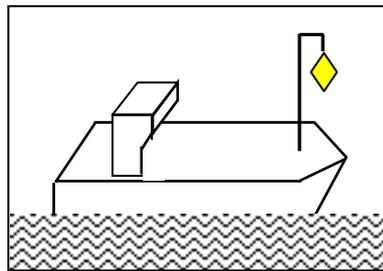
[Art. 3.14](#), alinéa 4: signalisation supplémentaire pour convois poussés transportant des matières dangereuses (1, 2 ou 3 feux ou cônes en fonction des matières dangereuses) (les feux et les cônes sont bleus).



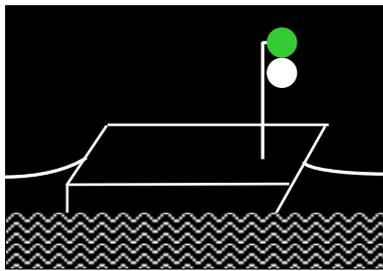
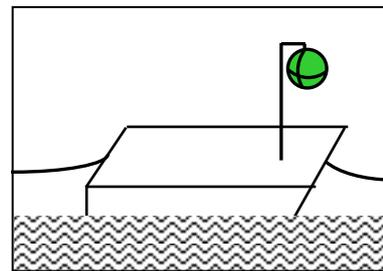
[Art. 3.14](#), alinéa 4: signalisation supplémentaire pour formations à couple transportant des matières dangereuses (1, 2 ou 3 feux ou cônes des matières dangereuses) (les feux et les cônes sont bleus).

De nuit	N°	De jour
	36	

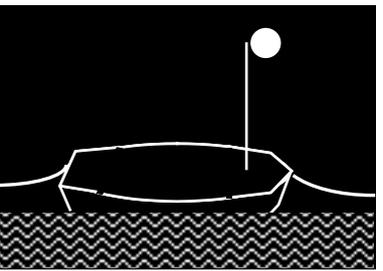
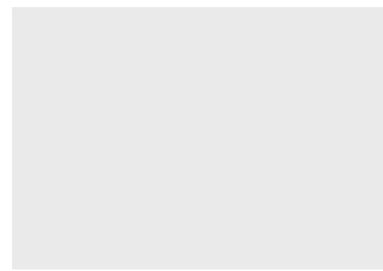
[Art. 3.14](#), alinéa 4: signalisation supplémentaire pour un convoi poussé propulsé par deux pousseurs navigant côte à côte et transportant des matières dangereuses (1, 2 ou 3 feux ou cônes des matières dangereuses) (les feux et les cônes sont bleus).

	37	
---	----	--

[Art. 3.15](#): bateau à passagers dont la longueur de la coque est inférieure à 20 m (le bicône est jaune).

	38	
---	----	--

[Art. 3.16](#), alinéa 1^{er}: bac ne navigant pas librement (le feu supérieur est vert, le feu inférieur est blanc; le ballon est vert).

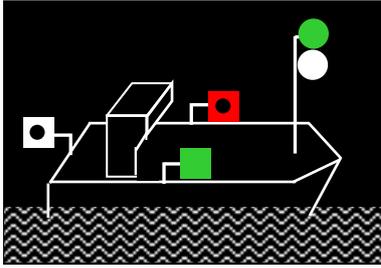
	39	
---	----	--

[Art. 3.16](#), alinéa 2: canot ou flotteur de tête d'un bac à câble longitudinal (le feu est blanc).

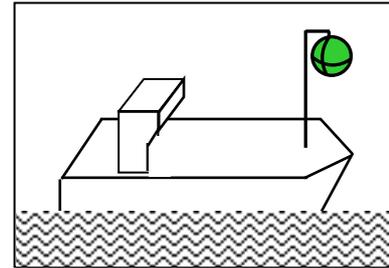
De nuit

N°

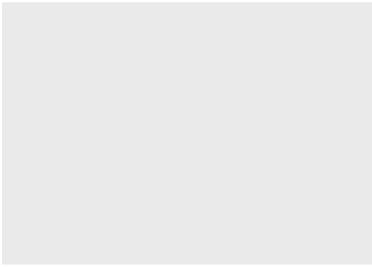
De jour



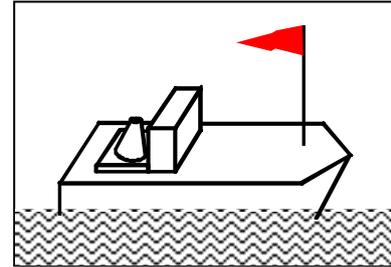
40



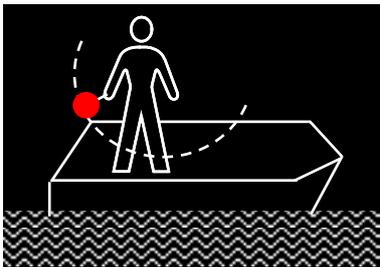
[Art. 3.16](#), alinéa 3: bac navigant librement (le feu supérieur est vert, le feu inférieur est blanc; le ballon est vert).



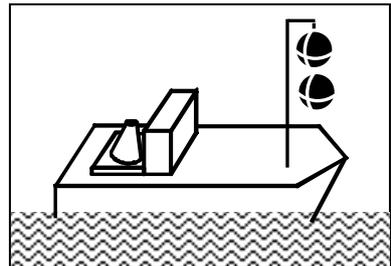
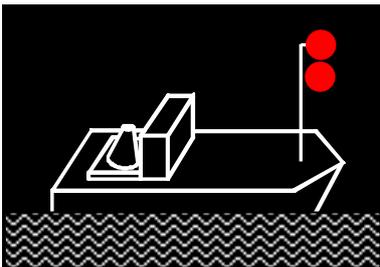
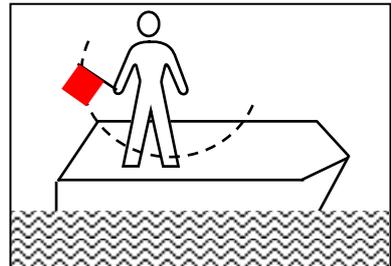
41



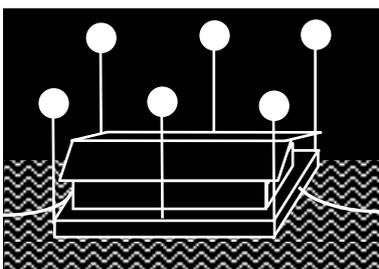
[Art. 3.17](#): signalisation supplémentaire pour un bateau jouissant de la priorité de passage (la flamme est rouge).



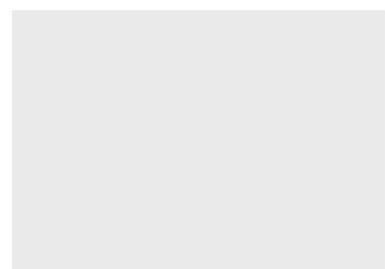
42



[Art. 3.18](#), alinéa 1^{er}: signalisation supplémentaire pour bateaux incapables de manœuvrer (les feux et les flammes sont rouges; le ballon est noir).



43



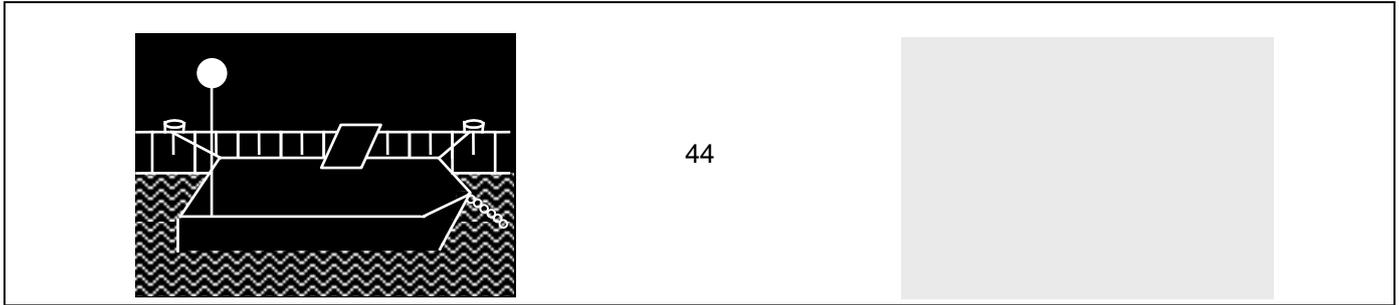
[Art. 3.19](#): matériel flottant faisant route ou installation flottante faisant route (les feux sont blancs).

De nuit

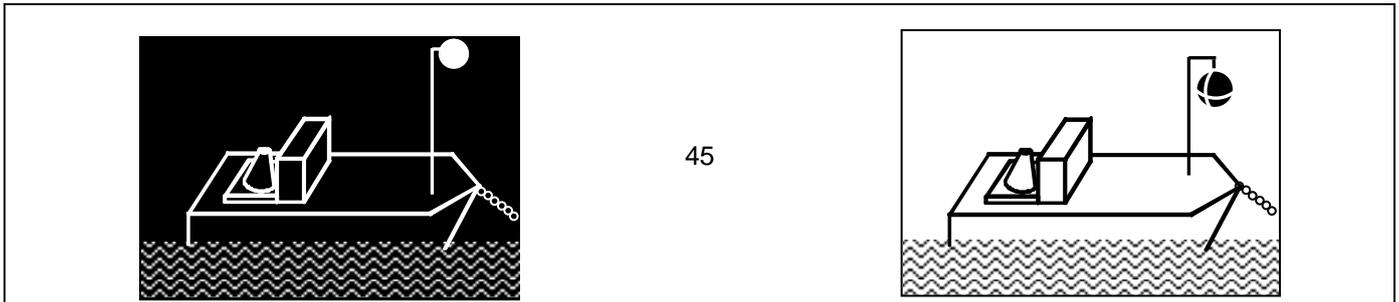
N°

De jour

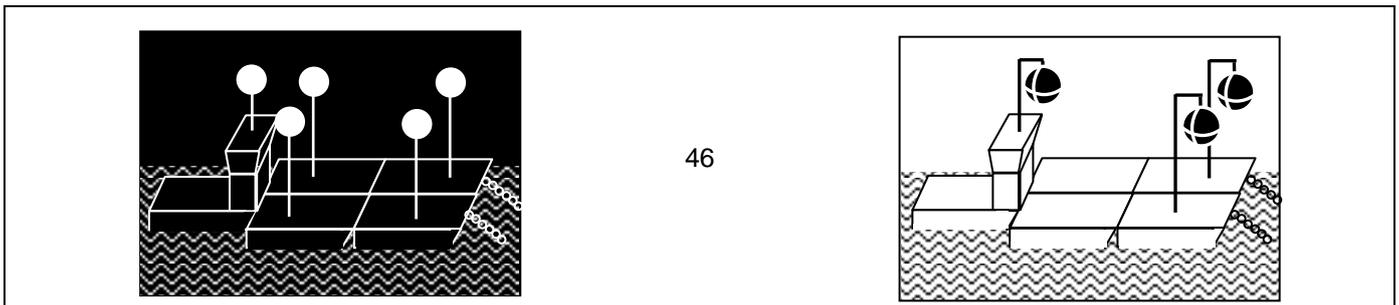
III. SIGNALISATION EN STATIONNEMENT



[Art. 3.20](#), alinéa 1^{er}: bateau amarré (le feu est blanc).



[Art. 3.20](#), alinéa 1: bateau à l'ancre (le feu est blanc; le ballon est noir).

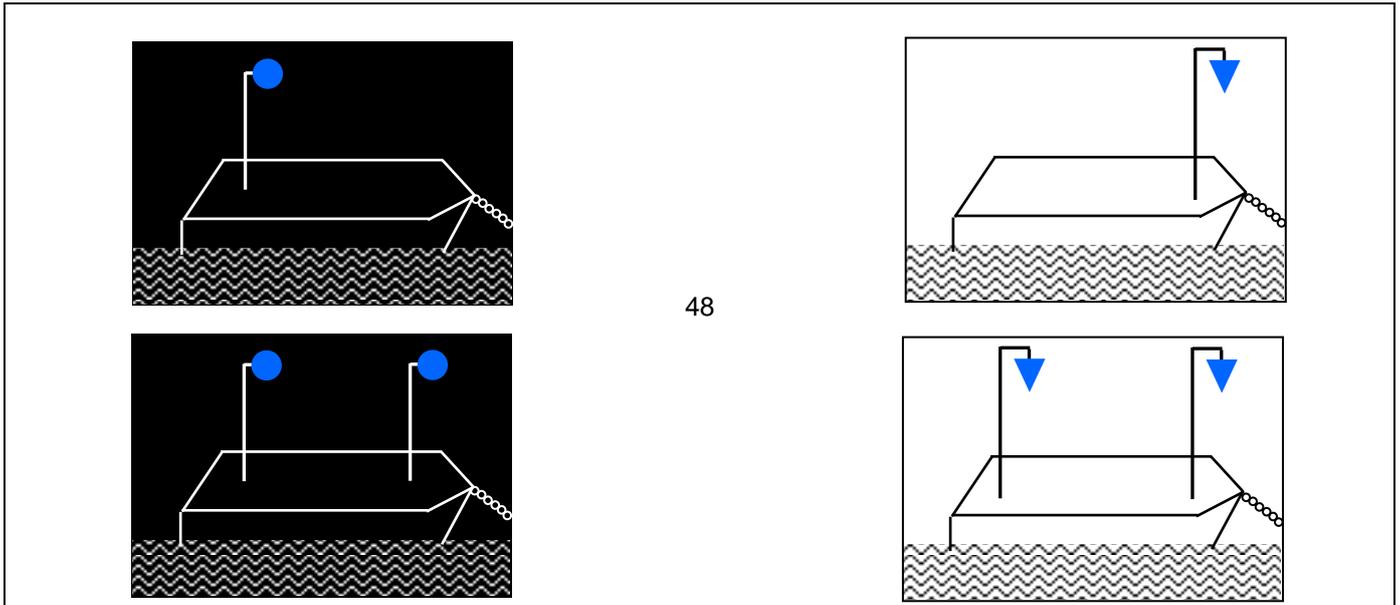


[Art. 3.20](#), alinéa 3: convoi poussé à l'ancre (les feux sont blancs; les ballons sont noirs).

De nuit

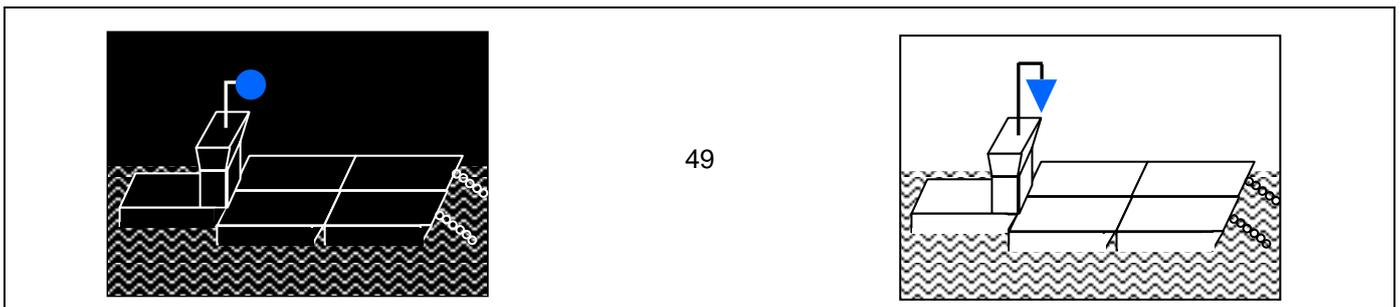
N°

De jour



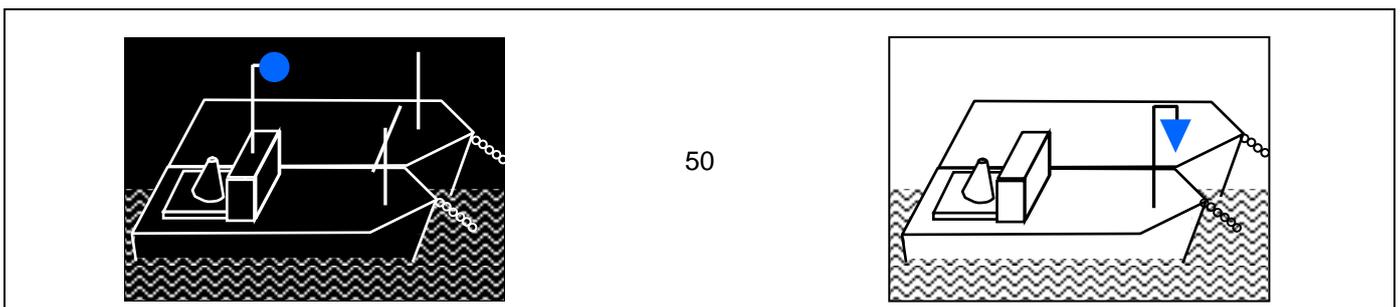
48

[Art. 3.21](#): signalisation supplémentaire (1, 2 ou 3 feux ou cônes en fonction des matières dangereuses) pour bateaux en stationnement transportant certaines matières dangereuses et ne faisant pas partie d'un convoi poussé ou d'une formation à couple (les feux et les cônes sont bleus).



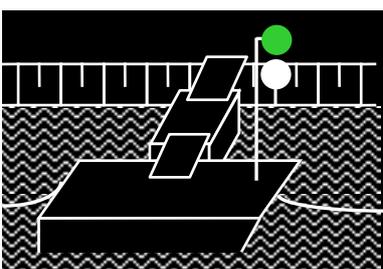
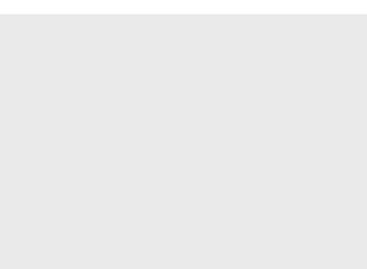
49

[Art. 3.21](#): signalisation supplémentaire (1, 2 ou 3 feux ou cônes en fonction des matières dangereuses) des convois poussés en stationnement transportant certaines matières dangereuses (les feux et les cônes sont bleus).

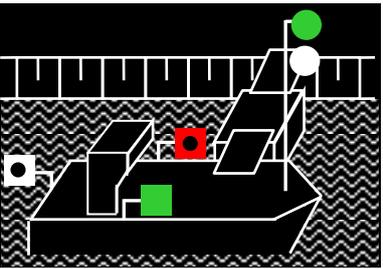
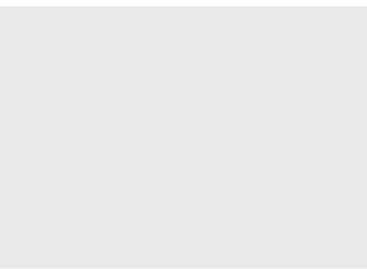


50

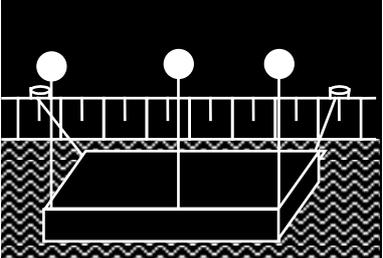
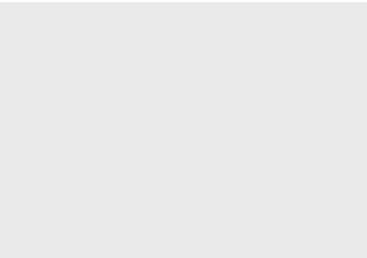
[Art. 3.21](#): signalisation supplémentaire (1, 2 ou 3 feux ou cônes en fonction des matières dangereuses) des formations à couple en stationnement transportant certaines matières dangereuses (les feux et les cônes sont bleus).

De nuit	N°	De jour
	51	

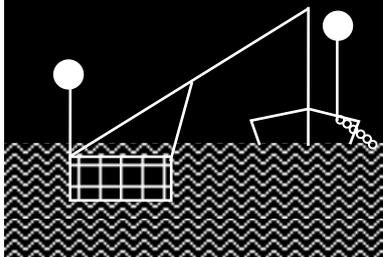
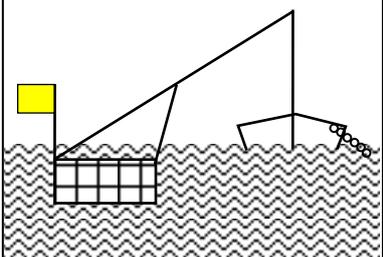
[Art. 3.22](#), alinéa 1^{er}: bac ne navigant pas librement à son débarcadère (le feu supérieur est vert, le feu inférieur est blanc).

	52	
---	----	--

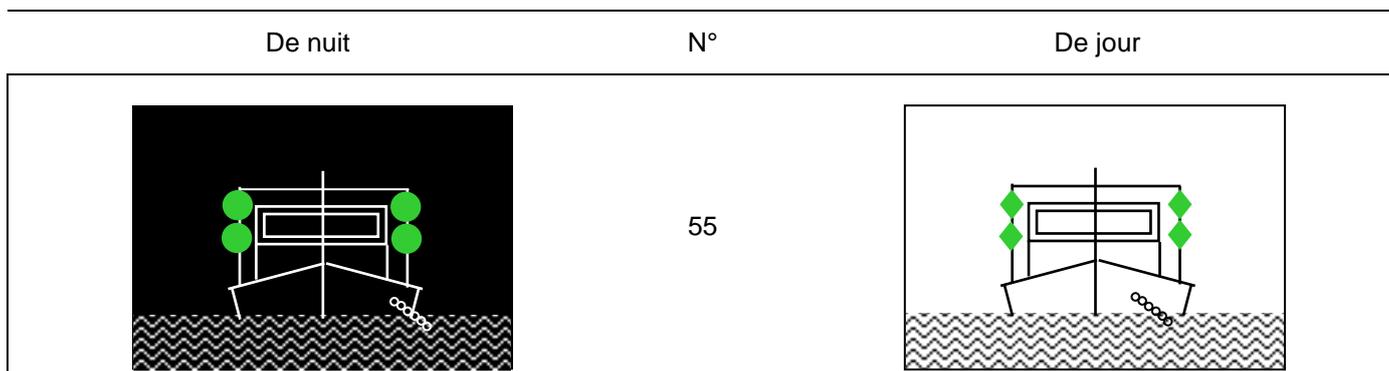
[Art. 3.22](#), alinéa 2: bac navigant librement en service à son débarcadère (le feu supérieur est vert, le feu inférieur est blanc).

	53	
---	----	--

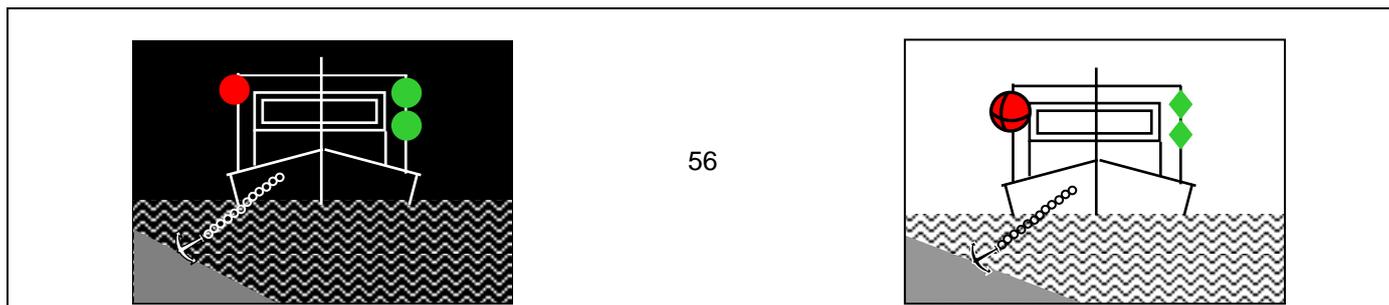
[Art. 3.23](#): matériel flottant ou installation flottante en stationnement (les feux sont blancs).

