RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

SHOM
L'océan en référence

Ouvrages généraux

Règlement international pour prévenir les abordages en mer

2

Éd. 2016



©Shom F. Labous

Ouvrages généraux

2

Règlement international pour prévenir les abordages en mer

Version à jour au 06 janvier 2016
(Groupe hebdomadaire d'*Avis aux Navigateurs* n° 01)

Toute correspondance relative à cet ouvrage doit être adressée à :

Shom

13 rue du Chatellier — CS 92803 — 29228 Brest cedex 2

www.shom.fr

Le Shom est certifié ISO 9001 pour l'ensemble de ses activités.

© Shom — France — Tous droits réservés.

Cet ouvrage contient des éléments soumis au copyright, provenant du Service hydrographique et océanographique de la marine ou d'autres organismes. Toute reproduction ou adaptation sous quelque forme que ce soit même partielle (y compris par photocopie ou moyen électronique est interdite pour tous pays sauf autorisation préalable du SHOM et des autres organismes.

Les planches qui illustrent cet ouvrage ont été réalisées par le professeur de l'enseignement maritime Hervé Baudu de l'École nationale supérieure maritime (ENSM) à l'aide du simulateur Transas.

Avant-propos

07 1. — Le 20 octobre 1972 a été signé à Londres, au siège de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), l'acte final de la *Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer*. Ce règlement est entré en vigueur le 15 juillet 1977 (Décret nº 77-778 du 7 juillet 1977 voir in fine).

13 2. — Cet ouvrage est à jour des amendements adoptés respectivement le 19 novembre 1981, le 19 novembre 1987, le 19 octobre 1989, le 4 novembre 1993, le 29 novembre 2001, le 29 novembre 2007 et le 4 décembre 2013 par la 12ème, la 15ème, la 16ème, la 18ème, la 22ème, la 25ème et la 28ème Assemblée de l'OMI.

19 Ces amendements sont respectivement entrés en vigueur le 1er juin 1983, le 19 novembre 1989, le 19 avril 1991, le 4 novembre 1995, le 29 novembre 2003, le 1er décembre 2009 et le 1er janvier 2016.

25 3. — L'attention des navigateurs est appelée sur les dispositions de l'alinéa e) de la règle 1, et sur le fait qu'ils sont donc susceptibles de rencontrer, notamment sur certains bâtiments militaires, des dispositions de feux s'écartant plus ou moins de celles qui sont décrites.

31 4. — Le *Règlement international pour prévenir les abordages en mer*, édition 2016, annule et remplace l'édition 1991 du *Règlement international pour prévenir les abordages en mer - Texte du Règlement* (ouvrage 2A) et l'édition 1993 du *Règlement international pour prévenir les abordages en mer - Planches illustrant le texte du Règlement* (ouvrage 2B).

L'ingénieur général de l'armement (hydrographe)
Bruno FRACHON
directeur général du SHOM

Sommaire

0. INTRODUCTION

0.1. Avant-propos 5

1. RÈGLEMENT INTERNATIONAL DE 1972 POUR PRÉVENIR LES ABORDAGES EN MER

1.1. Partie A – Généralités 9
1.1.1. Règle 1 — Champ d'application 9
1.1.2. Règle 2 — Responsabilité 9
1.1.3. Règle 3 — Définitions générales 9
1.2. Partie B — Règles de barre et de route 11
1.2.1. Section I — Conduite de navires dans toutes les conditions de visibilité 11
1.2.2. Section II — Conduite des navires en vue les uns des autres 15
1.2.3. Section III — Conduite des navires par visibilité réduite 19
1.3. Partie C — Feux et marques 21
1.3.1. Règle 20 — Champ d'application 21
1.3.2. Règle 21 — Définitions 21
1.3.3. Règle 22 — Portée lumineuse des feux 22
1.3.4. Règle 23 — Navires à propulsion mécanique faisant route 22
1.3.5. Règle 24 — Remorquage et poussage 27
1.3.6. Règle 25 — Navires à voile faisant route et navires à l'aviron 31
1.3.7. Règle 26 — Navires de pêche 33
1.3.8. Règle 27 — Navires qui ne sont pas maîtres de leur manœuvre et navires à capacité de manœuvre restreinte 37
1.3.9. Règle 28 — Navires handicapés par leur tirant d'eau 44
1.3.10. Règle 29 — Bateaux-pilotes 44
1.3.11. Règle 30 — Navires au mouillage et navires échoués 44
1.3.12. Règle 31 — Hydravions et navions 46
1.4. Partie D — Signaux sonores et lumineux 48
1.4.1. Règle 32 — Définitions 48
1.4.2. Règle 33 — Matériel de signalisation sonore 48
1.4.3. Règle 34 — Signaux de manœuvre et signaux d'avertissement 48
1.4.4. Règle 35 — Signaux sonores par visibilité réduite 49
1.4.5. Règle 36 — Signaux destinés à appeler l'attention 56
1.4.6. Règle 37 — Signaux de détresse 56
1.5. Partie E — Exemptions 57
1.5.1. Règle 38 — Exemptions 57
1.6. Partie F — Vérification du respect des dispositions de la Convention 58

1.6.1. Règle 39 — Définitions ... 58
1.6.2. Règle 40 — Application ... 58
1.6.3. Règle 41 — Vérification de la conformité ... 58

2. ANNEXES

2.1. Annexe I — Emplacement et caractéristiques techniques des feux et marques ... 59
2.1.1. Définition ... 59
2.1.2. Emplacement et espacement des feux sur le plan vertical ... 59
2.1.3. Emplacement et espacement des feux sur le plan horizontal ... 60
2.1.4. Détails concernant l'emplacement des feux de direction pour les navires de pêche, les dragues et les navires effectuant des travaux sous-marins ... 60
2.1.5. Écrans des feux de côté ... 60
2.1.6. Marques ... 61
2.1.7. Couleur des feux ... 61
2.1.8. Intensité des feux ... 61
2.1.9. Secteurs horizontaux de visibilité ... 62
2.1.10. Secteurs verticaux de visibilité ... 62
2.1.11. Intensité des feux non électriques ... 62
2.1.12. Feux de manœuvre ... 62
2.1.13. Engins à grande vitesse ... 62
2.1.14. Agrément ... 63
2.2. Annexe II — Signaux supplémentaires des navires de pêche pêchant à proximité les uns des autres ... 64
2.2.1. Généralités ... 64
2.2.2. Signaux pour chalutier ... 64
2.2.3. Signaux pour navires pêchant à la grande seine ... 64
2.3. Annexe III — Caractéristiques techniques du matériel de signalisation sonore ... 65
2.3.1. Sifflets ... 65
2.3.2. Cloche ou gong ... 66
2.3.3. Agrément ... 66
2.4. Annexe IV — Signaux de détresse ... 67

3. DÉCRET

3.1. Décret nº 77-778 du 7 juillet 1977 ... 69
3.1.1. Article 1er ... 69
3.1.2. Article 2 ... 69
3.1.3. Article 3 ... 69
3.1.4. Article 4 ... 70
3.1.5. Article 5 ... 70

Index

Illustrations ... 71

Chapitre 1

RÈGLEMENT INTERNATIONAL DE 1972 POUR PRÉVENIR LES ABORDAGES EN MER

01 1.1. Partie A – Généralités

01 1.1.1. Règle 1 — Champ d'application

07 a) Les présentes Règles s'appliquent à tous les navires en haute mer et dans toutes les eaux attenantes accessibles aux navires de mer.

13 b) Aucune disposition des présentes Règles ne saurait entraver l'application de prescriptions spéciales édictées par l'autorité compétente au sujet de la navigation dans les rades, les ports, sur les fleuves, les lacs ou les voies de navigation intérieure attenantes à la haute mer et accessibles aux navires de mer. Toutefois, ces prescriptions spéciales doivent être conformes d'aussi près que possible aux présentes Règles.

19 c) Aucune disposition des présentes Règles ne saurait entraver l'application des prescriptions spéciales édictées par le gouvernement d'un État en vue d'augmenter le nombre des feux de position, signaux lumineux, marques ou signaux au sifflet à utiliser par les bâtiments de guerre et les navires en convoi, ou en vue d'augmenter le nombre des feux de position, signaux lumineux ou marques à utiliser par les navires en train de pêcher et constituant une flottille de pêche. Ces feux de position, signaux lumineux, marques ou signaux au sifflet supplémentaires doivent, dans toute la mesure du possible, être tels qu'il soit impossible de les confondre avec tous autres feux, marques ou signaux autorisés par ailleurs dans les présentes Règles.

25 d) L'Organisation peut adopter des dispositifs de séparation du trafic aux fins des présentes Règles.

31 e) Toutes les fois qu'un gouvernement considère qu'un navire de construction spéciale ou affecté à des opérations spéciales ne peut se conformer à toutes les dispositions de l'une quelconque des présentes Règles en ce qui concerne le nombre, l'emplacement, la portée ou le secteur de visibilité des feux et marques, ainsi que l'implantation et les caractéristiques des dispositifs de signalisation sonore, ce navire doit se conformer à telles autres dispositions relatives au nombre, à l'emplacement, à la portée ou au secteur de visibilité des feux ou marques, ainsi qu'à l'implantation et aux caractéristiques des dispositifs de signalisation sonore, qui, de l'avis du gouvernement intéressé, permettent dans ces cas de se conformer d'aussi près que possible aux présentes Règles.

01 1.1.2. Règle 2 — Responsabilité

07 a) Aucune disposition des présentes Règles ne saurait exonérer soit un navire, soit son propriétaire, son capitaine ou son équipage des conséquences d'une négligence quelconque quant à l'application des présentes Règles ou quant à toute précaution que commandent l'expérience ordinaire du marin ou les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le navire.

13 b) En interprétant et en appliquant les présentes Règles, on doit tenir dûment compte de tous les dangers de la navigation et des risques d'abordage, ainsi que de toutes les circonstances particulières, notamment les limites d'utilisation des navires en cause, qui peuvent obliger à s'écarter des présentes Règles pour éviter un danger immédiat.

01 1.1.3. Règle 3 — Définitions générales

07 Aux fins des présentes Règles, sauf dispositions contraires résultant du contexte :

13 a) Le terme « **navire** » désigne tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, y compris les engins sans tirant d'eau, les navions et les hydravions, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau.

19 b) L'expression « **navire à propulsion mécanique** » désigne tout navire mû par une machine.

25 c) L'expression « **navire à voile** » désigne tout navire marchant à la voile, même s'il possède une machine propulsive, à condition toutefois que celle-ci ne soit pas utilisée.

31 d) L'expression « **navire en train de pêcher** » désigne tout navire qui pêche avec des filets, lignes, chaluts ou autres engins de pêche réduisant sa capacité de manœuvre, mais ne s'applique pas aux navires qui pêchent avec des lignes traînantes ou autres engins de pêche ne réduisant pas leur capacité de manœuvre.

37 e) Le terme « **hydravion** » désigne tout aéronef conçu pour manœuvrer sur l'eau.

43 f) L'expression « **navire qui n'est pas maître de sa manœuvre** » désigne un navire qui, en raison de circonstances exceptionnelles, n'est pas en mesure de manœuvrer conformément aux présentes Règles et ne peut donc pas s'écarter de la route d'un autre navire.

49 g) L'expression « **navire à capacité de manœuvre restreinte** » désigne tout navire dont la capacité à manœuvrer conformément aux présentes Règles est limitée de par la nature de ses travaux, et qui ne peut par conséquent pas s'écarter de la route d'un autre navire. Les « navires à capacité de manœuvre restreinte » comprennent, sans que cette liste soit limitative :

- i) les navires en train de poser ou de relever une bouée, un câble ou un pipe-line sous-marins ou d'en assurer l'entretien ;
- ii) les navires en train d'effectuer des opérations de dragage, d'hydrographie ou d'océanographie, ou des travaux sous-marins ;
- iii) les navires en train d'effectuer un ravitaillement ou de transborder des personnes, des provisions ou une cargaison et faisant route ;
- iv) les navires en train d'effectuer des opérations de décollage ou d'appontage ou de récupération d'aéronefs ;
- v) les navires en train d'effectuer des opérations de déminage ;
- vi) les navires en train d'effectuer une opération de remorquage qui permet difficilement au navire remorqueur et à sa remorque de modifier leur route.

55 h) L'expression « **navire handicapé par son tirant d'eau** » désigne tout navire à propulsion mécanique qui, en raison de son tirant d'eau et de la profondeur et de la largeur disponibles des eaux navigables, peut difficilement modifier sa route.

61 i) L'expression « **faisant route** » s'applique à tout navire qui n'est ni à l'ancre, ni amarré à terre, ni échoué.

67 j) Les termes « **longueur** » et « **largeur** » d'un navire désignent sa longueur hors tout et sa plus grande largeur.

73 k) Deux navires ne sont considérés comme étant en vue l'un de l'autre que lorsque l'un deux peut être observé visuellement par l'autre.

79 l) L'expression « **visibilité réduite** » désigne toute situation où la visibilité est diminuée par suite de brume, bruine, neige, forts grains de pluie ou tempêtes de sable, ou pour toutes autres causes analogues.

85 m) Le terme « **navion** » désigne un engin multimodal dont le principal mode d'exploitation est le vol à proximité de la surface sous l'effet de surface.

01 1.2. Partie B — Règles de barre et de route

01 1.2.1. Section I — Conduite de navires dans toutes les conditions de visibilité

01 1.2.1.1. Règle 4 — Champ d'application

07 Les règles de la présente section s'appliquent dans toutes les conditions de visibilité.

01 1.2.1.2. Règle 5 — Veille

07 Tout navire doit en permanence assurer une veille visuelle et auditive appropriée, en utilisant également tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes, de manière à permettre une pleine appréciation de la situation et du risque d'abordage.

01 1.2.1.3. Règle 6 — Vitesse de sécurité

07 Tout navire doit maintenir en permanence une vitesse de sécurité telle qu'il puisse prendre des mesures appropriées et efficaces pour éviter un abordage et pour s'arrêter sur une distance adaptée aux circonstances et conditions existantes.

13 Les facteurs suivants doivent notamment être pris en considération pour déterminer la vitesse de sécurité :

19 a) Par tous les navires :
- i) la visibilité ;
- ii) la densité du trafic et notamment les concentrations de navires de pêche ou de tous autres navires ;
- iii) la capacité de manœuvre du navire et plus particulièrement sa distance d'arrêt et ses qualités de giration dans les conditions existantes ;
- iv) de nuit, la présence d'un arrière-plan lumineux tel que celui créé par des feux côtiers ou une diffusion de la lumière des propres feux du navire ;
- v) l'état du vent, de la mer et des courants et la proximité de risques pour la navigation ;
- vi) le tirant d'eau en fonction de la profondeur d'eau disponible.

25 b) De plus, pour les navires qui utilisent un radar :
- i) les caractéristiques, l'efficacité et les limites d'utilisation de l'équipement radar ;
- ii) les limitations qui résultent de l'échelle de portée utilisée sur le radar ;
- iii) l'effet de l'état de la mer, des conditions météorologiques et d'autres sources de brouillage sur la détection au radar ;
- iv) le fait que les petits bâtiments, les glaces et d'autres objets flottants peuvent ne pas être décelés par le radar à une distance suffisante ;
- v) le nombre, la position et le mouvement des navires détectés par le radar ;
- vi) le fait qu'il est possible d'apprécier plus exactement la visibilité lorsque le radar est utilisé pour déterminer la distance des navires et des autres objets situés dans les parages.

01 1.2.1.4. Règle 7 — Risque d'abordage

07 a) Tout navire doit utiliser tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes pour déterminer s'il existe un risque d'abordage. S'il y a doute quant au risque d'abordage, on doit considérer que ce risque existe.

13 b) S'il y a à bord un équipement radar en état de marche, on doit l'utiliser de façon appropriée en recourant, en particulier, au balayage à longue portée afin de déceler à l'avance un risque d'abordage, ainsi qu'au « plotting » radar ou à toute autre observation systématique équivalente des objets détectés.

19 c) On doit éviter de tirer des conclusions de renseignements insuffisants, notamment de renseignements radar insuffisants.

25 d) L'évaluation d'un risque d'abordage doit notamment tenir compte des considérations suivantes :
- i) il y a risque d'abordage si le relèvement au compas d'un navire qui s'approche ne change pas de manière appréciable ;
- ii) un tel risque peut parfois exister même si l'on observe une variation appréciable du relèvement, particulièrement lorsque l'on s'approche d'un très grand navire, d'un train de remorque ou d'un navire qui est à courte distance.

01 **1.2.1.5. Règle 8 — Manœuvre pour éviter les abordages**

07 a) Toute manœuvre entreprise pour éviter un abordage doit être conforme aux règles énoncées dans la présente partie et, si les circonstances le permettent, être exécutée franchement, largement à temps et conformément aux bons usages maritimes.

13 b) Tout changement de cap ou de vitesse, ou des deux à la fois, visant à éviter un abordage doit, si les circonstances le permettent, être assez important pour être immédiatement perçu par tout navire qui l'observe visuellement ou au radar ; une succession de changements peu importants de cap ou de vitesse, ou des deux à la fois, est à éviter.

19 c) Si le navire a suffisamment de place, le changement de cap à lui seul peut être la manœuvre la plus efficace pour éviter de se trouver en situation très rapprochée à condition que cette manœuvre soit faite largement à temps, qu'elle soit franche et qu'elle n'aboutisse pas à une autre situation très rapprochée.

25 d) Les manœuvres effectuées pour éviter l'abordage avec un autre navire doivent être telles qu'elles permettent de passer à une distance suffisante. L'efficacité des manœuvres doit être attentivement contrôlée jusqu'à ce que l'autre navire soit définitivement paré et clair.

31 e) Si cela est nécessaire pour éviter un abordage ou pour laisser plus de temps pour apprécier la situation, un navire doit réduire sa vitesse ou casser son erre en arrêtant son appareil propulsif ou en battant en arrière au moyen de cet appareil.

37 f)

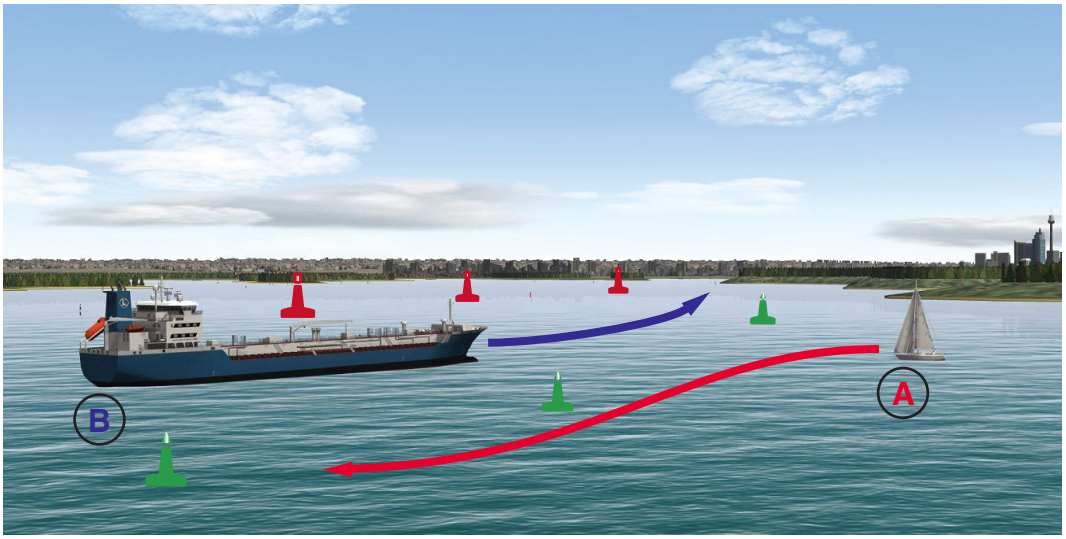
- i) un navire qui, en vertu de l'une quelconque des présentes Règles, est tenu de ne pas gêner le passage d'un autre navire ou de permettre son libre passage doit, lorsque les circonstances l'exigent, manœuvrer sans tarder afin de laisser suffisamment de place à l'autre navire pour permettre son libre passage ;
- ii) un navire qui est tenu de ne pas gêner le passage d'un autre navire ou de permettre son libre passage n'est pas dispensé de cette obligation s'il s'approche de l'autre navire de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage et il doit, lorsqu'il effectue sa manœuvre, tenir dûment compte des manœuvres qui pourraient être requises en vertu des règles de la présente partie ;
- iii) un navire dont le passage ne doit pas être gêné reste pleinement tenu de se conformer aux règles de la présente partie lorsque les deux navires se rapprochent l'un de l'autre de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage.

01 **1.2.1.6. Règle 9 — Chenaux étroits**

07 a) Les navires faisant route dans un chenal étroit ou une voie d'accès doivent, lorsque cela peut se faire sans danger, naviguer aussi près que possible de la limite extérieure droite du chenal ou de la voie d'accès.

13 b) Les navires de longueur inférieure à 20 mètres et les navires à voile ne doivent pas gêner le passage des navires qui ne peuvent naviguer en toute sécurité qu'à l'intérieur d'un chenal étroit ou d'une voie d'accès (1.2.1.6.A.).

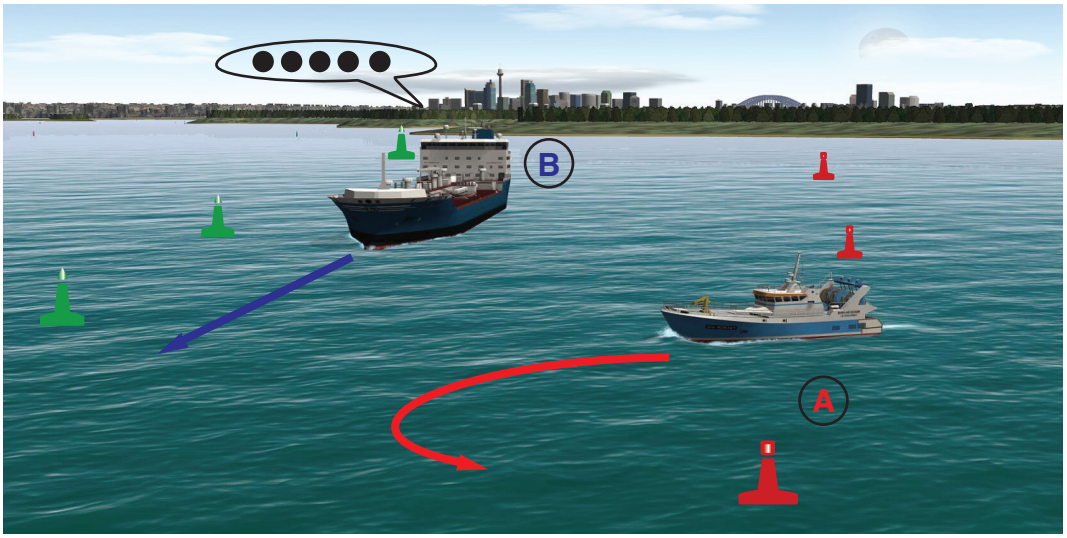
19



1.2.1.6.A. — Le navire à voile « A » ne doit pas gêner le navire à propulsion mécanique « B » engagé dans un chenal étroit. La même règle est applicable si « A » est un navire à propulsion mécanique de moins de 20 m de long (Règle 9 b).

25 c) Les navires en train de pêcher ne doivent pas gêner le passage des autres navires naviguant à l'intérieur d'un chenal étroit ou d'une voie d'accès (1.2.1.6.B.).

31



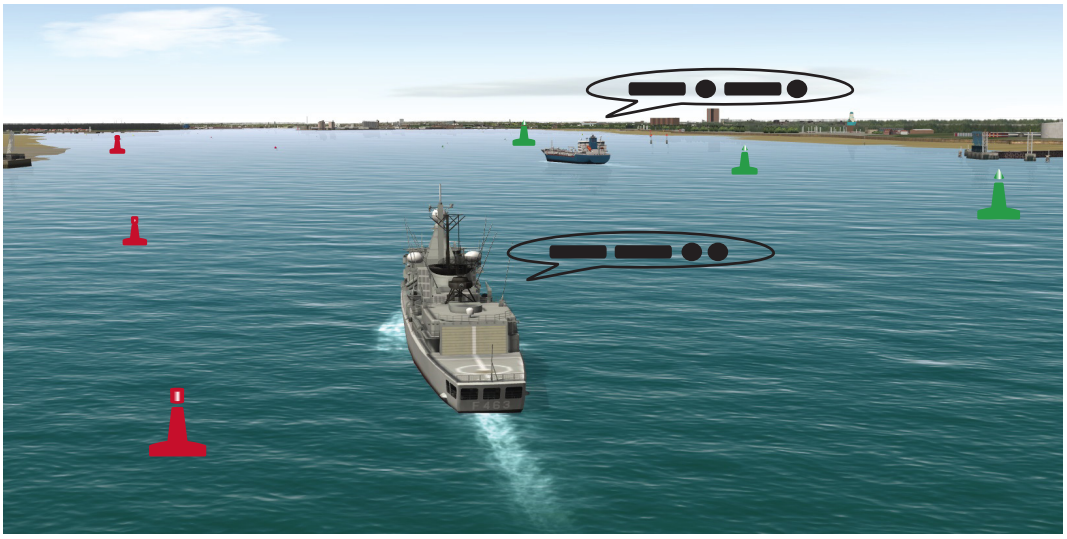
1.2.1.6.B. — Le navire « A » en train de pêcher doit dégager le chenal pour laisser passer le navire « B » (Règle 9 c).

37 d) Un navire ne doit pas traverser un chenal étroit ou une voie d'accès si, ce faisant, il gêne le passage des navires qui ne peuvent naviguer en toute sécurité qu'à l'intérieur de ce chenal ou de cette voie d'accès ; ces derniers navires peuvent utiliser le signal sonore prescrit par la règle 34 d) s'ils doutent des intentions du navire qui traverse le chenal ou la voie d'accès.

43 e)

– i) Dans un chenal étroit ou une voie d'accès, lorsqu'un dépassement ne peut s'effectuer que si le navire rattrapé manœuvre pour permettre à l'autre navire de le dépasser en toute sécurité, le navire qui a l'intention de dépasser doit faire connaître son intention en émettant le signal sonore approprié prescrit par la règle 34 c) i). Le navire rattrapé doit, s'il est d'accord, faire entendre le signal approprié prescrit par la règle 34 c) ii) et manœuvrer de manière à permettre un dépassement en toute sécurité. S'il est dans le doute, il peut émettre les signaux sonores prescrits par la règle 34 d) (1.2.1.6.C.) ;
– ii) la présente règle ne saurait dispenser le navire qui rattrape de l'obligation de se conformer aux dispositions de la règle 13.

