

Direction générale des
infrastructures, des
transports et de la mer

Sous-direction des ports
et du transport fluvial

Bureau du
transport fluvial

Juin 2016

Police de la navigation intérieure

Règlements de police

Recueil d'extraits du code des transports

Introduction

Les décrets n° 2013-251 et n° 2013-253 du 25 mars 2013 de codification des dispositions réglementaires applicables en matière de navigation intérieure et de transport fluvial ont été publiés au Journal officiel du 27 mars 2013.

Il s'agit de la première codification de niveau réglementaire depuis l'adoption des dispositions législatives du code des transports en 2010.

Respectant le plan défini par la partie législative, la quatrième partie réglementaire du code des transports comporte six livres destinés à embrasser et structurer le domaine du droit de la navigation intérieure et du transport fluvial.

Le présent recueil, constitué d'extraits du code des transports, est ciblé sur le titre IV du livre II de la quatrième partie du code, qui est relatif à la police de la navigation intérieure, et en particulier sur les dispositions de son chapitre 1^{er} consacré aux règlements de police.

Ces règlements de police sont les suivants :

- le règlement général de police de la navigation intérieure (RGPNi) pris en application de l'article L. 4241-1 du code des transports,
- les règlements particuliers de police (RPP) pris en application de l'article L. 4241-2 par l'autorité compétente de l'État (préfets de département) pour apporter aux règles issues du règlement général des adaptations rendues nécessaires par des circonstances locales,
- le règlement de police de la circulation sur les dépendances du domaine public fluvial pris en application des articles R. 4241-68 à 71.

Le nouveau RGPNi est entré en vigueur le 1^{er} septembre 2014.

Il porte refonte complète des précédents règlements de police dont les dispositions, demeurées inchangées pour la plupart depuis les années 1970, ont été harmonisées avec les recommandations du code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) et adaptées aux nouvelles pratiques de la navigation fluviale.

Pour une plus grande souplesse d'application et afin d'en faciliter les évolutions futures, les textes réglementaires du nouveau RGPNi sont structurés de la manière suivante :

En premier lieu, le RGPNi est constitué des dispositions de la section 1 (art. R. 4241-3 à R. 4241-65) du chapitre 1^{er} susmentionné.

En deuxième lieu, le RGPNi est également constitué des dispositions de la partie « A » correspondante du code des transports (art. A. 4241-1 à A. 4241-65), annexée à l'arrêté ministériel du 28 juin 2013 portant règlement général de la navigation intérieure, dispositions auxquelles les articles en « R » de la section 1 renvoient pour leur application.

En troisième lieu, ce dispositif juridique est complété par les dispositions du décret n° 2012-1556 du 28 décembre 2012, pris en application de l'article L. 4241-3 issu de la loi du 24 janvier 2012 relative à Voies navigables de France et en attente de codification. Ce décret détermine les mesures à caractère temporaire que peut édicter le gestionnaire de la voie d'eau sous certaines conditions.

Afin de mettre en exergue l'articulation entre les différents niveaux des dispositions, le présent recueil regroupe les dispositions législatives et réglementaires : les articles identifiés par « L » correspondent à des dispositions législatives, ceux identifiés par « R* » correspondent à des dispositions relevant d'un décret en Conseil d'État et en Conseil des ministres, ceux identifiés par « R » correspondent à des dispositions relevant d'un décret en Conseil d'État, tandis que ceux identifiés par « D » correspondent à un décret simple. Les articles identifiés par « A » correspondent à un arrêté ministériel.

Afin de faciliter l'accès aux textes, les références aux arrêtés d'application et des commentaires ont été ajoutés.

Le présent recueil et les arrêtés mentionnés sont disponibles sur le site Internet : www.developpement-durable.gouv.fr, rubrique Transports, Secteur Maritime et Fluvial, Sécurité et sûreté de la navigation intérieure.

Ce recueil répond notamment à l'obligation de disposer à bord (le cas échéant sous format électronique), pour les bateaux concernés, d'une version à jour du RGPNi au titre de l'article R. 4241-31 du code des transports.

Ce recueil a été mis à jour en 2016 pour tenir compte des évolutions réglementaires suite à la publication de l'arrêté du 31 décembre 2015 modifiant l'arrêté du 28 juin 2013 portant règlement général de police de la navigation intérieure.

Les modifications apportées concernent les articles suivants : A. 4241-1, A. 4241-28, A. 4241-33, A. 4241-50-2 et A. 4241-60.

Il est rappelé que seules les versions des textes publiées au Journal officiel de la République française font foi.

SOMMAIRE

INTRODUCTION	3
DEFINITIONS	6
CHAPITRE Ier : REGLEMENTS DE POLICE	8
Section 1 : Règlement général de police de la navigation intérieure	9
Sous-section 1 Dispositions générales	10
Paragraphe 1 : Obligations générales relatives au conducteur et à la tenue de la barre	10
Paragraphe 2 : Obligations générales relatives à la conduite	11
Paragraphe 3 : Obligations générales de sécurité	12
Paragraphe 4 : Prescriptions temporaires	13
Paragraphe 5 : Embarquement, débarquement, chargement, déchargement et transbordement	14
Paragraphe 6 : Documents devant se trouver à bord	15
Paragraphe 7 : Transports spéciaux	16
Paragraphe 8 : Manifestations sportives, fêtes nautiques et autres manifestations	16
Paragraphe 9 : Intervention des autorités chargées de la police de la navigation	17
Sous-section 2 Dispositions relatives aux marques et échelles de tirant d'eau	19
Sous-section 3 Dispositions relatives à la signalisation visuelle des bateaux et établissements flottants	20
Paragraphe 1 : Dispositions générales	20
Paragraphe 2 : Signalisation de nuit et de jour	21
Paragraphe 3 : Signalisation en stationnement	27
Paragraphe 4 : Signalisations particulières	29
Sous-section 4 Dispositions relatives à la signalisation sonore, à la radiotéléphonie et aux appareils de navigation des bateaux	33
Paragraphe 1 : Signaux sonores	33
Paragraphe 2 : Radiotéléphonie	34
Sous-section 5 Dispositions relatives à la signalisation et au balisage des eaux intérieures	37
Sous-section 6 Dispositions relatives aux règles de route	38
Paragraphe 1 : Dispositions générales	38
Paragraphe 2 : Croisement et dépassement	38
Paragraphe 3 : Autres règles de route	42
Paragraphe 4 : Règles applicables aux bacs	45
Paragraphe 5 - Passage des ponts, barrages et écluses	46
Paragraphe 6 : Règles applicables en cas de visibilité réduite et de navigation au radar	49
Paragraphe 7 : Règles spéciales	50
Sous-section 7 Dispositions relatives aux règles de stationnement	52
Sous-section 8 Dispositions complémentaires applicables à certains bateaux ou aux convois	55
Sous-section 9 Dispositions relatives à la navigation de plaisance et aux activités sportives	58
Sous-section 10 Dispositions relatives à la protection des eaux et à l'élimination des déchets survenant à bord	59
Section 2 : Règlements particuliers de police	60
Section 3 : Règlement de police de la circulation sur les dépendances du domaine public fluvial	61
Décret n° 2012-1556 du 28 décembre 2012 déterminant la liste des mesures temporaires d'interruption ou de modification des conditions de la navigation pouvant être prises par le gestionnaire de la voie d'eau	62
Annexe 1 à l'article A. 4241-47-1 : Lettre ou groupe de lettres distinctif du pays du port d'attache ou du lieu d'immatriculation des bateaux	64
Annexe 2 à l'article A. 4241-47-2 : Échelles de tirant d'eau des bateaux	65
Annexe 3 à l'article A. 4241-48-1 : Signalisation visuelle des bateaux	66
Annexe 4 à l'article A. 4241-49-1 : Signaux sonores	88
Annexe 5 à l'article A. 4241-51-1 : Signaux servant à régler la navigation sur la voie de navigation intérieure	93
Annexe 6 à l'article A. 4241-65 : Modèle du carnet de contrôle des huiles usées	112
Annexe 7 à l'article A. 4241-51-1 : Caractéristiques techniques des signaux de la voie de navigation intérieure	114
Annexe 8 à l'article A. 4241-51-2 : Balisage des voies de navigation intérieure, des lacs et des voies de navigation intérieure de grande largeur	115
Annexe 9 à l'article A. 4241-50-2 : données liées au statut navigationnel et au point d'acquisition de l'information relative à la position à bord du bateau devant être transmises conformément au standard AIS Intérieur.	136

DEFINITIONS

[Extraits des définitions figurant dans le code des transports]

Article L. 4000-1

[Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. (V)]

Pour l'application de la présente partie, les eaux intérieures sont constituées :

1° Des cours d'eau, estuaires et canaux, en amont du premier obstacle à la navigation des navires, fixé pour chaque cours d'eau en application de l'article L. 5000-1 ;

[Article L. 5000-1 : "Est considérée comme maritime pour l'application du présent code la navigation de surface ou sous-marine pratiquée en mer, ainsi que celle pratiquée dans les estuaires et cours d'eau en aval du premier obstacle à la navigation des navires. La liste de ces obstacles est fixée par voie réglementaire.]

2° Des lacs et des plans d'eau.

Article L. 4000-2

[Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. (V)]

La navigation intérieure est la navigation sur les eaux intérieures.

Le transport fluvial est le transport de marchandises ou de personnes sur les eaux intérieures.

Article L. 4000-3

[Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. (V)]

Pour l'application de la présente partie, sont respectivement dénommés :

1° Bateau : toute construction flottante destinée principalement à la navigation intérieure ;

2° Engin flottant : toute construction flottante portant des installations destinées aux travaux sur les eaux intérieures ;

3° Établissement flottant : toute construction flottante qui n'est pas normalement destinée à être déplacée ;

4° Matériel flottant : toute construction ou objet flottant apte à naviguer, autre qu'un bateau, un engin flottant ou un établissement flottant.

Article R. 4000-1

Pour l'application de la présente partie, sont respectivement dénommés :

1° Bateau de commerce : bateau de marchandises ou à passagers ;

2° Bateau à passagers : bateau, autre qu'un bateau de plaisance, destiné à transporter ou recevoir à son bord des personnes ne faisant partie ni de l'équipage ni du personnel de bord ;

3° Bateau de marchandises : pousseur, remorqueur ou bateau destiné à transporter, manipuler ou stocker des biens ;

4° Remorqueur : bateau spécialement construit pour effectuer le remorquage ;

5° Pousseur : bateau spécialement construit pour assurer la propulsion d'un convoi poussé ;

6° Bateau de plaisance : bateau utilisé par une personne physique ou morale de droit privé soit pour son usage personnel à des fins notamment de loisir ou de sport, soit pour la formation à la navigation de plaisance ;

7° Menue embarcation : tout bateau dont la longueur de la coque est inférieure à 20 mètres, à l'exception des bateaux qui sont construits ou aménagés pour remorquer, pousser ou mener à couple des bateaux autres que des menues embarcations, des bacs et des bateaux autorisés au transport de plus de 12 passagers.

Article R. 4000-2

Pour l'application de la présente partie, les bateaux utilisés par une personne publique autres que les bateaux de commerce sont soumis à la réglementation applicable aux bateaux à passagers ou à celle applicable aux bateaux de plaisance selon des conditions fixées par arrêté du ministre chargé des transports.

Article D. 4200-2

Pour l'application du présent livre, sont respectivement dénommés :

1° Automoteur : bateau de marchandises, construit pour naviguer isolément par ses propres moyens mécaniques de propulsion ;

2° Bac : tout bateau à passagers qui assure un service de traversée régulière d'une rive à l'autre de la voie d'eau ;

3° Convoi : convoi poussé ou convoi remorqué ou formation à couple ;

4° Longueur (L) : longueur maximale de la coque, à l'exclusion des parties amovibles qui peuvent être détachées de façon non destructive, sans affecter l'intégrité structurelle de la coque ; la longueur des

bateaux de plaisance de moins de 24 mètres est mesurée conformément à la norme harmonisée EN ISO 8666 ;

5° Largeur (B) : largeur maximale de la coque, mesurée à l'extérieur du bordé, à l'exclusion des parties amovibles qui peuvent être détachées de façon non destructive, sans affecter l'intégrité structurelle de la coque ; la largeur des bateaux de plaisance de moins de 24 mètres est mesurée conformément à la norme harmonisée EN ISO 8666 ;

6° Tirant d'eau (T) : distance verticale entre le point le plus bas de la coque à l'arête inférieure des tôles de fond ou de la quille et le plan de flottaison qui correspond à l'enfoncement maximal auquel le bateau est autorisé à naviguer ;

7° Stationnement : situation d'un bateau directement ou indirectement à l'ancre ou amarré à la rive ;

8° Faisant route ou en cours de route : situation d'un bateau ne stationnant pas et n'étant pas échoué ;

9° Usage privé : utilisation par une personne physique ou morale de droit privé, pour son usage personnel, celui de ses employés ou des personnes invitées à titre individuel.

Article A. 4241-1

. [Arrêtés du 28 juin 2013 et du 31 décembre 2015]

Pour l'application du présent chapitre, sont respectivement dénommés :

1° *avis à la batellerie* : le mode de diffusion, le cas échéant par voie électronique, d'éléments de nature informative ou prescriptive concernant la navigation, émis par le gestionnaire de la voie d'eau ou par l'autorité chargée de la police de la navigation ;

2° *bateau en train de pêcher* : tout bateau qui pêche avec des filets, lignes, chaluts ou autres engins de pêche réduisant sa capacité de manœuvre, à l'exclusion de bateau qui pêche avec des lignes traînantes ou autres engins de pêche ne réduisant pas sa capacité de manœuvre ;

3° *feu blanc, feu rouge, feu vert, feu jaune et feu bleu* : les feux dont les couleurs répondent aux prescriptions de l'article A. 4241-48-2 ;

4° *feu puissant, feu clair et feu ordinaire* : les feux dont l'intensité répond aux prescriptions de l'article A. 4241-48-2 ;

5° *feu scintillant, feu scintillant rapide* : des feux rythmés de 40 à 60 et de 100 à 120 périodes de lumière par minute ;

6° *son bref* : un son d'une durée d'environ 1 seconde ; *son prolongé* : un son d'une durée d'environ 4 secondes, l'intervalle entre deux sons consécutifs étant d'environ 1 seconde ;

7° *série de sons très brefs* : une série d'au moins six sons

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

8° *nuit* : la période comprise entre le coucher et le lever du soleil ; 9° *jour* : la période comprise entre le lever et le coucher du soleil ;

10° *navigation au radar* : la conduite à l'aide du radar par visibilité réduite ;

11° *garage à bateaux* : la zone de stationnement réservée pour une durée maximale de 30 jours aux bateaux de marchandises et aux bateaux à passagers ;

12° *garage d'écluse* : la zone située aux abords des écluses et utilisée pour le stationnement des bateaux dans l'attente d'être éclusés ;

13° *bateau rapide* : un bateau motorisé, à l'exception des menues embarcations, capable de naviguer à une vitesse supérieure à 40 km/h par rapport à l'eau ;

14° *bateau à voile* : un bateau naviguant exclusivement à la voile. Le bateau qui navigue à la voile et utilise en même temps ses propres moyens mécaniques doit être considéré comme un bateau motorisé ;

15° *bateau de plaisance mû exclusivement par la force humaine* : bateau de plaisance, défini à l'article R. 4000-1, qui n'utilise pour son déplacement ni moteur ni voile ;

16° *arrêt* : situation d'un bateau, dont la vitesse par rapport au fond est nulle, sans être ancré, amarré ou échoué.

17° *Pratique organisée de sports nautiques non motorisés »* : pratique des sports nautiques non motorisés exercée sous la responsabilité, soit :

a) D'un club ou d'une structure affiliée à une fédération faisant l'objet d'une délégation ou d'un agrément conformément aux articles L. 131-8 et L. 131-14 du code du sport ;

b) D'une personne titulaire d'un diplôme visé aux articles R. 212-1 et R. 212-2 du code du sport ;

c) D'un établissement visé aux articles L. 322-1 et suivants du code du sport ou de l'article R. 227-1 du code de l'action sociale et des familles ;

d) D'un établissement scolaire tel que défini par le code de l'éducation ;

e) D'un établissement public de formation visé à l'article D. 112-3 du code du sport.

Article L. 4240-1

[Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. (V)]

Les dispositions du présent titre sont également applicables aux engins flottants, aux établissements flottants, aux matériels flottants et aux navires

CHAPITRE Ier : REGLEMENTS DE POLICE

Article L. 4241-1

[Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. (V)]

Le règlement général de police de la navigation intérieure est établi par décret en Conseil d'Etat. Sous réserve des dispositions du titre III du livre III de la cinquième partie, il est applicable jusqu'à la limite transversale de la mer.

Article L. 4241-2

[Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. (V)]

Le règlement général de police de la navigation intérieure peut être complété par des règlements particuliers de police pris par l'autorité compétente de l'Etat.

Les règlements particuliers peuvent déroger au règlement général pour la partie des estuaires, cours d'eau et canaux situés dans les eaux maritimes définies à l'article L. 5000-1.

Article L. 4241-3

[Loi n° 2012-77 du 24 janvier 2012 - art 3]

Sans préjudice des compétences dévolues au représentant de l'Etat en matière de police de la navigation intérieure, le gestionnaire de la voie d'eau est compétent pour prendre les mesures temporaires d'interruption ou de modification des conditions de la navigation rendues nécessaires par les incidents d'exploitation, les travaux de maintenance ou des événements climatiques. La liste de ces mesures est fixée par voie réglementaire¹.

¹ Voir le décret N° 2012-1556 en page 62.

Section 1 : Règlement général de police de la navigation intérieure

Article R. 4241-1

Les dispositions de la présente section, y compris les arrêtés du ministre chargé des transports auxquels celles-ci font renvoi, constituent le règlement général de police de la navigation intérieure prévu à l'article L. 4241-1.

Article R. 4241-2

Le règlement général de police de la navigation intérieure peut être complété lorsqu'il le prévoit, par des règlements particuliers de police adoptés conformément aux dispositions de l'article R. 4241-66. Ces règlements apportent aux règles générales des adaptations rendues nécessaires par des circonstances locales, notamment en raison des caractéristiques des cours d'eau concernés.

Article R. 4241-3

(Article 1.02 du RGP 1973)

Sauf disposition contraire, les obligations pesant sur le conducteur s'imposent également à la personne sous l'autorité de laquelle est placé un établissement flottant.

Article R. 4241-4

(Article 1.03 du RGP 1973)

Les membres de l'équipage et les autres personnes se trouvant à bord et déterminant temporairement la route et la vitesse du bateau sont également responsables dans cette mesure de l'observation des prescriptions imposées au conducteur en matière de conduite par le présent chapitre.

Sous-section 1

Dispositions générales

Article A. 4241-2 – Champ d'application

Les dispositions de la présente section fixent :

- les principes généraux applicables ;
- les marques et les échelles de tirant d'eau ;
- la signalisation visuelle ;
- la signalisation sonore, la radiotéléphonie et les appareils de navigation des bateaux ;
- la signalisation et le balisage des eaux intérieures ;
- les règles de route ;
- les règles de stationnement ;
- les compléments applicables à certains bateaux ou convois ;
- la navigation de plaisance et les activités sportives ;
- la protection des eaux et l'élimination des déchets survenant à bord.

Paragraphe 1 : Obligations générales relatives au conducteur et à la tenue de la barre

Article R. 4241-5

(Article 1.02 du RGP 1973)

[Voir également les articles L. 4212-1, L. 4231-1]

Les bateaux d'un convoi poussé autres que le pousseur sont placés sous l'autorité du conducteur du pousseur.

Les règles de désignation du conducteur d'un convoi ou d'une formation à couple sont définies par arrêté du ministre chargé des transports.

Article A. 4241-5 – Règles de désignation du conducteur d'un convoi ou d'une formation à couple

(Article 1.02 du RGP 1973)

1. Le conducteur du convoi est désigné de la façon suivante :

- a) Dans le cas d'un convoi ne comprenant qu'un bateau motorisé, le conducteur du convoi est celui du bateau motorisé ;
- b) Dans le cas d'un convoi remorqué comportant en tête des bateaux motorisés en ligne de file au nombre de deux ou davantage, le conducteur du premier bateau est le conducteur du convoi ; toutefois, si le premier bateau est un remorqueur de renfort temporaire, le conducteur du convoi est le conducteur du deuxième bateau ;
- c) Dans le cas d'un convoi remorqué comprenant en tête des bateaux motorisés au nombre de deux ou davantage ne naviguant pas en ligne de file, et dont l'un assure la traction principale, le conducteur du convoi est le conducteur du bateau motorisé assurant la traction

principale ;

d) Dans le cas d'un convoi poussé propulsé par deux pousseurs côte à côte, le conducteur du pousseur tribord est le conducteur du convoi ;

e) Dans le cas d'une formation à couple, le conducteur du bateau assurant la propulsion principale est le conducteur de la formation à couple ;

f) Dans les autres cas, le conducteur du convoi ou de la formation à couple doit être désigné en temps utile par le responsable du transport.

2. Dans le cas d'un convoi remorqué ou poussé, les conducteurs des bateaux remorqués ou poussés autres que le conducteur visé au chiffre 1 prennent toutes les mesures nécessitées par les circonstances pour la bonne conduite de leur bateau et se conforment aux ordres du conducteur du convoi.

Les mêmes prescriptions s'appliquent aux conducteurs des bateaux d'une formation à couple qui ne sont pas les conducteurs de la formation.

Article R. 4241-6

(Article 1.02 du RGP 1973)

En cours de route, le conducteur doit être à bord.

Le conducteur d'un engin flottant motorisé doit également être à bord dès lors que l'engin est au travail, même en l'absence de déplacement.

Les présentes dispositions ne sont pas applicables aux matériels flottants.

Article R. 4241-7

(Article 1.09 du RGP 1973)

A bord des bateaux de commerce en cours de route, lorsque le conducteur ne tient pas la barre du bateau, celle-ci est tenue par au moins une personne qualifiée ayant atteint seize ans, assistée du conducteur. Cette personne est titulaire d'un livret de service ou d'un livret de formation prévus à l'article R. 4231-5.

Ces conditions ne sont pas applicables à la conduite des menues embarcations non motorisées ou dont la puissance motrice est inférieure à 4,5 kW.

Un arrêté du ministre chargé des transports définit les règles applicables à la tenue de barre des bateaux de commerce.

A bord des bateaux de plaisance, les conditions de tenue de la barre sont définies par le décret n° 2007-1167 du 2 août 2007 modifié relatif aux permis de conduire et à la formation à la conduite des bateaux de plaisance à moteur.

Article A. 4241-7 – Règles applicables à la tenue de barre

(Article 1.09 du RGP 1973)

[voir également les articles R. 4212-1 à D. 4212-3]

1. Afin d'assurer la bonne conduite du bateau, la personne qualifiée qui tient la barre doit être en mesure de recevoir et de donner toutes les informations et tous les ordres qui arrivent à la timonerie ou qui partent de celle-ci. En particulier, elle doit être en mesure d'entendre les signaux sonores et avoir une vue suffisamment dégagée dans toutes les directions. En l'absence de vue suffisamment dégagée, elle doit avoir la possibilité d'utiliser un moyen optique couvrant un champ visuel suffisant et lui donnant une image claire et sans déformation de la situation.

2. Lorsque des circonstances particulières l'exigent, une vigie ou un poste d'écoute doit être placé pour renseigner la personne qui tient la barre.

3. A bord de tout bateau rapide faisant route, la barre est tenue par une personne âgée d'au moins 18 ans titulaire du certificat de capacité pour les bateaux de commerce prévu à l'article R. 4231-1, ainsi que de l'attestation spéciale "radar" prévue à l'article R. 4231-15.

Une seconde personne également titulaire de ces documents doit se trouver dans la timonerie, sauf pendant l'accostage et l'appareillage ainsi qu'au passage des écluses.

Article R. 4241-8

(Article 6 du décret n°91-731 du 23 juillet 1991 relatif à l'équipage et à la conduite des bateaux circulant ou stationnant sur les eaux intérieures)

Le conducteur d'un bateau soumis à l'obligation de disposer d'une installation de radiotéléphonie doit être capable de communiquer en langue française dans des conditions permettant d'assurer un niveau suffisant de sécurité. A défaut, un membre de l'équipage doit pouvoir faire office d'interprète.

Les règlements particuliers de police peuvent définir des secteurs où une autre langue est admise.

Paragraphe 2 : Obligations générales relatives à la conduite

Article R. 4241-9

(Article 1.06 du RGP 1973)

Le conducteur veille à ce que la longueur, la largeur, le tirant d'air et le tirant d'eau de son bateau soient compatibles avec les caractéristiques des eaux intérieures et des ouvrages d'art, notamment la longueur, la largeur, le mouillage et la hauteur libre.

Sauf dispositions prévues par les règlements particuliers de police ou autorisation délivrée en application de

l'article R. 4241-35, la hauteur maximale des superstructures des bateaux, accessoires et équipements inclus, au-dessus du plan d'enfoncement du bateau à vide, ne peut dépasser quinze mètres.

Les règlements particuliers de police peuvent également fixer, sur certaines sections d'eau intérieure, les dimensions que les bateaux ne doivent pas excéder, chargement compris.

Article R. 4241-10

(Article 1.06 du RGP 1973)

Le conducteur veille à ce que la vitesse de son bateau soit compatible avec les caractéristiques des eaux intérieures et des ouvrages d'art. Elle ne peut être inférieure ou supérieure aux vitesses minimales ou maximales édictées par les règlements particuliers de police.

Les limitations de vitesse ne sont pas applicables aux conducteurs des bateaux appartenant aux services de police, de gendarmerie, des douanes et de lutte contre l'incendie lorsqu'ils font usage de leurs dispositifs spéciaux de signalisation dans les cas justifiés par l'urgence de leur mission et sous réserve de ne pas mettre en danger les autres usagers des eaux intérieures.

Article R. 4241-11

Les bateaux naviguant sur un secteur sur lequel une vitesse minimale ou maximale est prévue ainsi que les bateaux motorisés transportant plus de douze passagers ou transportant des matières dangereuses sont équipés d'un dispositif de mesure et de lecture de la vitesse.

Un arrêté du ministre chargé des transports précise les conditions d'applications du précédent alinéa.

Les règlements particuliers de police peuvent dispenser les menues embarcations de cette obligation.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux établissements et matériels flottants.

Article A. 4241- 11 – Dispositif de mesure et de lecture de la vitesse

Le dispositif visé à l'article R. 4241-11 est un dispositif de lecture de la vitesse par rapport au fond.

Pour les bateaux à passagers transportant plus de 150 passagers, ce dispositif doit être fixe.

Les engins flottants sont dispensés de l'obligation d'équipement lorsqu'ils sont au travail, ou lorsqu'ils stationnent, ou lorsqu'ils ne sont pas motorisés.

Article R. 4241-12

Le conducteur veille à ce que le bateau respecte la distance de sécurité vis à vis des ouvrages lorsque celle-ci est fixée par le règlement particulier de police.

Article R. 4241-13

(Article 1.06 du RGP 1973)

La conduite d'un bateau prend en compte l'enfoncement supplémentaire en marche.

Article R. 4241-14

(Article 1.06 du RGP 1973)

Les règlements particuliers de police désignent, s'il y a lieu, les sections d'eaux intérieures où des restrictions sont apportées à certains modes de navigation. Ils peuvent notamment définir les moyens de traction ou de propulsion autorisés sur certaines sections d'eau intérieure, les conditions auxquelles est soumis leur emploi et la puissance minimale que doivent posséder les bateaux motorisés.

Paragraphe 3 : Obligations générales de sécurité

Article R. 4241-15

(Article 1.04 du RGP 1973)

Le conducteur prend toutes les mesures de précaution que commandent le devoir général de vigilance et la bonne pratique de la navigation en vue d'éviter :

- 1° De mettre en danger la vie des personnes ;
- 2° De causer des dommages aux bateaux ainsi qu'à leur dispositif d'ancrage ou d'amarrage, aux rives ou aux ouvrages et installations de toute nature se trouvant dans la voie navigable ou à ses abords ;
- 3° De créer des entraves à la navigation ;
- 4° De porter atteinte à l'environnement.

Article R. 4241-16

(Article 1.03 alinéa 2 du RGP 1973)

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

Article R. 4241-17

(Article 1.08 alinéa 5 du RGP 1973)

Les règlements particuliers de police peuvent imposer dans certaines circonstances ou secteurs de navigation le port du gilet de sauvetage ou d'une aide individuelle à la

flottabilité.

Article R. 4241-18

(Article 1.16 du RGP 1973)

Si un sinistre se déclare à bord d'un bateau, le conducteur prend toutes les mesures prévues et nécessaires à son bord pour maîtriser le sinistre. Il prévient sans délai le gestionnaire ou le propriétaire de la voie d'eau intérieure compétent, et le centre opérationnel départemental d'incendie et de secours (CODIS) territorialement compétent.

Le conducteur prête son concours, en tant que de besoin, aux actions menées par le commandant des opérations de secours placé sous la direction du directeur des opérations de secours.

Dès que le gestionnaire ou le propriétaire de la voie d'eau intérieure a connaissance d'un sinistre ou de difficultés rencontrées par un bateau, il alerte le centre opérationnel départemental d'incendie et de secours (CODIS) territorialement compétent.

Article R. 4241-19

(Article 1.12 du RGP 1973)

Le fait de laisser déborder sur les côtés d'un bateau des objets de nature à compromettre la sécurité des autres usagers de la voie d'eau, ou des ouvrages et installations de toute nature se trouvant dans la voie navigable ou à ses abords est interdit.

Les ancres relevées ne doivent pas dépasser le fond ou la quille du bateau ou le plan inférieur du matériel flottant.

Article R. 4241-20

(Article 1.13 du RGP 1973)

Il est interdit de se servir des signaux se situant sur les eaux intérieures pour amarrer ou déhaler des bateaux, ou de rendre ces signaux impropres à leur destination.

Le conducteur avise sans délai l'autorité chargée de la police de la navigation et le gestionnaire de la voie d'eau en cas de dommage causé à un signal de navigation ou de déplacement d'un tel signal. Un arrêté du ministre chargé des transports peut prévoir des procédures de sécurité complémentaires.

Article R. 4241-21

(Article 1.14 du RGP 1973)

En cas de dommages causés aux ouvrages d'art, le conducteur d'un bateau avise sans délai l'autorité chargée de la police de la navigation et le gestionnaire de la voie d'eau. Un arrêté du ministre chargé des transports peut prévoir des procédures de sécurité complémentaires.

Article R. 4241-22

(Articles 1.12. et 1.18 du RGP 1973)

Le conducteur d'un bateau perdant un objet ou rencontrant un obstacle avise sans délai l'autorité chargée de la police de la navigation et le gestionnaire de la voie d'eau en indiquant aussi exactement que possible l'endroit où l'incident a eu lieu. Lorsque cet objet crée ou est susceptible de créer une obstruction totale ou partielle d'une section d'eau intérieure, le conducteur doit s'employer à ce que la voie d'eau soit dégagée dans les plus courts délais. Un arrêté du ministre chargé des transports peut prévoir des procédures de sécurité complémentaires.

Article A. 4241-22 – Obligations de dégager une section d'eau intérieure

(Article 1.18. du RGP 1973)

1. En complément des procédures de sécurité prévues à l'article R. 4241-22, pour s'employer à ce que la voie d'eau soit dégagée, le conducteur prend les mesures nécessaires pour repêcher l'objet ou le signaler et toutes autres mesures nécessaires pour éviter tout accident et assurer le maintien de la circulation.

2. Les dépenses d'acquisition, de pose et d'entretien de la signalisation installée au droit de l'obstacle sont à la charge du responsable, ou à défaut du propriétaire, de l'objet formant obstacle

Article R. 4241-23

(Article 1.15 alinéas 1 et 2 du RGP 1973)

Le fait de jeter ou de laisser tomber dans les eaux intérieures un objet ou une substance de nature à créer une entrave ou un danger pour la navigation ou pour les autres usagers de ces eaux est interdit.

Si un tel déversement se produit à partir d'un bateau, le conducteur avise sans délai l'autorité chargée de la police de la navigation et le gestionnaire de la voie d'eau en indiquant aussi exactement que possible, la nature et l'endroit du déversement. Un arrêté du ministre chargé des transports peut prévoir des procédures de sécurité complémentaires.

Article R. 4241-24

(Articles 1.17 et 1.18. du RGP 1973)

Lorsqu'un bateau est échoué ou coulé, son conducteur avise sans délai l'autorité chargée de la police de la navigation et le gestionnaire de la voie d'eau. Lorsque ce bateau crée ou est susceptible de créer une obstruction totale ou partielle d'une section d'eau intérieure, le conducteur doit s'employer à ce que la voie d'eau soit dégagée dans les plus courts délais. Un arrêté du ministre chargé des transports peut prévoir des procédures de sécurité complémentaires.

Article A. 4241-24 – Bateau échoué ou coulé

(Articles 1.17 et 1.18. du RGP 1973)

1. En application de l'article R. 4241-24, le conducteur ou un autre membre de l'équipage est tenu de rester à bord ou à proximité du lieu de l'accident tant que les agents chargés de la police de la navigation n'ont pas autorisé son départ.

2. Sauf si cela n'est manifestement pas nécessaire et sans préjudice des dispositions de l'article A. 4241-48-25, le conducteur doit, dans le plus bref délai, avertir les bateaux approchants et ce, en des points appropriés et à une distance suffisante du lieu de l'accident, pour que ces bateaux puissent prendre en temps utile les dispositions nécessaires.

3. En cas d'accident survenu dans un garage d'écluse ou dans une écluse, le conducteur doit aviser immédiatement le personnel chargé de la manœuvre de l'écluse en cause.

4. Afin de procéder à ce que la voie d'eau soit dégagée dans le plus court délai, le conducteur est tenu de se conformer aux ordres qui lui sont donnés par l'autorité chargée de la police de la navigation et le gestionnaire de la voie d'eau. La même obligation incombe au conducteur dont le bateau menace de couler ou devient incapable de manœuvrer.

Article R. 4241-25

(Article 1.28 du RGP 1973)

Le conducteur d'un bateau renforce les amarres de son bateau en périodes de glaces ou de crues.

La glace est brisée autour de la flottaison par le conducteur ou sous sa responsabilité.

Les règlements particuliers de police fixent, le cas échéant, les conditions dans lesquelles la navigation est restreinte ou interdite pendant ces périodes.

Paragraphe 4 : Prescriptions temporaires

Article R. 4241-26

(Article 1.22 du RGP 1973)

Le conducteur se conforme aux prescriptions temporaires édictées par le préfet pour assurer la sécurité et la sûreté de la navigation et diffusées selon des modalités définies par arrêté du ministre chargé des transports.

Il se conforme également aux mesures temporaires prises par le gestionnaire de la voie d'eau en application de l'article L. 4241-3.

Article A. 4241-26 – Mesures temporaires

(Article 1.22 du RGP 1973)

1. Les mesures temporaires édictées par le préfet en application de l'article R. 4241-26², et celles édictées par le gestionnaire en application du décret n° 2012-1556 du 28 décembre 2012 déterminant la liste des mesures temporaires d'interruption ou de modification des conditions de la navigation pouvant être prises par le gestionnaire de la voie d'eau, pris en application de l'article L. 4241-3, sont diffusées par voie d'avis à la batellerie.

2. Lorsque les mesures temporaires, visées au précédent alinéa, sont rendues nécessaires par des travaux exécutés par un maître d'ouvrage tiers, ce dernier doit informer le préfet et le gestionnaire au moins 3 mois avant lesdits travaux. Ce délai n'est pas applicable dans les cas d'urgence.

3. Les mesures visées au présent article font, si nécessaire, l'objet d'une signalisation appropriée par le gestionnaire de la voie d'eau concerné. Cette signalisation doit être mise en place par le concessionnaire sur les parties concédées, et par le maître d'ouvrage en cas de travaux pour le compte de tiers.

Paragraphe 5 : Embarquement, débarquement, chargement, déchargement et transbordement

Article R. 4241-27

Le chargement à bord ne doit pas étendre la zone de non-visibilité directe ou indirecte pour la conduite du bateau, selon des conditions fixées par arrêté du ministre chargé des transports.

Article A. 4241-27 – Règles relatives à la visibilité

Sans préjudice des dispositions relatives à la réglementation technique applicable aux bateaux, la zone de non-visibilité directe ou indirecte devant le bateau ne doit pas excéder 350 m du fait du chargement. Si la vision directe vers l'arrière est masquée lorsque le bateau fait route, cette insuffisance du champ de vision peut être compensée par l'utilisation du radar.

Lorsque la visibilité directe vers l'avant est insuffisante en raison de la cargaison pour permettre le passage sous des ponts ou dans les écluses, le défaut de visibilité peut être compensé par l'utilisation de périscopes à réflecteurs plats, d'appareils radar, d'une vigie en contact permanent avec la timonerie ou de systèmes vidéo.

Lorsque des circonstances particulières exigent que la zone de non-visibilité soit inférieure à 350 m, les

règlements particuliers de police peuvent préciser la distance de vision requise et les équipements d'aide à la navigation nécessaires.

Article R. 4241-28

Les bateaux transportant des conteneurs sont soumis à des règles relatives à la stabilité du bateau et à la résistance de la coque, définies par arrêté du ministre chargé des transports.

Article A. 4241-28 – Règles relatives à la stabilité du bateau et à la résistance de la coque

[Arrêté du 31 décembre 2015]

La stabilité des bateaux transportant des conteneurs doit être assurée à tout moment.

Le conducteur doit prouver qu'un contrôle de la stabilité, au sens des dispositions des articles 22.01 et suivants de l'annexe 1 de l'arrêté du 30 décembre 2008 susvisé, a été effectué avant le début du chargement et du déchargement ainsi qu'avant le début du voyage. Le contrôle de la stabilité peut être effectué manuellement ou au moyen d'un instrument de chargement. Un contrôle de la stabilité n'est pas nécessaire pour les bateaux transportant des conteneurs, si le bateau peut être chargé dans sa largeur :

a) De trois rangées de conteneurs au maximum et s'il n'est chargé que d'une couche de conteneurs à partir du plancher de la cale ; ou

b) De quatre rangées de conteneurs ou plus et s'il est chargé exclusivement de conteneurs en deux couches au maximum à partir du plancher de la cale.

Article R. 4241-29

(Article 1.25 du RGP 1973)

Les opérations de chargement, de déchargement ou de transbordement d'un bateau, ainsi que l'embarquement ou le débarquement de passagers sont interdits en dehors des ports ou des emplacements désignés à cet effet par les autorités compétentes.

Un arrêté du ministre chargé des transports peut fixer des prescriptions complémentaires afin d'assurer la sécurité de l'embarquement et du débarquement des bateaux à passagers.

Article R. 4241-30

(Article 1.06 alinéa 3 du RGP 1973)

Le chargement des bateaux est réalisé en tenant compte de l'enfoncement supplémentaire en marche.

² Le JO indique « A. 4241-26 ». Lire « R. 4241-26 ».

Paragraphe 6 : Documents devant se trouver à bord

Article R. 4241-31

(Article 1.11 du RGP 1973)

Le conducteur d'un bateau, à l'exception des menues embarcations, des bateaux d'un convoi poussé autres que le pousseur, et des matériels flottants, doit disposer à bord d'un exemplaire du règlement général de police de la navigation intérieure et des règlements particuliers de police applicables sur le secteur emprunté.

Ces documents peuvent être conservés sous format électronique à condition de pouvoir être consultés à tout moment.

En cas de modification de ces règlements, un exemplaire actualisé doit être à bord au plus tard deux mois à compter de la publication au Journal officiel de l'acte réglementaire modifiant le règlement ou, pour les règlements particuliers de police, à compter de leur mise à disposition du public ou de leur affichage conformément à l'article R. 4241-66.

Article R. 4241-32

(Article 1.11 du RGP 1973)

Les règlements particuliers peuvent imposer aux conducteurs de certaines menues embarcations de disposer à bord des documents mentionnés au premier alinéa de l'article R. 4241-31.

Article R. 4241-33

(Article 1.10 du RGP 1973)

La liste des documents imposés par la réglementation relative à la navigation intérieure qui, outre ceux dont la possession sur le bateau est exigée par les articles L. 4111-6, L. 4112-3, L. 4221-1, R. 4241-31, R. 4241-32 et R. 4241-65, doivent se trouver à bord, est fixée par un arrêté du ministre chargé des transports.