	54	
---	----	--

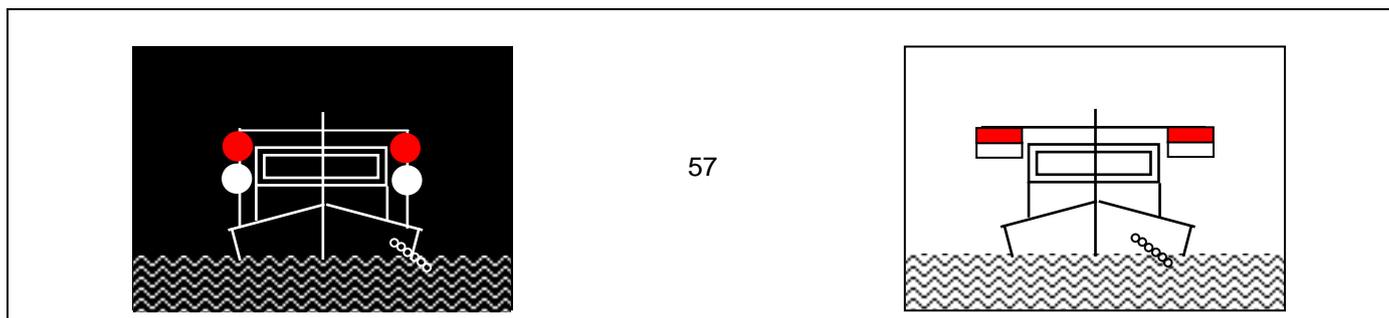
[Art. 3.24](#): signalisation supplémentaire pour les filets et perches des bateaux en stationnement en train de pêcher (le feu est blanc, le pavillon est jaune).



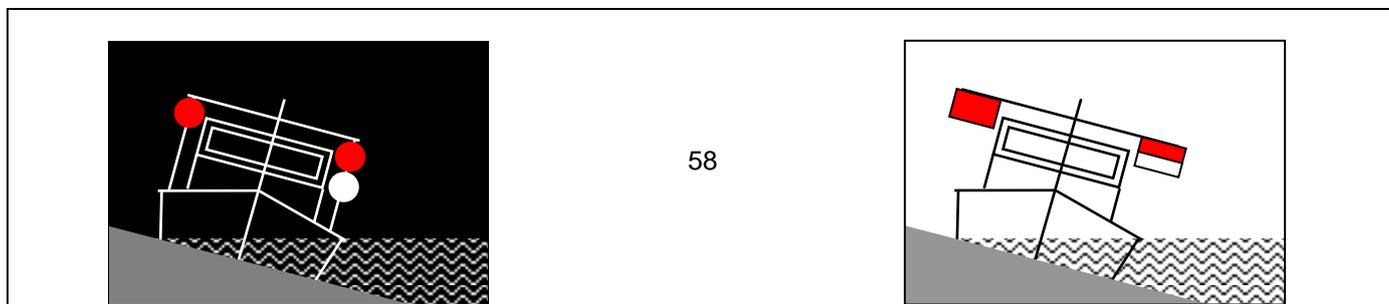
[Art. 3.25](#), alinéa 1^{er}.a): engin flottant au travail ou bateau effectuant des travaux dans le chenal; passage libre des deux côtés (les feux et bicônes sont verts).



[Art. 3.25](#), alinéa 1^{er}.a) et b): engin flottant au travail ou bateau effectuant des travaux dans le chenal; passage libre que d'un seul côté (du côté où le passage est entravé, le feu et le ballon sont rouges, du côté libre les signaux sont verts).



[Art. 3.25](#), alinéa 1^{er}.c) et alinéa 2: engin flottant au travail, bateau échoué ou coulé ou bateau effectuant des travaux dans le chenal; passage libre des deux côtés. Avec obligation d'éviter les remous gênants (le feu supérieur est rouge, le feu inférieur est blanc; la moitié supérieure du panneau est rouge, la moitié inférieure est blanche).

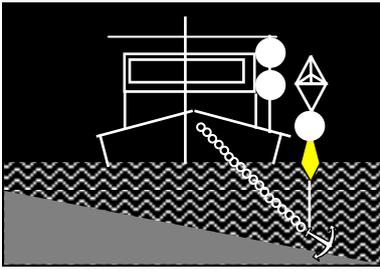


[Art. 3.25](#), alinéa 1^{er}.c) et d) et alinéa 2: engin flottant au travail, bateau échoué ou coulé ou bateau effectuant des travaux dans le chenal; passage libre que d'un seul côté. Avec obligation d'éviter les remous gênants (du côté entravé, le feu et le pavillon sont rouges; du côté libre, les signaux sont identiques à ceux du schéma 57).

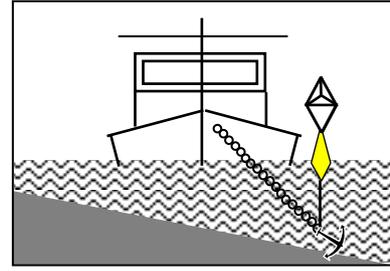
De nuit

N°

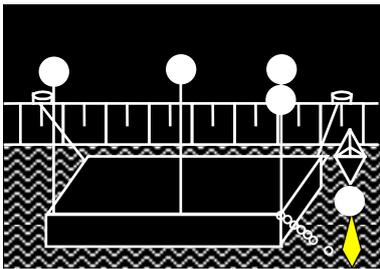
De jour



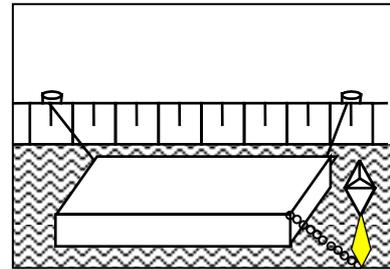
59



[Art. 3.26](#), alinéa 1 et 2: bateau dont les ancres peuvent constituer un danger pour la navigation (les feux sont blancs, le flotteur est jaune).

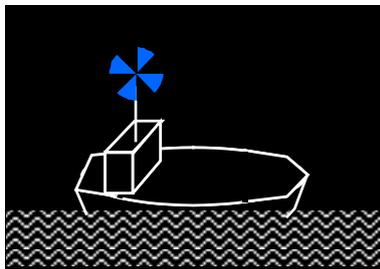


60

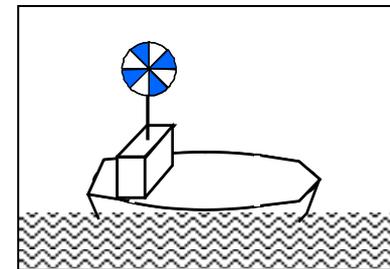


[Art. 3.26](#), alinéa 1 et 2: matériel flottant ou installation flottante dont les ancres peuvent constituer un danger pour la navigation (les feux sont blancs, le flotteur est jaune).

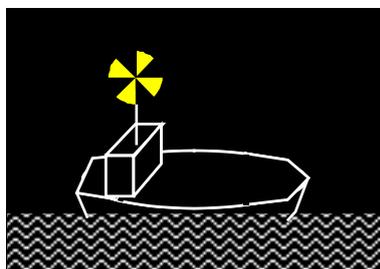
IV. SIGNAUX PARTICULIERS



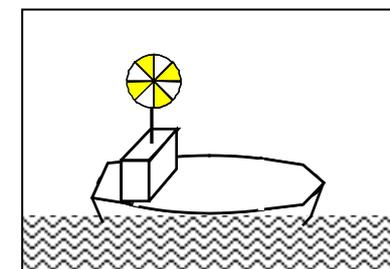
62



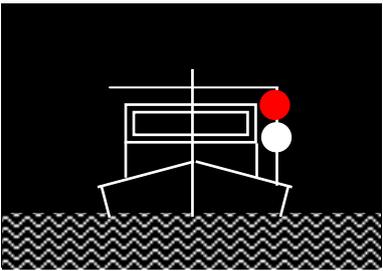
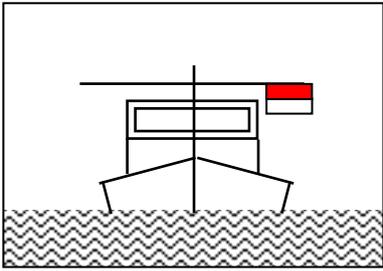
[Art. 3.27](#): signalisation supplémentaire des bateaux des autorités de contrôle ou des bateaux des services d'incendie (le feu scintillant est bleu).



63



[Art. 3.28](#): signalisation supplémentaire pour bateaux effectuant des travaux dans le chenal ou à proximité de celui-ci (le feu scintillant est jaune).

De nuit	N°	De jour
	64	

[Art. 3.29](#): signalisation supplémentaire des bateaux, matériels flottants et installations flottantes qui veulent être protégés contre les remous gênants (le feu supérieur est blanc; la moitié supérieure du panneau est rouge, la moitié inférieure est blanche).

	65	
---	----	--

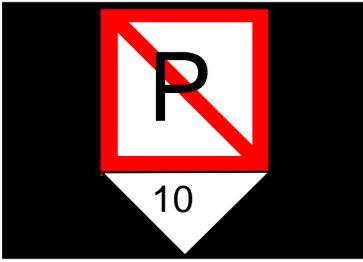
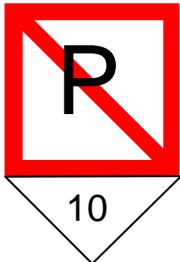
[Art. 3.30](#): bateau en détresse demandant du secours (fusées, fusées lumineuses, fusées à parachute et bombes fumigènes produisant une lumière rouge).

	66	
---	----	---

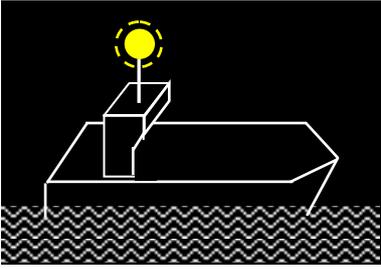
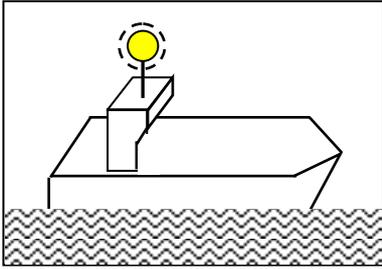
[Art. 3.31](#): interdiction d'accéder à bord pour les personnes non autorisées (le bord et la diagonale sont rouges).

	67	
---	----	---

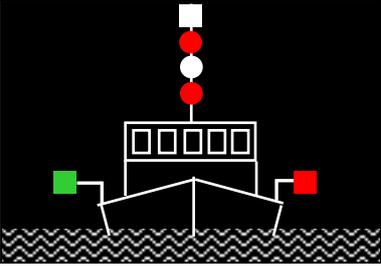
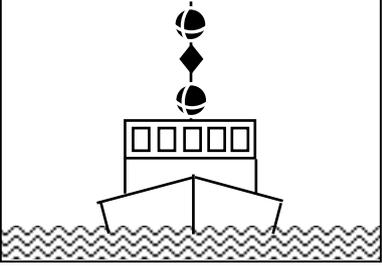
[Art. 3.32](#): feu et flamme nue interdite et défense de fumer (le bord et la diagonale sont rouges).

De nuit	N°	De jour
	68	

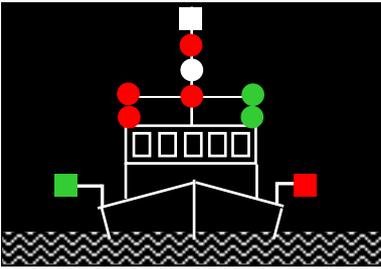
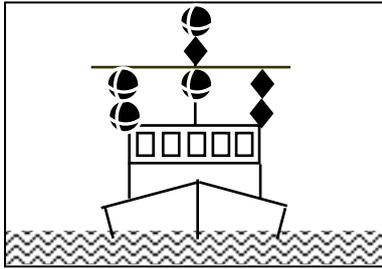
[Art. 3.33](#): interdiction de stationner latéralement près d'un bateau (le bord et la diagonale sont rouges).

	69	
---	----	--

[Art. 4.01](#), alinéa 2: signalisation supplémentaire pour un grand bateau motorisé qui émet un signal sonore (le feu est jaune).

	70	
---	----	--

[Art. 3.34](#), alinéa 1^{er}: bateau à capacité de manœuvre restreinte (sous le feu de mât, les feux sont respectivement, de haut en bas, de couleur rouge, blanche et rouge; le bicône et les ballons sont noirs).

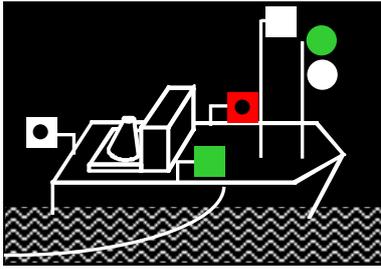
	71	
---	----	--

[Art. 3.34](#), alinéa 2: bateau à capacité de manœuvre restreinte: le chenal n'est libre que d'un seul côté (du côté entravé, les feux sont rouges, du côté libre, les feux sont verts; les bicônes et les ballons sont noirs).

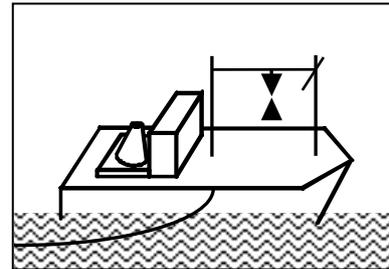
De nuit

N°

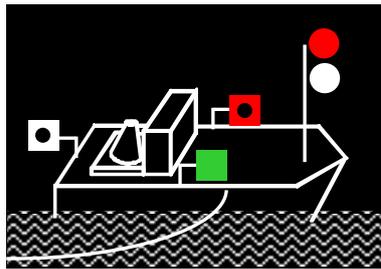
De jour



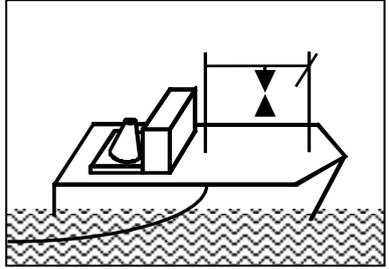
72



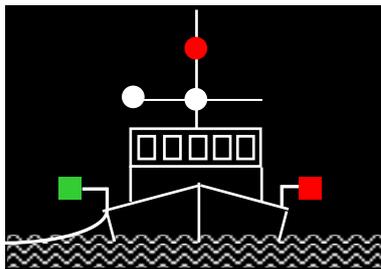
[Art. 3.35](#), alinéa 1^{er}: bateau en train de pêcher qui tire dans l'eau un chalut ou un autre engin de pêche (le feu supérieur est vert, le feu inférieur est blanc; les cônes sont noirs).



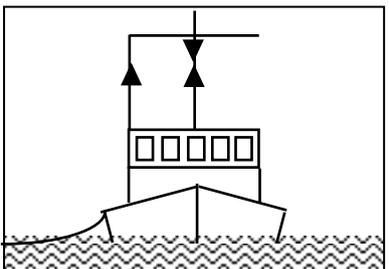
73



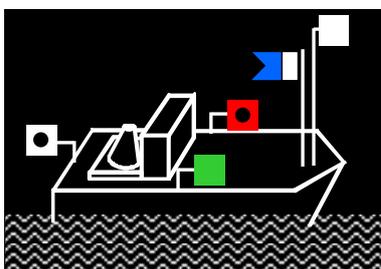
[Art. 3.35](#), alinéa 2: bateau en train de pêcher autrement que selon l'alinéa 1^{er} (le feu supérieur est rouge, le feu inférieur est blanc; les cônes sont noirs).



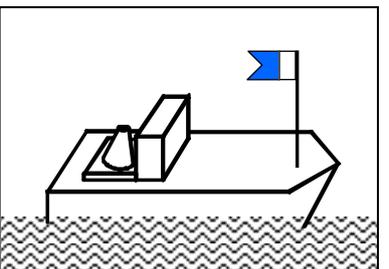
74



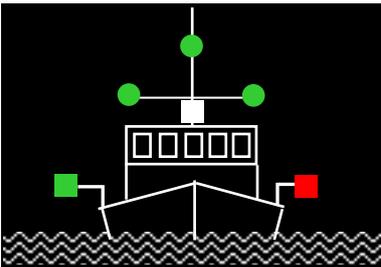
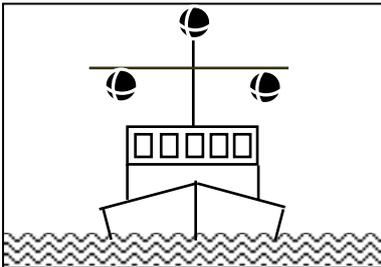
[Art. 3.35](#), alinéa 2: bateau en train de pêcher autrement que selon l'alinéa 1^{er} et dont l'engin de pêche est déployé sur une distance de plus de 150 m (le feu supérieur est rouge, les deux feux inférieurs sont blancs; les cônes sont noirs).



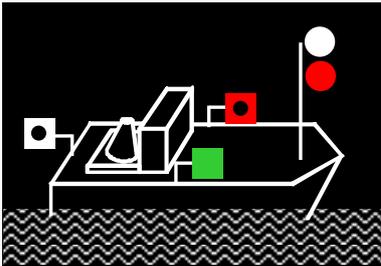
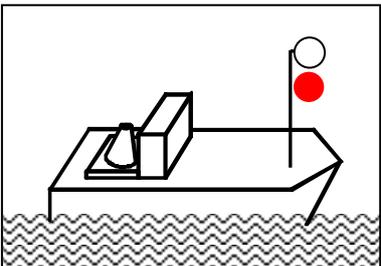
75



[Art. 3.36](#): bateau utilisé pour la plongée (la partie du pavillon la plus éloignée de la signalisation supplémentaire est bleue).

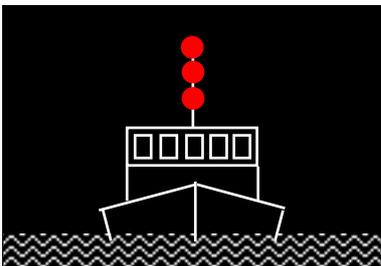
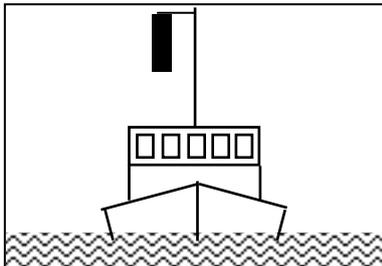
De nuit	N°	De jour
	76	

[Art. 3.37](#): bateau en train de draguer des mines (les feux sont verts; les ballons sont noirs).

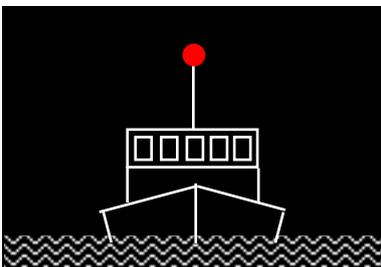
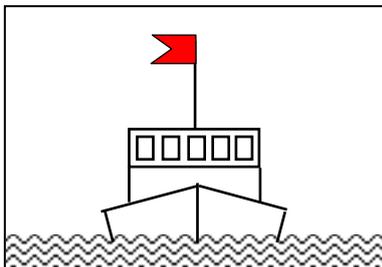
	77	
---	----	---

[Art. 3.38](#): bateau de pilotage (le feu supérieur est blanc, le feu inférieur est rouge).

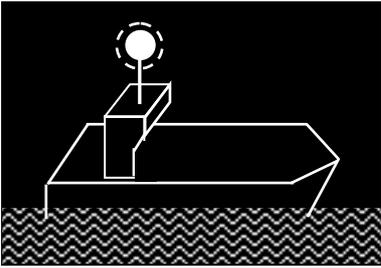
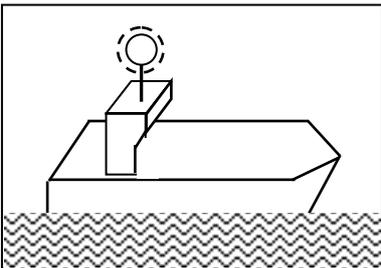
V. SIGNALISATION SUPPLEMENTAIRE POUR LES BATEAUX QUI VIENNENT DIRECTEMENT DE LA MER OU QUI S'Y RENDENT

	78	
---	----	--

[Art. 11.01](#): bateau à capacité de manœuvre restreinte qui vient directement de la mer ou qui s'y rend (les feux sont rouges, le cylindre est noir).

	79	
---	----	--

[Art. 11.02](#): bateau transportant certaines matières dangereuses qui vient directement de la mer ou qui s'y rend (le feu et le pavillon sont rouges).

De nuit	N°	De jour
	80	

[Art. 11.04](#), alinéa 2: grand bateau motorisé qui vient directement de la mer ou qui s'y rend et qui émet un signal sonore (le feu est blanc).

APPENDICE 4. (Sans objet)

APPENDICE 5. (Sans objet)

APPENDICE 6. SIGNAUX SONORES

I. SONORITÉ DES SIGNAUX

Les avertisseurs sonores actionnés mécaniquement utilisés par les bateaux en navigation intérieure doivent être capables de produire des signaux sonores présentant les caractéristiques suivantes:

1. Fréquence :

- Pour les bateaux motorisés, à l'exception des menues embarcations visées sous b), la fréquence fondamentale est de 200 Hz avec une tolérance de $\pm 20\%$;
- Pour les bateaux non-motorisés et pour les menues embarcations la fréquence fondamentale doit être supérieure à 350 Hz;
- Pour les signaux tritonaux utilisés par les bateaux naviguant au radar dans des conditions de visibilité réduite, les fréquences fondamentales des sons sont comprises entre 165 et 297 Hz avec intervalle d'au moins deux tons entiers entre le son le plus haut et le son le plus bas.

2. Niveau de pression acoustique:

Les niveaux de pression acoustique indiqués ci-après sont mesurés ou rapportés à 1 m en avant du centre de l'ouverture du pavillon, la mesure étant effectuée autant que possible en champ libre.

- Pour les bateaux motorisés, à l'exception des menues embarcations visées sous b), le niveau de pression acoustique pondéré doit être compris entre 120 et 140 dB (A);
- Pour les bateaux non-motorisés et pour les menues embarcations qui ne sont pas aménagées ou employées pour remorquer des bateaux autres que des menues embarcations, le niveau de pression acoustique pondéré doit être compris entre 100 et 125 dB (A);
- Pour les signaux tritonaux utilisés par les bateaux naviguant au radar dans des conditions de visibilité réduite, le niveau de pression acoustique pondéré de chaque son doit être compris entre 120 et 140 dB (A).

II. CONTRÔLE DU NIVEAU DE PRESSION ACOUSTIQUE

Le contrôle du niveau de pression acoustique est effectué par les autorités compétentes à l'aide du sonomètre normalisé par la Commission électronique internationale (réf. CEI.179) ou à l'aide du sonomètre d'usage courant normalisé par la CEI (réf. CEI.123).

III. SIGNAUX SONORES 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:

- son bref : son d'une durée d'environ une seconde;
- son prolongé : son d'une durée d'environ quatre secondes.