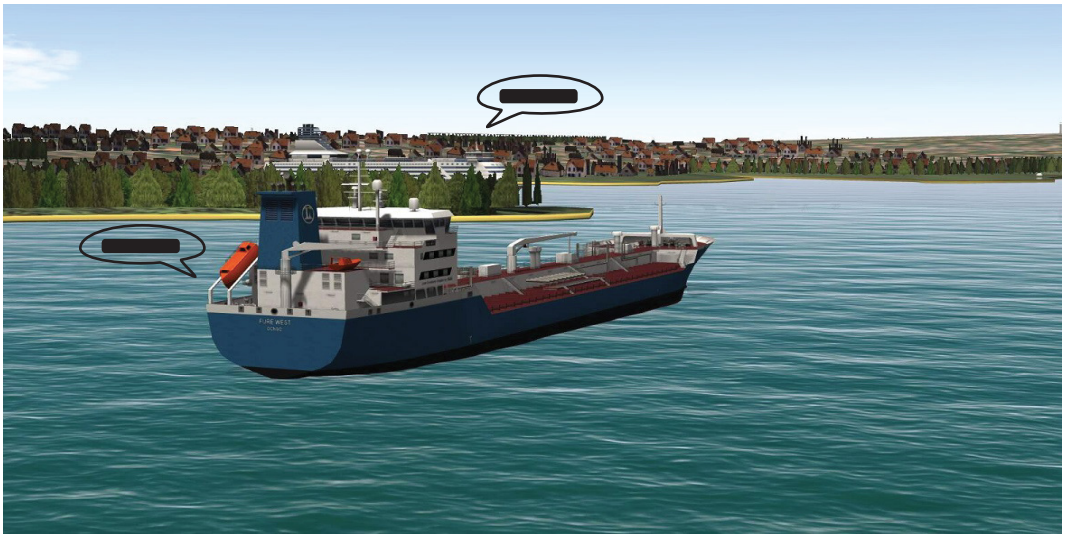
49



1.2.1.6.C. — Dépassement sur bâbord dans un chenal étroit (Règles 9 e et 34 c).

55 f) Un navire qui s'approche d'un coude ou d'un endroit situé dans un chenal étroit ou une voie d'accès où d'autres navires peuvent être cachés par la présence d'obstacles doit naviguer dans cette zone avec une prudence et une vigilance particulières et faire entendre le signal approprié prescrit par la règle 34 e) (1.2.1.6.D.).

61



1.2.1.6.D. — Navire à l'approche d'un coude (Règles 9 f et 34 e).

67 g) Tout navire doit, si les circonstances le permettent, éviter de mouiller dans un chenal étroit.

01 **1.2.1.7. Règle 10 — Dispositifs de séparation du trafic**

07 a) La présente règle s'applique aux dispositifs de séparation du trafic adoptés par l'Organisation et ne saurait dispenser aucun navire de ses obligations en vertu de l'une quelconque des autres règles.

13 b) Les navires qui naviguent à l'intérieur d'un dispositif de séparation du trafic doivent :
- i) suivre la voie de circulation (1) appropriée dans la direction générale du trafic pour cette voie ;
- ii) s'écarter dans toute la mesure du possible de la ligne ou de la zone de séparation du trafic ;
- iii) en règle générale, s'engager dans une voie de circulation ou en sortir à l'une des extrémités, mais lorsqu'ils s'y engagent ou en sortent latéralement, effectuer cette manœuvre sous un angle aussi réduit que possible par rapport à la direction générale du trafic.

19 c) Les navires doivent éviter autant que possible de couper les voies de circulation mais, s'ils y sont obligés, ils doivent le faire en suivant un cap qui soit autant que possible perpendiculaire à la direction générale du trafic.

25 d)
- i) Les navires ne doivent pas utiliser une zone de navigation côtière lorsqu'ils peuvent en toute sécurité utiliser la voie de circulation appropriée du dispositif adjacent de séparation du trafic. Toutefois, les navires de longueur inférieure à 20 mètres, les navires à voile et les navires en train de pêcher peuvent utiliser la zone de navigation côtière ;
- ii) nonobstant les dispositions de l'alinéa d) i), les navires peuvent utiliser une zone de navigation côtière lorsqu'ils gagnent ou quittent un port, une installation ou une structure au large, une station de pilotage ou tout autre endroit se trouvant à l'intérieur de la zone de navigation côtière ou pour éviter un danger immédiat.

31 e) Un navire autre qu'un navire qui coupe un dispositif ou qu'un navire qui s'engage dans une voie de circulation ou qui en sort ne doit normalement pas pénétrer dans une zone de séparation ou franchir une ligne de séparation sauf :
- i) en cas d'urgence, pour éviter un danger immédiat ;
- ii) pour pêcher dans une zone de séparation.

37 f) Les navires qui naviguent dans des zones proches des extrémités d'un dispositif de séparation du trafic doivent le faire avec une vigilance particulière.

43 g) Les navires doivent éviter, dans toute la mesure du possible, de mouiller à l'intérieur d'un dispositif de séparation du trafic ou dans les zones proches de ses extrémités.

49 h) Les navires qui n'utilisent pas un dispositif de séparation du trafic doivent s'en écarter aussi largement que possible.

55 i) Les navires en train de pêcher ne doivent pas gêner le passage des navires qui suivent une voie de circulation.

(1) Cette expression est parfois remplacée par « couloir de circulation » dans certains ouvrages français.

61 j) Les navires de longueur inférieure à 20 mètres ou les navires à voile ne doivent pas gêner le passage des navires à propulsion mécanique qui suivent une voie de circulation.

67 k) Un navire qui a une capacité de manœuvre restreinte lorsqu'il effectue une opération destinée au maintien de la sécurité de la navigation dans un dispositif de séparation du trafic est dispensé de satisfaire à la présente règle dans la mesure nécessaire pour effectuer l'opération.

73 l) Un navire qui a une capacité de manœuvre restreinte lorsqu'il effectue une opération en vue de poser, de réparer ou de relever un câble sous-marin à l'intérieur d'un dispositif de séparation du trafic, est dispensé de satisfaire à la présente règle dans la mesure nécessaire pour effectuer l'opération.

01 1.2.2. Section II — Conduite des navires en vue les uns des autres

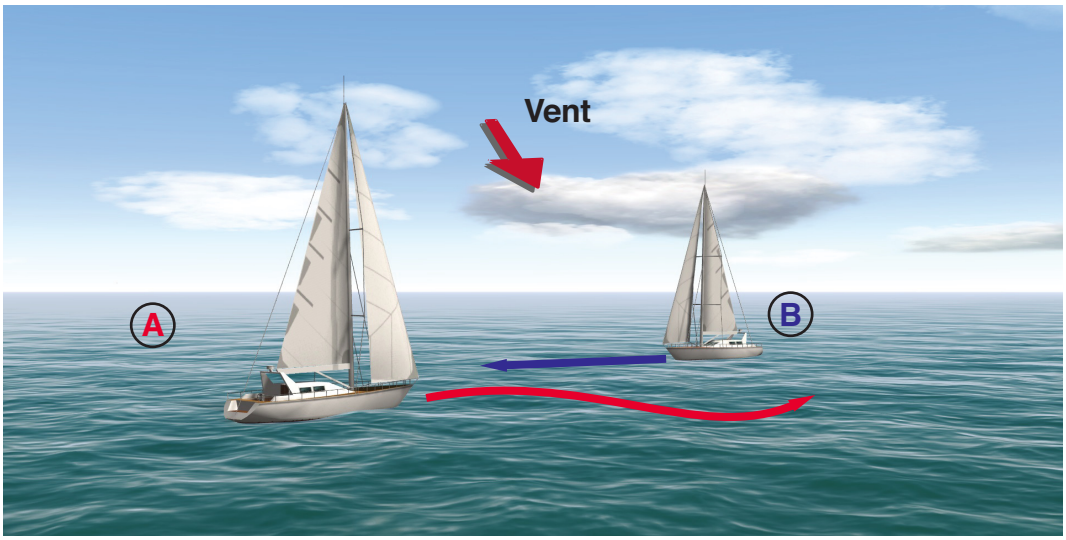
01 1.2.2.1. Règle 11 — Champ d'application

07 Les règles de la présente section s'appliquent aux navires qui sont en vue les uns des autres.

01 1.2.2.2. Règle 12 — Navires à voile

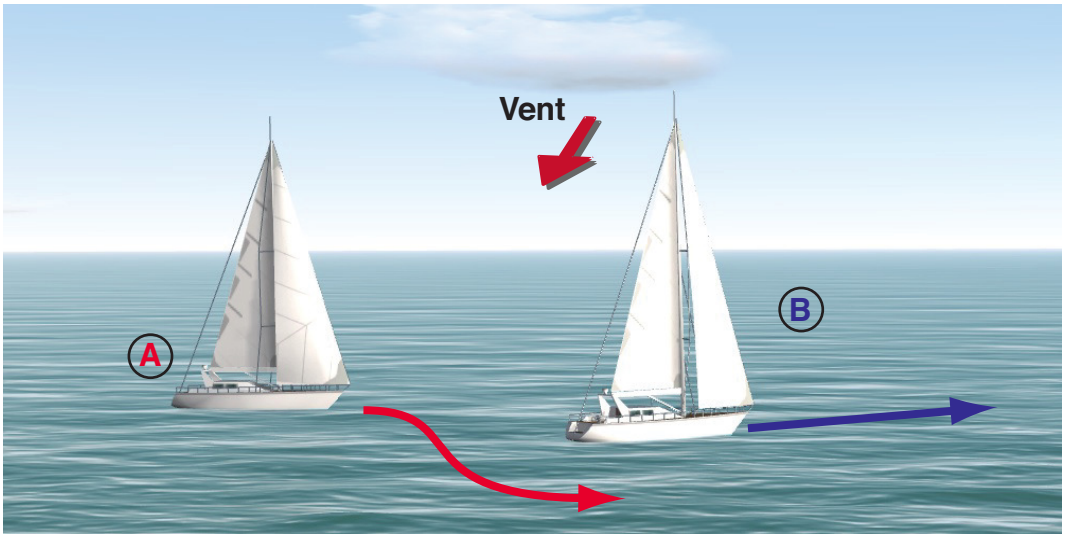
07 a) Lorsque deux navires à voile s'approchent l'un de l'autre de manière à faire craindre un abordage, l'un d'eux doit s'écarter de la route de l'autre comme suit :
- i) quand les navires reçoivent le vent d'un bord différent, celui qui reçoit le vent de bâbord doit s'écarter de la route de l'autre (1.2.2.2.A.) ;
- ii) quand les deux navires reçoivent le vent du même bord, celui qui est au vent doit s'écarter de la route de celui qui est sous le vent (1.2.2.2.B.) ;
- iii) si un navire qui reçoit le vent de bâbord voit un autre navire au vent et ne peut pas déterminer avec certitude si cet autre navire reçoit le vent de bâbord ou de tribord, le premier doit s'écarter de la route de l'autre.

13



1.2.2.2.A. — Navires à voile recevant le vent d'un bord différent - Le navire « A » qui reçoit le vent de bâbord doit s'écarter de la route du navire « B » (Règle 12 a-i).

19



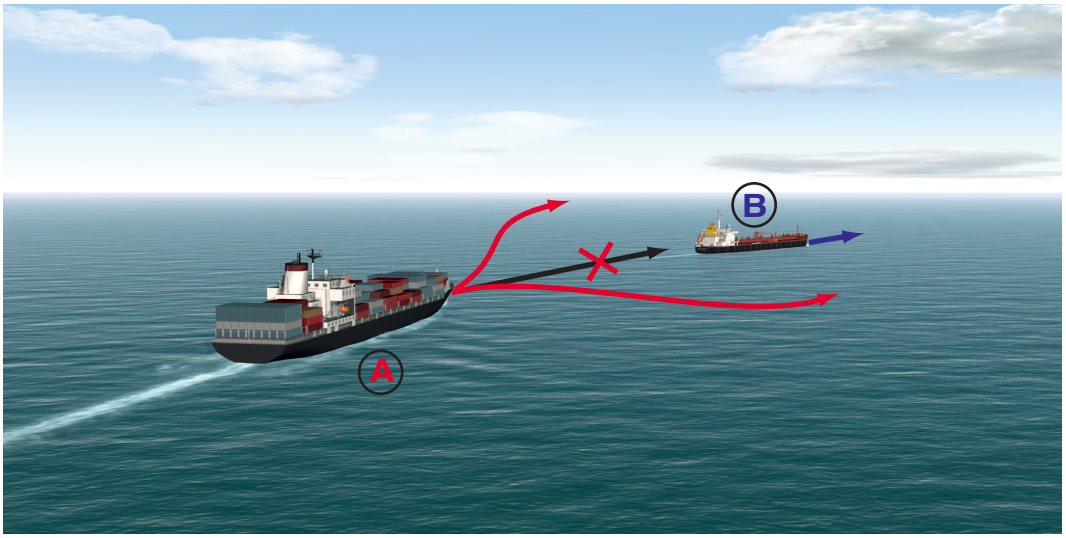
1.2.2.2.B. — Navires à voile recevant le vent du même bord - Le navire « A » qui est au vent doit s'écarter de la route du navire « B » qui est sous le vent (Règle 12 a-ii).

25 b) Aux fins d'application de la présente règle, le côté d'où vient le vent doit être considéré comme étant celui du bord opposé au bord de brassage de la grand-voile ou, dans le cas d'un navire à phares carrés, le côté opposé au bord de brassage de la plus grande voile aurique (ou triangulaire).

01 1.2.2.3. Règle 13— Navire qui en rattrape un autre

07 a) Nonobstant toute disposition des règles des sections I et II de la partie B, tout navire qui en rattrape un autre doit s'écarter de la route de ce dernier (1.2.2.3.).

13



1.2.2.3. — Navire qui en rattrape un autre - Le navire « A » venant d'une direction de plus de 22,5° sur l'arrière du travers du navire « B » doit s'écarter franchement de la route de ce dernier (Règles 13 et 16).

19 b) Doit se considérer comme en rattrapant un autre un navire qui s'approche d'un autre navire en venant d'une direction de plus de 22,5 degrés sur l'arrière du travers de ce dernier, c'est-à-dire qui se trouve dans une position telle, par rapport au navire rattrapé, que, de nuit, il pourrait voir seulement le feu arrière de ce navire, sans voir aucun de ses feux de côté.

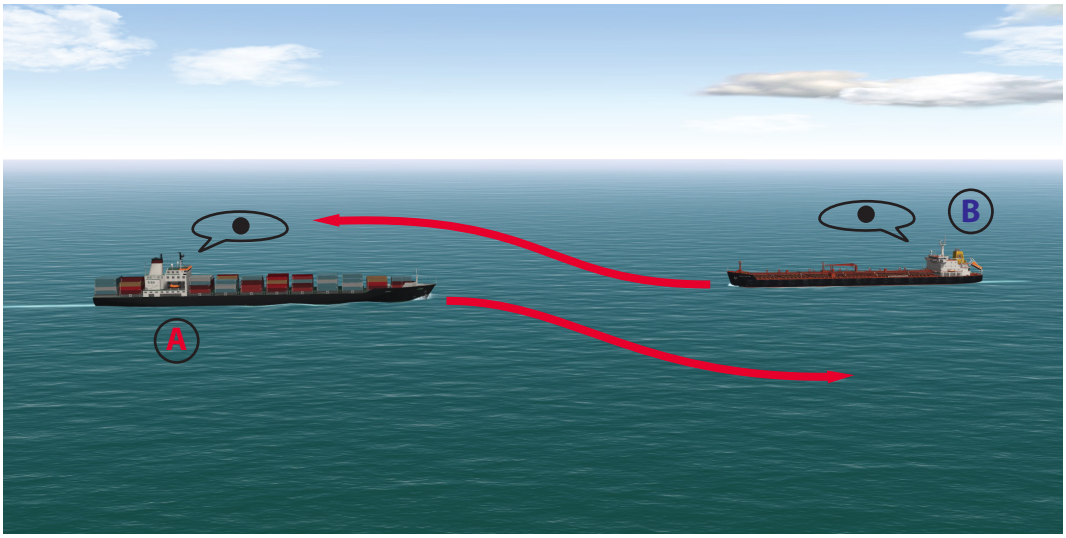
25 c) Lorsqu'un navire ne peut déterminer avec certitude s'il en rattrape un autre, il doit se considérer comme un navire qui en rattrape un autre et manœuvrer en conséquence.

31 d) Aucun changement ultérieur dans le relèvement entre les deux navires ne peut faire considérer le navire qui rattrape l'autre comme croisant la route de ce dernier au sens des présentes règles ni l'affranchir de l'obligation de s'écarter de la route du navire rattrapé jusqu'à ce qu'il soit tout à fait paré et clair.

01 **1.2.2.4. Règle 14 — Navires qui font des routes directement opposées**

07 a) Lorsque deux navires à propulsion mécanique font des routes directement opposées ou à peu près opposées de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, chacun d'eux doit venir sur tribord pour passer par bâbord l'un de l'autre (1.2.2.4.).

13



1.2.2.4. — Navires à propulsion mécanique qui font des routes directement ou à peu près opposées - Chacun des deux navires « A » et « B » vient sur tribord (Règles 14 et 34 a).

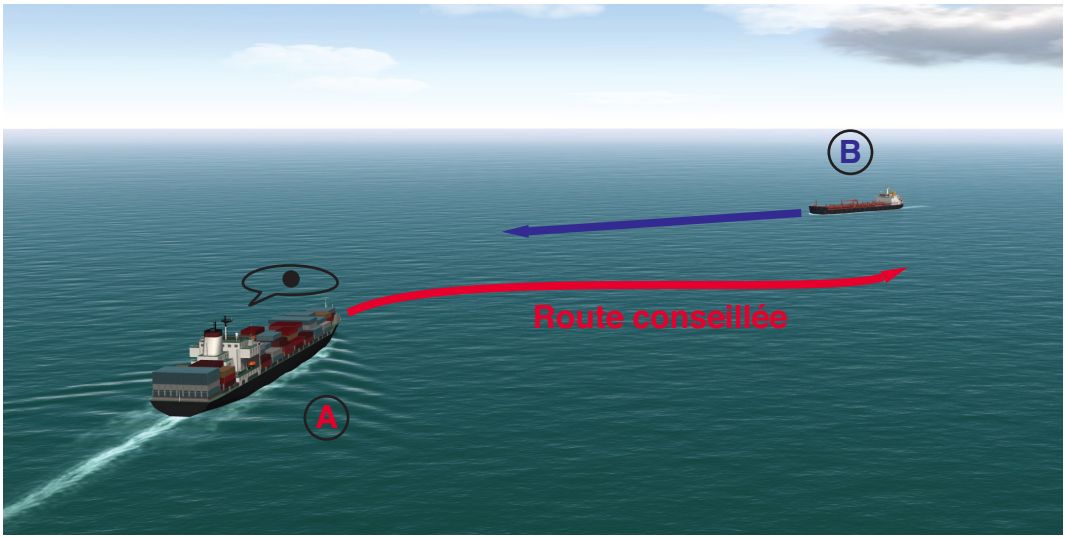
19 b) On doit considérer qu'une telle situation existe lorsqu'un navire en voit un autre devant lui ou pratiquement devant lui, de sorte que, de nuit, il verrait les feux de mât de l'autre navire, l'un par l'autre ou presque et/ou ses deux feux de côté et que, de jour, il verrait l'autre navire sous un angle correspondant.

25 c) Lorsqu'un navire ne peut déterminer avec certitude si une telle situation existe, il doit considérer qu'elle existe effectivement et manœuvrer en conséquence.

01 **1.2.2.5. Règle 15 — Navires dont les routes se croisent**

07 Lorsque deux navires à propulsion mécanique font des routes qui se croisent de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, le navire qui voit l'autre navire sur tribord doit s'écarter de la route de celui-ci et, si les circonstances le permettent, éviter de croiser sa route sur l'avant (1.2.2.5.).

13



1.2.2.5. — Croisement de navires à propulsion mécanique - Le navire « A » doit s'écarter de la route du navire « B » qu'il voit sur tribord et éviter de le croiser sur l'avant ; le navire « B » doit conserver sa route et sa vitesse (Règles 15 et 17 a).

01 **1.2.2.6. Règle 16 — Manœuvre du navire non privilégié**

07 Tout navire qui est tenu de s'écarter de la route d'un autre navire doit, autant que possible, manœuvrer de bonne heure et franchement de manière à s'écarter largement (1.2.2.3.).

01 **1.2.2.7. Règle 17 — Manœuvre du navire privilégié**

07 a)
- i) Lorsqu'un navire est tenu de s'écarter de la route d'un autre navire, cet autre navire doit maintenir son cap et sa vitesse (1.2.2.5.) ;
- ii) Néanmoins, ce dernier peut manœuvrer, afin d'éviter l'abordage par sa seule manœuvre, aussitôt qu'il lui paraît évident que le navire qui est dans l'obligation de s'écarter de sa route n'effectue pas la manœuvre appropriée prescrite par les présentes Règles.

13 b) Quand, pour une cause quelconque, le navire qui est tenu de maintenir son cap et sa vitesse se trouve tellement près de l'autre que l'abordage ne peut être évité par la seule manœuvre du navire qui doit laisser la route libre, il doit de son côté faire la manœuvre qui est la meilleure pour aider à éviter l'abordage.

19 c) Un navire à propulsion mécanique qui manœuvre pour éviter un abordage avec un autre navire à propulsion mécanique dont la route croise la sienne dans les conditions prévues à l'alinéa a) ii) de la présente règle ne doit pas, si les circonstances le permettent, abattre sur bâbord lorsque l'autre navire est bâbord à lui.

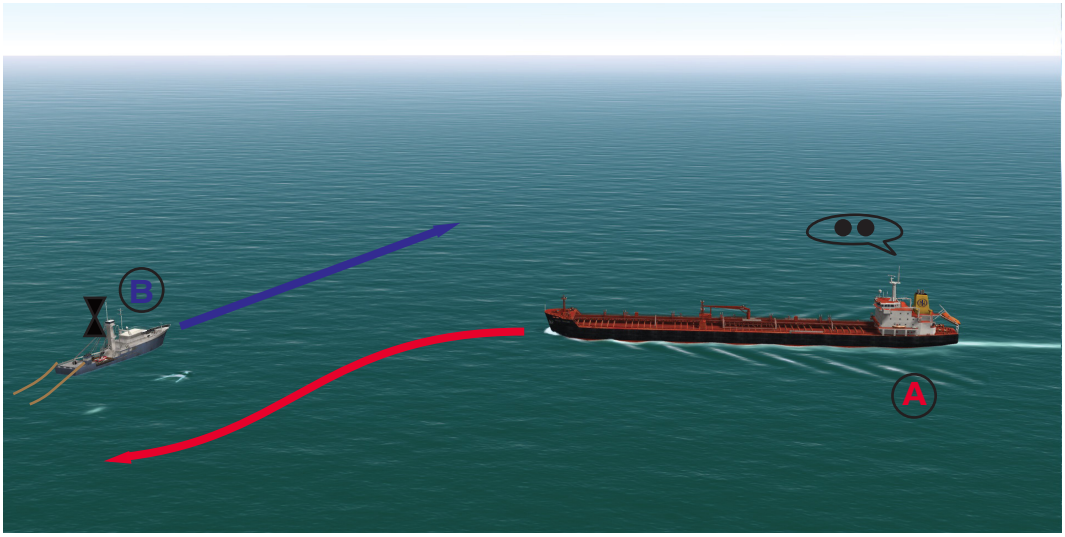
25 d) La présente règle ne saurait dispenser le navire qui doit laisser la route libre de l'obligation de s'écarter de la route de l'autre navire.

01 **1.2.2.8. Règle 18 — Responsabilités réciproques des navires**

07 Sauf dispositions contraires des règles 9, 10 et 13 :

13 a) Un navire à propulsion mécanique faisant route doit s'écarter de la route :
- i) d'un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre ;
- ii) d'un navire à capacité de manœuvre restreinte ;
- iii) d'un navire en train de pêcher (1.2.2.8.A.) ;
- iv) d'un navire à voile (1.2.2.8.B.).

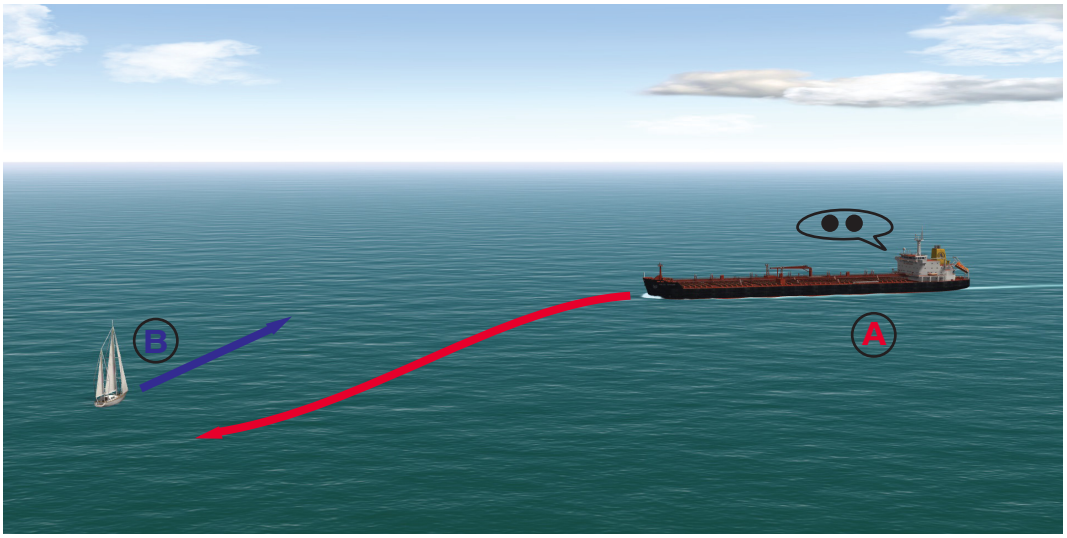
19



1.2.2.8.A. — Le navire « A », à propulsion mécanique ou à voile, doit s'écarter de la route du navire « B » en train de pêcher (Règles 18 a-iii et 18 b-iii).

25 b) Un navire à voile faisant route doit s'écarter de la route :
- i) d'un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre ;
- ii) d'un navire à capacité de manœuvre restreinte ;
- iii) d'un navire en train de pêcher.

31



1.2.2.8.B. — Le navire à propulsion mécanique « A » doit s'écarter de la route du navire à voile « B » (Règle 18 a-iii) ; il indique qu'il vient sur bâbord par deux sons brefs émis au sifflet (Règle 34 a).

37 c) Un navire en train de pêcher et faisant route doit, dans la mesure du possible, s'écarter de la route :
- i) d'un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre ;
- ii) d'un navire à capacité de manœuvre restreinte.

43 d)
- i) Tout navire autre qu'un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre ou qu'un navire à capacité de manœuvre restreinte doit, si les circonstances le permettent, éviter de gêner le libre passage d'un navire handicapé par son tirant d'eau, qui montre les signaux prévus à la règle 28.
- ii) Un navire handicapé par son tirant d'eau doit naviguer avec une prudence particulière, en tenant dûment compte de sa situation spéciale.

49 e) Un hydravion amerri doit, en règle générale, se tenir largement à l'écart de tous les navires et éviter de gêner leur navigation. Toutefois, lorsqu'il y a risque d'abordage, cet hydravion doit se conformer aux règles de la présente partie.

55 f)
- i) Un navion doit, lorsqu'il décolle, atterrit ou vole près de la surface, se maintenir à bonne distance de tous les autres navires et éviter de gêner leur navigation.
- ii) Un navion exploité à la surface de l'eau doit observer les règles de la présente partie en tant que navire à propulsion mécanique.

