



Figure 180 : signaux sonores d'un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre avec ou sans erre par visibilité réduite

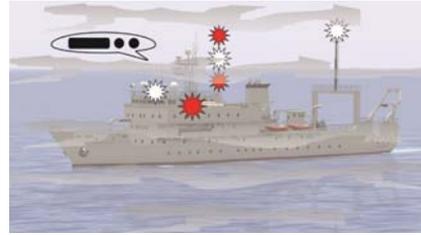


Figure 181 : signaux sonores d'un navire à capacité de manœuvre restreinte avec ou sans erre par visibilité réduite

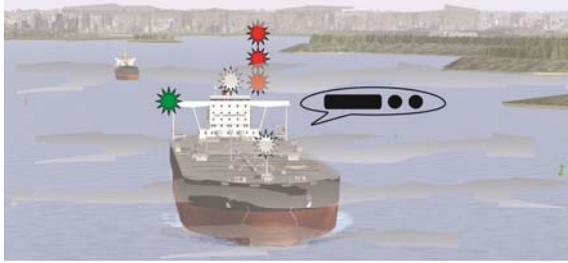


Figure 182 : signaux sonores d'un navire handicapé par son tirant d'eau avec ou sans erre par visibilité réduite



Figure 183 : signaux sonores d'un navire à voile avec erre ou erre par visibilité réduite



Figure 184 : signaux sonores d'un navire en train de pêcher avec ou sans erre par visibilité réduite

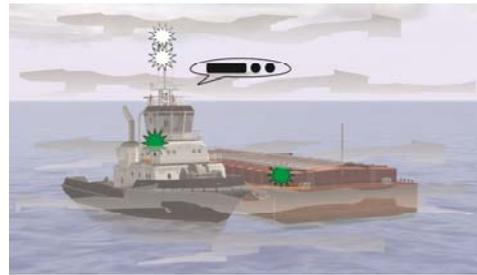


Figure 185 : signaux sonores d'un navire qui en remorque ou en pousse un autre avec ou sans erre par visibilité réduite

***Signaux sonores par visibilité réduite des navires en train de pêcher et à capacité de manœuvre restreinte au mouillage***

*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 doivent émettre, au lieu des signaux prescrits au paragraphe g) de la présente règle, le signal prescrit au paragraphe c) de la présente règle.*

Dans la Règle 26, le navire de pêche au mouillage n'est pas explicitement défini, la différence de feux réside uniquement entre le navire de pêche avec erre et celui sans erre. Pour illustrer cette situation, on considérera donc un navire de

pêche sans erre avec ses feux appropriés ou marques de jour (Règle 26, alinéas *b) i) ii) et c) i) ii)*) auquel on ajoute ses feux ou marques d'un navire au mouillage propres à sa longueur (figure 186). Aussi, est-il surprenant que ce paragraphe *d)* définisse cette situation nautique particulière car il doit émettre le même signal que s'il est avec ou sans erre, alinéa *c)* de la présente règle. En revanche, la Règle 27 *b) i)* définit bien les feux que doit montrer un navire à capacité de manœuvre restreinte au mouillage et le signal du paragraphe *c)* se substitue aux signaux sonores d'un navire au mouillage par visibilité réduite conformément à cet alinéa (figure 187).

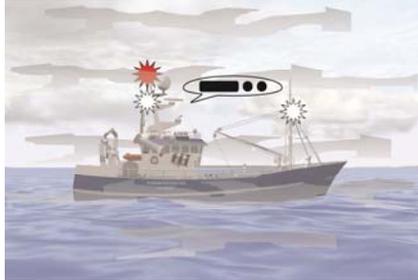


Figure 186 : signaux sonores d'un navire en train de pêcher au mouillage par visibilité réduite

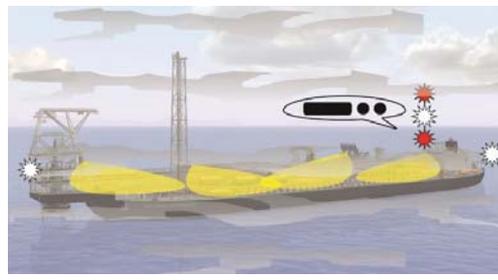


Figure 187 : signaux sonores d'un navire à capacité de manœuvre restreinte au mouillage quelle que soit sa longueur par visibilité réduite

### *Signaux sonores par visibilité réduite du navire remorqué*

*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. Lorsque cela est possible, ce signal doit être émis immédiatement après le signal du navire remorqueur.*

Un navire qui remorque ou qui en pousse un autre, avec ou sans erre, doit émettre un son long suivi de deux sons brefs. Le navire remorqué doit émettre à son tour et juste après un son long suivi de trois coups brefs<sup>1</sup>, à condition que le remorqué dispose de l'énergie suffisante pour émettre (figure 188). Une très grande vigilance doit être observée à la réception de ces signaux qui le convoi peut être de grande longueur et les signaux pas toujours synchronisés pour percevoir l'ordre remorqueur/remorqué.

<sup>1</sup> Bien qu'identique, ce signal émis par le remorqué ne doit pas être confondu avec le signal « B - BRAVO » du code international des signaux » qui signifie : « *Je charge, ou décharge, ou je transporte des marchandises dangereuses* ». Si le pavillon « BRAVO » est hissé dans la mâture par des navires en ravitaillement à couple en route, le signal sonore équivalent n'est pas émis puisque ces derniers doivent montrer les feux et marques des navires à « capacité de manœuvre restreinte » et sont alors dans l'obligation d'émettre les signaux idoines (Règles 27 *b)* et 35 *c)*.