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

SIGNAUX UTILISÉS

son très bref, durée d'environ un quart de seconde



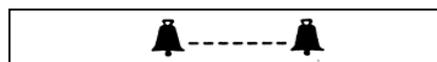
son bref, durée d'environ une seconde



son prolongé, durée d'environ 4 secondes



volée de cloche



A. SIGNAUX GÉNÉRAUX

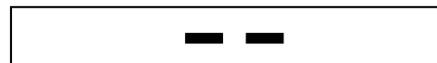
"Attention"



"Je viens sur tribord"



"Je viens sur bâbord"



"Je bats en arrière"



"Je suis incapable de manœuvrer" ([Art. 3.18](#), alinéa 2)



"Danger imminent d'abordage"



"Signal de détresse": ([Art. 4.01](#), alinéa 4)

a) sons prolongés répétés



b) volées de cloche



"N'approchez pas" (signal ininterrompu pendant au moins 15 minutes) ([Art. 4.04](#))



Demande de manœuvre d'un pont mobile ou d'une écluse ([Art. 6.26](#), alinéa 6 et [art. 6.28](#), alinéa 4)



Demande d'aide médicale ([Art. 3.30](#), alinéa 3)



B. SIGNAUX DE RENCONTRE

"Je veux passer à tribord" ([Art. 6.05](#), alinéa 2)



Bateau rencontré:

a) "D'accord, passez à tribord" ([Art. 6.05](#), alinéa 3)



b) "Non, vous ne pouvez pas passer à tribord" (série)
([Art. 6.05](#), alinéa 5)



C. SIGNAUX DE DEPASSEMENT

1. Intention de dépasser à bâbord du rattrapé:

- Rattrapant: "Je veux dépasser à votre bâbord" ([Art. 6.10](#), alinéa 4.a))



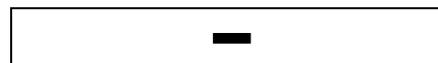
- Rattrapé: "D'accord, déterminez à mon bâbord" (signal sonore non obligatoire) ([Art. 6.10](#), alinéa 5.a))



- Rattrapé: "Pas d'accord, déterminez à mon tribord" ([Art. 6.10](#), alinéa 6.b))



- Rattrapant: "D'accord, je passerai à votre tribord" ([Art. 6.10](#), alinéa 6))



2. Intention de dépasser à tribord du rattrapé:

- Rattrapant: "Je veux dépasser à votre tribord" ([Art. 6.10](#), alinéa 4.b))



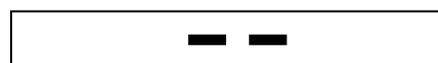
- Rattrapé: "D'accord, déterminez à mon tribord" (signal sonore non obligatoire) ([Art. 6.10](#), alinéa 5.b))



- Rattrapé: "Pas d'accord, déterminez à mon bâbord" ([Art. 6.10](#), alinéa 6.a))



- Rattrapant: "D'accord, je passerai à votre bâbord" ([Art. 6.10](#), alinéa 6))



3. Impossibilité de dépassement:

- Rattrapé: "On ne peut me dépasser" ([Art. 6.10](#), alinéa 7))



D. SIGNAUX DE VIREMENT

"Je vais virer sur tribord" ([Art. 6.13](#), alinéa 2.a))



"Je vais virer sur bâbord" ([Art. 6.13](#), alinéa 2.b))



E1. SIGNAUX D'ENTREE ET DE SORTIE DES PORTS ET DES VOIES AFFLUENTES

"Je vais me diriger sur tribord" ([Art. 6.16](#), alinéa 2.a))



"Je vais me diriger sur bâbord" ([Art. 6.16](#), alinéa 2.b))



E2. SIGNAUX DE TRAVERSEE APRES L'ENTREE DANS LE CHENAL PRINCIPAL

"Je vais traverser" ([Art. 6.16](#), alinéa 2.c))



Suivi, le cas échéant, avant la fin de la traversée, par:

"Je vais me diriger sur tribord" ([Art. 6.16](#), alinéa 2.c))



"Je vais me diriger sur bâbord" ([Art. 6.16](#), alinéa 2.c))



F. SIGNAUX PAR MAUVAISE VISIBILITE

1. bateaux naviguant au radar (à répéter aussi souvent qu'il est nécessaire):

a) bateaux faisant route à l'exception des bacs ([Art. 6.32](#), alinéa 4)

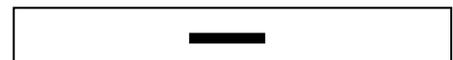


b) bacs faisant route ([Art. 6.32](#), alinéa 9)



2. bateaux ne naviguant pas au radar (à répéter à intervalles d'une minute au plus):

a) bateaux faisant route à l'exception des bacs ([Art. 6.33](#), alinéas 1^{er} et 2)

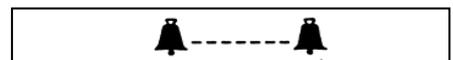


b) bacs faisant route ([Art. 6.33](#), alinéa 3)



3. bateaux en stationnement:

1 volée de cloche.



Bateau, convoi ou formation à couple à l'arrêt ou échoué dans ou près du chenal à un endroit dangereux:

a) en position parallèle au côté du chenal: signal à donner en réponse au signal sonore d'un bateau rapprochant ([Art. 6.31](#), alinéa 1^{er})

b) en position non parallèle au côté du chenal: signal à répéter avec des intervalles d'une minute au plus ([Art. 6.31](#), alinéa 2)

1 son prolongé entre 2 sons brefs. Ce signal peut, dans les mêmes conditions, uniquement être donné par un bateau qui vient directement de la mer ou qui s'y rend ([Art. 6.31](#), alinéa 5)



APPENDICE 7. SIGNAUX

1. Les signaux peuvent être complétés ou explicités par des signaux auxiliaires figurant sous F.
2. Les panneaux peuvent être bordés d'un mince filet blanc.

A. SIGNAUX D'INTERDICTION

Sauf indication contraire, les panneaux sont blancs, bordés de rouge et traversés par une diagonale rouge partant du coin supérieur gauche pour aboutir au coin inférieur droit. Le dessin sur le panneau est noir.

A.1 Interdiction de passer (Signal général): ([Art. 6.08](#), alinéa 2; [art. 6.16](#), alinéa 5; [art. 6.22](#), alinéa 1^{er}; [art. 6.25](#), alinéa 1^{er}; [art. 6.26](#); alinéas 4 et 5, [art. 6.27](#), alinéa 1^{er}; [art. 6.28/1](#), alinéas 1^{er}, 2 et 3)

soit panneaux (rouge avec une bande horizontale blanche au milieu);

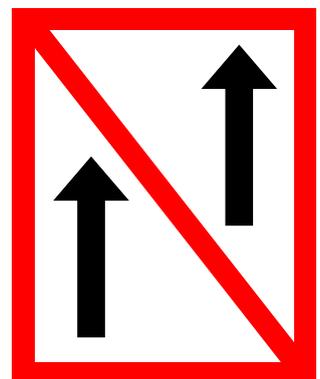
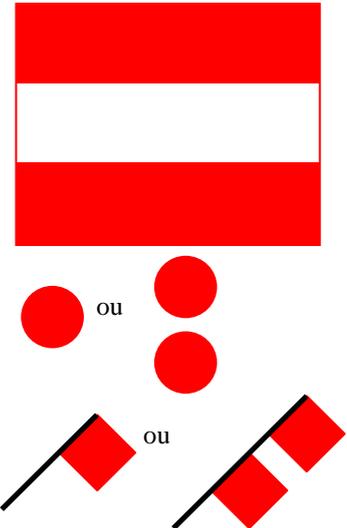
soit feux rouges;

soit pavillons rouges.

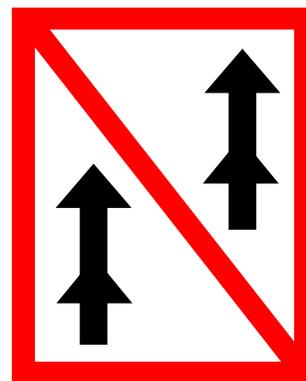
Un deuxième panneau, feu ou pavillon placé au-dessus ou à côté du premier signifie que l'interdiction est prolongée.

A.1a Partie de la voie navigable mise hors service. L'interdiction ne s'applique pas aux menues embarcations autres que des bateaux motorisés. (rouge avec une bande horizontale blanche au milieu) ([Art. 6.22](#), alinéa 2)

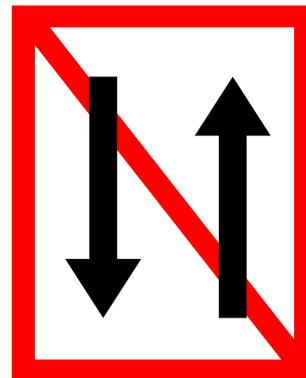
A.2 Interdiction de tout dépassement ([Art. 6.11](#))



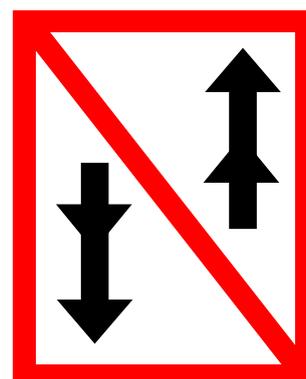
A.3 Interdiction aux convois de dépasser un autre convoi ([Art. 6.11](#))



A.4 Interdiction de rencontre ([Art. 6.08](#), alinéa 1^{er}) et interdiction de dépassement ([Art. 6.11](#))



A.4.1 Interdiction de rencontre ([Art. 6.08](#), alinéa 1) et interdiction de dépassement ([Art. 6.11](#)) entre convois seulement



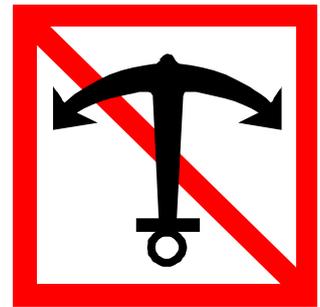
A.5 Interdiction de stationner ([Art. 7.02](#), alinéa 1^{er}.c))



A.5.1 Interdiction de stationner sur la largeur indiquée en mètres, comptée à partir de ce signal ([Art. 7.02](#), alinéa 1^{er}.k))



A.6 Interdiction d'ancrer et de laisser traîner les ancres, câbles ou chaînes et interdiction d'utilisation de pieux ou de poteaux d'ancrage ([Art. 6.18](#), alinéa 2; [art. 7.03](#), alinéa 1^{er}.b))



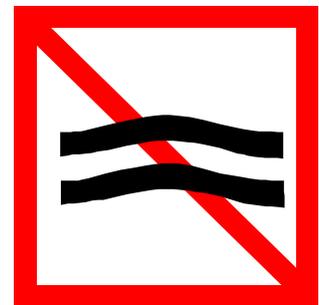
A.7 Interdiction de s'amarrer à la rive ([Art. 7.04](#), alinéa 1^{er}.b))



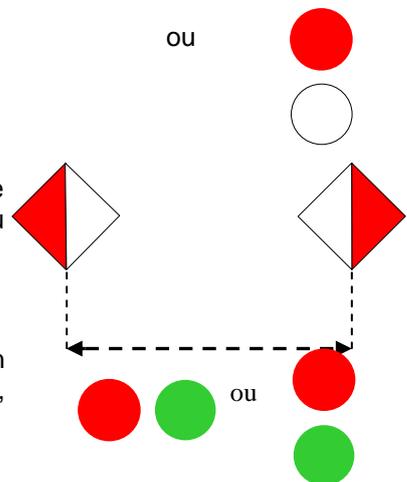
A.8 Interdiction de virer ([Art. 6.13](#), alinéa 5)



A.9 Interdiction de créer des remous gênants ([Art. 6.20](#), alinéa 1^{er}.e))



A.10 Interdiction de passer en dehors de l'espace indiqué (le triangle situé en dehors de l'espace indiqué est rouge, l'autre moitié du panneau est blanche) ([Art. 6.24](#), alinéa 2.a))

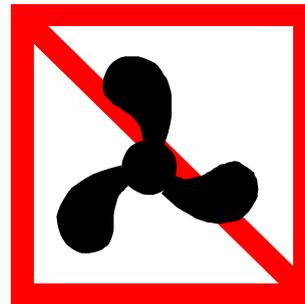


A.11 Interdiction de passer, mais préparez-vous à vous mettre en marche (le feu gauche ou supérieur est rouge, l'autre vert) ([Art. 6.26](#), alinéa 4; [art 6.28/1](#), alinéa 1^{er}.c))

A.11.1 Interdiction de continuer, à moins d'être déjà tellement proche du passage qu'il n'est raisonnablement plus possible de s'arrêter. (le feu supérieur est rouge, le feu inférieur est un feu scintillant vert) ([Art. 6.26](#), lid 4.f))



A.12 Interdit aux bateaux motorisés



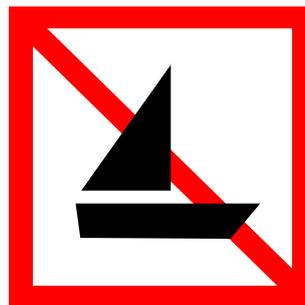
A.13 Début de la zone où la navigation des embarcations de sport ou de plaisance est interdite ([Art. 6.35/3](#))



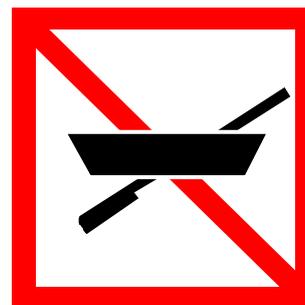
A.14 Fin de la zone où le ski nautique est autorisé ([Art. 6.35](#))



A.15 Interdit aux bateaux à voiles



A.16 Interdit aux bateaux mus par la force musculaire



A.17 Fin de la zone où les planches à voile sont autorisées
([Art. 6.35/2](#))



A.18 Fin de la zone où la navigation à grande vitesse est autorisée
([Art. 6.35/1](#), alinéa 1^{er})



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



A.20 Fin de la zone où la navigation de véhicules nautiques à moteur est autorisée
([Art. 6.35/1](#), alinéa 2)



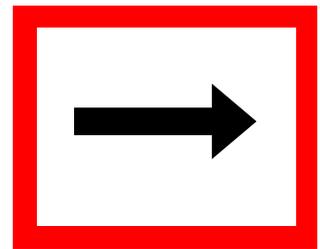
A.105 Fin de la zone où la natation ou la plongée sportive sont autorisées
([Art. 6.37](#))



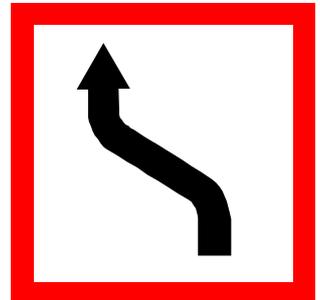
B. SIGNAUX D'OBLIGATION

Les panneaux sont blancs bordés de rouge. Le dessin sur le panneau est noir.

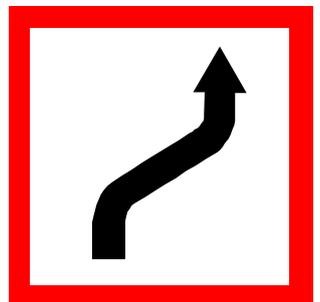
B.1 Obligation de suivre la direction indiquée par la flèche ([Art. 6.12](#))



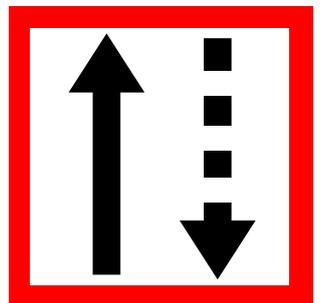
B.2 a) Obligation de se diriger vers le côté du chenal situé à bâbord ([Art. 6.12](#))



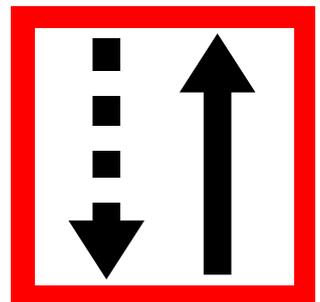
B.2 b) Obligation de se diriger vers le côté du chenal situé à tribord ([Art. 6.12](#))



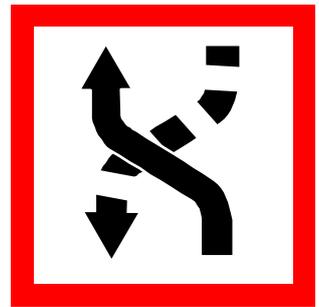
B.3 a) Obligation de tenir le côté du chenal situé à bâbord ([Art. 6.12](#))



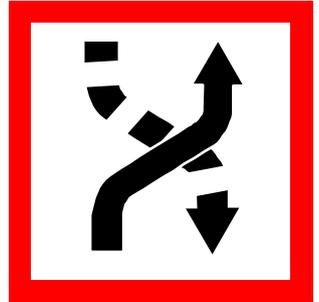
B.3 b) Obligation de tenir le côté du chenal situé à tribord ([Art. 6.12](#))



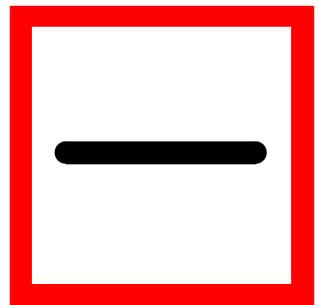
B.4 a) Obligation de croiser le chenal vers bâbord ([Art. 6.12](#))



B.4 b) Obligation de croiser le chenal vers tribord ([Art. 6.12](#))



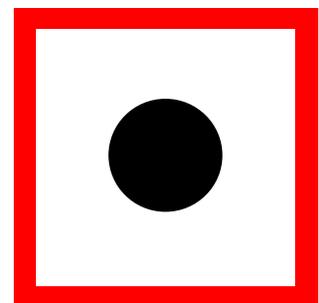
B.5 Obligation de s'arrêter devant le panneau dans les circonstances prévues dans le règlement ([Art. 6.26](#), alinéa 2; [art. 6.28](#), alinéa 1^{er})



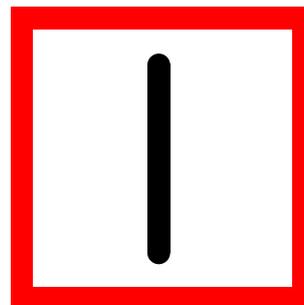
B.6 Obligation de respecter la limite de vitesse indiquée (en km/h)



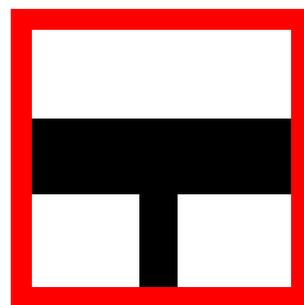
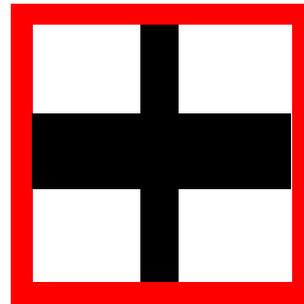
B.7 Obligation d'émettre un signal sonore



B.8 Obligation d'observer une vigilance particulière ([Art. 6.08](#), alinéa 2)



B.9 Obligation de s'assurer avant de s'engager dans le chenal principal ou de le traverser, que la manœuvre n'oblige pas les bateaux naviguant dans ce chenal à modifier leur route ou leur vitesse ([Art. 6.16](#), alinéa 1^{er})



B.10 Les bateaux naviguant dans le chenal principal doivent, si nécessaire, modifier leur route ou leur vitesse pour permettre la sortie des bateaux quittant le port ou la voie affluente (2 feux scintillants jaunes placés l'un au-dessus de l'autre) ([Art. 6.16](#), alinéa 3)



B.11 a) Obligation d'entrer en liaison radiotéléphonique



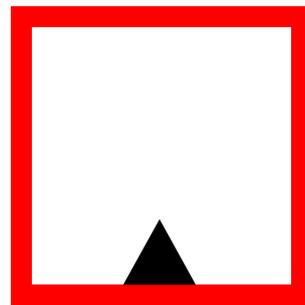
B.11 b) Obligation d'entrer en liaison radiotéléphonique sur le canal indiqué



C. SIGNAUX DE RESTRICTION

Les panneaux sont blancs et bordés de rouge. Les dessins et les chiffres éventuels figurant sur les panneaux sont noirs. Le chiffre est toutefois blanc s'il est apposé sur le dessin.

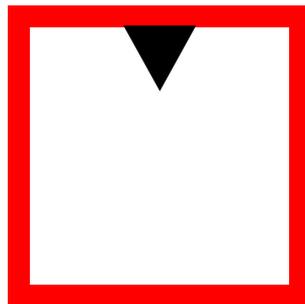
C.1 La profondeur d'eau est limitée



La profondeur de l'eau est limitée à la valeur indiquée en mètres.



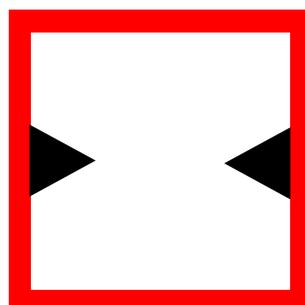
C.2 La hauteur libre est limitée



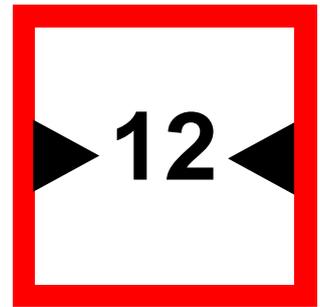
La hauteur libre est limitée à la valeur indiquée en mètres.



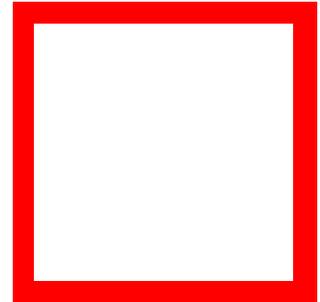
C.3 La largeur du chenal ou du passage est limitée



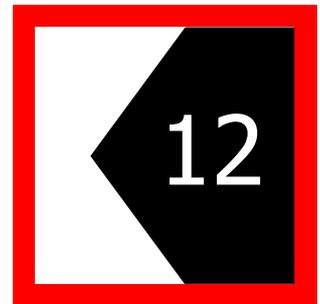
La largeur du chenal ou du passage est limitée à la valeur indiquée en mètres.



C.4 Des restrictions sont imposées à la navigation: renseignez-vous



C.5 Le chenal est éloigné de la rive droite (gauche); le chiffre porté sur le panneau indique la distance en mètres à laquelle les bateaux doivent être maintenus de la rive, à partir du signal



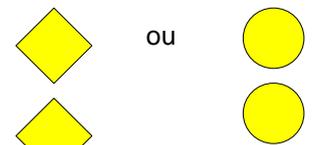
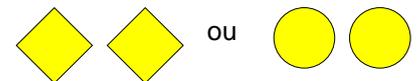
D. SIGNAUX DE RECOMMANDATION

D.1 Passe recommandée

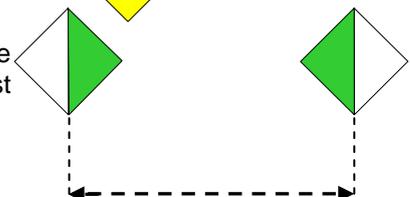
a) dans les deux sens: le passage en sens inverse est autorisé (panneau jaune ou feu jaune) ([Art. 6.25](#), alinéa 2.a); [art. 6.26](#), alinéas 4 et 5; [art. 6.27](#), alinéa 3)



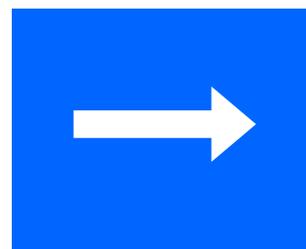
b) dans le seul sens indiqué: le passage en sens inverse est interdit (panneaux jaunes ou feux jaunes) ([Art. 6.25](#), alinéa 2.b); [art. 6.26](#), alinéas 4 et 5; [art. 6.27](#), alinéa 3)



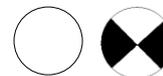
D.2 Il est recommandé de se tenir dans l'espace indiqué (le triangle situé dans l'espace indiqué est vert, l'autre moitié du panneau est blanche) ([Art. 6.24](#), alinéa 2.b))



D.3 a) Il est recommandé de se diriger dans le sens de la flèche (panneau bleu et flèche blanche)



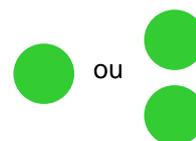
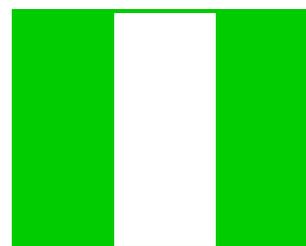
D.3 b) Il est recommandé de se diriger dans le sens du feu fixe vers le feu isophas



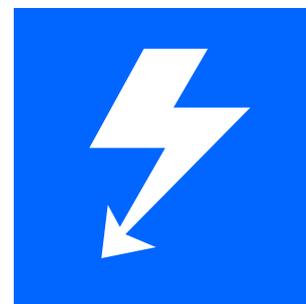
E. SIGNAUX D'INDICATION

Sauf indication contraire, les panneaux sont bleus et les dessins sont blancs. Toute information complémentaire éventuelle apposée sur le dessin est également bleue.

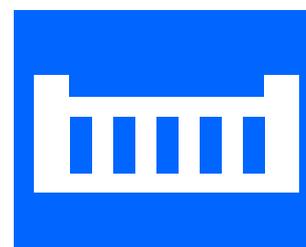
E.1 Passage autorisé (soit panneau vert avec bande verticale blanche au milieu, soit un ou deux feux verts) ([Art. 6.08](#), alinéa 2; [art. 6.16](#), alinéa 8; [art. 6.26](#), alinéas 4 et 5; [art. 6.27](#), alinéa 2; [art. 6.28/1](#), alinéas 1^{er}, 2 et 3)



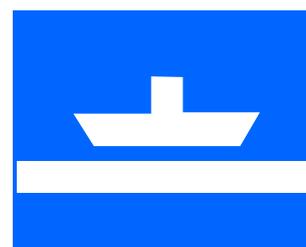
E.2 Ligne à haute tension



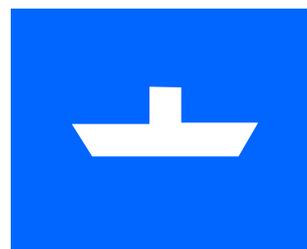
E.3 Barrage



E.4 a) Bac ne naviguant pas librement



E.4 b) Bac naviguant librement



Note: Les panneaux E.5 ne sont d'application que du côté de la voie navigable où le signal est placé.