01 1.2.3. Section III — Conduite des navires par visibilité réduite

01 1.2.3.1. Règle 19 — Conduite des navires par visibilité réduite

07 a) La présente règle s'applique aux navires qui ne sont pas en vue les uns des autres et qui naviguent à l'intérieur ou à proximité de zones de visibilité réduite.

13 b) Tout navire doit naviguer à une vitesse de sécurité adaptée aux circonstances existantes et aux conditions de visibilité réduite. Les navires à propulsion mécanique doivent tenir leurs machines prêtes à manœuvrer immédiatement.

19 c) Tout navire, lorsqu'il applique les règles de la section I de la présente partie, doit tenir dûment compte des circonstances existantes et des conditions de visibilité réduite.

25 d) Un navire qui détecte au radar seulement la présence d'un autre navire doit déterminer si une situation très rapprochée est en train de se créer et/ou si un risque d'abordage existe. Dans ce cas, il doit prendre largement à temps les mesures pour éviter cette situation ; toutefois, si ces mesures consistent en un changement de cap, il convient d'éviter, dans la mesure du possible, les manœuvres suivantes :
- i) un changement de cap sur bâbord dans le cas d'un navire qui se trouve sur l'avant du travers, sauf si ce navire est en train d'être rattrapé ;
- ii) un changement de cap en direction d'un navire qui vient par le travers ou sur l'arrière du travers.

31 e) Sauf lorsqu'il a été établi qu'il n'existe pas de risque d'abordage, tout navire qui entend, dans une direction qui lui paraît être sur l'avant du travers, le signal de brume d'un autre navire, ou qui ne peut éviter une situation très rapprochée avec un autre navire situé sur l'avant du travers, doit réduire sa vitesse au minimum nécessaire pour maintenir son cap. Il doit, si nécessaire, casser son erre et, en toutes circonstances, naviguer avec une extrême précaution jusqu'à ce que le risque d'abordage soit passé.

extrait le : 2015-12-09 — généré le : 2021-10-06 – page 20 / 0

01 # 1.3. Partie C — Feux et marques

01 ## 1.3.1. Règle 20 — Champ d'application

07 a) Les règles de la présente partie doivent être observées par tous les temps.

13 b) Les règles concernant les feux doivent être observées du coucher au lever du soleil. Pendant cet intervalle, on ne doit montrer aucun autre feu pouvant être confondu avec les feux prescrits par les présentes règles et pouvant gêner la visibilité ou le caractère distinctif de ceux-ci ou pouvant empêcher d'exercer une veille satisfaisante.

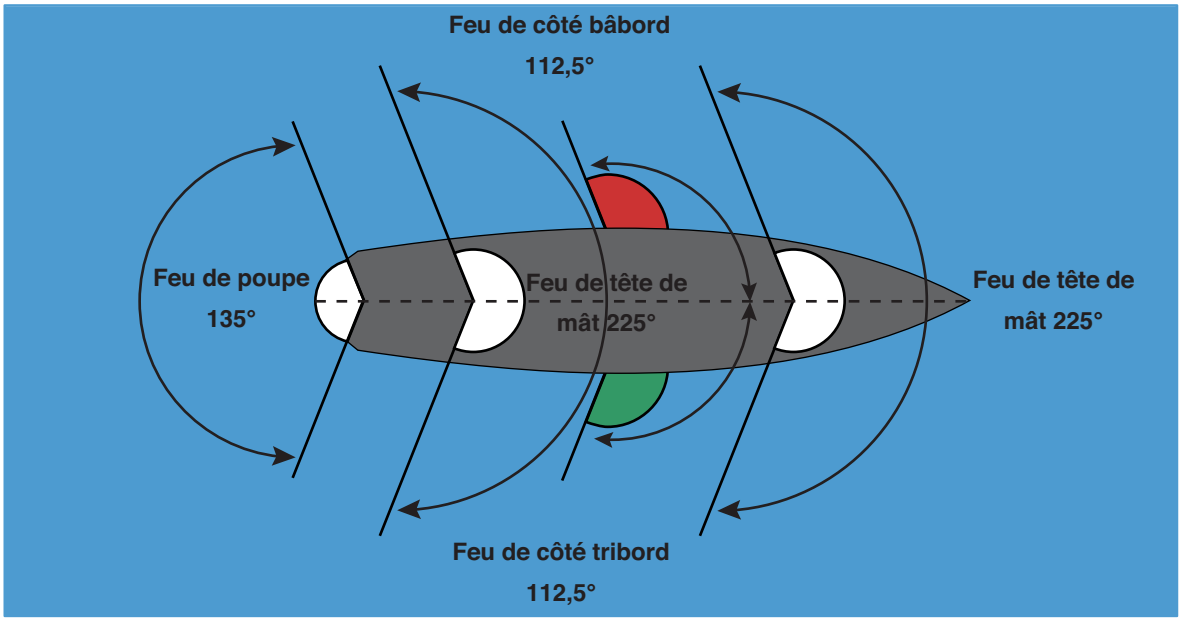
19 c) Les feux prescrits par les présentes règles, lorsqu'ils existent, doivent également être montrés du lever au coucher du soleil par visibilité réduite et peuvent être montrés dans toutes les autres circonstances où cette mesure est jugée nécessaire.

25 d) Les règles concernant les marques doivent être observées de jour.

31 e) Les feux et les marques prescrits par les présentes règles doivent être conformes aux dispositions de l'Annexe I des présentes Règles.

01 ## 1.3.2. Règle 21 — Définitions

07

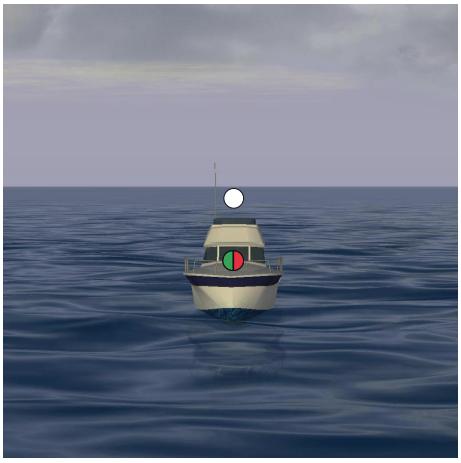


1.3.2.A. — Vue schématique en plan des feux d'un navire à propulsion mécanique faisant route.

13 a) L'expression « feu de tête de mât » désigne un feu blanc placé au-dessus de l'axe longitudinal du navire, projetant une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 225 degrés et disposé de manière à projeter cette lumière depuis l'avant jusqu'à 22,5 degrés sur l'arrière du travers de chaque bord.

19 b) L'expression « feu de côté » désigne un feu vert placé à tribord et un feu rouge placé à bâbord, projetant chacun une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 112,5 degrés et disposés de manière à projeter cette lumière depuis l'avant jusqu'à 22,5 degrés sur l'arrière du travers de leur côté respectif. À bord des navires de longueur inférieure à 20 mètres, les feux de côté peuvent être combinés en un seul fanal placé dans l'axe longitudinal du navire (1.3.2.B.).

25



1.3.2.B. — Navire à propulsion mécanique de moins de 20 m de long - Fanal combiné pouvant remplacer les feux de côté sur un tel navire (Règle 21 b).

31 c) L'expression « feu de poupe » désigne un feu blanc placé aussi près que possible de la poupe, projetant une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 135 degrés et disposé de manière à projeter cette lumière sur un secteur de 67,5 degrés de chaque bord à partir de l'arrière.

37 d) L'expression « feu de remorquage » désigne un feu jaune ayant les mêmes caractéristiques que le feu de poupe défini au paragraphe c) de la présente règle.

43 e) L'expression « feu visible sur tout l'horizon » désigne un feu projetant une lumière ininterrompue sur un arc d'horizon de 360 degrés.

49 f) L'expression « feu à éclats » désigne un feu à éclats réguliers dont le rythme est de 120 éclats ou plus par minute.

01 ## 1.3.3. Règle 22 — Portée lumineuse des feux

07 Les feux prescrits par les présentes règles doivent avoir l'intensité spécifiée à la section 8 de l'Annexe I du présent Règlement, de manière à être visibles aux distances minimales suivantes :

13 a) pour les navires de longueur égale ou supérieure à 50 mètres :
– feu de tête de mât : 6 milles ;
– feu de côté : 3 milles ;
– feu de poupe : 3 milles ;
– feu de remorquage : 3 milles ;
– feu blanc, rouge, vert ou jaune visible sur tout l'horizon : 3 milles.

19 b) pour les navires de longueur égale ou supérieure à 12 mètres, mais inférieure à 50 mètres :
– feu de tête de mât : 5 milles ; si la longueur du navire est inférieure à 20 mètres : 3 milles ;
– feu de côté : 2 milles ;
– feu de poupe : 2 milles ;
– feu de remorquage : 2 milles ;
– feu blanc, rouge, vert ou jaune visible sur tout l'horizon : 2 milles.

25 c) pour les navires de longueur inférieure à 12 mètres :
– feu de tête de mât : 2 milles ;
– feu de côté : 1 mille ;
– feu de poupe : 2 milles ;
– feu de remorquage : 2 milles ;
– feu blanc, rouge, vert ou jaune visible sur tout l'horizon : 2 milles.

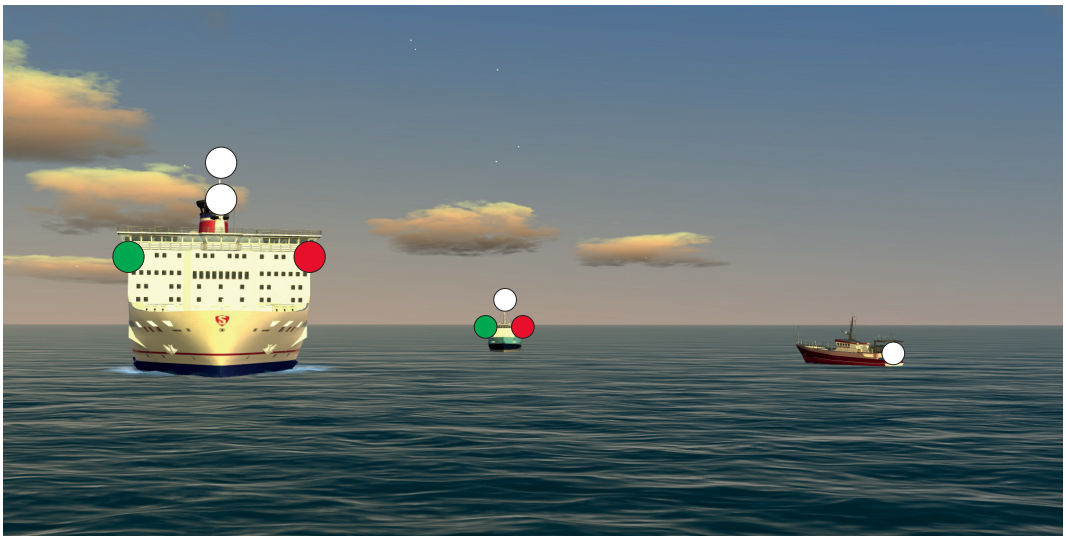
31 d) pour les navires ou objets remorqués qui sont partiellement submergés et difficiles à apercevoir :
– feu blanc visible sur tout l'horizon : 3 milles.

01 ## 1.3.4. Règle 23 — Navires à propulsion mécanique faisant route

07 a) Un navire à propulsion mécanique faisant route doit montrer (1.3.2.A.) :
– i) un feu de tête de mât à l'avant ;

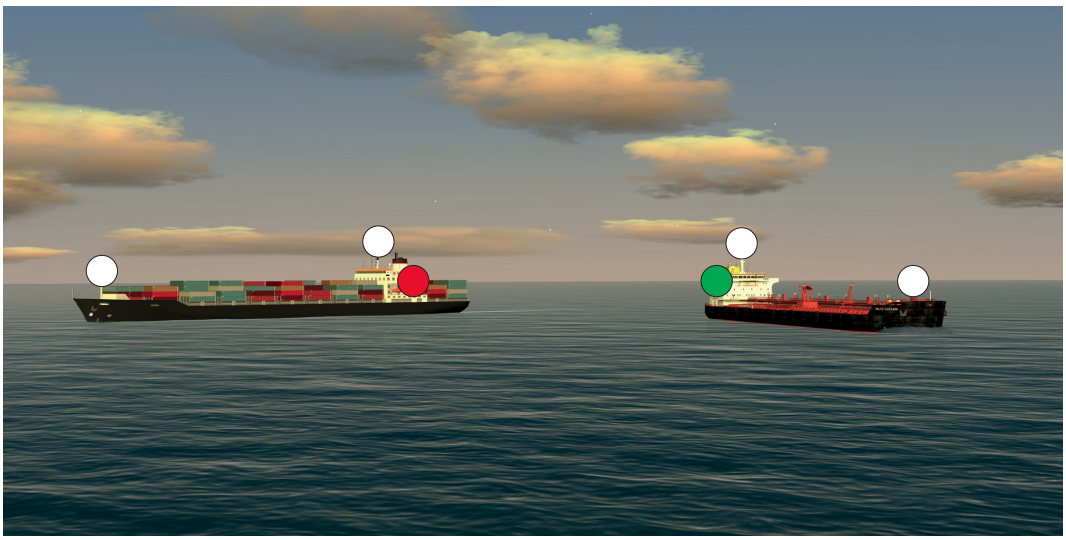
– ii) un second feu de tête de mât à l'arrière du premier et plus haut que celui-ci ; toutefois, les navires de longueur inférieure à 50 mètres ne sont pas tenus de montrer ce feu, mais peuvent le faire (1.3.4.A.) ;
– iii) des feux de côté (1.3.4.B.) ;
– iv) un feu de poupe (1.3.4.A.).

13



1.3.4.A. — Navires de longueur supérieure ou égale à 50 m (à gauche) et de longueur inférieure à 50 m (au centre) faisant route droit vers l'observateur - Navire montrant son feu de poupe (à droite) [Règles 23 a et 21 c].

19



1.3.4.B. — Feux de tête de mât et feux de côté de navires faisant route (Règle 23 a).

25 b) Un aéroglisseur exploité sans tirant d'eau doit, outre les feux prescrits au paragraphe a) de la présente règle, montrer un feu jaune à éclats visible sur tout l'horizon (1.3.4.C.).

31



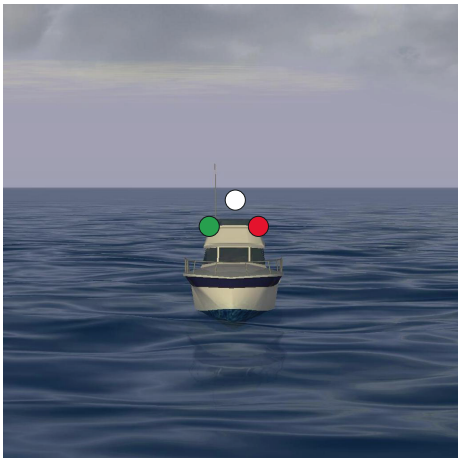
1.3.4.C. — Aéroglisseur exploité sans tirant d'eau (Règle 23 b).

37 c) Lorsqu'il décolle, atterrit ou vole près de la surface, un navion doit montrer, outre les feux prescrits au paragraphe a) de la présente règle, un feu rouge à éclats de forte intensité, visible sur tout l'horizon.

43 d)

- i) Un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à 12 mètres peut, au lieu des feux prescrits au paragraphe a) de la présente règle, montrer un feu blanc visible sur tout l'horizon et des feux de côté (1.3.4.D.) ;
- ii) un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à 7 mètres et dont la vitesse maximale ne dépasse pas 7 nœuds peut, au lieu des feux prescrits au paragraphe a) de la présente règle, montrer un feu blanc visible sur tout l'horizon ; il doit, si possible, montrer en outre des feux de côté ;
- iii) le feu de tête de mât ou le feu blanc visible sur tout l'horizon à bord d'un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à 12 mètres peut ne pas se trouver dans l'axe longitudinal du navire s'il n'est pas possible de l'installer sur cet axe à condition que les feux de côté soient combinés en un seul fanal qui soit disposé dans l'axe longitudinal du navire ou situé aussi près que possible de l'axe longitudinal sur lequel se trouve le feu de tête de mât ou le feu blanc visible sur tout l'horizon.

49



1.3.4.D. — Navire à propulsion mécanique de moins de 12 m de long (Règle 23 d).

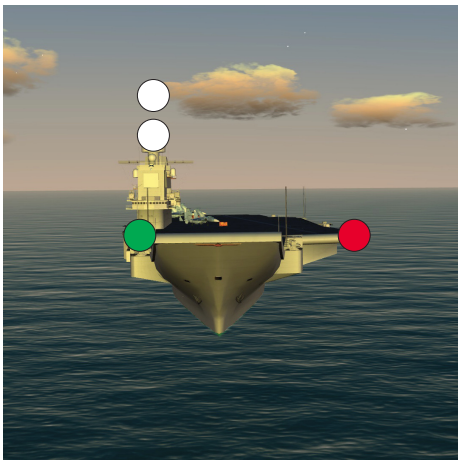
55 *Les illustrations suivantes montrent des exemples de particularités que peuvent présenter les feux de certains navires de guerre conformément à la Règle 1* (1.1.1.).

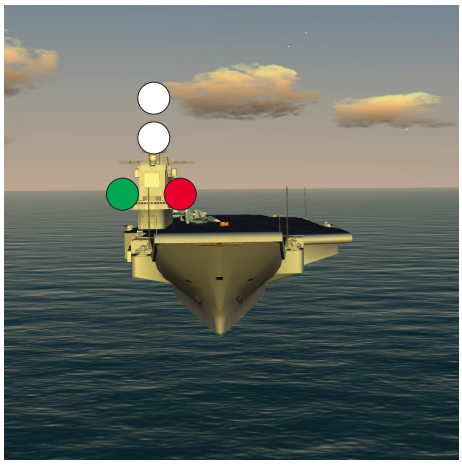
61



1.3.4.E. — Navire de guerre de longueur supérieure ou égale à 50 m ne portant qu'un feu blanc de mât.

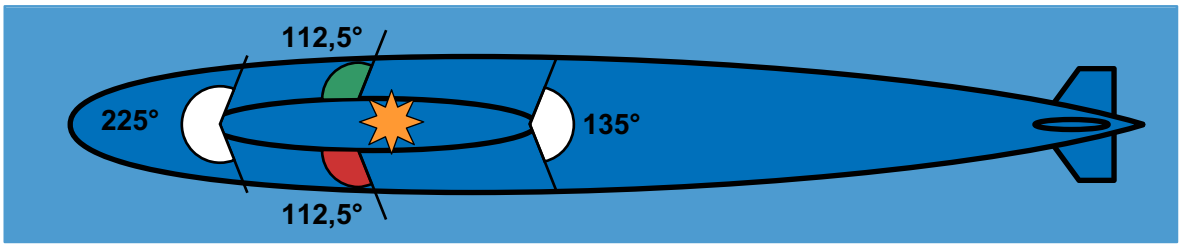
67





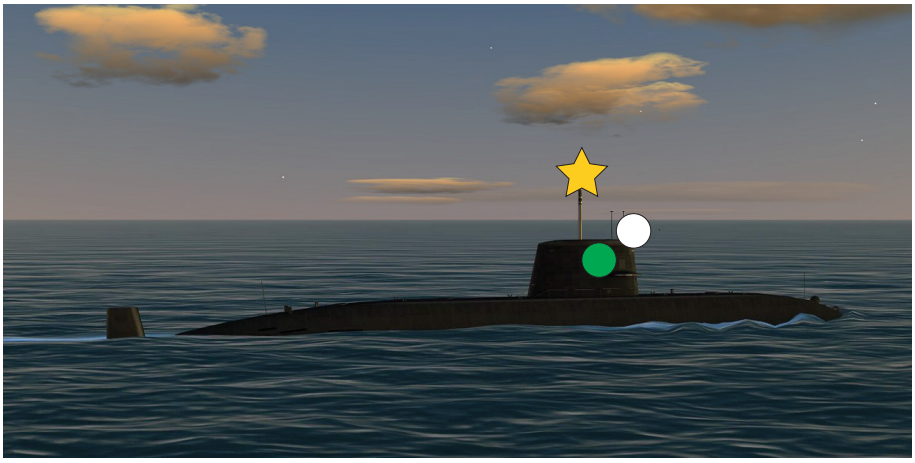
1.3.4.F. — Porte-avions avec les feux de côté du pont d'envol allumés (à gauche) ou les feux de côté de l'îlot allumés (à droite) - Dans ce dernier cas le décalage du feu rouge par rapport au côté bâbord de la coque peut dépasser 30 m.

73



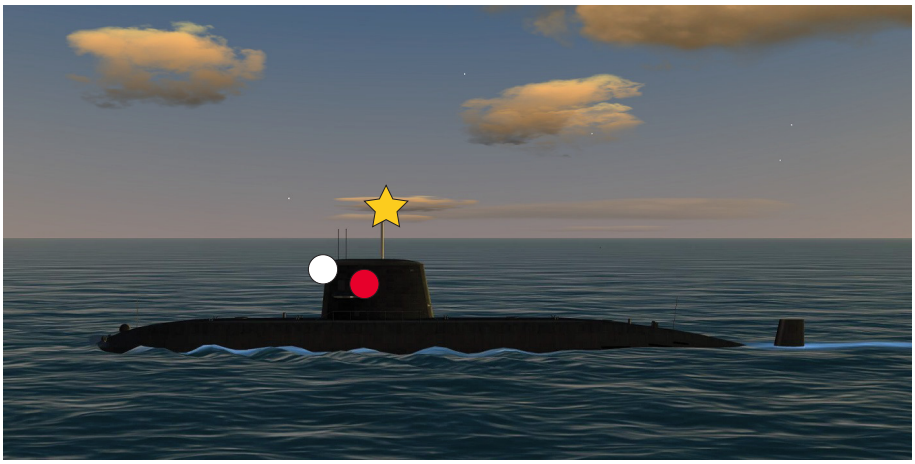
1.3.4.G. — Vue schématique en plan des feux d'un sous-marin.

79



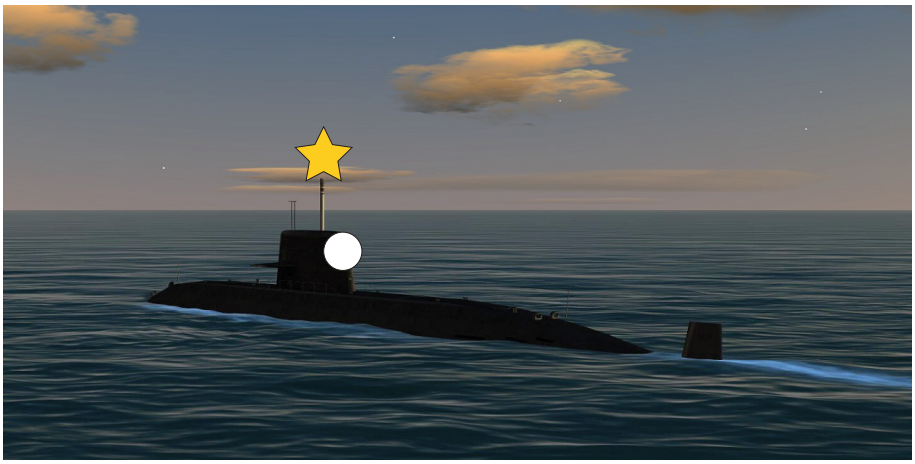
1.3.4.H. — Sous-marin faisant route vers la droite de l'observateur.

85



1.3.4.I. — Sous-marin faisant route vers la gauche de l'observateur.

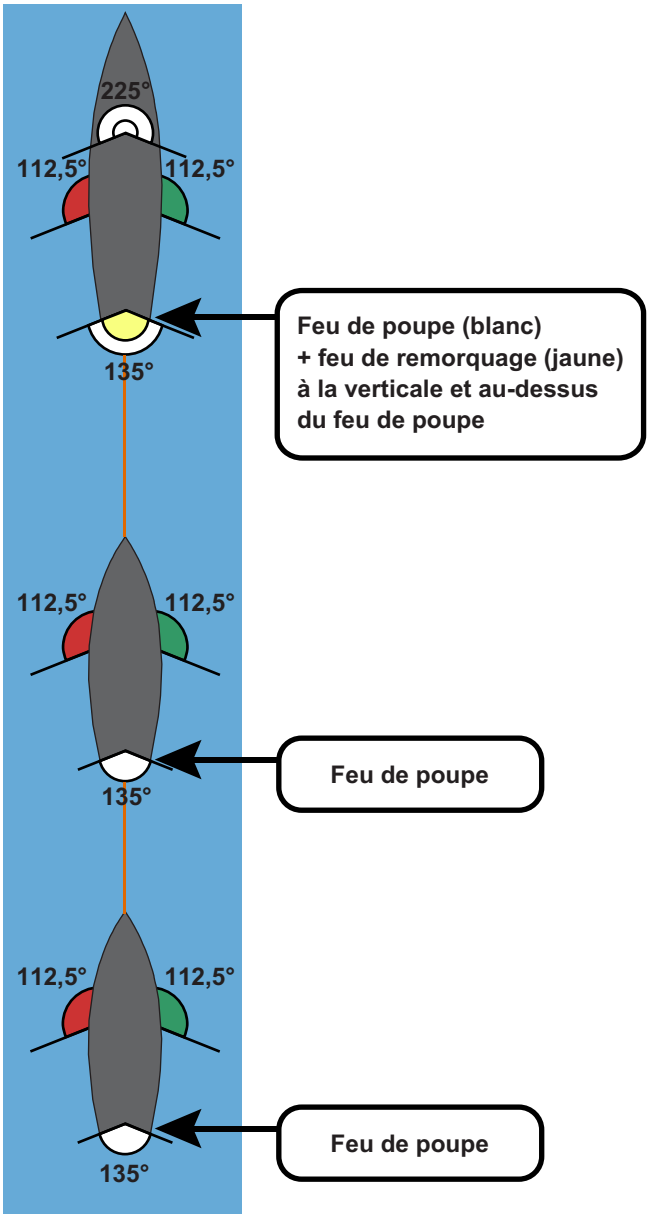
91



1.3.4.J. — Sous-marin montrant son feu de poupe.

01 ## 1.3.5. Règle 24 — Remorquage et poussage

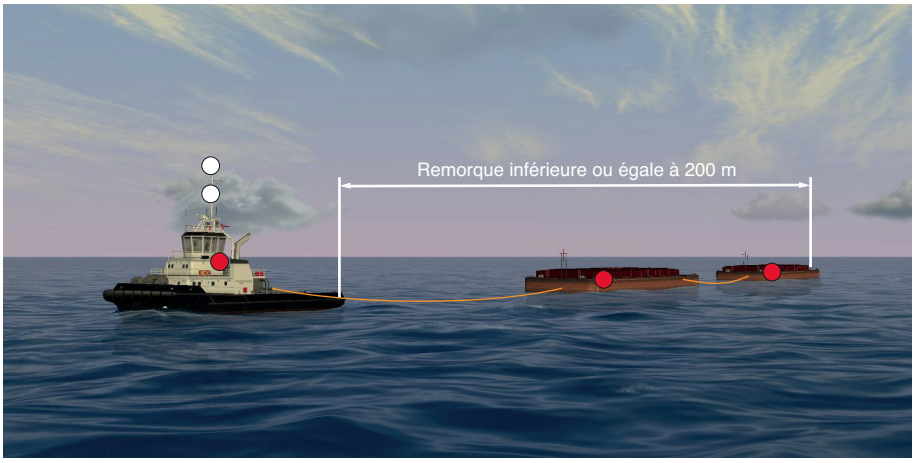
06



1.3.5.A. — Vue schématique en plan des feux d'un convoi remorqué.