Article A. 4241-33 – Documents de bord

(Article 1.10 du RGP 1973)

[Arrêtés du 28 juin 2013 et du 31 décembre 2015]

Outre le certificat d'immatriculation exigé à l'article L. 4111-6, le certificat de jaugeage exigé à l'article L. 4112-3, l'extrait des inscriptions des droits réels existants sur le bateau ou le certificat exigé à l'article L. 4121-3, le titre de navigation exigé à l'article L. 4221-1, les exemplaires du règlement général de police et des règlements particuliers de police exigés aux articles R. 4241-31 et R. 4241-32, le carnet de contrôle des huiles usées exigé à l'article R. 4241-65, doivent se trouver à bord des bateaux, les

documents ci-après :

1° le certificat de capacité du conducteur pour la conduite des bateaux de commerce prévu à l'article R. 4231-1 ou le document en tenant lieu ;

2° le livret de service ou de formation, prévu à l'article R. 4231-5, lorsque la personne qui tient la barre d'un bateau de commerce n'est pas titulaire du certificat de capacité requis ;

3° l'attestation de capacité à naviguer seul à bord prévue par l'arrêté du 2 juillet 2008 relatif à l'équipage et à la conduite de certains bateaux de navigation intérieure, s'il y a lieu ;

4° à bord des bateaux naviguant au radar, l'attestation spéciale "radar" prévue à l'article R. 4231-15 ou le document en tenant lieu ;

5° à bord des bateaux à passagers en service, la ou les attestations spéciales "passagers", prévues à l'article R. 4231-16, ou les documents en tenant lieu ;

6° à bord de tout bateau motorisé à l'exception des menues embarcations, équipé de moyens de radiotéléphonie, le certificat d'opérateur et la licence d'exploitation, ou les documents en tenant lieu ;

7° à bord de tout bateau faisant partie d'un convoi ou d'une formation à couple transportant des marchandises dangereuses visées à l'ADN (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures), les documents requis par l'article 18 de l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit « arrêté TMD ») ;

8° à bord de tout bateau visé aux articles D. 4221-1 et D. 4221-2 et sous réserve des dispositions relatives aux titres de navigation :

- les documents relatifs aux chaudières à vapeur et aux autres réservoirs sous pression, s'il y a lieu ;

- l'attestation pour installations à gaz liquéfiés, s'il y a lieu ;

- les documents relatifs aux installations électriques, s'il y a lieu ;

- les attestations de vérification des extincteurs portatifs et des installations d'extinction d'incendie fixées à demeure, s'il y a lieu ;

9° à bord de tout bateau visé aux 1°, 2°, 3° et 4° de l'article D. 4221-1, les attestations de contrôle des grues, s'il y a lieu ;

10° A bord de tout bateau transportant des conteneurs, les documents relatifs à la stabilité du bateau au sens des dispositions de l'article 22.01 de l'annexe 1 de l'arrêté du 30 décembre 2008 relatif aux prescriptions techniques de sécurité applicables aux bateaux de marchandises, aux bateaux à passagers et aux engins flottants naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures ;

11° à bord de tout bateau de marchandises, la déclaration

de chargement prévue à l'article R. 4461-1, s'il y a lieu, ainsi que la lettre de voiture ou le connaissance prévus à l'article R. 4461-2, s'il y a lieu ;

12° à bord de tout bateau visé à l'article 6.03 de l'annexe 2 du décret n° 2010-197 du 23 février 2010 portant publication de la convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, signée à Strasbourg le 9 septembre 1996, l'attestation de déchargement mentionnée, s'il y a lieu.

Article R. 4241-34

(Article 1.10 du RGP 1973)

Dans les convois, les documents dont la présence à bord est obligatoire peuvent être conservés à bord d'un seul bateau.

Paragraphe 7 : Transports spéciaux

Article R. 4241-35

(Article 1.21 du RGP 1973)

Sont considérés comme des transports spéciaux les déplacements sur les eaux intérieures de bateaux dont les dimensions ne répondent pas aux caractéristiques d'une section d'eau intérieure.

Ces transports doivent faire l'objet d'une autorisation préalable précisant les conditions dans lesquelles le transport est effectué, notamment l'itinéraire emprunté, les endroits où le stationnement sera admis et la durée de l'autorisation.

Un conducteur est désigné pour chaque transport spécial.

Un arrêté du ministre chargé des transports détermine la composition du dossier de la demande, les modalités de son dépôt et les modalités d'information des préfets des départements traversés.

Article A. 4241-35-1 – Demande d'autorisation spéciale de transport

(Article 1.21 du RGP 1973)

La demande d'autorisation spéciale de transport prévue à l'article R. 4241-35 est adressée à l'autorité compétente mentionnée à l'article R*. 4241-36, au moins quinze jours avant le déplacement, par le propriétaire du bateau ou convoi ou par son représentant.

A. 4241-35-2 - Composition du dossier

(Article 1.21 du RGP 1973)

La demande mentionnée à l'article A. 4241-35-1 s'effectue à l'aide du formulaire CERFA prévu à cet effet qui doit être dûment rempli et accompagné des pièces justificatives exigées. Le formulaire doit être signé par le propriétaire du bateau ou convoi, ou par son représentant

Article A. 4241-35-3 – Modalités d'information des préfets

(Article 1.21 du RGP 1973)

Lorsque le déplacement couvre plusieurs départements, les préfets des départements traversés par le bateau bénéficiaire de l'autorisation spéciale de transport sont préalablement informés de la délivrance de ce document.

Article A. 4241-35-4 – Notification

(Article 1.21 du RGP 1973)

Le préfet notifie sa décision au demandeur et adresse une copie au gestionnaire concerné.

Article R*. 4241-36

(Article 1.21 du RGP 1973)

L'autorité compétente pour délivrer l'autorisation mentionnée à l'article R. 4241-35 est le préfet du département du lieu d'arrivée du transport.

Article R. 4241-37

(Article 1.21 du RGP 1973)

Par dérogation aux dispositions de l'article R. 4241-35 et sans préjudice des dispositions de l'article D. 4221-7, le déplacement d'un établissement ou d'un matériel flottant ne répondant pas aux caractéristiques d'une section d'eau intérieure est soumis à la seule autorisation préalable du ou des gestionnaires de la voie d'eau concernée s'il ne peut manifestement en résulter aucune entrave ou aucun danger pour la navigation, ni aucun dommage pour les ouvrages d'art.

Paragraphe 8 : Manifestations sportives, fêtes nautiques et autres manifestations

Article R. 4241-38

(Article 1.23 du RGP 1973)

Sans préjudice d'autres régimes d'autorisation applicables, les manifestations sportives nautiques, fêtes nautiques ou autres concentrations de bateaux susceptibles d'entraver la navigation sont soumises à autorisation. L'organisateur de la manifestation doit présenter une demande d'autorisation au préfet du département du lieu de la manifestation. La décision d'autorisation est prise par le préfet. Elle est publiée et notifiée à l'auteur de la demande.

Un arrêté du ministre chargé des transports détermine la composition du dossier de la demande et les modalités de son dépôt.

L'autorisation mentionnée à l'alinéa précédent peut prévoir une interruption de la navigation sur certaines sections des eaux intérieures ; un arrêté du ministre

chargé des transports précise la durée maximale de cette interruption.

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

Article A. 4241-38-1 – Durée maximale de l'interruption de navigation sur certaines sections des eaux intérieures

(Article 1.23 du RGP 1973)

L'autorisation d'interruption de la navigation prévue à l'article R. 4241-38 ne peut dépasser quatre heures par période de vingt-quatre heures. Pour toute interruption de navigation de plus de deux heures consécutives, une période de reprise de la navigation peut être prévue afin de permettre le passage des bateaux de commerce.

Le préfet peut accorder une seule fois par an une autorisation entraînant une interruption de plus de quatre heures, sans pouvoir dépasser six heures.

En l'absence de navigation commerciale, le préfet peut déroger aux conditions fixées par les premier et deuxième alinéas du présent article.

Article A. 4241-38-2 – Demande d'autorisation

(Article 1.23 du RGP 1973)

La demande d'autorisation est adressée, au moins trois mois avant la manifestation, par l'organisateur de la manifestation à l'autorité compétente mentionnée à l'article R. 4241-38, qui en accuse réception.

Article A. 4241-38-3 – Composition du dossier

(Article 1.23 du RGP 1973)

La demande mentionnée à l'article A. 4241-38-2 s'effectue à l'aide du formulaire CERFA prévu à cet effet qui doit être dûment rempli et accompagné des pièces justificatives exigées. Le formulaire doit être signé par l'organisateur de la manifestation.

Article A. 4241-38-4 – Notification

(Article 1.23 du RGP 1973)

Le préfet notifie sa décision au demandeur et adresse une copie au gestionnaire concerné.

Paragraphe 9 : Intervention des autorités chargées de la police de la navigation

Article R. 4241-39

(Article 1.19 du RGP 1973)

Le conducteur d'un bateau se conforme aux ordres

particuliers qui lui sont donnés par les fonctionnaires et agents chargés de la police de la navigation mentionnés à l'article L. 4272-1 en vue de la sécurité ou du bon ordre de la navigation.

Article R. 4241-40

(Article 1.20 du RGP 1973)

Le conducteur d'un bateau donne aux fonctionnaires et agents chargés de la police de la navigation les facilités nécessaires pour leur permettre d'exercer leur mission de constatation d'infractions définie à l'article L. 4272-1.

Article R. 4241-41

(Article 1.10 alinéa 2 du RGP 1973)

Tout conducteur est tenu de présenter les documents dont la présence à bord est obligatoire à toute réquisition des agents mentionnés à l'article L. 4272-1.

Article R. 4241-42

(article 49 du décret n°2007-1168 du 2 août 2007 relatif aux titres de navigation des bâtiments et établissements flottants navigant ou stationnant sur les eaux intérieures)

Les agents mentionnés à l'article L. 4272-1 peuvent vérifier à tout moment la conformité du bateau à son titre de navigation. Ils peuvent également vérifier si le bateau constitue un danger manifeste pour les personnes à bord, l'environnement ou la navigation.

Article R. 4241-43

(article 50 du décret n°2007-1168 du 2 août 2007 relatif aux titres de navigation des bâtiments et établissements flottants navigant ou stationnant sur les eaux intérieures)

Si, lors du contrôle prévu à l'article R. 4241-42, les agents constatent soit le défaut de validité du titre de navigation, soit que le bateau n'est pas conforme aux mentions de celui-ci, mais que ce défaut de validité ou cette absence de conformité ne constitue pas un danger manifeste au sens de l'article D. 4221-35, ils mettent en demeure la personne dont le nom figure sur le titre de navigation de prendre toutes les mesures nécessaires pour remédier à cette situation dans un délai qu'ils fixent.

Article R. 4241-44

(article 51 du décret n°2007-1168 du 2 août 2007 relatif aux titres de navigation des bâtiments et établissements flottants navigant ou stationnant sur les eaux intérieures)

Si, lors du contrôle prévu à l'article R. 4241-42, les agents constatent soit l'absence à bord du titre de navigation, soit que le bateau présente un danger manifeste pour les personnes à bord, l'environnement ou la navigation ou au sens de l'article D. 4221-35, lesdits agents peuvent interrompre sa navigation dans les plus brefs délais permis par la réglementation de la voie d'eau empruntée jusqu'au moment où les mesures nécessaires auront été

prises pour remédier à la situation constatée.

Ils peuvent également prescrire des mesures qui permettront au bâtiment de naviguer sans danger, le cas échéant après avoir terminé son déplacement, jusqu'au lieu où il fera l'objet soit d'une visite, soit d'une réparation.

Article R. 4241-45

(article 52 du décret n°2007-1168 du 2 août 2007 relatif aux titres de navigation des bâtiments et établissements flottants navigant ou stationnant sur les eaux intérieures)

Les agents qui réalisent les contrôles prévus aux articles R. 4241-43 et R. 4241-44 informent l'autorité compétente qui a délivré le titre de navigation ou qui l'a renouvelé en dernier lieu des constats qu'ils ont faits ou des mesures qu'ils ont prises. Il en est de même lorsque les agents ont averti le propriétaire de leur intention d'interrompre la navigation du bateau s'il n'est pas remédié aux défauts constatés.

Lorsque le titre de navigation a été délivré ou renouvelé en dernier lieu par l'autorité d'un autre Etat membre de l'Union européenne, la même information est adressée à l'autorité de cet Etat membre.

Dans tous les cas, cette information est adressée dans un délai de sept jours à compter de la réalisation du contrôle.

Article R. 4241-46

(article 53 du décret n°2007-1168 du 2 août 2007 relatif aux titres de navigation des bâtiments et établissements flottants navigant ou stationnant sur les eaux intérieures)

Toute décision d'interruption de la navigation, prise en vertu des dispositions des articles R. 4241-43 et R. 4241-44, est notifiée sans délai à la personne dont le nom figure sur le titre de navigation et à l'adresse qu'il mentionne ou, à défaut de titre, à la personne exerçant le contrôle du bateau avec l'indication des voies et délais de recours.

La procédure d'interruption de la navigation à compter de la prise de décision d'y procéder est définie par arrêté du ministre chargé des transports.

Sous-section 2

Dispositions relatives aux marques et échelles de tirant d'eau

Article R. 4241-47

(Articles 2.01, 2.02, et 2.04 du RGP 1973)

Outre les marques d'identification prévues au titre I du livre I, tout bateau porte des marques d'enfoncement, des échelles de tirant d'eau et des marques d'identification sur ses ancres.

Tout bateau de marchandise doit également porter les informations relatives à son port en lourd et tout bateau à passagers l'indication du nombre maximal de passagers autorisés.

Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux menues embarcations, aux établissements et matériels flottants.

Les caractéristiques de ces échelles et de ces inscriptions sont définies par arrêté du ministre chargé des transports.

2. Tout bateau dont le tirant d'eau peut atteindre 1 m, à l'exception des menues embarcations, doit porter des échelles de tirant d'eau.

Cette disposition n'est pas applicable aux établissements flottants.

En complément de la réglementation technique applicable au bateau concerné, l'annexe 2 définit les conditions d'apposition des échelles de tirant d'eau.

Article A. 4241-47-1 – Marques d'identification des bateaux

(Article 2.01 et 2.02 du RGP 1973)

Les marques d'identification des bateaux sont apposées dans les conditions prévues par les articles D. 4113-1 à D. 4113-4.

Tout bateau de marchandises porte l'indication, en tonnes, de son port en lourd. Cette indication doit être apposée des deux côtés du bateau, sur la coque ou sur des panneaux fixés à demeure.

Tout bateau à passagers porte l'indication du nombre maximal de passagers autorisé. Cette indication doit être affichée à bord en un endroit bien apparent.

L'annexe 1 définit les lettres ou groupes de lettres distinctifs du lieu d'immatriculation des bateaux.

Article A. 4241-47-2 – Marques d'enfoncement

(Article 2.04 du RGP 1973)

1. Tout bateau, à l'exception des menues embarcations, porte des marques indiquant le plan du plus grand enfoncement.

Pour les bateaux, les modalités de détermination du plus grand enfoncement et les conditions d'apposition des marques d'enfoncement sont définies par la réglementation technique prise en application de l'arrêté du 30 décembre 2008 relatif aux prescriptions techniques de sécurité applicables aux bateaux de marchandises, aux bateaux à passagers et aux engins flottants naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures (article 4.04 de l'annexe 1).

Sous-section 3

Dispositions relatives à la signalisation visuelle des bateaux et établissements flottants

Article R. 4241-48

(Article 3.01 et suivants du RGP 1973)

Les bateaux portent une signalisation visuelle. Le type d'équipement, les modalités d'installation et les modalités d'utilisation sont définis par arrêté du ministre chargé des transports. Cet arrêté peut également prévoir une signalisation particulière applicable à certains types de bateaux ou à certaines situations.

Paragraphe 1 : Dispositions générales

Article A. 4241-48-1 – Applications et définitions

(Article 3.01 du RGP 1973)

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

2. Dans la présente sous-section, on entend par :

a) *feu de mât* : un feu blanc puissant, projetant une lumière ininterrompue sur toute l'étendue d'un arc d'horizon de 225° et disposé de manière à projeter cette lumière depuis l'avant jusqu'à 22° 30' sur l'arrière du travers de chaque bord ;

b) *feux de côté* : un feu clair vert à tribord et un feu rouge clair à bâbord, chacun de ces feux projetant une lumière ininterrompue sur toute l'étendue d'un arc d'horizon de 112° 30' et étant disposé de manière à projeter cette lumière depuis l'avant jusqu'à 22° 30' sur l'arrière du travers de son côté ;

c) *feu de poupe* : un feu clair ou ordinaire blanc, projetant une lumière ininterrompue sur toute l'étendue d'un arc d'horizon de 135° et disposé de manière à projeter cette lumière sur un secteur de 67° 30' de chaque bord à partir de l'arrière ;

d) *feu visible de tous les côtés* : un feu projetant une lumière ininterrompue sur toute l'étendue d'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, au-dessus de la ligne de flottaison.

3. Pour l'application de la présente sous-section :

a) les convois poussés dont la longueur ne dépasse pas 110 m et dont la largeur ne dépasse pas 12 m sont

considérés comme bateaux motorisés isolés de même longueur ;

b) les formations à couple dont la longueur dépasse 140 m sont considérées comme convois poussés de même longueur.

4. L'annexe 3 décrit sous forme de croquis les obligations prescrites par les articles de la présente sous-section, à laquelle il est fait renvoi autant que besoin.

Article A. 4241-48-2 – Feux et fanaux

(Article 3.02 du RGP 1973)

1. Sauf prescriptions contraires, les feux prescrits à la présente section doivent montrer une lumière continue et uniforme.

2. Ne peuvent être utilisés que des feux de signalisation dont les corps et les accessoires portent la marque d'agrément exigée par la directive 96/98/CE du Conseil, du 20 décembre 1996, relative aux équipements marins modifiée.

3. Les feux dont les caractéristiques des corps, accessoires et sources lumineuses sont conformes aux exigences du règlement général de police de la navigation intérieure en vigueur au 31 août 2014 ou aux exigences de la directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 établissant les prescriptions techniques pour les bateaux de la navigation intérieure et abrogeant la directive 82/714/CEE du Conseil peuvent continuer à être utilisés, jusqu'au remplacement desdits feux.

Article A. 4241-48-3 – Pavillons, panneaux et flammes

(Article 3.03 du RGP 1973)

1. Sauf prescriptions contraires, les panneaux et pavillons prescrits à la présente section doivent être rectangulaires.

2. Les couleurs des panneaux, pavillons et flammes ne doivent être ni passées ni salies.

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

a) la longueur et la largeur des panneaux et pavillons sont chacune d'au moins 1 m, ou d'au moins 0,60 m dans le cas des menues embarcations ;

b) la longueur des flammes est de 1 m au moins et leur largeur sur un côté d'au moins 0,50 m.

Article A. 4241-48-4 – Cylindres, ballons, cônes et bicônes

(Article 3.04 du RGP 1973)

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

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

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

a) les cylindres ont une hauteur d'au moins 0,80 m et un diamètre d'au moins 0,50 m ;

b) les ballons, un diamètre d'au moins 0,60 m ;

c) les cônes, une hauteur est d'au moins 0,60 m et un diamètre de base d'au moins 0,60 m ;

d) les bicônes, une hauteur est d'au moins 0,80 m et un diamètre de base d'au moins 0,50 m.

4. Par dérogation au chiffre 3, les menues embarcations peuvent utiliser des dispositifs de signalisation dont les dimensions sont inférieures aux dimensions minimales prescrites pour autant que ces dispositifs soient assez grands pour être facilement visibles.

Article A. 4241-48-5 – Feux et signaux interdits

(Article 3.05 du RGP 1973)

1. Il est interdit de faire usage de feux ou signaux autres que ceux mentionnés à la présente section ou de faire usage des feux ou signaux mentionnés dans des conditions autres que celles prescrites ou admises par la présente section.

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

Article A. 4241-48-6 – Feux de secours

(Article 3.06 du RGP 1973)

Lorsque des feux de signalisation prescrits à la présente section ne fonctionnent pas, ils sont remplacés sans délai par des feux de secours. Toutefois, lorsque le feu prescrit devait être puissant, le feu de secours peut être clair, et lorsque le feu prescrit devait être clair, le feu de secours peut être ordinaire. Le rétablissement des feux ayant la puissance prescrite a lieu dans les plus brefs délais.

Article A. 4241-48-7 – Interdiction d'utiliser des lumières, projecteurs, panneaux, pavillons, flammes

(Article 3.07 du RGP 1973)

1. Il est interdit de faire usage de lumières, de projecteurs, de panneaux, notamment publicitaires, de pavillons ou d'autres objets qui risquent d'être confondus avec les feux ou signaux mentionnés dans la présente section ou qui risquent de nuire à la visibilité ou de compliquer l'identification de ces feux ou signaux.

2. Il est interdit de faire usage de lumières ou de projecteurs qui risquent de produire un éblouissement susceptible de constituer un danger ou une gêne pour la navigation ou la circulation à terre.

Paragraphe 2 : Signalisation de nuit et de jour

Article A. 4241-48-8 – Signalisation des bateaux motorisés isolés en cours de route

(Article 3.08 du RGP 1973)

(Annexe 3 : croquis 1, 2, 3, 4)

1. Les bateaux motorisés isolés doivent porter :

- De nuit :

a) Un feu de mât placé dans la partie avant et dans l'axe du bateau, à une hauteur de 5 m au moins. La hauteur minimale peut être de 4 m si la longueur du bateau ne dépasse pas 40 m ;

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

c) Un feu de poupe placé dans la partie arrière et dans l'axe du bateau.

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

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

4. Outre les signaux prescrits par les autres dispositions de la présente section, les bateaux rapides faisant route

doivent porter de nuit et de jour :

deux feux scintillants jaunes, puissants et rapides.

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

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

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

Article A. 4241-48-9 – Signalisation des convois remorqués faisant route

(Article 3.09 et 3.29 du RGP 1973)

(Annexe 3 : croquis 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12)

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

- De nuit :

a) Deux feux de mât superposés à 1 m environ de distance l'un de l'autre, placés dans la partie avant et dans l'axe du bateau, le feu supérieur étant à une hauteur d'au moins 5 m et le feu inférieur, autant que possible, à 1 m au moins plus haut que les feux de côté ;

b) Des feux de côté répondant aux spécifications du chiffre 1 b) de l'article A. 4241-48-8 ;

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

- De jour :

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

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

- De nuit :

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

- De jour :

Le cylindre prescrit au paragraphe 1 ci-dessus.

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

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

- De nuit :

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

- De jour :

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

Toutefois,

a) Si une longueur de convoi dépasse 110 m, elle doit porter deux des feux visés ci-dessus dont un sur sa partie avant et un sur sa partie arrière ;

b) Si une longueur du convoi comprend une rangée de plus de deux bateaux accouplés, ces feux ou ce ballon doit être porté seulement par les deux bateaux extérieurs de la rangée.

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

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

- De nuit :

Un feu de poupe répondant aux spécifications du chiffre 1 c) de l'article A. 4241-48-8.

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

5. Pendant le passage par une ouverture de pont fixe, de pont fermé ou de barrage, ou pendant le passage aux écluses, les bateaux d'un convoi remorqué peuvent porter la signalisation prescrite aux chiffres 1 a), 2 et 3 du

présent article à une hauteur réduite de sorte que ce passage puisse s'effectuer sans difficulté.

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

- De nuit :

Au lieu du feu blanc, porter les feux de côté prescrits au chiffre 1 b) de l'article A. 4241-48-8.

- De jour :

Porter le ballon jaune.

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

Article A. 4241-48-10 – Signalisation des convois poussés faisant route

(Article 3.10 du RGP 1973)

(Annexe 3 : croquis 13, 14, 15, 16)

1. Les convois poussés doivent porter :

- De nuit :

a) Comme feux de mât :

i) Trois feux de mât à l'avant du bateau en tête du convoi ou du bateau bâbord en tête du convoi. Ces feux doivent être disposés selon un triangle équilatéral à base horizontale dans un plan perpendiculaire à l'axe longitudinal du convoi. Le feu supérieur doit être à une hauteur d'au moins 5 m. Les deux feux inférieurs doivent être écartés l'un de l'autre de 1,25 m environ et situés 1,10 m environ en dessous du feu supérieur ;

ii) Un feu de mât à l'avant de tout autre bateau dont la largeur totale est visible de front. Ce feu doit être placé autant que possible 3 m en dessous du feu supérieur visé sous i).

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

b) Comme feux de côté :

Des feux de côté répondant aux spécifications du chiffre 1 b) de l'article A. 4241-48-8 ; ces feux doivent être placés sur la partie la plus large du convoi, le plus près possible du pousseur, à 1 m au maximum des bords du convoi et à une hauteur d'au moins 2 m ;

c) Comme feux de poupe :

i) Trois feux de poupe sur le pousseur, répondant aux spécifications du chiffre 1 c) de l'article A. 4241-48-8, placés selon une ligne perpendiculaire à l'axe longitudinal,

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

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

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

Lorsqu'un convoi poussé est précédé de jour par un ou plusieurs bateaux motorisés placés en renfort, le pousseur porte le ballon jaune visé au chiffre 3 de l'article A. 4241-48-9.

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

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

Article A. 4241-48-11 – Signalisation des formations à couple faisant route

(Article 3.11 du RGP 1973)

(Annexe 3 : croquis 17, 18, 19)

1. Les formations à couple doivent porter de nuit :

a) Sur chaque bateau un feu de mât, répondant aux spécifications du chiffre 1 a) de l'article A. 4241-48-8 ; toutefois, sur les bateaux non motorisés, ce feu peut être remplacé par un feu blanc, visible de tous les côtés, répondant aux spécifications du chiffre 3 de l'article A. 4241-48-9, placé à un endroit approprié, mais pas plus haut que le feu de mât du bateau ou des bateaux motorisés ;

b) Des feux de côté, répondant aux spécifications du chiffre 1 b) de l'article A. 4241-48-8 ; ces feux sont placés à l'extérieur de la formation, autant que possible à la même hauteur, et 1 m au moins au-dessous du feu de mât le plus bas ;

c) Sur chaque bateau, le feu de poupe prescrit au chiffre 1 c) de l'article A. 4241-48-8.

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

Lorsqu'une formation à couple est précédée de jour par un ou plusieurs bateaux placés en renfort, chaque bateau de la formation doit porter le ballon jaune visé au chiffre 3 de l'article A. 4241-48-9.

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

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

Article A. 4241-48-12 – Signalisation des bateaux à voile faisant route

(Article 3.12 du RGP 1973)

(Annexe 3 : croquis 20, 21)

1. Les bateaux à voile doivent porter de nuit :

a) *Les feux de côté* prescrits au chiffre 1 b) de l'article A. 4241-48-8 toutefois, ces feux peuvent être des feux ordinaires au lieu de clairs ;

b) *Le feu de poupe* prescrit au chiffre 1 c) de l'article A. 4241-48-8.

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

- De nuit :

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

3. Tout bateau naviguant à la voile et utilisant en même temps ses propres moyens mécaniques de propulsion doit porter de jour : *Un cône noir*, pointe en bas. Ce cône doit être placé le plus haut possible et à l'endroit où il est le plus apparent.

4. Les dispositions des chiffres 1 et 2 du présent article ne sont pas applicables aux menues embarcations. Les dispositions du chiffre 2 ne sont pas applicables aux

bateaux visés à l'article A. 4241-48-35.

Article A. 4241-48-13 – Signalisation des menues embarcations faisant route

(Article 3.13 du RGP 1973)

(Annexe 3 : croquis 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30)

1. Les menues embarcations motorisées isolées faisant route doivent porter :

- De nuit :

a) *Un feu de mât* qui doit être placé dans l'axe de l'embarcation et à 1 m au moins plus haut que les feux de côté, et doit être clair au lieu de puissant ;

b) *Des feux de côté* qui peuvent être des feux ordinaires et qui doivent être placés soit :

i) Comme prescrit au chiffre 1 b) de l'article A. 4241-48-8 ;

ii) L'un à côté de l'autre ou dans une même lanterne dans l'axe de l'embarcation, à la proue ou près de la proue ;

c) *Un feu de poupe* répondant aux spécifications du chiffre 1 c) de l'article A. 4241-48-8. Toutefois, ce feu peut être supprimé mais, dans ce cas, le feu de mât visé sous a) ci-dessus est remplacé par un feu clair blanc, visible de tous les côtés.

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

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

4. Les menues embarcations remorquées ou menées à couple doivent porter de nuit *un feu ordinaire blanc*, visible de tous les côtés. Cette disposition ne s'applique pas au bachot, tel que défini par l'arrêté du 30 décembre 2008 relatif aux prescriptions techniques de sécurité applicables aux bateaux de marchandises, aux bateaux à passagers et aux engins flottants naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures, attaché au service d'un bateau.

5. Les menues embarcations à voile doivent porter :

- De nuit :

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

des feux ordinaires ;

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

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

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

Un feu ordinaire blanc, visible de tous les côtés.

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

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

Article A. 4241-48-14 – Signalisation supplémentaire des bateaux faisant route effectuant certains transports de matières dangereuses

(Articles 3.14, 3.15, 3.32, et 3.33 du RGP 1973)

(Annexe 3 : croquis 31a, 31b, 32, 33, 34, 35, 36)

1. Les bateaux effectuant des transports de certaines matières inflammables visées par l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) et son règlement annexé, conformément à l'annexe III de l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit « arrêté TMD »), doivent porter, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions de la présente section, la signalisation suivante, conformément aux prescriptions du paragraphe 7.1.5.0 ou du paragraphe 7.2.5.0 de l'ADN :

- De nuit :

Un feu bleu.

- De jour :

Un cône bleu, pointe en bas,

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

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

2. Les bateaux effectuant des transports de certaines marchandises présentant un danger pour la santé visées par l'ADN, conformément à l'annexe III de l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit « arrêté TMD »), doivent porter outre la signalisation prescrite par les autres dispositions de la présente section, la signalisation suivante, conformément aux prescriptions du paragraphe 7.1.5.0 ou du paragraphe 7.2.5.0 de l'ADN :

- De nuit :

Deux feux bleus.

- De jour :

Deux cônes bleus, pointe en bas,

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

Ces signaux doivent être placés à environ 1 m l'un au-dessus de l'autre, à un endroit approprié et assez haut pour être visibles de tous les côtés. Les deux cônes bleus peuvent être remplacés par deux cônes bleus à l'avant et deux cônes bleus à l'arrière du bateau, à une hauteur de 3 m au moins au-dessus du plan des marques d'enfoncement.

3. Les bateaux effectuant des transports de certaines matières explosives visées par l'ADN, conformément à l'annexe III de l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit « arrêté TMD »), doivent porter outre la signalisation prescrite par les autres dispositions de la présente section, la signalisation suivante, conformément aux prescriptions du paragraphe 7.1.5.0 ou du paragraphe 7.2.5.0 de l'ADN :

- De nuit :

Trois feux bleus.

- De jour :

Trois cônes bleus, pointe en bas,

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

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

4. Lorsqu'un convoi poussé ou une formation à couple comprend un ou plusieurs bateaux mentionnés aux chiffres 1, 2 ou 3 ci-dessus, le bateau assurant la propulsion du convoi poussé ou de la formation à couple porte la signalisation prescrite aux chiffres 1, 2 ou 3 ci-dessus.

5. Les convois poussés propulsés par deux pousseurs placés côte à côte portent la signalisation mentionnée au chiffre 4 du présent article sur le pousseur placé à tribord.

6. Les bateaux, convois poussés ou formations à couple qui transportent ensemble plusieurs marchandises dangereuses visées aux chiffres 1, 2 et 3 ci-dessus portent la signalisation relative à la marchandise dangereuse exigeant le plus grand nombre de feux ou cônes bleus.

7. Les bateaux non astreints à porter les signaux visés aux chiffres 1, 2 ou 3 ci-dessus mais qui sont munis d'un certificat d'agrément ADN conformément à l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit « arrêté TMD »), et qui respectent les dispositions de sécurité visées au chiffre 1 ci-dessus peuvent, à l'approche des écluses, porter la signalisation visée au chiffre 1 ci-dessus lorsqu'ils veulent être éclusés en commun avec un bateau astreint à arborer la signalisation mentionnée au chiffre 1 du présent article.

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

Article A. 4241-48-15 – Signalisation des bateaux à passagers faisant route

(Annexe 3 : croquis 37)

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

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

Article A. 4241-48-16 – Signalisation des bacs faisant route

(Articles 3.16 et 3.34 du RGP 1973)

(Annexe 3 : croquis 38, 39, 40, 41)

1. Les bacs ne naviguant pas librement doivent porter :

- De nuit :

a) Un *feu clair blanc* visible de tous les côtés et placé à une hauteur d'au moins 5 m ; toutefois, cette hauteur peut être réduite si la longueur du bac est inférieure à 20 m ;

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

- De jour :

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

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

3. Les bacs naviguant librement doivent porter :

- De nuit :

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

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

c) Les feux de côté et le feu de poupe, comme prescrit aux chiffres 1 b) et 1 c) de l'article A. 4241-48-8.

- De jour :

Un *ballon vert*, comme prescrit au chiffre 1 ci-dessus.

Article A. 4241-48-17 – Signalisation supplémentaire des bateaux faisant route jouissant d'une priorité de passage

(Article 3.36 du RGP 1973)

(Annexe 3 : croquis 42)

Les bateaux auxquels l'autorité chargée de la police de la navigation a délivré une priorité pour le passage aux endroits où l'ordre de passage est réglé par elle doivent porter, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions de la présente section, de jour :

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

Article A. 4241-48-18 – Signalisation supplémentaire des bateaux incapables de manœuvrer

(Article 3.18 et 3.35 du RGP 1973)

(Annexe 3 : croquis 43a, 43b)

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

- De nuit :

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

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

- De jour :

Soit un *pavillon rouge* balancé ;

Soit *deux ballons noirs* superposés à 1 m environ de

distance l'un de l'autre, placés à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés.

2. En cas de besoin, un tel bateau doit en outre émettre le signal sonore défini à l'annexe 4 prévue par l'article A. 4241-49-1.

Article A. 4241-48-19 – Signalisation des matériels flottants et établissements flottants

(Article 3.19 du RGP 1973)

(Annexe 3 : croquis 44)

Sans préjudice des conditions particulières qui peuvent être imposées en vertu de l'article R.4241-35, les matériels flottants et les établissements flottants doivent porter de nuit :

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

Paragraphe 3 : Signalisation en stationnement

Article A. 4241-48-20 – Signalisation en stationnement

(Article 3.20 du RGP 1973)

(Annexe 3 : croquis 45, 46, 47, 48)

1. Tout bateau stationnant, à l'exception des bateaux énumérés dans les articles A. 4241-48-22 et A. 4241-48-25, doit porter :

- De nuit :

Un *feu ordinaire blanc* visible de tous les côtés et placé du côté du chenal, à une hauteur d'au moins 3 m. Ce feu peut être remplacé par un feu ordinaire blanc à la proue et un feu ordinaire blanc à la poupe, visibles de tous les côtés, placés du côté du chenal à une même hauteur.

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

- De nuit :

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

- De jour :

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

3. Une menue embarcation en stationnement, à l'exception des bachots, peut porter un *feu ordinaire blanc* à un endroit approprié à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés, au lieu des feux prescrits de nuit aux chiffres 1 et 2 du présent article.

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

a) Lorsque le bateau est en stationnement dans une voie de navigation intérieure où la navigation est temporairement impossible ou interdite ;

b) Lorsque le bateau stationne le long de la rive et est suffisamment éclairé de cette rive ;

c) Lorsque le bateau est en stationnement en dehors du chenal dans une situation manifestement sans danger.

Article A. 4241-48-21 – Signalisation supplémentaire des bateaux ou engins flottants en stationnement et effectuant certains transports de matières dangereuses

(Article 3.21, 3.22, 3.37 et 3.38 du RGP 1973)

(Annexe 3 : croquis 49, 50, 51)

Les prescriptions de l'article A. 4241-48-14 s'appliquent également aux bateaux visés audit article lorsqu'ils sont en stationnement.

Article A. 4241-48-22 – Signalisation des bacs en stationnement à leur débarcadère

(Article 3.23 du RGP 1973)

(Annexe 3 : croquis 52, 53)

1. Les bacs ne naviguant pas librement, stationnant à leur débarcadère, portent de nuit les feux prescrits au chiffre 1 de l'article A. 4241-48-16. En outre, le canot ou flotteur de tête des bacs à câble longitudinal doit porter le feu prescrit au chiffre 2 de l'article A. 4241-48-16.

2. Les bacs naviguant librement en service, stationnant à leur débarcadère, portent de nuit les feux prescrits au chiffre 1 de l'article A. 4241-48-16. Pour un stationnement de courte durée, ils peuvent conserver en outre les feux prescrits aux chiffres 1 b) et 1 c) de l'article A. 4241-48-8.

Ils éteignent le feu vert prévu par le 3 b) de l'article A. 4241-48-16, dès qu'ils ne sont plus en service.

Article A. 4241-48-23 – Signalisation des matériels flottants et établissements flottants en stationnement

(Article 3.25 du RGP 1973)

(Annexe 3 : croquis 54)

Sans préjudice des conditions particulières qui pourront être imposées en vertu de l'article R.4241-35, les matériels flottants et les établissements flottants doivent porter de nuit :

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

Les dispositions de l'article A. 4241-48-20, chiffre 4, sont applicables.

Article A. 4241-48-24 – Signalisation des filets ou des perches de certains bateaux de pêche en stationnement,

(Article 3.26 et 3.40 du RGP 1973)

(Annexe 3 : croquis 55)

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

- De nuit :

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

- De jour :

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

Article A. 4241-48-25 – Signalisation des engins flottants au travail et des bateaux échoués ou coulés

(Articles 3.27 et 3.41 du RGP 1973)

(Annexe 3 : croquis 56, 57, 58, 59)

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

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

- De nuit :

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

- De jour :

Le panneau E.1 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1) ou deux bicônes verts superposés, placés à 1 m environ l'un au-dessus de l'autre et, le cas échéant,

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

- De nuit :

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

- De jour :

Le panneau A1 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1) placé à la même hauteur que le panneau visé à la lettre a) ci-dessus,

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

ou, dans le cas où ces bateaux ou engins flottants doivent être protégés contre les remous,

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

- De nuit :

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

- De jour :

Un pavillon dont la moitié supérieure est rouge et la moitié inférieure blanche, ou deux pavillons placés l'un au-dessus de l'autre et dont le supérieur est rouge et l'inférieur blanc,

et, le cas échéant,

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

- De nuit :

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

- De jour :

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

2. La signalisation prévue par les 1 et 2 du présent article est placée à une hauteur telle qu'elle soit visible de tous les côtés.

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

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

5. L'autorité chargée de la police de la navigation peut dispenser de l'obligation de porter les signaux prescrits aux chiffres 1 et 2 ci-dessus, sous les lettres a) et b).

Article A. 4241-48-26 – Signalisation supplémentaire des bateaux dont les ancres peuvent présenter un danger pour la navigation et signalisation des ancres

(Article 3.28 et 3.42 du RGP 1973)

(Annexe 3 : croquis 60, 61)

1. Les bateaux en stationnement visés aux articles A. 4241-48-20 et A. 4241-48-23, dont les ancres sont mouillées de telle manière qu'elles-mêmes, leurs câbles ou leurs chaînes, peuvent présenter un danger pour la navigation, doivent porter de nuit, deux feux ordinaires blancs, visibles de tous les côtés, superposés à 1 m environ l'un de l'autre.

2. Les bateaux doivent signaler chacune de leurs ancres qui peuvent présenter un danger pour la navigation :

- De nuit :

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

- De jour :

Un flotteur jaune à réflecteur radar.

Paragraphe 4 : Signalisations particulières

Article A. 4241-48-27 – Signalisation des bateaux des autorités de contrôle

(Article 3.45 du RGP 1973)

(Annexe 3 : croquis 62)

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

- De nuit comme de jour :

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

Il en est de même des bateaux appartenant aux services de police, de gendarmerie, des douanes, de lutte contre l'incendie et des gestionnaires de voie d'eau dans les cas justifiés par l'urgence de leur mission.

Article A. 4241-48-28 – Signalisation des bateaux ou engins flottants effectuant des travaux ou des opérations de sondage

(Annexe 3 : croquis 63)

Les bateaux faisant route et effectuant dans la voie de navigation intérieure des travaux ou des opérations de sondage ou de mesurage peuvent montrer, sans préjudice de la signalisation qui leur est applicable en vertu des autres dispositions de la présente section :

- De nuit comme de jour :

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

L'usage de cette signalisation est restreint aux bateaux munis d'une autorisation de l'autorité chargée de la police de la navigation.

Article A. 4241-48-29 – Signalisation supplémentaire en vue de la protection contre les remous

(Annexe 3 : croquis 64)

1. Les bateaux faisant route ou en stationnement, autres que ceux visés à l'article A. 4241-48-25 qui veulent être protégés contre les remous causés par le passage d'autres bateaux peuvent montrer, sans préjudice de la signalisation prescrite par les autres dispositions de la présente sous-section :

- De nuit :

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

- De jour :

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

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

2. Sans préjudice des dispositions de l'article A. 4241-48-25, ont seuls le droit de faire usage de la signalisation visée au chiffre 1 du présent article :

a) Les bateaux gravement avariés ou participant à une opération de sauvetage, ainsi que les bateaux incapables de manœuvrer ;

b) les bateaux munis d'une autorisation écrite de l'autorité chargée de la police de la navigation.

Article A. 4241-48-30 – Signaux de détresse

(Article 3.46 u RGP 1973)

(Annexe 3 : croquis 65)

1. Lorsqu'un bateau en détresse veut demander du secours au moyen de signaux visuels, il peut montrer :

a) Un pavillon ou tout autre objet approprié agité circulairement ;

b) Un feu agité circulairement ;

c) Un pavillon ayant, en dessus ou en dessous, une boule

ou un objet analogue ;

d) Des fusées ou bombes projetant des étoiles rouges lancées une à une à de courts intervalles ;

e) Un signal lumineux composé du groupe ...---... (SOS) du Code Morse ;

f) Des flammes telles qu'on peut en produire en brûlant du goudron, de l'huile, etc. ;

g) Des fusées à parachute ou feux à main produisant une lumière rouge ;

h) Des mouvements lents et répétés de haut en bas des bras étendus de chaque côté.