E.5 Autorisation de stationner ([Art. 7.02](#), alinéa 2; [art. 7.05](#), alinéa 1^{er})



E.5.1 Autorisation de stationner sur la largeur indiquée en mètres, à partir du panneau ([Art. 7.02](#), alinéa 2; [art. 7.05](#), alinéa 2)



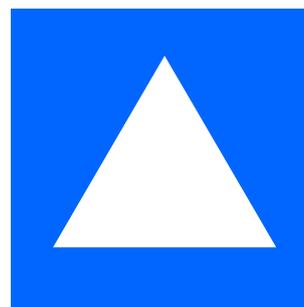
E.5.2 Autorisation de stationner sur la largeur comprise entre les deux distances, indiquées en mètres, à partir du panneau ([Art. 7.02](#), alinéa 2; [art. 7.05](#), alinéa 3)



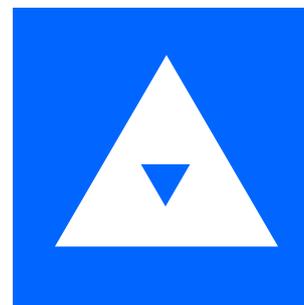
E.5.3 Nombre maximal de bateaux autorisés à stationner bord à bord ([Art. 7.02](#), alinéa 2; [art. 7.05](#), alinéa 4)



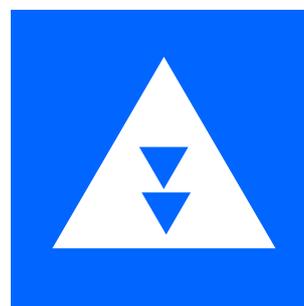
E.5.4 Aire de stationnement réservée aux bateaux de la navigation par poussage non astreints à porter de feu bleu ou de cône bleu ([Art. 7.02](#), alinéa 2; [art. 7.06](#))



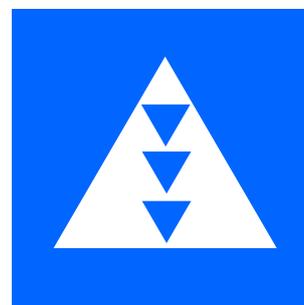
E.5.5 Aire de stationnement réservée aux bateaux de la navigation par poussage astreints à porter un feu bleu ou un cône bleu ([Art. 7.02](#), alinéa 2; [art. 7.06](#))



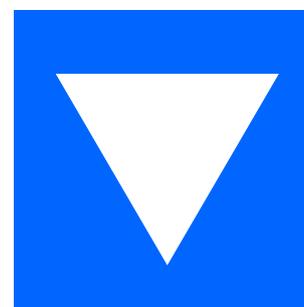
E.5.6 Aire de stationnement réservée aux bateaux de la navigation par poussage astreints à porter deux feux bleus ou deux cônes bleus ([Art. 7.02](#), alinéa 2; [art. 7.06](#))



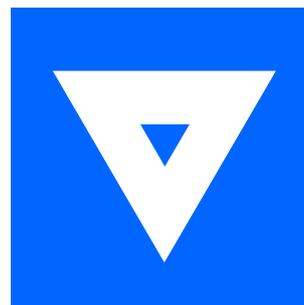
E.5.7 Aire de stationnement réservée aux bateaux de la navigation par poussage astreints à porter trois feux bleus ou trois cônes bleus ([Art. 7.02](#), alinéa 2; [art. 7.06](#))



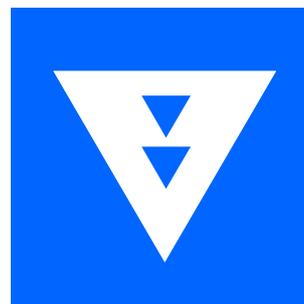
E.5.8 Aire de stationnement réservée aux bateaux autres que ceux de la navigation par poussage et non astreints à porter de feu bleu ou de cône bleu ([Art. 7.02](#), alinéa 2; [art. 7.06](#))



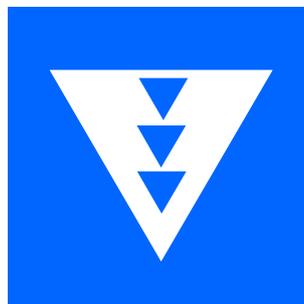
E.5.9 Aire de stationnement réservée aux bateaux autres que ceux de la navigation par poussage et astreints à porter un feu bleu ou un cône bleu ([Art. 7.02](#), alinéa 2; [art. 7.06](#))



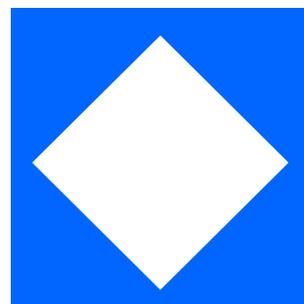
E.5.10 Aire de stationnement réservée aux bateaux autres que ceux de la navigation par poussage et astreints à porter deux feux bleus ou deux cônes bleus ([Art. 7.02](#), alinéa 2; [art. 7.06](#))



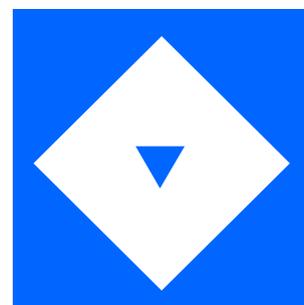
E.5.11 Aire de stationnement réservée aux bateaux autres que ceux de la navigation par poussage et astreints à porter trois feux bleus ou trois cônes bleus ([Art. 7.02](#), alinéa 2; [art. 7.06](#))



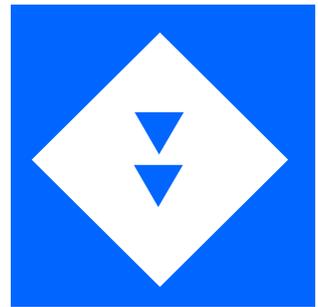
E.5.12 Aire de stationnement réservée à tous les bateaux non astreints à porter de feu bleu ou de cône bleu ([Art. 7.02](#), alinéa 2; [art. 7.06](#))



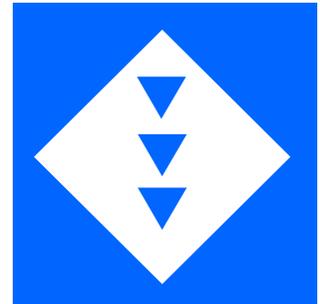
E.5.13 Aire de stationnement réservée à tous les bateaux astreints à porter un feu bleu ou un cône bleu ([Art. 7.02](#), alinéa 2; [art. 7.06](#))



E.5.14 Aire de stationnement réservée à tous les bateaux astreints à porter deux feux bleus ou deux cônes bleus ([Art. 7.02](#), alinéa 2; [art. 7.06](#))



E.5.15 Aire de stationnement réservée à tous les bateaux astreints à porter trois feux bleus ou trois cônes bleus ([Art. 7.02](#), alinéa 2; [art. 7.06](#))



E.6 Autorisation d'ancrer ([Art. 7.02](#), alinéa 2; [art. 7.03](#), alinéa 2)



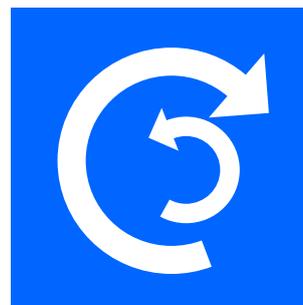
E.7 Autorisation d'amarrer ([Art. 7.02](#), alinéa 2; [art. 7.04](#), alinéa 2)



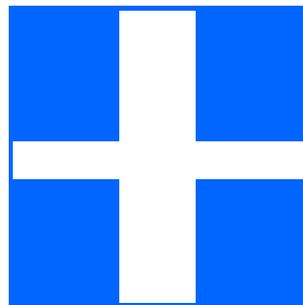
E.7.1 Aire de stationnement réservée au chargement et au déchargement des véhicules ([Art. 7.02](#), alinéa 2)



E.8 Aire de virement ([Art. 6.13](#), alinéa 5; [art. 7.02](#), alinéa 1^{er})



E.9 a) Les voies rencontrées sont considérées comme des voies affluentes au chenal suivi ([Art. 6.16](#), alinéa 1^{er})



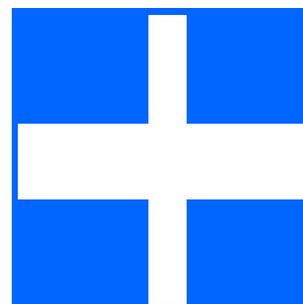
E.9 b) idem



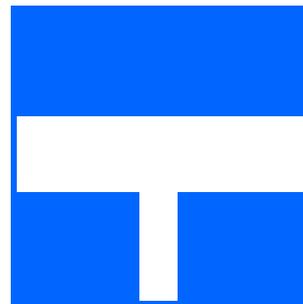
E.9 c) idem



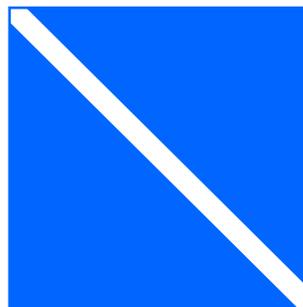
E.10 a) Le chenal suivi est considéré comme affluent du chenal rencontré ([Art. 6.16](#), alinéa 1^{er})



E.10 b) idem



E.11 Fin d'une interdiction ou d'une obligation valable pour un seul sens de navigation, ou fin d'une restriction ([Art. 6.12](#))



E.12 Signaux avancés: un ou deux feux blancs

E.12 a) feu(x) fixe(s): difficulté au-delà, arrêtez-vous si le règlement l'exige



E.12 b) feu(x) isophasé(s) synchrone(s): vous pouvez avancer



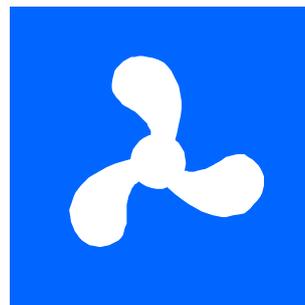
E.13 Poste d'eau potable



E.14 Poste téléphonique



E.15 Navigation autorisée pour les bateaux motorisés



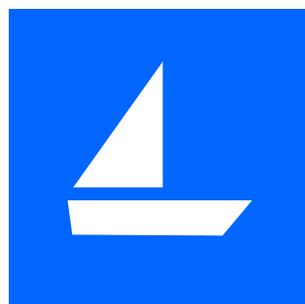
E.16 Fin de la zone où la navigation pour les embarcations de sport ou de plaisance est interdite ([Art. 6.35/3](#))



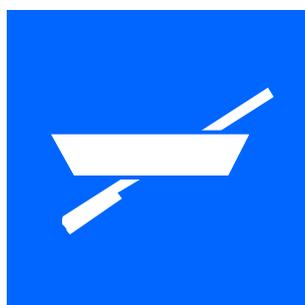
E.17 Début de la zone où le ski nautique est autorisé ([Art. 6.35](#))



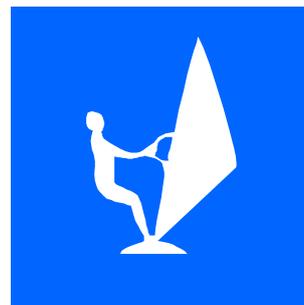
E.18 Navigation autorisée pour les bateaux à voiles



E.19 Navigation autorisée pour les bateaux mus par la force musculaire



E.20 Début de la zone où les planches à voile sont autorisées
([Art. 6.35/2](#))



E.21 Début de la zone où la navigation à grande vitesse est autorisée
([Art. 6.35/1](#), alinéa 1^{er})



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



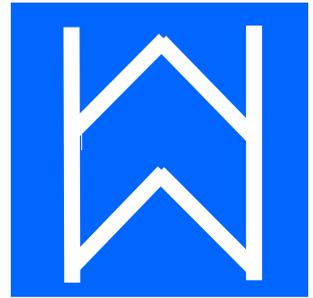
E.23 Possibilité d'obtenir des renseignements par radiotéléphonie sur le canal indiqué



E.24 Début de la zone où la navigation de véhicules nautiques à moteur est autorisée ([Art. 6.35/1](#), alinéa 2)



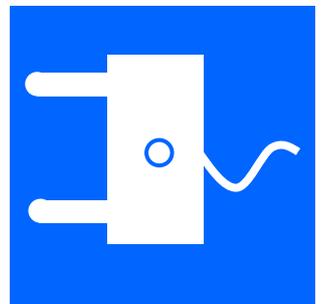
E.100 Ecluse



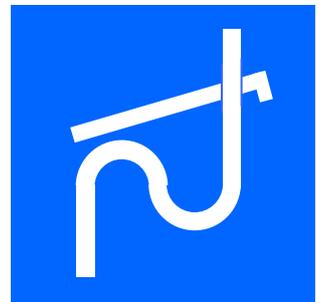
E.101 Bureau de perception



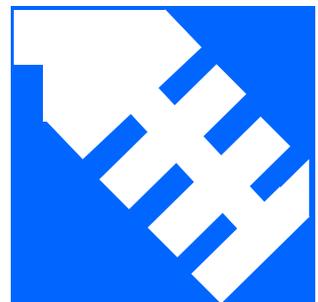
E.102 Electricité



E.103 Déchetterie fluviale



E.104 Port de plaisance



E.105 Début de la zone où la natation ou la plongée sportive est autorisée ([Art. 6.37](#))



F. SIGNAUX AUXILIAIRES

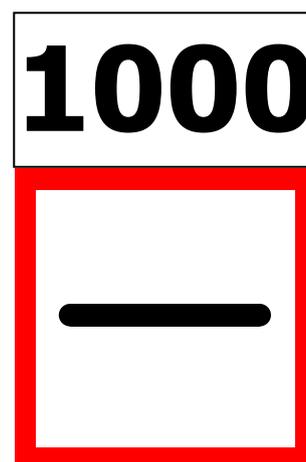
1. Les signaux mentionnés sous A à E peuvent être complétés par les signaux auxiliaires suivants.
2. Les panneaux sont blancs et les chiffres, lettres ou dessin éventuels qu'ils comportent sont noirs

F.1 Cartouches placés au-dessus du signal principal, indiquant la distance en mètres à laquelle s'applique la prescription du signal principal

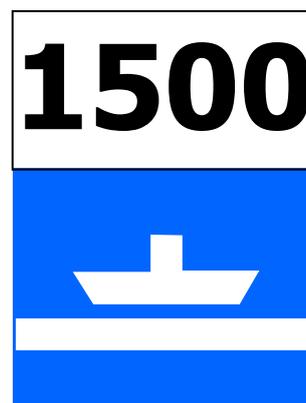


Exemples d'application:

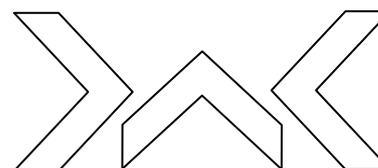
a) arrêt (B.5) à 1000 m



b) bac ne navigant pas librement (E.4a) à 1500 m

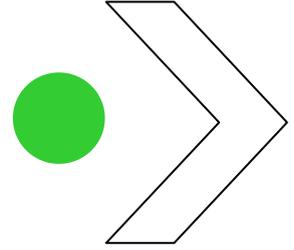


F.2 Signal lumineux additionnel: Flèche blanche lumineuse associée à certains feux ([Art. 6.16](#), alinéas 5 et 6)

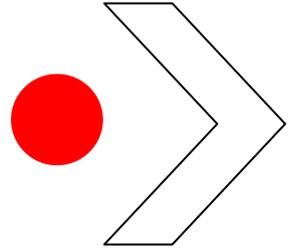


Signification:

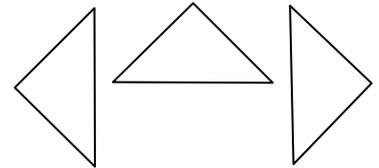
a) avec feu vert (E.1): autorisation d'entrer dans le bassin qui est situé dans la direction de la flèche



b) avec feu rouge (A.1): interdiction d'entrer dans le bassin qui est situé dans la direction de la flèche

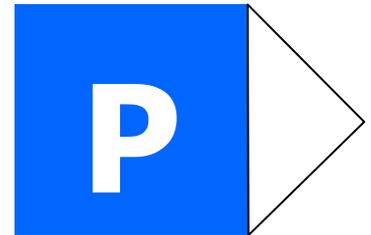


F.3 Flèches indiquant la direction du secteur auquel s'applique le signal principal

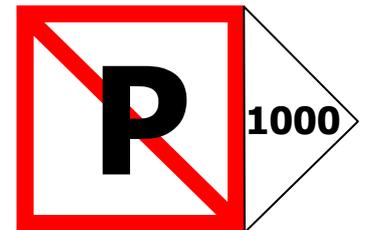


Exemples d'application:

a) stationnement autorisé (E.5) dans le sens de la flèche



b) stationnement interdit (A.5) sur 1000 m dans le sens de la flèche

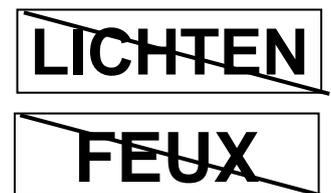


F.4 Cartouches, placés au-dessous du signal principal, donnant des explications ou indications complémentaires



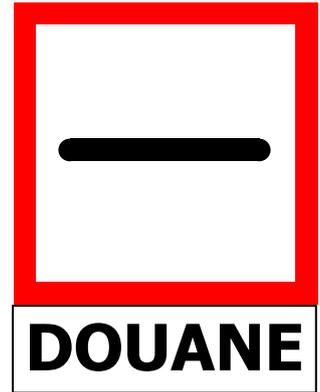
Exemples:

Les feux, prévus à [l'art. 3.20](#) pour les bateaux en stationnement, ne doivent pas être portés

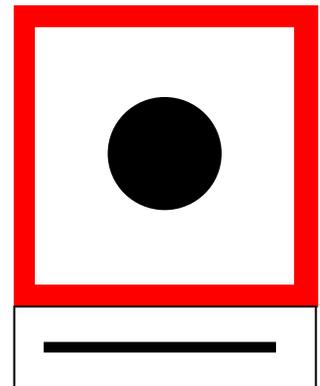


Exemples d'application:

a) arrêt (B.5) pour la douane



b) émettez un son prolongé (B.7)



c) autorisation de stationner (E.5) sans obligation de porter les feux, prévus à [l'art. 3.20](#)



F.5 Cartouches placés en dessous du signal principal indiquant la catégorie à laquelle s'applique le signal:



Exemples:

Bateaux motorisés



Navigation de sport ou de plaisance



Véhicules nautiques à moteur

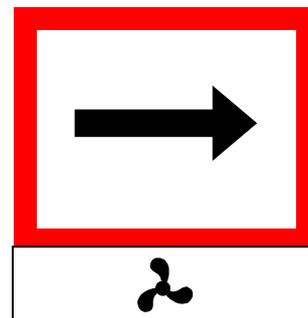


Ski nautique



Exemples d'application:

Obligation pour les bateaux motorisés de naviguer dans le sens indiqué par la flèche (B.1)



G. SIGNAUX AUX OUVRAGES D'ART

Les marquages visés ci-après de G1 à G4 peuvent être complétés des signaux suivants:

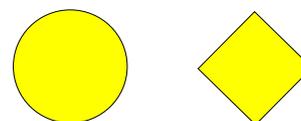
A.1: soit de feux fixes rouges soit de panneaux rectangulaires rouge-blanc-rouge



E.1: soit de feux fixes verts soit de panneaux rectangulaires vert-blanc-vert



D.1: soit de feux fixes jaunes soit de panneaux losangiques jaunes



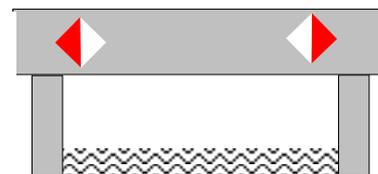
A.11.1: un feu scintillant vert placé sous un feu fixe rouge



G.1 Ponts fixes et parties fixes d'un pont

a. Délimitation de la largeur du chenal ([art. 6.24](#))

Interdiction de naviguer en dehors des limites indiquées (le triangle situé en dehors de la limite indiquée est rouge, l'autre moitié du panneau est blanche: A.10)

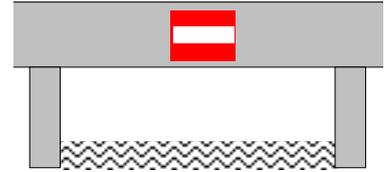


Recommandation de naviguer dans les limites indiquées (le triangle situé à l'intérieur de la limite indiquée est vert, l'autre moitié du panneau est blanche: D.2)

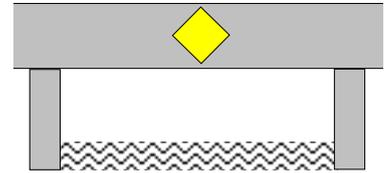


b. Passe interdite ou recommandée ([art. 6.25](#))

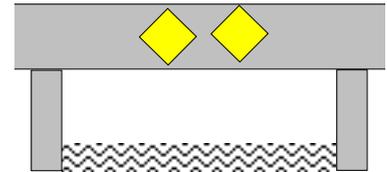
Passe interdite (le panneau est rouge et traversé par une bande horizontale blanche au milieu: A.1)



Passe recommandée, trafic en sens inverse possible (le panneau est jaune: D.1.a))



Passe recommandée, trafic en sens inverse interdit (les panneaux sont jaunes: D.1.b))

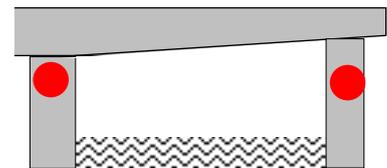


G.2 Ponts mobiles ([art. 6.26](#))

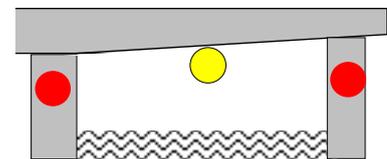
Remarque: il se peut que les feux rouge et vert ne soient placés que d'un seul côté du passage (généralement du côté tribord)

a. Ponts en service

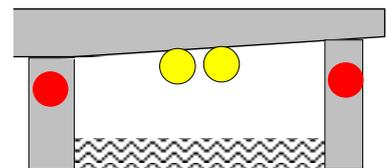
Passage interdit (les feux sont rouges: A.1)



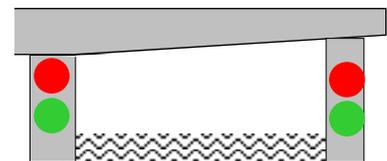
Passage autorisé lorsque le pont est fermé, le trafic en sens inverse est possible (les feux sur les côtés sont rouges: A.1; le feu du milieu est jaune D.1.a))



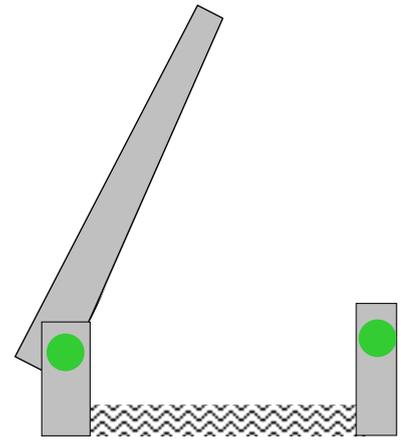
Passage autorisé lorsque le pont est fermé, le trafic en sens inverse est interdit (les feux sur les côtés sont rouges: A.1; les feux du milieu sont jaunes: D.1.b))



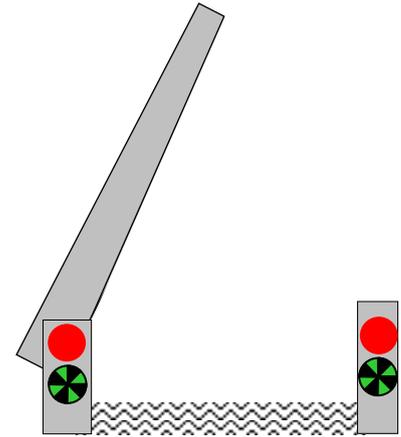
Passage actuellement interdit, mais tout de suite autorisé (le feu supérieur est rouge, le feu inférieur est vert: A.11)



Passage autorisé (les feux sont verts: E.1)

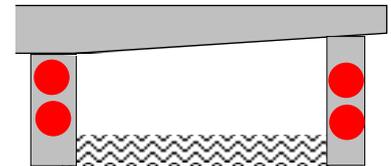


Passage interdit, à moins que le bateau soit tellement proche du passage qu'il ne lui est raisonnablement plus possible de s'arrêter (le feu supérieur est rouge, le feu inférieur est un feu scintillant vert: A.11.1)

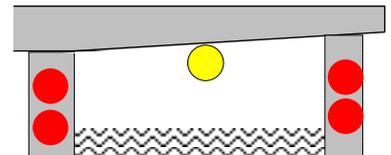


b. Ponts hors service

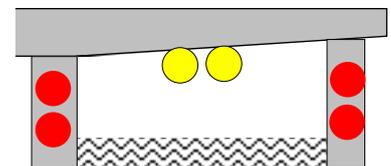
Passage interdit (les feux sont rouges: A.1)



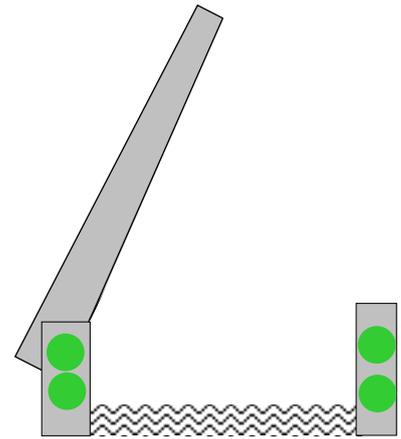
Passage autorisé lorsque le pont est fermé, le trafic en sens inverse est possible (les feux sur les côtés sont rouges: A.1; le feu du milieu est jaune D.1.a))



Passage autorisé lorsque le pont est fermé, le trafic en sens inverse est interdit (les feux sur les côtés sont rouges: A.1; les feux du milieu sont jaunes: D.1.b))



Passage autorisé, le pont est sans surveillance (les feux sont verts: E.1)



G.3 Barrages (art. 6.27)

Passage interdit, barrage fermé (les feux sont rouges: A.1)



Passage interdit (les feux sont rouges: A.1)



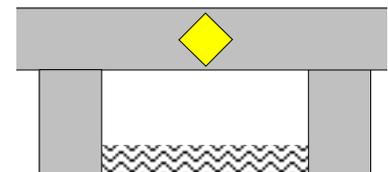
Passage autorisé (les feux sont verts: E.1)



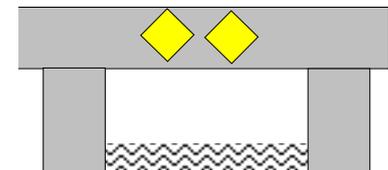
Passage interdit (pont sur barrage) (le panneau est rouge et traversé par une bande horizontale blanche au milieu: A.1)



Passage recommandé (pont sur barrage), trafic en sens inverse possible (le panneau est jaune: D.1)



Passage recommandé (pont sur barrage), trafic en sens inverse interdit (les panneaux sont jaunes: D.1)



G.4 Ecluses (art. 6.28/1)

Remarque: il se peut que les feux rouge et vert ne soient placés que sur un côté du passage (généralement du côté tribord).