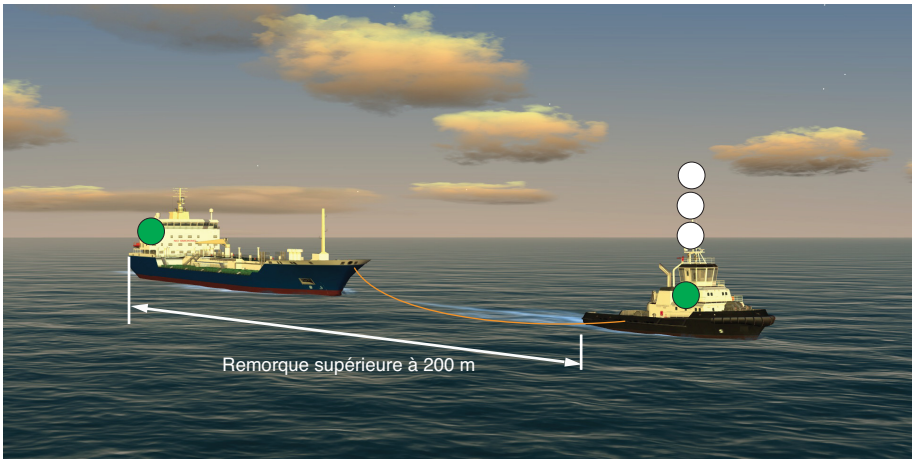
11 a) Un navire à propulsion mécanique en train de remorquer doit montrer (1.3.5.A.) :
- i) au lieu du feu prescrit par la règle 23 a) i) ou par la règle 23 a) ii), deux feux de tête de mât superposés (1.3.5.B.). Lorsque la longueur du train de remorque mesurée de l'arrière du navire remorquant à l'extrémité arrière du train de remorque dépasse 200 mètres, il doit montrer trois de ces feux superposés (1.3.5.C.) ;
- ii) des feux de côté ;
- iii) un feu de poupe ;
- iv) un feu de remorquage placé à la verticale au-dessus du feu de poupe ;
- v) à l'endroit le plus visible, lorsque la longueur du train de remorque dépasse 200 mètres, une marque biconique (1.3.5.D.).

16



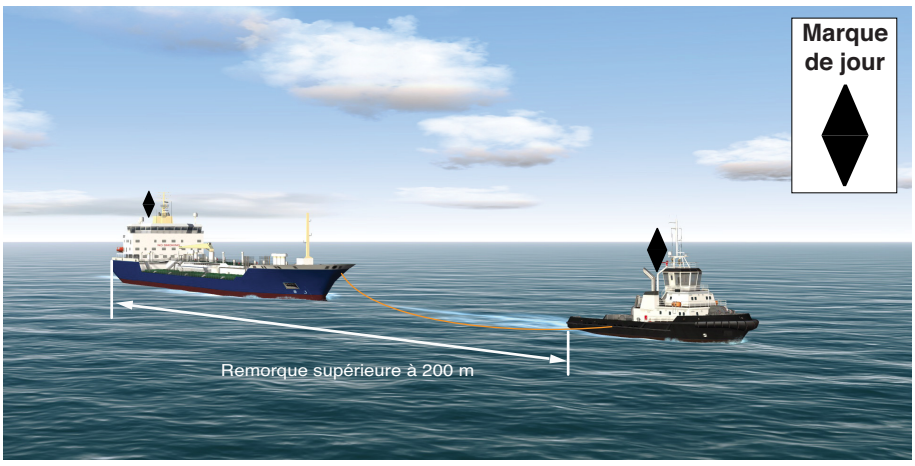
1.3.5.B. — Remorqueur de longueur inférieure à 50 m, remorquant avec une longueur de remorque inférieure ou égale à 200 m (Règles 24 a-i et 24 e-i).

21



1.3.5.C. — Remorqueur de longueur inférieure à 50 m, remorquant avec une longueur de remorque supérieure à 200 m (Règles 24 a-i et 24 e-i).

26



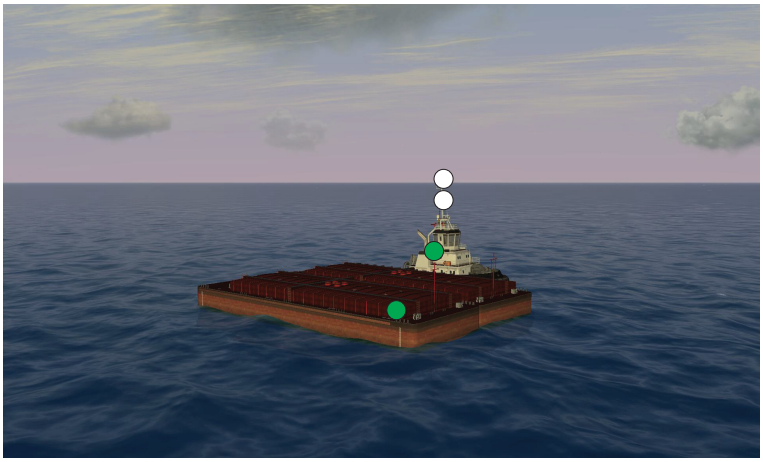
1.3.5.D. — Remorqueur remorquant avec une longueur de remorque supérieure à 200 m. La marque de jour n'est pas hissée si la longueur de la remorque est inférieure ou égale à 200 m (Règles 24 a-v et 24 e-iii).

31 b) Un navire en train de pousser et un navire poussé en avant reliés par un raccordement rigide de manière à former une unité composite doivent être considérés comme un navire à propulsion mécanique et montrer les feux prescrits par la règle 23.

36 c) Un navire à propulsion mécanique en train de pousser en avant ou de remorquer à couple doit, sauf s'il s'agit d'une unité composite, montrer (1.3.5.E.) :

– i) au lieu du feu prescrit par la règle 23 a) i) ou par la règle 23 a) ii), deux feux de tête de mât superposés ;
– ii) des feux de côté ;
– iii) un feu de poupe.

41



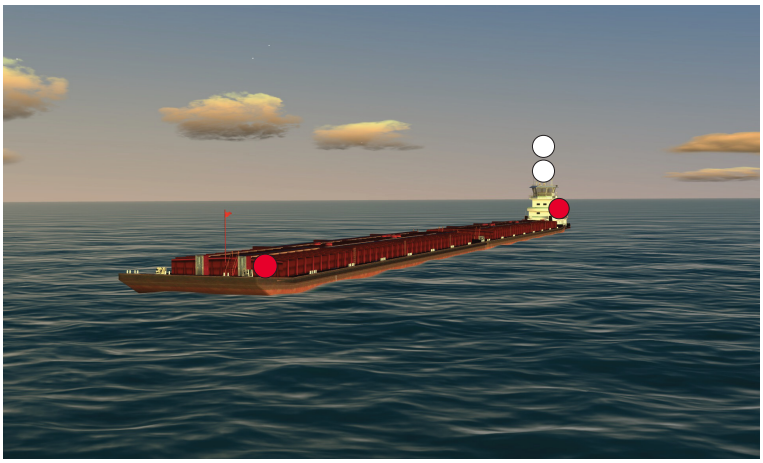
1.3.5.E. — Remorqués à couple (Règles 24 c, 24 d et 24 f-ii).

46 d) Un navire à propulsion mécanique auquel les dispositions des paragraphes a) ou c) de la présente règle s'appliquent, doit également se conformer aux dispositions de la règle 23 a) ii).

51 e) Un navire ou objet remorqué autre que ceux mentionnés au paragraphe g) de la présente règle doit montrer :
– i) des feux de côté ;
– ii) un feu de poupe ;
– iii) à l'endroit le plus visible, lorsque la longueur du train de remorque dépasse 200 mètres, une marque biconique.

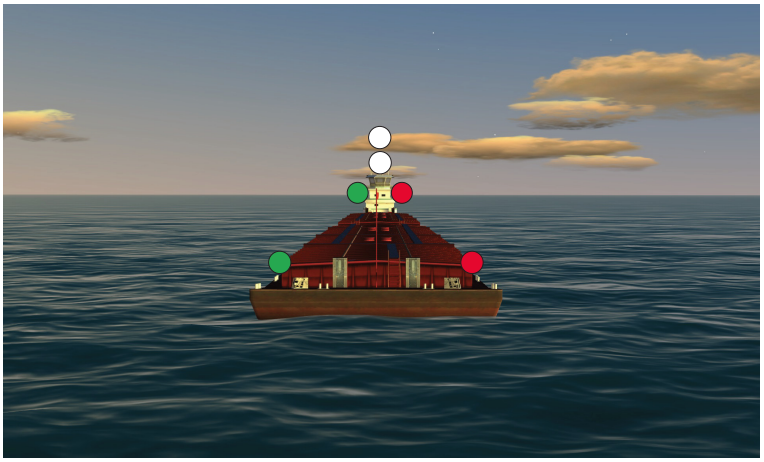
56 f) Étant entendu que les feux d'un nombre quelconque de navires remorqués à couple ou poussés en groupe doivent correspondre à ceux d'un seul navire,
– i) un navire poussé en avant, ne faisant pas partie d'une unité composite, doit montrer à son extrémité avant des feux de côté (1.3.5.F. - 1.3.5.G.) ;
– ii) un navire remorqué à couple doit montrer un feu de poupe et, à son extrémité avant, des feux de côté (1.3.5.E.).

61



1.3.5.F. — Pousseur et poussés faisant route vers la gauche de l'observateur - Quel qu'en soit le nombre, le groupe de poussés montre les mêmes feux que s'il n'y avait qu'un seul navire (Règle 24 f).

66

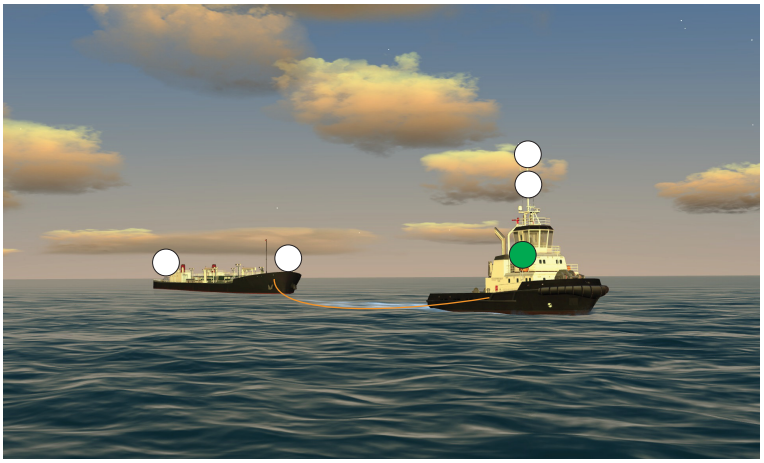


1.3.5.G. — Pousseur et poussés faisant route droit sur l'observateur - Quel qu'en soit le nombre, le groupe de poussés montre les mêmes feux que s'il n'y avait qu'un seul navire (Règle 24 f).

71 g) Un navire ou objet remorqué qui est partiellement submergé et difficile à apercevoir, ou un ensemble de ces navires ou objets remorqués, doit montrer :

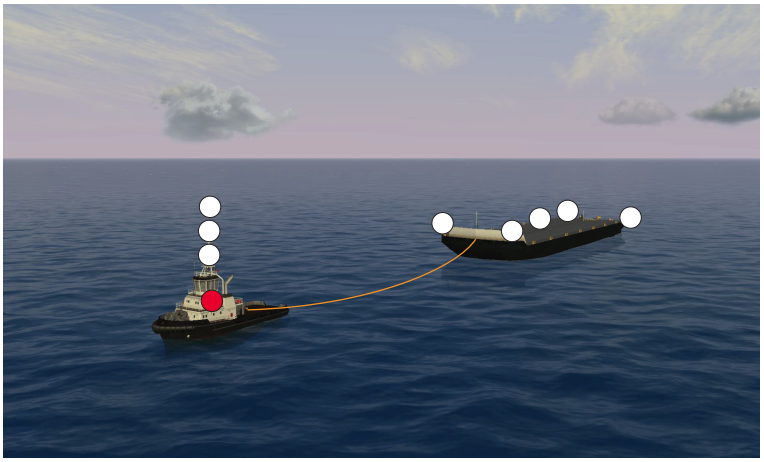
- i) lorsque sa largeur est inférieure à 25 mètres, un feu blanc visible sur tout l'horizon à l'extrémité avant ou à proximité de celle-ci et un autre à l'extrémité arrière ou à proximité de celle-ci (1.3.5.H.), exception faite des dracones, qui ne sont pas tenues de montrer un feu à leur extrémité avant ou à proximité de celle-ci ;
- ii) lorsque sa largeur est égale ou supérieure à 25 mètres, deux feux blancs supplémentaires visibles sur tout l'horizon aux extrémités de sa largeur ou à proximité de celles-ci ;
- iii) lorsque sa longueur est supérieure à 100 mètres, des feux blancs visibles sur tout l'horizon supplémentaires entre les feux prescrits aux alinéas i) et ii) de telle sorte que la distance entre les feux ne soit pas supérieure à 100 mètres (1.3.5.I.) ;
- iv) une marque biconique à l'extrémité arrière ou près de l'extrémité arrière du dernier navire ou objet remorqué et, lorsque la longueur du train de remorque est supérieure à 200 mètres, une marque biconique supplémentaire à l'endroit le plus visible et le plus à l'avant possible.

76



1.3.5.H. — Navire ou objet remorqué partiellement submergé de largeur inférieure à 25 m et de longueur inférieure ou égale à 100 m - Feux blancs visibles sur tout l'horizon (Règle 24 g-i).

81



1.3.5.I. — Navire ou objet remorqué partiellement submergé de largeur égale ou supérieure à 25 m et de longueur supérieure à 100 m - Feux blancs visibles sur tout l'horizon (Règles 24 g-ii et 24 g-iii).

86 h) Si, pour une raison suffisante, le navire ou l'objet remorqué est dans l'impossibilité de montrer les feux ou les marques prescrits aux paragraphes e) ou g) de la présente règle, toutes les mesures possibles sont prises pour éclairer le navire ou l'objet remorqué ou tout au moins pour indiquer la présence d'un tel navire ou objet.

91 i) Si, pour une raison suffisante, un navire qui n'effectue pas ordinairement des opérations de remorquage est dans l'impossibilité de montrer les feux prescrits aux paragraphes a) ou c) de la présente règle, ce navire n'est pas tenu de montrer ces feux lorsqu'il procède au remorquage d'un autre navire en détresse ou ayant besoin d'une assistance pour d'autres raisons. Toutes les mesures possibles doivent être prises pour indiquer de la manière autorisée par la règle 36, notamment en éclairant le câble de remorquage, le rapport entre le navire remorqueur et le navire remorqué.

01 1.3.6. Règle 25 — Navires à voile faisant route et navires à l'aviron

07 a) Un navire à voile qui fait route doit montrer (1.3.6.A.) :
– i) des feux de côté ;
– ii) un feu de poupe.

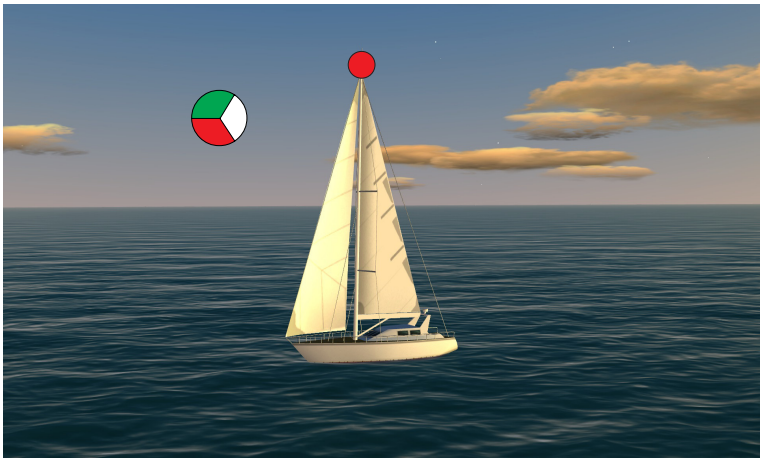
13



1.3.6.A. — Navires à voile montrant un feu de côté (tribord) et un feu de poupe.

19 b) À bord d'un navire à voile de longueur inférieure à 20 mètres, les feux prescrits au paragraphe a) de la présente règle peuvent être réunis en un seul fanal placé au sommet ou à la partie supérieure du mât (1.3.6.B.), à l'endroit le plus visible.

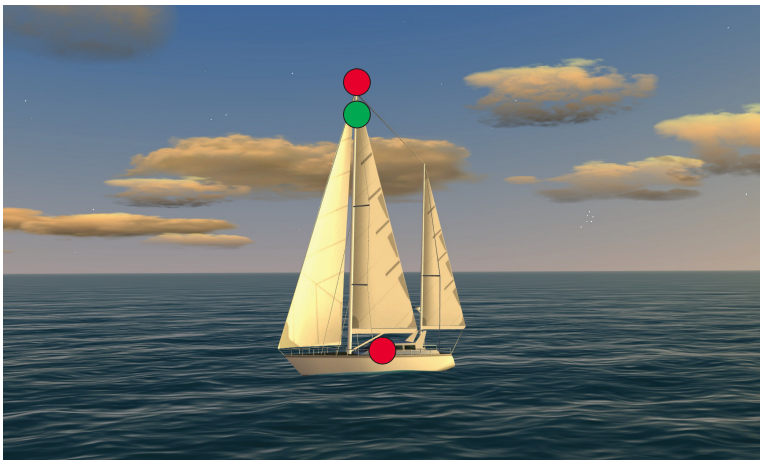
25



1.3.6.B. — Navire à voile de moins de 20 m de long portant un fanal en tête de mât.

31 c) En plus des feux prescrits au paragraphe a) de la présente règle, un navire à voile faisant route peut montrer, au sommet ou à la partie supérieure du mât, à l'endroit où ils sont le plus apparents, des feux superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant rouge et le feu inférieur vert (1.3.6.C.). Toutefois, ces feux ne doivent pas être montrés en même temps que le fanal autorisé par le paragraphe b) de la présente règle.

37



1.3.6.C. — Feu de côté (bâbord) obligatoire - Feux rouge et vert superposés (visibles sur tout l'horizon) facultatifs.

43 d)

– i) Un navire à voile de longueur inférieure à 7 mètres doit, si possible, montrer les feux prescrits aux paragraphes a) ou b) de la présente règle mais, s'il ne le fait pas, il doit être prêt à montrer immédiatement, pour prévenir un abordage, une lampe électrique ou un fanal allumé à feu blanc (1.3.6.D.).
– ii) Un navire à l'aviron peut montrer les feux prescrits par la présente règle pour les navires à voile mais, s'il ne le fait pas, il doit être prêt à montrer immédiatement, pour prévenir un abordage, une lampe électrique ou un fanal allumé à feu blanc (1.3.6.D.).

49



1.3.6.D. — Fanal blanc montré pour prévenir une collision par un navire à voile de moins de 7 m de long (Règle 25 d-i) et un navire à l'aviron (Règle 25 d-ii).

55 e) Un navire qui fait route simultanément à la voile et au moyen d'un appareil propulsif doit montrer à l'avant, à l'endroit le plus visible, une marque de forme conique, la pointe en bas (1.3.6.E.).

61



1.3.6.E. — Marque de jour d'un navire faisant route à la voile et au moteur.

01 **1.3.7. Règle 26 — Navires de pêche**

07 a) Un navire en train de pêcher ne doit, lorsqu'il fait route ou lorsqu'il est au mouillage, montrer que les feux et marques prescrits par la présente règle.

13 b) Un navire en train de chaluter, c'est-à-dire de tirer dans l'eau un chalut ou autre engin de pêche, doit montrer :
- i) deux feux superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant vert et le feu inférieur blanc (1.3.7.A. - 1.3.7.B.), ou une marque formée de deux cônes superposés réunis par la pointe (1.3.7.C.) ;
- ii) un feu de tête de mât disposé à une hauteur supérieure à celle du feu vert visible sur tout l'horizon et à l'arrière de celui-ci (1.3.7.D.). Les navires de longueur inférieure à 50 mètres ne sont pas tenus de montrer ce feu, mais peuvent le faire ;
- iii) lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits au présent paragraphe, des feux de côté et un feu de poupe (1.3.7.B. - 1.3.7.D.).

19



1.3.7.A. — Chalutier sans erre de longueur inférieure à 50 m - Les feux vert et blanc sur le mât sont visibles sur tout l'horizon (Règle 26 b-i).

25



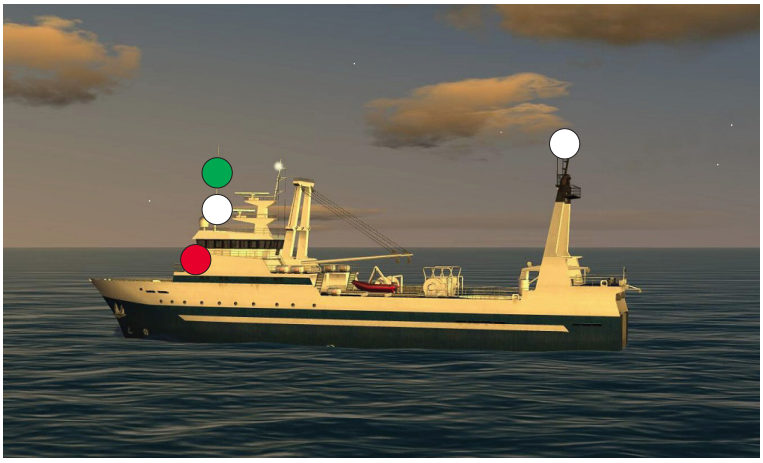
1.3.7.B. — Chalutier avec erre de longueur inférieure à 50 m - Les feux vert et blanc sur le mât sont visibles sur tout l'horizon (Règles 26 b-i et 26 b-iii).

31



1.3.7.C. — Navire en train de pêcher - Marque de jour (Règle 26 b-i).

37



1.3.7.D. — Chalutier avec erre de longueur supérieure ou égale à 50 m - Les feux vert et blanc sur le mât sont visibles sur tout l'horizon (Règles 26 b-i, 26 b-ii et 26 b-iii).

43 c) Un navire en train de pêcher, autre qu'un navire en train de chaluter, doit montrer :

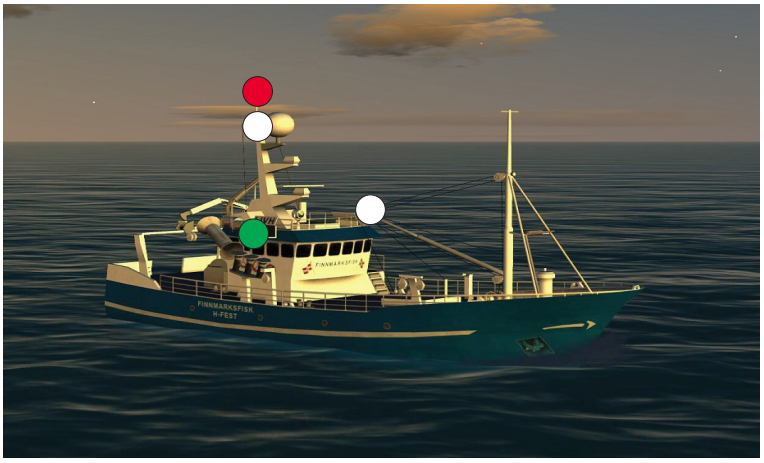
– i) deux feux superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant rouge et le feu inférieur blanc (1.3.7.E.), ou une marque formée de deux cônes superposés réunis par la pointe (1.3.7.C.) ;
– ii) si son engin de pêche est déployé sur une distance horizontale supérieure à 150 mètres à partir du navire, un feu blanc visible sur tout l'horizon (1.3.7.F.) ou un cône, la pointe en haut (1.3.7.G.), dans l'alignement de l'engin ;
– iii) lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits au présent paragraphe, des feux de côté et un feu de poupe (1.3.7.H.).

49



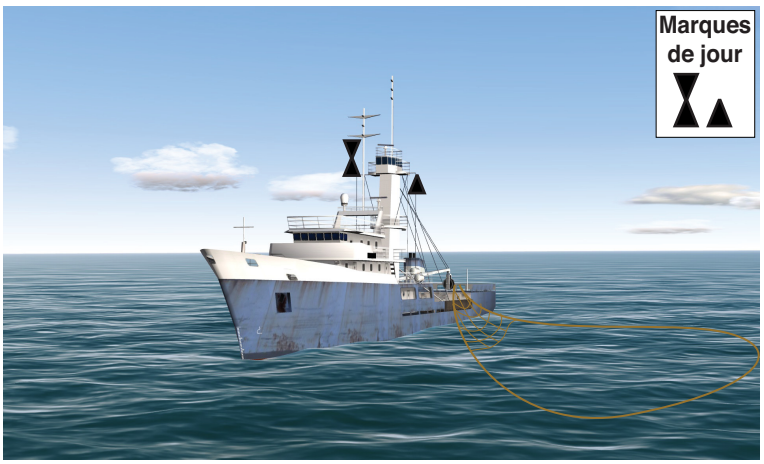
1.3.7.E. — Navire en train de pêcher sans erre dont l'engin de pêche est déployé sur une distance horizontale inférieure ou égale à 150 m - Les feux de mât rouge et blanc sont visibles sur tout l'horizon (Règle 26 c-i).

55



1.3.7.F. — Navire en train de pêcher avec erre dont l'engin de pêche est déployé sur une distance horizontale supérieure à 150 m - Le feu blanc additionnel est visible sur tout l'horizon et disposé dans l'alignement de l'engin de pêche (Règles 26 c-i, 26 c-ii et 26 c-iii).

61



1.3.7.G. — Navire de pêche, autre qu'un chalutier, dont l'engin de pêche est déployé sur une distance horizontale supérieure à 150 m - Marque de jour ; le cône noir est disposé dans l'alignement de l'engin de pêche (Règles 26 c-i et 26 c-ii).

67



1.3.7.H. — Navire en train de pêcher avec erre dont l'engin de pêche est déployé sur une distance horizontale inférieure ou égale à 150 m (Règles 26 c-i et 26 c-iii).

73 d) Un navire en train de pêcher à proximité d'autres navires en train de pêcher peut montrer les signaux supplémentaires décrits à l'Annexe II (2.2.) du présent Règlement.

79 e) Un navire qui n'est pas en train de pêcher ne doit pas montrer les feux ou marques prescrits par la présente règle, mais seulement ceux qui sont prescrits pour un navire de sa longueur (1.3.7.I.).