2. Ces signaux remplacent ou complètent les signaux sonores prévus par l'article A. 4241-49-1.

Article A. 4241-48-31 – Signalisation de l'interdiction d'accès à bord

(Article 3.43 du RGP 1973)

(Annexe 3 : croquis 66)

1. Si d'autres dispositions réglementaires interdisent l'accès à bord des personnes non autorisées, cette interdiction doit être signalée par :

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

Ces panneaux doivent être placés, selon les besoins, à bord ou à la planche de bord. Par dérogation au chiffre 3 de l'article A. 4241-48-3, leur diamètre doit être de 0,60 m environ.

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

Article A. 4241-48-32 – Signalisation d'interdiction de fumer, d'utiliser une lumière ou du feu non protégés

(Article 3.44 du RGP 1973)

(Annexe 3 : croquis 67)

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

Ces panneaux doivent être placés, selon les besoins, à bord ou à la planche de bord. Par dérogation au chiffre 3 de l'article A. 4241-29-3, leur diamètre est de 0,60 m environ.

2. Ces panneaux doivent être éclairés en tant que de

besoin pour être parfaitement visibles, de nuit, des deux côtés du bateau.

Article A. 4241-48-33 – Signalisation d'interdiction de stationnement latéral

(Article 3.47 du RGP 1973)

(Annexe 3 : croquis 68)

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

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

Les deux faces de ce panneau carré sont de couleur blanche, bordées de rouge, et portent une diagonale rouge de gauche en haut à droite en bas et le caractère "P" en noir au milieu.

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

2. De nuit, ces panneaux doivent être éclairés en tant que de besoin pour être parfaitement visibles des deux côtés du bateau.

3. Le présent article ne s'applique pas aux bateaux, convois poussés et formations à couple visés à l'article A. 4241-48-21.

Article A. 4241-48-34 – Signalisation supplémentaire des bateaux dont la capacité de manœuvre est restreinte

(Annexe 3 : croquis 69, 70)

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

- De nuit :

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

- De jour :

Un ballon noir, un bicône noir et un ballon noir, le bicône étant au milieu, superposés à 1 m de distance au moins,

placés à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés.

2. Le bateau mentionné au chiffre 1 du présent article, lorsque les opérations qu'il effectue créent une obstruction, doit porter en plus de la signalisation prévue au chiffre 1 :

- De nuit :

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

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

- De jour :

a) *Deux ballons noirs*, superposés à 1 m de distance au moins, placés du côté ou des côtés où se trouve l'obstruction ;

b) *Deux bicônes noirs*, superposés à 1 m de distance au moins, placés du côté ou des côtés où le passage est libre.

Les feux, ballons et bicônes prévus par le chiffre 2 du présent article sont placés à 2 m de distance au moins, et ne peuvent être positionnés plus haut que le feu inférieur ou le ballon inférieur mentionné au chiffre 1 du présent article.

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

Article A. 4241-48-35 – Signalisation d'un bateau tirant dans l'eau un chalut ou autre engin de pêche

(Articles 3.26 et 3.40 du RGP 1973)

(Annexe 3 : croquis 71,72)

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

- De nuit :

Deux feux clairs ou ordinaires, le feu supérieur étant vert et le feu inférieur blanc, superposés à 1 m de distance au moins, placés à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés et disposés en avant du feu prescrit au chiffre 1 a) de l'article A. 4241-48-8, le feu supérieur étant plus bas que ce dernier et le feu inférieur à une distance d'au moins 2 m au dessus des feux prévus par le 1 b) de l'article A. 4241-48-8.

Toutefois, les bateaux d'une longueur inférieure à 50 m ne

sont, dans ce cas, pas tenus de porter le feu prescrit au 1 a) de l'article A. 4241-48-8.

- De jour :

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

2. Un bateau en train de pêcher autre que le bateau mentionné au 1 du présent article doit porter la signalisation prescrite, à l'exception du feu prescrit au chiffre 1 a) de l'article A. 4241-48-8 et au lieu du feu vert :

- De nuit :

Un feu clair ou ordinaire rouge, visible de tous les côtés;

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

Un feu clair ou ordinaire blanc, situé à une distance horizontale de 2 m au moins et de 6 m au plus des deux feux rouge et blanc prescrits ci-dessus, et placés à une hauteur qui n'est ni supérieure à celle dudit feu blanc, ni inférieure à celle des feux prescrits au chiffre 1 b) de l'article A. 4241-48-8.

- De jour :

Un cône noir, la pointe en haut.

Article A. 4241-48-36 – Signalisation supplémentaire des bateaux utilisés pour la plongée subaquatique

(Article 3.48 du RGP 1973)

(Annexe 3 : croquis 73)

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

une *reproduction 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 telle qu'elle soit visible, de nuit comme de jour, de tous les côtés.

Pour les bateaux dont la longueur est inférieure à 7 m, la hauteur de la reproduction rigide du pavillon « A » est d'au moins 50 cm de hauteur.

2. Le cas échéant, il peut, au lieu de la signalisation prescrite au chiffre 1 ci-dessus, porter la signalisation prévue par le chiffre 1 de l'article A. 4241-48-34.

Article A. 4241-48-37 – Signalisation des bateaux effectuant des opérations de dragage de mines

(Annexe 3, croquis 74)

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

- De nuit :

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

- De jour :

Trois ballons noirs superposés disposés comme prescrits pour les feux.

Article A. 4241-48-38 – Signalisation des bateaux en service de pilotage

(Annexe 3, croquis 75)

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

Au lieu du feu prescrit au chiffre 1 a) de l'article A. 4241-48-8 *deux feux clairs ou ordinaires superposés*, visibles de tous les côtés, le feu supérieur étant blanc et le feu inférieur rouge, et placés à la tête ou à proximité de la tête du mât.

Sous-section 4

Dispositions relatives à la signalisation sonore, à la radiotéléphonie et aux appareils de navigation des bateaux³

Article R. 4241-49

(Article 4.01 du RGP 1973)

Les bateaux sont équipés d'un dispositif permettant d'émettre des signaux sonores.

Les bateaux, à l'exception des menues embarcations, sont équipés d'une installation de radiotéléphonie.

Le type d'équipement, les modalités d'installation et les modalités d'utilisation sont définis par arrêté du ministre chargé des transports.

Les présentes dispositions ne sont pas applicables aux établissements et aux matériels flottants.

Paragraphe 1 : Signaux sonores

Article A. 4241-49-1 – Généralités

(Article 4.01 du RGP 1973) (Annexe 4)

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

a) À bord des bateaux, à l'exception de certaines menues embarcations ne disposant pas d'installation radar, au moyen d'avertisseurs sonores actionnés mécaniquement et placés suffisamment haut pour que les signaux sonores puissent se propager sans obstacle vers l'avant et si possible vers l'arrière ; ces avertisseurs sonores répondent aux prescriptions définies au chapitre I de l'annexe 4 prévue au chiffre 6 du présent article.

b) À bord des bateaux non motorisés et à bord des menues embarcations motorisées dont la machinerie ne comporte pas d'appareil pour l'émission des signaux, au moyen d'une trompe ou d'une corne appropriée ; ces signaux répondent aux prescriptions du chapitre I de l'annexe 4 prévue au chiffre 6 du présent article sous les références 1 b) et 2 b).

2. Les signaux sonores des bateaux motorisés sont accompagnés de signaux lumineux synchronisés avec eux ; ces signaux sont jaunes, clairs et visibles de tous les côtés. Cette disposition ne s'applique pas aux menues embarcations ni aux coups ou volées de cloche.

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

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

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

6. L'annexe 4 décrit sous forme de croquis les obligations prescrites par les articles de la présente sous-section.

Article A. 4241-49-2 – Usage des signaux sonores

(Article 4.02 du RGP 1973)(Annexe 4 - chapitre III)⁴

1. Sans préjudice des autres dispositions du présent arrêté, tout bateau, à l'exception des menues embarcations visées au chiffre 2 du présent article, fait usage, en cas de besoin, des signaux figurant au chapitre III de l'annexe 4 prévue par l'article A. 4241-49-1.

2. Les menues embarcations isolées ou qui ne remorquent ou ne mènent à couple que de menues embarcations peuvent, en cas de besoin, émettre des signaux figurant au chapitre III de l'annexe 4 prévue par l'article A. 4241-49-1.

Article A. 4241-49-3 – Signaux sonores interdits

(Article 4.03 du RGP 1973)

1. Il est interdit de faire usage de signaux sonores autres que ceux mentionnés à la présente section ou de faire usage des signaux mentionnés dans des conditions autres que celles prescrites ou admises par la présente section.

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

³ Les mots « et aux appareils de navigation » ont été oubliés dans le JO.

⁴ Le mot « chapitre » a été oublié dans le JO.

Article A. 4241-49-4 – 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 A. 4241-48-30.

Paragraphe 2 : Radiotéléphonie

Article A. 4241-49-5 – Radiotéléphonie

1. Toute installation de radiotéléphonie se trouvant à bord d'un bateau doit être conforme à l'arrangement régional relatif au service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure et doit être utilisée conformément aux dispositions dudit arrangement.

Ces dispositions sont explicitées dans le guide de radiotéléphonie pour la navigation intérieure.

2. Les voies des réseaux de correspondance publique, bateau à bateau, informations nautiques et bateau à autorité portuaire ne peuvent être utilisées que pour des informations prescrites ou permises par la présente section ou autorisées en vertu de l'arrangement régional relatif au service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure.

3. Sauf dispositions particulières prévues dans les règlements particuliers de police, les bateaux motorisés, à l'exception des menues embarcations, ne peuvent naviguer que lorsqu'ils sont équipés d'une installation de radiotéléphonie pour les réseaux de bateau à bateau, informations nautiques et de bateau à autorité portuaire et lorsque celle-ci est en bon état de fonctionnement.

L'installation de radiotéléphonie doit assurer la veille simultanée de deux de ces réseaux.

4. L'installation des bateaux motorisés faisant route, à l'exception des menues embarcations, est branchée sur écoute sur la voie dédiée au réseau de bateau à bateau et, exceptionnellement, sur la voie dédiée à un autre réseau. Ces bateaux donnent, sur les voies dédiées aux réseaux de bateau à bateau et d'informations nautiques, les informations nécessaires à la sécurité de la navigation.

Ils sont branchés sur écoute simultanément sur les réseaux de bateau à bateau et d'informations nautiques.

5. Le panneau B.11 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1) indique l'obligation imposée par l'autorité chargée de la police de la navigation d'utiliser la

radiotéléphonie.

Art. R. 4241-50

L'usage d'un appareil radar de navigation est imposé, pour des raisons de sécurité, à certains bateaux ou dans certaines situations de navigation déterminés par arrêté du ministre chargé des transports.

Les règlements particuliers de police peuvent également imposer sur certains bateaux l'usage d'un système d'identification automatique.

Le type d'équipement, les modalités d'installation et les modalités d'utilisation de l'appareil radar et du système d'identification automatique sont définis par arrêté du ministre chargé des transports.

Article A. 4241-50-1 – Radar

1. Les bateaux ne peuvent 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) qu'ils sont équipés d'une installation radar et, le cas échéant, d'un système ECDIS intérieur et d'un indicateur de vitesse de giration. Cet équipement doit être en bon état de fonctionnement et d'un type agréé pour les besoins de la navigation intérieure. Toutefois, les bacs ne naviguant pas librement ne sont pas tenus d'être équipés d'un indicateur de vitesse de giration ;

b) que se trouve à bord une personne titulaire de l'attestation spéciale "radar" ou d'un document équivalent. Le radar peut toutefois être utilisé à des fins de formation par bonne visibilité de jour et de nuit, même en l'absence d'une telle personne à bord ;

c) qu'ils sont équipés, à l'exception des menues embarcations et des bacs, d'une installation pour l'émission du signal sonore triton. Les autorités compétentes peuvent toutefois dispenser de cette dernière obligation.

Nonobstant les dispositions de l'article A. 4241-49-5, les menues embarcations doivent aussi être équipées d'une installation de radiotéléphonie en bon état de fonctionnement pour le réseau de bateau à bateau.

2. Dans les convois, les prescriptions du paragraphe 1 ci-dessus ne s'appliquent qu'au bateau à bord duquel se trouve le conducteur.

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

4. Les articles A. 4241-53-33 à A. 4241-53-35 définissent les règles de route applicables en cas de visibilité réduite et de navigation au radar.

5. Les règlements particuliers de police peuvent également imposer sur certains bateaux l'usage d'un appareil radar de navigation.

Article A. 4241-50-2 – Système d'identification automatique - appareil AIS Intérieur

[Annexe 9 de l'arrêté du 31 décembre 2015]

1. Lorsque le règlement particulier de police, en application de l'article R. 4241-50, impose l'usage d'un système d'identification automatique (AIS), ce système doit être installé et utilisé conformément aux dispositions des chiffres 2 à 8 du présent article.

2. Seuls sont autorisés les systèmes d'identification automatique (AIS) pour la navigation intérieure agréés et installés conformément aux dispositions de l'arrêté du 2 février 2011 relatif à l'agrément du matériel et des sociétés installatrices de feux de signalisation, d'appareils radar, d'indicateurs de vitesse de rotation et d'appareils AIS Intérieur.

3. Les petites embarcations non soumises à l'obligation de posséder un certificat de visite des bateaux du Rhin ou un certificat communautaire peuvent également utiliser :

a) Un appareil AIS de classe A possédant une réception par type conformément aux prescriptions de l'OMI ;

ou

b) Un appareil AIS de classe B conforme aux exigences correspondantes de la Recommandation UIT-R.M 1371, de la directive 1999/5/CE (RTTE), et de la norme internationale CEI 62287-1 ou 2 (y compris la gestion des canaux DSC).

Les petites embarcations équipées d'un appareil AIS doivent en outre posséder une installation de radiotéléphonie en bon état de fonctionnement et commutée sur le mode d'écoute bateau-bateau.

4. L'appareil AIS Intérieur doit être en bon état de marche, il doit fonctionner en permanence et les données saisies doivent correspondre à tout moment aux données effectives du bateau ou du convoi. L'appareil AIS Intérieur doit émettre en puissance maximale.

L'obligation de fonctionnement en permanence ne s'applique pas :

a) Aux bateaux en stationnement sauf s'ils stationnent dans le chenal navigable ou dans d'autres situations définies par les règlements particuliers de police ;

b) Aux bateaux des forces de l'ordre et des douanes si la

transmission de données AIS est susceptible de compromettre la réalisation d'opérations de police ou de douanes.

Les bateaux faisant partie d'un convoi, à l'exception du bateau assurant la propulsion principale, doivent éteindre les appareils AIS présents à bord tant que ces bateaux demeurent dans le convoi.

5. Au minimum les données suivantes doivent être émises conformément au standard AIS Intérieur visé à l'article 3 de l'arrêté du 2 février 2011 susvisé :

a) Identifiant du transpondeur (Maritime Mobile Service Identity, MMSI) ;

b) Nom du bateau ;

c) Type de bateau ou de convoi ;

d) Numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI) ou, pour les navires de mer auxquels n'a pas été attribué d'ENI, le numéro OMI ;

e) Longueur hors tout du bateau ou du convoi avec une précision de 0,1 mètre ;

f) Largeur hors tout du bateau ou du convoi avec une précision de 0,1 mètre ;

g) Position (WGS 84) ;

h) Vitesse sur route ;

i) Route ;

j) Heure de l'appareil électronique de localisation ;

k) Statut navigationnel ;

l) Point d'acquisition de l'information relative à la position à bord du bateau.

Les petites embarcations auxquelles il n'a pas été attribué un numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI) ne sont pas tenues de transmettre les données visées à la lettre d ci-dessus.

6. Le conducteur doit immédiatement actualiser les données suivantes après tout changement :

a) Longueur hors tout avec une précision de 0,1 mètre ;

b) Largeur hors tout avec une précision de 0,1 mètre ;

c) Type de convoi ;

d) Statut navigationnel.

e) Point d'acquisition de l'information relative à la position à bord du bateau.

7. L'annexe 9 définit le statut navigationnel du bateau et le point d'acquisition de l'information relative à la position à bord du bateau, tel que précisés aux points 5 (lettres k et l) et 6 (lettres d et e) du présent article.

8. Les règlements particuliers de police peuvent prescrire le couplage de l'appareil AIS Intérieur avec un afficheur de carte électronique de type ECDIS Intérieur. Dans ce cas, l'afficheur de carte doit être conforme aux spécifications techniques du standard ECDIS Intérieur fixées par le règlement d'exécution n° 909/2013 de la Commission européenne du 10 septembre 2013 relatif aux spécifications techniques applicables au système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (ECDIS Intérieur). L'afficheur de cartes ECDIS Intérieur doit être relié directement à l'appareil AIS Intérieur.

Les menues embarcations ne possédant pas de certificat de visite des bateaux du Rhin ou de certificat communautaire et équipés d'un AIS de classe A ou B ne sont pas soumises aux dispositions ci-dessus.

Sous-section 5

Dispositions relatives à la signalisation et au balisage des eaux intérieures

Article R. 4241-51

(Article 5.01 du RGP 1973)

Un arrêté du ministre chargé des transports définit les signaux des eaux intérieures, leur signification et les caractéristiques techniques qui leur sont applicables, lorsqu'une telle signalisation est mise en place. Il définit également les règles de balisage qui s'appliquent en amont du premier obstacle à la navigation des navires, déterminé en application de l'article L. 5000-1.

Article A. 4241-51-1 – Signalisation

(Article 5.01 du RGP 1973)

1. En application de l'article R. 4241-51, l'annexe 5 définit les signaux d'interdiction, d'obligation, de restriction, de recommandation et d'indication, ainsi que les signaux auxiliaires de la voie de navigation intérieure, de même que leur signification.

2. Sans préjudice des autres prescriptions de la présente section, les conducteurs doivent obéir aux prescriptions et tenir compte des recommandations ou indications qui sont portées à leur connaissance par les signaux, visés au chiffre 1 ci-dessus, qui sont placés sur la voie de navigation intérieure ou sur ses rives.

3. En application de l'article R. 4241-51, l'annexe 7 définit les caractéristiques techniques applicables aux signaux, panneaux et feux de la voie de navigation intérieure.

Article A. 4241-51-2 – Balisage

(Article 5.01 du RGP 1973)

En application de l'article R. 4241-51, l'annexe 8 définit les règles de balisage qui s'appliquent en amont du premier obstacle à la navigation des navires, déterminé en application de l'article L. 5000-1. Elle précise également dans quelles conditions les différentes marques de balisage sont utilisées.

Article R. 4241-52

Sans préjudice des dispositions des articles R. 4242-1 à R. 4242-8, si les conditions de la navigation sur une partie des eaux intérieures le justifient, notamment en raison de l'importance du trafic ou de données issues de l'accidentologie, le préfet du département demande au gestionnaire concerné ou, à défaut au propriétaire, la mise en place et l'entretien d'une signalisation adaptée

aux usages de ces eaux, conforme aux dispositions de l'article R. 4241-51 et, le cas échéant, aux caractéristiques des voies d'eau fixées par les règlements particuliers de police.

Si la voie d'eau ou la section de la voie d'eau devant faire l'objet d'une signalisation se situe sur plusieurs départements, la demande est formée conjointement par les préfets des départements intéressés.

Un arrêté du ministre chargé des transports précise les conditions d'application de cet article.

Article A. 4241-52 – Mise en place de la signalisation et du balisage

En application de l'article R. 4241-52, lorsque l'autorité compétente pour prendre le règlement particulier de police demande un plan de signalisation, le gestionnaire concerné, ou à défaut le propriétaire, est tenu de lui fournir dans le délai qui lui aura été fixé par cette même autorité. Ce plan de signalisation mentionne notamment les ouvrages concernés, les signaux et balises et leur implantation.

Sous-section 6

Dispositions relatives aux règles de route

Article R. 4241-53

Les bateaux sont soumis à des règles de route fixées par arrêté du ministre chargé des transports. Cet arrêté définit notamment les règles applicables aux rencontres, aux croisements et dépassements, au passage des ponts, des barrages et des écluses, ainsi que les règles applicables en cas de navigation au radar ou en cas de visibilité réduite pour des raisons atmosphériques ou autres.

L'arrêté définit également les règles de route applicables à la conduite d'un bac.

Paragraphe 1 : Dispositions générales

Article A. 4241-53-1 – Généralités

(Article 6.01 du RGP 1973)

1. Au sens de la présente sous-section, sur les eaux intérieures, le sens amont est le sens d'un mouvement allant vers la source des fleuves, y compris les sections où le sens du courant change avec la marée. Sur les canaux, ce sens est le sens dirigé vers le bief de partage. A défaut de bief de partage, le sens amont conventionnel est défini par le règlement particulier de police.

2. Pour les lacs et grands plans d'eau, sauf dispositions contraires définies par le règlement particulier de police, les règles de route sont celles prescrites par le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer tel qu'amendé.

3. Dans la présente sous-section, on entend par :

a) *Rencontre* : lorsque deux bateaux suivent des routes directement opposées ou à peu près opposées ;

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

c) *Croisement* : lorsque deux bateaux s'approchent autrement que dans les cas visés sous a) et b) ci-dessus.

d) *Montant* : bateau naviguant dans le sens amont ou sens amont conventionnel.

e) *Avalant* : bateau naviguant de manière opposée au sens amont ou sens amont conventionnel.

Article A. 4241-53-2 – Bateaux rapides

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

Article A. 4241-53-3 – Menues embarcations : règles générales

(Article 6.02 du RGP 1973)

1. Dans la présente sous-section, les termes "menues embarcations" comprennent les menues embarcations naviguant isolément ainsi que les convois composés uniquement de menues embarcations.

2. Lorsque les dispositions de la présente sous-section prévoient qu'une règle de route donnée ne s'applique pas aux menues embarcations dans leur comportement par rapport à d'autres bateaux, ces menues embarcations sont tenues de laisser à tous les autres bateaux, y compris les bateaux rapides, l'espace nécessaire pour suivre leur route et pour manœuvrer. Elles ne peuvent exiger que ceux-ci s'écartent en leur faveur.

Paragraphe 2 : Croisement et dépassement

Article A. 4241-53-4 – Principes généraux

(Article 6.03 du RGP 1973)

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

b) Les possibilités de passage et de dépassement peuvent être limitées ou interdites sur certaines sections d'eau par les règlements particuliers de police.

2. Dans les convois, les signaux visuels prescrits par les articles A. 4241-48-17, A. 4241-53-5, A. 4241-53-10 et A. 4241-53-11 ne doivent être montrés ou émis que par le bateau à bord duquel se trouve le conducteur du convoi ou de la formation à couple, dans le cas d'un convoi remorqué par le bateau remorqué en tête du convoi.

3. a) Les bateaux qui suivent des routes excluant tout danger d'abordage ne doivent modifier ni leur route ni leur vitesse d'une manière qui puisse faire surgir un danger d'abordage.

b) La distance minimale qu'un bateau doit respecter par rapport à celui qui le précède peut être fixée par les règlements particuliers de police.

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

Article A. 4241-53-5 – Croisement : règles générales

(Articles 6.04 et 6.05 du RGP 1973)

1. Lorsque le croisement de deux bateaux présente un risque d'abordage, le bateau qui voit l'autre bateau sur tribord s'écarter de la route de celui-ci et, si les circonstances le permettent, évite de croiser sa route sur l'avant. Le bateau qui suit le côté du chenal à tribord est tenu de maintenir sa route.

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

2. La disposition du chiffre 1 ci-dessus ne s'applique pas lorsqu'un des articles A. 4241-53-14, A. 4241-53-15 ou A. 4241-53-17 est applicable.

3. Sans préjudice des dispositions du chiffre 1, lorsque le croisement de deux menues embarcations de catégories différentes, présente un risque d'abordage, les menues embarcations motorisées doivent s'écarter de la route de toutes les autres menues embarcations et les menues embarcations qui ne sont ni motorisées ni à voile doivent s'écarter de la route des menues embarcations à voile. L'embarcation qui suit le côté du chenal à tribord est tenue de maintenir sa route.

4. Sans préjudice des dispositions du chiffre 1, lorsque le croisement de deux bateaux à voile présente un risque d'abordage, l'un d'eux doit s'écarter de la route de l'autre comme suit :

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

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

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

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

Sans préjudice des dispositions de l'article A. 4241-53-3, le chiffre 4 ne s'applique pas aux menues embarcations dans leur comportement avec d'autres bateaux.

Article A. 4241-53-6 – Rencontre : montants et avalants

1. En cas de rencontre de deux bateaux de manière qu'il puisse en résulter un danger d'abordage, chacun doit venir sur tribord pour passer à bâbord de l'autre. Cette règle ne s'applique pas aux menues embarcations dans leur comportement avec d'autres bateaux.

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

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

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

a) De jour :

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

- soit montrer un panneau bleu clair asservi à un feu clair blanc scintillant ;

b) De nuit :

- montrer un feu clair blanc scintillant qui peut être asservi à un panneau bleu clair. (croquis n°76)

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

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

- un son bref lorsque la rencontre doit s'effectuer sur bâbord ;

ou

- deux sons brefs lorsque la rencontre doit s'effectuer sur tribord.

6. Sans préjudice des dispositions de l'article A. 4241-53-7 ci-après, les avalants doivent suivre la route indiquée par les montants conformément aux dispositions ci-

dessus. Ils répètent les signaux visuels visés au chiffre 4 ci-dessus et les signaux sonores visés au chiffre 5 ci-dessus qui sont montrés ou émis par les montants à leur intention.

7. Sans préjudice des dispositions de l'article A. 4241-53-3, les chiffres 2 à 6 du présent article ne s'appliquent pas aux menues embarcations dans leur comportement avec d'autres bateaux ni dans le cas où de menues embarcations en rencontrent d'autres.

8. En cas de rencontre de deux menues embarcations pouvant entraîner un danger d'abordage, chacune doit venir sur tribord pour passer à bâbord de l'autre.

Article A. 4241-53-7 – Croisement : Dérogations aux règles générales

1. Par dérogation aux règles générales de l'article A. 4241-53-6, les bateaux peuvent dans des cas exceptionnels et à condition de s'être assurés qu'il est possible sans danger de leur donner satisfaction, demander que le passage s'effectue tribord sur tribord.

2. Par dérogation aux dispositions de l'article A. 4241-53-6 :

a) les bateaux à passagers avalants effectuant un service régulier, et dont le nombre maximum autorisé de passagers n'est pas inférieur au nombre fixé par le règlement particulier de police, lorsqu'ils veulent accoster un débarcadère situé sur la rive longée par les bateaux ;

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

peuvent demander aux montants de modifier leur route, si celle qui leur est réservée en application de l'article A. 4241-53-6 ne leur convient pas.

Toutefois, ils ne peuvent faire cette demande qu'à condition de s'être préalablement assurés qu'il est possible, sans danger, de leur donner satisfaction.

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

- s'ils veulent que la rencontre s'effectue à bâbord, ils doivent émettre "un son bref" et,

- s'ils veulent que la rencontre s'effectue à tribord, ils doivent émettre "deux sons brefs" et, en outre, montrer les signaux visuels mentionnés au chiffre 4 de l'article A. 4241-53-6.

4. Les montants doivent alors satisfaire à la demande des

avalants et en donner confirmation de la façon suivante :

- si la rencontre s'effectue à bâbord, ils émettent "un son bref" et, en outre, suppriment les signaux visuels prévus par le chiffre 4 de l'article A. 4241-53-6 ;

- si la rencontre s'effectue à tribord, ils émettent deux sons brefs et, en outre, montrent les signaux visuels prévus par le chiffre 4 de l'article A. 4241-53-6.

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

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

7. Sans préjudice des dispositions de l'article A. 4241-53-3, les chiffres 1 à 6 ci-dessus ne s'appliquent pas aux menues embarcations

Article A. 4241-53-7bis – Rencontre d'un bateau rapide et d'un autre bateau

Les articles A. 4241-53-6 et A. 4241-53-7 ne s'appliquent pas lorsqu'un bateau rapide rencontre un autre bateau. Si cet autre bateau est un bateau rapide, les deux bateaux doivent toutefois s'entendre par radiotéléphonie sur leur rencontre.

Article A. 4241-53-8 – Rencontre dans les passages étroits

(Article 6.07 du RGP 1973)

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

a) Tous les bateaux doivent franchir les passages étroits dans le plus court délai possible ;

b) Dans le cas où la portée de vue est restreinte, les bateaux doivent, avant de s'engager dans un passage étroit, émettre un son prolongé ; en cas de besoin, notamment lorsque le passage étroit est long, ils doivent répéter ce signal plusieurs fois dans le passage ;

c) Sur les voies de navigation intérieure pour lesquelles l'aval et l'amont sont définis,

i) les bateaux ou convois doivent, lorsqu'ils

constatent qu'un bateau ou convoi avalant est sur le point de s'engager dans un passage étroit, s'arrêter à l'aval de ce passage jusqu'à ce que le bateau ou convoi avalant l'ait franchi ;

ii) lorsqu'un bateau ou convoi montant est déjà engagé dans un passage étroit, les bateaux, ou convois avalants doivent, pour autant qu'il est possible, s'arrêter à l'amont de ce passage jusqu'à ce que le bateau, ou convoi montant l'ait franchi ;

d) Sur les voies de navigation intérieure pour lesquelles l'aval et l'amont ne sont pas définis,

i) les bateaux qui ne trouvent pas d'obstacle à tribord ainsi que ceux qui, lorsque le passage étroit se trouve dans une courbe, ont l'extérieur de la courbe à tribord, doivent poursuivre leur route et les autres bateaux doivent attendre jusqu'à ce que les premiers aient franchi le passage étroit ; toutefois cette disposition ne s'applique pas entre menues embarcations et autres bateaux ;

ii) en cas de rencontre entre une menue embarcation à voile et une menue embarcation d'une autre catégorie, la menue embarcation à voile doit poursuivre sa route et l'autre embarcation doit attendre jusqu'à ce que la menue embarcation à voile ait franchi le passage étroit ;

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

Les dispositions du chiffre 1 ne s'appliquent pas aux menues embarcations à voile dans leur comportement avec d'autres bateaux.

2. Dans le cas où la rencontre dans un passage étroit est devenue inévitable, les bateaux doivent prendre toutes les mesures possibles pour que la rencontre ait lieu en un endroit et dans des conditions présentant un minimum de danger.

3. Les règlements particuliers de police peuvent définir les modalités de passage aux points singuliers, notamment les passages étroits et les souterrains, nécessitant la mise en œuvre d'un alternat.

Article A. 4241-53-9 – Rencontre interdite par les signaux de la voie de navigation intérieure

(Article 6.05 du RGP 1973)

1. À l'approche des secteurs indiqués par les signaux d'interdiction A.4 ou A.4.1 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1),

a) Sur les voies de navigation intérieure pour lesquelles l'aval et l'amont sont définis, les bateaux, ou convois

montants doivent s'arrêter à l'approche des bateaux, ou convois avalants jusqu'à ce que ces derniers aient franchi le secteur ;

b) Sur les voies de navigation intérieure pour lesquelles l'aval et l'amont ne sont pas définis, les règles correspondantes de l'article A. 4241-53-8 s'appliquent.

2. Si, pour éviter toute rencontre, la navigation est imposée par le passage à sens unique alterné :

- l'interdiction de passage est indiquée par un signal général d'interdiction A.1 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1) ;

- l'autorisation de passage est indiquée par un signal général d'autorisation de passage E.1 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1).

Selon les circonstances locales, le signal d'interdiction de passage peut être annoncé par le signal d'obligation B.8 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1) employé comme signal avancé.

Article A. 4241-53-10 – Dépassement : Dispositions générales

(Article 6.09 du RGP 1973)

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

2. Le rattrapé doit faciliter dans la mesure du possible le dépassement. Il doit diminuer sa vitesse lorsque cela est nécessaire pour que le dépassement s'effectue sans danger et que sa durée soit suffisamment courte pour que le mouvement d'autres bateaux ne soit pas gêné.

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

Article A. 4241-53-11 – Dépassement : Conduite et signaux

(Article 6.10 du RGP 1973)

1. En règle générale, le rattrapant passe à bâbord du rattrapé. Lorsque le dépassement⁵ ne peut faire surgir aucun risque d'abordage, le rattrapant peut dépasser à bâbord ou à tribord du rattrapé.

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

⁵ Le mot « dépassement » a été oublié dans le JO.

a) Deux sons prolongés suivis de deux sons brefs s'il veut dépasser par bâbord du rattrapé,

b) Deux sons prolongés suivis d'un son bref s'il veut dépasser par tribord du rattrapé.

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

a) Un son bref lorsque le dépassement doit avoir lieu par son bâbord,

b) Deux sons brefs lorsque le dépassement doit avoir lieu par son tribord.

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

a) Un son bref lorsque le dépassement est possible par son bâbord,

b) Deux sons brefs, lorsque le dépassement est possible par son tribord.

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

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

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

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

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

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

Article A. 4241-53-12 – Dépassement interdit par les signaux de la voie de navigation intérieure

(Article 6.11 du RGP 1973)

Sans préjudice des dispositions du chiffre 1 de l'article A. 4241-53-9, le dépassement est interdit :

a) d'une manière générale, sur les secteurs délimités par le signal d'interdiction A.2 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1) ;

b) entre convois, sur les secteurs délimités par le signal A.3 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1).

Toutefois, cette interdiction ne s'applique pas lorsque l'un au moins des convois est un convoi poussé dont les dimensions maximales ne dépassent pas 110 m sur 12 m (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1).

Lorsque le règlement particulier de police prévoit une interdiction de dépassement, la mise en place d'une signalisation, à la charge du gestionnaire ou à défaut du propriétaire concerné, est obligatoire.

Paragraphe 3 : Autres règles de route

Article A. 4241-53-13 – Navigation sur les secteurs où la route à suivre est prescrite

(Article 6.12 du RGP 1973)

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

Cette route est indiquée par les signaux d'obligation B.1, B.2, B.3 ou B.4 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1). La fin du secteur peut être annoncée⁶ par le signal d'indication E.11 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1).

2. Dans ces secteurs :

a) les montants qui suivent la rive à bâbord montrent en permanence le signal visuel prescrit au chiffre 4 de l'article A. 4241-53-6 ;

b) lorsque, en suivant la route qui leur est imposée par les signaux prévus au chiffre 1, les montants traversent le chenal de tribord vers bâbord, ils montrent en temps utile le signal visuel mentionné au a) ci-dessus, et, lorsqu'ils traversent le chenal en sens inverse, ils présentent ce signal en temps utile ;

c) les montants ne doivent en aucun cas gêner la marche des avalants ; en particulier en cas d'obligation de croiser le chenal ils doivent au besoin diminuer leur vitesse ou s'arrêter pour permettre aux avalants d'accomplir leur manœuvre.

Article A. 4241-53-14 – Virement

(Article 6.14 du RGP 1973)

1. Les bateaux ne peuvent virer qu'après s'être assurés

⁶ Le mot « annoncée » a été oublié dans le JO.

que les mouvements des autres bateaux permettent d'effectuer la manœuvre sans danger et sans que ces autres bateaux soient obligés de modifier brusquement leur route ou leur vitesse.

2. Si la manœuvre envisagée oblige d'autres bateaux à s'écarter de leur route ou à modifier leur vitesse, le bateau qui veut virer doit, au préalable, annoncer sa manœuvre, en émettant :

a) Un son prolongé suivi d'un son bref, s'il veut virer sur tribord, ou

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

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

4. Les dispositions des chiffres 1 à 3 ne s'appliquent pas aux menues embarcations dans leur comportement avec d'autres bateaux, mais restent applicables aux menues embarcations dans leur comportement entre elles.

5. Tout virement est interdit sur les secteurs marqués par un signal d'interdiction A.8 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1).

En revanche, s'il existe sur une voie de navigation intérieure des secteurs marqués par le signal d'indication E.8 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1), il est recommandé au conducteur de choisir ce secteur pour y virer, le virage restant soumis aux prescriptions du présent article.

Lorsque le règlement particulier de police prévoit une interdiction de virer, la mise en place d'une signalisation, à la charge du gestionnaire ou à défaut du propriétaire concerné, est obligatoire.

Article A. 4241-53-15 – Conduite au départ

(Article 6.14 du RGP 1973)

Les dispositions de l'article A. 4241-53-14 s'appliquent également, exception faite des bacs, dans le cas de bateaux qui quittent leur poste de mouillage ou d'amarrage sans virer ; toutefois les signaux prescrits au chiffre 2 de cet article sont remplacés par les suivants :

Un son bref, lorsque les bateaux viennent sur tribord, ou

Deux sons brefs, lorsque les bateaux viennent sur bâbord.

Article A. 4241-53-16 – Interdiction de s'engager dans les intervalles entre les éléments d'un convoi remorqué

(Article 6.15 du RGP 1973)

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

Article A. 4241-53-17 – Entrée et sortie des ports et des voies affluentes

(Article 6.16 du RGP 1973)

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

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

Dans certains cas, les voies considérées comme affluentes peuvent être indiquées par l'un des signaux d'indication E.9 ou E.10 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1).

2. Les bateaux doivent, si la manœuvre visée au chiffre 1 est de nature à obliger d'autres bateaux, à l'exception des bacs, à modifier leur route ou leur vitesse, annoncer cette manœuvre en émettant, en temps utile :

a)- trois sons prolongés suivis d'un son bref lorsque, pour entrer ou après la sortie, ils doivent se diriger sur tribord,

b)- trois sons prolongés suivis de deux sons brefs lorsque, pour entrer ou après la sortie, ils doivent se diriger sur bâbord,

c)- trois sons prolongés lorsque après la sortie ils veulent traverser la voie principale.

Avant la fin de la traversée, ils émettent, en cas de besoin,

- un son prolongé suivi d'un son bref s'ils veulent se diriger sur tribord ; ou

- un son prolongé suivi de deux sons brefs s'ils veulent se diriger sur bâbord.

3. Les autres bateaux doivent alors, si besoin, modifier leur route et leur vitesse.

Cette disposition s'applique en outre lorsque le signal d'obligation B.10 (annexe 5) est placé sur la voie principale près de la sortie d'un port ou d'une voie affluente.

4. Si l'un des signaux d'obligation B.9 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1) est placé près de la sortie d'un port ou d'une voie affluente, les bateaux sortant du port ou de la voie affluente ne peuvent s'engager sur la voie principale ou la traverser que si cette manœuvre n'oblige pas les bateaux naviguant sur celle-ci à modifier leur route ou leur vitesse.

5. Les bateaux ne peuvent pas entrer dans un port ou dans une voie affluente lorsque le signal général d'interdiction A.1, complété par une flèche blanche (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1, section II, paragraphe 2), est montré sur la voie principale.

Les bateaux ne peuvent pas sortir d'un port ou d'une voie affluente lorsque le signal A.1, complété par une flèche blanche (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1, section II, paragraphe 2), est montré près de la sortie.

6. Même si cette manœuvre peut obliger les bateaux naviguant sur la voie principale à modifier leur route ou leur vitesse, les bateaux peuvent entrer dans un port ou une voie affluente si le signal E.1, complété par une flèche blanche (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1, section II, paragraphe 2), est montré sur la voie principale. Ils peuvent en sortir si le signal E.1, complété par une flèche blanche (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1, section II, paragraphe 2), est montré près de la sortie ; dans ce dernier cas, le signal B.10 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1) est montré sur la voie principale.

7. Les dispositions des chiffres 2 et 3 ne s'appliquent pas aux menues embarcations dans leur comportement avec d'autres bateaux. Les dispositions du chiffre 4 ne s'appliquent pas aux bateaux qui ne sont pas des menues embarcations dans leur comportement avec les menues embarcations. Les dispositions du chiffre 2 ne s'appliquent pas aux menues embarcations entre elles.

Article A. 4241-53-18 – Navigation à la même hauteur et interdiction de s'approcher des bateaux

(Article 6.17 du RGP 1973)

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

2. Sauf en cours de dépassement ou de croisement, il est interdit de naviguer à moins de 50 m d'un bateau, d'une formation à couple ou d'un convoi poussé portant la signalisation prévue par les chiffres 2 et 3 de l'article A. 4241-48-14.

3. Sans préjudice des dispositions de l'article R. 4241-27, il est interdit d'accoster un bateau, engin flottant ou matériel flottant faisant route, de s'y accrocher ou de se laisser entraîner dans son sillage, sans l'autorisation expresse de son conducteur.

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

Article A. 4241-53-19 – Interdiction de faire traîner les ancres, câbles ou chaînes

(Article 6.18 du RGP 1973)

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

2. Le chiffre 1 ne s'applique pas, sous réserve des secteurs marqués par le signal d'interdiction A.6 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1) :

a) aux petits mouvements aux lieux de stationnement ;

b) aux manœuvres ;

c) à la navigation à la dérive, lorsqu'elle est autorisée ;

d) aux petits mouvements ;

e) aux lieux de stationnement, de chargement et de déchargement.

3. En outre le chiffre 1 ne s'applique pas dans les secteurs indiqués, conformément au 2 de l'article A. 4241-54-3, par le signal d'autorisation E.6 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1).

Article A. 4241-53-20 – Navigation à la dérive et arrêt sur certaines sections

(Article 6.19 du RGP 1973)

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

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

Sans préjudice des autres dispositions de la présente section, l'arrêt sur certaines sections de la voie de navigation intérieure peut être interdit par les règlements particuliers de police.