1. En général

a. Ecluse en service

Entrée ou sortie interdite (les feux sont rouges: A.1)



Entrée interdite, sera incessamment autorisée (le feu supérieur est rouge, le feu inférieur est vert: A.11)



Entrée ou sortie autorisée (les feux sont verts: E.1)

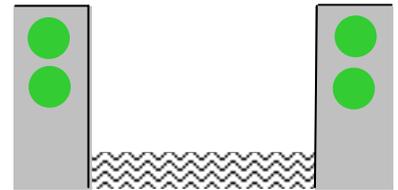


b. Ecluse hors service

Entrée interdite (les feux sont rouges: A.1)

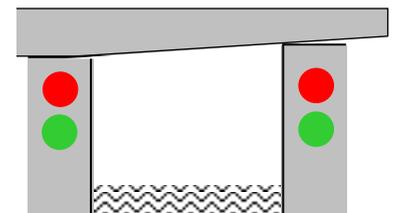


Passage autorisé, l'écluse est ouverte des deux côtés (les feux sont verts: E.1)

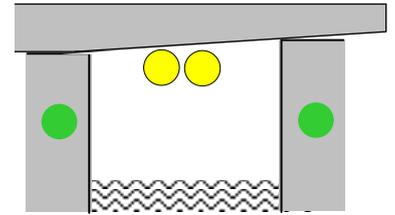


2. Ecluse avec pont mobile (si le pont n'a pas de signalisation distincte)

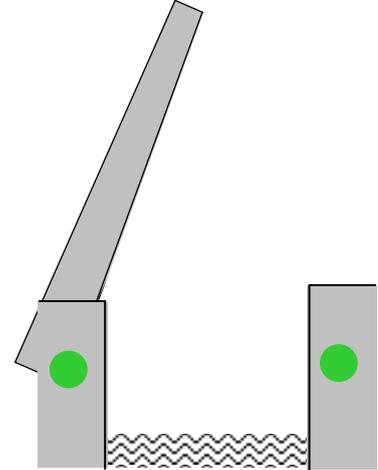
Entrée interdite, sera incessamment autorisée (le feu supérieur est rouge, le feu inférieur est vert: A.1)



Entrée ou sortie de l'écluse et passage sous le pont fermé autorisés (les feux sur les côtés sont verts: E.1; les feux du milieu sont jaunes: D.1.b))



Entrée ou sortie de l'écluse et passage du pont autorisés (les feux sont verts: E.1)



H. AUTRES INDICATIONS

H.1 Kilométrage

a. Borne kilométrique



b. Borne hectométrique



H.2 Signaux directionnels

1. Indication des destinations principales

Aussi bien des noms de lieu que des noms de voie d'eau peuvent y figurer.

a. Présignalisation (avant l'embranchement) (le panneau est vert et les indications sont blanches)



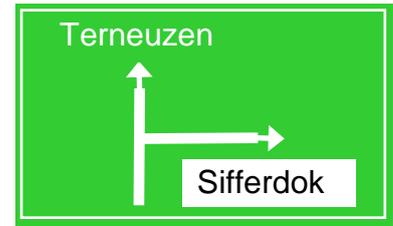
b. Signalisation décisionnelle (à l'endroit même de l'embranchement) (le panneau est vert et les indications sont blanches)



2. Indication de destinations spécifiques

Elles indiquent la direction de ports, de lieux de (dé)chargement, de ports de plaisance, etc.

a. Présignalisation (avant un embranchement) (le panneau est vert, les indications sont blanches et le nom de la destination spécifique est noir sur fond blanc)



b. Signalisation décisionnelle (à l'endroit même de l'embranchement)



3. Signalisation de détournements

(le panneau est jaune, les indications sont noires)



4. Dénomination d'une voie d'eau ou d'un objet (port, pont, écluse, etc.)

(le panneau est blanc, le nom est bleu)



APPENDICE 8. BALISAGE DES CHENAUX, DES LACS ET DES VOIES NAVIGABLES DE GRANDE LARGEUR

I. GENERALITES

1. Définitions

Côté droit / côté gauche: ces expressions correspondent:

- a) *sur une voie navigable ou dans un chenal:* au "côté droit" et au "côté gauche" d'un observateur tourné vers l'aval;
- b) *sur les canaux:* en général, au "côté droit" et au "côté gauche" d'un observateur qui se dirige vers un bief situé plus bas;
- c) *dans les lacs:* au "côté droit" et au "côté gauche" tels que définis par l'autorité.

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

2. Caractéristiques des feux (Abréviation internationale)

<i>Feu fixe:</i> lumière ininterrompue	F
<i>Feu scintillant continu:</i> scintillements continus au rythme de 50 à 60 éclats par minute	Q
<i>Feu scintillant rapide continu:</i> scintillements continus au rythme de 100 à 120 éclats par minute	VQ
<i>Feu à occultations régulières</i>	Oc
<i>Feu à occultations groupées</i>	Oc (-)
<i>Feu isophasé:</i> les périodes de lumière sont aussi longues que les périodes d'obscurité	Iso
<i>Feu à éclats réguliers:</i> les périodes de lumière sont plus courtes que les périodes d'obscurité	FI
<i>Feu à éclats groupés:</i> un groupe de 2, 3, 4 ou 5 éclats	FI (-)
<i>Feu à éclats diversement groupés</i>	FI (-+-)

Feu à scintillements groupés: un groupe de 3, 6 ou 9 éclats

Q (-)

Feu à scintillements rapides groupés: un groupe de 3, 6 ou 9 éclats rapides

VQ (-)

3. Exemples

	← 20 sec. →
F	
Q	
VQ	
	1 période
Oc.3s	
Iso.2s	
Fl.5s	
Fl(5).20s	
Fl(2+1).10s	
Q(3).10s	
VQ(6).5s	

II. BALISAGE LATERAL

(délimitation latérale du chenal)

1. Côté droit du chenal

Couleur: rouge

Forme: bouée cylindrique, bouée avec voyant ou espar

Voyant (le cas échéant): cylindre rouge

Feu (le cas échéant): feu rouge isophase ou feu à éclats réguliers

En général, avec réflecteur radar

2. Côté gauche du chenal

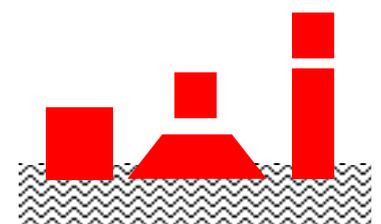
Couleur: vert

Forme: bouée conique, bouée avec voyant ou espar

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

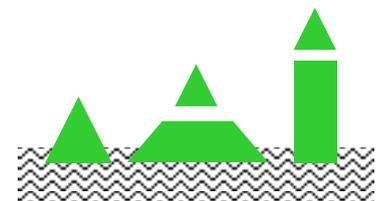
Feu (le cas échéant): feu vert isophase ou feu à éclats réguliers

En général, avec réflecteur radar



Iso

Fl



Iso

Fl

3. Bifurcation du chenal

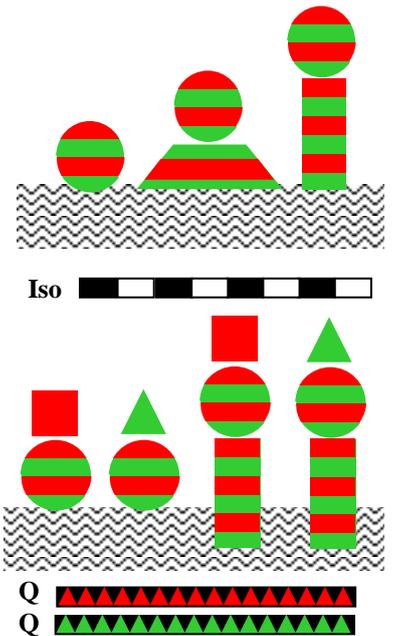
Couleur: à bandes horizontales rouges et vertes

Forme: bouée sphérique, bouée avec voyant ou espar

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

Feu (le cas échéant): feu blanc isophasé (2s)

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 dans ce cas un feu scintillant continu rouge ou vert

III. BALISAGE A TERRE INDIQUANT LA POSITION DU CHENAL

A. CHENAL

Signaux indiquant la position du chenal 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.

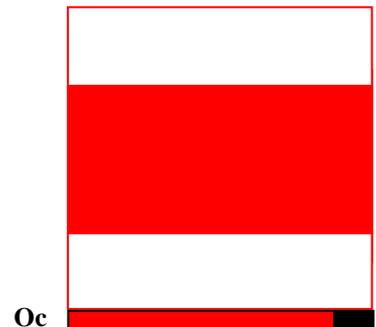
1. Chenal proche de la rive droite

Couleur: rouge/blanc

Forme: poteau avec voyant

Voyant: panneau carré (placé de manière à ce que ses côtés soient horizontaux et verticaux) de couleur rouge avec deux bandes horizontales blanches

Feu (le cas échéant): feu rouge à occultations régulières



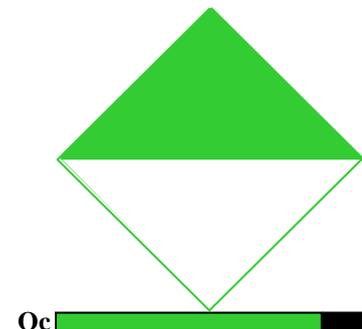
2. Chenal proche de la rive gauche

Couleur: vert/blanc

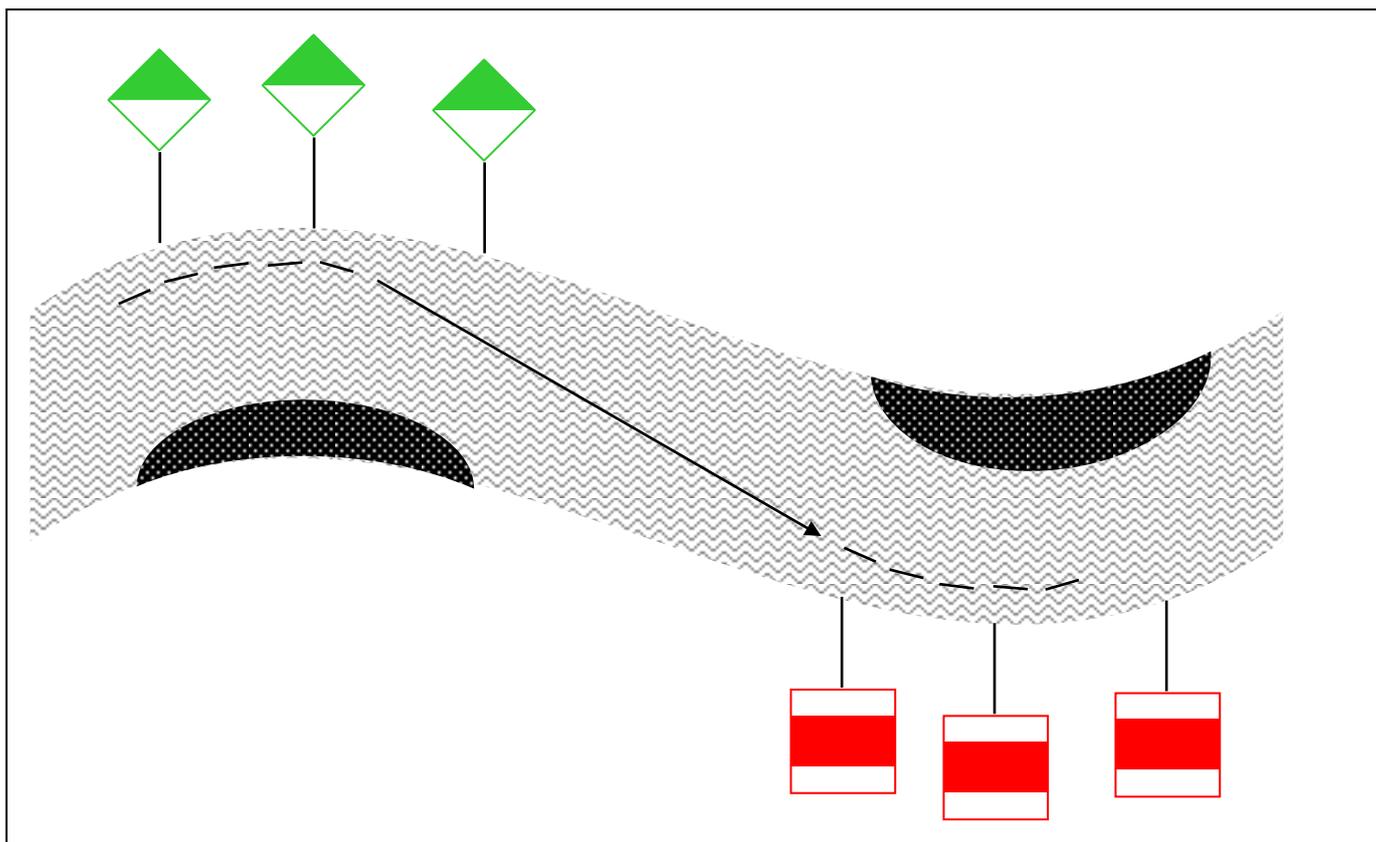
Forme: poteau avec voyant

Voyant: panneau carré (placé de manière à ce que ses diagonales soient horizontales et verticales) dont la moitié supérieure est peinte en vert et la moitié inférieure en blanc

Feu (le cas échéant): feu vert à occultations régulières



3. Utilisation des signaux (exemple)



B. TRAVERSEES: 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.

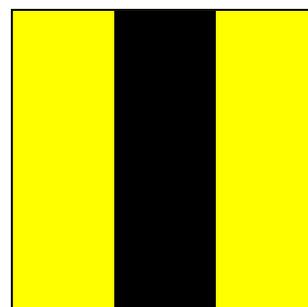
1. Rive droite

Couleur: jaune/noir

Forme: poteau avec voyant

Voyant: panneau carré (placé de manière à ce que ses côtés soient horizontaux et verticaux) de couleur jaune avec une bande verticale noire au milieu

Feu (le cas échéant): feu jaune à occultations régulières



Oc

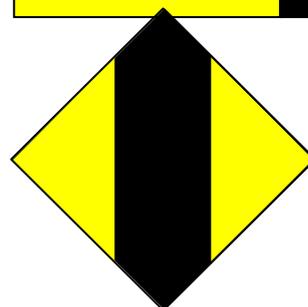
2. Rive gauche

Couleur: jaune/noir

Forme: poteau avec voyant

Voyant: panneau carré (placé de manière à ce que ses diagonales soient horizontales et verticales) de couleur jaune avec une bande verticale noire au milieu, ou latte en forme de croix de Saint-André, peinte en jaune

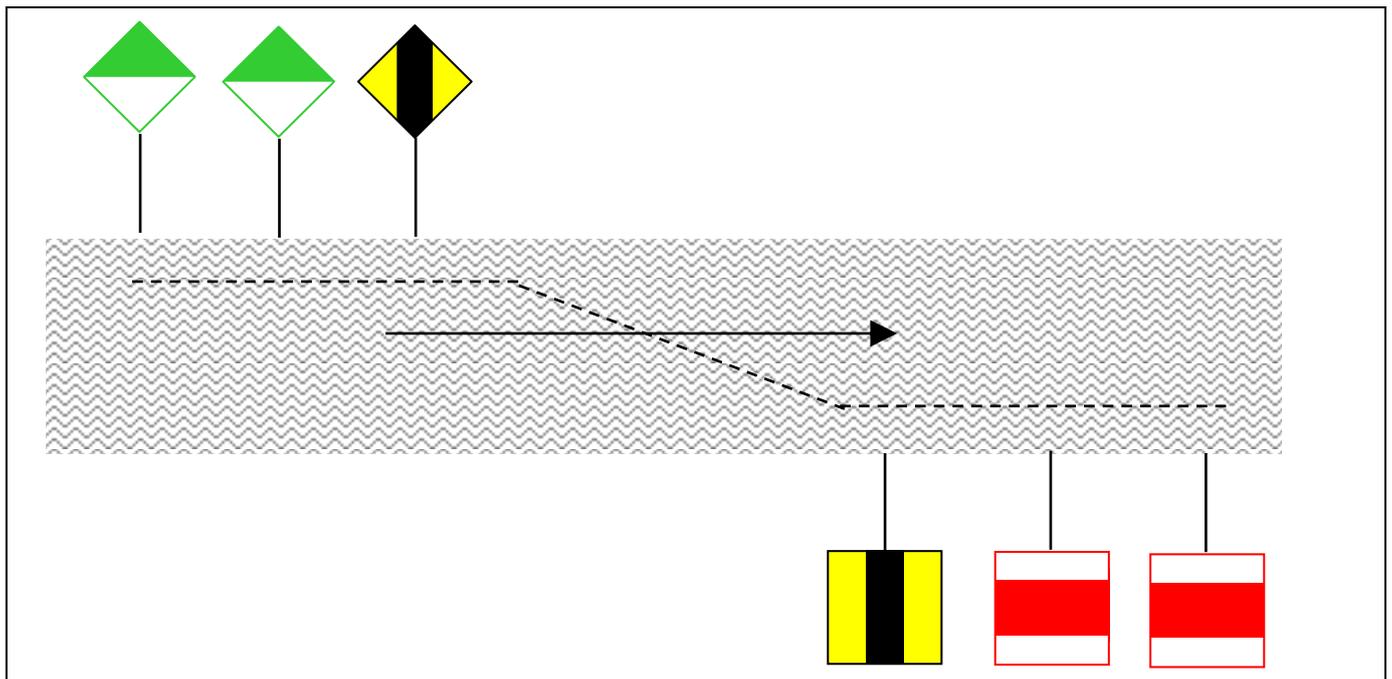
Feu (le cas échéant): feu jaune à occultations régulières



Oc

3. Utilisation des signaux (exemple)

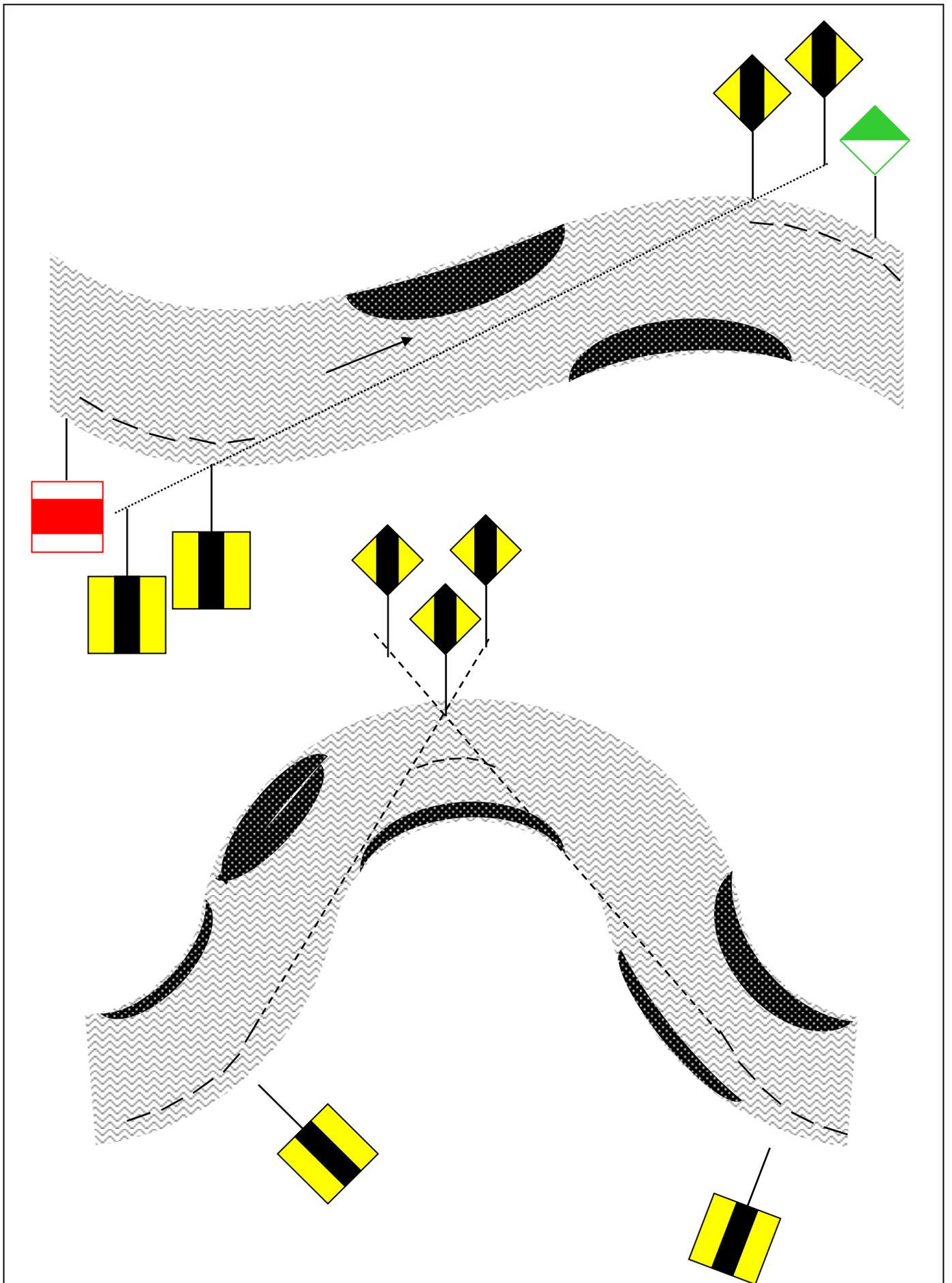
3.1. Simple indication d'une traversée



3.2. Indication de l'axe d'une longue traversée

Deux signaux identiques, placés sur la même rive l'un derrière l'autre, 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)