85



1.3.7.I. — Un navire pêchant avec des lignes traînantes n'est pas considéré comme en train de pêcher ; il doit porter les feux d'un navire de sa catégorie faisant route (Règle 26 e).

01 **1.3.8. Règle 27 — Navires qui ne sont pas maîtres de leur manœuvre et navires à capacité de manœuvre restreinte**

04 a) Un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre doit montrer :
- i) à l'endroit le plus visible, deux feux rouges superposés visibles sur tout l'horizon (1.3.8.A.) ;
- ii) à l'endroit le plus visible, deux boules ou marques analogues superposées (1.3.8.B.) ;
- iii) lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits au présent paragraphe, des feux de côté et un feu de poupe (1.3.8.C. - 1.3.8.D.).

07



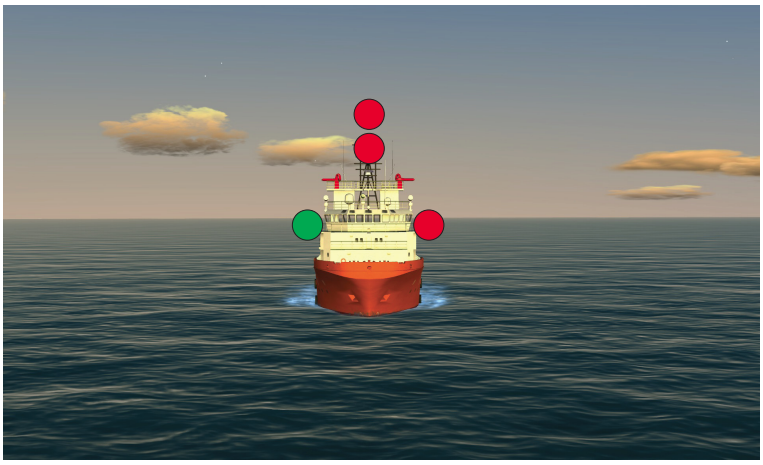
1.3.8.A. — Navire non maître de sa manœuvre sans erre (Règle 27 a-i).

10



1.3.8.B. — Navire non maître de sa manœuvre avec ou sans erre - Marque de jour (Règle 27 a-ii).

13



1.3.8.C. — Navire non maître de sa manœuvre avec erre faisant route droit sur l'observateur (Règles 27 a-i et 27 a-iii).

16



1.3.8.D. — Navire non maître de sa manœuvre avec erre vu de l'arrière (Règles 27 a-i et 27 a-iii).

19 b) Un navire à capacité de manœuvre restreinte, autre qu'un navire effectuant des opérations de déminage, doit montrer :

- i) à l'endroit le plus visible, trois feux superposés visibles sur tout l'horizon, les feux supérieur et inférieur étant rouges et le feu du milieu blanc (1.3.8.E.) ;
- ii) à l'endroit le plus visible, trois marques superposées, les marques supérieure et inférieure étant des boules, celle du milieu un bicône (1.3.8.F.) ;
- iii) lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits à l'alinéa i), un feu ou des feux de tête de mât, des feux de côté et un feu de poupe (1.3.8.G. - 1.3.8.H.) ;

– iv) lorsqu'il est au mouillage, outre les feux ou marques prescrits aux alinéas i) et ii), les feux ou marques prescrits par la règle 30.

22



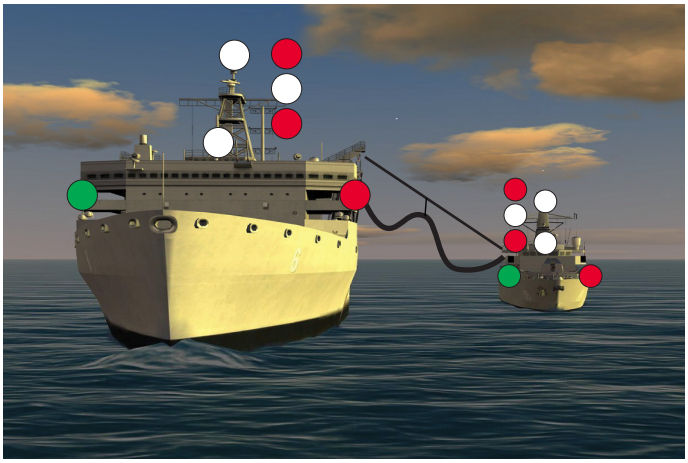
1.3.8.E. — Navire à capacité de manœuvre restreinte sans erre - Les feux verticaux rouge blanc rouge sont visibles sur tout l'horizon (Règle 27 b-i).

25



1.3.8.F. — Navire à capacité de manœuvre restreinte avec ou sans erre - Marque de jour (Règle 27 b-ii).

28



1.3.8.G. — Navires effectuant un ravitaillement à la mer - Les feux verticaux rouge blanc rouge sont visibles sur tout l'horizon (Règles 27 b-i et 27 b-iii).

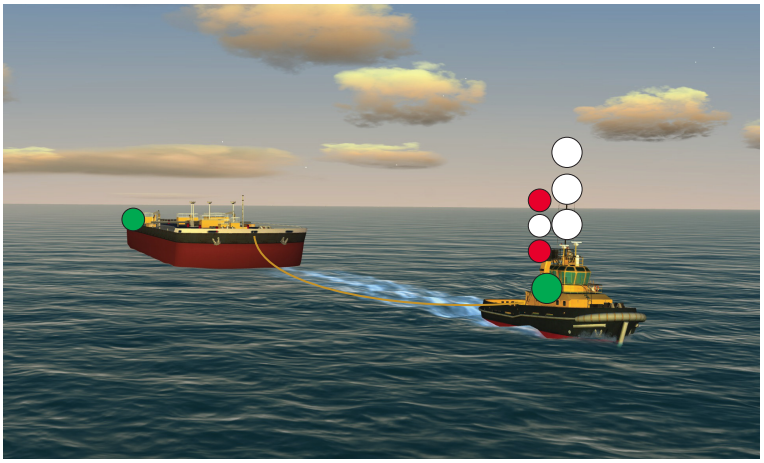
31



1.3.8.H. — Navire effectuant une manœuvre aviation - Les feux verticaux rouge blanc rouge sont visibles sur tout l'horizon (Règles 27 b-i et 27 b-iii).

34 c) Un navire à propulsion mécanique en train d'effectuer une opération de remorquage qui permet difficilement au navire remorqueur et à sa remorque de modifier leur route doit, outre les feux ou marques prescrits par la règle 24 a), montrer les feux ou marques prescrits aux paragraphes b) i) et b) ii) de la présente règle (1.3.8.I.).

37



1.3.8.I. — Navire en train de remorquer (remorque supérieure à 200 m) pouvant difficilement modifier sa route (Règle 27 c).

40 d) Un navire à capacité de manœuvre restreinte en train de draguer ou d'effectuer des opérations sous-marines doit montrer les feux et marques prescrits aux alinéas i), ii) et iii) du paragraphe b) de la présente règle et, lorsqu'il existe une obstruction, doit montrer en outre :

- i) deux feux rouges visibles sur tout l'horizon ou deux boules superposés pour indiquer le côté où se trouve l'obstruction (1.3.8.J. - 1.3.8.K.) ;
- ii) deux feux verts visibles sur tout l'horizon ou deux bicônes superposés pour indiquer le côté sur lequel un autre navire peut passer (1.3.8.J. - 1.3.8.K.) ;
- iii) lorsqu'il est au mouillage, au lieu des feux ou de la marque prescrits par la règle 30, les feux ou marques prescrits dans le présent paragraphe (1.3.8.L. - 1.3.8.M.).

43



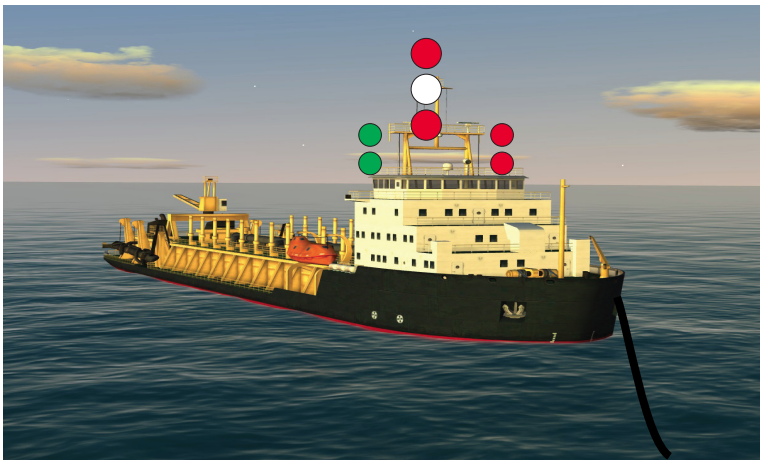
1.3.8.J. — Drague en route avec obstruction à bâbord (Règles 27 d-i et 27 d-ii).

46



1.3.8.K. — Drague en route avec obstruction à bâbord - Marques de jour (Règles 27 d-i et 27 d-ii).

49



1.3.8.L. — Drague au mouillage avec obstruction à bâbord (Règle 27 d-iii).

52



1.3.8.M. — Drague au mouillage avec obstruction à bâbord - Marques de jour (Règle 27 d-iii).

55 e) Un navire participant à des opérations de plongée qui ne peut, en raison de ses dimensions, montrer tous les feux et marques prescrits au paragraphe d) de la présente règle, doit montrer (1.3.8.N.) :

– i) à l'endroit le plus visible, trois feux superposés, visibles sur tout l'horizon, les feux supérieur et inférieur étant rouges et le feu du milieu blanc ;
– ii) une reproduction rigide, d'au moins un mètre de hauteur, du pavillon « A » du Code international de signaux. Il doit prendre des mesures pour que cette reproduction soit visible sur tout l'horizon.

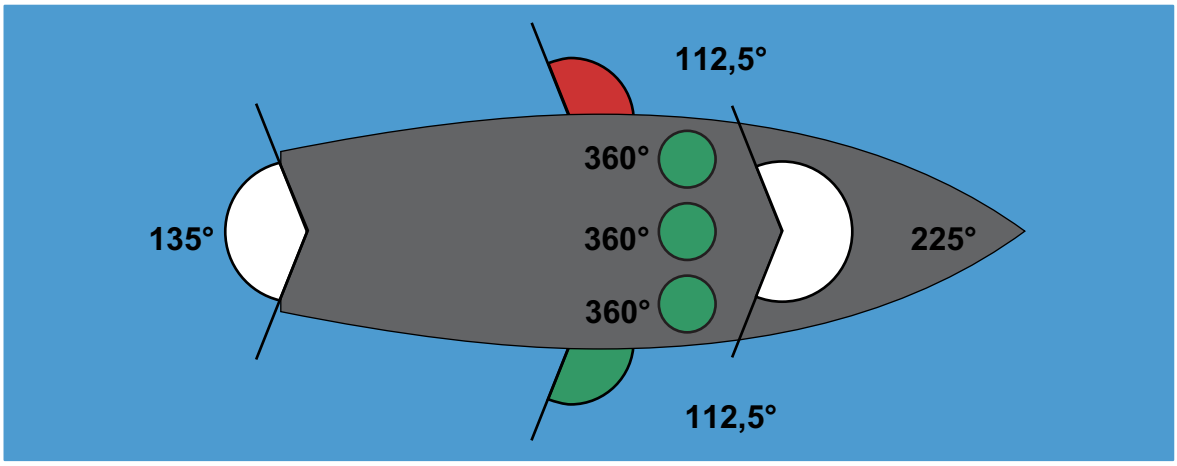
58



1.3.8.N. — Navires participant à des opérations de plongée (Règles 27 e-i et 27 e-ii).

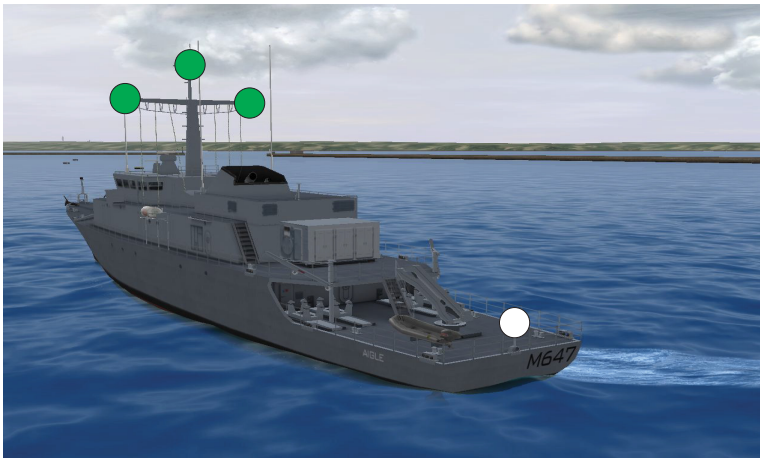
61 f) Un navire effectuant des opérations de déminage doit montrer, outre les feux prescrits pour les navires à propulsion mécanique par la règle 23 ou les feux ou la marque prescrits pour les navires au mouillage par la règle 30, selon le cas, trois feux verts visibles sur tout l'horizon ou trois boules. Il doit montrer un de ces feux ou marques à proximité de la tête du mât de misaine et un de ces feux ou marques à chaque extrémité de la vergue de misaine (1.3.8.O. - 1.3.8.P. - 1.3.8.Q.). Ces feux ou marques indiquent qu'il est dangereux pour un autre navire de s'approcher à moins de 1 000 mètres du navire qui effectue le déminage.

64



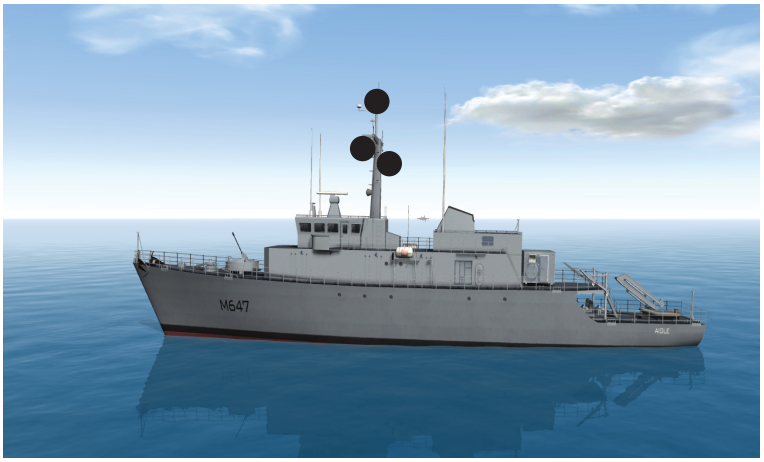
1.3.8.O. — Vue schématique du plan des feux d'un navire effectuant des opérations de déminage.

67



1.3.8.P. — Navire effectuant des opération de déminage vu de l'arrière du travers (Règle 27 f).

70



1.3.8.Q. — Navire effectuant des opérations de déminage - Marques de jour (Règle 27 f).

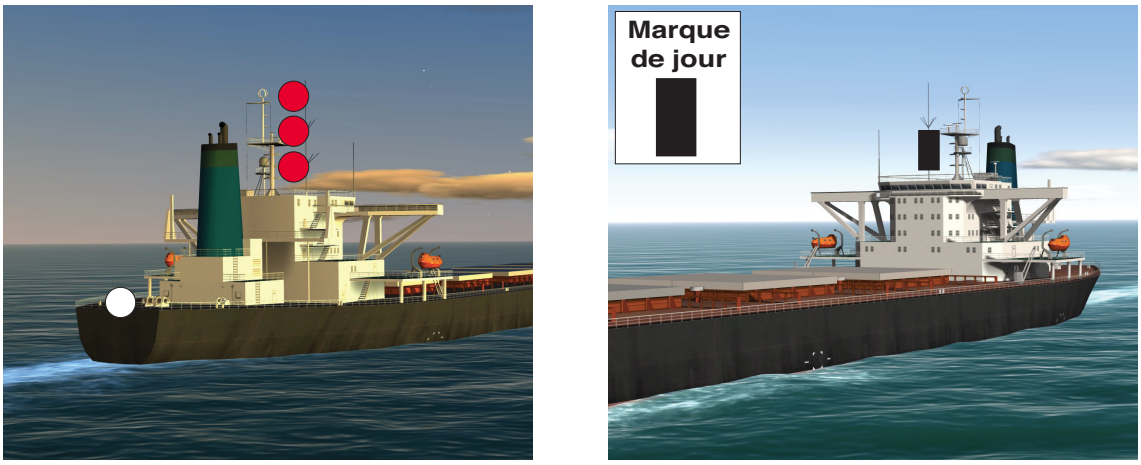
73 g) Les navires de longueur inférieure à 12 mètres, à l'exception des navires participant à des opérations de plongée, ne sont pas tenus de montrer les feux et marques prescrits par la présente règle.

76 h) Les signaux prescrits par la présente règle ne sont pas des signaux de navires en détresse et demandant assistance. Les signaux de cette dernière catégorie font l'objet de l'Annexe IV du présent Règlement.

01 ## 1.3.9. Règle 28 — Navires handicapés par leur tirant d'eau

07 Un navire handicapé par son tirant d'eau peut, outre les feux prescrits pour les navires à propulsion mécanique par la règle 23, montrer à l'endroit le plus visible trois feux rouges superposés visibles sur tout l'horizon ou une marque cylindrique (1.3.9.).

13



1.3.9. — Navire handicapé par son tirant d'eau - Les trois feux rouges verticaux, visibles sur tout l'horizon, sont facultatifs ; la marque de jour est également facultative (Règle 28).

01 ## 1.3.10. Règle 29 — Bateaux-pilotes

07 a) Un bateau-pilote en service de pilotage doit montrer (1.3.10.) :
- i) à la tête du mât ou à proximité de celle-ci, deux feux superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant blanc et le feu inférieur rouge ;
- ii) de plus, lorsqu'il fait route, des feux de côté et un feu de poupe ;
- iii) au mouillage, outre les feux prescrits à l'alinéa i), le feu, les feux ou la marque prescrits par la règle 30 pour les navires au mouillage.

13



1.3.10. — Bateau-pilote en route (à gauche) et au mouillage (à droite) [Règle 29].

19 b) Un bateau-pilote qui n'est pas en service de pilotage doit montrer les feux ou marques prescrits pour un navire de sa longueur.

01 ## 1.3.11. Règle 30 — Navires au mouillage et navires échoués

07 a) Un navire au mouillage doit montrer à l'endroit le plus visible (1.3.11.A. - 1.3.11.B.) :
- i) à l'avant, un feu blanc visible sur tout l'horizon ou une boule ;
- ii) à l'arrière ou près de l'arrière, plus bas que le feu prescrit à l'alinéa i), un feu blanc visible sur tout l'horizon.

13



1.3.11.A. — Navire au mouillage de longueur supérieure ou égale à 50 m et inférieure à 100 m (à gauche) [Règles 30 a-i et 30 a-ii] - Navire au mouillage de longueur inférieure à 50 m (à droite) [Règles 30 a-i et 30 b].

19



1.3.11.B. — Navire au mouillage - Marque de jour (Règle 30 a-i).

25 b) Un navire au mouillage de longueur inférieure à 50 mètres peut montrer, à l'endroit le plus visible, un feu blanc visible sur tout l'horizon, au lieu des feux prescrits au paragraphe a) de la présente règle (1.3.11.A.).

31 c) En outre, un navire au mouillage peut utiliser ses feux de travail disponibles ou des feux équivalents pour illuminer ses ponts (1.3.11.C.). Cette disposition est obligatoire pour les navires de longueur égale ou supérieure à 100 mètres.

37



1.3.11.C. — Navire au mouillage utilisant ses feux de travail (obligatoire pour les navires de longueur supérieure ou égale à 100 m) [Règles 30 a-i, 30 a-ii et 30 c].

43 d) Un navire échoué doit montrer les feux prescrits aux paragraphes a) ou b) de la présente règle et, de plus, à l'endroit le plus visible :
– i) deux feux rouges superposés visibles sur tout l'horizon (1.3.11.D.) ;
– ii) trois boules superposées (1.3.11.E.).

49



1.3.11.D. — Navire échoué (Règles 30 a, 30 b et 30 d-i).

55



1.3.11.E. — Navire échoué - Marque de jour (Règle 30 d-ii).

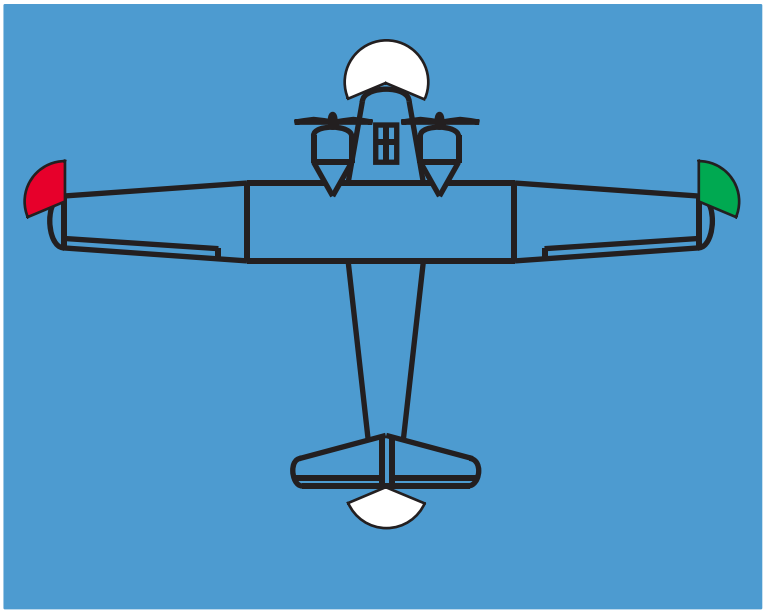
61 e) Les navires de longueur inférieure à 7 mètres, lorsqu'ils sont au mouillage, ne sont pas tenus de montrer les feux ou la marque prescrits aux paragraphes a) et b) de la présente règle, sauf s'ils sont au mouillage dans un chenal étroit, une voie d'accès ou un ancrage, à proximité de ces lieux, ou sur les routes habituellement fréquentées par d'autres navires.

67 f) Les navires de longueur inférieure à 12 mètres, lorsqu'ils sont échoués, ne sont pas tenus de montrer les feux ou marques prescrits aux alinéas i) et ii) du paragraphe d) de la présente règle.

01 1.3.12. Règle 31 — Hydravions et navions

07 Un hydravion ou un navion qui est dans l'impossibilité de montrer les feux et marques présentant les caractéristiques ou situés aux emplacements prescrits par les règles de la présente partie, doit montrer des feux et marques se rapprochant le plus possible de ceux prescrits par ces règles (1.3.12.).

13



1.3.12. — Vue schématique en plan des feux d'un hydravion en route sur l'eau.

01 1.4. Partie D — Signaux sonores et lumineux

01 1.4.1. Règle 32 — Définitions

07 a) Le terme « sifflet » désigne tout appareil de signalisation sonore capable d'émettre les sons prescrits et conforme aux spécifications de l'Annexe III du présent Règlement.

13 b) L'expression « son bref » désigne un son d'une durée d'environ une seconde.

19 c) L'expression « son prolongé » désigne un son d'une durée de quatre à six secondes.

01 1.4.2. Règle 33 — Matériel de signalisation sonore

07 a) Les navires de longueur égale ou supérieure à 12 m doivent être pourvus d'un sifflet, les navires de longueur égale ou supérieure à 20 m doivent être pourvus d'une cloche en sus d'un sifflet et les navires de longueur égale ou supérieure à 100 m doivent être en outre pourvus d'un gong dont le son et le timbre ne doivent pas pouvoir être confondus avec ceux de la cloche. Le sifflet, la cloche et le gong doivent satisfaire aux spécifications de l'Annexe III du présent Règlement. La cloche ou le gong, ou les deux, peuvent être remplacés par un autre matériel ayant respectivement les mêmes caractéristiques sonores, à condition qu'il soit toujours possible d'actionner manuellement les signaux prescrits.

13 b) Les navires de longueur inférieure à 12 mètres ne sont pas tenus d'avoir à leur bord les appareils de signalisation sonore prescrits au paragraphe a) de la présente règle, mais ils doivent, en l'absence de tels appareils, être munis d'un autre moyen d'émettre un signal sonore efficace.

01 1.4.3. Règle 34 — Signaux de manœuvre et signaux d'avertissement

07 a) Lorsque des navires sont en vue les uns des autres, un navire à propulsion mécanique faisant route doit, lorsqu'il effectue des manœuvres autorisées ou prescrites par les présentes Règles, indiquer ces manœuvres par les signaux suivants, émis au sifflet (1.4.3.) :
- un son bref pour dire : « Je viens sur tribord » (1.2.2.4. et 1.2.2.5.) ;
- deux sons brefs pour dire : « Je viens sur bâbord » (1.2.2.8.A. et 1.2.2.8.B.) ;
- trois sons brefs pour dire : « Je bats en arrière ».

13 b) Tous les navires peuvent compléter les signaux au sifflet prescrits au paragraphe a) de la présente règle par des signaux lumineux (1.4.3.) répétés, selon les besoins, pendant toute la durée de la manœuvre :
- i) ces signaux lumineux ont la signification suivante :
- un éclat pour dire : « Je viens sur tribord » ;
- deux éclats pour dire : « Je viens sur bâbord » ;
- trois éclats pour dire : « Je bats en arrière » ;
- ii) chaque éclat doit durer une seconde environ, l'intervalle entre les éclats doit être d'une seconde environ et l'intervalle entre les signaux successifs doit être de dix secondes au moins ;
- iii) le feu utilisé pour ce signal doit, s'il existe, être un feu blanc visible sur tout l'horizon à une distance de cinq milles au moins et doit être conforme aux dispositions de l'Annexe I du présent Règlement.

19 c) Lorsqu'ils sont en vue l'un de l'autre dans un chenal étroit ou une voie d'accès :
- i) un navire qui entend en rattraper un autre doit, conformément aux dispositions de la règle 9 e) i), indiquer son intention en émettant au sifflet les signaux suivants :
- deux sons prolongés suivis d'un son bref pour dire : « Je compte vous rattraper sur tribord » ;
- deux sons prolongés suivis de deux sons brefs pour dire : « Je compte vous rattraper sur bâbord » (1.2.1.6.C.) ;
- ii) le navire qui est sur le point d'être rattrapé doit, en manœuvrant conformément aux dispositions de la règle 9 e) i), indiquer son accord en émettant au sifflet le signal suivant :
- un son prolongé, un son bref, un son prolongé et un son bref, émis dans cet ordre (1.2.1.6.C.).