Article A. 4241-53-21 – Prévention des remous

(Article 6.20 du RGP 1973)

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

- a) devant les entrées des ports ;
- b) près des bateaux qui se trouvent amarrés à la rive ou à des débarcadères, ou qui sont en cours de chargement ou de déchargement ;
- c) près des bateaux qui stationnent aux aires de stationnement habituelles ;
- d) près des bacs ne naviguant pas librement ;
- e) Sur les secteurs de la voie de navigation intérieure définis par règlement particulier de police ; ces secteurs peuvent être indiqués par le signal d'interdiction A.9 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1).

2. Sous réserve de l'application de l'article R. 4241-15, les bateaux ne sont pas tenus à l'obligation prévue au chiffre 1, b) et c), à l'égard des menues embarcations.

3. Au droit de bateaux montrant les signaux prescrits à l'article A. 4241-48-25, chiffre 1 c), et au droit de bateaux montrant les signaux prescrits au chiffre 1 de l'article A. 4241-48-29, les autres bateaux réduisent leur vitesse ainsi qu'il est prescrit au chiffre 1. Ils doivent, en outre, s'écarter le plus possible.

Article A. 4241-53-22 – Composition des convois

(Article 6.21 du RGP 1973)

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

2. Le pousseur d'un convoi poussé doit pouvoir, sans virer, arrêter en temps utile le convoi afin de conserver sa manœuvrabilité.

3. Les bateaux motorisés ne peuvent, sauf en cas de sauvetage ou d'assistance à un bateau en détresse, être utilisés pour des opérations de remorquage ou de poussage ou pour assurer la propulsion d'une formation à couple que dans la mesure où cette utilisation est admise dans leur titre de navigation. Il est interdit à tout bateau motorisé remorquant, poussant ou menant à couple

d'autres bateaux de les abandonner pendant les opérations d'amarrage ou de mouillage avant que le chenal navigable ne soit dégagé de ces bateaux et que le conducteur du convoi ne se soit assuré qu'ils sont mis en sécurité.

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

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

Article A. 4241-53-23 – Déplacement de barges en dehors d'un convoi poussé

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

- a) Que si elle est accouplée bord à bord à un bateau motorisé, ou
- b) Que sur de courtes distances, lors de la formation ou de la dispersion d'un convoi poussé, ou
- c) Que si elle constitue une formation à couple avec un bateau doté d'un appareil à gouverner et d'un équipage suffisant.

Article A. 4241-53-24 – Navigation au droit des engins flottants au travail ou des bateaux échoués ou coulés, et des bateaux dont la capacité de manœuvre est restreinte

Il est interdit de passer au droit des engins flottants au travail, ou des bateaux visés à l'article A.4142-48-25 du côté où ils montrent le feu rouge ou les feux rouges prescrits aux chiffres 1 b) et 1 d) de l'article A. 4241-48-25, le ballon rouge ou le pavillon rouge mentionné au même article, ou le signal général d'interdiction A.1 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1). Il est en outre interdit de passer au droit des bateaux dont la capacité de manœuvre est restreinte du côté où ils montrent les deux feux rouges ou les deux ballons noirs prévus par le chiffre 2 a) de l'article 4141-48-34.

Paragraphe 4 : Règles applicables aux bacs

Article A. 4241-53-25 – Principes généraux

(Article 6.23 du RGP 1973)

1. Les bacs ne peuvent effectuer la traversée de la voie de navigation intérieure qu'après s'être assurés que le mouvement des autres bateaux permet d'effectuer la traversée sans danger et sans que ces autres bateaux

soient obligés de modifier brusquement leur route ou leur vitesse.

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

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

b) Lorsque le câble longitudinal d'un bac peut barrer le chenal navigable, le bac ne peut 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 approchant peuvent exiger le dégagement du chenal par l'émission, en temps voulu, "d'un son prolongé" ;

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

Paragraphe 5 - Passage des ponts, barrages et écluses

Article A. 4241-53-26 – Passage des ponts et des barrages : Généralités

(Article 6.24 du RGP 1973)

1. Dans une ouverture de pont ou de barrage, si le chenal n'offre pas une largeur suffisante pour le passage simultané, les règles de l'article A. 4241-53-8 sont applicables.

2. Lorsqu'une ouverture de pont ou de barrage porte :

a) le signal d'interdiction A.10 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1), la navigation est interdite en dehors de l'espace compris entre les deux panneaux constituant ce signal ;

b) le signal de recommandation D.2 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1), la navigation se tient de préférence dans l'espace compris entre les deux panneaux ou feux constituant ce signal.

Lorsque le règlement particulier de police prévoit l'interdiction visée au chiffre 2 a), la mise en place d'une signalisation, à la charge du gestionnaire ou à défaut du propriétaire concerné, est obligatoire.

Article A. 4241-53-27 – Passage des ponts fixes

(Article 6.25 du RGP 1973)

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

un ou plusieurs feux rouges ou signaux généraux d'interdiction A.1 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1), ces ouvertures sont interdites à la navigation.

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

a) Le signal de recommandation D.1 a) (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1), ou

b) Le signal de recommandation D.1 b) (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1),

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

Si la passe est munie de la signalisation visée sous la lettre a), elle est ouverte à la navigation dans les deux sens. Si elle est munie de la signalisation visée sous la lettre b), elle est interdite à la navigation venant dans l'autre sens. Dans ce cas, la passe porte le signal d'interdiction A.1 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1) de l'autre côté.

3. Lorsque certaines ouvertures de ponts fixes sont signalées conformément au chiffre 2 ci-dessus, les bateaux ou engins flottants utilisent les ouvertures non signalées à leurs risques et périls.

Article A. 4241-53-28 – Passage des ponts mobiles

(Article 6.26 du RGP 1973)

1. Sans préjudice des autres prescriptions de la présente section, les conducteurs doivent se conformer, à l'approche et au passage des ponts mobiles, aux ordres qui leur sont éventuellement donnés par le personnel chargé de la manœuvre du pont en vue de la sécurité et du bon ordre de la navigation ou en vue de la rapidité du passage. Les instructions visées au présent alinéa peuvent également être données par un système électronique mis en œuvre par le gestionnaire.

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

S'ils ne peuvent pas ou ne veulent pas passer le pont, ils sont tenus, dans le cas où des signaux d'obligation B.5 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1) sont placés sur la rive, de s'arrêter en deçà de ces signaux.

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

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

a) Un ou plusieurs feux rouges signifient :

interdiction de passage

b) Un feu rouge et un feu vert à la même hauteur ou un feu rouge au-dessus d'un feu vert signifient :

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

c) Un ou plusieurs feux verts signifient :

le passage est autorisé ;

d) Deux feux rouges superposés signifient :

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

e) Un feu jaune placé sur le pont combiné avec la signalisation mentionnée aux a) et d) signifie :

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

f) Deux feux jaunes placés sur le pont combinés avec la signalisation prévue par les a) et d) signifient :

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

5. Les feux rouges mentionnés au 4 peuvent être remplacés par des signaux généraux d'interdiction A.1 , les feux verts par signaux d'indication E.1 et les feux jaunes par des signaux de recommandation D.1 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1).

Article A. 4241-53-29 – Passage des barrages

(Article 6.27 du RGP 1973)

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

2. L'interdiction de passage par une ouverture de barrage peut être signalée par :

un ou plusieurs feux rouges ou des signaux généraux d'interdiction A.1 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1).

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

un signal d'indication E.1 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1).

4. Il est interdit à tout bateau, engin flottant ou matériel flottant, ainsi qu'à toute personne pratiquant un sport nautique de naviguer à proximité des barrages, sur les sections de voies d'eau délimitées par les signaux A.1

(annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1).

Lorsque le franchissement d'un barrage fait l'objet d'une telle interdiction, la mise en place d'une signalisation, à la charge du gestionnaire ou à défaut du propriétaire concerné, est obligatoire et pourra être complétée par une série de signaux portant le signal d'interdiction A.1 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1).

5. Pour assurer la circulation des engins nautiques non motorisés, la mise en place de la signalisation est conforme aux dispositions des articles R. 4242-1 à R. 4242-12. L'obligation d'utiliser un chemin de contournement est mentionnée à l'aide du signal B.5bis (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1). La possibilité d'utiliser un chemin de contournement est mentionnée à l'aide du signal E.22bis (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1). La possibilité de franchissement de l'ouvrage par une passe à canoë est mentionnée à l'aide du signal E.22ter (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1).

Article A. 4241-53-30 – Passage aux écluses

(Articles 6.28 et 6.29 du RGP 1973)

1. À l'approche des garages des écluses, les bateaux doivent ralentir leur marche. S'ils ne peuvent pas ou ne veulent pas entrer immédiatement dans l'écluse, ils doivent, dans le cas où un signal d'obligation B.5 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1) est placé sur la rive, s'arrêter en deçà de ce panneau.

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

3. Le passage aux écluses se fait dans l'ordre d'arrivée dans les garages.

Les menues embarcations ne peuvent exiger un éclusage spécial. Elles ne doivent pénétrer dans le sas qu'après y avoir été invitées par le personnel chargé de la manœuvre de l'écluse. En outre, lorsque des menues embarcations sont éclusées en commun avec d'autres bateaux, elles ne doivent pénétrer dans le sas qu'après ces derniers.

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

5. Dans les écluses, les ancres doivent être en position complètement relevée ; il en est de même dans les

garages, pour autant qu'elles ne sont pas utilisées.

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

7. Dans les écluses :

a) Si des limites sont indiquées sur les bajoyers, les bateaux se tiennent entre ces limites ;

b) Pendant le remplissage et la vidange du sas et jusqu'au moment où la sortie est autorisée, les bateaux sont amarrés et la manœuvre des amarres est assurée de manière à empêcher tout choc contre les bajoyers, les portes et les dispositifs de protection ou contre les autres bateaux ;

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

d) Il est interdit aux bateaux de rejeter ou de laisser s'écouler de l'eau sur les terre-pleins ou sur les autres bateaux ;

e) Dès que le bateau est amarré et jusqu'au moment où la sortie est autorisée, il est interdit de faire usage des moyens mécaniques de propulsion ;

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

8. Dans les garages d'écluses et dans les écluses, il est obligatoire de maintenir une distance de sécurité minimale de 10 m autour des bateaux et des convois portant la signalisation visée au chiffre 1 de l'article A. 4241-48-14. Toutefois, cette obligation ne s'applique pas aux bateaux et aux convois qui portent également cette signalisation ni aux bateaux visés au chiffre 7 de l'article A. 4241-48-14.

9. Les bateaux, engins flottants, et convois portant la signalisation visée aux chiffres 2 et 3 de l'article A. 4241-48-14 sont éclusés séparément des autres bateaux.

10. Les bateaux et convois portant la signalisation visée au chiffre 1 de l'article A. 4241-48-14, ne sont pas éclusés avec les bateaux à passagers, les bateaux de plaisance, et les menues embarcations.

11. A l'approche des garages des écluses, lors de l'éclusage et au départ des écluses, les bateaux rapides doivent limiter leur vitesse de manière à éviter tout dommage aux écluses et aux bateaux et tout danger pour les personnes à bord des autres bateaux ou à terre résultant des remous.

12. En vue d'assurer la sécurité et le bon ordre de la navigation, la rapidité du passage des écluses ou la pleine utilisation de celles-ci, le personnel chargé de la manœuvre des écluses peut donner des instructions complémentaires ainsi que des instructions dérogatoires aux dispositions du présent article. Les bateaux doivent se conformer, dans les écluses et dans les garages d'écluses, à ces instructions. Les instructions visées au présent alinéa peuvent également être données par un système électronique mis en œuvre par le gestionnaire.

Sauf autorisation particulière du personnel chargé de la manœuvre, il est interdit de débarquer lors du passage aux écluses.

13. Les règlements particuliers de police définissent, le cas échéant, les conditions de manœuvre des ouvrages. Ils peuvent également déroger, selon les conditions locales, à l'interdiction de faire usage des moyens mécaniques de propulsion visée à l'alinéa 7, lettre e). Dans de tels cas, les conducteurs veillent à limiter autant que possible les remous dans le sas de l'écluse.

14. Les règlements particuliers de police définissent, le cas échéant, les modalités de regroupement des bateaux de plaisance pour le passage aux écluses.

Article A. 4241-53-31 – Entrée et sortie des écluses

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

a) Deux feux rouges superposés :

Accès interdit, écluse hors service ;

b) Un feu rouge isolé ou deux feux rouges juxtaposés :

Accès interdit, écluse fermée ;

c) L'extinction de l'un des deux feux rouges juxtaposés ou un feu rouge et un feu vert juxtaposés ou un feu rouge au-dessus d'un feu vert :

Accès interdit, écluse en préparation pour l'ouverture ;

d) Un feu vert isolé ou deux feux verts juxtaposés :

Accès autorisé.

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

a) Un ou deux feux rouges : sortie interdite ;

b) Un ou deux feux verts : sortie autorisée.

3. Le ou les feux rouges mentionnés aux 1 et 2 peuvent être remplacés par un signal général d'interdiction A.1 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1).

Le ou les feux verts mentionnés aux 1 et 2 peuvent être remplacés par un signal d'indication E.1 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1).

4. En l'absence de feux et de panneaux, l'accès et la sortie des écluses sont interdits sauf ordre spécial du personnel chargé de la manœuvre de l'écluse. Les ordres visés au présent alinéa peuvent également être données par un système électronique mis en œuvre par le gestionnaire.

Article A. 4241-53-32 – Priorité de passage aux écluses

Par dérogation au chiffre 3 de l'article A. 4241-53-30, bénéficient d'un droit de priorité de passage aux écluses :

- a) Les bateaux visés à l'article A. 4241-48-27 et se déplaçant pour des raisons urgentes de service,
- b) Les bateaux auxquels l'autorité chargée de la police de la navigation a expressément accordé ce droit et qui portent la flamme rouge prévue à l'article A. 4241-48-17.

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

Paragraphe 6 : Règles applicables en cas de visibilité réduite et de navigation au radar

Article A. 4241-53-33 – Règles générales *(Article 6.30 du RGP 1973)*

1. En application de l'article R. 4241-50, par visibilité réduite, tous les bateaux doivent naviguer au radar.

2. Par visibilité réduite, tous les bateaux faisant route doivent adapter leur vitesse en fonction de la diminution de la visibilité, de la présence et des mouvements d'autres bateaux et des circonstances locales. Les installations de radiotéléphonie sont à l'écoute sur la voie affectée au réseau bateau à bateau. Les bateaux doivent donner par radiotéléphonie aux autres bateaux les informations nécessaires pour la sécurité de la navigation.

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

4. Les bateaux qui poursuivent leur route doivent, en cas de rencontre, tenir leur droite autant qu'il est nécessaire

pour que le passage puisse s'effectuer bâbord sur bâbord. Les dispositions des chiffres 4, 5 et 6 de l'article A. 4241-53-6 et de l'article A. 4241-53-7 ne s'appliquent pas par visibilité réduite. Toutefois, le passage tribord par tribord peut être admis par l'autorité chargée de la police de la navigation ou le gestionnaire si les conditions particulières sur certaines voies de navigation intérieure l'exigent.

5. Les convois remorqués doivent immédiatement se rendre au poste d'amarrage ou d'ancrage sûr le plus proche lorsque la communication visuelle entre les unités remorquées et le bateau motorisé en tête du convoi n'est plus possible. Pour les convois remorqués naviguant avalant, il est interdit de naviguer au radar, sauf pour atteindre le poste d'amarrage ou d'ancrage sûr le plus proche. Ces convois sont régis par les dispositions de l'article A. 4241-53-36.

Article A. 4241-53-34 – Bateaux en stationnement *(Article 6.36 du RGP 1973)*

1. Par visibilité réduite, les bateaux stationnant dans le chenal ou à proximité du chenal navigable doivent régler leur appareil de radiotéléphonie sur écoute durant le stationnement. Aussitôt qu'ils perçoivent par radiotéléphonie que d'autres bateaux s'approchent ou aussitôt et aussi longtemps qu'ils perçoivent un des signaux sonores prescrits chiffre 3 de l'article A. 4241-53-35 ou lettre b) du chiffre 1 de l'article A. 4241-53-36, pour un bateau qui s'approche, ils sont tenus d'indiquer leur position par radiotéléphonie ou émettre les signaux sonores suivants :

a) Lorsqu'ils se trouvent du côté gauche (pour un observateur placé face à l'aval) du chenal une simple volée de cloche ;

b) Lorsqu'ils se trouvent du côté droit (pour un observateur placé face à l'aval) du chenal :
une double volée de cloche ;

c) Lorsqu'ils se trouvent en position incertaine : une triple volée de cloche.

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

2. Les dispositions du chiffre 1 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 du chiffre 1 s'appliquent au remorqueur et au dernier bateau du convoi.

3. Le présent article s'applique également aux bateaux échoués dans le chenal ou à proximité de celui-ci et qui

peuvent constituer un danger pour les autres bateaux.

trouve le conducteur du convoi.

Article A. 4241-53-35 – Bateaux naviguant au radar

(Articles 6.31 et 6.33 du RGP 1973)

1. Lorsqu'un bateau ou engin flottant navigue au radar, une personne titulaire de l'attestation spéciale "radar" ou d'un document en tenant lieu, doit se trouver en permanence dans la timonerie, ainsi qu'une seconde personne suffisamment accoutumée à cette méthode de navigation. Toutefois, quand la timonerie est aménagée pour la conduite au radar par une seule personne, il suffit que la seconde personne puisse, si besoin est, être immédiatement appelée dans la timonerie.

2. Lors du croisement et du passage près d'un bateau ou engin flottant, les dispositions sont les suivantes :

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

b) Aussitôt qu'un bateau avalant navigant au radar perçoit sur l'écran radar un bateau dont la position ou la route suivie pourraient provoquer un danger et qui n'a pas établi le contact radiotéléphonique, le bateau avalant doit avertir par radiotéléphonie ledit bateau de cette situation dangereuse et convenir avec lui d'une procédure de croisement.

c) Aussitôt qu'un bateau navigant au radar est appelé par radiotéléphonie, il doit répondre par radiotéléphonie en indiquant sa catégorie, nom, sens de circulation et position et convenir avec les bateaux venant en sens inverse d'une procédure de croisement. Toutefois les menues embarcations doivent indiquer uniquement vers quel côté elles s'écartent.

d) Lorsque le contact radiotéléphonique ne peut être établi avec les bateaux venant en sens inverse, le bateau navigant au radar doit :

- émettre "un son prolongé" et répéter ce signal sonore autant que nécessaire,

- réduire sa vitesse et s'arrêter si nécessaire.

Cette disposition s'applique également pour tous les bateaux qui naviguent au radar par rapport aux bateaux stationnés à proximité du chenal navigable et avec lesquels aucun contact radiotéléphonique ne peut être établi.

4. Dans les convois, les prescriptions des chiffres 1 et 2 ci-dessus ne s'appliquent qu'au bateau à bord duquel se

Article A. 4241-53-36 – Bateaux ne naviguant pas au radar

1. Par visibilité réduite, les bateaux et convois ne naviguant pas au radar doivent se rendre immédiatement 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. Il doit préciser 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, notamment s'il est en train de changer de rive, dégager le chenal autant et aussi vite que possible.

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

Paragraphe 7 : Règles spéciales

Article A. 4241-53-37 – Priorités spéciales

1. En cas de rencontre ou de croisement, les autres bateaux doivent s'écarter de la route :

a) D'un bateau portant la signalisation des bateaux dont la capacité de manœuvre est restreinte, visée à l'article A. 4141-48-34 ;

b) D'un bateau portant la signalisation des bateaux en train de pêcher, mentionnée à l'article A. 4141-48-35.

2. En cas de rencontre ou de croisement entre un bateau de la catégorie mentionnée à la lettre a) du chiffre 1 et un bateau de la catégorie mentionnée à la lettre b) du chiffre 1, ce dernier doit s'écarter de la route du premier.

3. Les bateaux ne doivent pas s'approcher à moins de 1 000 m de l'arrière d'un bateau portant la signalisation des bateaux en train de faire du dragage de mines, mentionnée à l'article A. 4241-48-37.

Article A. 4241-53-38 – Dispositions relatives à la pêche à la traîne

1. La pêche à la traîne avec plusieurs bateaux de front n'est pas autorisée.

2. L'installation d'équipement de pêche dans ou près du chenal et dans les aires réservées au stationnement des bateaux n'est pas autorisée.

3. Il est interdit à tout bateau de passer à courte distance sur l'arrière d'un bateau en train de pêcher portant la signalisation des bateaux en train de pêcher, mentionnée à l'article A. 4241-48-35.

Article A. 4241-53-39 – Dispositions relatives à la pratique de la plongée subaquatique sportive

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

a) Sur le trajet normal des bateaux portant la signalisation des bacs faisant route, visée à l'article A. 4241-48-16 ;

b) Devant l'entrée et à l'intérieur des ports ;

c) Dans ou à proximité des lieux de stationnement ;

d) Dans les zones réservées au ski nautique ou aux activités analogues ;

e) Dans les chenaux.

2. Tout bateau doit se tenir à une distance suffisante d'un bateau portant la signalisation utilisée pour la pratique de la plongée subaquatique mentionnée à l'article A. 4241-48-36.

3. La pratique de la plongée subaquatique sportive sans autorisation est interdite à proximité des ouvrages de navigation pouvant présenter un danger, notamment les écluses et barrages.

Sous-section 7

Dispositions relatives aux règles de stationnement

Article R. 4241-54

(Article 7.01 du RGP 1973)

Les bateaux sont soumis à des règles de stationnement définies par arrêté du ministre chargé des transports. Cet arrêté définit notamment les caractéristiques des zones où le stationnement est interdit ou autorisé et les prescriptions applicables en matière d'ancrage et d'amarrage, ainsi qu'en matière de surveillance.

Les règlements particuliers de police délimitent, le cas échéant, les zones précitées et peuvent limiter la durée du stationnement des bateaux recevant du public.

Article A. 4241-54-1 – Principes généraux pour le stationnement

(Article 7.01 du RGP 1973)

1. Sans préjudice des autres dispositions de la présente section, les bateaux doivent choisir leur lieu de stationnement aussi près de la rive que le permettent leur tirant d'eau et les circonstances locales et, en tout cas, de manière à ne pas entraver la navigation ou le fonctionnement des ouvrages.

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

3. Les bateaux, assemblages de bateaux et matériels flottants en stationnement, ainsi que les établissements flottants, sont ancrés ou amarrés de telle façon qu'ils ne puissent changer de position et ainsi constituer un danger ou une gêne pour les autres bateaux ou engins flottants compte tenu notamment du vent et des variations du niveau de l'eau, ainsi que de la succion et du remous.

Les bateaux, assemblages de bateaux et matériels flottants en stationnement, ainsi que les établissements flottants qui stationnent pour une durée supérieure à 30 jours consécutifs doivent s'amarrer dans des conditions sûres et de façon à résister aux crues de référence définies dans les plans de prévention des risques d'inondations.

Les règlements particuliers de police peuvent apporter des adaptations à cette disposition en fonction des circonstances locales.

4. Les règlements particuliers de police limitent ou interdisent le stationnement sur certains secteurs lorsque la sécurité de la navigation l'exige.

Les règlements particuliers de police peuvent désigner, après consultation du gestionnaire concerné, les zones de garages à bateaux, les zones d'attente des alternats et de garages des écluses.

5. Sans préjudice des dispositions législatives et réglementaires applicables, il est défendu d'amarrer les bateaux de manière à gêner la navigation ou la circulation sur les chemins de halage.

Article A. 4241-54-2 – Stationnement

(Articles 7.03 et 9.04 du RGP 1973)

1. Sans préjudice des dispositions de l'article L.2124-13 du code général de la propriété des personnes publiques, les bateaux ne peuvent pas stationner :

a) Dans les sections de la voie de navigation intérieure où le stationnement est interdit de façon générale par un règlement particulier de police ;

b) Dans les secteurs désignés par les mesures temporaires en application de l'article R. 4241-26 ;

c) Dans les secteurs indiqués par le signal d'interdiction A.5 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1); l'interdiction s'applique alors du côté de la voie où ce signal est placé ;

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

e) Dans les passages étroits au sens de l'article A. 4241-53-8 et à leurs abords ainsi que dans les secteurs qui, par suite du stationnement, deviendraient des passages étroits, et qu'aux abords de ces secteurs ;

f) Aux entrées et sorties des voies affluentes et des ports ;

g) Sur les trajets des bacs ;

h) Sur la route que suivent les bateaux pour accoster ou quitter un débarcadère ;

i) Dans les aires de virage indiquées par le panneau E.8 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1) ;

j) Latéralement à un bateau portant le panneau d'interdiction de stationnement latéral, prescrit à l'article A. 4241-48-33, à une distance en mètres inférieure au chiffre indiqué dans le triangle blanc dudit panneau ;

k) Sur les plans d'eau indiqués par le panneau d'interdiction A.5.1 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1) et dont la largeur, mesurée à partir de l'emplacement du panneau est indiquée en mètres sur celui-ci.

2. Dans les sections où le stationnement est interdit en vertu des dispositions du chiffre 1 a) à d) ci-dessus, les bateaux ne peuvent stationner qu'aux aires de stationnement indiquées par un des signaux d'indication

E.5 à E.7 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1), dans les conditions définies aux articles A. 4241-54-3 à A. 4241-54-6.

Article A. 4241-54-3 – Ancrage

(Article 7.04 du RGP 1973)

1. Les bateaux ne peuvent pas ancrer :

a) Dans les sections de la voie de navigation intérieure où l'ancrage est interdit de façon générale par un règlement particulier de police ;

b) Dans les secteurs indiqués par le panneau d'interdiction A.6 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1) ; l'interdiction s'applique alors du côté de la voie où ce panneau est placé.

2. Dans les sections où l'ancrage est interdit en vertu des dispositions de la lettre a) du chiffre 1, les bateaux ne peuvent ancrer que dans les secteurs indiqués par le panneau d'autorisation E.6 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1) et seulement du côté de la voie où ce panneau est placé.

Article A. 4241-54-4 – Amarrage

(Article 7.05 du RGP 1973)

1. Les bateaux ne peuvent pas s'amarrer à la rive :

a) Dans les sections de la voie de navigation intérieure où l'amarrage est interdit de façon générale par un règlement particulier de police ;

b) Dans les secteurs indiqués par le panneau d'interdiction A.7 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1) ; l'interdiction s'applique alors du côté de la voie où ce signal est placé.

2. Dans les sections où l'amarrage à la rive est interdit en vertu des dispositions du chiffre 1 a) ci-dessus, les bateaux ne peuvent s'amarrer que dans les secteurs indiqués par le panneau d'indication E.7 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1) et seulement du côté de la voie où ce panneau est placé.

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

Article A. 4241-54-5 – Aires de stationnement

1. Aux aires de stationnement où est placé le panneau d'indication E.5 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1), les bateaux ne peuvent stationner que du côté de la voie où ce panneau est placé.

2. Aux aires de stationnement où est placé le panneau d'indication E.5.1 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1), les bateaux ne peuvent stationner que sur le plan d'eau dont la largeur, comptée à partir du panneau, est indiquée en mètres sur celui-ci.

3. Aux aires de stationnement où est placé le panneau d'indication E.5.2 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1), les bateaux ne peuvent stationner que sur le plan d'eau compris entre les deux distances indiquées en mètres sur le panneau. Ces distances sont comptées à partir du panneau.

4. Aux aires de stationnement où est placé le panneau d'indication E.5.3 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1), les bateaux ne peuvent, du côté de la voie où ce panneau est placé, stationner bord à bord en nombre supérieur à celui qui est indiqué en chiffres romains sur le panneau.

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

Article A. 4241-54-6 – Aires de stationnement particulières

Aux aires de stationnement où est placé un des panneaux d'indication E.5.4 à E.5.15 (annexe 5 prévue par l'article A. 4241-51-1), ne peuvent stationner que les catégories de bateaux pour lesquels le panneau s'applique et seulement du côté de la voie où le panneau est placé.

Article A. 4241-54-7 – Distances minimales de stationnement lors du transport de certaines matières dangereuses

(Article 7.09 du RGP 1973)

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 des bateaux effectuant des transports de certaines marchandises inflammables mentionnée au chiffre 1 de l'article A. 4241-48-14 ;

b) 50 m si l'un de ceux-ci porte la signalisation des bateaux effectuant des transports de certaines marchandises présentant un danger pour la santé mentionnée au chiffre 2 de l'article A. 4241-48-14 ;

c) 100 m si l'un de ceux-ci porte la signalisation des bateaux effectuant le transport de certaines matières explosives mentionnée au chiffre 3 de l'article A. 4241-48-14.

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

2. L'obligation visée à la lettre a) du chiffre 1 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 ADN conformément à l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit « arrêté TMD ») et⁷ qui respectent les dispositions de sécurité applicables aux bateaux visés au chiffre 1 de l'article A. 4241-48-14.

3. Pour le stationnement, l'autorité chargée de la police de la navigation peut accorder des dérogations dans des cas particuliers.

Article A. 4241-54-8 – Garde et surveillance

(Article 7.06 du RGP 1973)

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

2. Une garde opérationnelle doit se trouver en permanence à bord des bateaux en stationnement qui portent la signalisation visée à l'article A. 4241-48-14 ou qui, ayant transporté des marchandises visées aux chiffres 1, 2 ou 3 de l'article A. 4241-48-14, ne sont pas exempts de gaz dangereux. Toutefois, l'autorité chargée de la police de la navigation peut dispenser de cette obligation les bateaux en stationnement dans les bassins des ports.

3. Tous les autres bateaux doivent, en stationnement, être surveillés par une personne capable d'intervenir rapidement en cas de besoin, à moins que cette surveillance ne soit pas nécessaire eu égard aux circonstances locales ou que l'autorité chargée de la police de la navigation les en dispense.

L'autorité chargée de la police de la navigation peut

également apprécier l'opportunité des circonstances locales.

4. Lorsque le bateau n'a pas de conducteur, la responsabilité de la mise en place de cette garde ou surveillance incombe au propriétaire, armateur ou autre exploitant.

Article A. 4241-54-9 – Stationnement dans les garages d'écluses

Le gestionnaire peut exceptionnellement autoriser les bateaux à stationner dans les garages d'écluses :

- soit pendant les périodes de chômage, d'arrêt ou de restriction de la navigation ;

- soit pendant les périodes normales de navigation sans excéder une durée maximale de 10 jours.

Les règlements particuliers de police peuvent préciser les garages d'écluses dans lesquels ce stationnement exceptionnel est interdit, les conditions de signalisation des bateaux en stationnement aux garages d'écluses et les modalités d'information des usagers de la voie d'eau.

⁷ Le mot « et » a été oublié dans le JO.

Sous-section 8

Dispositions complémentaires applicables à certains bateaux ou aux convois

Article D. 4241-55

Le conducteur d'un bateau soumis à la réglementation applicable au transport de marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure, d'un bateau-citerne, d'un bateau dont la longueur dépasse 110 mètres, d'un convoi poussé, d'un bateau à passagers à cabines, d'un navire de commerce et d'un transport spécial mentionné à l'article R. 4241-35 s'annonce avant de pénétrer sur certains secteurs.

Les secteurs concernés par cette obligation sont définis par les règlements particuliers de police. Les modalités de notification d'arrivée et de départ sont définies par arrêté du ministre chargé des transports.

Article A. 4241-55-1 – Obligation d'annonce

1. La liste des données devant être transmises par les conducteurs de bateaux soumis à l'obligation d'annonce telle que prévue à l'article R. 4241-55 est la suivante :

- a) catégorie de bateau ;
- b) nom du bateau ;
- c) position, sens de navigation ;
- d) numéro ENI du bateau ou numéro OMI pour les navires de mer ;
- e) port en lourd ;
- f) longueur et largeur du bateau ;
- g) type, longueur et largeur du convoi ;
- h) enfoncement (seulement sur demande spéciale) ;
- i) itinéraire ;
- j) port de chargement ;
- k) port de déchargement ;

l) pour les matières dangereuses visées par l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit « arrêté TMD ») :

- le numéro ONU ou le numéro de la matière,
- la désignation officielle pour le transport complétée, le cas échéant, par la désignation technique,
- la classe, le code de classification et, le cas échéant, le groupe d'emballage,
- la quantité totale des matières dangereuses pour lesquelles ces indications sont valables,

- pour les autres marchandises : la nature de la cargaison (nom de la matière, quantité de la matière) ;

m) signalisation requise pour le transport de marchandises dangereuses (0, 1, 2, 3 cônes bleus / feux bleus) ;

n) nombre de personnes à bord ;

o) nombre de conteneurs à bord.

2. Les données indiquées au chiffre 1 peuvent être communiquées par d'autres services ou personnes au gestionnaire de la voie d'eau, soit par écrit, soit par téléphone, soit par voie électronique. Dans tous les cas, le conducteur annonce l'entrée et la sortie de son bateau ou convoi du secteur soumis à l'obligation d'annonce.

3. Les règlements particuliers de police peuvent prescrire que lorsqu'un bateau interrompt son voyage durant plus de 2 heures, le conducteur indique le début et la fin de cette interruption.

4. Lorsque les données mentionnées au chiffre 1 changent au cours du voyage sur le secteur soumis à l'obligation de s'annoncer, le gestionnaire de la voie d'eau en est averti immédiatement.

Article A. 4241-55-2 - 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 chiffres 1, 2 ou 3 de l'article A. 4241-48-14, si l'équipage n'est pas en mesure d'éliminer les dangers qui en résultent pour des personnes ou pour la navigation.

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

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

Le signal lumineux visé au chiffre 2 de l'article A. 4241-49-1 doit être synchronisé avec le signal sonore.

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

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

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

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

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

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

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

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

8. Les conducteurs des bateaux qui perçoivent le signal «N'approchez pas» doivent dans toute la mesure possible en aviser sans délai l'autorité chargée de la police de la navigation.

Article R. 4241-56

La composition d'un convoi poussé, les accouplements au sein d'un convoi poussé, la circulation des personnes à bord d'un convoi poussé, et le déplacement de barges en dehors d'un convoi poussé sont soumis à des prescriptions de sécurité particulières fixées par un arrêté du ministre chargé des transports.

Article A. 4241-56-1 – Déplacement des barges de poussage

(Article 8.04 du RGP 1973)

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

Article A. 4241-56-2 – Liaison phonique à bord des convois

(Article 8.07 du RGP 1973)

1. Lorsque la longueur d'un convoi poussé dépasse 110 m, il doit y avoir une liaison phonique dans les deux sens entre la timonerie du pousseur et l'avant du convoi.

2. Dans le cas de convois poussés propulsés par deux pousseurs placés côte à côte, une liaison phonique doit être réalisée dans les deux sens entre les postes de gouverne des deux pousseurs.

3. Dans le cas de formations à couple composées de bateaux motorisés, une liaison phonique doit être réalisée dans les deux sens entre les postes de gouverne des deux bateaux.

4. Dans le cas de convois remorqués, une liaison phonique doit être réalisée dans les deux sens entre les postes de gouverne de tous les bateaux.

5. Le réseau de bateau à bateau ne peut être utilisé pour réaliser la liaison phonique.

Article A. 4241-56-3 – Circulation des personnes à bord des convois poussés

(Article 8.08 du RGP 1973)

Sans préjudice des dispositions techniques applicables, la circulation des personnes sur un convoi poussé doit être facile et sans danger. En outre, les ouvertures qui pourraient se présenter entre les unités du convoi sont munies de dispositifs de protection appropriés.

Article R. 4241-57

(Article 8.06 du RGP 1973)

(voir article A. 4241-49-4)

Les convois doivent être munis d'une installation de radiotéléphonie et d'une liaison phonique dans les conditions fixées par arrêté du ministre chargé des transports.

Article R. 4241-58

(Article 10.01 du RGP 1973)

Les bateaux à passagers peuvent être soumis à des règles particulières en ce qui concerne la détermination des fréquences et des durées de leurs circuits réguliers de navigation dans les conditions fixées par les règlements particuliers de police.

Sous-section 9

Dispositions relatives à la navigation de plaisance et aux activités sportives

Article R. 4241-59 (Article 9.01 du RGP 1973)

Les bateaux de plaisance sont soumis à des dispositions particulières fixées par arrêté du ministre chargé des transports et relatives notamment au matériel d'armement et de sécurité, à la circulation et au stationnement de ces bateaux.

Article A. 4241-59-1 – Matériel d'armement et de sécurité

Le matériel d'armement et de sécurité des bateaux de plaisance, prévu aux articles D. 4211-4 et R. 4241-59, est défini par l'arrêté du 11 avril 2012 relatif au matériel d'armement et de sécurité des bateaux de plaisance naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures.

Article A. 4241-59-2 – Circulation et stationnement des bateaux de plaisance (Article 9.03 du RGP 1973)

1. Sans préjudice des dispositions des articles L.4242-1 et L.4243-1 et sauf dispositions contraires des règlements particuliers de police, les bateaux de plaisance naviguent librement dans les biefs et franchissent librement les écluses dans les conditions prévues à l'article A. 4241-53-30.

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

3. Sans préjudice des dispositions de la présente section applicables aux menues embarcations, les bateaux de plaisance se tiennent à une distance suffisante des bateaux faisant route et des engins flottants au travail, ainsi que, d'une façon générale, de tous les chantiers de travaux ouverts sur la voie de navigation intérieure.

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

Article R. 4241-60 (Article 9.05 du RGP 1973)

Sans préjudice des dispositions de l'article L. 214-12 du code de l'environnement et de l'exercice par le maire des pouvoirs de police prévus par l'article L. 2213-23 du code général des collectivités territoriales, la pratique des sports nautiques est soumise à des dispositions particulières fixées par les règlements particuliers de police.

Article A. 4241-60 – Bateaux de plaisance mus exclusivement par la force humaine et bateaux à voile

. [Arrêté du 31 décembre 2015]

Les prescriptions prévues dans les règlements particuliers de police relatives à la navigation des bateaux de plaisance mus exclusivement par la force humaine et à voile doivent être adaptées :

- a) Aux caractéristiques techniques de ces bateaux ;
- b) Au classement technique des eaux intérieures prévu par l'article L. 311-2 du code du sport ;

En outre, pour la pratique organisée de sports nautiques non motorisés définie à l'alinéa 17 de l'article A. 4241-1, les prescriptions doivent prendre en compte :

- a) Les règles définies par les articles A. 322-42 à A. 322-57 du code du sport relatifs aux établissements qui organisent la pratique du canoë, du kayak, du raft, de la nage en eau vive ainsi que la navigation à l'aide de toute autre embarcation propulsée à la pagaie ;
- b) Les règles définies par les articles A. 322-64 à A. 322-70 du code du sport relatifs aux établissements qui dispensent un enseignement de la voile ;
- c) Les règles édictées par les fédérations délégataires conformément à l'article L. 131-16 du code du sport.

Les prescriptions peuvent être différenciées selon que la pratique encadrée s'exerce en groupe ou individuellement ou encore selon le sport nautique considéré.

Article R. 4241-61 (alinéa 5 de l'article 59 du décret du 6 février 1932 portant règlement général de police des voies de navigation intérieure)

Les règlements particuliers de police peuvent établir la liste des parties des canaux et leurs dépendances, sur lesquelles il est interdit de se baigner.

Sous-section 10

Dispositions relatives à la protection des eaux et à l'élimination des déchets survenant à bord

Article R. 4241-62

Sans préjudice des dispositions du code de l'environnement, il est interdit de laisser tomber ou s'écouler dans la voie d'eau à partir des bateaux des déchets pétroliers sous n'importe quelle forme ou des mélanges de ces déchets avec de l'eau.

[voir également le décret n° 2010-697 du 25 juin 2010 portant diverses dispositions d'application de la convention de Strasbourg du 9 septembre 1996 relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure]

Article R. 4241-63

(Article 1.15 du RGP 1973)

Les déchets dont le déversement est interdit sont déposés dans les stations de réception conformément aux procédures et modalités définies par arrêté du ministre chargé des transports.

Article A. 4241-63 – Dépôt aux stations de réception

(Article 1.15 du RGP 1973)

Les déchets visés à l'article R. 4241-63 sont déposés, contre justificatif, à des intervalles réguliers, déterminés par l'état et l'exploitation du bateau. Ce justificatif consiste en une mention portée dans le carnet de contrôle des huiles usées par la station de réception.

Article R. 4241-64

(Article 1.15 alinéa 5 du RGP 1973)

Il est interdit d'enduire d'huile usée le bord extérieur des bateaux.

Article R. 4241-65

(Article 1.15 du RGP 1973)

Un carnet de contrôle des huiles usées valable est conservé à bord de tout bateau ou engin flottant motorisé, à l'exception des menues embarcations.

Un arrêté du ministre chargé des transports définit le modèle du carnet de contrôle des huiles usées et ses modalités d'utilisation.

Article A. 4241-65 – Carnet de contrôle des huiles usées

Le carnet de contrôle des huiles usées, délivré par l'autorité compétente visé à l'article R*. 4200-1, fait l'objet

d'un modèle défini à l'annexe 6. Il doit être conservé à bord. Après son renouvellement, il doit être conservé à bord 6 mois au moins après la dernière inscription.

Les carnets des huiles usées délivrés en application du règlement de police pour la navigation du Rhin ou du règlement de police pour la navigation de la Moselle sont considérés comme équivalents.

Section 2 : Règlements particuliers de police

Article R. 4241-66

Les règlements particuliers de police sont pris :

1° Par arrêté du préfet du département intéressé, pour les dispositions de police applicables à l'intérieur d'un seul département ;

2° Par arrêté conjoint des préfets des départements intéressés, pour les dispositions de police applicables à plusieurs départements.