IV. BALISAGE DES POINTS DANGEREUX ET DES OBSTACLES

A. BALISES FIXES

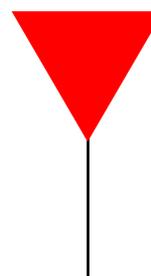
1. Côté droit

Couleur: rouge

Forme: poteau avec voyant

Voyant: cône rouge, pointe dirigée vers le bas

Feu (le cas échéant): feu rouge isophase ou feu à éclats réguliers



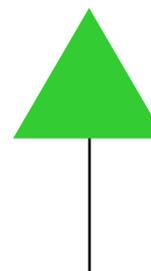
2. Côté gauche

Couleur: vert

Forme: poteau avec voyant

Voyant: cône vert, pointe dirigée vers le haut

Feu (le cas échéant): feu vert isophase ou feu à éclats réguliers



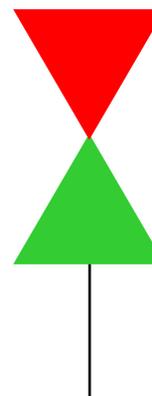
3. Bifurcation

Couleur: rouge/vert

Forme: poteau avec voyant

Voyant: cône rouge, pointe dirigée vers le bas, au-dessus d'un cône vert, pointe dirigée vers le haut

Feu (le cas échéant): feu blanc isophase (2s)



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

4. Dérivations, embouchures et entrées de ports

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

B. BALISES FLOTTANTES

1. Côté droit

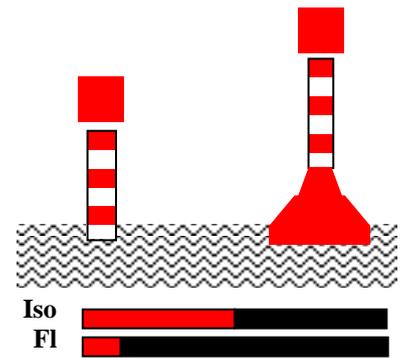
Couleur: bandes horizontales rouges et blanches

Forme: bouée-espar ou espar

Voyant: cylindre rouge

Feu (le cas échéant): feu rouge isophasé ou feu à éclats réguliers

En général, avec réflecteur radar



2. Côté gauche

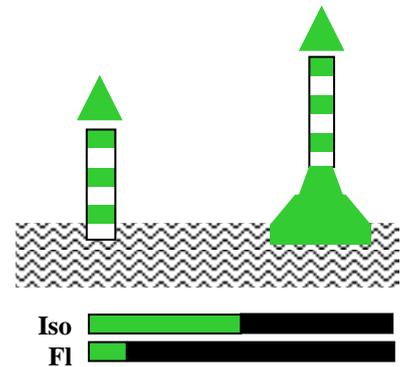
Couleur: bandes horizontales vertes et blanches

Forme: bouée-espar ou espar

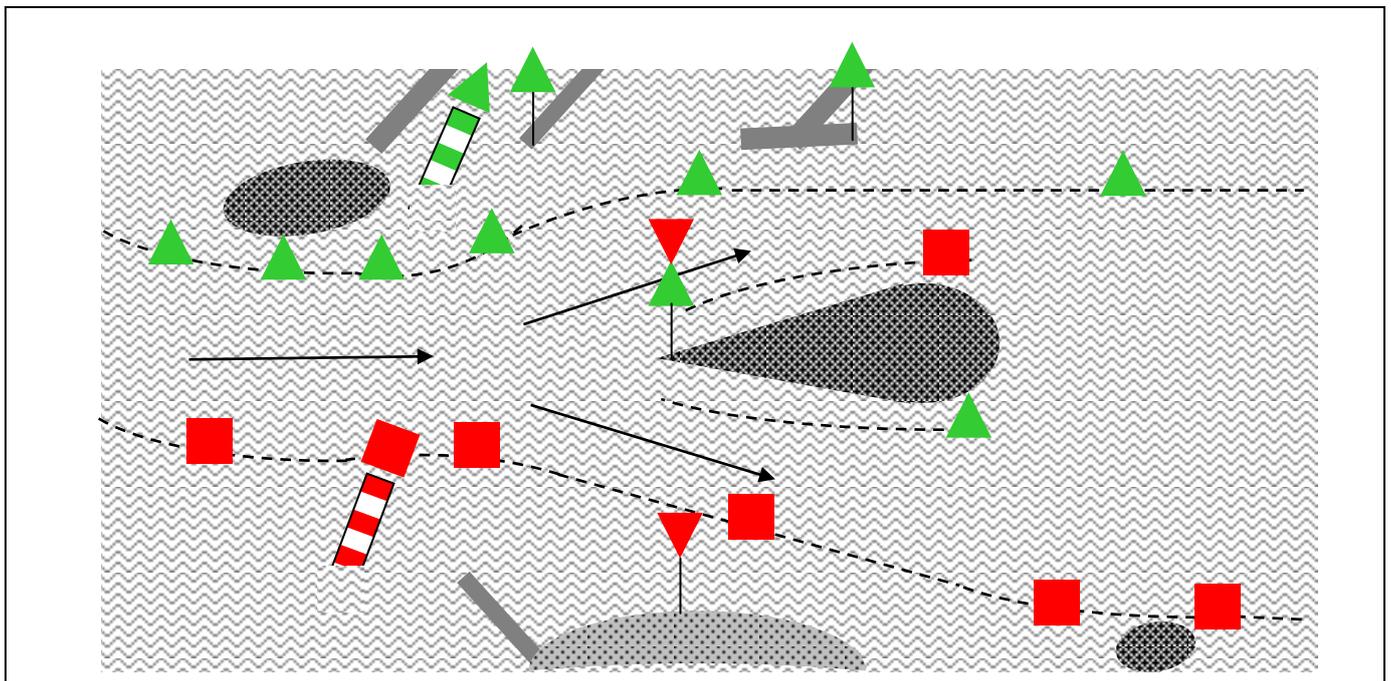
Voyant: cône vert, pointe dirigée vers le haut

Feu (le cas échéant): feu vert isophasé ou feu à éclats réguliers

En général, avec réflecteur radar



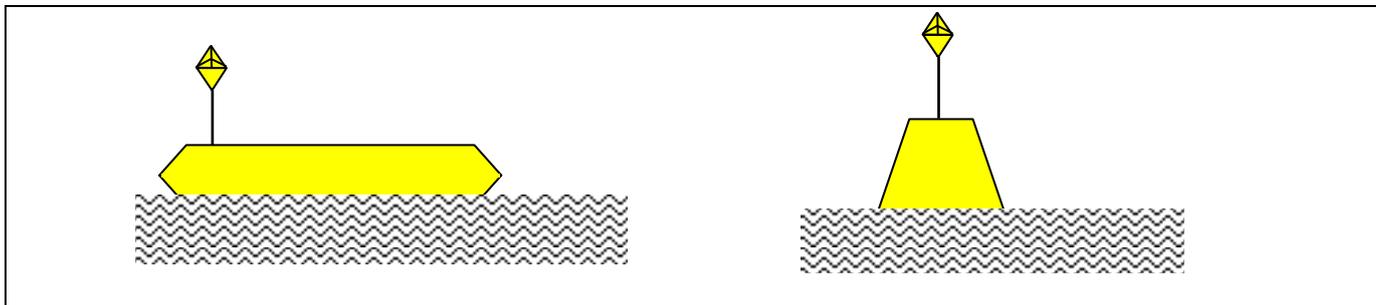
Exemple d'application du balisage des chapitres II et IV



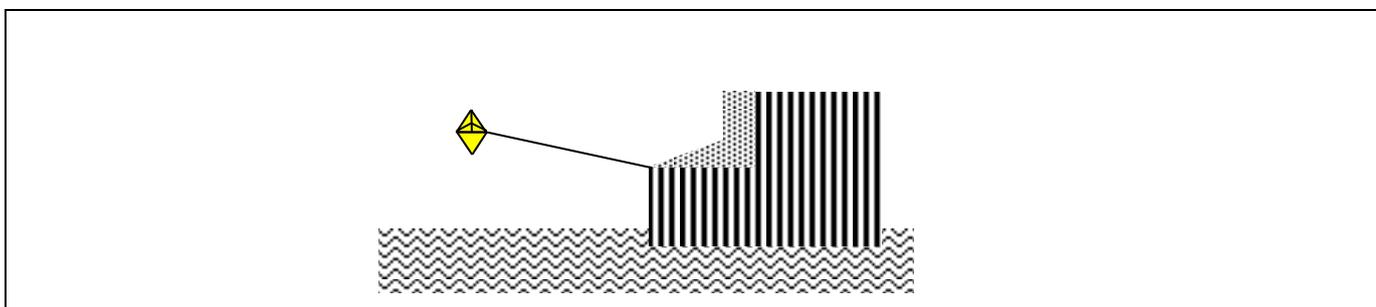
V. BALISAGE SUPPLEMENTAIRE POUR LA NAVIGATION AU RADAR

A. PILES DE PONT

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

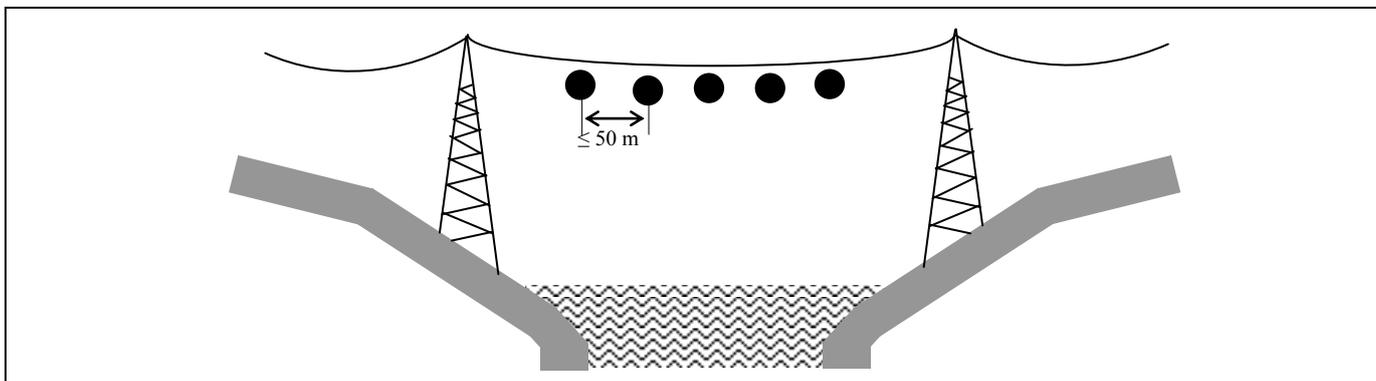


2. Perche avec réflecteur radar à l'amont et à l'aval de piles de pont

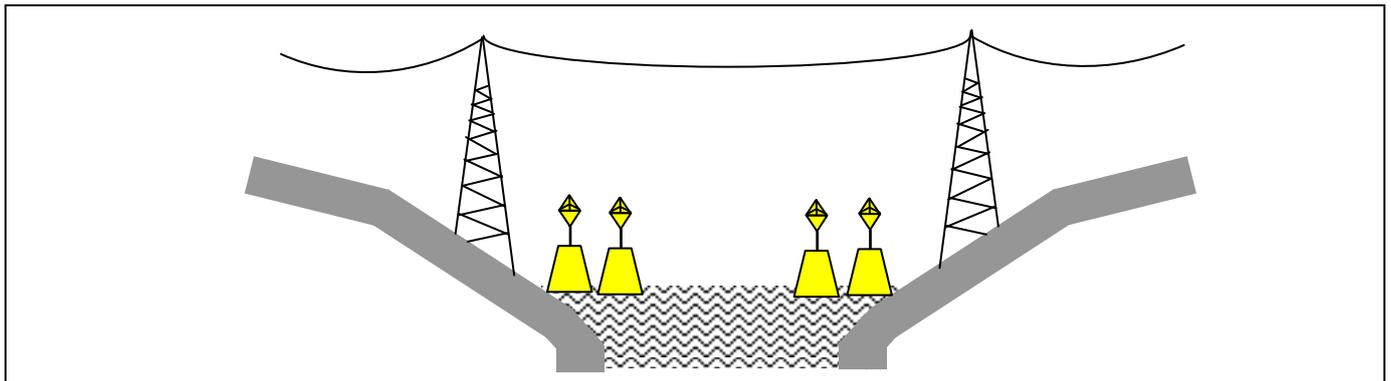


B. LIGNES AÉRIENNES

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



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



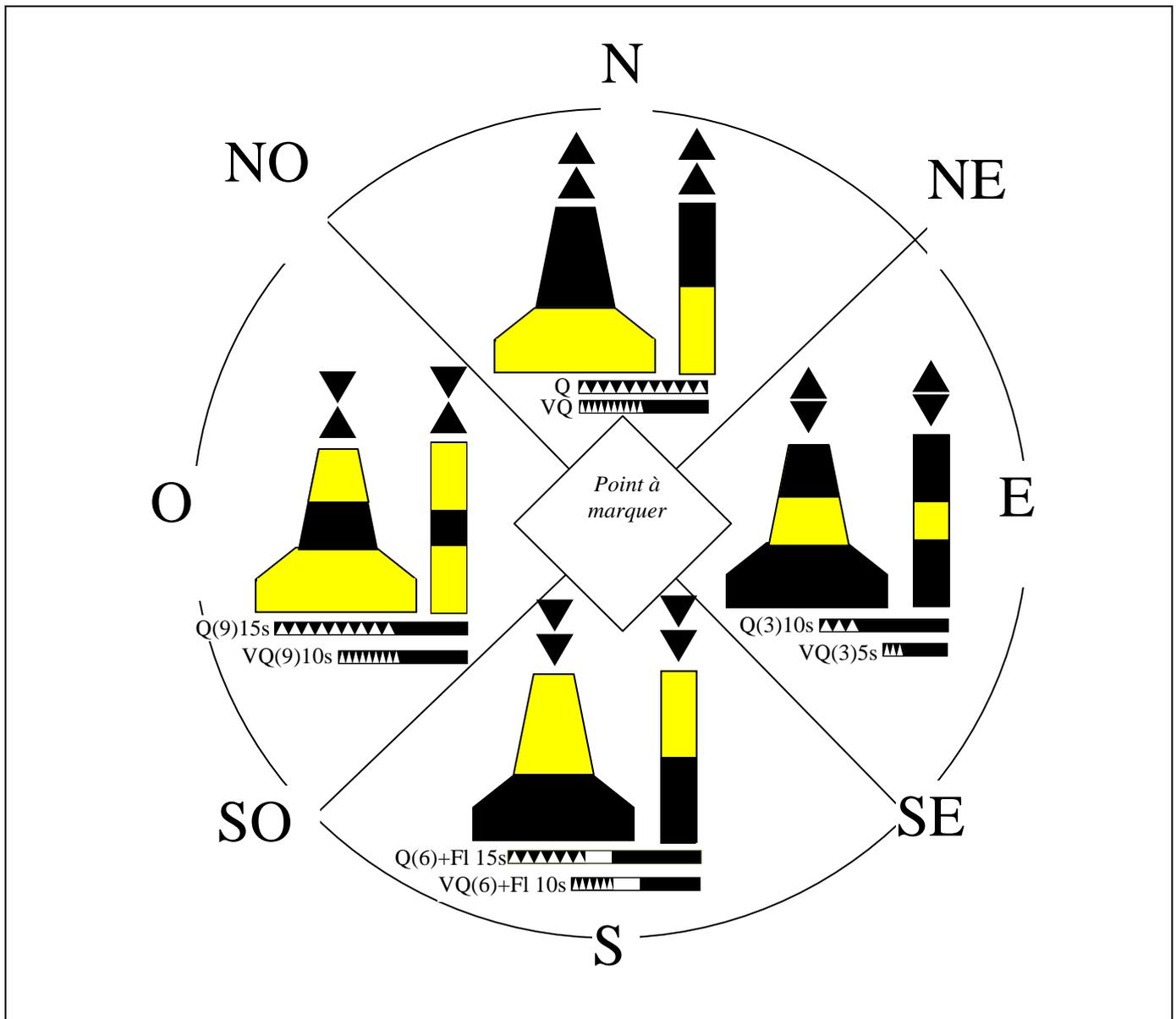
VI. BALISAGE SUPPLEMENTAIRE DES LACS ET VOIES NAVIGABLES DE GRANDE LARGEUR

A. POINTS DANGEREUX, OBSTACLES ET 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 à marquer. 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.



Marque du quadrant Nord

Couleur: noir au-dessus de jaune

Forme: charpente ou espar, avec voyant

Voyant: deux cônes noirs superposés, pointes dirigées vers le 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 3, ou scintillements groupés par 3

Marque du quadrant Sud

Couleur: jaune au-dessus de noir

Forme: charpente ou espar, avec voyant

Voyant: deux cônes noirs superposés, pointes dirigées vers le bas

Feu (le cas échéant):

- *couleur:* blanc
- *rythme:* à scintillements rapides groupés par 6 suivis d'un éclat long d'au moins 2 s, ou à scintillements groupés par 6 suivis d'un éclat long d'au moins 2 s

Marque du quadrant Ouest

Couleur: jaune avec une seule bande horizontale noir

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 9, ou scintillements groupés par 9

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.

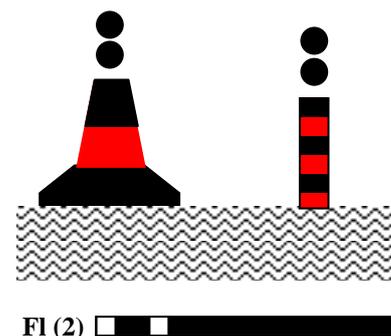
Couleur: noir avec une ou plusieurs larges bandes horizontales rouges

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

Voyant: deux sphères noires superposées

Feu (le cas échéant):

- *couleur:* blanc
- *rythme:* à éclats groupés par 2



B. EAUX SAINES

Balisage des axes des chenaux, des milieux de chenal et des atterrissages

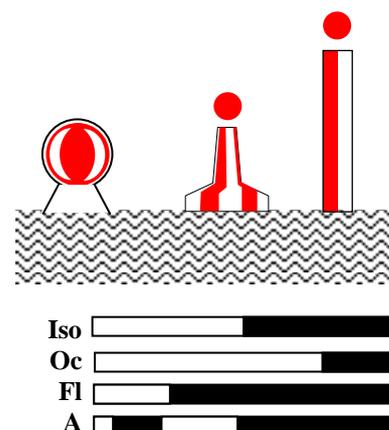
Couleur: bandes verticales rouges et blanches

Forme: bouée sphérique, ou charpente ou espar avec voyant

Voyant (le cas échéant): une seule sphère rouge

Feu (le cas échéant):

- *couleur:* blanc
- *rythme:* isophasé ou à occultations régulières ou à un éclat long toutes les 10 secondes ou lettre A de l'alphabet morse



VII. BALISAGE PARTICULIER

Couleur: jaune

Forme: cône tronqué, bouée conique, bouée cylindrique ou espar

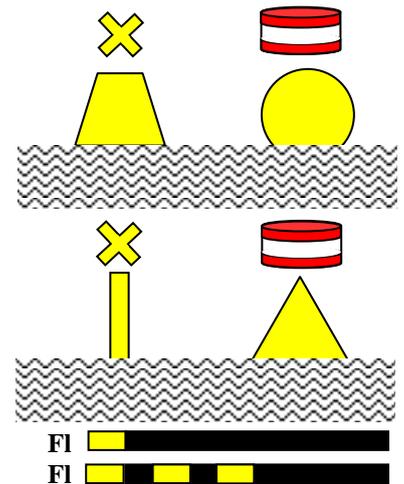
Voyant (le cas échéant): croix de Saint André, peinte en jaune ou, uniquement dans le cas d'une zone interdite, le signal d'interdiction de passer [A.1](#) (appendice 7) sous forme d'un cylindre

Feu (le cas échéant): feu jaune à éclats réguliers ou à éclats groupés à l'exclusion d'un feu à éclats groupés de 2 éclats

Ce balisage n'est pas destiné en premier lieu pour la navigation, mais indique une certaine zone ou un objet qui est couramment décrit dans des publications nautiques ou spécialisées.

Ce balisage est par exemple appliqué pour baliser les zones de navigation interdites, des endroits de dragage, de déversement et d'ancrage, de zones d'exercices et de pêche, pour la délimitation des zones spécialement réservées aux bateaux pratiquant la grande vitesse ou effectuant du ski nautique, de la planche à voile, des compétitions, etc. ... et pour l'indication de positions ayant une destination spéciale tels que des câbles, des instruments.