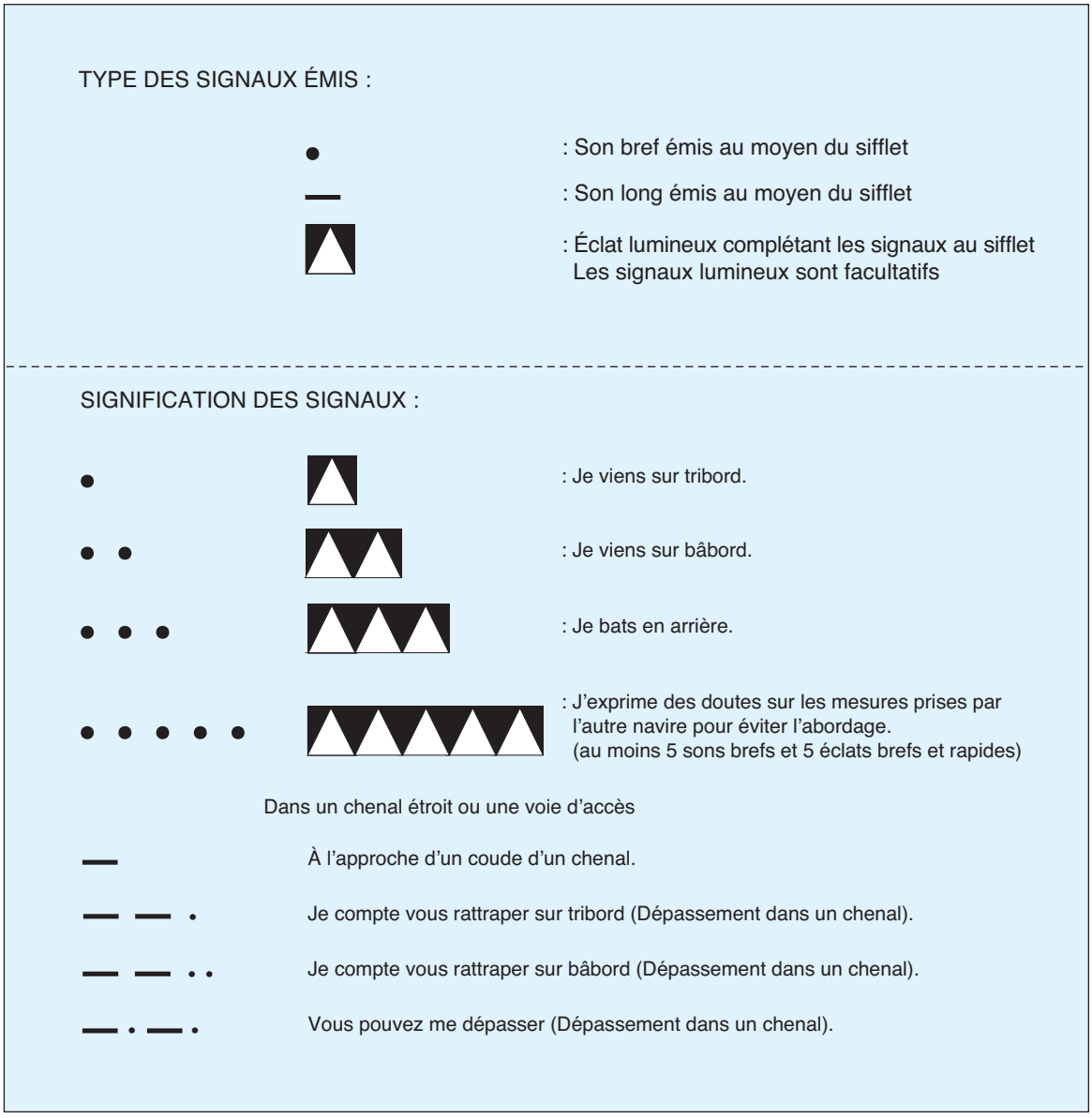
25 d) Lorsque deux navires en vue l'un de l'autre s'approchent l'un de l'autre et que, pour une raison quelconque, l'un d'eux ne comprend pas les intentions ou les manœuvres de l'autre, ou se demande si l'autre navire prend les mesures suffisantes pour éviter l'abordage, le navire qui a des doutes les exprime immédiatement en émettant au sifflet une série rapide d'au moins cinq sons brefs (1.2.1.6.B.). Ce signal peut être complété par un signal lumineux d'au moins cinq éclats brefs et rapides.

31 e) Un navire s'approchant d'un coude ou d'une partie d'un chenal ou d'une voie d'accès où d'autres navires peuvent être cachés par un obstacle doit faire entendre un son prolongé. Tout navire venant dans sa direction

qui entend le signal de l'autre côté du coude ou derrière l'obstacle doit répondre à ce signal en faisant entendre un son prolongé (1.2.1.6.D.).

37 f) Lorsque des sifflets sont installés à bord d'un navire à une distance de plus de 100 mètres les uns des autres, on ne doit utiliser qu'un seul sifflet pour émettre des signaux de manœuvre et des signaux avertisseurs.

43



1.4.3. — Tableau récapitulatif des signaux de manœuvre et d'avertissement sonores et lumineux (navires en vue les uns des autres ou dans un chenal).

01 ## 1.4.4. Règle 35 — Signaux sonores par visibilité réduite

04 Tant de jour que de nuit, à l'intérieur ou à proximité d'une zone où la visibilité est réduite, les signaux prescrits par la présente règle doivent être utilisés comme suit :

07 a) Un navire à propulsion mécanique ayant de l'erre doit faire entendre un son prolongé à des intervalles ne dépassant pas deux minutes (1.4.4.A.).

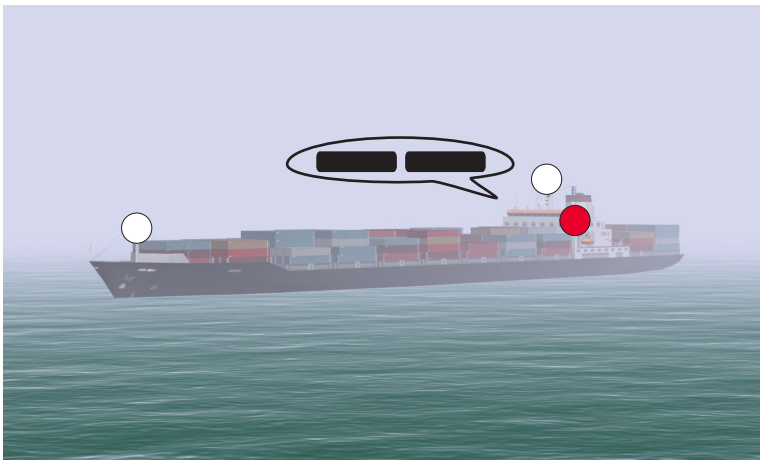
10



1.4.4.A. — Navire à propulsion mécanique faisant route avec erre (Règle 35 a).

13 b) Un navire à propulsion mécanique faisant route, mais stoppé et n'ayant pas d'erre, doit faire entendre, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, deux sons prolongés séparés par un intervalle de deux secondes environ (1.4.4.B.).

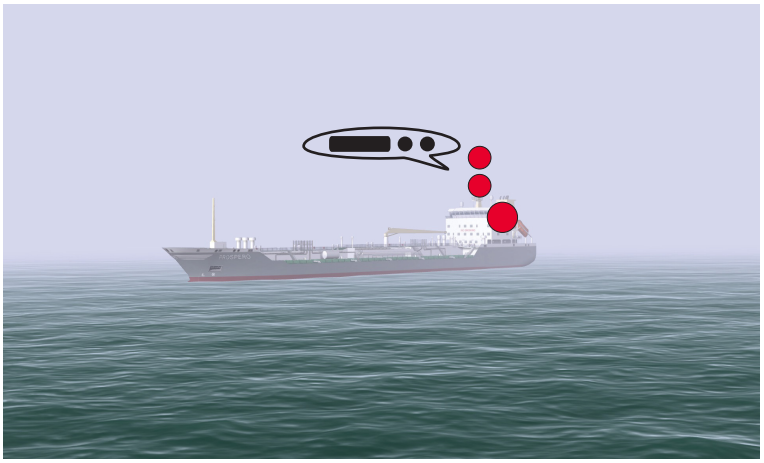
16



1.4.4.B. — Navire à propulsion mécanique faisant route sans erre (Règle 35 b).

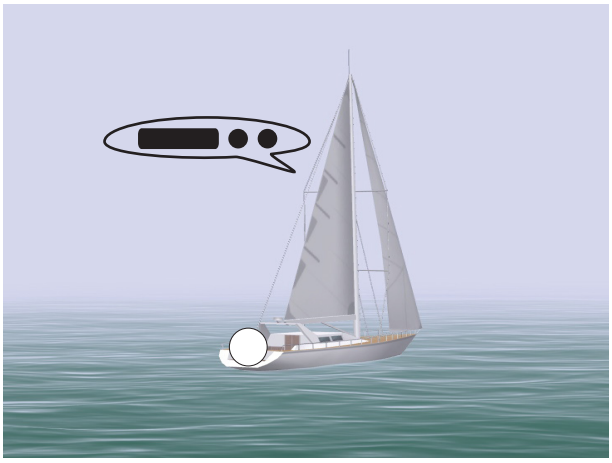
19 c) Un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre (1.4.4.C.), un navire à capacité de manœuvre restreinte, un navire handicapé par son tirant d'eau, un navire à voile (1.4.4.D.), un navire en train de pêcher (1.4.4.E.), et un navire qui en remorque (1.4.4.F.) ou en pousse un autre doivent émettre, au lieu des signaux prescrits aux paragraphes a) ou b) de la présente règle, trois sons consécutifs, à savoir un son prolongé suivi de deux sons brefs, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes.

22



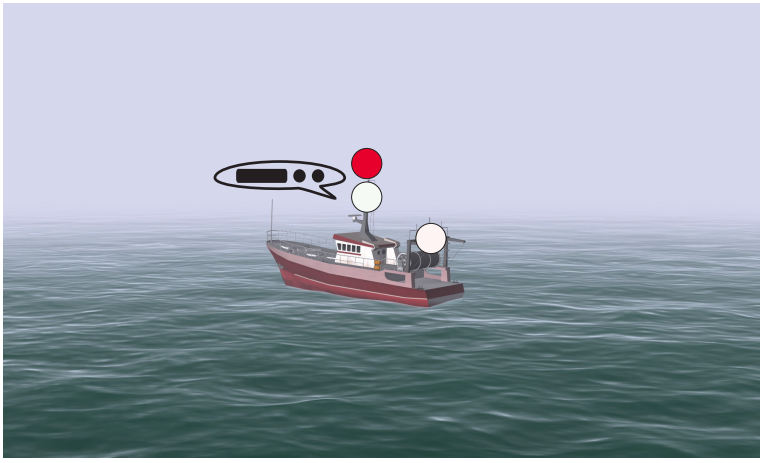
1.4.4.C. — Navire non maître de sa manœuvre avec erre (Règle 35 c).

25



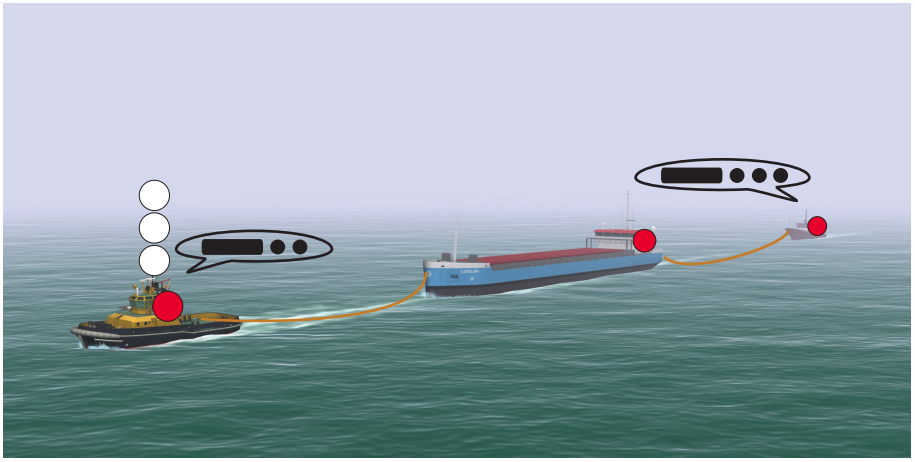
1.4.4.D. — Navire à voile avec erre (Règle 35 c).

28



1.4.4.E. — Navire en train de pêcher (Règle 35 c).

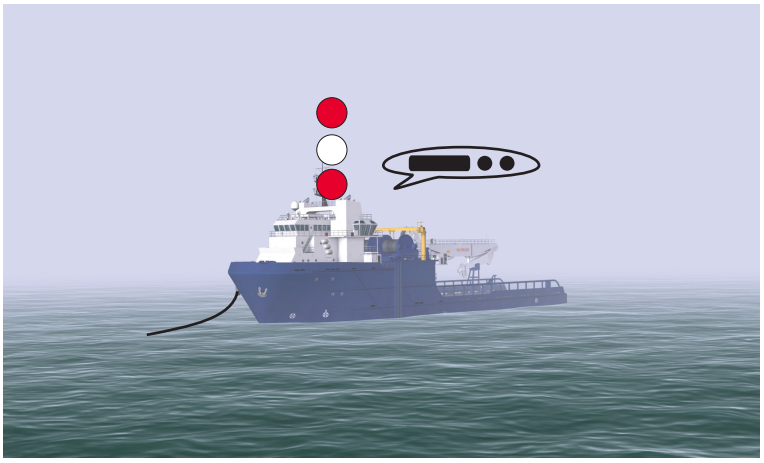
31



1.4.4.F. — Navire qui remorque plusieurs autres navires - Le dernier navire du convoi doit, si possible, émettre son signal immédiatement après celui du navire remorqueur (Règles 35 c et 35 e).

34 d) Un navire en train de pêcher, lorsqu'il est au mouillage, et un navire à capacité de manœuvre restreinte qui procède à ses travaux au mouillage (1.4.4.G.) doivent émettre, au lieu des signaux prescrits au paragraphe g) de la présente règle, le signal prescrit au paragraphe c) de la présente règle.

37



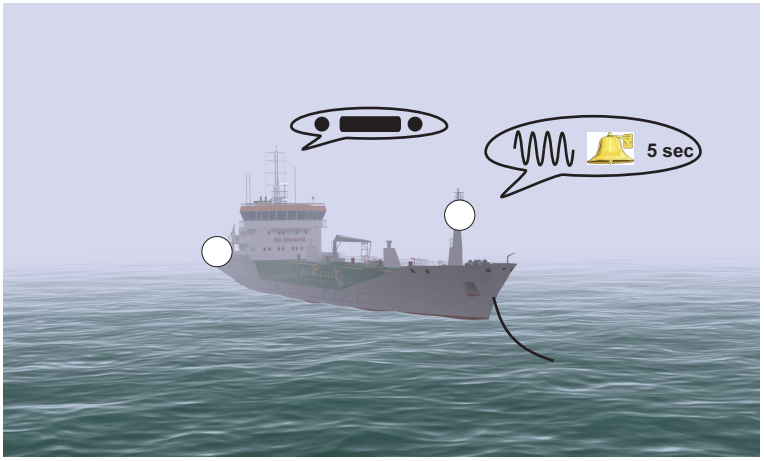
1.4.4.G. — Navire à capacité de manœuvre restreinte qui procède à des travaux au mouillage (Règle 35 d).

40 e) Un navire remorqué ou, s'il en est remorqué plus d'un, le dernier navire du convoi doit, s'il a un équipage à bord, faire entendre, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, quatre sons consécutifs, à savoir un son prolongé suivi de trois sons brefs (1.4.4.F.). Lorsque cela est possible, ce signal doit être émis immédiatement après le signal du navire remorqueur.

43 f) Un navire en train de pousser et un navire poussé en avant reliés par un raccordement rigide de manière à former une unité composite doivent être considérés comme un navire à propulsion mécanique et doivent faire entendre les signaux prescrits aux paragraphes a) ou b) de la présente règle.

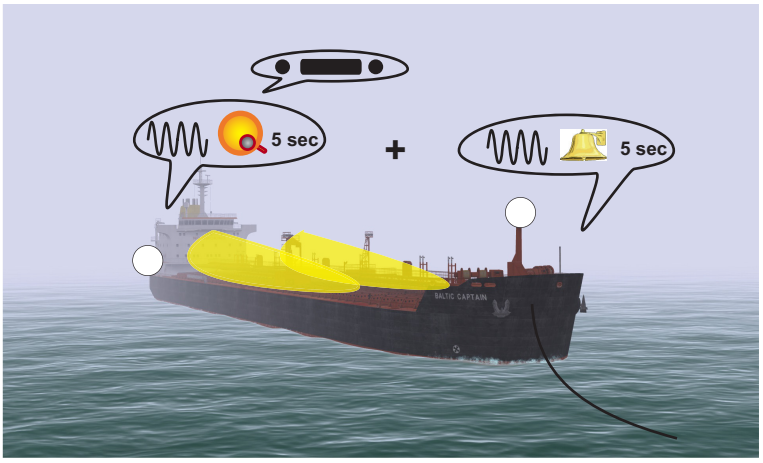
46 g) Un navire au mouillage doit sonner la cloche rapidement pendant cinq secondes environ, à des intervalles ne dépassant pas une minute (1.4.4.H.). À bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 100 mètres, on doit sonner la cloche sur la partie avant du navire et, immédiatement après, sonner rapidement le gong pendant cinq secondes environ sur la partie arrière (1.4.4.I.). Un navire au mouillage peut en outre faire entendre trois sons consécutifs, à savoir un son bref suivi d'un son prolongé et d'un son bref, pour signaler sa position et la possibilité d'un abordage à un navire qui s'approche (1.4.4.H. - 1.4.4.I.).

49



1.4.4.H. — Navire de longueur inférieure à 100 m au mouillage (Règle 35 g).

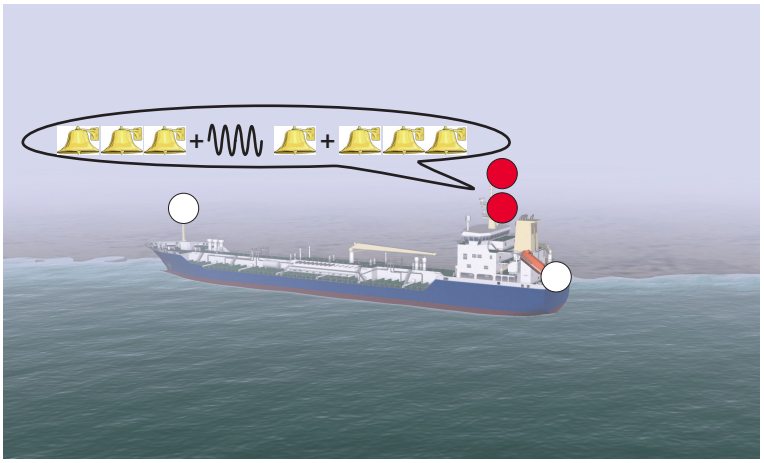
52



1.4.4.I. — Navire de longueur égale ou supérieure à 100 m au mouillage - Les coups de gong sont émis immédiatement après le tintement de cloche (Règle 35 g).

55 h) Un navire échoué doit sonner la cloche et, en cas de besoin, faire entendre le gong, ainsi qu'il est prescrit au paragraphe g) de la présente règle. De plus, il doit faire entendre trois coups de cloche séparés et distincts immédiatement avant et après avoir fait entendre la sonnerie rapide de la cloche (1.4.4.J.). De plus, un navire échoué peut émettre au sifflet un signal approprié.

58

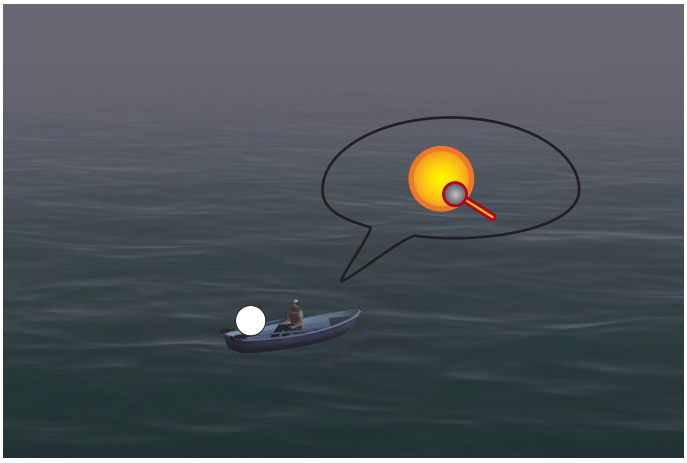


1.4.4.J. — Navire échoué de longueur inférieure à 100 m (Règle 35 h).

61 i) Un navire de longueur égale ou supérieure à 12 m mais inférieure à 20 m n'est pas tenu de faire entendre les coups de cloche prescrits aux paragraphes g) et h) de la présente règle. Toutefois, lorsqu'il ne le fait pas, il doit faire entendre un autre signal sonore efficace à des intervalles ne dépassant pas deux minutes.

64 j) Un navire de longueur inférieure à 12 mètres n'est pas tenu de faire entendre les signaux mentionnés ci-dessus, mais lorsqu'il ne le fait pas, il doit faire entendre un autre signal sonore efficace à des intervalles ne dépassant pas deux minutes (1.4.4.K.).

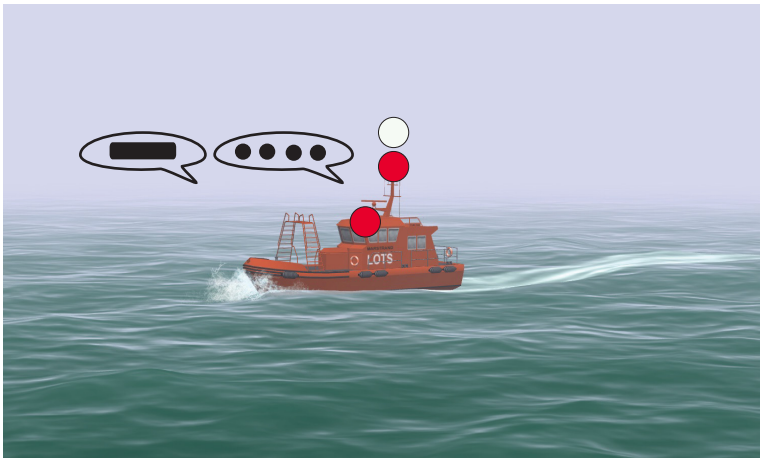
67



1.4.4.K. — Navire de longueur inférieure à 12 m (Règle 35 j).

70 k) Un bateau-pilote en service de pilotage peut, outre les signaux prescrits aux paragraphes a), b) ou g) de la présente règle, faire entendre un signal d'identification consistant en quatre sons brefs (1.4.4.L.).

73



1.4.4.L. — Bateau-pilote avec erre (Règle 35 k).

76

Signaux	Intervalle maximum	Navire
1 - Sifflet		
▬	2 min	Navire à propulsion mécanique ayant de l'erre.
▬ ▬	2 min	Navire à propulsion mécanique faisant route mais n'ayant pas d'erre.
▬ ▪ ▪	2 min	Un des navires suivants : - navire à voile, - navire en train de pêcher (en route ou au mouillage), - navire non maître de sa manœuvre, - navire à capacité de manœuvre restreinte en route ou en travaux au mouillage (câblier, baliseur ...), - navire handicapé par son tirant d'eau, - remorqueur, - pousseur.
▬ ▪ ▪ ▪ ▪ ▬ ▪ ▪ ▪ ▪ ▪	2 min	Navire remorqué. Navire au mouillage (pour attirer l'attention). Bateau-pilote (signal d'identification).
2 - Cloche		
▪ ▪ ▪ ▪ ▪ ▪ (5 s)	1 min	Navire au mouillage.
▪ ▪ ▪ ▪ ▪ ▪ (5 s) + Gong (5 s)	1 min	Navire au mouillage d'une longueur supérieure à 100 m (cloche à l'avant, gong à l'arrière).
!!! ▪ ▪ ▪ !!!	1 min	Navire échoué.
!!! ▪ ▪ ▪ !!! + Gong	1 min	Navire échoué d'une longueur supérieure à 100 m (cloche à l'avant, gong à l'arrière).
3 - Autres moyens		
Signal sonore quelconque	2 min	Navire d'une longueur inférieure à 12 m et embarcation à l'aviron.

1.4.4.M. — Tableau récapitulatif des signaux sonores par visibilité réduite.

01 1.4.5. Règle 36 — Signaux destinés à appeler l'attention

07 Tout navire peut, s'il juge nécessaire d'appeler l'attention d'un autre navire, émettre des signaux lumineux ou sonores ne pouvant être confondus avec tout autre signal autorisé par l'une quelconque des présentes règles, ou bien orienter le faisceau de son projecteur en direction du danger qui menace un navire de façon telle que ce faisceau ne puisse gêner d'autres navires. Tout feu destiné à attirer l'attention d'un autre navire ne doit pas pouvoir être confondu avec une aide à la navigation. Aux fins de la présente règle, l'emploi de feux intermittents ou tournants à haute intensité, tels que les phares gyroscopiques, doit être évité.

01 1.4.6. Règle 37 — Signaux de détresse

07 Un navire qui est en détresse et demande assistance doit utiliser ou montrer les signaux décrits à l'Annexe IV du présent Règlement.

01 # 1.5. Partie E — Exemptions

01 ## 1.5.1. Règle 38 — Exemptions

07 Tout navire (ou catégorie de navires) qui satisfait aux prescriptions des Règles internationales de 1960 pour prévenir les abordages en mer et dont la quille est posée, ou qui se trouve à un stade de construction équivalent, avant l'entrée en vigueur du présent Règlement, peut bénéficier des exemptions suivantes qui s'appliquent audit Règlement :

13 a) Installation des feux dont la portée lumineuse est prescrite par la règle 22 : quatre ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.

19 b) Installation des feux dont les couleurs sont prescrites à la section 7 de l'Annexe I du présent Règlement : quatre ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.

25 c) Changement de l'emplacement des feux résultant du passage des mesures britanniques au système métrique et de l'arrondissement des chiffres des mesures : exemption permanente.

31 d)

– i) Changement de l'emplacement des feux de tête de mât à bord des navires de longueur inférieure à 150 mètres, résultant des prescriptions de la section 3 a) de l'Annexe I du présent Règlement : exemption permanente.
– ii) Changement de l'emplacement des feux de tête de mât à bord des navires de longueur égale ou supérieure à 150 mètres, résultant des prescriptions de la section 3 a) de l'Annexe I du présent Règlement : neuf ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.

37 e) Changement de l'emplacement des feux de tête de mât résultant des prescriptions de la section 2 b) de l'Annexe I du présent Règlement : neuf ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.

43 f) Changement de l'emplacement des feux de côté résultant des prescriptions des sections 2 g) et 3 b) de l'Annexe I du présent Règlement : neuf ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.

49 g) Spécifications du matériel de signalisation sonore prescrites par l'Annexe III du présent Règlement : neuf ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.

55 h) Changement de l'emplacement des feux visibles sur tout l'horizon résultant des prescriptions de la section 9 b) de l'Annexe I du présent Règlement : exemption permanente.

01 1.6. Partie F — Vérification du respect des dispositions de la Convention

01 1.6.1. Règle 39 — Définitions

07 a) *Audit* désigne un processus systématique, indépendant et dûment étayé qui vise à obtenir des preuves d'audit et à les analyser objectivement pour déterminer la mesure dans laquelle les critères d'audit sont remplis.

13 b) *Programme d'audit* désigne le Programme d'audit des États Membres de l'OMI que l'Organisation a établi et qui tient compte des directives élaborées par l'Organisation(2).