Les règlements particuliers pris en application du 2° peuvent autoriser les préfets de département concernés à prendre les mesures nécessaires à leur application au sein de leur département.

En cas d'urgence, le préfet de département peut prescrire des dispositions dérogeant à celles du règlement particulier de police ou les complétant. Le règlement particulier de police fixe le cas échéant les modalités de diffusion des mesures d'urgence.

Les règlements particuliers de police sont mis à la disposition du public sous forme électronique et affichés dans les lieux qu'ils définissent.

Article R. 4241-67

Les caractéristiques des eaux intérieures et des ouvrages d'art mentionnés à l'article R. 4241-9 sont fixées par les règlements particuliers de police après avis du propriétaire ou du gestionnaire des voies et plans d'eau intérieurs et des ouvrages d'art concernés. Elles peuvent faire l'objet de modifications temporaires conformément à l'article R. 4241-26.

Section 3 : Règlement de police de la circulation sur les dépendances du domaine public fluvial

Article R. 4241-68

(alinéa 1 de l'art. 62 du décret du 6 février 1932 portant règlement général de police des voies de navigation intérieure)

Sous réserve des dispositions prévues à l'article R. 4241-70, nul ne peut circuler ou stationner avec un véhicule sur les digues et chemins de halage des canaux, des dérivations, des rigoles et des réservoirs, non plus que sur les chemins de halages et d'exploitation construits le long des cours d'eau domaniaux appartenant à l'Etat, s'il n'est porteur d'une autorisation écrite délivrée par l'autorité gestionnaire du domaine dont relèvent ces digues et chemins de halage non ouverts à la circulation publique.

Article R. 4241-69

(alinéas 2 à 12 de l'art. 62 du décret du 6 février 1932 portant règlement général de police des voies de navigation intérieure)

L'autorisation visée à l'article R. 4241-68 peut être délivrée, à la condition qu'elle ne soit pas susceptible d'être une cause de gêne pour la navigation et la sécurité du domaine public fluvial :

- 1° Aux professionnels du transport fluvial et aux membres de leur famille naviguant avec eux ;
- 2° Aux entrepreneurs de travaux publics travaillant pour le compte de l'autorité gestionnaire du domaine public fluvial ;
- 3° Aux personnes dont l'activité présente un intérêt pour le domaine public fluvial ;
- 4° Aux bénéficiaires d'autorisations domaniales dont l'accès aux dépendances occupées n'est pas possible par d'autres voies ;
- 5° Aux titulaires de la carte de stationnement pour personnes handicapées prévue à l'article L. 241-3-2 du code de l'action sociale et des familles justifiant d'un motif légitime de circulation et de stationnement sur le domaine public visé au premier alinéa ;
- 6° Aux cyclistes.

L'autorisation est délivrée à titre individuel, temporaire et précaire. Elle peut être à tout moment suspendue, limitée ou retirée sans indemnité pour des motifs liés à l'exploitation ou à la préservation du domaine public fluvial ou encore à la sécurité de la navigation ou pour tout autre motif d'intérêt général.

L'autorisation comporte la durée de sa validité, le cas échéant, la désignation du véhicule, ainsi que la mention de la section du domaine public concerné. Le bénéficiaire doit être en permanence porteur de l'autorisation. Si le

véhicule comporte un pare-brise, l'autorisation y est apposée en évidence de manière à être vue aisément par les agents habilités à constater les infractions.

La circulation se fait aux risques et périls du bénéficiaire. Si cette circulation est de nature à présenter un caractère onéreux pour l'autorité gestionnaire, l'autorisation est subordonnée au paiement d'une indemnité correspondant aux frais engagés.

L'autorisation prend fin de plein droit dès que le motif de sa délivrance a cessé d'être valable.

Article R. 4241-70

(alinéa 13 à 16 de l'art. 62 du décret du 6 février 1932 portant règlement général de police des voies de navigation intérieure)

Sont dispensés de l'autorisation prévue à l'article R. 4241-68 :

- 1° Pour les besoins de leur service, les agents de l'autorité gestionnaire du domaine public fluvial, les agents des personnes publiques mentionnées à l'article L. 1 du code général de la propriété des personnes publiques, les personnes chargées de la distribution du courrier et les personnes conduisant un véhicule d'intérêt général défini à l'article R. 311-1 du code de la route ;
- 2° Les autres usagers lorsque la circulation leur est ouverte dans le cadre d'une superposition d'affectation.

Article R. 4241-71

(alinéa 4, chiffre 3, de l'article 59 du décret du 6 février 1932 portant règlement général de police des voies de navigation intérieure)

Il est interdit de stationner et de circuler sur les passerelles et autres dépendances des écluses et barrages à moins qu'elles ne soient aménagées pour servir de passage public et de se tenir sur les ponts mobiles pendant la manœuvre.

Décret n° 2012-1556 du 28 décembre 2012 déterminant la liste des mesures temporaires d'interruption ou de modification des conditions de la navigation pouvant être prises par le gestionnaire de la voie d'eau

NOR: TRAT1239549D

Version consolidée au 12 septembre 2014

Le Premier ministre,

Sur le rapport de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie,

Vu le code des transports, notamment son article L. 4241-3 ;

Vu la loi n° 2012-77 du 24 janvier 2012 relative à Voies navigables de France, notamment ses articles 3 et 13 ;

Vu le décret n° 73-912 du 21 septembre 1973 portant règlement général de police de la navigation intérieure ;

Vu le décret n° 95-536 du 5 mai 1995 portant publication du règlement de police pour la navigation du Rhin, adopté par la résolution 1993-II-19 de la Commission centrale pour la navigation du Rhin, adopté à Strasbourg le 1er décembre 1993 ;

Vu le décret n° 2009-507 du 4 mai 2009 portant publication du règlement de police pour la navigation de la Moselle (RPNM) (ensemble douze annexes), adopté le 24 mai 1995, tel que modifié par la décision de la commission de la Moselle CM/2008-I-6 du 19 juin 2008 ;

Vu l'avis du conseil d'administration de la Chambre nationale de la batellerie artisanale en date du 8 mars 2012 ;

Vu l'avis du comité des finances locales (commission consultative d'évaluation des normes) en date du 5 juillet 2012,

Décète :

Article 1

En application de l'article L. 4241-3 du code des transports, en cas d'incident d'exploitation, de travaux de maintenance ou d'événement climatique, le gestionnaire de la voie d'eau peut, à titre temporaire, prendre les mesures suivantes :

- 1° Interrompre et rétablir la navigation ;
- 2° Modifier les conditions de franchissement des ouvrages ;
- 3° Modifier les règles de route et les limites de vitesse autorisées ;
- 4° Modifier les règles de stationnement ;
- 5° Modifier les caractéristiques de la voie navigable fixées par les règlements particuliers de police ;
- 6° Modifier ou instaurer des règles d'annonce.

Article 2

Lorsque le représentant de l'Etat dans le département exerce les compétences qui lui sont dévolues en matière de police de la navigation intérieure, le gestionnaire de la voie d'eau prépare les prescriptions de caractère temporaire prévues à l'article 1.22 du règlement général de police de la navigation intérieure, à l'article 1.22 du règlement de police pour la navigation du Rhin et à l'article 1.22 du règlement de police pour la navigation de la Moselle.

Article 3

Sur le domaine confié à Voies navigables de France en application de l'article L. 4314-1 du code des transports, les concessionnaires de parties concédées préparent les mesures mentionnées aux articles 1er et 2.

Article 4

Sauf en cas d'événement climatique perturbant la navigation, la durée de chaque mesure temporaire prise en application de l'article 1er ne peut excéder dix jours dans le cas d'une interruption de navigation et trente jours dans les autres cas.

Article 5

Le gestionnaire de la voie d'eau qui a pris une mesure temporaire en application de l'article 1er en informe immédiatement le représentant de l'Etat dans le département.

Le gestionnaire de la voie d'eau est tenu de mettre en place les moyens appropriés afin d'informer les usagers de la voie d'eau ainsi que les gestionnaires des voies d'eau situées en continuité des mesures temporaires qu'il a prises en application de l'article 1er.

Il en va de même en ce qui concerne les mesures prises par le représentant de l'Etat dans le département en matière de police de la navigation intérieure en application de l'article 2.

Article 6

Sauf urgence, le gestionnaire de la voie d'eau se coordonne avec les gestionnaires des voies d'eau situées en continuité avant de prendre une mesure en application de l'article 1er.

Article 7

Le présent décret entre en vigueur le 1er janvier 2013.

Article 8

Le ministre de l'intérieur, la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait le 28 décembre 2012.

Par le Premier ministre : Jean-Marc Ayrault

Le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, Frédéric Cuvillier

Le ministre de l'intérieur, Manuel Valls

La ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, Delphine Batho

Annexe 1 à l'article A. 4241-47-1 : Lettre ou groupe de lettres distinctif du pays du port d'attache ou du lieu d'immatriculation des bateaux

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

Annexe 2 à l'article A. 4241-47-2 : Échelles de tirant d'eau des bateaux

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

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

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

Annexe 3 à l'article A. 4241-48-1 : Signalisation visuelle des bateaux

1. - GÉNÉRALITÉS

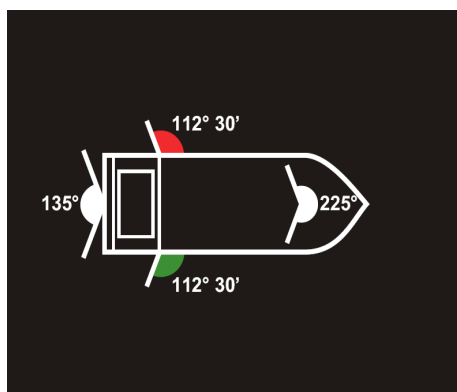
1.1 Les croquis ci-après portent sur la signalisation prévue par l'article R. 4241-48 du code des transports.

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

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

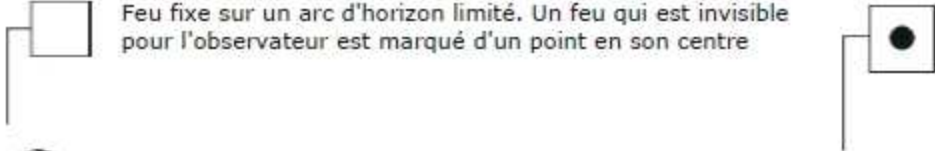
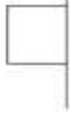
- soit la seule signalisation supplémentaire ;
- soit, dans la mesure où une bonne compréhension l'exige, à la fois la signalisation de base (ou l'une des signalisations de base possibles) et la signalisation supplémentaire.

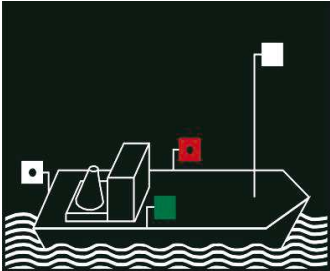
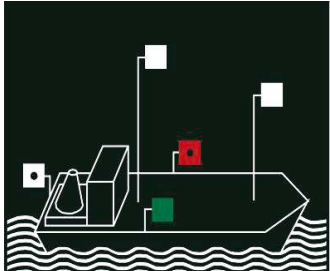
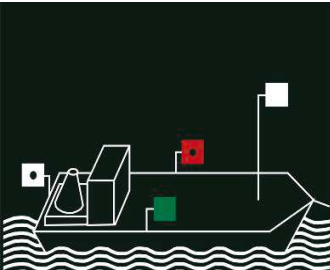
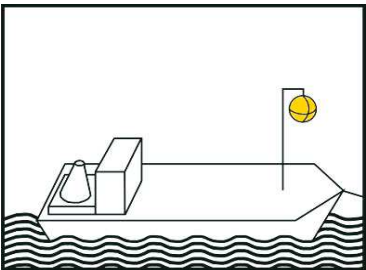
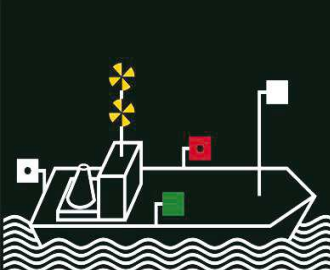
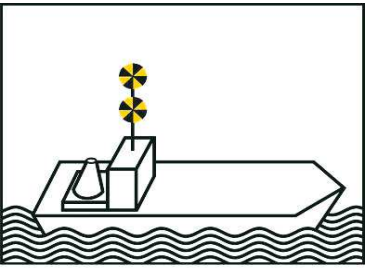
Cette signalisation supplémentaire est seule décrite sous le croquis.

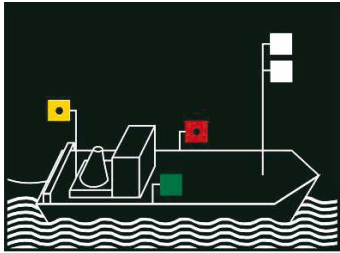
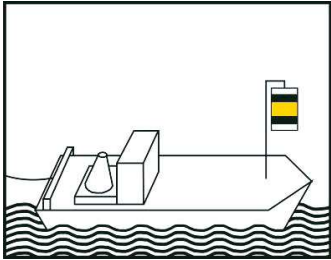


Les convois poussés, dont les dimensions maximales ne dépassent pas 110 m sur 12 m sont considérés comme bateaux motorisés isolés de même longueur.

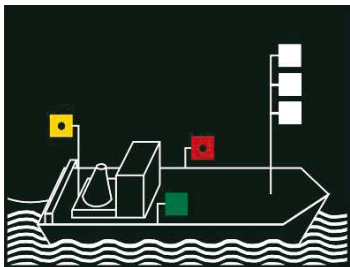
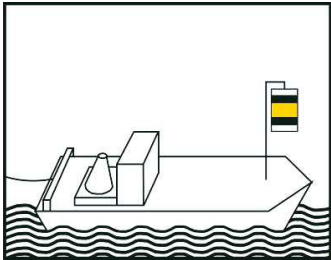
1.3. Explication des symboles :

a		Feu fixe visible de tous les côtés (un feu projetant une lumière ininterrompue sur l'étendue d'un arc d'horizon de 360°)
b		Feu fixe sur un arc d'horizon limité. Un feu qui est invisible pour l'observateur est marqué d'un point en son centre
c		Feu scintillant
d		Feu facultatif
e		Panneau ou pavillon
f		Flamme
g		Ballon
h		Cylindre
i		Cône
j		Bicône
k		Réflecteur radar

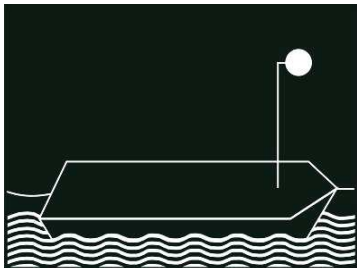
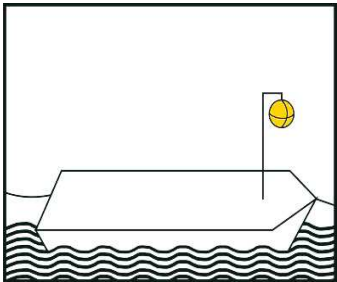
<i>Signalisation de nuit</i>	<i>Croquis</i>	<i>Signalisation de jour</i>
2. - SIGNALISATION EN COURS DE ROUTE		
	1	
Article A.4241-48-8, chiffre 1 : Bateaux motorisés isolés.		
	2	
Article A.4241-48-8, chiffre 2 : Bateaux motorisés isolés portant un deuxième feu de mât. Obligatoire pour les bateaux de plus de 110 m de longueur.		
	3	
Article A.4241-48-8, chiffre 3 : Bateau motorisé temporairement précédé d'un bateau motorisé de renfort.		
	4	
Article A.4241-48-8, chiffre 4 : Bateau rapide motorisé naviguant seul.		

	5	
---	---	--

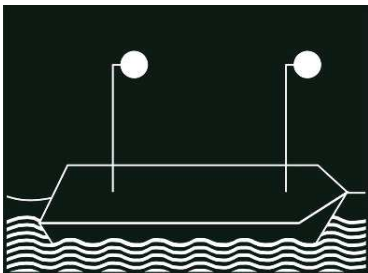
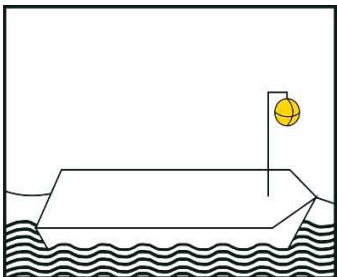
Article A.4241-48-9, chiffre 1 : Bateau motorisé faisant route seul en tête d'un convoi remorqué ou placé en renfort.

	6	
---	---	--

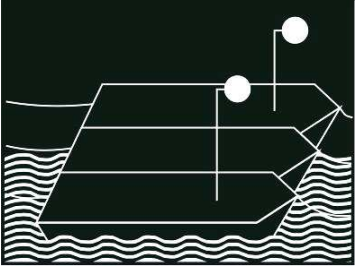
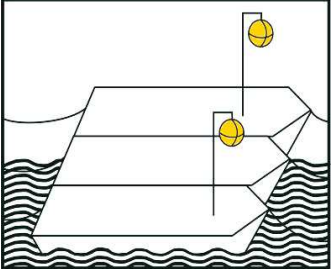
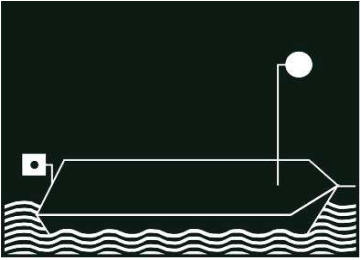
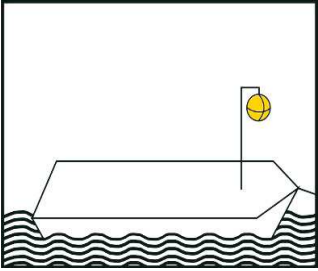
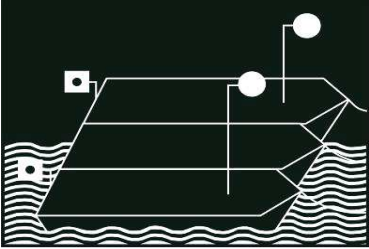
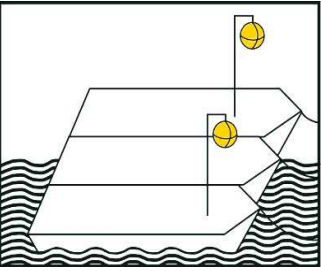
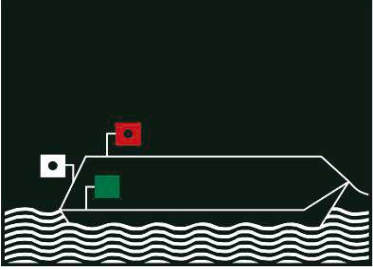
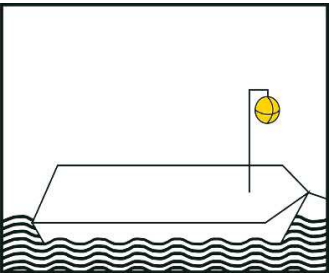
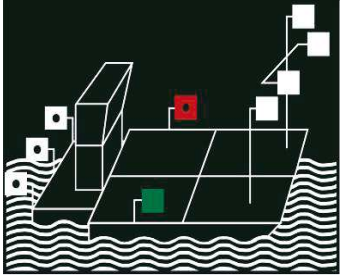
Article A.4241-48-9, chiffre 2 : Chacun des bateaux motorisés en tête d'un convoi remorqué ou placés en renfort, lorsqu'il y en a plusieurs naviguant l'un à côté de l'autre.

	7	
---	---	--

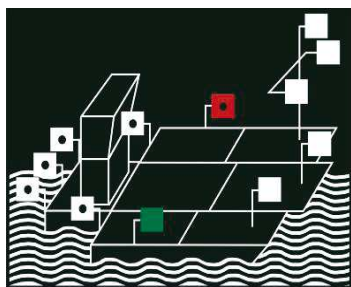
Article A.4241-48-9, chiffre 3 : Bateaux remorqués.

	8	
---	---	--

Article A.4241-48-9, chiffre 3, lettre a : Longueur de convoi remorqué dépassant 110 m.

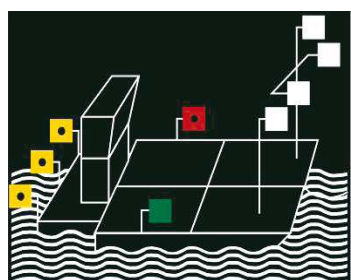
	9	
Article A.4241-48-9, chiffre 3, lettre b : Longueur de convoi remorqué comprenant une rangée de plus de deux bateaux accouplés.		
	10	
Article A.4241-48-9, chiffre 4 : Dernière longueur d'un convoi remorqué.		
	11	
Article A.4241-48-9, chiffre 4 : Plusieurs bateaux remorqués en dernière longueur du convoi.		
	12	
Article A.4241-48-9, chiffre 6 : Navires remorqués venant directement de la mer ou partant pour la mer.		
	13	

Article A.4241-48-10, chiffre 1 : Convois poussés faisant route.

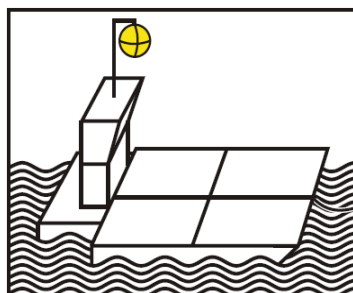


14

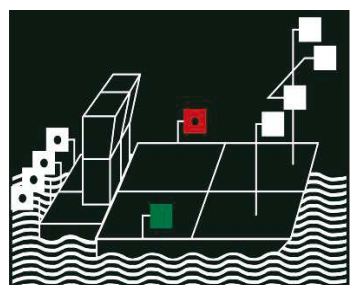
Article A.4241-48-10, chiffre 1, lettre c. ii : Convois poussés, plus de deux bateaux visibles de l'arrière sur la largeur totale.



15

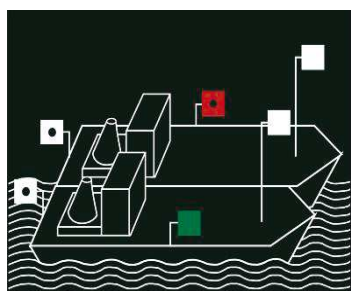


Article A.4241-48-10, chiffre 2 : Convois poussés précédés par un ou plusieurs bateaux motorisés placés en renfort.



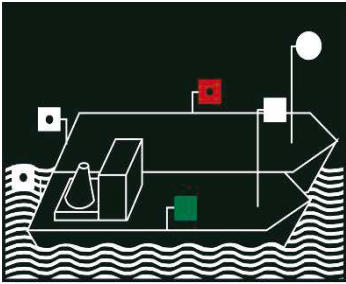
16

Article A.4241-48-10, chiffre 4 : Convois poussés avec deux pousseurs.

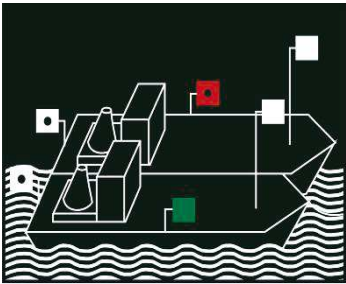
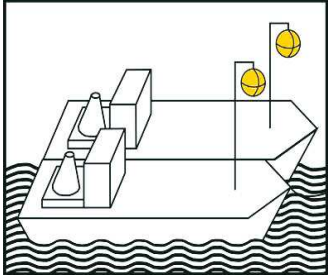


17

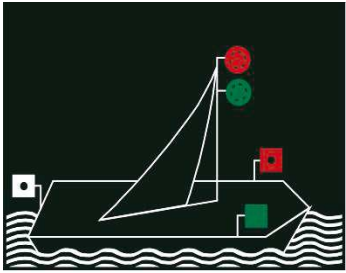
Article A.4241-48-11, chiffre 1 : Formations à couple faisant route : deux bateaux motorisés.

	18	
---	----	--

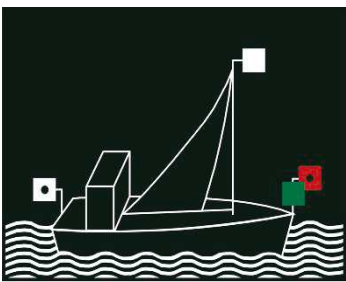
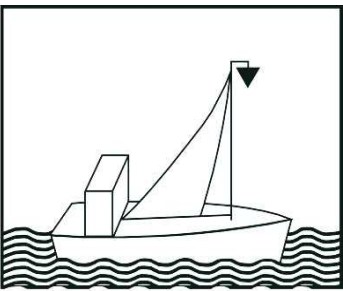
Article A.4241-48-11, chiffre 1 : Formations à couple faisant route : un bateau motorisé et un bateau non motorisé.

	19	
---	----	--

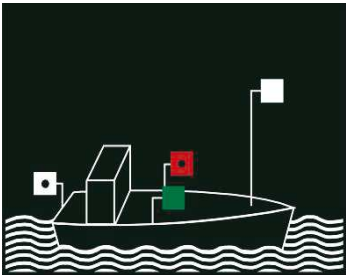
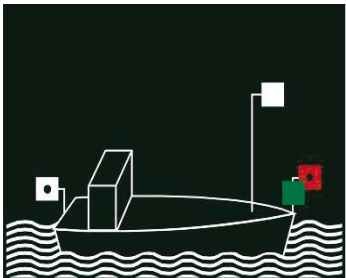
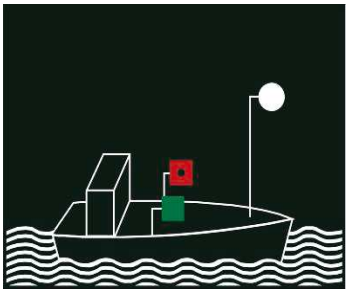
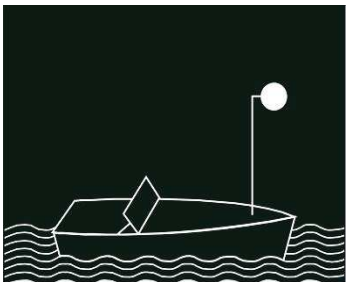
Article A.4241-48-11, chiffre 2 : Formations à couple précédées par un ou plusieurs bateaux motorisés placés en renfort.

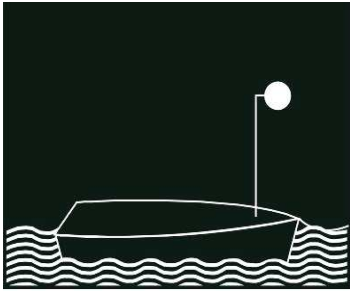
	20	
---	----	--

Article A.4241-48-12 : Bateaux à voile.

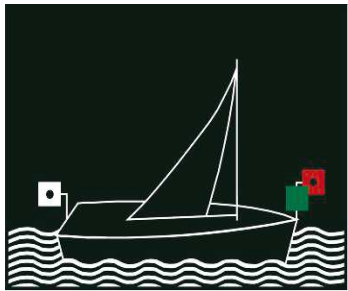
	21	
---	----	--

Article A.4241-48-12, chiffre 3 : Bateau naviguant à la voile et utilisant en même temps ses propres moyens mécaniques de propulsion.

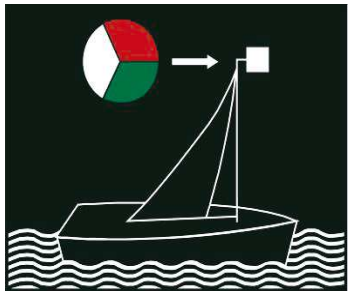
	22	
Article A.4241-48-13, chiffre 1 : Menues embarcations motorisées isolées.		
	23	
Article A.4241-48-13, chiffre 1 : Menues embarcations motorisées isolées avec feux de côté placés l'un à côté de l'autre ou dans une même lanterne, à la proue ou près de la proue.		
	24	
Article A.4241-48-13, chiffre 1 : Menues embarcations motorisées isolées : le feu de mât remplacé par un feu clair blanc, visible de tous les côtés.		
	25	
Article A.4241-48-13, chiffre 2 : Menues embarcations motorisées isolées, d'une longueur inférieure à 7 m.		

	26	
---	----	--

Article A.4241-48-13, chiffre 4 : Menues embarcations remorquées ou menées à couple.

	27	
---	----	--

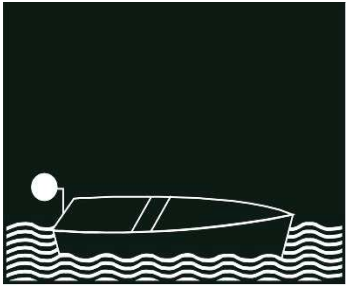
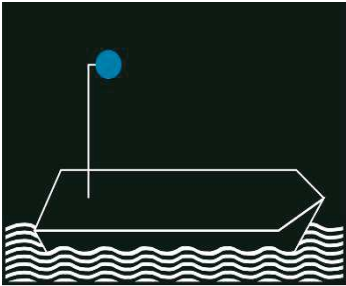
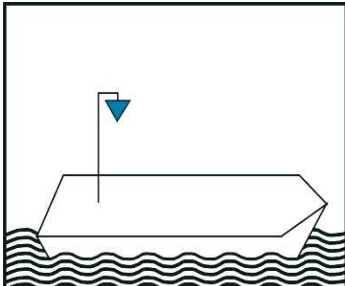
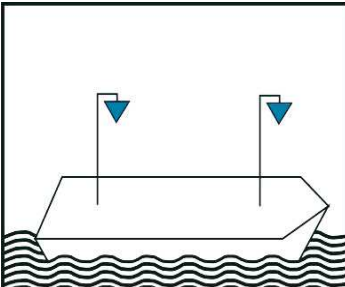
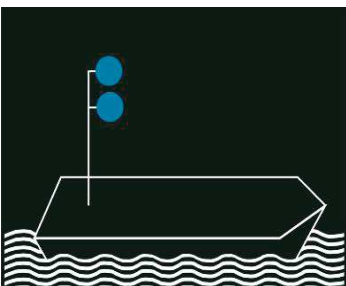
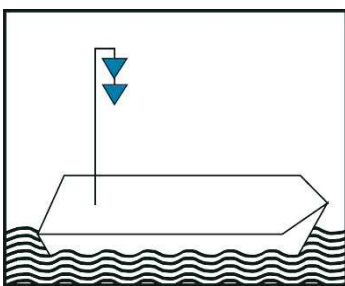
Article A.4241-48-13, chiffre 5 : Menues embarcations à voile isolées.

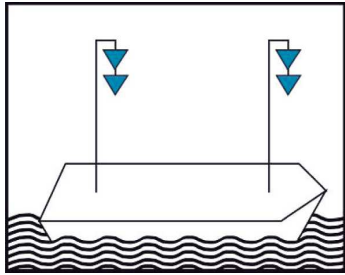
	28	
--	----	--

Article A.4241-48-13, chiffre 5 : Menues embarcations à voile, les feux de côté et le feu de poupe réunis dans une même lanterne en haut du mât.

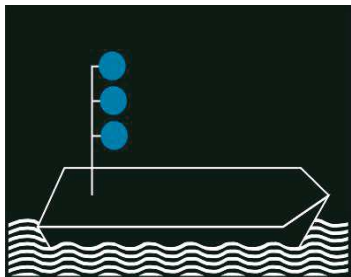
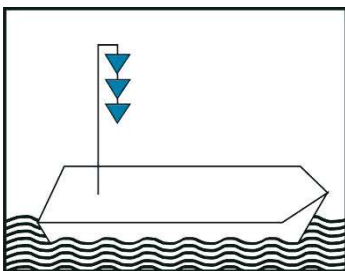
	29	
---	----	--

Article A.4241-48-13, chiffre 5 : Menues embarcations à voile de moins de 7 m de long portant un feu blanc visible de tous les côtés et montrant en outre un deuxième feu ordinaire blanc à l'approche d'autres bateaux.

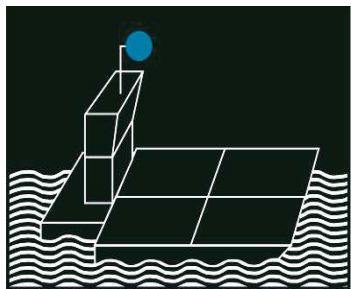
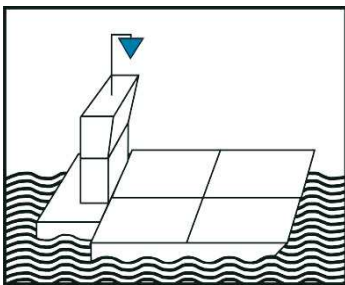
	30	
Article A.4241-48-13, chiffre 6 : Menues embarcations isolées qui ne sont ni motorisées ni à voile.		
	31a	
	31b	
Article A.4241-48-14, chiffre 1 : Signalisation supplémentaire des bateaux effectuant certains transports de matières dangereuses : matières inflammables conformément aux prescriptions du paragraphe 7.1.5.0 ou du paragraphe 7.2.5.0 de l'ADN et chapitre 3.2, tableau A, colonne (12) ou tableau C, colonne (19) de l'ADN.		
	32a	

	32b	
--	-----	--

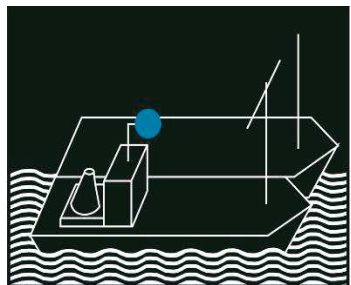
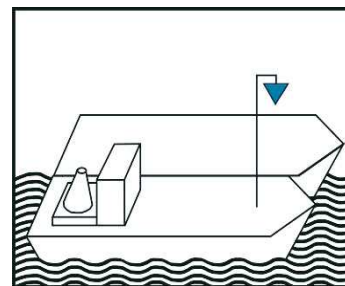
Article A.4241-48-14, chiffre 2 : Signalisation supplémentaire des bateaux effectuant certains transports de matières dangereuses : matières présentant un danger pour la santé conformément aux prescriptions du paragraphe 7.1.5.0 ou du paragraphe 7.2.5.0 de l'ADN et chapitre 3.2, tableau A, colonne (12) ou tableau C, colonne (19) de l'ADN.

	33	
---	----	--

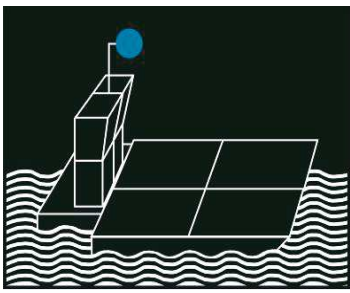
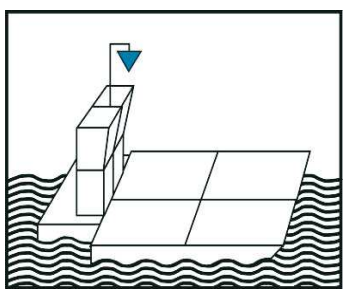
Article A.4241-48-14, chiffre 3 : Signalisation supplémentaire des bateaux effectuant certains transports de matières dangereuses : matières explosives conformément aux prescriptions du paragraphe 7.1.5.0 ou du paragraphe 7.2.5.0 de l'ADN et chapitre 3.2, tableau A, colonne (12) de l'ADN.

	34	
---	----	--

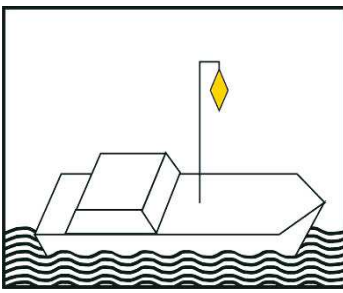
Article A.4241-48-14, chiffre 4 : Signalisation supplémentaire des convois poussés effectuant certains transports de matières dangereuses conformément aux prescriptions du paragraphe 7.1.5.0 ou du paragraphe 7.2.5.0 de l'ADN et chapitre 3.2, tableau A, colonne (12) ou tableau C, colonne (19) de l'ADN.

	35	
---	----	--

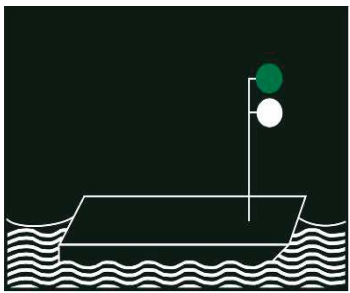
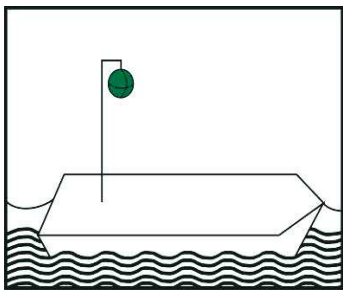
Article A.4241-48-14, chiffre 4 : Signalisation supplémentaire des formations à couple effectuant certains transports de matières dangereuses conformément aux prescriptions du paragraphe 7.1.5.0 ou du paragraphe 7.2.5.0 de l'ADN et chapitre 3.2, tableau A, colonne (12) ou tableau C, colonne (19) de l'ADN.

	36	
---	----	--

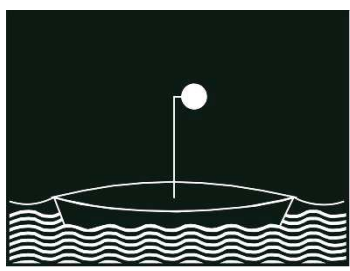
Article A.4241-48-14, chiffre 5 : Signalisation supplémentaire des convois poussés propulsés par deux pousseurs placés côte à côte et effectuant certains transports de matières dangereuses conformément aux prescriptions du paragraphe 7.1.5.0 ou du paragraphe 7.2.5.0 de l'ADN et chapitre 3.2, tableau A, colonne (12) ou tableau C, colonne (19) de l'ADN.

	37	
--	----	--

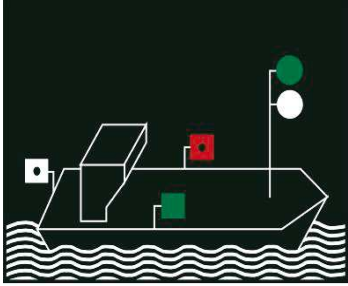
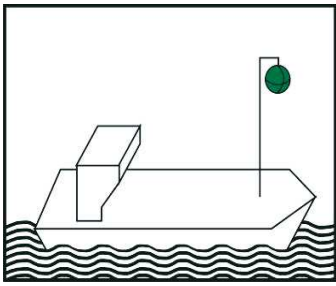
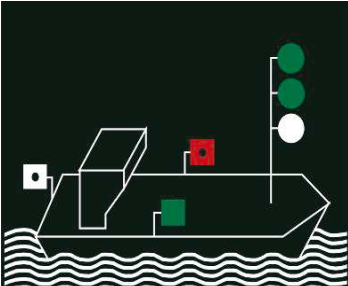
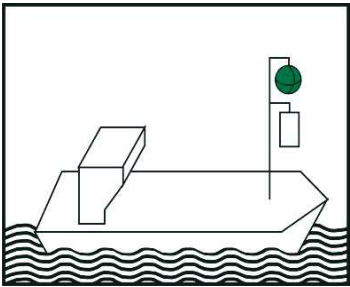
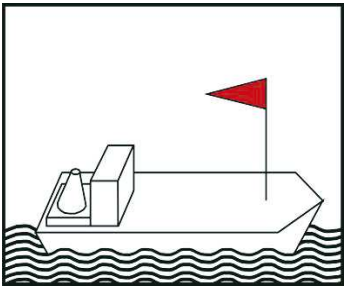
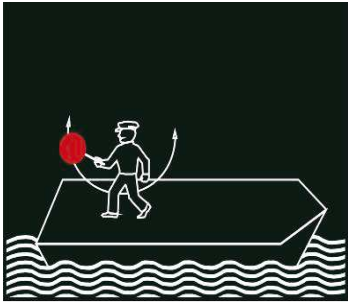
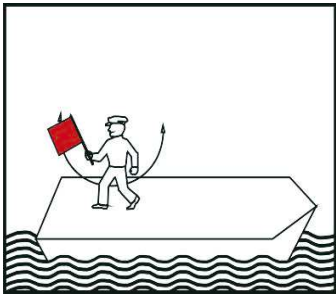
Article A.4241-48-15 : Bateaux autorisés au transport de plus de 12 passagers et dont la longueur de la coque est inférieure à 20 m.

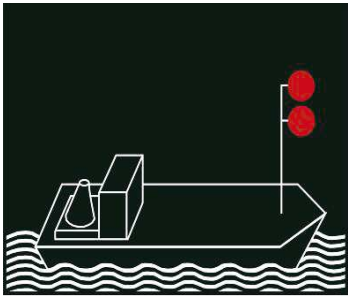
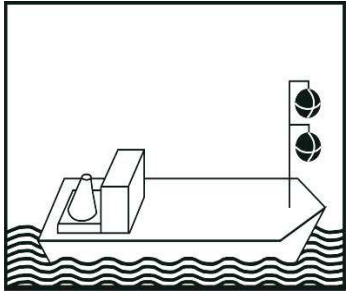
	38	
---	----	--

Article A.4241-48-16, chiffre 1 : Bacs ne naviguant pas librement.