Les bateaux navigants sont tenus de passer ces balisages du même côté que pour les balisages normaux



APPENDICE 10. (non repris)

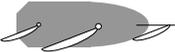
APPENDICE 11. (non repris)

APPENDICE 12. REGLES DE ROUTE

1. Les croquis du présent appendice ne sont donnés qu'à titre explicatif. Seul le texte du règlement a force de loi.

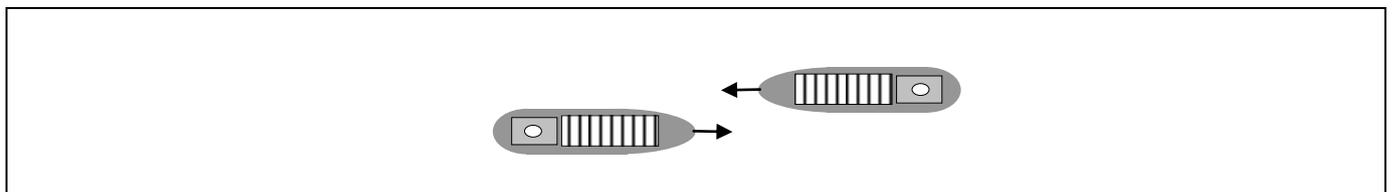
2. Les symboles suivants sont employés:

Grand bateau	
Menue embarcation	
Menue embarcation motorisée	
Menue embarcation à voiles	
Menue embarcation mue par la force musculaire	
Bac	

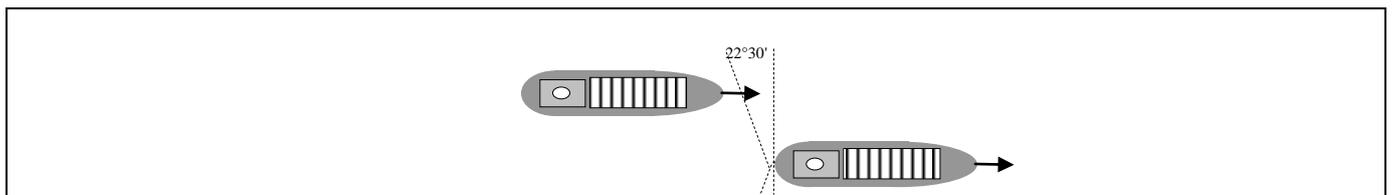
Grand bateau à voiles	
Direction du vent	
Direction du courant	
Signal sonore	
Son bref	
Son prolongé	
Série de sons très brefs	

I. GENERALITES

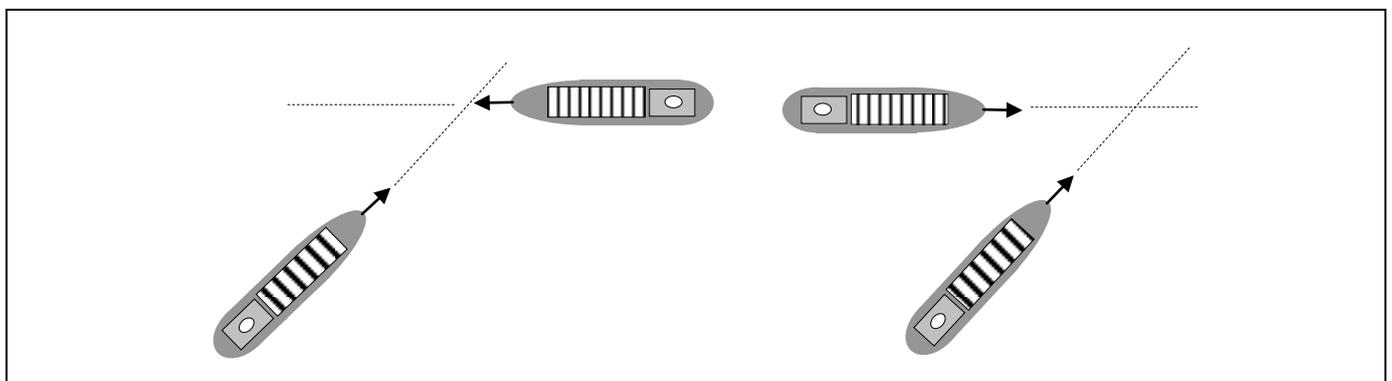
[Art. 6.01. Définitions](#)



1. a) Rencontre

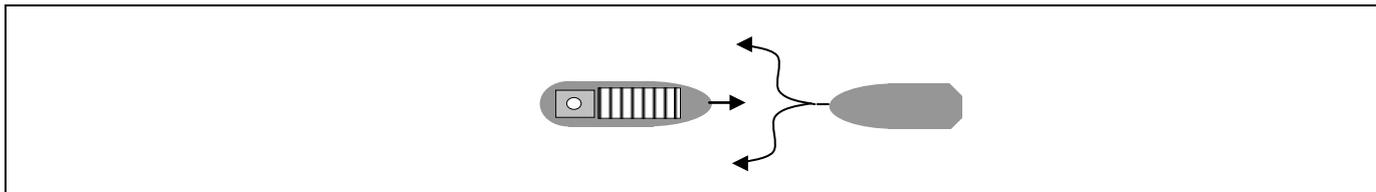


1. b) Dépassement



1. c) Routes qui se croisent

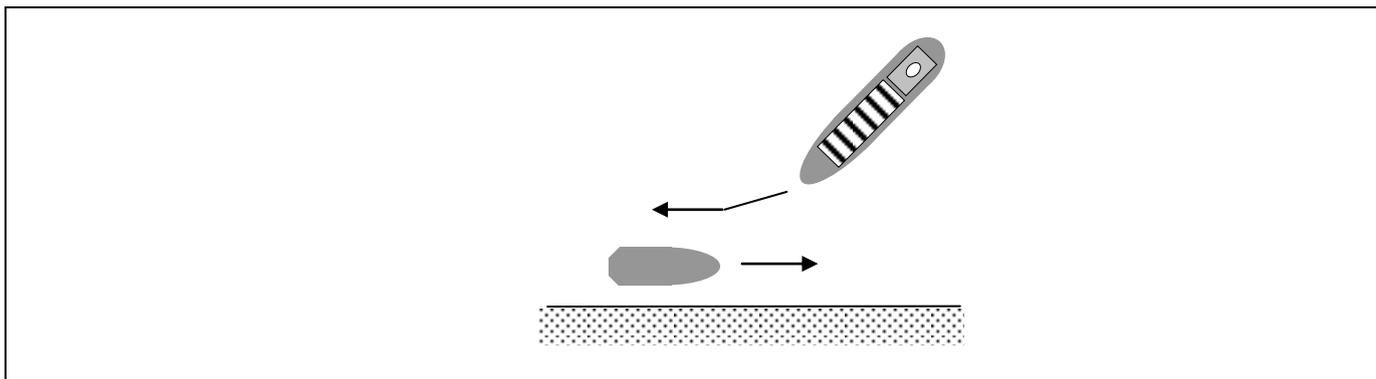
Art. 6.02. Menues embarcations: principes généraux



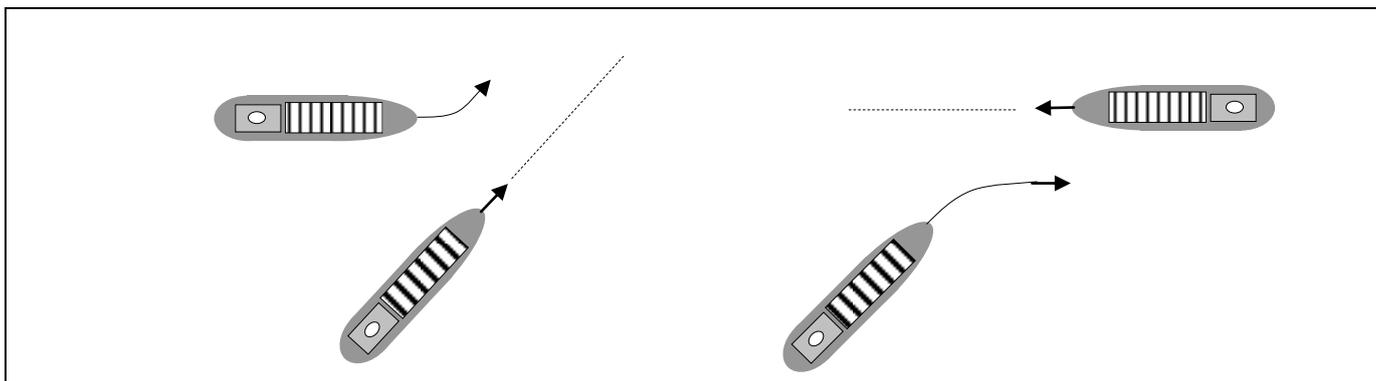
2. La menue embarcation s'écarte pour le grand bateau

II. RENCONTRES, ROUTES QUI SE CROISENT, DEPASSEMENT

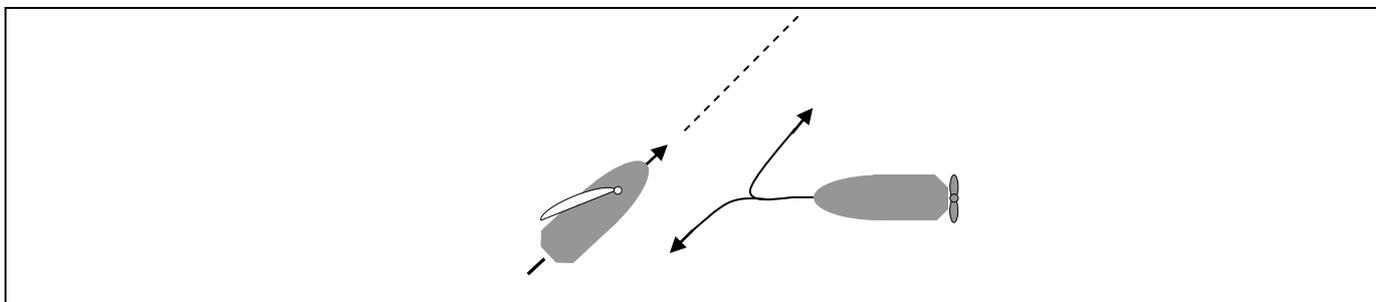
Art. 6.03/1. Routes qui se croisent



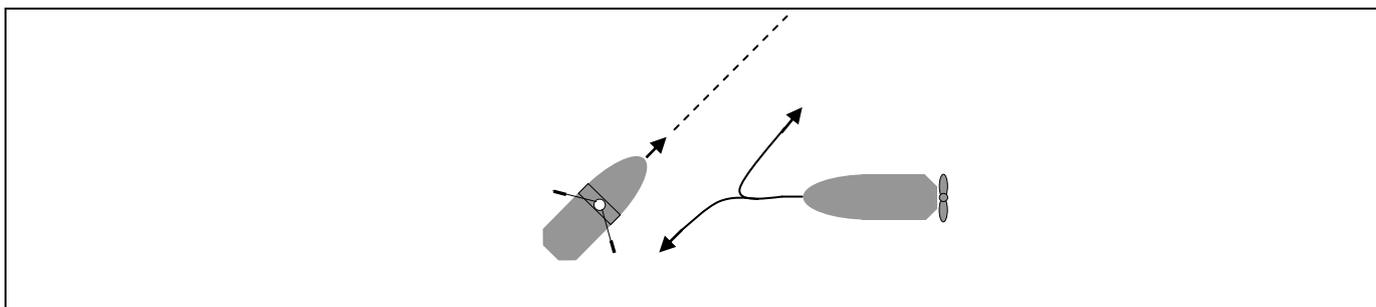
1. Le bateau qui suit le côté du chenal à tribord est tenu de maintenir sa route et l'autre bateau de s'écarter



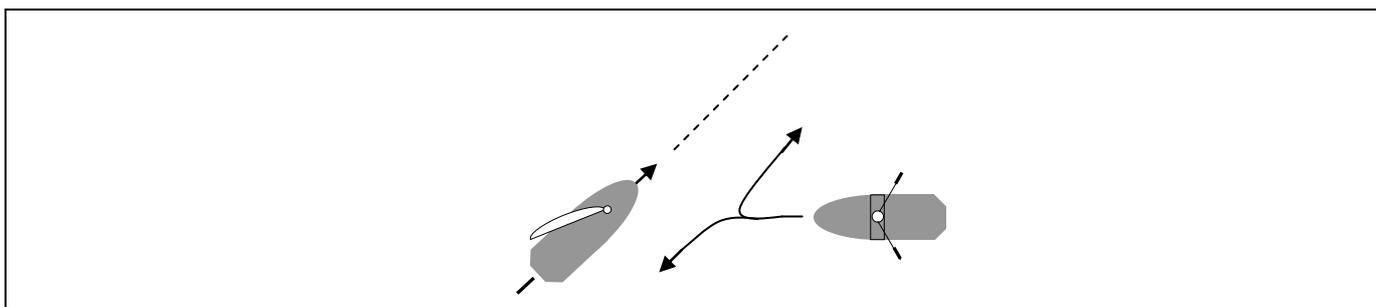
1/1. Dans le cas où aucun des bateaux ne suit le côté du chenal à tribord, le bateau qui voit l'autre bateau sur tribord doit s'écarter de la route de celui-ci



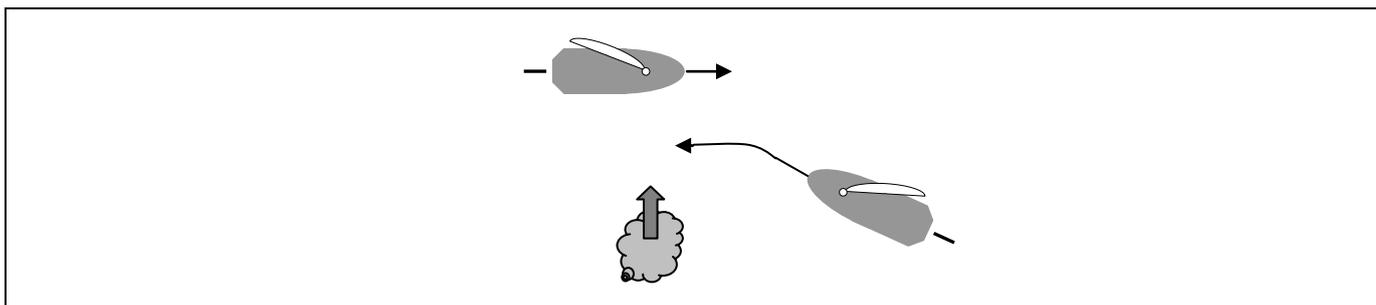
3. a) Menue embarcation motorisée et menue embarcation à voiles: dans le cas où aucun des bateaux ne suit le côté du chenal à tribord le bateau motorisé doit s'écarter



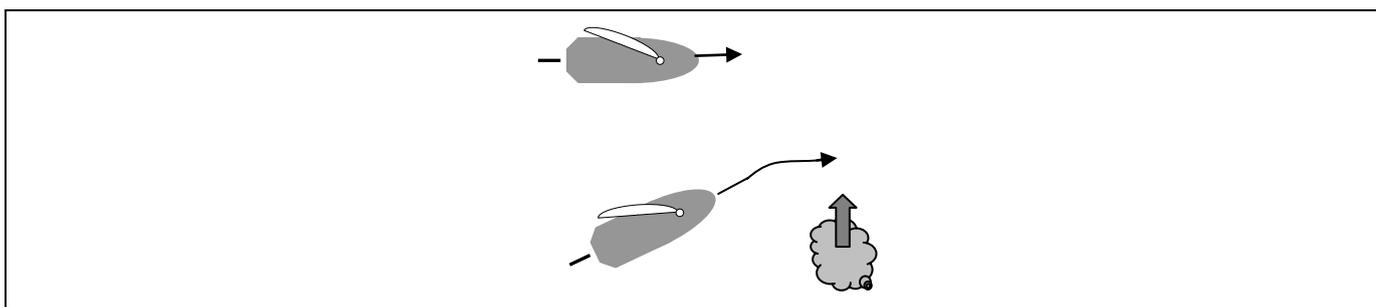
3. a) Menue embarcation motorisée et menue embarcation mue par la force musculaire: dans le cas où aucun des bateaux ne suit le côté du chenal à tribord le bateau motorisé doit s'écarter



3. b) Menue embarcation mue par la force musculaire et menue embarcation à voiles: dans le cas où aucun des bateaux ne suit le côté du chenal à tribord la menue embarcation mue par la force musculaire doit s'écarter

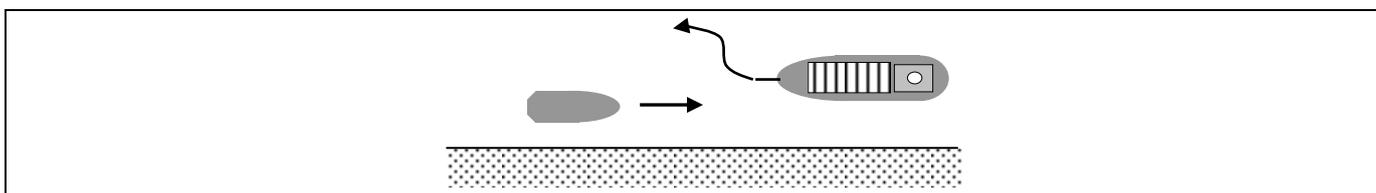


4. a) Bateaux à voiles qui reçoivent le vent d'un bord différent: dans le cas où aucun des bateaux ne suit le côté du chenal à tribord le bateau qui reçoit le vent de bâbord doit s'écarter

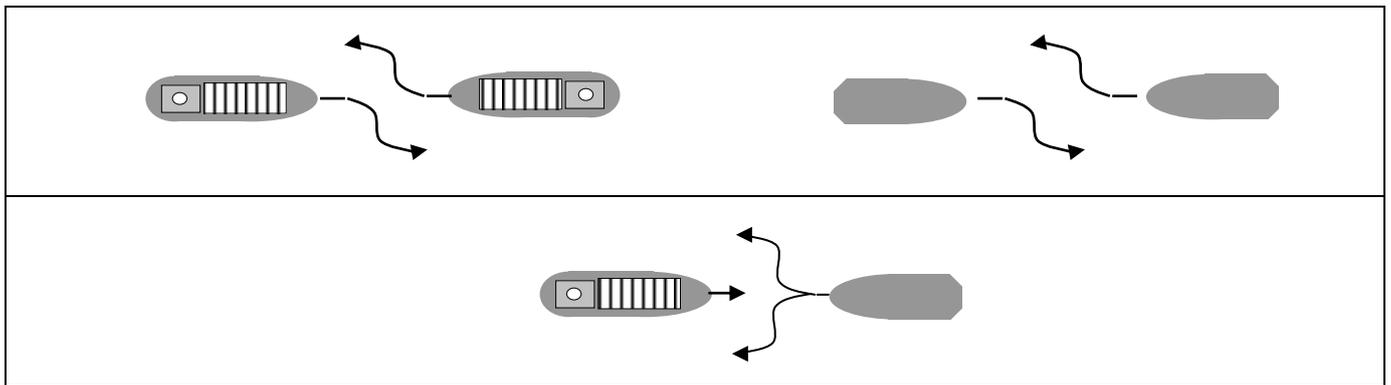


4. b) Bateaux à voiles qui reçoivent le vent du même bord: dans le cas où aucun des bateaux ne suit le côté du chenal à tribord le bateau qui est au vent doit s'écarter

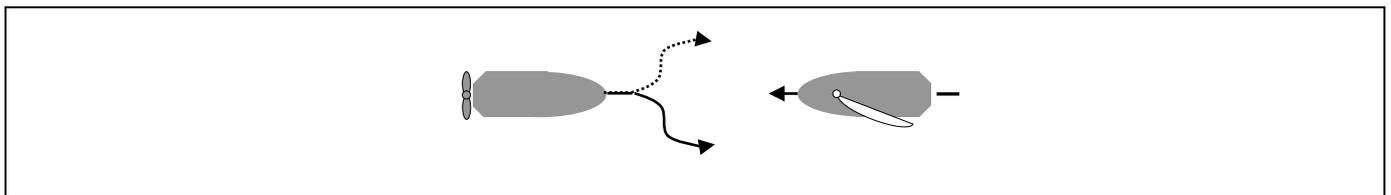
Art. 6.04. Rencontre – Règle principale



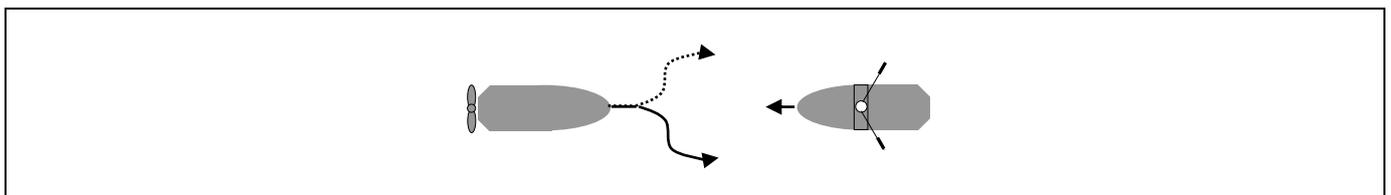
1. Le bateau qui suit le côté du chenal à tribord est tenu de maintenir sa route et l'autre bateau de s'écarter



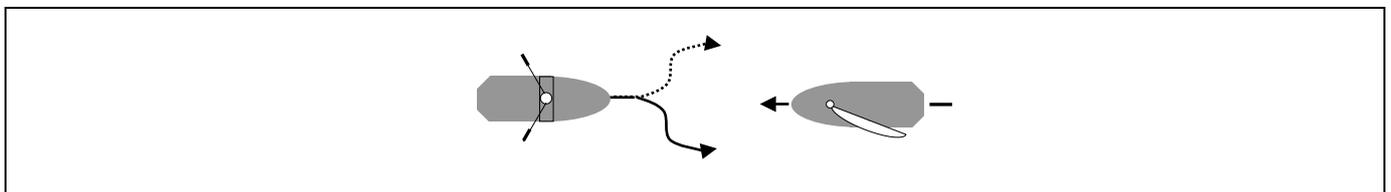
1/1. Dans le cas où aucun des bateaux ne suit le côté du chenal à tribord, chaque bateau doit venir sur tribord. Une menue embarcation s'écarte pour un grand bateau.



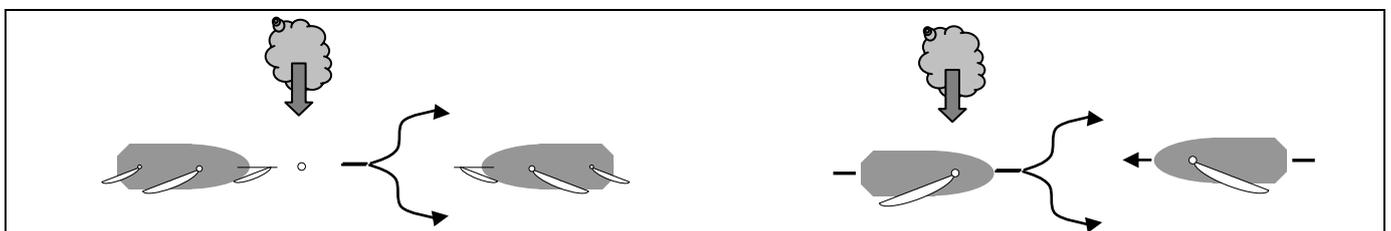
8. Menue embarcation motorisée et menue embarcation à voiles: dans le cas où aucun des bateaux ne suit le côté du chenal à tribord le bateau motorisé doit s'écarter, si possible sur tribord



8. Menue embarcation motorisée et menue embarcation mue par la force musculaire: dans le cas où aucun des bateaux ne suit le côté du chenal à tribord le bateau motorisé doit s'écarter, si possible sur tribord

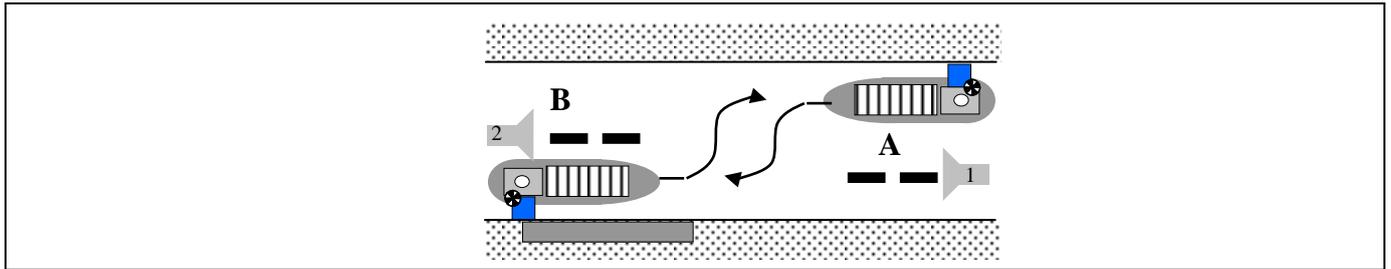


8. Menue embarcation mue par la force musculaire et menue embarcation à voiles: dans le cas où aucun des bateaux ne suit le côté du chenal à tribord la menue embarcation mue par la force musculaire doit s'écarter, si possible sur tribord



9. Bateaux à voiles: dans le cas où aucun des bateaux ne suit le côté du chenal à tribord le bateau qui reçoit le vent de bâbord doit s'écarter

Art. 6.05. Rencontre entre grands bateaux – Dérogation à la règle principale

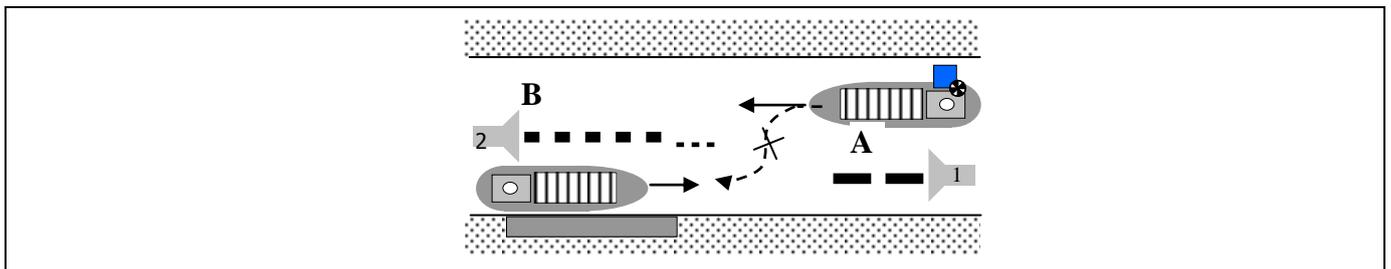


2.-3. Le bateau A veut aller à bâbord en passant à tribord du bateau B:

1. A demande à B de s'écarter à bâbord

2. B signale qu'il peut s'écarter

(le panneau est bleu des deux côtés; le feu scintillant est blanc)



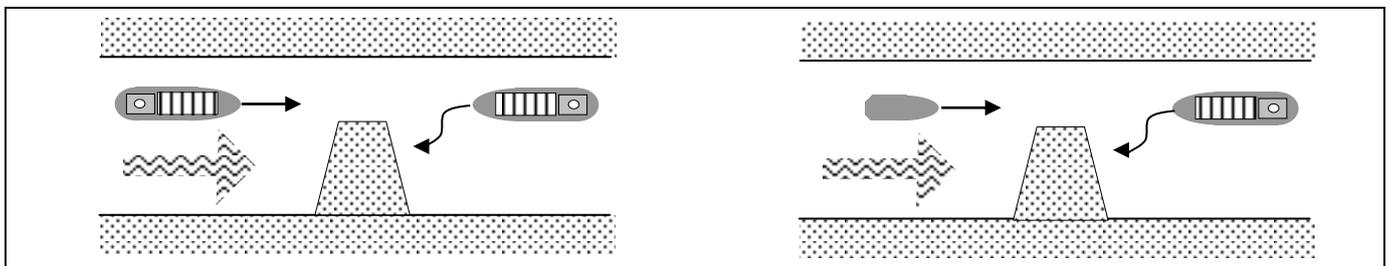
5. Le bateau A veut aller à bâbord en passant à tribord du bateau B:

1. A demande à B de s'écarter à bâbord

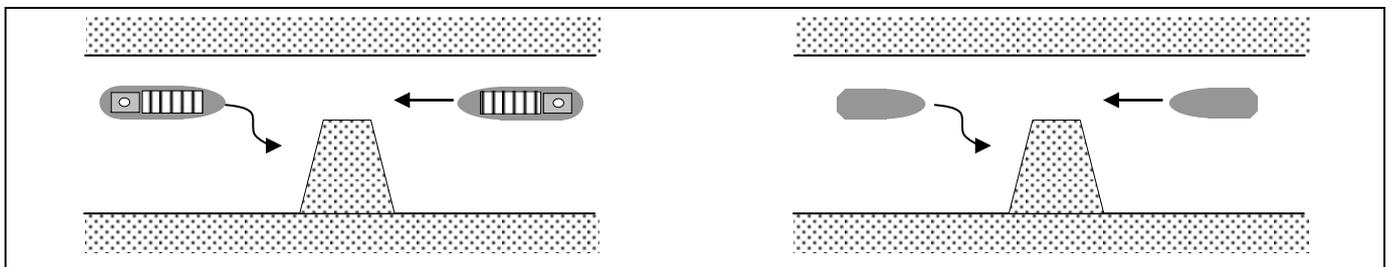
2. B signale qu'il ne peut pas s'écarter

(le panneau est bleu des deux côtés; le feu scintillant est blanc)

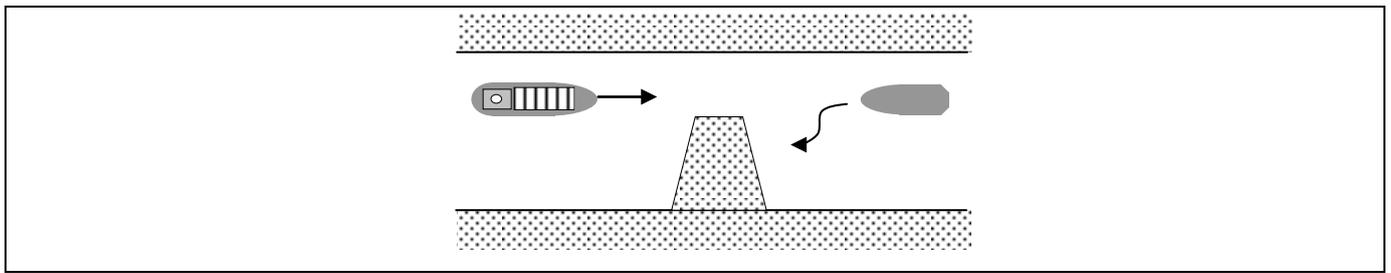
Art. 6.07. Rencontre dans un passage étroit



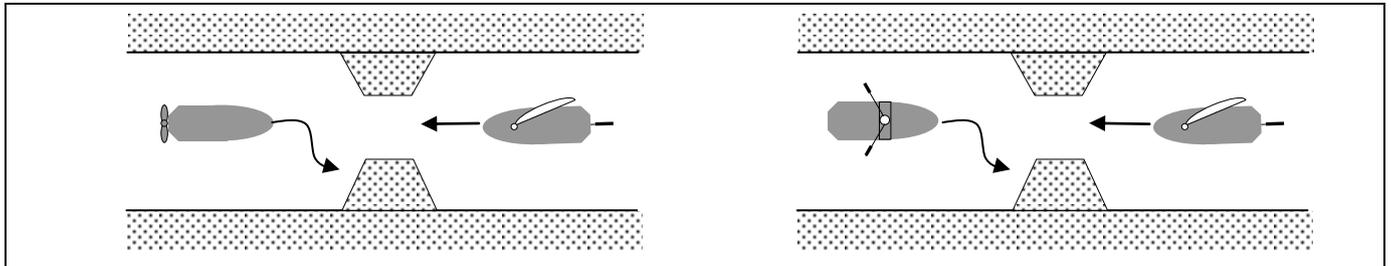
1. c) Un bateau montant doit laisser le passage à un bateau avalant



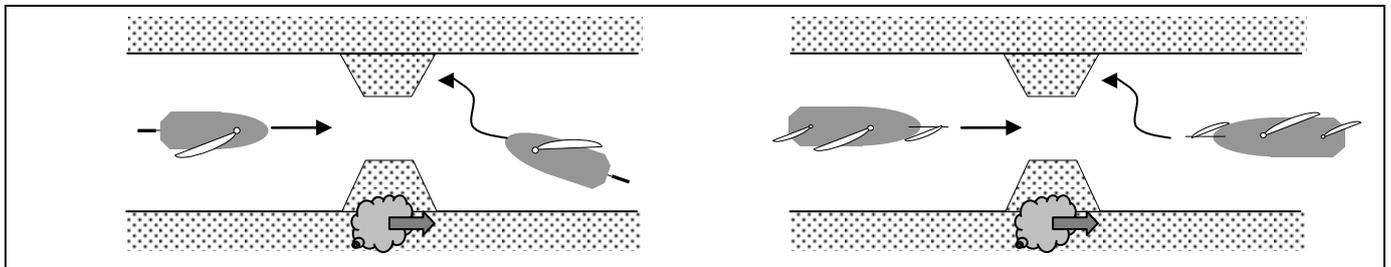
1. d) i. Un grand bateau qui rencontre l'obstacle à tribord doit laisser le passage à un autre grand bateau. Une menue embarcation qui rencontre l'obstacle à tribord doit laisser le passage à une autre menue embarcation.



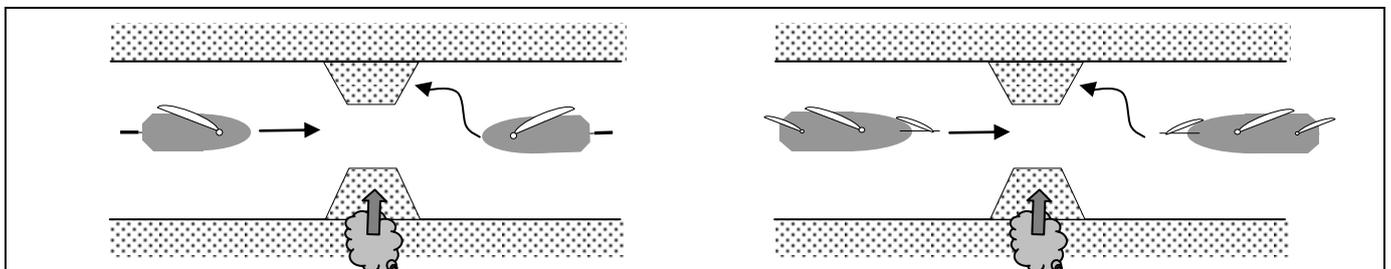
1. d) i. Une menue embarcation s'écarte pour un grand bateau



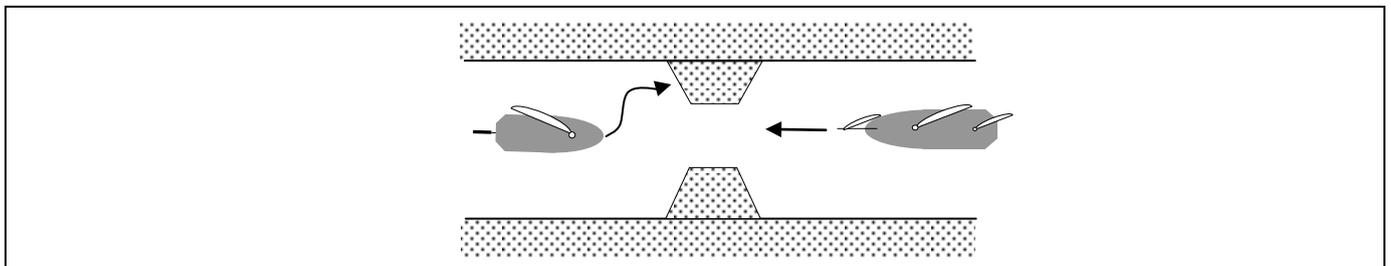
1. d) ii. Une menue embarcation motorisée doit laisser le passage à une menue embarcation à voiles. Une menue embarcation mue par la force musculaire doit laisser le passage à une menue embarcation à voiles



1. d) iii. Une menue embarcation à voiles sous le vent doit laisser le passage à une menue embarcation à voiles au vent. Un grand bateau à voiles doit laisser le passage à un grand bateau à voiles au vent.

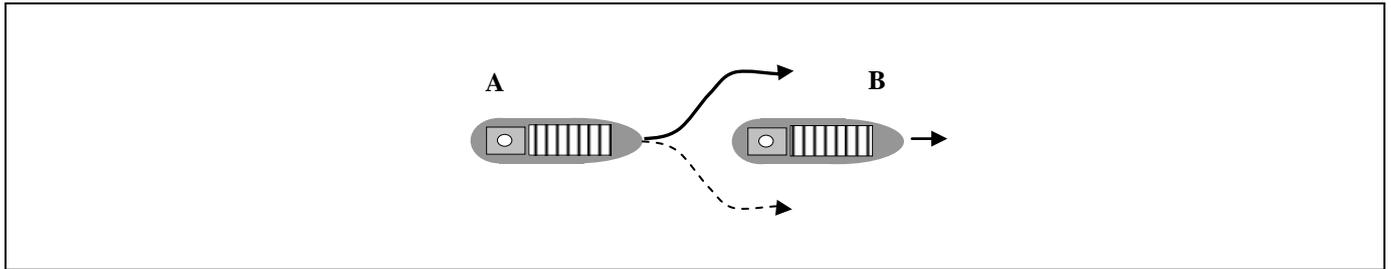


1. d) iii. Si tous les deux navigent au vent, une menue embarcation à voiles qui reçoit le vent de bâbord doit laisser le passage à une menue embarcation à voiles qui reçoit le vent de tribord et un grand bateau à voiles qui reçoit le vent de bâbord doit laisser le passage à un grand bateau à voiles qui reçoit le vent de tribord.

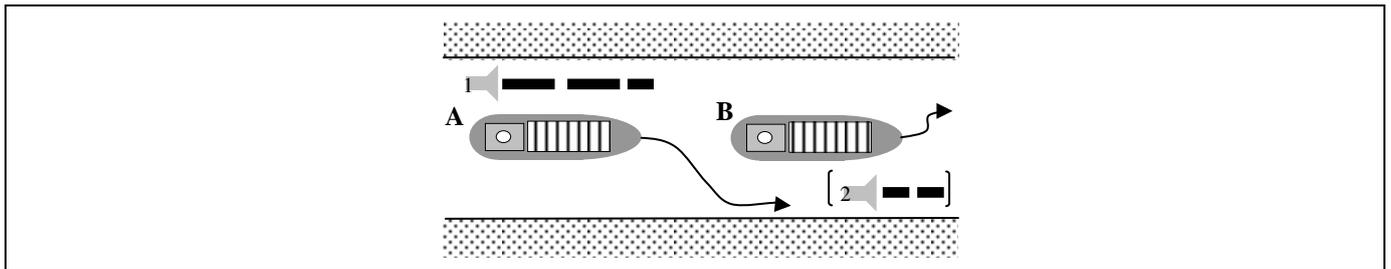


1. d) iii Une menue embarcation s'écarte pour un grand bateau

Art. 6.10. Dépassement

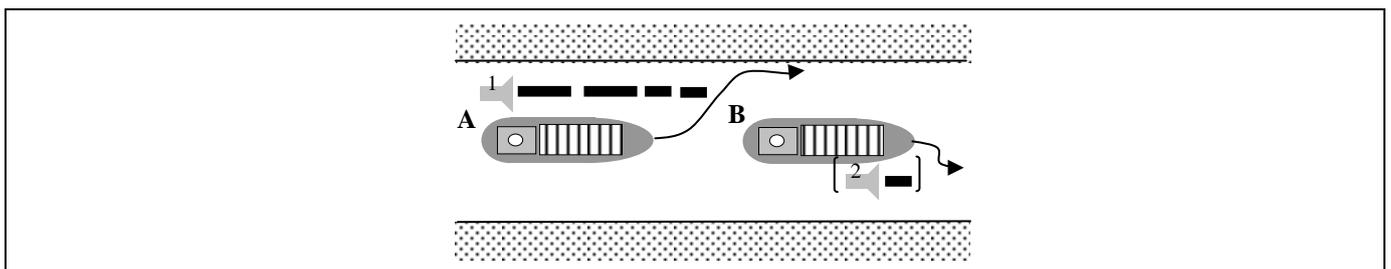


1. En règle générale, le rattrapant A doit passer à bâbord du rattrapé B. Si l'espace est suffisant, le dépassement peut se faire aussi par tribord



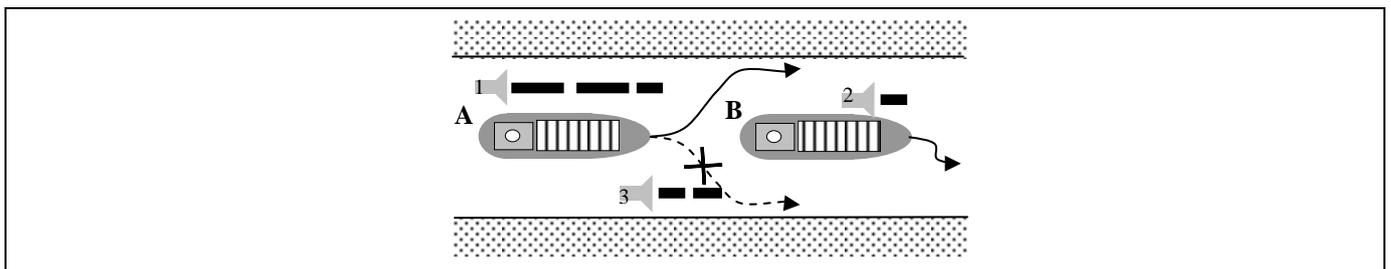
2. a) - 3. b) Le rattrapant A veut passer à tribord:

1. A demande au rattrapé B de modifier sa course
2. B peut modifier sa course et s'écarte au besoin vers bâbord



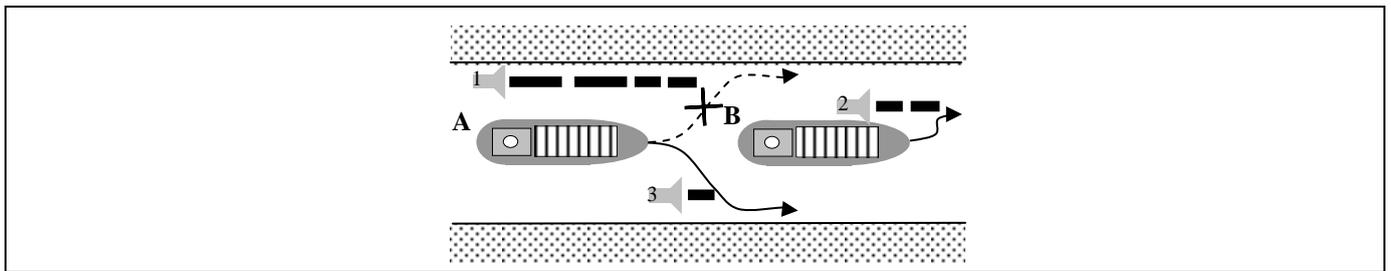
2. b) – 3. a) Le rattrapant A veut passer à bâbord:

1. A demande au rattrapé B de modifier sa course
2. B peut modifier sa course et s'écarte au besoin vers tribord



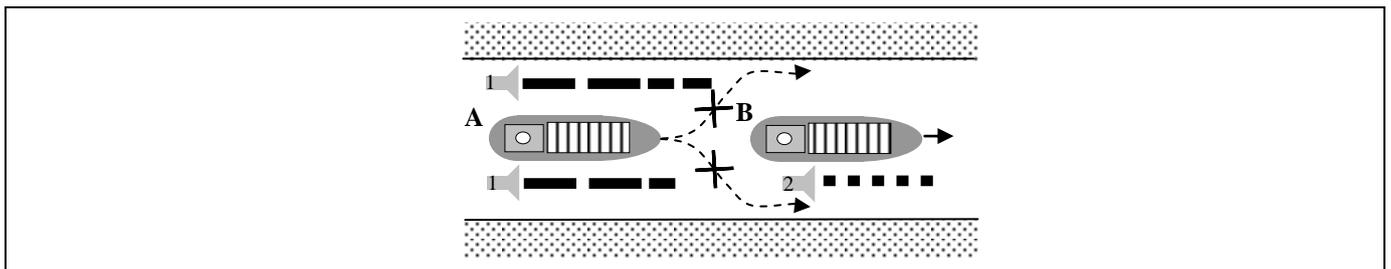
2. a) - 4. a) Le rattrapant A veut passer à tribord:

1. A demande au rattrapé B de modifier sa course
2. B ne peut pas modifier sa course mais A peut passer à bâbord
3. A rattrapera B à bâbord et B s'écartera si besoin vers tribord



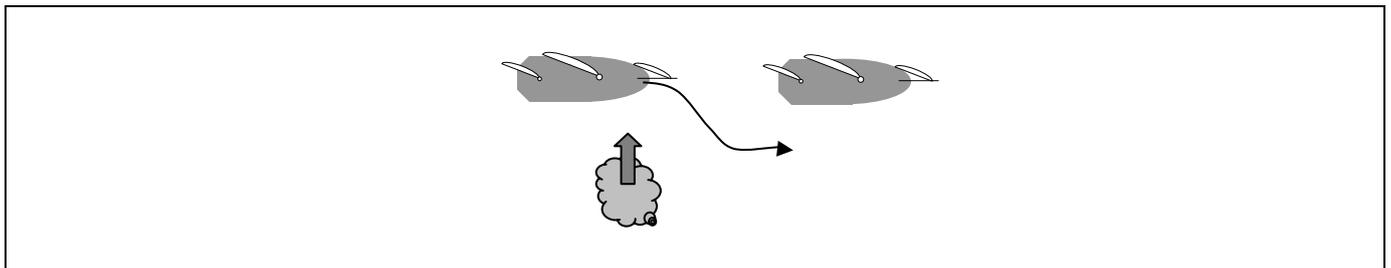
2. b) - 4. b) Le rattrapant A veut passer à bâbord:

1. A demande au rattrapé B de modifier sa course
2. B ne peut pas modifier sa course mais A peut passer à tribord
3. A rattrapera B à tribord et B s'écartera si besoin vers bâbord



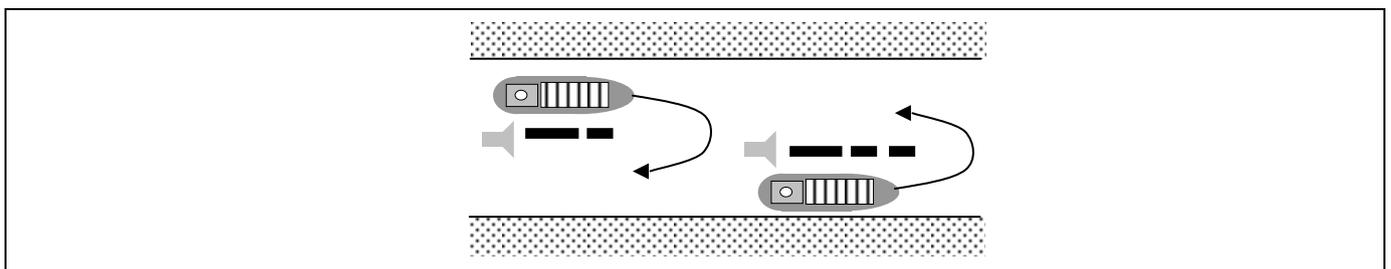
2. - 5. Le rattrapant A veut dépasser:

1. A demande au rattrapé B de modifier sa course
2. B ne peut pas modifier sa course parce que le dépassement ne peut pas se faire sans risque d'abordage



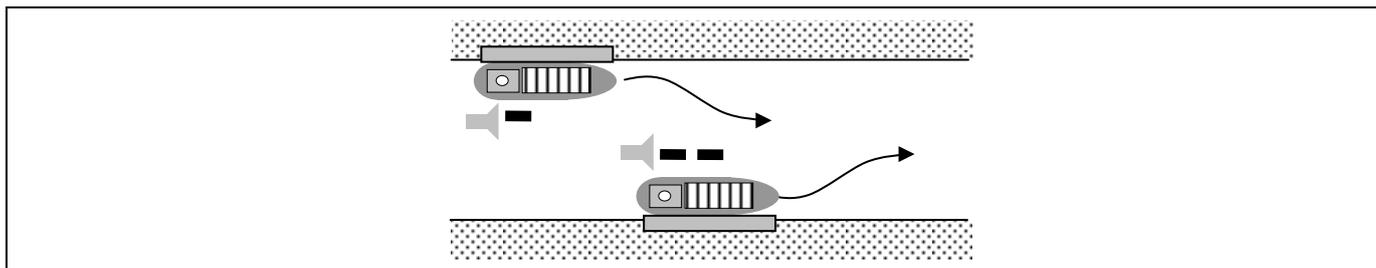
7. Un bateau à voiles doit si possible passer du côté d'où le rattrapé reçoit le vent

Art. 6.13. Virement



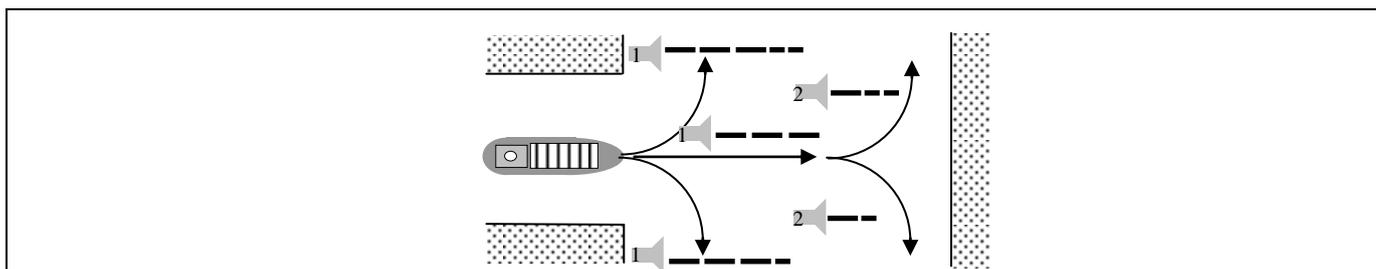
2. Le bateau qui veut virer, doit annoncer sa manœuvre en temps utile, si celle-ci devait obliger un autre bateau à modifier sa course ou sa vitesse

Art. 6.14. Conduite au départ



Signaux à émettre par les bateaux qui quittent leur poste de mouillage ou d'ancrage

Art. 6.16. Entrée et sortie des ports et des voies affluentes, sortie suivie de la traversée du chenal principal



2. Le bateau qui manœuvre doit annoncer son intention en temps utile, si celle-ci devait obliger un autre bateau à modifier sa course ou sa vitesse

APPENDICE 13. TRANSPORT DES MATIERES DANGEREUSES PAR BATEAUX QUI VIENNENT DIRECTEMENT DE LA MER OU QUI S'Y RENDENT

Les matières dangereuses dans le sens de la Code-IMDG (International Maritime Dangerous Goods Code), prévues à [l'article 11.02](#), sont:

- a) les matières de la classe 1, division de risque 1.1 et 1.5, si le bateau en transporte au total plus de 100 kg en poids brut;
- b) les matières de la classe 1, division de risque 1.2, 1.3 ou 1.4, ou les matières de la classe 5.2, pourvues d'une étiquette "explosible", si le bateau en transporte au total plus de 1 000 kg en poids brut;
- c) les matières de la classe 2, pourvues d'une étiquette "toxique", si le bateau en transporte au total plus de 1 000 kg en poids brut;
- d) les matières de toutes les classes, pour autant qu'elles soient transportées par un bateau-citerne.