19 c) *Code d'application* désigne le Code d'application des instruments de l'OMI (Code III), que l'Organisation a adopté par la résolution A.1070(28).

25 d) *Norme d'audit* désigne le Code d'application.

01 1.6.2. Règle 40 — Application

07 Les Gouvernements contractants utilisent les dispositions du Code d'application lorsqu'ils s'acquittent des devoirs et responsabilités qui leur incombent en vertu de la présente Convention.

01 1.6.3. Règle 41 — Vérification de la conformité

07 a) Toute Partie contractante fait l'objet d'audits périodiques qu'effectue l'Organisation conformément à la norme d'audit en vue de vérifier qu'elle respecte et applique les dispositions de la présente Convention.

13 b) Le Secrétaire général de l'Organisation est responsable de l'administration du Programme d'audit conformément aux directives élaborées par l'Organisation(2).

19 c) Il incombe à toute Partie contractante de faciliter la conduite de l'audit et la mise en œuvre d'un programme d'action visant à donner suite aux conclusions, en se fondant sur les directives adoptées par l'Organisation(2).

25 d) L'audit de chaque Partie contractante doit :
- i) suivre un calendrier global établi par le Secrétaire général de l'Organisation qui tienne compte des directives élaborées par l'Organisation(2) ; et
- ii) être effectué à des intervalles réguliers, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation(2).

(2) Se reporter au Document-cadre et aux Procédures pour le Programme d'audit des États Membres de l'OMI, que l'Organisation a adoptés par la résolution A.1067(28).

Chapitre 2

ANNEXES

01 2.1. Annexe I — Emplacement et caractéristiques techniques des feux et marques

01 2.1.1. Définition

07 L'expression « hauteur au-dessus du plat-bord » désigne la hauteur au-dessus du pont continu le plus élevé. Cette hauteur doit être mesurée à partir de l'endroit situé sous le feu à la verticale de celui-ci.

01 2.1.2. Emplacement et espacement des feux sur le plan vertical

07 a) À bord des navires à propulsion mécanique de longueur égale ou supérieure à 20 mètres, les feux de tête de mât doivent être disposés comme suit :

– i) le feu de tête de mât avant ou, le cas échéant, le feu unique, doit se trouver à une hauteur de 6 mètres au moins au-dessus du plat-bord et, si la largeur du navire dépasse 6 mètres, à une hauteur au-dessus du plat-bord au moins égale à cette largeur, sans qu'il soit toutefois nécessaire que cette hauteur dépasse 12 mètres ;
– ii) lorsqu'il existe deux feux de tête de mât, le feu arrière doit se trouver au moins 4,5 mètres plus haut que le feu avant.

13 b) La distance verticale entre les feux de tête de mât des navires à propulsion mécanique doit être telle que le feu arrière puisse toujours être vu distinctement au-dessus du feu avant, à une distance de 1 000 mètres de l'avant du navire au niveau de la mer, dans toutes les conditions normales d'assiette.

19 c) Le feu de tête de mât d'un navire à propulsion mécanique de longueur égale ou supérieure à 12 mètres, mais inférieure à 20 mètres, doit se trouver à une hauteur de 2,5 mètres au moins au-dessus du plat-bord.

25 d) Un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à 12 mètres peut avoir son feu le plus élevé à une hauteur inférieure à 2,5 mètres au-dessus du plat-bord. Toutefois, lorsqu'il porte un feu de tête de mât en plus des feux de côté et du feu de poupe ou bien le feu visible sur tout l'horizon prescrit à la règle 23 d) i) en plus des feux de côté, ce feu de tête de mât ou ce feu visible sur tout l'horizon doit se trouver à 1 mètre au moins au-dessus des feux de côté.

31 e) L'un des deux ou trois feux de tête de mât prescrits pour un navire à propulsion mécanique qui remorque ou pousse un autre navire doit se trouver au même emplacement que le feu de tête de mât avant ou arrière, étant entendu que, si le feu inférieur de tête de mât arrière se trouve sur le mât arrière, il doit se trouver au moins 4,5 mètres plus haut que le feu de tête de mât avant.

37 f)

– i) Le feu ou les feux de tête de mât prescrits par la règle 23 a) doivent être placés au-dessus et à bonne distance des autres feux et obstructions, à l'exception de ceux qui sont décrits à l'alinéa ii).
– ii) Lorsqu'il n'est pas possible de placer au-dessous des feux de tête de mât les feux visibles sur tout l'horizon prescrits par la règle 27 b) i) ou par la règle 28, ces feux peuvent être placés au-dessus du feu ou des feux de tête de mât arrière ou, sur un plan vertical, entre le feu ou les feux de tête de mât avant et le feu ou les feux de tête de mât arrière à condition que, dans ce dernier cas, il soit satisfait aux prescriptions du paragraphe c) de la section 3 de la présente Annexe.

43 g) Les feux de côté d'un navire à propulsion mécanique doivent se trouver à une hauteur au-dessus du plat-bord ne dépassant pas les trois quarts de la hauteur du feu de tête de mât avant. Ils ne doivent pas être placés trop bas pour ne pas se confondre avec les lumières de pont.

49 h) Lorsqu'ils sont réunis en un fanal combiné et portés par un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à 20 mètres, les feux de côté doivent se trouver à 1 mètre au moins au-dessous du feu de tête de mât.

55 i) Lorsque les règles prescrivent deux ou trois feux superposés, ceux-ci doivent être espacés de la manière suivante :

- i) à bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 20 mètres, ces feux doivent être espacés de 2 mètres au moins ; le feu inférieur doit se trouver à une hauteur de 4 mètres au moins au-dessus du plat-bord, sauf si le navire est tenu de porter un feu de remorquage ;
- ii) à bord d'un navire de longueur inférieure à 20 mètres, les feux doivent être espacés de 1 mètre au moins ; le feu inférieur doit se trouver à une hauteur de 2 mètres au moins au-dessus du plat-bord, sauf si le navire est tenu de porter un feu de remorquage ;
- iii) lorsque trois feux sont portés, ils doivent être placés à intervalles réguliers.

61 j) Le feu le plus bas des deux feux visibles sur tout l'horizon prescrits pour les navires en train de pêcher doit se trouver à une hauteur au-dessus des feux de côté au moins égale à deux fois la distance qui sépare les deux feux verticaux.

67 k) Lorsque le navire porte deux feux de mouillage, le feu de mouillage avant prescrit par la règle 30 a) i) doit se trouver 4,5 mètres au moins plus haut que le feu arrière. À bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 50 mètres, le feu de mouillage avant doit se trouver à une hauteur de 6 mètres au moins au-dessus du plat-bord.

01 ## 2.1.3. Emplacement et espacement des feux sur le plan horizontal

07 a) Lorsque deux feux de tête de mât sont prescrits pour un navire à propulsion mécanique, la distance horizontale qui les sépare doit être au moins égale à la moitié de la longueur du navire sans toutefois qu'il soit nécessaire que cette distance dépasse 100 mètres. Le feu avant ne doit pas être situé, par rapport à l'avant du navire, à une distance supérieure au quart de la longueur du navire.

13 b) À bord d'un navire à propulsion mécanique de longueur égale ou supérieure à 20 mètres, les feux de côté ne doivent pas se trouver sur l'avant des feux de tête de mât avant. Ils doivent se trouver sur le côté du navire ou à proximité de celui-ci.

19 c) Lorsque les feux prescrits par la règle 27 b) i) ou par la règle 28 sont placés, sur un plan vertical, entre le feu ou les feux de tête de mât avant et le feu ou les feux de tête de mât arrière, ces feux visibles sur tout l'horizon doivent se trouver à une distance horizontale de 2 mètres au moins de l'axe longitudinal du navire dans le sens transversal.

25 d) Lorsqu'un seul feu de mât est prescrit pour un navire à propulsion mécanique, ce feu doit se trouver en avant de la demi-longueur du navire, si ce n'est qu'un navire de longueur inférieure à 20 mètres n'a pas à placer ce feu en avant de la demi-longueur du navire mais doit le placer aussi à l'avant qu'il est possible dans la pratique.

01 ## 2.1.4. Détails concernant l'emplacement des feux de direction pour les navires de pêche, les dragues et les navires effectuant des travaux sous-marins

07 a) Le feu de direction de l'engin déployé d'un navire en train de pêcher, prescrit par la règle 26 c) ii), doit être situé à une distance horizontale de 2 mètres au moins et de 6 mètres au plus des deux feux rouge et blanc visibles sur tout l'horizon. Ce feu doit être placé à une hauteur qui ne soit ni supérieure à celle du feu blanc visible sur tout l'horizon prescrit par la règle 26 c) i), ni inférieure à celle des feux de côté.

13 b) La distance horizontale entre les feux et marques indiquant à bord d'un navire en train de draguer ou d'effectuer des travaux sous-marins le côté obstrué et/ou le côté sur lequel on peut passer sans danger, tels que prescrits à la règle 27 d) i) et ii), et les feux et les marques prescrits à la règle 27 b) i) et ii) doit être aussi grande que possible et, en tout cas, d'au moins 2 mètres. Le plus élevé de ces feux ou marques ne doit en aucun cas être placé plus haut que le feu inférieur ou la marque inférieure faisant partie de la série des trois feux ou marques prescrits par la règle 27 b) i) et ii).

01 ## 2.1.5. Écrans des feux de côté

07 Les feux de côté des navires de longueur égale ou supérieure à 20 mètres doivent être munis, du côté du navire, d'écrans peints en noir avec une peinture mate et être conformes aux prescriptions de la section 9 de la présente Annexe. À bord des navires de longueur inférieure à 20 mètres, les feux de côté, s'ils sont nécessaires pour satisfaire aux prescriptions de la section 9 de la présente Annexe, doivent être munis, du côté du navire, d'écrans de couleur noire mate. Dans le cas d'un fanal combiné qui utilise un filament vertical unique et une cloison très étroite entre le secteur vert et le secteur rouge, il n'est pas nécessaire de prévoir d'écrans extérieurs.

extrait le : 2015-12-09 — généré le : 2021-10-06 – page 60 / 0

01 **2.1.6. Marques**

07 a) Les marques doivent être noires et avoir les dimensions suivantes :
- i) une boule doit avoir au moins 0,6 mètre de diamètre ;
- ii) un cône doit avoir un diamètre de base de 0,6 mètre au moins et une hauteur égale à son diamètre ;
- iii) une marque cylindrique doit avoir un diamètre de 0,6 mètre au moins et une hauteur double de son diamètre ;
- iv) un bicône se compose de deux cônes définis à l'alinéa ii) ci-dessus ayant une base commune.

13 b) La distance verticale entre les marques doit être d'au moins 1,5 mètre.

19 c) À bord d'un navire de longueur inférieure à 20 mètres, les marques peuvent avoir des dimensions inférieures, mais en rapport avec les dimensions du navire et la distance qui les sépare peut être réduite en conséquence.

01 **2.1.7. Couleur des feux**

07 La chromaticité de tous les feux de navigation doit être conforme aux normes suivantes, qui se situent dans les limites indiquées par le diagramme de chromaticité de la Commission internationale de l'éclairage (CIE).

13 Les limites de la zone des différentes couleurs sont données par les coordonnées des sommets des angles, qui sont les suivantes :

19

i)	*Blanc*						
	x	0,525	0,525	0,452	0,310	0,310	0,443
	y	0,382	0,440	0,440	0,348	0,283	0,382
ii)	*Vert*						
	x	0,028	0,009	0,300	0,203		
	y	0,385	0,723	0,511	0,356		
iii)	*Rouge*						
	x	0,680	0,660	0,735	0,721		
	y	0,320	0,320	0,265	0,259		
iv)	*Jaune*						
	x	0,612	0,618	0,575	0,575		
	y	0,382	0,382	0,425	0,406		

2.1.7. — Couleur des feux.

01 **2.1.8. Intensité des feux**

07 a) L'intensité des feux doit être calculée à l'aide de la formule :

13 $I = 3{,}43 \times 10^6 \times T \times D^2 \times K^{-D}$ où :

19
- I = Intensité lumineuse en candelas dans les conditions de service
- T = Seuil d'éclairement 2×10^{-7} lux
- D = Distance de visibilité (portée lumineuse) du feu en milles marins
- K = Coefficient de transmission atmosphérique. Pour les feux prescrits, K est égal à 0,8 ce qui correspond à une visibilité météorologique d'environ 13 milles marins.

25 b) Le tableau suivant présente quelques valeurs obtenues à l'aide de cette formule :

31

Distance de visibilité (portée lumineuse) du feu exprimée en milles D	Intensité lumineuse du feu exprimée en candelas pour K = 0,8 I
1	0,9
2	4,3
3	12
4	27
5	52
6	94

2.1.8. — Intensité lumineuse et distance de visibilité.

37 *Note : l'intensité lumineuse maximale des feux de navigation devrait être limitée de manière à éviter des reflets gênants. Cette limitation de l'intensité lumineuse ne doit pas être obtenue au moyen d'une commande variable.*

01 **2.1.9. Secteurs horizontaux de visibilité**

07 a)
- i) Les feux de côté doivent, une fois installés à bord, avoir vers l'avant les intensités minimales requises. Les intensités doivent diminuer jusqu'à devenir pratiquement nulles entre 1 et 3 degrés en dehors des secteurs prescrits.
- ii) Pour les feux de poupe et les feux de tête de mât ainsi que pour les feux de côté à la limite du secteur de visibilité située à 22,5 degrés sur l'arrière du travers, les intensités minimales requises doivent être maintenues sur l'arc d'horizon des secteurs prescrits par la règle 21, jusqu'à 5 degrés à l'intérieur de ces secteurs. À partir de 5 degrés à l'intérieur des secteurs prescrits, l'intensité peut diminuer à concurrence de 50 pour cent jusqu'aux limites de secteurs prescrites ; puis elle doit diminuer constamment jusqu'à devenir pratiquement nulle à 5 degrés au plus en dehors des secteurs prescrits.

13 b) À l'exception des feux de mouillage prescrits à la règle 30 qu'il n'est pas nécessaire de placer trop haut au-dessus du plat-bord, les feux visibles sur tout l'horizon doivent être placés de manière à ne pas être cachés par des mâts, des mâts de hune ou toutes autres structures sur des secteurs angulaires supérieurs à 6 degrés.

01 **2.1.10. Secteurs verticaux de visibilité**

07 a) Les secteurs verticaux de visibilité des feux électriques une fois installés, à l'exception des feux installés à bord des navires à voile faisant route, doivent être de nature à maintenir :
- i) au moins l'intensité minimale requise de 5 degrés au-dessus du plan horizontal à 5 degrés au-dessous de ce plan ;
- ii) au moins 60 pour cent de l'intensité minimale requise de 7,5 degrés au-dessus du plan horizontal à 7,5 degrés au-dessous de ce plan.

13 b) Dans le cas des navires à voile faisant route, les secteurs verticaux de visibilité des feux électriques une fois installés doivent être de nature à maintenir :
- i) au moins l'intensité minimale requise de 5 degrés au-dessus du plan horizontal à 5 degrés au-dessous de ce plan ;
- ii) au moins 50 pour cent de l'intensité minimale requise de 25 degrés au-dessus du plan horizontal à 25 degrés au-dessous de ce plan.

19 c) Pour les feux autres qu'électriques, ces spécifications doivent être observées d'aussi près que possible.

01 **2.1.11. Intensité des feux non électriques**

07 Les feux non électriques doivent avoir autant que possible les intensités minimales spécifiées au tableau de la section 8 de la présente Annexe.

01 **2.1.12. Feux de manœuvre**

07 Nonobstant les dispositions de la section 2 f) de la présente Annexe, le feu de manœuvre décrit à la règle 34 b) doit être situé dans le même plan axial que le feu ou les feux de tête de mât et, lorsque cela est possible, à une distance verticale de 2 mètres au moins au-dessus du feu de tête de mât avant, à condition d'être porté à une distance verticale d'au moins 2 mètres au-dessus ou au-dessous du feu de tête de mât arrière. S'il n'y a qu'un seul feu de tête de mât, le feu de manœuvre, s'il existe, doit être installé à l'endroit le plus visible, à une distance verticale d'au moins 2 mètres du feu de tête mât.

01 **2.1.13. Engins à grande vitesse**

07 a) Le feu de tête de mât des engins à grande vitesse [(3)] peut être placé à une hauteur qui, par rapport à la largeur de l'engin, est inférieure à celle prescrite au paragraphe 2 a) i) de la présente annexe, à condition que l'angle à la base du triangle isocèle formé par le feu de tête de mât et les feux de côté, vus de face, ne soit pas inférieur à 27°.

13 b) À bord des engins à grande vitesse d'une longueur égale ou supérieure à 50 m, la distance verticale requise entre le feu du mât avant et celui du mât principal, que le paragraphe 2 a) ii) de la présente annexe fixe à 4,5 m,

(3) Se reporter au Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse de 1994 et au Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse, 2000.

extrait le : 2015-12-09 — généré le : 2021-10-06 – page 62 / 0

peut être modifiée à condition que sa valeur ne soit pas inférieure à celle qui est déterminée en appliquant la formule suivante : $y = \frac{(a + 17\,\psi)\,C}{1000} + 2$

19 Dans cette formule :
- y est la hauteur, exprimée en mètres, du feu du mât principal au-dessus du feu du mât avant ;
- a est la hauteur, exprimée en mètres, du feu du mât avant au-dessus de la surface de l'eau, en cours d'exploitation ;
- ψ est l'assiette en cours d'exploitation, exprimée en degrés ;
- C est la distance horizontale qui sépare les feux de tête de mât, exprimée en mètres.

01 **2.1.14. Agrément**

07 La construction des feux et des marques et l'installation des feux à bord doivent être jugées satisfaisantes par l'autorité compétente de l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon.

01 ## 2.2. Annexe II — Signaux supplémentaires des navires de pêche pêchant à proximité les uns des autres

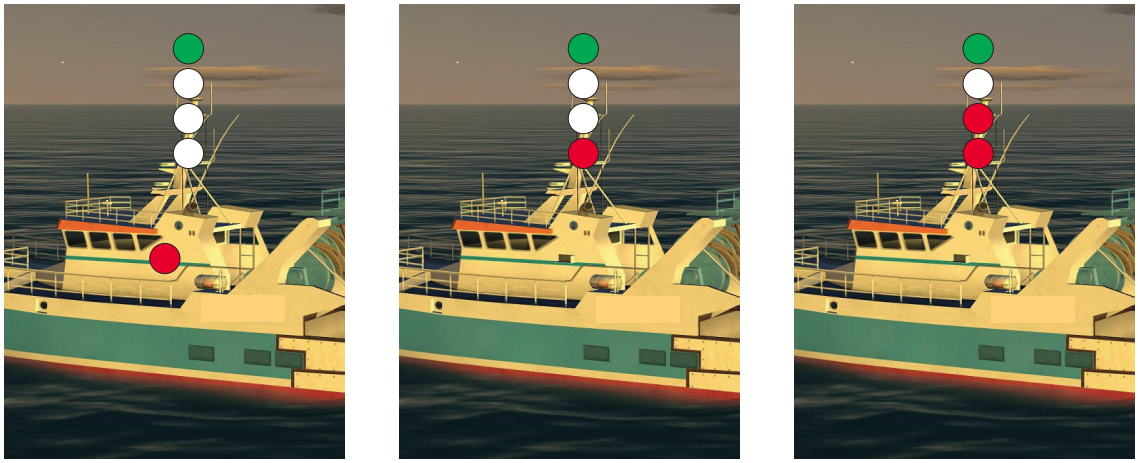
01 ### 2.2.1. Généralités

07 Les feux mentionnés dans la présente Annexe doivent, s'ils sont montrés en application des dispositions de la règle 26 d), être placés à l'endroit le plus visible, à 0,9 mètre au moins les uns des autres et plus bas que les feux prescrits par la règle 26 b) i) et c) i). Ils doivent être visibles sur tout l'horizon à une distance d'un mille au moins, mais cette distance doit être inférieure à la portée des feux prescrits par les présentes Règles pour les navires de pêche.

01 ### 2.2.2. Signaux pour chalutier

07 a) Les navires d'une longueur égale ou supérieure à 20 mètres qui sont en train de chaluter au moyen d'un chalut ou de tout autre appareil immergé peuvent montrer (2.2.2.) :
- i) lorsqu'ils jettent leurs filets : deux feux blancs superposés ;
- ii) lorsqu'ils halent leurs filets : un feu blanc placé à la verticale au-dessus d'un feu rouge ;
- iii) lorsque leurs filets sont retenus par un obstacle : deux feux rouges superposés.

13



2.2.2. — À gauche : chalutier avec erre de longueur supérieure ou égale à 20 m et inférieure à 50 m en train de mettre son chalut à l'eau - Au centre : chalutier sans erre de longueur supérieure ou égale à 20 m et inférieure à 50 m en train de haler son chalut - À droite : chalutier sans erre de longueur supérieure ou égale à 20 m et inférieure à 50 m ayant ses filets retenus par un obstacle.

19 b) Tous les navires d'une longueur égale ou supérieure à 20 mètres qui sont en train de chaluter à deux peuvent montrer :
- i) de nuit, un projecteur dirigé vers l'avant et en direction de l'autre navire faisant partie de l'équipe de chalutage à deux ;
- ii) lorsqu'ils jettent ou halent leurs filets ou lorsque leurs filets demeurent retenus par un obstacle, les feux prescrits par la section 2 a) ci-dessus (2.2.2.).

25 c) Un navire d'une longueur inférieure à 20 mètres qui est en train de chaluter au moyen d'un chalut ou de tout autre appareil immergé, ou en train de chaluter à deux, peut montrer les feux prescrits au paragraphe a) ou b) de la présente section, selon le cas.

01 ### 2.2.3. Signaux pour navires pêchant à la grande seine

07 Les navires en train de pêcher à la grande seine peuvent montrer deux feux jaunes superposés. Ceux-ci doivent s'allumer alternativement toutes les secondes, avec des durées de lumière et d'obscurité égales. Ils ne peuvent être montrés que lorsque le navire est gêné par ses apparaux de pêche.

01 # 2.3. Annexe III — Caractéristiques techniques du matériel de signalisation sonore

01 ## 2.3.1. Sifflets

01 ### 2.3.1.1. a) Fréquence et portée sonore

07 La fréquence fondamentale du signal doit être comprise entre 70 et 700 Hz.

13 La portée sonore du signal d'un sifflet est déterminée par ces fréquences, qui peuvent comprendre la fréquence fondamentale et/ou une ou plusieurs fréquences plus élevées, situées entre 180 et 700 Hz (± 1 %) pour un navire de longueur égale ou supérieure à 20 m, ou situées entre 180 et 2 100 Hz (± 1 %) pour un navire de longueur inférieure à 20 m, et fournissant les niveaux de pression acoustique spécifiés au paragraphe c) ci-dessous.

01 ### 2.3.1.2. b) Limites des fréquences fondamentales

07 Afin de garantir une grande variété dans les caractéristiques des sifflets, la fréquence fondamentale d'un sifflet doit être comprise entre les limites suivantes :
- i) entre 70 et 200 Hz à bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 200 mètres ;
- ii) entre 130 et 350 Hz à bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 75 mètres, mais inférieure à 200 mètres ;
- iii) entre 250 et 700 Hz à bord d'un navire de longueur inférieure à 75 mètres.

01 ### 2.3.1.3. c) Intensité du signal et portée sonore

07 Un sifflet installé à bord d'un navire doit assurer, dans la direction de son intensité maximale, à une distance de 1 m et dans au moins une bande d'un tiers d'octave située dans la gamme des fréquences 180 – 700 Hz (± 1 %) pour un navire de longueur égale ou supérieure à 20 m, ou 180 – 2 100 Hz (± 1 %) pour un navire de longueur inférieure à 20 m, un niveau de pression acoustique au moins égal à la valeur appropriée du tableau ci-après.

13

Longueur du navire en mètres	Niveau de pression acoustique à un mètre en décibels, référence de $2x10^{-5}$ N/m^2 (bandes d'un tiers d'octave)	Portée sonore en milles marins
200 et plus	143	2
75 et plus mais moins de 200	138	1,5
20 et plus mais moins de 75	130	1
Moins de 20	120*	0,5
	115**	
	111***	

* Lorsque les fréquences mesurées sont comprises entre 180 et 450 Hz
** Lorsque les fréquences mesurées sont comprises entre 450 et 800 Hz
*** Lorsque les fréquences mesurées sont comprises entre 800 et 2 100 Hz

2.3.1. — Intensité du signal et portée sonore.

19 La portée sonore a été indiquée dans ce tableau à titre d'information. Elle correspond approximativement à la distance à laquelle un sifflet peut être entendu sur son axe avant avec une probabilité de 90 pour cent en air calme, à bord d'un navire où le niveau du bruit de fond aux postes d'écoute est moyen (soit 68 dB dans la bande d'octave centrée sur la fréquence 250 Hz et à 63 dB dans la bande d'octave centrée sur 500 Hz).

25 Dans la pratique, la distance à laquelle un sifflet peut être entendu est très variable et dépend beaucoup des conditions météorologiques. Les valeurs indiquées peuvent être considérées comme caractéristiques mais, en cas de vent violent ou lorsque le niveau du bruit aux postes d'écoute est élevé, la portée sonore peut être très réduite.

01 ### 2.3.1.4. d) Caractéristiques directionnelles

07 Dans toutes directions du plan horizontal comprises dans un secteur de ± 45 degrés par rapport à l'axe, le niveau de pression acoustique d'un sifflet directionnel ne doit pas être inférieur de plus de 4 dB au niveau de

pression acoustique prescrit sur l'axe. Dans toute autre direction du plan horizontal, le niveau de pression acoustique ne doit pas être inférieur de plus de 10 dB au niveau de la pression acoustique prescrit sur l'axe, de manière que la portée dans toute direction soit égale à la moitié au moins de la portée sur l'axe. Le niveau de pression acoustique doit être mesuré dans la bande d'un tiers d'octave qui produit la portée sonore.

01 **2.3.1.5. e) Emplacements des sifflets**

07 Lorsqu'un sifflet directionnel est utilisé comme sifflet unique à bord d'un navire, il doit être installé de manière à produire son intensité maximale vers l'avant du navire.

13 Les sifflets doivent être placés aussi haut que possible à bord du navire pour réduire l'interception, par des obstacles, des sons émis et pour réduire le plus possible les risques de troubles de l'ouïe chez les membres de l'équipage. Le niveau de pression acoustique du propre signal du navire ne doit pas dépasser 110 dB (A) aux postes d'écoute et ne devrait pas, autant que possible, dépasser 100 dB (A).

01 **2.3.1.6. f) Installation de plusieurs sifflets**

07 Si des sifflets sont installés à plus de 100 mètres les uns des autres, ils doivent être montés de manière à ne pas être actionnés simultanément.

01 **2.3.1.7. g) Ensemble de sifflets**

07 Si, en raison de la présence d'obstacles, le champ acoustique d'un seul sifflet ou de l'un des sifflets mentionnés au paragraphe f) ci-dessus risque de présenter une zone où le niveau acoustique du signal est sensiblement réduit, il est recommandé d'utiliser un ensemble de sifflets installés de manière à éviter cette réduction du niveau acoustique. Aux fins des Règles, un ensemble de sifflets est considéré comme sifflet unique. Les sifflets d'un tel ensemble ne doivent pas être situés à plus de 100 mètres les uns des autres et doivent être montés de manière à pouvoir être actionnés simultanément. Leurs fréquences doivent différer les unes des autres d'au moins 10 Hz.