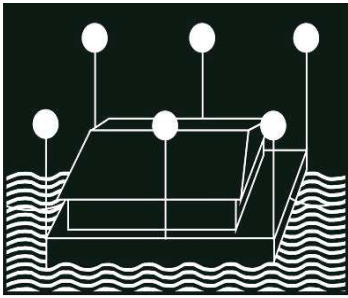
	39	
---	----	--

Article A.4241-48-16, chiffre 2 : Canot ou flotteur de tête d'un bac à câble longitudinal.

	40	
Article A.4241-48-16, chiffre 3 : Bacs naviguant librement.		
	41	
Article A.4241-48-16, chiffre 4 : Bacs naviguant librement et jouissant d'une priorité de passage.		
	42	
Article A.4241-48-17 : Bateaux jouissant d'une priorité de passage.		
	43a	

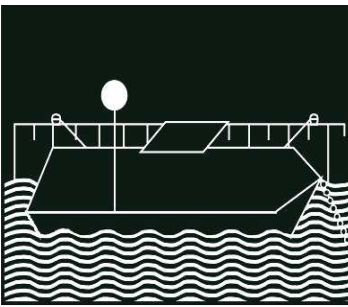
	43b	
---	-----	--

Article A.4241-48-18, chiffre 1 : Signalisation supplémentaire des bateaux incapables de manoeuvrer.

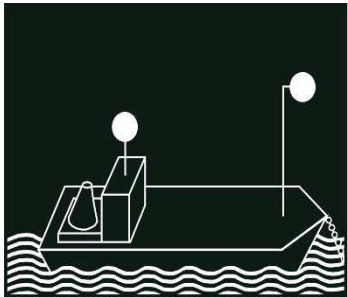
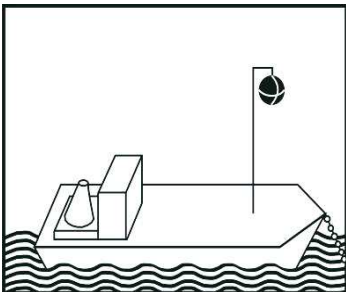
	44	
---	----	--

Article A.4241-48-19 : Matériels flottants et installations flottantes faisant route.

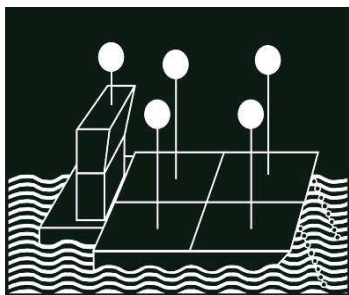
3. - SIGNALISATION EN STATIONNEMENT

	45	
---	----	--

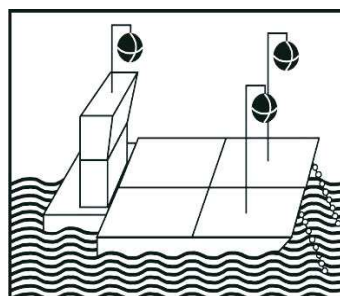
Article A.4241-48-20, paragraphes 1 et 4 : Bateaux amarrés directement ou indirectement à la rive.

	46	
---	----	--

Article A.4241-48-20, chiffre 2 : Bateaux stationnant au large.



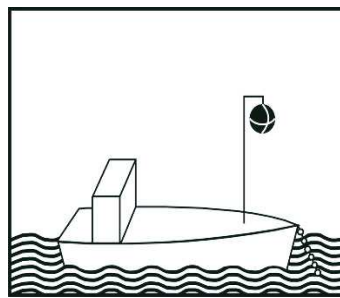
47



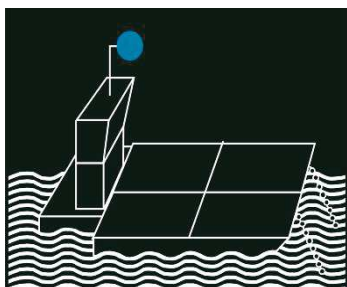
Article A.4241-48-20, chiffre 3 : Convois poussés stationnant au large.



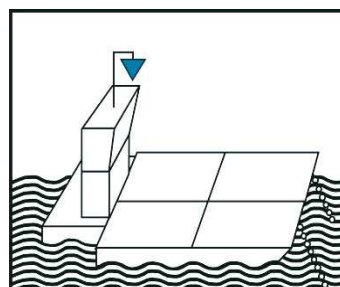
48



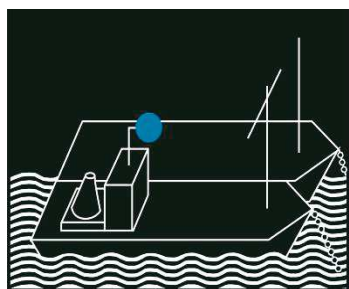
Article A.4241-48-20, chiffre 4 : Menues embarcations en stationnement.



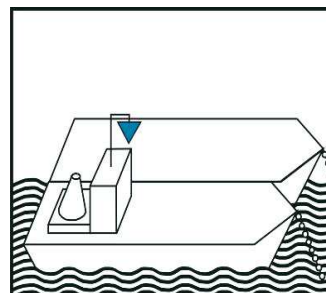
49



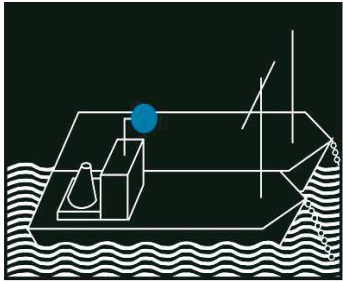
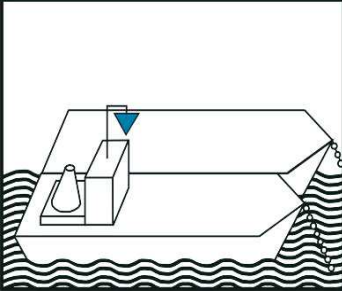
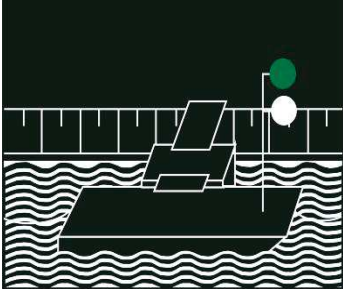
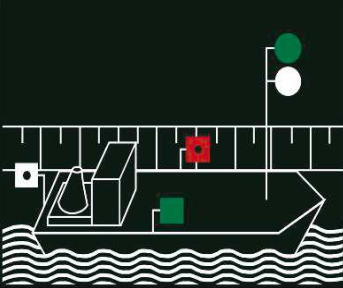
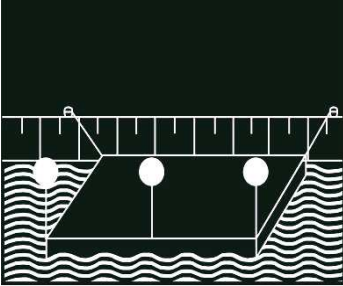
Article A.4241-48-21 : Signalisation supplémentaire des bateaux effectuant certains transports de matières dangereuses en stationnement.

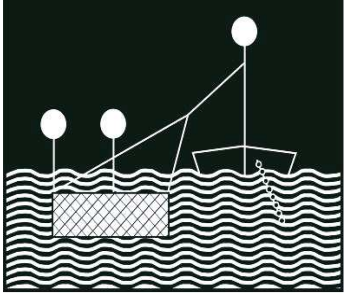
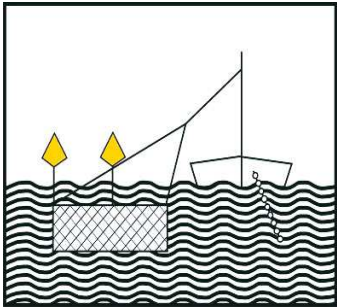


50

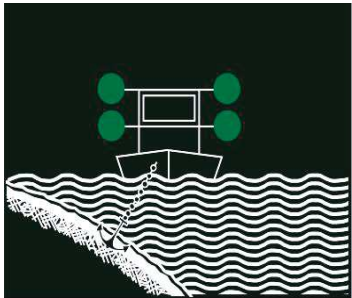
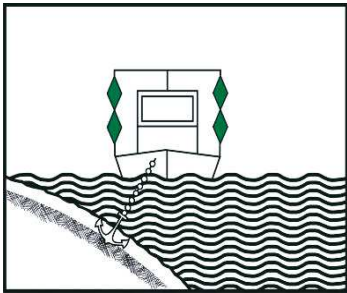


Article A.4241-48-21 : Signalisation supplémentaire des convois poussés effectuant certains transports de matières dangereuses en stationnement.

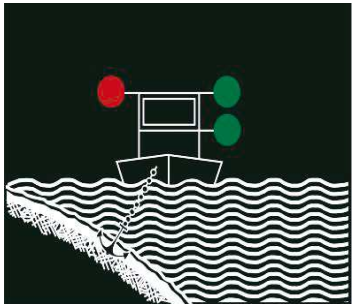
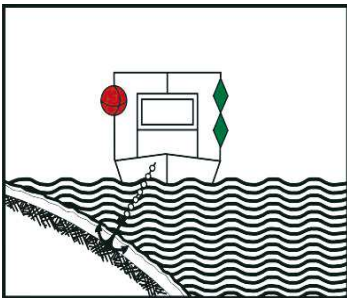
	51	
Article A.4241-48-21 : Signalisation supplémentaire des formations à couple effectuant certains transports de matières dangereuses en stationnement.		
	52	
Article A.4241-48-22, chiffre 1 : Bacs ne naviguant pas librement stationnant à leur débarcadère.		
	53	
Article A.4241-48-22, chiffre 2 : Bacs naviguant librement en service stationnant à leur débarcadère.		
	54	
Article A.4241-48-23 : Matériels flottants et établissements flottants en stationnement.		

	55	
---	----	--

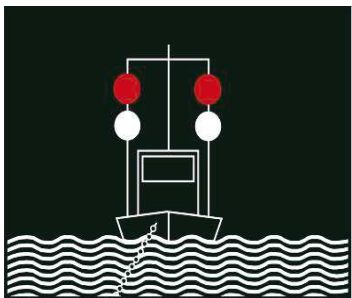
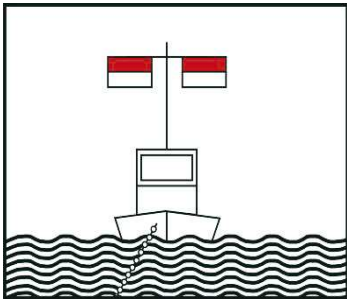
Article A.4241-48-24 : Bateaux de pêche en stationnement avec filets ou perches.

	56	
---	----	--

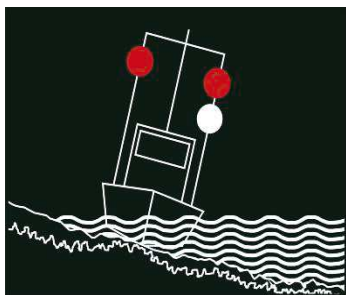
Article A.4241-48-25, chiffre 1, lettre a : Engins flottants au travail et bateaux effectuant des travaux ou des opérations de sondage ou de mesurage ; passage libre des deux côtés.

	57	
---	----	--

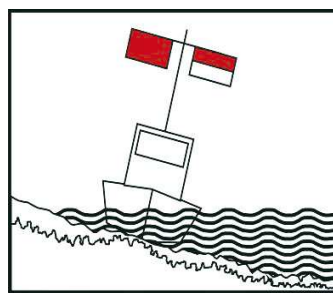
Article A.4241-48-25, chiffre 1, lettres a et b : Engins flottants au travail et bateaux effectuant des travaux ou des opérations de sondage ou de mesurage ; passage libre d'un côté.

	58	
---	----	--

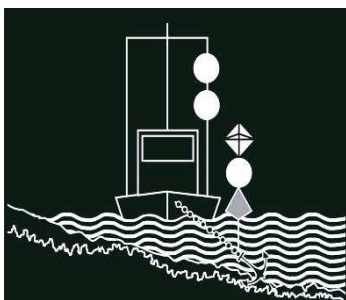
Article A.4241-48-25, chiffre 1, lettre c : Engins flottants au travail, bateaux effectuant des travaux ou des opérations de sondage ou de mesurage et bateaux échoués ou coulés ; protection contre les remous ; passage libre des deux côtés.



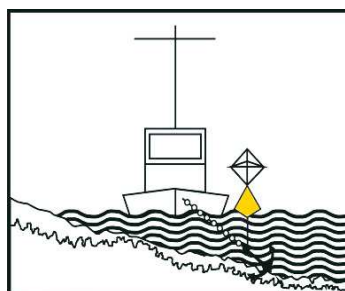
59



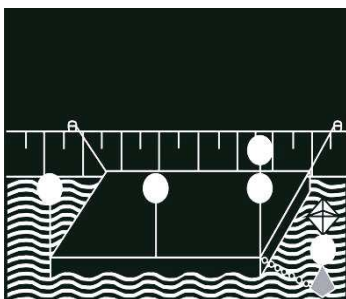
Article A.4241-48-25, chiffre 1, lettres c et d : Engins flottants au travail, bateaux effectuant des travaux ou des opérations de sondage ou de mesurage et bateaux échoués ou coulés; protection contre les remous ; passage libre d'un côté.



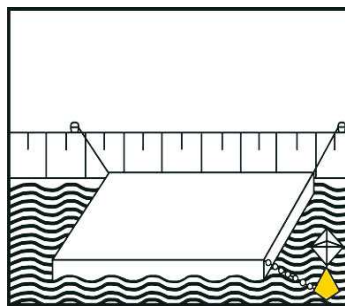
60



Article A.4241-48-26 : Bateaux dont les ancres peuvent présenter un danger pour la navigation.

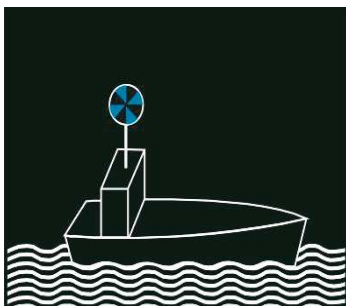


61

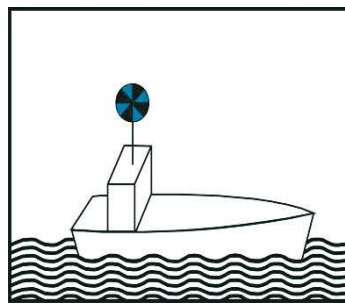


Article A.4241-48-26 : Matériels flottants et installations flottantes dont les ancres peuvent présenter un danger pour la navigation.

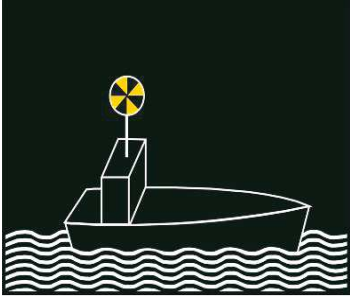
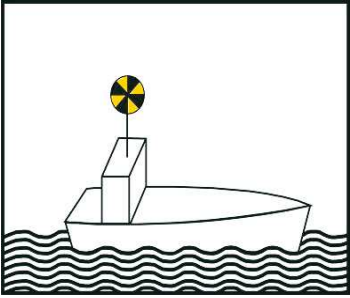
4. - SIGNALISATIONS PARTICULIERES



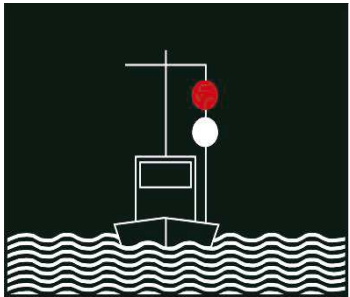
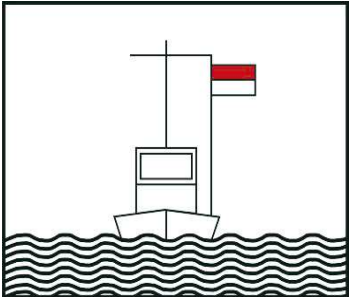
62



Article A.4241-48-27 : Signalisation supplémentaire des bateaux des autorités de contrôle et des bateaux des services d'incendie et des bateaux de sauvetage

	63	
---	----	--

Article A.4241-48-28 : Signalisation supplémentaire des bateaux faisant route effectuant des travaux dans la voie de navigation intérieure.

	64	
---	----	--

Article A.4241-48-29 : Signalisation supplémentaire en vue de la protection contre les remous.

	65	
---	----	--

Article A.4241-48-30 : Signaux de détresse.

	66	
---	----	--

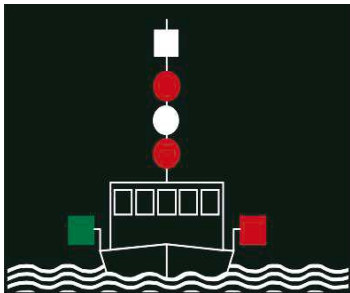
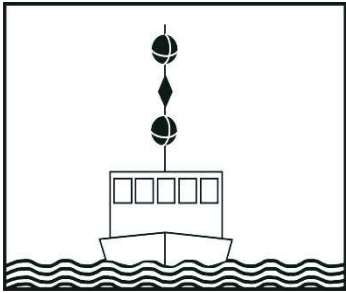
Article A.4241-48-31 : Interdiction d'accès à bord.

	67	
---	----	--

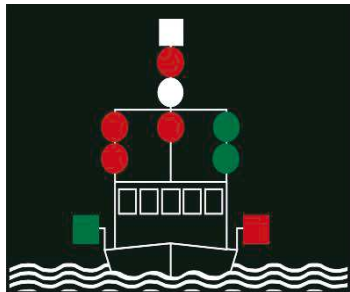
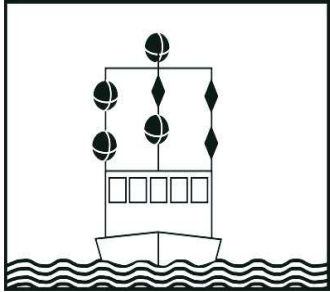
Article A.4241-48-32 : Interdiction de fumer, d'utiliser une lumière ou du feu non protégés.

	68	
---	----	--

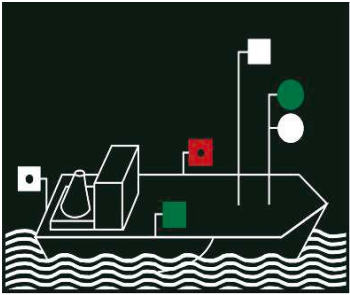
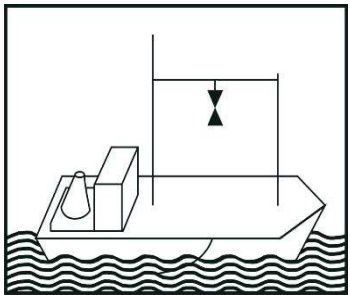
Article A.4241-48-33 : Interdiction du stationnement latéral.

	69	
---	----	--

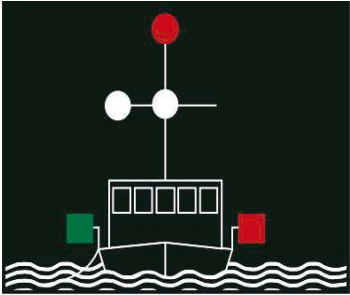
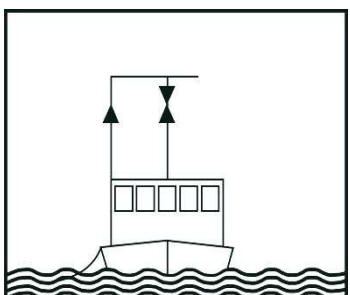
Article A.4241-48-34, chiffre 1 : Signalisation supplémentaire des bateaux dont la capacité de manoeuvre est restreinte.

	70	
---	----	--

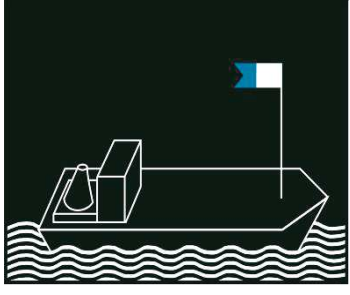
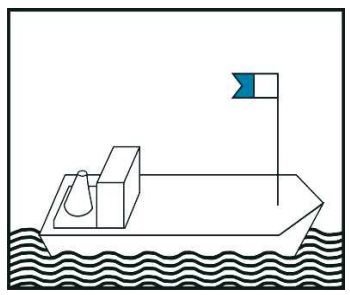
Article A.4241-48-34, chiffre 2 : Signalisation supplémentaire des bateaux dont la capacité de manoeuvre est restreinte ; passage libre d'un côté.

	71	
---	----	--

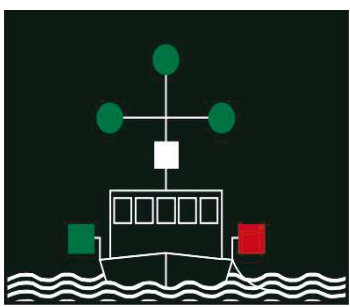
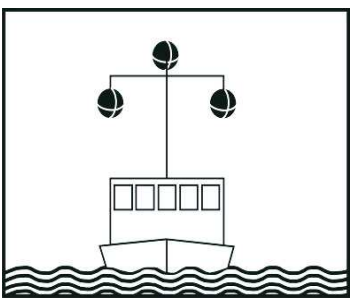
Article A.4241-48-35, chiffre 1 : Signalisation supplémentaire des bateaux en train de tirer dans l'eau un chalut ou autre engin de pêche (chalutier).

	72	
---	----	--

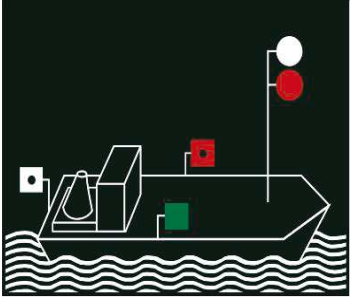
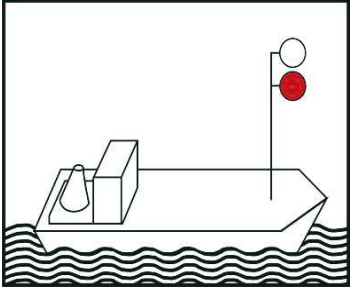
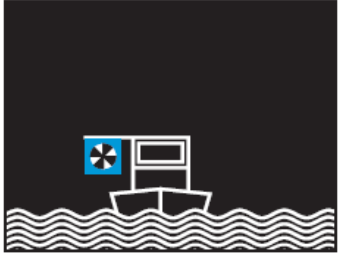
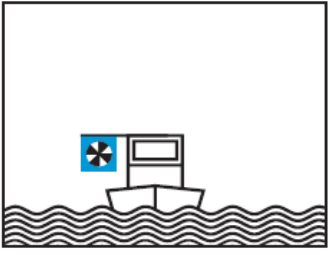
Article A.4241-48-35, chiffre 2 : Bateaux de pêche autres que les chalutiers dont l'engin de pêche est déployé sur une distance horizontale supérieure à 150 m à partir du bateau.

	73	
---	----	--

Article A.4241-48-36 : Signalisation supplémentaire des bateaux utilisés pour la pratique de la plongée sous-marine.

	74	
---	----	--

Article A.4241-48-37 : Signalisation supplémentaire des bateaux en train de faire du dragage de mines.

	75	
Article A.4241-48-38 : Signalisation supplémentaire des bateaux en service de pilotage.		
	76	
Article A. 4241-53-6 : Croisement sur tribord		

Annexe 4 à l'article A. 4241-49-1 : 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 :

- a) Pour les bateaux motorisés, à l'exception des menues embarcations visées sous b), la fréquence fondamentale est de 200 Hz avec une tolérance de + 20 % ;
- b) Pour les bateaux non motorisés et pour les menues embarcations la fréquence fondamentale doit être supérieure à 350 Hz ;
- c) 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.

- a) 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) ;
- b) 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) ;
- c) 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.

A. Signaux généraux

	1 son prolongé	"Attention"
	1 son bref	"Je viens sur tribord"
	2 sons brefs	"Je viens sur bâbord"
	3 sons brefs	"Je bats en arrière"
	4 sons brefs	"Je suis incapable de manoeuvrer"
	Série de sons très brefs	"Danger imminent d'abordage"
	Sons prolongés répétés	
	ou	"Signal de détresse"
	Volées de cloche	

B. Signaux de croisement

Croisement prévu sur bâbord

cas normal :		1 son bref du montant	"Je veux croiser à bâbord"
		1 son bref de l'avalant	"D'accord, croisez à bâbord"
dérogation :		2 sons brefs de l'avalant	"Pas d'accord, croisez à tribord"
		2 sons brefs du montant	"D'accord, je croiserai à tribord"

Croisement prévu sur tribord

cas normal :		2 sons brefs du montant	"Je veux croiser à tribord"
		2 sons brefs de l'avalant	"D'accord, croisez à tribord"
dérogation :		1 son bref de l'avalant	"Pas d'accord, croisez à bâbord"
		1 son bref du montant	"D'accord, je croiserai à bâbord"

C. Signaux de dépassement

Dépassement prévu à bâbord
du rattrapé

		2 sons prolongés suivis de 2 sons brefs du rattrapant	"Je veux dépasser à votre bâbord"
cas normal :		Aucun signal sonore du rattrapé	"D'accord, vous pouvez dépasser à mon bâbord"
dérogation:		2 sons brefs du rattrapé	"Pas d'accord, dé passez à mon tribord"
		1 son bref du rattrapant	"D'accord, je passerai à votre tribord"

Dépassement prévu à tribord
du rattrapé

		2 sons prolongés suivis d'un son bref du rattrapant	"Je veux dépasser à votre tribord"
cas normal :		Aucun signal sonore du rattrapé	"D'accord, vous pouvez dépasser à mon tribord"
dérogation :		1 son bref du rattrapé	"Pas d'accord, dé passez à mon bâbord"
		2 sons brefs du rattrapant	"D'accord, je passerai à votre bâbord"

Impossibilité de dépassement

	5 sons brefs du rattrapé	"On ne peut me dépasser"
---	-----------------------------	--------------------------

D. Signaux de virage

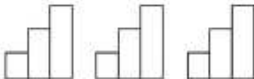
	1 son prolongé suivi d'un son bref	"Je vais virer sur tribord"
	1 son prolongé suivi de 2 sons brefs	"Je vais virer sur bâbord"

E. Signaux d'entrée et de sortie des ports et des voies affluentes

	3 sons prolongés suivis d'un son bref	"Je vais me diriger sur tribord"
	3 sons prolongés suivis de 2 sons brefs	"Je vais me diriger sur bâbord"
	3 sons prolongés	"Je vais traverser"

F. Signaux par visibilité réduite

a) Bateaux naviguant au radar

	i) Bateaux avalants à l'exception des menues embarcations	Signal tritonal répété aussi souvent que nécessaire
	ii) Bateaux montants isolés	1 son prolongé

b) Bateaux ne naviguant pas au radar

	i) Tout bateau isolé	1 son prolongé répété à intervalles d'une minute au plus
---	----------------------	---

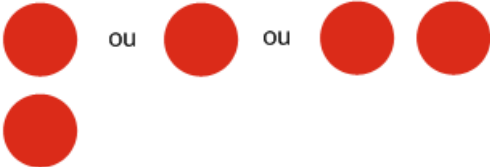
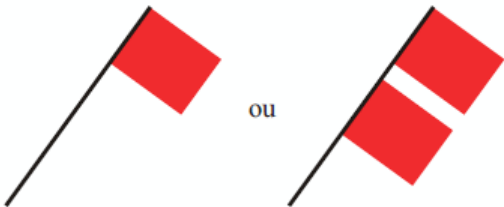
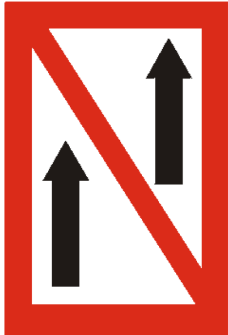
c) Bateaux en stationnement

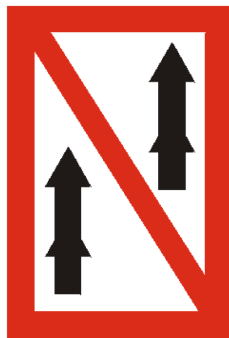
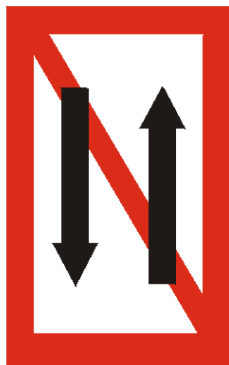
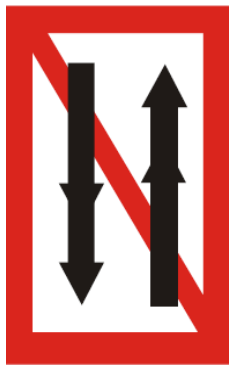
	1 volée de cloche répétée à intervalles d'une minute au plus	"Je stationne du côté gauche du chenal"
	1 double volée de cloche répétée à intervalles d'une minute au plus	"Je stationne du côté droit du chenal"
	1 triple volée de cloche répétée à intervalles d'une minute au plus	"Je stationne en position incertaine"

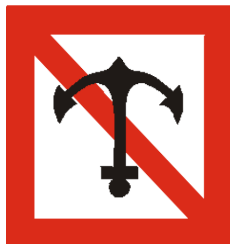
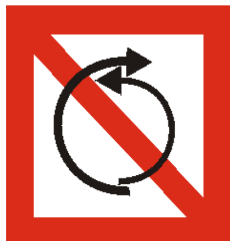
Annexe 5 à l'article A. 4241-51-1 : Signaux servant à régler la navigation sur la voie de navigation intérieure

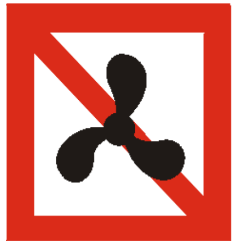
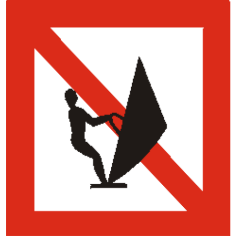
Les signaux principaux figurant à la section I ci-dessous peuvent être complétés ou explicités par des signaux auxiliaires figurant à la section II

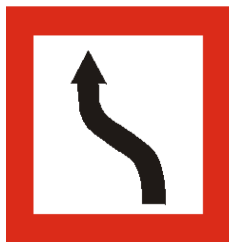
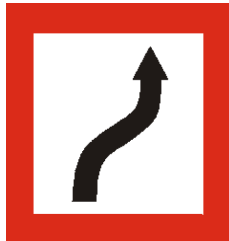
Section I. - SIGNAUX PRINCIPAUX

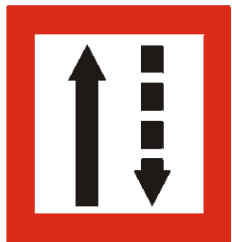
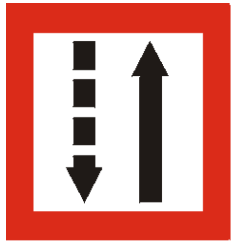
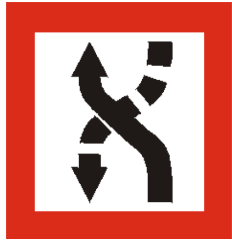
A.	SIGNAUX D'INTERDICTION	
A.1	Interdiction de passer (signal général) (voir articles A. 4241-48-25 chiffre 1 lettre b), A. 4241-53-9 chiffre 2, A. 4241-53-17 chiffre 5, A. 4241-53-24, A. 4241-53-27, A. 4241-53-28, A. 4241-53-29, A. 4241-53-31) soit panneaux	
	soit feux rouges	
	soit pavillons rouges Deux panneaux, deux feux, ou deux pavillons superposés indiquent une interdiction prolongée	
A.2	Interdiction de tout dépassement (voir article A. 4241-53-12)	

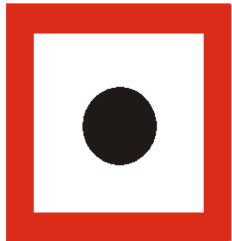
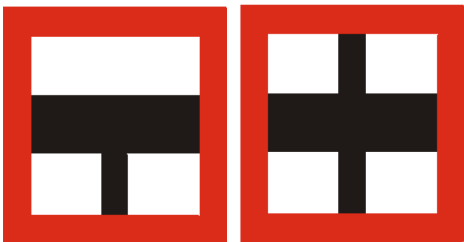
A.3	Interdiction de dépasser entre convois seulement (voir article A. 4241-53-12)	
A.4	Interdiction de croiser et de dépasser (voir article A. 4241-53-9)	
A.4.1	Interdiction de croiser et de dépasser entre convois seulement (voir article A. 4241-53-9)	
A.5	Interdiction de stationner (c'est à dire d'ancrer ou de s'amarrer à la rive) (voir article A. 4241-54-2)	
A.5.1	Interdiction de stationner sur la largeur indiquée en mètres (comptée à partir de ce signal) (voir article A. 4241-54-2)	

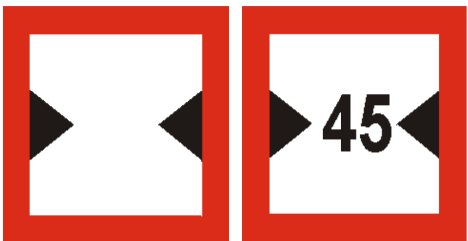
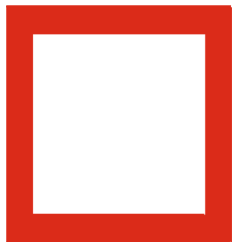
A.6	Interdiction d'ancrer et de laisser traîner les ancres, câbles ou chaînes (voir articles A. 4241-53-19 et A. 4241-54-3)	
A.7	Interdiction de s'amarrer à la rive (voir article A. 4241-54-4)	
A.8	Interdiction de virer (voir article A. 4241-53-14)	
A.9	Interdiction de créer des remous (voir article A. 4241-53-21)	 ou  
A.10	Interdiction de passer en dehors de l'espace indiqué (dans une ouverture de pont ou de barrage) (voir article A. 4241-53-26)	
A.11	Interdiction de passer, mais préparez-vous à mettre en marche (voir articles A. 4241-53-31)	A. 11a   ou A.11b   ou A. 11c (feu rouge éteint)  

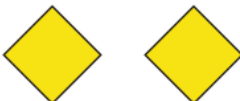
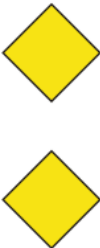
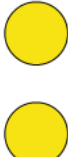
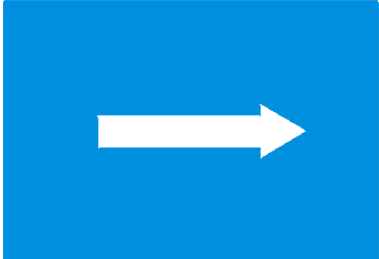
A.12	Navigation interdite aux bateaux motorisés	
A.13	Navigation interdite à toutes les embarcations de sport ou de plaisance	
A.14	Pratique du ski nautique interdite	
A.15	Navigation interdite aux bateaux à voile	
A.16	Navigation interdite aux bateaux qui ne sont ni motorisés ni à voile	
A.17	Pratique de la planche à voile interdite	

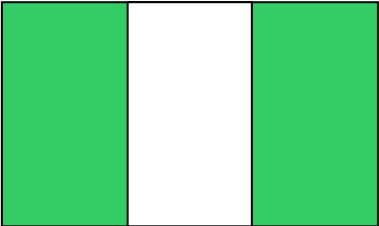
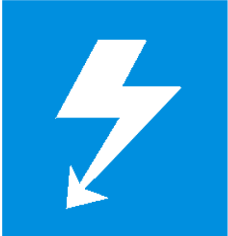
A.18	Fin de la zone autorisée pour la navigation à grande vitesse des menues embarcations de sport ou de plaisance	
A.19	Interdiction de mettre des embarcations à l'eau ou de les en retirer	
A.20	Motos nautiques interdites	
B.	SIGNAUX D'OBLIGATION	
B.1	Obligation de suivre la direction indiquée par la flèche (voir article A. 4241-53-13)	
B.2	a) obligation de se diriger vers le coté du chenal situé à bâbord (voir article A. 4241-53-13)	
	b) obligation de se diriger vers le coté du chenal situé à tribord (voir article A. 4241-53-13)	

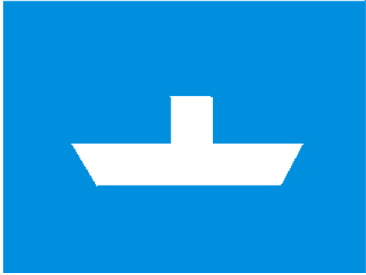
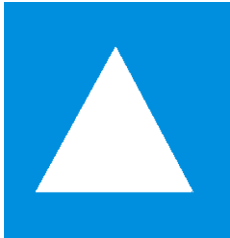
B.3	a) obligation de tenir le coté du chenal situé à bâbord (voir article A. 4241-53-13)	
	b) obligation de tenir le coté du chenal situé à tribord (voir article A. 4241-53-13)	
B.4	a) obligation de croiser le chenal vers bâbord (voir article A. 4241-53-13)	
	b) obligation de croiser le chenal vers tribord (voir article A. 4241-53-13)	
B.5	Obligation de s'arrêter dans certaines conditions (voir articles A. 4241-53-28 et A. 4241-53-30)	
B.5 bis	Obligation d'utiliser le chemin de contournement	

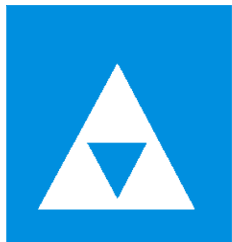
B.6	Obligation de respecter la limite de vitesse indiquée (en km/h)	
B.7	Obligation d'émettre un signal sonore	
B.8	Obligation d'observer une vigilance particulière (voir article A. 4241-53-9)	
B.9	Obligation de s'assurer avant de s'engager sur la voie principale ou de la traverser que la manœuvre n'oblige pas les bateaux naviguant sur cette voie à modifier leur route ou leur vitesse (voir article A. 4241-53-17 chiffre 5)	
B.10	Les bateaux naviguant sur la voie principale doivent, si nécessaire, modifier leur route ou leur vitesse pour permettre la sortie des bateaux quittant le port ou la voie affluente (voir article A. 4241-53-17 chiffres 4 et 9)	
B.11	a) Obligation d'entrer en liaison radiotéléphonique (voir article A. 4241-49-4, chiffre 5)	

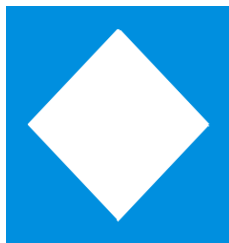
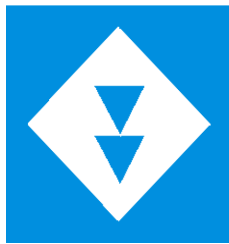
	b) Obligation d'entrer en liaison radiotéléphonique sur le canal indiqué sur le panneau (voir article A. 4241-49-4, chiffre 5)	
C.	SIGNAUX DE RESTRICTIONS	
C.1	La profondeur d'eau est limitée	
C.2	La hauteur libre au dessus du plan d'eau est limitée	
C.3	La largeur de la passe ou du chenal est limitée	
C.4	Des restrictions sont imposées à la navigation : renseignez-vous	
C.5	Le chenal est éloigné de la rive droite (gauche) ; le chiffre porté sur le signal indique en mètres, la distance comptée à partir du signal, à laquelle les bateaux doivent être maintenus	

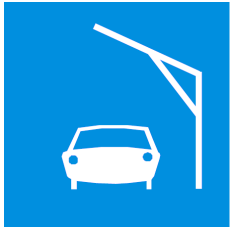
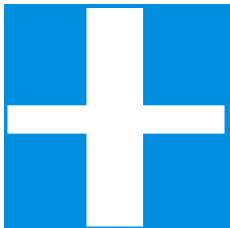
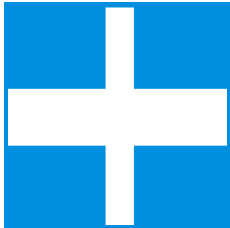
D.	SIGNAUX DE RECOMMANDATION	
D.1	Passe recommandée	
	a) dans les deux sens (voir articles A. 4241-53-27, A. 4241-53-28)	 ou  D.1a D.1b
	b) dans le seul sens indiqué (le passage en sens inverse étant interdit) (voir articles A. 4241-53-27, A. 4241-53-28)	 ou  D.1c D.1d  ou  D.1e D.1f
D.2	Il est recommandé de se tenir dans l'espace indiqué (dans une ouverture de pont ou de barrage) (voir article A. 4241-53-26)	
		
D.3	Il est recommandé de se diriger : Dans le sens de la flèche	

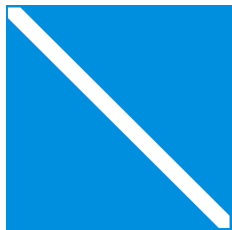
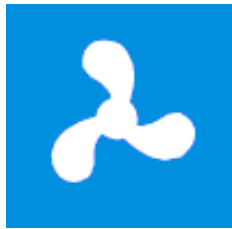
	Dans le sens du feu fixe vers le feu rythmé (isophase)	
E.	SIGNAUX D'INDICATION	
E.1	Autorisation de passer (signal général) (voir articles A. 4241-48-25, A. 4241-53-9, A. 4241-53-13, A. 4241-53-17, A. 4241-53-28, A. 4241-53-29, A. 4241-53-31)	
		
E.2	Croisement d'une ligne électrique aérienne	
E.3	Sans objet	
E.4	a) Bac ne naviguant pas librement	

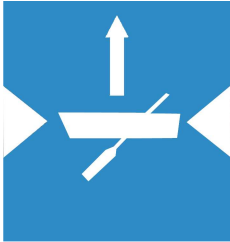
	b) bac naviguant librement	
E.5	Autorisation de stationner (c'est à dire d'ancrer ou de s'amarrer à la rive) (voir articles A. 4241-54-2, A. 4241-54-5)	
E.5.1	Autorisation de stationner sur la largeur du plan d'eau comptée à partir du panneau et indiquée en mètre sur celui-ci (voir article A. 4241-54-5)	
E.5.2	Autorisation de stationner sur la largeur du plan d'eau comprise entre les deux distances comptées à partir du panneau et indiquées en mètres sur celui-ci (voir article A. 4241-54-5)	
E.5.3	Nombre maximal de bateaux autorisés à stationner bord à bord (voir article A. 4241-54-5)	
E.5.4	Aire de stationnement réservée aux bateaux de la navigation par poussage qui ne sont pas astreints à porter la signalisation prescrite à l'article A. 4241-48-14 (voir article A. 4241-54-5)	

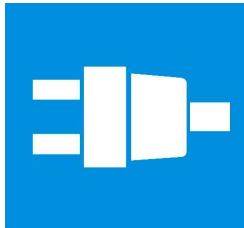
E.5.5	Aire de stationnement réservée aux bateaux de la navigation par poussage astreints à porter le feu bleu ou le cône bleu en vertu de l'article A. 4241-48-14 chiffre 1 (voir article A. 4241-54-5)	
E.5.6	Aire de stationnement réservée aux bateaux de la navigation par poussage astreints à porter les deux feux bleus ou les deux cônes bleus en vertu de l'article A. 4241-48-14 chiffre 2 (voir article A. 4241-54-5)	
E.5.7	Aire de stationnement réservée aux bateaux de la navigation par poussage astreints à porter les trois feux bleus ou les trois cônes bleus en vertu de l'article A. 4241-48-14 chiffre 3 (voir article A. 4241-54-5)	
E.5.8	Aire de stationnement réservée aux bateaux autres que ceux de la navigation par poussage qui ne sont pas astreints à porter la signalisation prescrite à l'article A. 4241-48-14 (voir article A. 4241-54-5)	
E.5.9	Aire de stationnement réservée aux bateaux autres que ceux de la navigation par poussage astreints à porter le feu bleu ou le cône bleu en vertu de l'article A. 4241-48-14 chiffre 1 (voir article A. 4241-54-5)	
E.5.10	Aire de stationnement réservée aux bateaux autres que ceux de la navigation par poussage astreints à porter les deux feux bleus ou les deux cônes bleus en vertu de l'article A. 4241-48-14 chiffre 2 (voir article A. 4241-54-5)	

E.5.11	Aire de stationnement réservée aux bateaux autres que ceux de la navigation par poussage astreints à porter les 3 feux bleus ou les trois cônes bleus en vertu de l'article A. 4241-48-14 chiffre 3 (voir article A. 4241-54-5)	
E.5.12	Aire de stationnement réservée à tous les bateaux qui ne sont pas astreints à porter le feu bleu ou le cône bleu en vertu de l'article A. 4241-48-14 chiffre 1 (voir article A. 4241-54-5)	
E.5.13	Aire de stationnement réservée à tous les bateaux astreints à porter le feu bleu ou le cône bleu en vertu de l'article A. 4241-48-14 chiffre 1 (voir article A. 4241-54-5)	
E.5.14	Aire de stationnement réservée à tous les bateaux astreints à porter les deux feux bleus ou les deux cônes bleus en vertu de l'article A. 4241-48-14 chiffre 2 (voir article A. 4241-54-5)	
E.5.15	Aire de stationnement réservée à tous les bateaux astreints à porter les trois feux bleus ou les trois cônes bleus en vertu de l'article A. 4241-48-14 chiffre 3 (voir article A. 4241-54-5)	
E.6	Autorisation d'ancrer (voir article A. 4241-54-3) et de laisser traîner les ancres, câbles ou chaînes (voir article A. 4241-53-19)	

E.7	Autorisation de s'amarrer à la rive (voir article A. 4241-54-4)	
E.7.1	Aire de stationnement réservée au chargement et au déchargement des véhicules (la durée maximale du stationnement autorisé peut être indiquée sur un cartouche au-dessous du panneau)	
E.8	Aire de virage (voir articles A. 4241-53-14 et A. 4241-54-2)	
E.9	Les voies rencontrées sont considérées comme affluentes de la voie suivie (voir article A. 4241-53-17)	
		
E.10	La voie suivie est considérée comme affluente à la voie rencontrée (voir article A. 4241-53-17)	
		

E.11	Fin d'une interdiction ou d'une obligation valable pour un seul sens de navigation, ou fin d'une restriction	
E.12	Signaux avancés : un ou deux feux blancs a) feu(x) fixe(s) : Difficultés au-delà : Arrêtez vous si le règlement l'exige b) feu(x) isophase(s) : Vous pouvez avancer.	
E.13	Poste d'eau potable	
E.14	Poste téléphonique	
E.15	Navigation autorisée pour les bateaux motorisés	
E.16	Navigation autorisée pour les embarcations de plaisance	
E.17	Pratique du ski nautique autorisée	

E.18	Navigation autorisée pour les bateaux à voile	
E.19	Navigation autorisée pour les bateaux qui ne sont ni motorisés ni à voile	
E.20	Pratique de la planche à voile autorisée	
E.21	Zone autorisée pour la navigation à grande vitesse des menues embarcations de plaisance	
E.22	Autorisation de mettre les embarcations à l'eau ou de les en retirer	
E.22 bis	Possibilité d'utiliser un chemin de contournement	
E.22 ter	Possibilité de franchissement de l'ouvrage par une passe à canoë	

E.23	Possibilité d'obtenir des renseignements nautiques par radiotéléphonie sur le canal indiqué	
E.24	Motos nautiques autorisées	
E.25	Branchement électrique à terre disponible	

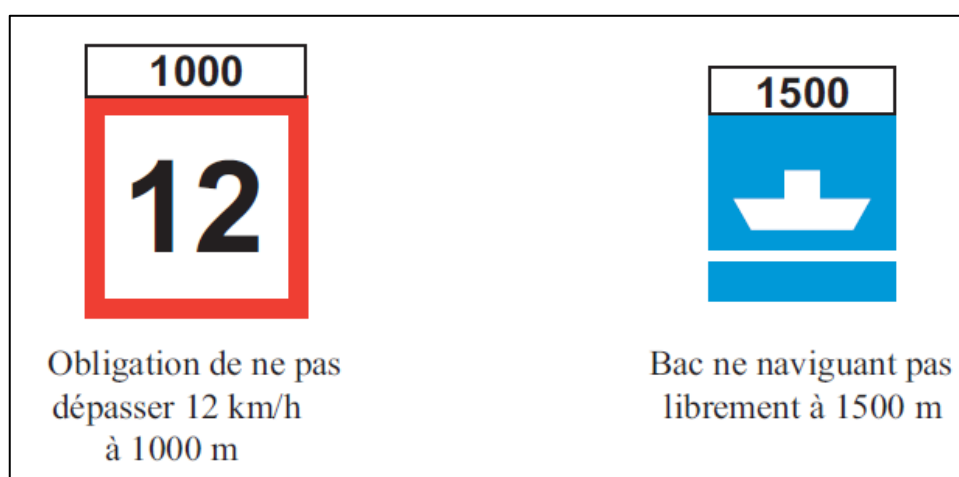
Section II. - SIGNAUX AUXILIAIRES

Les signaux principaux peuvent être complétés par les signaux auxiliaires suivant :

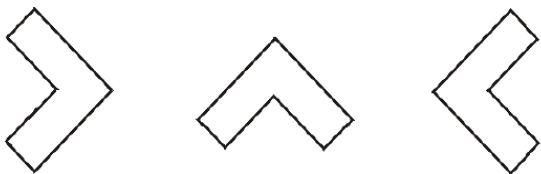
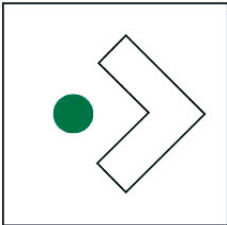
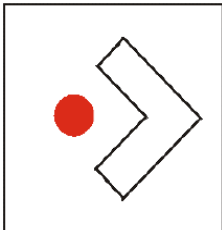
1. Cartouche indiquant la distance à laquelle s'applique la prescription ou l'endroit où est située la particularité

Remarque : les cartouches sont placés au-dessus du signal principal

Exemples :

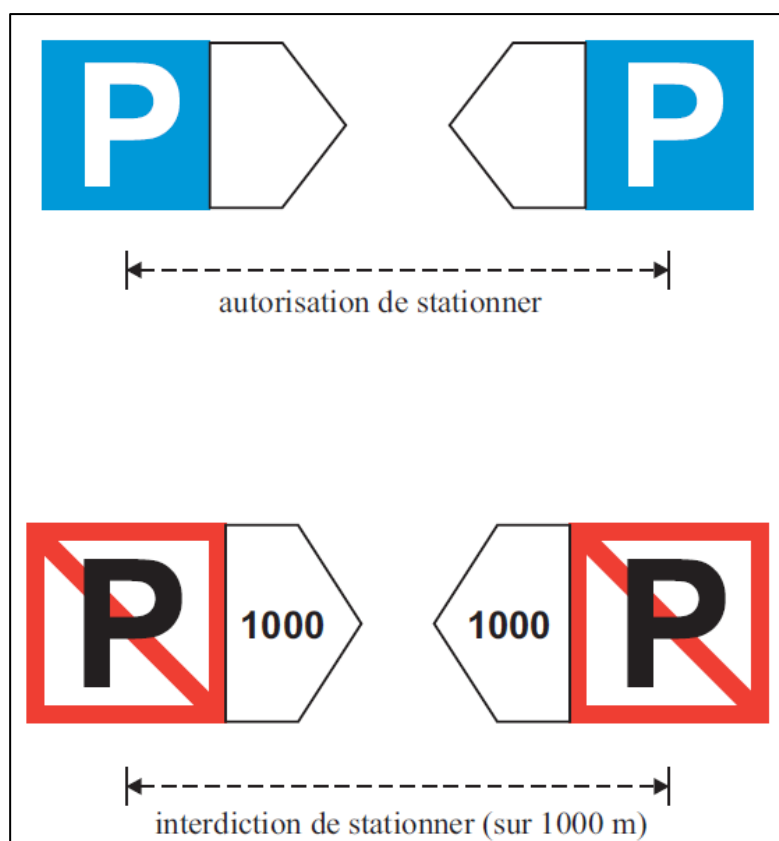


2. Signal lumineux additionnel

Flèche blanche lumineuse associée à certains feux	
a) avec feu vert : autorisation d'entrer dans le bassin qui est situé dans le sens de la flèche	b) avec feu rouge : interdiction d'entrer dans le bassin qui est situé dans le sens de la flèche
	

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

Exemples :



4. Cartouches donnant des explications ou des indications complémentaires

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

 Douane Arrêt pour la douane	 Bac Attention : Bac
  Donnez un son prolongé	 400 V ~ Branchement pour 400 V~ disponible

Annexe 6 à l'article A. 4241-65 : Modèle du carnet de contrôle des huiles usées

Page 1

No d'ordre :

.....
Type du bateau Nom du bateau

Numéro ENI
ou à défaut numéro d'immatriculation :

Lieu de délivrance :

Date de délivrance :

Le présente carnet comprend pages

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

.....

Établissement des carnets de contrôle des huiles usagées

Le premier carnet de contrôle des huiles usagées, muni sur la page 1 du numéro d'ordre 1, est délivré par une autorité compétente sur présentation du titre de navigation en cours de validité. Cette autorité appose également les indications prévues sur la page 1.

Tous les carnets suivants, numérotés dans l'ordre, seront établis par une autorité compétente locale. Toutefois, ils ne doivent être remis que contre présentation du carnet précédent. Le carnet précédent doit recevoir la mention indélébile "non valable" et être rendu au conducteur. Il doit être conservé à bord durant six mois après la dernière inscription.

Page 2 et suivantes

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

1.1 Huiles usagées : |

1.2 Eau de fond de cale de :

Salle de machine arrière : |

Salle de machine avant : |

Autres locaux : l

1.3 Autres déchets huileux et graisseux :

Chiffons usagés : kg

Graisses usagées : kg

Filtres usagés : pièces

Récipients : pièces

2. Notes :

2.1 Déchets refusés :

.....
.....

2.2 Autres remarques :

.....
.....

Lieu :

Date :

Cachet et signature de la station de réception

Annexe 7 à l'article A. 4241-51-1 : Caractéristiques techniques des signaux de la voie de navigation intérieure

I. - Tailles des signaux de la voie de navigation intérieure

1°) Les signaux principaux définis en annexe 5 section I ont des dimensions correspondant à l'une des quatre gammes ci-dessous, on appelle longueur caractéristique, notée L_d , d'une gamme de panneau la longueur d'un côté du panneau carré de la gamme.

Gamme	Carré	Rectangle	Panneaux A.10 D.1 et D.2
Gamme 1	700 x 700	700 x 1050	500 x 500
Gamme 2	1000 x 1000	1000 x 1500	700 x 700
Gamme 3	1500 x 1500	1500 x 2250	1000 x 1000
Gamme 4	2000 x 2000	2000 x 3000	1500 x 1500

(Dimensions données en mm)

2° Les signaux auxiliaires définis en annexe 5 section II sont de même longueur que le côté du panneau auquel ils sont associés, et ont une hauteur de :

- ✧ $L_d/2$ pour les signaux auxiliaires placés au-dessus du signal principal ;
- ✧ $L_d/4$ pour les signaux auxiliaires placés au-dessous du signal principal, elle peut être augmentée si le message comporte plusieurs lignes ;

II. - Visibilité, caractéristiques techniques des films retroréfléchissants

Les films appliqués sur les signaux, sont de classe 1 ou de classe 2 conformément aux prescriptions de la norme EN 12899-1.

III. - Lettrage et règle de composition

Les messages sur les signaux de la voie de navigation intérieure sont inscrits avec l'alphabet L1 de la norme NF P 98-532-5 et l'alphabet L3 de l'instruction interministérielle du 22 octobre 1963 avec les règles de composition de la norme NF P 98-532-7.

Annexe 8 à l'article A. 4241-51-2 : Balisage des voies de navigation intérieure, des lacs et des voies de navigation intérieure de grande largeur

I – GENERALITES

1. Balisage

Sur les eaux intérieures, la voie de navigation intérieure, le chenal ainsi que les points dangereux et les obstacles ne sont pas constamment balisés.

Les balises flottantes utilisées sont ancrées à 5 m environ en dehors des limites qu'elles indiquent.

Les épis et les bancs médians peuvent être balisés à l'aide de balises flottantes ou fixes. Celles-ci sont placées en général aux extrémités des épis et des bancs médians ou devant ceux-ci.

Il faut se tenir à une distance suffisante des balises pour ne pas courir le risque de s'échouer ou de heurter un obstacle.

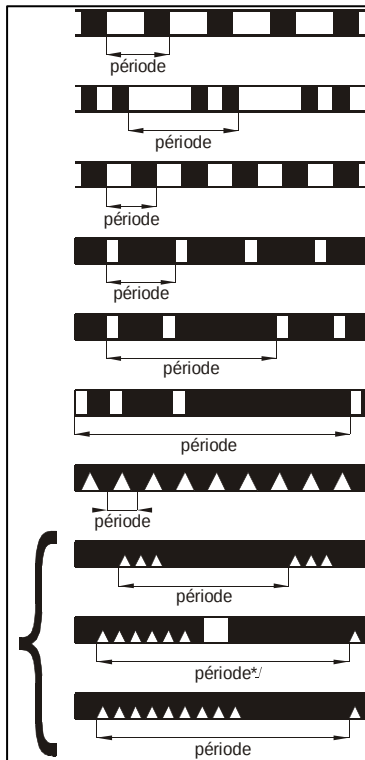
2. Définitions

Côté rive droite/gauche :	les désignations "côté rive droite", "côté rive gauche" de la voie de navigation intérieure ou du chenal s'entendent pour un observateur tourné vers l'aval. Pour les canaux, les lacs et les voies navigables de grande largeur, les termes "droite" et "gauche" sont définis par les autorités.
Bouée :	signal de balisage flottant relié au fond par une chaîne
Bouée-espar :	balise flottante dont la partie émergée a le même aspect qu'un espar.
Espar :	balise fixe composée d'un corps cylindrique (pieu) dont la hauteur est multiple du diamètre
Voyant :	partie supérieure du signal de forme spécifique dont le but est de permettre la reconnaissance de la marque de balisage sans ambiguïté. Cette forme peut être conique, triangulaire, sphérique, en forme de croix de Saint André ou être un panneau.
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. La période est l'intervalle de temps pendant lequel un feu qui n'est pas fixe reprend les mêmes aspects dans le même ordre.
Feu à occultations :	feu dont la durée de lumière est nettement plus longue que la durée d'obscurité.
Feu à éclat :	feu dont la durée de lumière est nettement plus courte que la durée d'obscurité.
Feu isophase :	feu dont la durée de lumière est égale à la durée d'obscurité.
Feu scintillant :	feu dont l'alternance de lumière et d'obscurité paraît très rapide.

3. Rythme des feux

Exemples

éclats



Feu à occultations régulières

Feu à occultations groupées

Feu isophase

Feu à éclats réguliers

Feu à éclats groupés : exemple 2 éclats

Feu à éclats diversement groupés : exemple (2 + 1)

Feu scintillant continu ou
feu scintillant rapide continu

Feu à scintillements groupés ou
feu à scintillements rapides groupés

(*) Dans ce cas, un éclat long permet d'assurer une meilleure différenciation des rythmes.

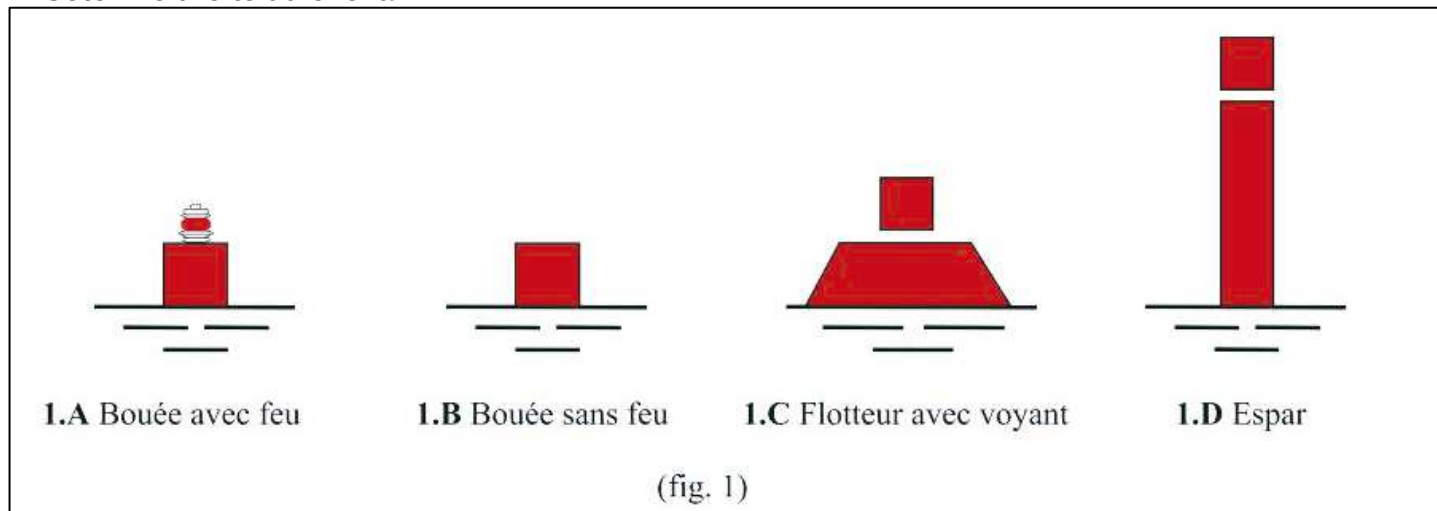
II - BALISAGE DES LIMITES DU CHENAL DANS LA VOIE DE NAVIGATION INTERIEURE

Les balises servant à délimiter le chenal sont généralement, placées à quelques mètres hors des limites du chenal. Dans tous les cas, il est recommandé aux navigants de tenir leur bateau à une distance suffisante des bouées et marques, pour éviter le risque d'un échouage ou d'un talonnage.

Dans certains cas, les bouées par elles mêmes, ou grâce à leurs voyants, fournissent un écho au radar.

Les bouées espars ne servent généralement qu'à baliser les épis ou les bancs médians.

1. Côté rive droite du chenal



Couleur : rouge

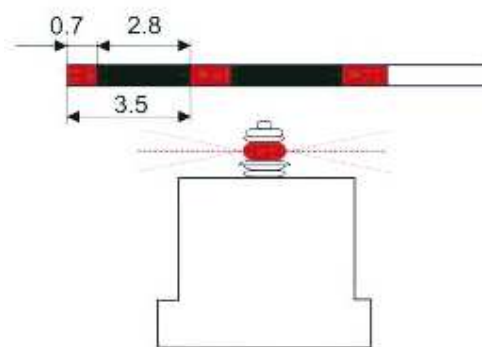
Forme : bouée cylindrique ou bouée avec voyant ou espar

Voyant (le cas échéant) : cylindre rouge

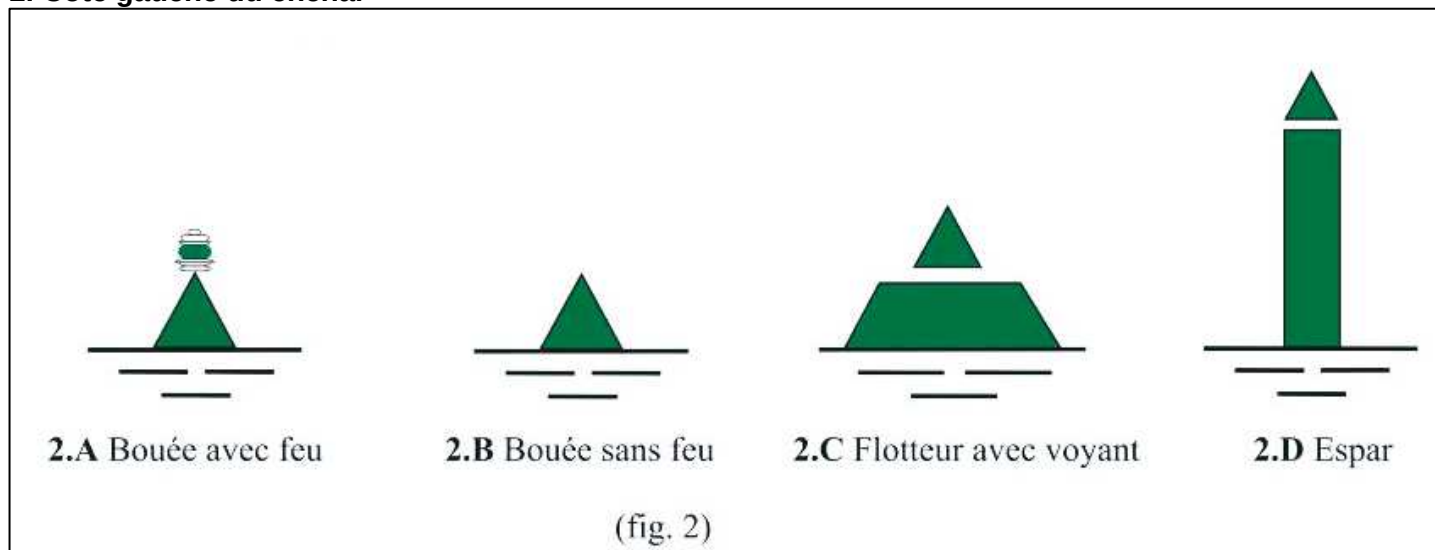
Feu (le cas échéant) : feu rouge rythmé

En général avec réflecteur radar

Une lettre "P" peinte en blanc sur ces bouées indique que le chenal longe une zone de stationnement. Si les bouées portant la lettre "P" sont dotées d'un feu, le rythme de ce feu est différent de celui des feux des autres bouées mouillées à la limite du chenal.



2. Côté gauche du chenal



Couleur : vert

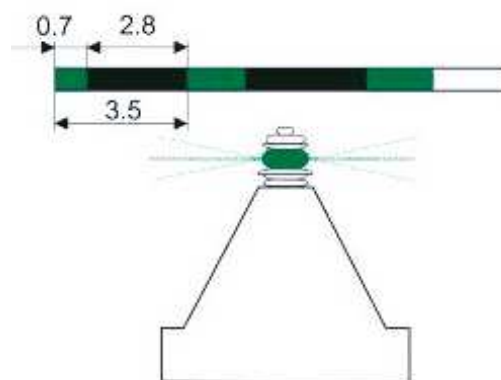
Forme : bouée conique ou bouée avec voyant ou espar

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

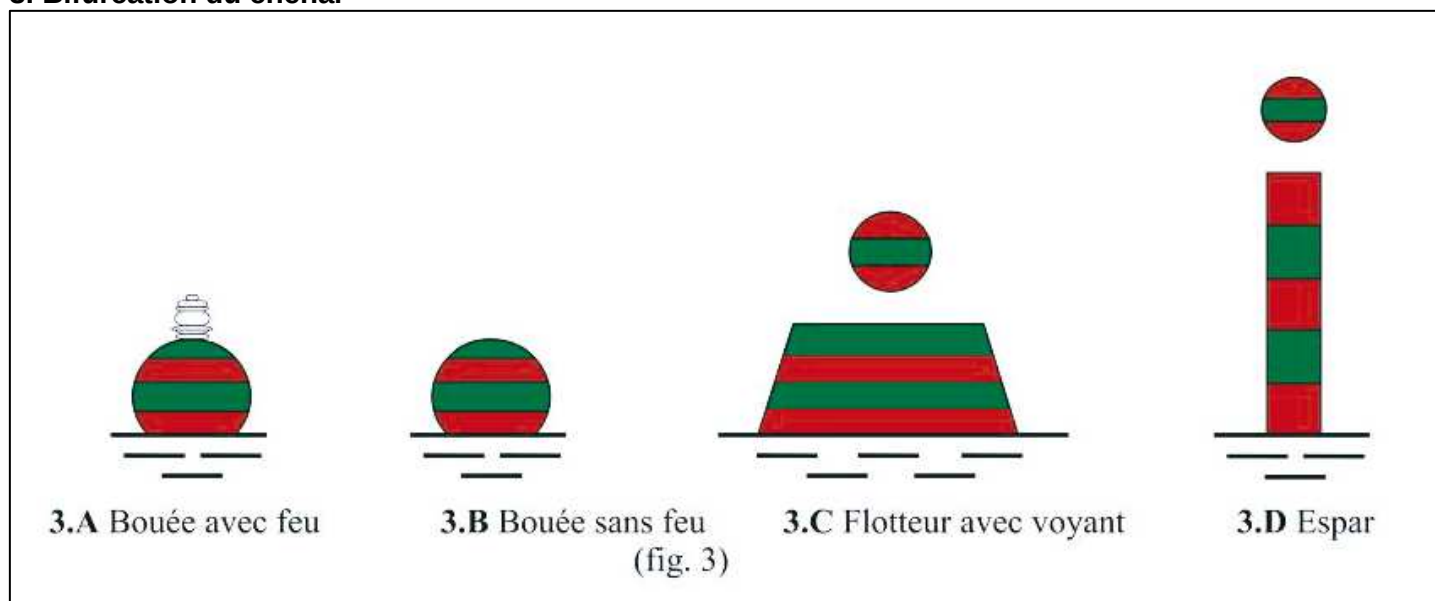
Feu (le cas échéant) : feu vert rythmé

En général avec réflecteur radar

Une lettre "P" peinte en blanc sur les bouées indique que le chenal longe une zone de stationnement. Si les bouées portant la lettre "P" sont dotées d'un feu, le rythme de ce feu est différent de celui des feux des autres bouées mouillées à la limite du chenal.



3. Bifurcation du chenal



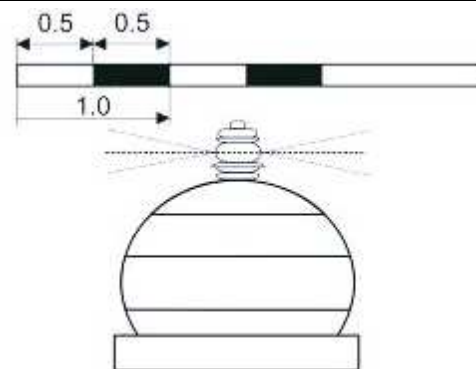
Couleur : à bandes horizontales rouges et vertes

Forme : bouée sphérique ou bouée avec voyant ou espar

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

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

En général avec réflecteur radar



Le cas échéant, un voyant cylindrique rouge ou un voyant conique vert placé au-dessus de la marque de bifurcation **indique de quel côté il est préférable de passer (chenal principal)**. La marque porte alors selon le cas un feu rouge rythmé ou un feu vert rythmé.

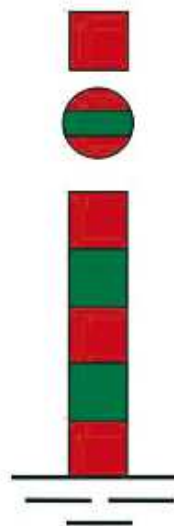


3.E



3.E1

(fig. 4)



3.F



3.F1

III - BALISAGE A TERRE INDIQUANT LA POSITION DU CHENAL

A - SIGNAUX INDIQUANT LA POSITION DU CHENAL NAVIGABLE PAR RAPPORT AUX RIVES

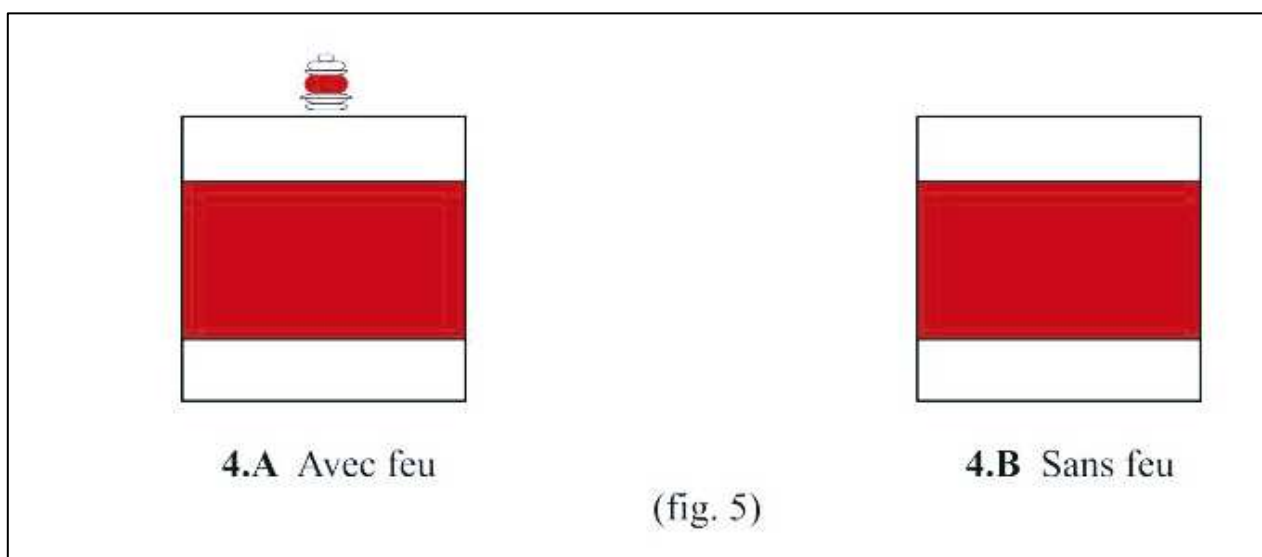
Ces signaux indiquent la position du chenal par rapport à la rive et balisent le chenal aux endroits où celui-ci s'approche d'une rive ; ils servent aussi de points de repère. Ces panneaux sont implantés sur la rive.

La signalisation de la position du chenal peut également être assurée par le panneau C.5, du règlement général de police. Ce panneau, implanté sur la rive, indique que le chenal est éloigné de la rive droite (ou gauche). Le chiffre porté sur le signal indique(en mètres), la distance, comptée à partir du signal, à laquelle les bateaux doivent se tenir. Ce panneau peut être utilisé lorsque, pour des raisons techniques, on ne peut employer le balisage pour indiquer la position du chenal.

Ci contre : le panneau C5 du Règlement Général de Police qui indique, à titre d'exemple, que le chenal se trouve à 40 mètres du signal.



1. Chenal proche de la rive droite

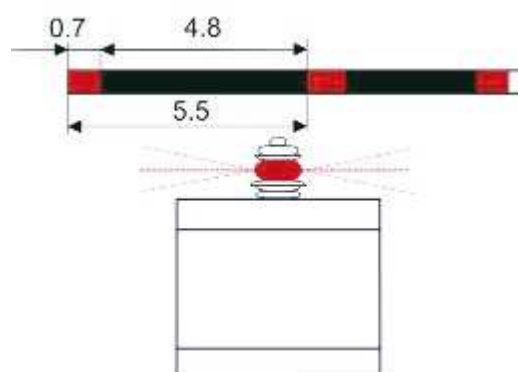


Couleur : rouge/blanc

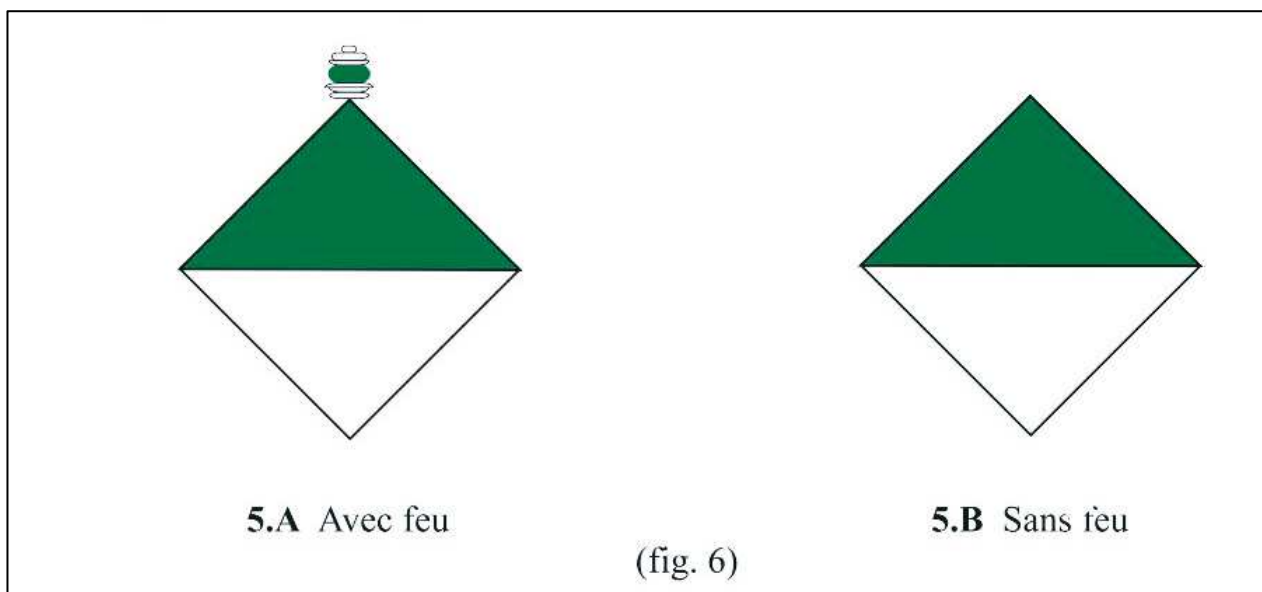
Forme : poteau avec voyant

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

Feu (le cas échéant) : feu rouge rythmé



2. Chenal proche de la rive gauche

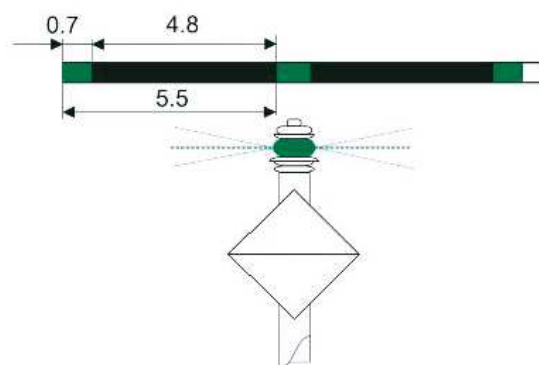


Couleur : vert/blanc

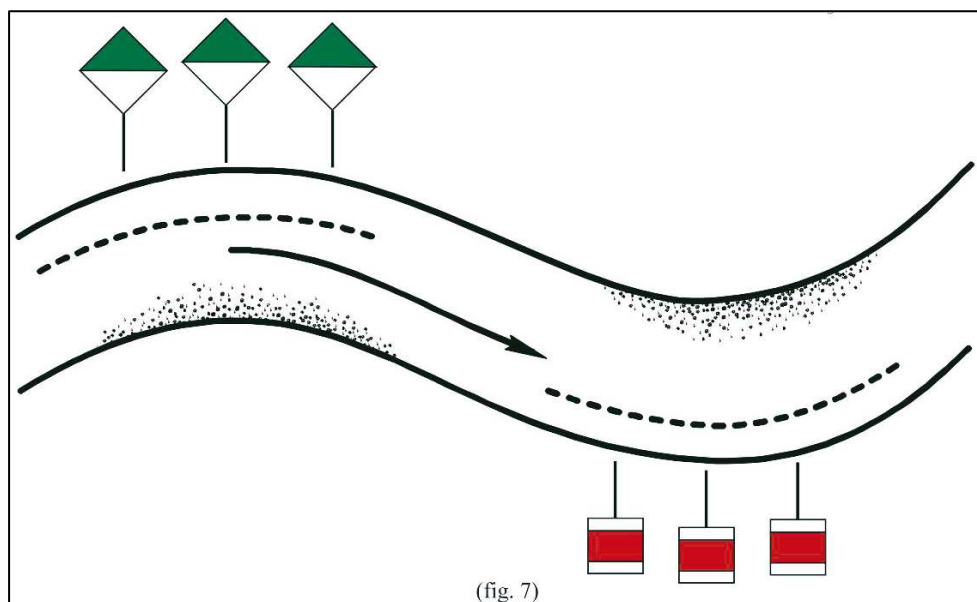
Forme : poteau avec voyant

Voyant : panneau carré (ayant ses diagonales horizontales et verticales) peint en vert pour la moitié supérieure et en blanc pour la moitié inférieure

Feu (le cas échéant) : feu vert rythmé



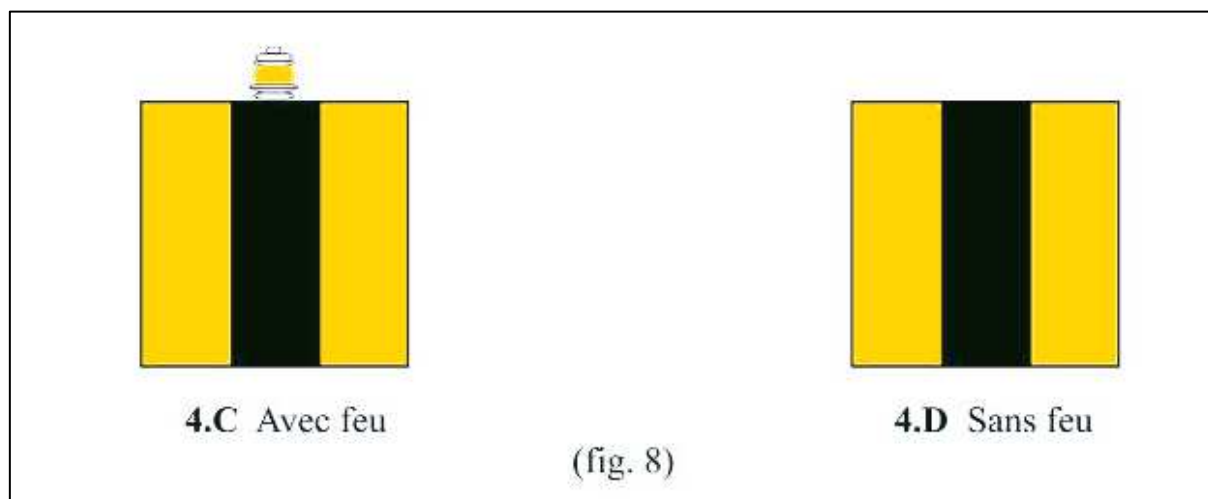
3. Utilisation des signaux



B - BALISAGE DES TRAVERSEES

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. Ils sont également implantés sur les rives.