01 **2.3.2. Cloche ou gong**

01 **2.3.2.1. a) Intensité du signal**

07 Une cloche, un gong ou tout autre dispositif ayant des caractéristiques acoustiques semblables doivent assurer un niveau de pression acoustique d'au moins 110 dB à une distance de 1 mètre de ce matériel.

01 **2.3.2.2. b) Construction**

07 Les cloches et les gongs doivent être construits en un matériau résistant à la corrosion et conçus de manière à émettre un son clair. Le diamètre de l'ouverture de la cloche ne doit pas être inférieur à 300 mm pour les navires de longueur égale ou supérieure à 20 m. Lorsque cela est possible, il est recommandé d'installer un battant de cloche à commande mécanique, de manière à garantir une force d'impact constante, mais il doit être possible de l'actionner à la main. La masse du battant ne doit pas être inférieure à 3 % de celle de la cloche.

01 **2.3.3. Agrément**

07 La construction et le fonctionnement du matériel de signalisation sonore ainsi que son installation à bord du navire doivent être jugés satisfaisants par l'autorité compétente de l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon.

extrait le : 2015-12-09 — généré le : 2021-10-06 – page 66 / 0

01 ## 2.4. Annexe IV — Signaux de détresse

07 1. Les signaux suivants, utilisés ou montrés ensemble ou séparément, traduisent la détresse et le besoin de secours (2.4.) :
- a) coup de canon ou autres signaux explosifs tirés à des intervalles d'une minute environ ;
- b) son continu produit par un appareil quelconque pour signaux de brume ;
- c) fusées ou bombes projetant des étoiles rouges lancées une à une à de courts intervalles ;
- d) signal émis par tout système de signalisation, constitué par le groupe • • • — — — • • • (S.O.S.) du code Morse ;
- e) signal radiotéléphonique consistant dans le mot « Mayday » ;
- f) signal de détresse N.C. du Code international de signaux ;
- g) signal consistant en un pavillon carré ayant, au-dessus ou en dessous, une boule ou un objet analogue ;
- h) flammes sur le navire (telles qu'on peut en produire en brûlant un baril de goudron, un baril d'huiles, etc.) ;
- i) fusée à parachute ou feu à main produisant une lumière rouge ;
- j) signal fumigène produisant une fumée de couleur orange ;
- k) mouvements lents et répétés de haut en bas des bras étendus de chaque côté ;
- l) alerte de détresse émise par appel sélectif numérique (ASN) sur :
- i) la voie 70 en ondes métriques, ou
- ii) les fréquences 2187,5 kHz, 8414,5 kHz, 4207,5 kHz, 6312 kHz, 12577 kHz ou 16804,5 kHz en ondes hectométriques/décamétriques ;
- m) alerte de détresse dans le sens navire-côtière émise par la station terrienne Inmarsat ou d'un autre prestataire de services mobiles par satellite du navire ;
- n) signaux transmis par les radiobalises de localisation des sinistres ;
- o) signaux approuvés transmis par des systèmes de radiocommunications.

13 2. Est interdit l'usage de l'un quelconque des signaux ci-dessus, sauf dans le but d'indiquer un cas de détresse ou un besoin de secours, ainsi que l'usage d'autres signaux susceptibles d'être confondus avec l'un des signaux ci-dessus.

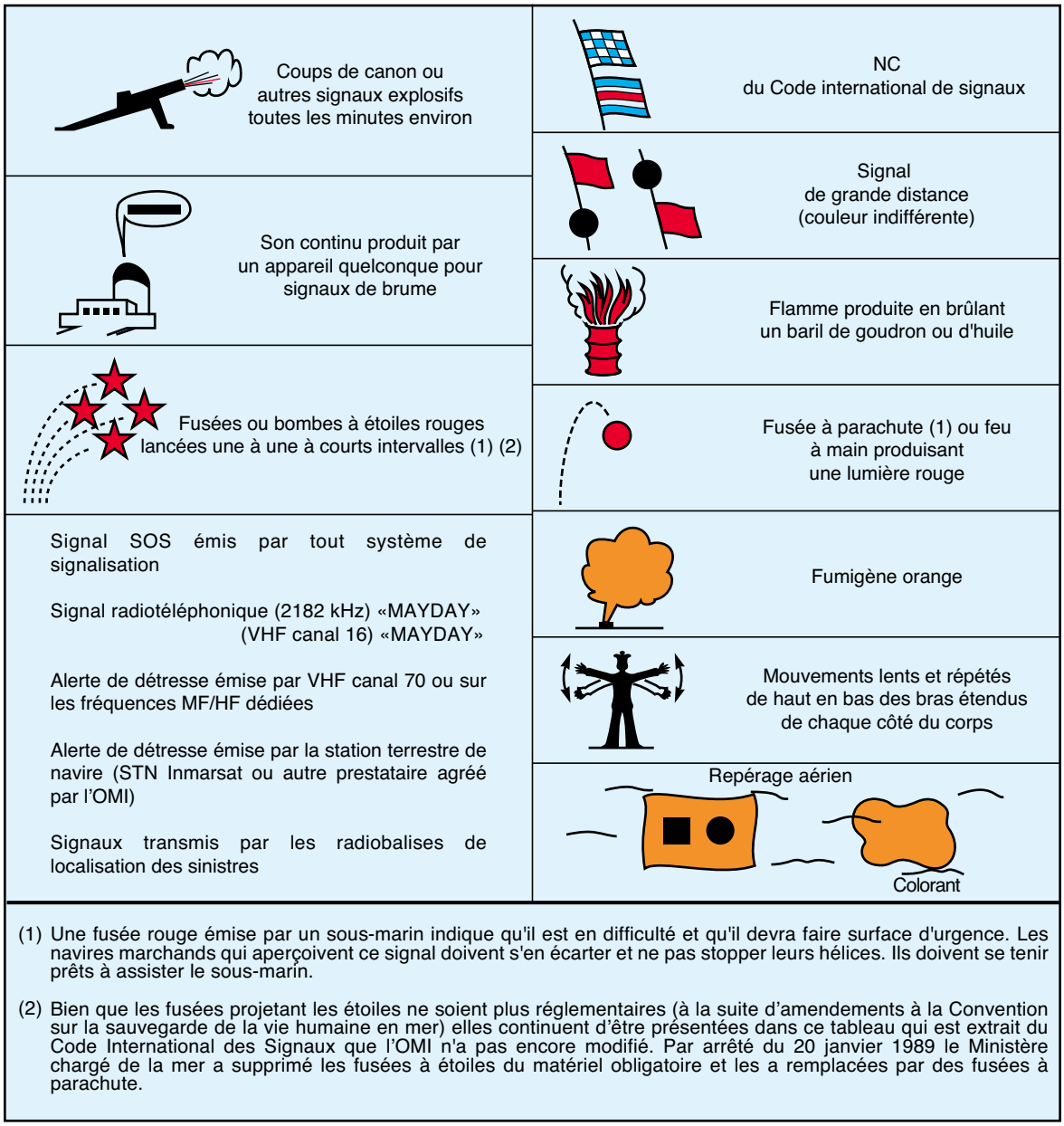
19 3. Il convient de prêter attention aux chapitres pertinents du code international de signaux, au Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes (volume III) et aux signaux suivants :
- a) morceau de toile de couleur orange soit avec un carré et un cercle de couleur noire soit avec un autre symbole approprié (pour repérage aérien) ;
- b) colorant.

25 **Remarque du SHOM**

31 Bien que les fusées projetant des étoiles ne soient plus réglementaires en raison d'amendements à la Convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), elles figurent toujours dans la liste ci-dessus (section 1, § c) qui n'a pas encore été modifiée par l'OMI.

37 Il convient de noter cependant que les amendements à la Convention SOLAS ont déjà été pris en compte dans la réglementation française sur la sécurité des navires.

43



(1) Une fusée rouge émise par un sous-marin indique qu'il est en difficulté et qu'il devra faire surface d'urgence. Les navires marchands qui aperçoivent ce signal doivent s'en écarter et ne pas stopper leurs hélices. Ils doivent se tenir prêts à assister le sous-marin.

(2) Bien que les fusées projetant les étoiles ne soient plus réglementaires (à la suite d'amendements à la Convention sur la sauvegarde de la vie humaine en mer) elles continuent d'être présentées dans ce tableau qui est extrait du Code International des Signaux que l'OMI n'a pas encore modifié. Par arrêté du 20 janvier 1989 le Ministère chargé de la mer a supprimé les fusées à étoiles du matériel obligatoire et les a remplacées par des fusées à parachute.

2.4. — Signaux de détresse.

extrait le : 2015-12-09 — généré le : 2021-10-06 – page 68 / 0

Chapitre 3

DÉCRET

3.1. Décret nº 77-778 du 7 juillet 1977

relatif au règlement pour prévenir les abordages en mer

(Journal Officiel du 13 juillet 1977)

modifié par Décret nº 81.229 du 9 mars 1981

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des affaires étrangères, du ministre de l'intérieur, du ministre de la défense et du ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire,

Vu le décret nº 65-701 du 16 août 1965 portant règlement pour prévenir les abordages en mer ;

Vu le décret nº 77-733 du 6 juillet 1977 publiant la convention internationale de 1972 sur le règlement pour prévenir les abordages en mer ;

Vu la loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande, notamment les articles 63, 80, 81 et 82 ;

Vu la loi nº 67-405 du 20 mai 1967 modifiée sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et l'habitabilité à bord des navires ;

Vu le décret nº 69-1141 du 11 décembre 1969 fixant les règles générales de sécurité auxquelles doivent satisfaire les navires français autres que les navires de plaisance d'une longueur inférieure à 25 mètres, notamment l'article 7 ;

Vu le décret nº 69-216 du 28 février 1969 sur les règles relatives à la sécurité et à la navigation dans les eaux maritimes des navires de plaisance d'une longueur inférieure à 25 mètres, notamment les articles 13 et 14,

Décrète :

3.1.1. Article 1er

À partir du 15 juillet 1977, à 12 heures, heure du fuseau, tous les navires et hydravions français respecteront le règlement pour prévenir les abordages en mer annexé à la convention internationale du 20 octobre 1972 publiée par le décret nº 77-733 du 6 juillet 1977.

3.1.2. Article 2

La liste des dispositifs de séparation du trafic visés aux règles 1 d) et 10 du règlement pour prévenir les abordages en mer, visé à l'article 1er du présent décret, est fixée par arrêté du ministre chargé de la marine marchande, du ministre de la défense et du ministre chargé des départements et territoires d'outre-mer.

3.1.3. Article 3

1) Les navires effectuant une opération destinée au maintien de la sécurité de la navigation dans un dispositif de séparation du trafic et qui, de ce fait, ont une capacité de manœuvre restreinte, au sens de la règle 3 du règlement pour prévenir les abordages en mer annexé à la convention internationale de 1972 publiée par le décret susvisé du 6 juillet 1977, sont dispensés d'observer les dispositions de la règle 10 dudit règlement, dans la mesure nécessaire pour leur permettre d'effectuer leurs opérations et sous réserve des conditions ci-après.

2) Pour les besoins de l'accomplissement de leurs missions respectives, les navires affectés aux missions hydro-océanographiques du service hydrographique et océanographique de la marine (S.H.O.M.) et les navires affectés par le service des phares et balises à l'installation, à l'entretien et à la vérification des aides fixes ou flottantes à la navigation bénéficient en permanence de la dispense prévue au paragraphe 1 du présent article.

3) Des arrêtés particuliers du ministre des transports désignent les navires, autres que ceux visés au paragraphe 2 ci-dessus, qui sont admis au bénéfice des dispositions du paragraphe 1 du présent article.

25 Dans chaque cas, ces arrêtés particuliers fixent les modalités d'application de la dispense, notamment la période et la zone géographique.

31 4) Les dispositions du présent article sont applicables :
– aux navires français et étrangers dans les eaux territoriales françaises ;
– aux navires français dans les eaux territoriales d'un autre État, dans la mesure où le gouvernement de cet État a pris des dispositions, législatives ou réglementaires, nécessaires à cette fin.

37 Les dispositions du présent article seront applicables dans les zones situées en dehors des eaux territoriales visées ci-dessus à la date d'entrée en vigueur de l'amendement pris à cette fin dans le règlement international pour prévenir les abordages en mer publié par le décret susvisé du 6 juillet 1977.

01 3.1.4. Article 4

07 À compter du 15 juillet 1977, à 12 heures, heure du fuseau, le décret nº 65-701 du 16 août 1965 et le règlement y annexé sont abrogés.

01 3.1.5. Article 5

07 Le ministre des affaires étrangères, le ministre de l'intérieur, le ministre de la défense, le ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire, le secrétaire d'État auprès du ministre de l'intérieur (Départements et territoires d'outre-mer) et le secrétaire d'État auprès du ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire (Transports) sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal Officiel de la République française.

13 Fait à Paris, le 7 juillet 1977. Raymond BARRE

Index

Index des illustrations

Le navire à voile « A » ne doit pas gêner le navire à propulsion mécanique « B » engagé dans un chenal étroit. La même règle est applicable si « A » est un navire à propulsion mécanique de moins de 20 m de long (Règle 9 b) ..... 1.2.1.6.A.
Le navire « A » en train de pêcher doit dégager le chenal pour laisser passer le navire « B » (Règle 9 c). 1.2.1.6.B.
Dépassement sur bâbord dans un chenal étroit (Règles 9 e et 34 c)..... 1.2.1.6.C.
Navire à l'approche d'un coude (Règles 9 f et 34 e)..... 1.2.1.6.D.
Navires à voile recevant le vent d'un bord différent - Le navire « A » qui reçoit le vent de bâbord doit s'écarter de la route du navire « B » (Règle 12 a-i)..... 1.2.2.2.A.
Navires à voile recevant le vent du même bord - Le navire « A » qui est au vent doit s'écarter de la route du navire « B » qui est sous le vent (Règle 12 a-ii)..... 1.2.2.2.B.
Navire qui en rattrape un autre - Le navire « A » venant d'une direction de plus de 22,5° sur l'arrière du travers du navire « B » doit s'écarter franchement de la route de ce dernier (Règles 13 et 16)..... 1.2.2.3.
Navires à propulsion mécanique qui font des routes directement ou à peu près opposées - Chacun des deux navires « A » et « B » vient sur tribord (Règles 14 et 34 a)..... 1.2.2.4.
Croisement de navires à propulsion mécanique - Le navire « A » doit s'écarter de la route du navire « B » qu'il voit sur tribord et éviter de le croiser sur l'avant ; le navire « B » doit conserver sa route et sa vitesse (Règles 15 et 17 a)..... 1.2.2.5.
Le navire « A », à propulsion mécanique ou à voile, doit s'écarter de la route du navire « B » en train de pêcher (Règles 18 a-iii et 18 b-iii)..... 1.2.2.8.A.
Le navire à propulsion mécanique « A » doit s'écarter de la route du navire à voile « B » (Règle 18 a-iii) ; il indique qu'il vient sur bâbord par deux sons brefs émis au sifflet (Règle 34 a)..... 1.2.2.8.B.
Vue schématique en plan des feux d'un navire à propulsion mécanique faisant route..... 1.3.2.A.
Navire à propulsion mécanique de moins de 20 m de long - Fanal combiné pouvant remplacer les feux de côté sur un tel navire (Règle 21 b)..... 1.3.2.B.
Navires de longueur supérieure ou égale à 50 m (à gauche) et de longueur inférieure à 50 m (au centre) faisant route droit vers l'observateur - Navire montrant son feu de poupe (à droite) [Règles 23 a et 21 c]..... 1.3.4.A.
Feux de tête de mât et feux de côté de navires faisant route (Règle 23 a)..... 1.3.4.B.
Aéroglisseur exploité sans tirant d'eau (Règle 23 b)..... 1.3.4.C.
Navire à propulsion mécanique de moins de 12 m de long (Règle 23 d)..... 1.3.4.D.
Navire de guerre de longueur supérieure ou égale à 50 m ne portant qu'un feu blanc de mât..... 1.3.4.E.
Porte-avions avec les feux de côté du pont d'envol allumés (à gauche) ou les feux de côté de l'îlot allumés (à droite) - Dans ce dernier cas le décalage du feu rouge par rapport au côté bâbord de la coque peut dépasser 30 m ..... 1.3.4.F.
Vue schématique en plan des feux d'un sous-marin..... 1.3.4.G.
Sous-marin faisant route vers la droite de l'observateur..... 1.3.4.H.
Sous-marin faisant route vers la gauche de l'observateur..... 1.3.4.I.
Sous-marin montrant son feu de poupe..... 1.3.4.J.
Vue schématique en plan des feux d'un convoi remorqué..... 1.3.5.A.
Remorqueur de longueur inférieure à 50 m, remorquant avec une longueur de remorque inférieure ou égale à 200 m (Règles 24 a-i et 24 e-i)..... 1.3.5.B.
Remorqueur de longueur inférieure à 50 m, remorquant avec une longueur de remorque supérieure à 200 m (Règles 24 a-i et 24 e-i)..... 1.3.5.C.
Remorqueur remorquant avec une longueur de remorque supérieure à 200 m. La marque de jour n'est pas hissée si la longueur de la remorque est inférieure ou égale à 200 m (Règles 24 a-v et 24 e-iii)..... 1.3.5.D.

Remorqués à couple (Règles 24 c, 24 d et 24 f-ii)..... 1.3.5.E.
Pousseur et poussés faisant route vers la gauche de l'observateur - Quel qu'en soit le nombre, le groupe de poussés montre les mêmes feux que s'il n'y avait qu'un seul navire (Règle 24 f)..... 1.3.5.F.
Pousseur et poussés faisant route droit sur l'observateur - Quel qu'en soit le nombre, le groupe de poussés montre les mêmes feux que s'il n'y avait qu'un seul navire (Règle 24 f)..... 1.3.5.G.
Navire ou objet remorqué partiellement submergé de largeur inférieure à 25 m et de longueur inférieure ou égale à 100 m - Feux blancs visibles sur tout l'horizon (Règle 24 g-i)..... 1.3.5.H.
Navire ou objet remorqué partiellement submergé de largeur égale ou supérieure à 25 m et de longueur supérieure à 100 m - Feux blancs visibles sur tout l'horizon (Règles 24 g-ii et 24 g-iii)..... 1.3.5.I.
Navires à voile montrant un feu de côté (tribord) et un feu de poupe..... 1.3.6.A.
Navire à voile de moins de 20 m de long portant un fanal en tête de mât..... 1.3.6.B.
Feu de côté (bâbord) obligatoire - Feux rouge et vert superposés (visibles sur tout l'horizon) facultatifs... 1.3.6.C.
Fanal blanc montré pour prévenir une collision par un navire à voile de moins de 7 m de long (Règle 25 d-i) et un navire à l'aviron (Règle 25 d-ii)..... 1.3.6.D.
Marque de jour d'un navire faisant route à la voile et au moteur..... 1.3.6.E.
Chalutier sans erre de longueur inférieure à 50 m - Les feux vert et blanc sur le mât sont visibles sur tout l'horizon (Règle 26 b-i)..... 1.3.7.A.
Chalutier avec erre de longueur inférieure à 50 m - Les feux vert et blanc sur le mât sont visibles sur tout l'horizon (Règles 26 b-i et 26 b-iii)..... 1.3.7.B.
Navire en train de pêcher - Marque de jour (Règle 26 b-i)..... 1.3.7.C.
Chalutier avec erre de longueur supérieure ou égale à 50 m - Les feux vert et blanc sur le mât sont visibles sur tout l'horizon (Règles 26 b-i, 26 b-ii et 26 b-iii)..... 1.3.7.D.
Navire en train de pêcher sans erre dont l'engin de pêche est déployé sur une distance horizontale inférieure ou égale à 150 m - Les feux de mât rouge et blanc sont visibles sur tout l'horizon (Règle 26 c-i)..... 1.3.7.E.
Navire en train de pêcher avec erre dont l'engin de pêche est déployé sur une distance horizontale supérieure à 150 m - Le feu blanc additionnel est visible sur tout l'horizon et disposé dans l'alignement de l'engin de pêche (Règles 26 c-i, 26 c-ii et 26 c-iii)..... 1.3.7.F.
Navire de pêche, autre qu'un chalutier, dont l'engin de pêche est déployé sur une distance horizontale supérieure à 150 m - Marque de jour ; le cône noir est disposé dans l'alignement de l'engin de pêche (Règles 26 c-i et 26 c-ii)..... 1.3.7.G.
Navire en train de pêcher avec erre dont l'engin de pêche est déployé sur une distance horizontale inférieure ou égale à 150 m (Règles 26 c-i et 26 c-iii)..... 1.3.7.H.
Un navire pêchant avec des lignes traînantes n'est pas considéré comme en train de pêcher ; il doit porter les feux d'un navire de sa catégorie faisant route (Règle 26 e)..... 1.3.7.I.
Navire non maître de sa manœuvre sans erre (Règle 27 a-i)..... 1.3.8.A.
Navire non maître de sa manœuvre avec ou sans erre - Marque de jour (Règle 27 a-ii)..... 1.3.8.B.
Navire non maître de sa manœuvre avec erre faisant route droit sur l'observateur (Règles 27 a-i et 27 a-iii). 1.3.8.C.
Navire non maître de sa manœuvre avec erre vu de l'arrière (Règles 27 a-i et 27 a-iii)..... 1.3.8.D.
Navire à capacité de manœuvre restreinte sans erre - Les feux verticaux rouge blanc rouge sont visibles sur tout l'horizon (Règle 27 b-i)..... 1.3.8.E.
Navire à capacité de manœuvre restreinte avec ou sans erre - Marque de jour (Règle 27 b-ii)..... 1.3.8.F.
Navires effectuant un ravitaillement à la mer - Les feux verticaux rouge blanc rouge sont visibles sur tout l'horizon (Règles 27 b-i et 27 b-iii)..... 1.3.8.G.
Navire effectuant une manœuvre aviation - Les feux verticaux rouge blanc rouge sont visibles sur tout l'horizon (Règles 27 b-i et 27 b-iii)..... 1.3.8.H.
Navire en train de remorquer (remorque supérieure à 200 m) pouvant difficilement modifier sa route (Règle 27 c) ..... 1.3.8.I.
Drague en route avec obstruction à bâbord (Règles 27 d-i et 27 d-ii)..... 1.3.8.J.
Drague en route avec obstruction à bâbord - Marques de jour (Règles 27 d-i et 27 d-ii)..... 1.3.8.K.
Drague au mouillage avec obstruction à bâbord (Règle 27 d-iii)..... 1.3.8.L.
Drague au mouillage avec obstruction à bâbord - Marques de jour (Règle 27 d-iii)..... 1.3.8.M.
Navires participant à des opérations de plongée (Règles 27 e-i et 27 e-ii)..... 1.3.8.N.
Vue schématique du plan des feux d'un navire effectuant des opérations de déminage..... 1.3.8.O.
Navire effectuant des opération de déminage vu de l'arrière du travers (Règle 27 f)..... 1.3.8.P.
Navire effectuant des opérations de déminage - Marques de jour (Règle 27 f)..... 1.3.8.Q.
Navire handicapé par son tirant d'eau - Les trois feux rouges verticaux, visibles sur tout l'horizon, sont facultatifs ; la marque de jour est également facultative (Règle 28)..... 1.3.9.
Bateau-pilote en route (à gauche) et au mouillage (à droite) [Règle 29]..... 1.3.10.
Navire au mouillage de longueur supérieure ou égale à 50 m et inférieure à 100 m (à gauche) [Règles 30 a-i et 30 a-ii] - Navire au mouillage de longueur inférieure à 50 m (à droite) [Règles 30 a-i et 30 b]..... 1.3.11.A.
Navire au mouillage - Marque de jour (Règle 30 a-i)..... 1.3.11.B.
Navire au mouillage utilisant ses feux de travail (obligatoire pour les navires de longueur supérieure ou égale à 100 m) [Règles 30 a-i, 30 a-ii et 30 c]..... 1.3.11.C.
Navire échoué (Règles 30 a, 30 b et 30 d-i)..... 1.3.11.D.
Navire échoué - Marque de jour (Règle 30 d-ii)..... 1.3.11.E.
Vue schématique en plan des feux d'un hydravion en route sur l'eau..... 1.3.12.

Tableau récapitulatif des signaux de manœuvre et d'avertissement sonores et lumineux (navires en vue les uns des autres ou dans un chenal)..... 1.4.3.
Navire à propulsion mécanique faisant route avec erre (Règle 35 a)..... 1.4.4.A.
Navire à propulsion mécanique faisant route sans erre (Règle 35 b)..... 1.4.4.B.
Navire non maître de sa manœuvre avec erre (Règle 35 c)..... 1.4.4.C.
Navire à voile avec erre (Règle 35 c)..... 1.4.4.D.
Navire en train de pêcher (Règle 35 c)..... 1.4.4.E.
Navire qui remorque plusieurs autres navires - Le dernier navire du convoi doit, si possible, émettre son signal immédiatement après celui du navire remorqueur (Règles 35 c et 35 e)..... 1.4.4.F.
Navire à capacité de manœuvre restreinte qui procède à des travaux au mouillage (Règle 35 d)..... 1.4.4.G.
Navire de longueur inférieure à 100 m au mouillage (Règle 35 g)..... 1.4.4.H.
Navire de longueur égale ou supérieure à 100 m au mouillage - Les coups de gong sont émis immédiatement après le tintement de cloche (Règle 35 g)..... 1.4.4.I.
Navire échoué de longueur inférieure à 100 m (Règle 35 h)..... 1.4.4.J.
Navire de longueur inférieure à 12 m (Règle 35 j)..... 1.4.4.K.
Bateau-pilote avec erre (Règle 35 k)..... 1.4.4.L.
Tableau récapitulatif des signaux sonores par visibilité réduite..... 1.4.4.M.
Couleur des feux..... 2.1.7.
Intensité lumineuse et distance de visibilité..... 2.1.8.
À gauche : chalutier avec erre de longueur supérieure ou égale à 20 m et inférieure à 50 m en train de mettre son chalut à l'eau - Au centre : chalutier sans erre de longueur supérieure ou égale à 20 m et inférieure à 50 m en train de haler son chalut - À droite : chalutier sans erre de longueur supérieure ou égale à 20 m et inférieure à 50 m ayant ses filets retenus par un obstacle..... 2.2.2.
Intensité du signal et portée sonore..... 2.3.1.
Signaux de détresse..... 2.4.

Shom
CS 92803
29228 Brest cedex 2

L'océan en référence

Adresse postale
13, rue du Chatellier - CS 92803
29228 BREST Cedex 2

Renseignements
Tél : +33 (0) 2 56 312 312

Service Commercial
Tél : +33 (0) 2 56 31 25 00
Mél : distribution@shom.fr

Internet
www.shom.fr
data.shom.fr
diffusion.shom.fr

Le Shom est certifié ISO 9001 pour l'ensemble de ses activités.