1. Rive droite vers rive gauche

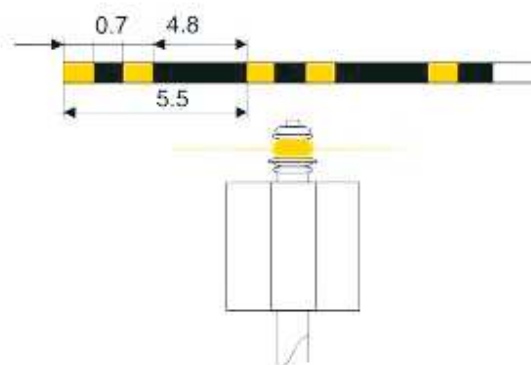


Couleur : jaune/noir

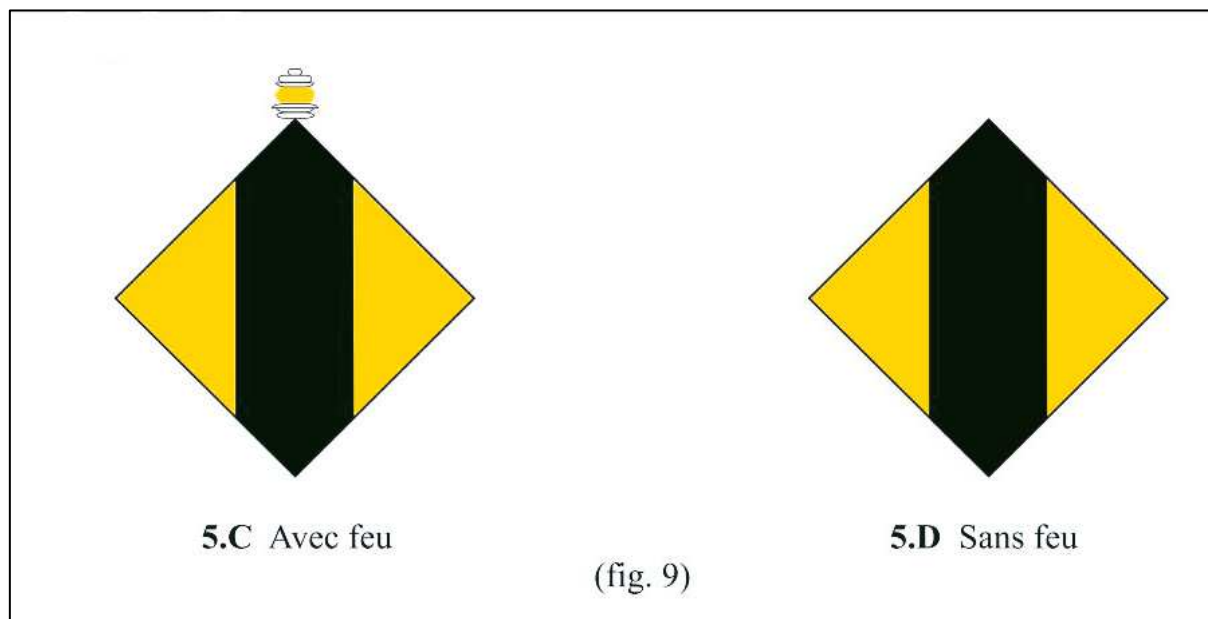
Forme : poteau avec voyant

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

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



2. Rive gauche vers rive droite

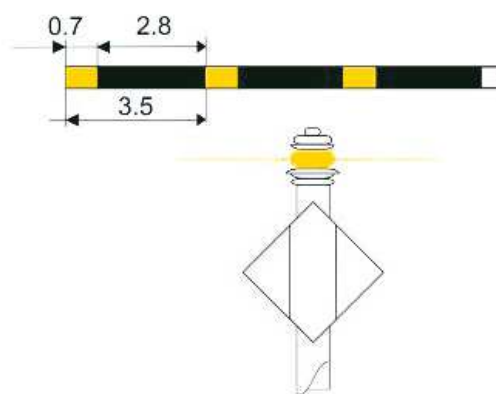


Couleur : jaune/noir

Forme : poteau avec voyant

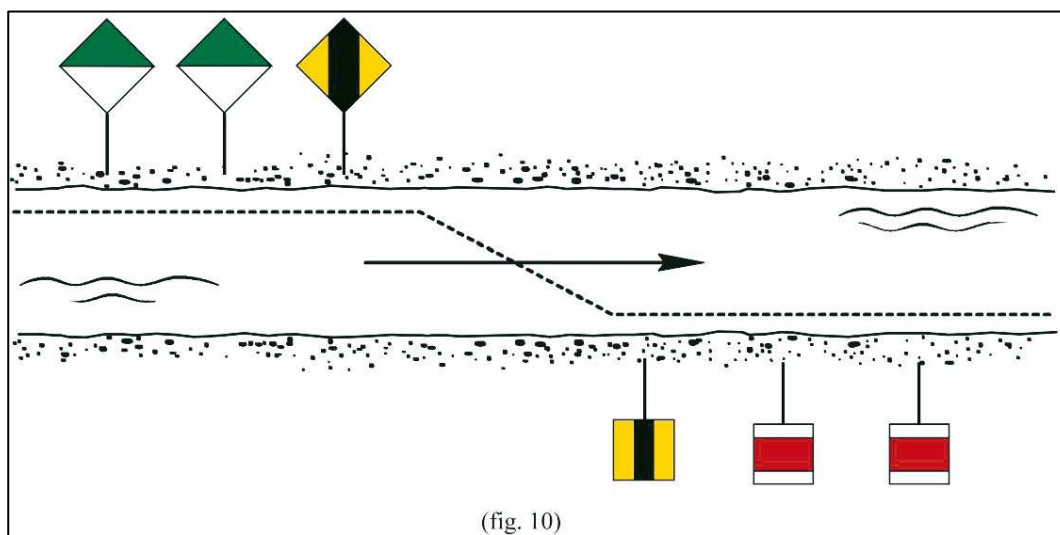
Voyant : panneau carré jaune (ayant ses diagonales horizontales et verticales) avec une bande centrale verticale noire

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



3. Utilisation des signaux

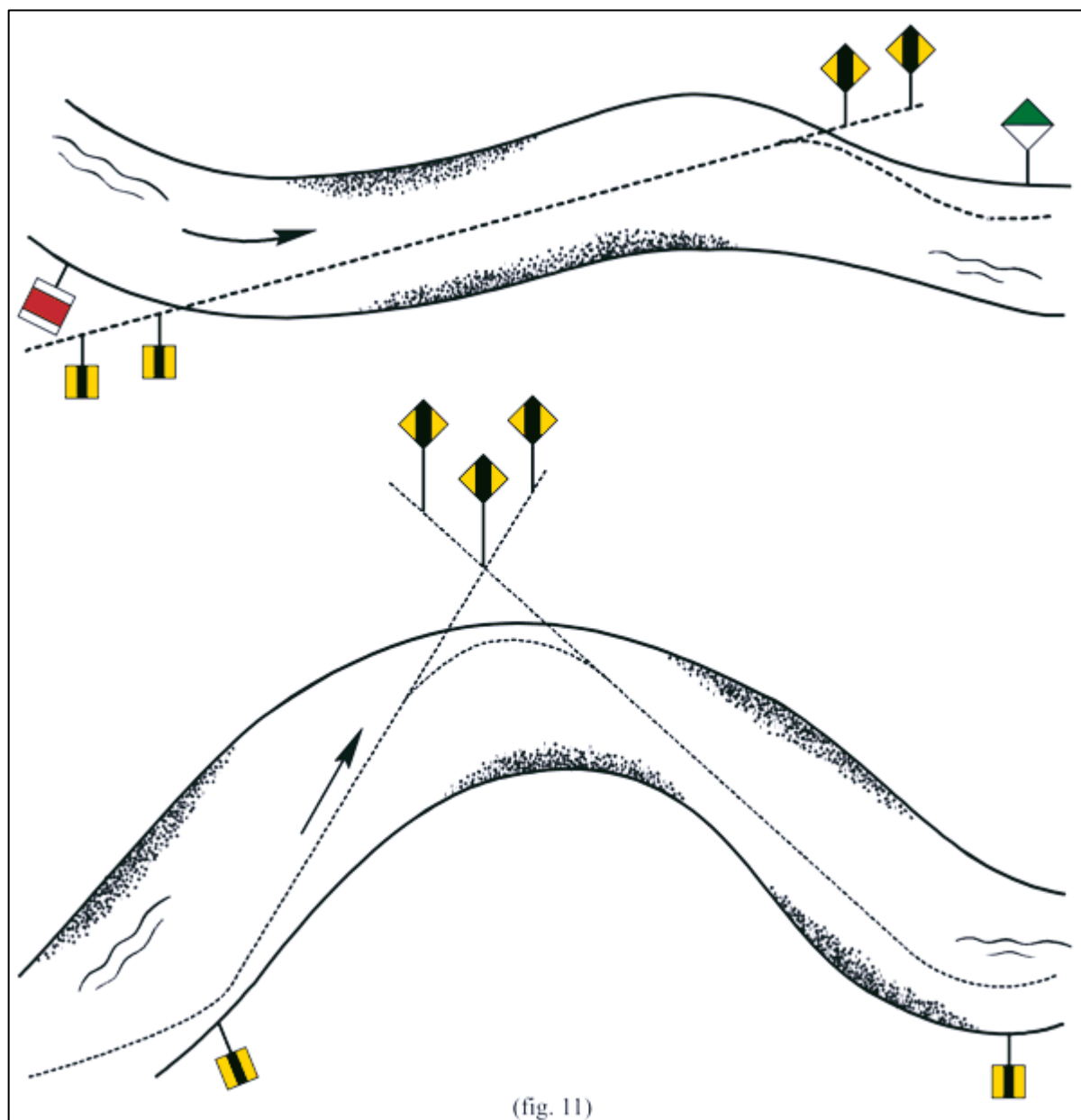
3.1 Simple indication d'une traversée



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.

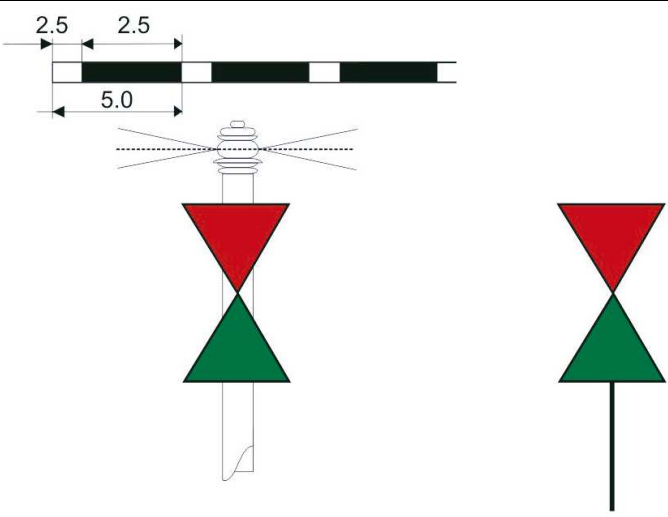
Feux (le cas échéant) : jaune (le feu antérieur et le feu postérieur ont le même rythme, toutefois le feu postérieur peut être fixe).



IV - BALISAGE DES POINTS DANGEREUX ET DES OBSTACLES

A - BALISES FIXES

Les pointes des épis, les bancs médians, les berges et les digues sont des points dangereux qui sont signalés par des marques sur poteaux. Ces marques, qui peuvent en outre fournir un écho radar, ont le caractère d'un cône vert pointe en haut et rouge pointe en bas. Ces marques sont placées soit devant, soit aux extrémités des épis ou des bancs médians.

1. Côté rive droite Couleur : rouge Forme : poteau avec voyant Voyant : cône rouge pointe en bas Feu (le cas échéant) : feu rouge rythmé	 4.F (fig. 12)
2. Côté rive gauche Couleur : vert Forme : poteau avec voyant Voyant : cône vert, pointe en haut Feu (le cas échéant) : feu vert rythmé	 5.F (fig. 13)
3. Bifurcation Couleur : rouge/vert - bandes horizontales Forme : poteau Voyant : cône rouge pointe en bas, au dessus d'un cône vert pointe en haut Feu (le cas échéant) : feu scintillant continu ou feu blanc isophase (éventuellement à éclats groupés par trois)	 6.A 6.B (fig. 14)

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

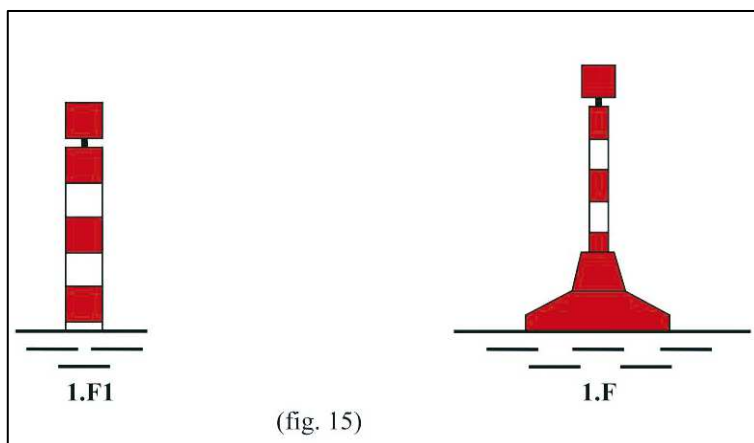
4. Dérivation, embouchures et entrées de ports

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

B - BALISES FLOTTANTES

Si les points dangereux doivent être balisés par des bouées ou des espars, ceux-ci ont les couleurs et les voyants ci-dessous.

1. Côté rive droite



Couleur : bandes horizontales rouges et blanches

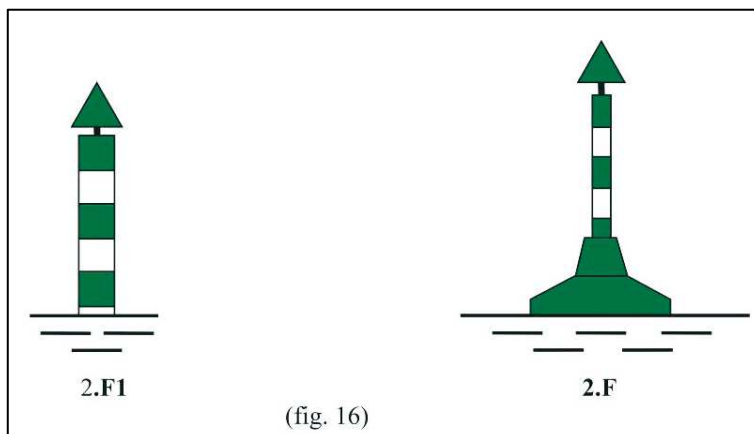
Forme : bouée-espars ou espar

Voyant : cylindre rouge

Feu (le cas échéant) : feu rouge rythmé

En général avec réflecteur radar

2. Côté rive gauche



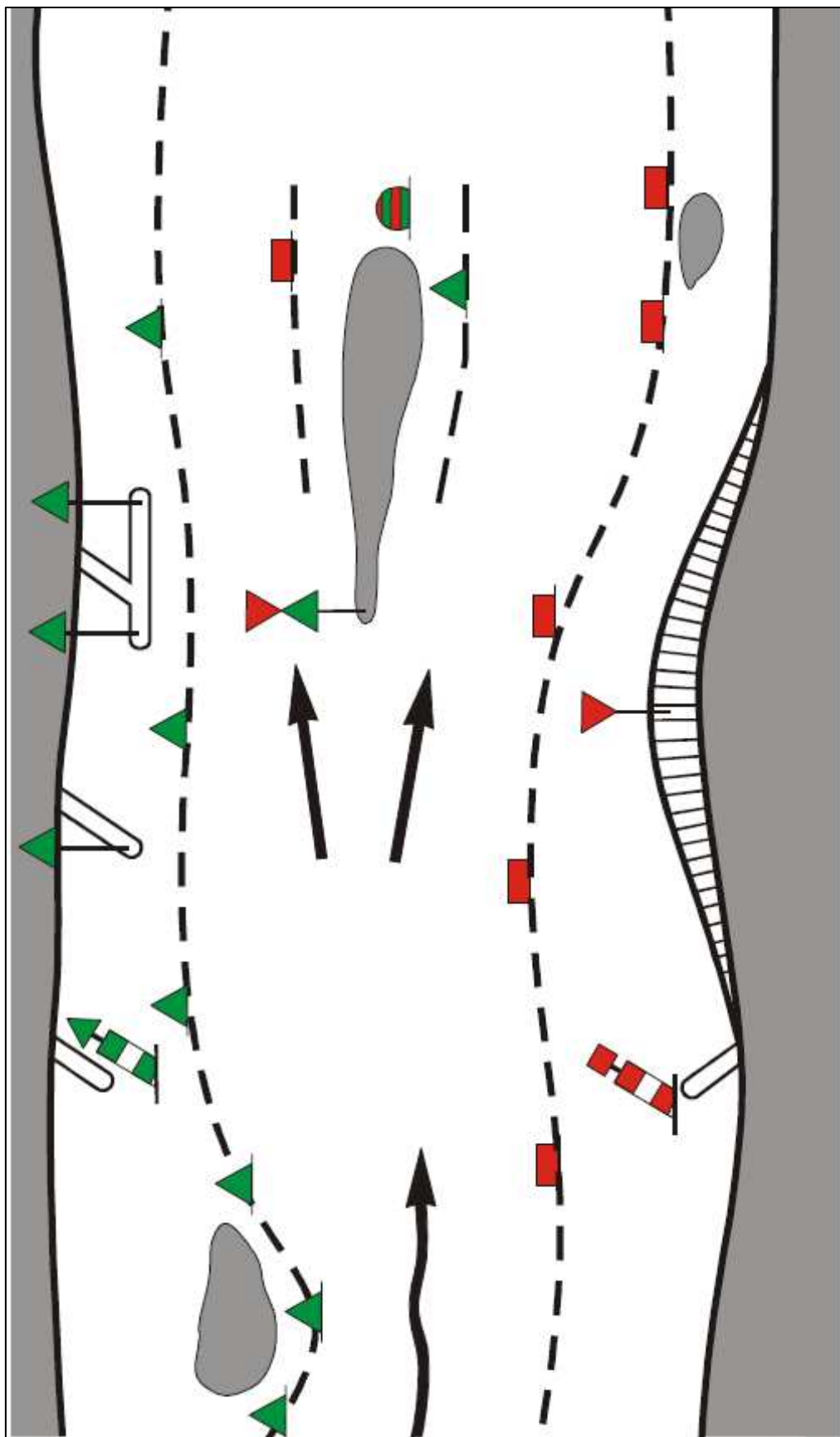
Couleur : bandes horizontales vertes et blanches

Forme : bouée-espars ou espar

Voyant : cône vert, pointe en haut

Feu (le cas échéant) : feu vert rythmé

En général avec réflecteur radar



(fig. 17)

V - BALISAGE SUPPLEMENTAIRE POUR LA NAVIGATION AU RADAR

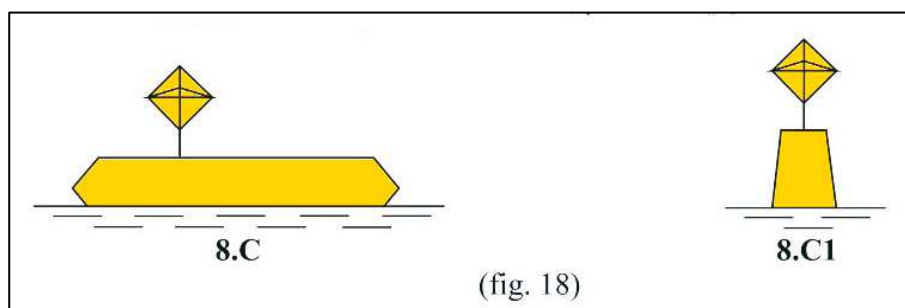
A - BALISAGE DES PILES DE PONT (LE CAS ECHEANT) :

En général les piles de pont ne sont pas dissociables de l'écho du tablier sur les écrans radar.

Les dispositions suivantes ont été prises pour améliorer les repérages radar des piles de pont : installation de réflecteurs radars sur des perches ou de bouées équipées de réflecteur radars à une distance de celles-ci de l'ordre de dix à quinze mètres .

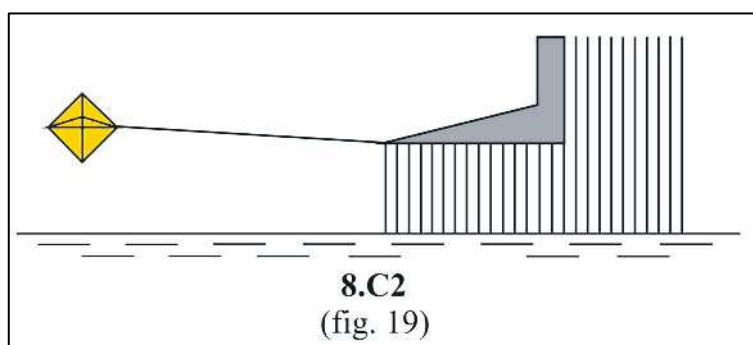
Un balisage par pieux (profilés métalliques ou tubes) fichés à une distance comprise entre 10 et 15 mètres de l'ouvrage peut également être préféré par certains services de navigation, s'ils ne présentent pas de risque pour la navigation. Les pieux sont surmontés d'un réflecteur radar et émergent à environ 1,50m au dessus des plus hautes eaux navigables (PHEN). Il convient que ces pieux soient peints aux couleurs réglementaires (rive droite, rive gauche), car ils balisent les limites du chenal à l'approche des ponts. Cette solution est envisageable lorsque des risques de crues laissent présager une mauvaise tenue des bouées ou que l'autorisation du gestionnaire d'ouvrage ne peut être obtenue pour la mise en place de perches.

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



Ces bouées sont des flotteurs en matériaux composites aux dimensions réduites et implantées entre 10 et 15 mètres à l'aval ou à l'amont des piles de pont. Le flotteur est en forme de carène et elles sont munies d'une dérive stabilisatrice.

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



Le balisage par perche est réalisé à l'aide d'un mat fixé dans la pile de pont et soutenu par un hauban. Le réflecteur radar se trouve à l'extrémité du mat et doit se trouver assez loin des piles de l'ouvrage (distance de l'ordre d'une dizaine de mètres).

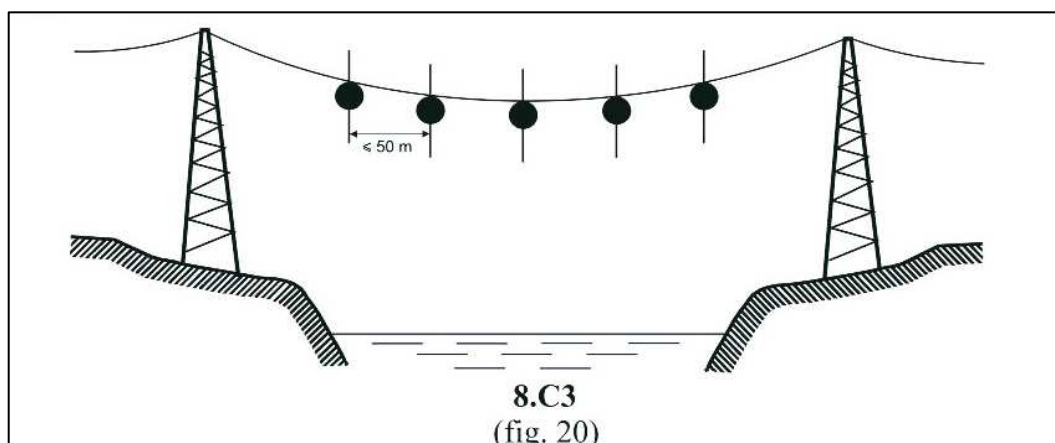
B - BALISAGE DES LIGNES AERIENNES (LE CAS ECHEANT)

De la façon dont elles apparaissent sur l'écran d'un radar, les lignes aériennes (par exemple, les lignes à haute tension) franchissant la voie fluviale peuvent être confondues avec des bâtiments ou donner lieu à d'autres erreurs.

Ces échos indésirables peuvent être éliminés : Les lignes aériennes peuvent être balisées de telle manière qu'elles puissent être reconnues comme telles sur l'image de l'écran radar.

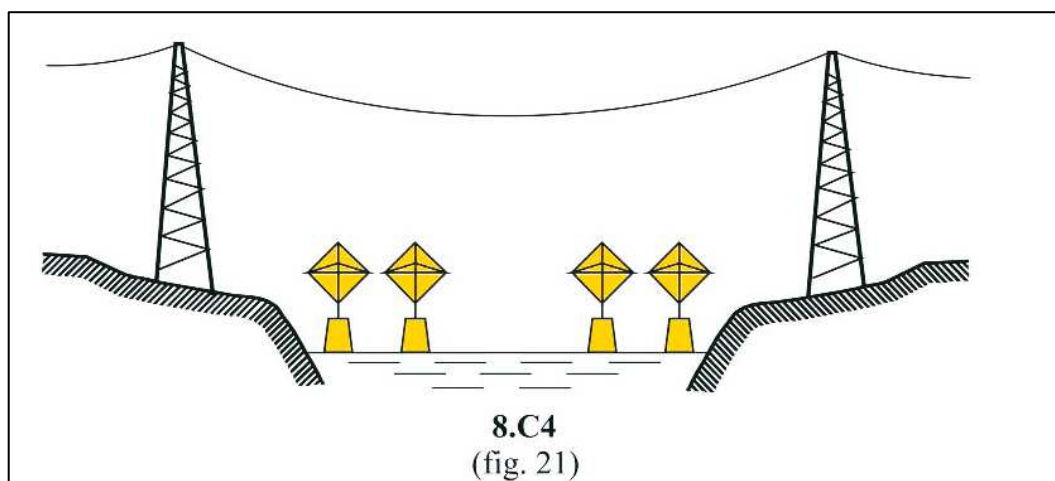
1. Réflecteurs radar fixés sur la ligne aérienne

(ils donnent comme image radar une série de points pour identifier la ligne aérienne)



2. Réflecteurs radar placés sur des flotteurs jaunes

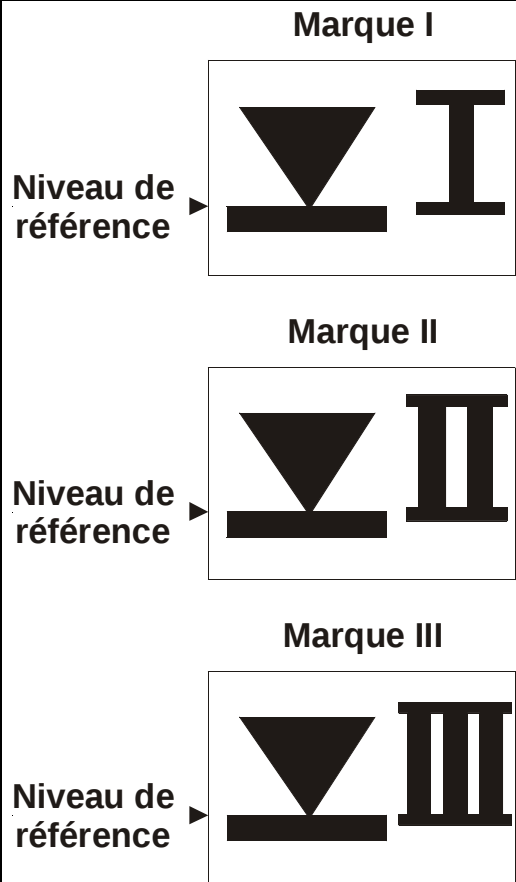
disposés par paire près de chaque rive (chaque paire donnant comme image radar 2 points l'un à côté de l'autre pour identifier la ligne aérienne)



VI - MARQUES DE CRUE

Des marques de crue sont mises en place sur les rives lorsqu'il y a lieu de réglementer la navigation en temps de crue. Ces marques doivent être conformes aux schémas ci-dessous.

Le règlement particulier de la voie de navigation intérieure peut stipuler, par exemple, que lorsque le niveau des eaux atteint la marque III, la navigation devient interdite.



VII - BALISAGE SUPPLEMENTAIRE DES LACS ET VOIES DE NAVIGATION INTERIEURE DE GRANDE LARGEUR

A - BALISAGE DES POINTS DANGEREUX, DES OBSTACLES ET DES CONFIGURATIONS PARTICULIERES

1. Balisage par marques cardinales

Définition des quadrants et des marques

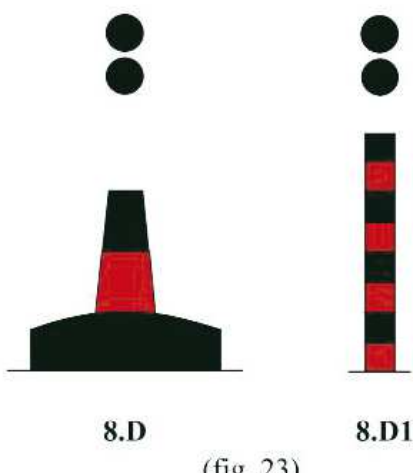
Les quatre quadrants (Nord, Est, Sud et Ouest) sont limités par les relèvements vrais NO-NE, NE-SE, SE-SO, SO-NO dont l'origine est le point à marquer.

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.

	<u>Description des marques cardinales</u>	
	Marque du quadrant Nord Couleur : noir au-dessus de jaune Forme : charpente ou espar, avec voyant Voyant : deux cônes noirs superposés pointes en haut <u>Feu</u> (le cas échéant) : Couleur : blanc Rythme : scintillant rapide continu ou scintillant continu	
Marque du quadrant Ouest Couleur : jaune avec une seule bande horizontale noire Forme : charpente ou espar, avec voyant Voyant : deux cônes noirs superposés, opposés par la pointe <u>Feu</u> (le cas échéant) : Couleur : blanc Rythme : à scintillements rapides groupés par neuf ou scintillements groupés par neuf	(fig. 22)	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 <u>Feu</u> (le cas échéant) : Couleur : blanc Rythme : à scintillements rapides groupés par trois ou scintillements groupés par trois
	Marque du quadrant Sud Couleur : jaune au-dessus de noir Forme : charpente ou espar, avec voyant Voyant : deux cônes noirs superposés pointes en bas <u>Feu</u> (le cas échéant) : Couleur : blanc Rythme : à scintillements rapides groupés par six suivis d'un éclat long d'au moins 2 s ou à scintillements groupés par six suivis d'un éclat long d'au moins 2 s	

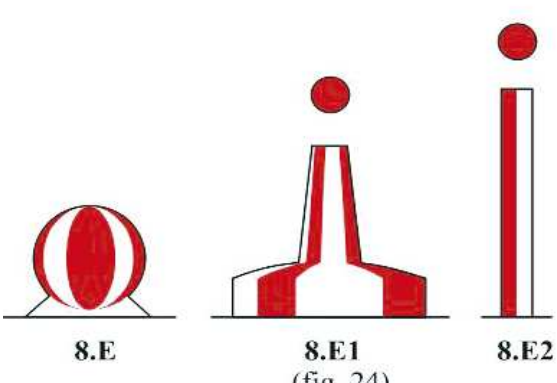
2. Balisage par marque de danger isolé

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) : blanc à éclats groupés par deux (10 s)	 8.D 8.D1 (fig. 23)
---	--

B - BALISAGE DES AXES DES CHENAUX, DES MILIEUX DE CHENAL ET DES ATERRISSAGES

Balisage par marque d'eaux saines

Couleur : bandes verticales rouges et blanc Forme : bouée sphérique, bouée charpente ou espar avec voyant Voyant (le cas échéant) : une seule sphère rouge Feu (le cas échéant) : blanc Rythme : isophase, à occultations régulières, à un éclat long toutes les 10 s, ou lettre <u>A</u> de l'alphabet morse	 8.E 8.E1 8.E2 (fig. 24)
--	--

C - SIGNALISATION METEOROLOGIQUE SUR LES LACS

1. Avis de prudence

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

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

2. Avis de danger

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

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

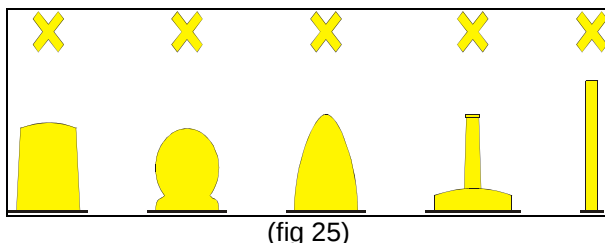
VIII - BALISAGE DES ZONES INTERDITES OU REGLEMENTEES

1. Balisage par marques spéciales

Couleur : jaune

Forme : au choix, mais ne prêtant pas confusion avec les marques donnant des informations relatives à la navigation.

Voyant (le cas échéant) : un seul "X" jaune



Feu (le cas échéant) :

Couleur : jaune

Rythme : quelconque, autre que ceux décrits

au chapitre VII et à éclats groupés par trois.

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

2. Information sur la réglementation

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

Les indications peuvent être données par des panneaux placés sur la rive et représentant un des signaux d'interdiction ou d'indication prévus à l'annexe 5, sections I.A et I.E. Ces panneaux peuvent, s'il y a lieu, être complétés par une flèche indiquant la direction du secteur auquel s'applique le signal (voir annexe 5, section II.3).

3. Autorisations

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

Sur la rive, des panneaux prévus à l'annexe 5 peuvent indiquer la nature de l'autorisation (par exemple le panneau "Autorisation de pratiquer le ski nautique" pour indiquer un chenal de ski nautique à travers une zone où toute navigation, ou seulement la pratique du ski nautique est interdite) ; ils peuvent être complétés par la flèche prévue en annexe 5, Section II.

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

IX - BOUEES D'USAGES DIVERS

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

X - ENTREE DE PORTS

1. Balisage de l'entrée

De jour

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

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

De nuit

L'éclairage éventuel des marques de jour décrites ci-dessus doit être réalisé comme suit :

A bâbord en entrant : feu rouge, en général rythmé, à l'exception du rythme à éclats diversement groupés (2 + 1).

A tribord en entrant : feu vert, en général rythmé, à l'exception du rythme à éclats diversement groupés (2 + 1).

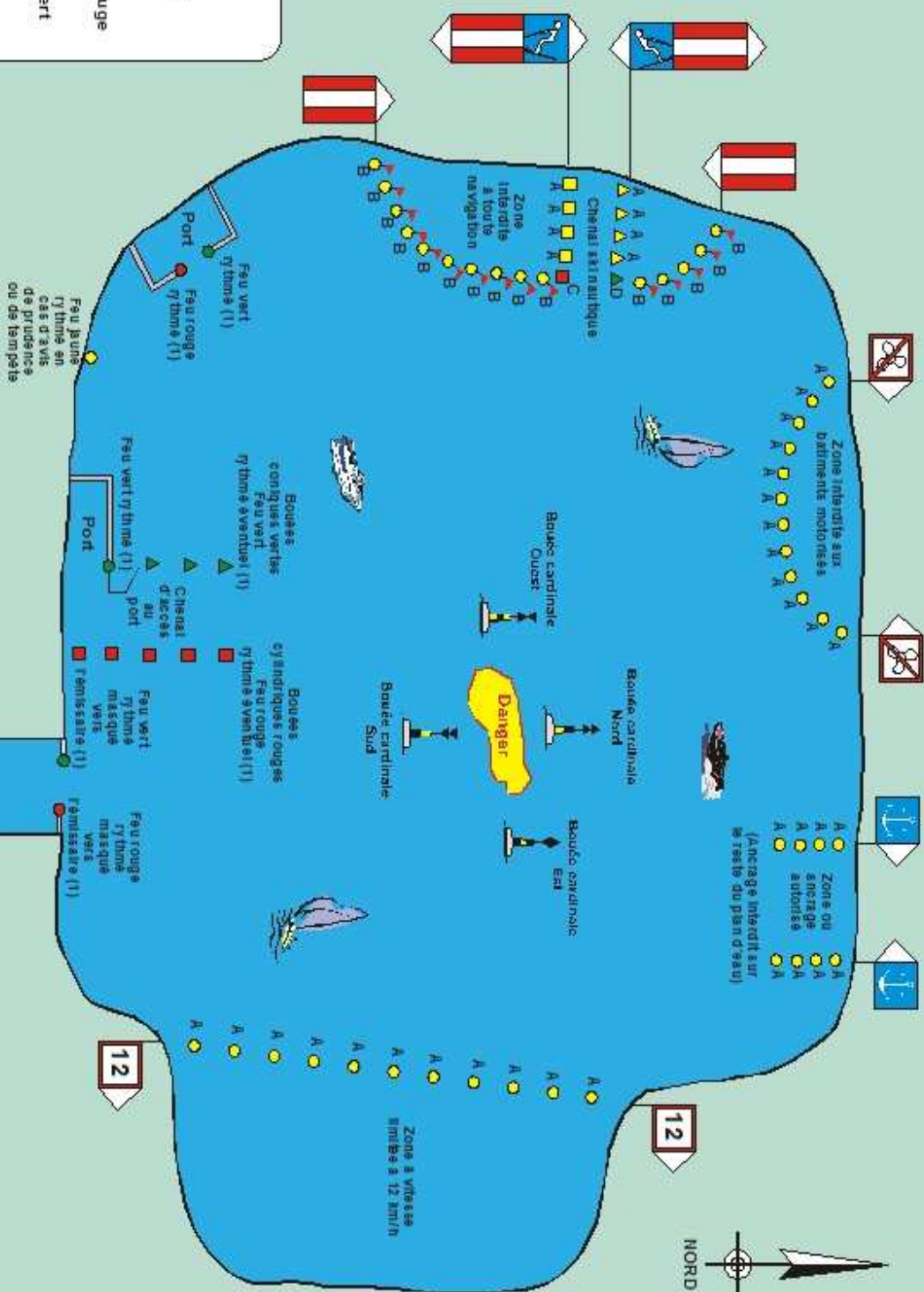
Dans certains cas, un seul de ces feux est utilisé.

2. Autres usages

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

Le croquis ci-après illustre les dispositions des chapitres VII ,VIII et X.

GUIDE DU BALISAGE ET DE LA SIGNALISATION



LEGENDE

- A : Bouée jaune
 - B : Bouée jaune à pavillon rouge (pavillon facultatif)
 - C : Bouée jaune partie supérieure peinte en rouge
 - D : Bouée jaune partie supérieure peinte en vert
- (1) Les feux d'une même couleur peuvent avoir des rythmes différents pour permettre une différenciation

Annexe 9 à l'article A. 4241-50-2 : données liées au statut navigationnel et au point d'acquisition de l'information relative à la position à bord du bateau devant être transmises conformément au standard AIS Intérieur.

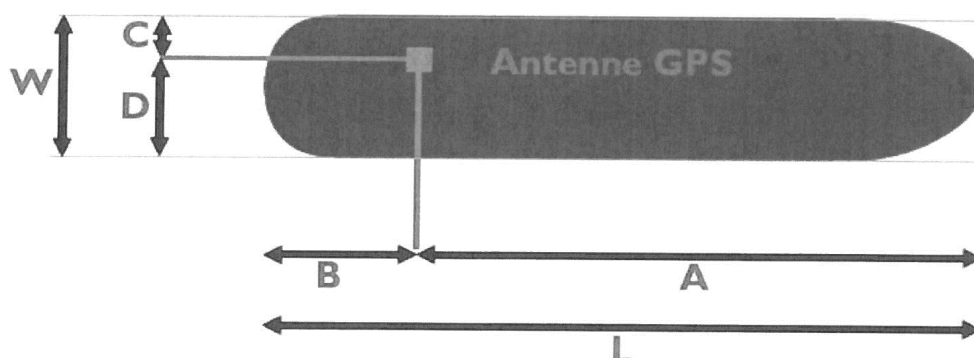
1- Statut navigationnel

0	under way using engine	en cours de voyage avec utilisation du moteur
1	at anchor	à l'ancre
2	not under command	non maître de sa manœuvre
3	restricted manoeuvrability	manœuvrabilité restreinte
4	constrained by her draught	restreint par son enfoncement
5	moored	amarré
6	aground	échoué
7	engaged in fishing	activité de pêche
8	under way sailing	navigation à voile
9 à 13	reserved for future uses	réservé pour un usage ultérieur
14	AIS-SART (active)	AIS-SART (actif)
15	Not defined	non défini

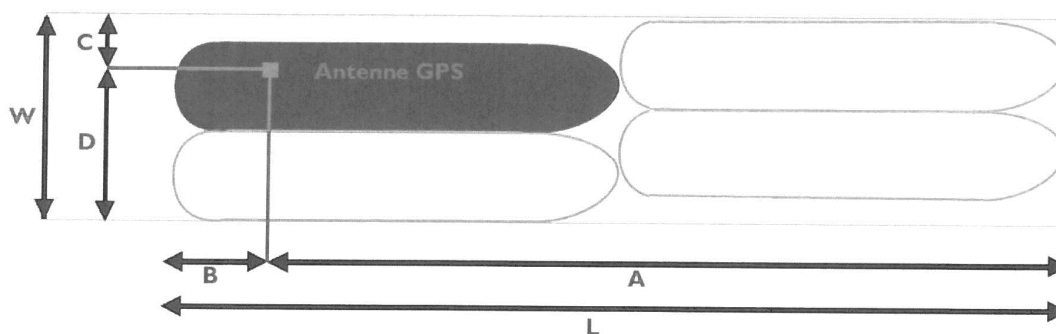
2- Point d'acquisition de l'information relative à la position à bord du bateau

Le conducteur doit saisir les valeurs A, B, C et D.

La dimension A est orientée vers la proue.



Indications concernant les valeurs A, B, C et D (bateau seul).



Indications concernant les valeurs A, B, C et D (convoi poussé ou couplé).



**Ministère de l'Ecologie
du développement durable et de l'Energie**

Direction générale des infrastructures,
des transports, et de la mer

www.developpement-durable.gouv.fr