



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.3/WP.3/2000/13
28 mars 2000

Original : FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par voie navigable

Groupe de travail de l'unification des prescriptions
techniques et de sécurité en navigation intérieure
(Vingtième session, 7-9 juin 2000,
point 3 c) de l'ordre du jour)

**MISE À JOUR DU CODE EUROPÉEN DES VOIES DE NAVIGATION
INTÉRIEURE (CEVNI)**

Note du secrétariat

Au cours de sa dix-huitième session, le Groupe de travail a pris note de la proposition de la délégation de la Fédération de Russie quant à la possibilité de compléter le CEVNI par des règles nationales russes qui, pour le moment, ne pouvaient être harmonisées avec les dispositions du CEVNI et qui devraient, par conséquent, être annexées à celui-ci, dans un but informatif uniquement. Le secrétariat a été prié d'élaborer, en collaboration avec la délégation de la Fédération de Russie, le texte de l'appendice au CEVNI, sur la base de la proposition susmentionnée de la Fédération de Russie et en tenant dûment compte de la composition actuelle des chapitres correspondants du CEVNI, notamment du chapitre 3 qui doit être modifié (TRANS/SC.3/WP.3/36, par. 11).

Le projet de l'appendice est reproduit ci-dessous.

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par voie navigable

CEVNI
Code européen
des voies de navigation intérieure

Appendice 1



NATIONS UNIES
New York et Genève, 2000

Note du secrétariat

Au cours de sa ... session, le Groupe de travail a décidé de compléter le CEVNI par des règles nationales de la Fédération de Russie [de Belarus, d'Ukraine, de la République de Moldova et de Kazakhstan] qui, pour le moment, ne pouvaient être harmonisées avec les dispositions du CEVNI et qui devraient, par conséquent, être annexées à celui-ci, dans un but informatif uniquement.

Les règles susmentionnées sont reproduites ci-dessous.

Chapitre premier

DISPOSITIONS GENERALES

Article 1.01 – Signification de quelques termes

- d) Le terme “menue embarcation” désigne tout bateau dont la longueur de la coque est inférieure à 7 m y compris les bateaux à rames quelque soit leur longueur.

Chapitre 3

SIGNALISATION VISUELLE DES BATEAUX ¹

Article 3.08 - Signalisation de nuit des bateaux motorisés isolés faisant route

1. Les bateaux motorisés isolés doivent porter :
 - a) Un feu de mât; les bateaux dont la longueur est comprise entre 50 m et 110 m peuvent porter un deuxième feu de mât, placé à l'arrière et au-dessus du premier; les bateaux d'une longueur de 110 m ou plus doivent porter un deuxième feu de mât;
 - b) Des feux de côté;
 - c) Trois feux de poupe disposés en triangle, base en bas, sur les bateaux d'une largeur supérieure à 5 m ou un feu de poupe placé dans l'axe longitudinal pour les bateaux dont la largeur n'excède pas 5 m.
2. Les bateaux motorisés à tirant d'eau assurant le transport de passagers sur des traversées ou des liaisons urbaines à l'intérieur des eaux portuaires, ainsi que les bacs motorisés, doivent porter, lorsqu'ils font route, outre les feux prescrits au paragraphe 1 du présent article, un feu jaune circulaire à éclats placé au-dessus du feu de mât.

Article 3.10 - Signalisation de nuit des convois poussés

1. Le pousseur doit porter:
 - Trois feux de mât disposés sur un même plan en triangle équilatéral, base en bas, le feu supérieur étant placé dans l'axe longitudinal;
 - Des feux de côté;
 - Trois feux de poupe disposés sur un même plan en triangle équilatéral, base en bas, surmontés d'un feu de remorquage et, pour les bateaux d'une largeur inférieure à 5 m, un feu de remorquage seulement.

¹ Le CEVNI définit les modalités de la signalisation de jour en cours de route. La réglementation nationale en vigueur en Fédération de Russie [de Belarus, d'Ukraine, de la République de Moldova et de Kazakhstan] ne contient pas de dispositions relatives à cette question.

2. Les bateaux poussés doivent porter :

- S'ils sont isolés, un feu de mât à la proue;
- S'ils sont en convoi, un feu de mât à la proue de chaque bateau situé à l'avant.

Article 3.14 - Signalisation de nuit supplémentaire des bateaux effectuant certains transports de matières dangereuses

1. Les bateaux effectuant des transports de matières dangereuses des classes 1 et 2 visées **au marginal 10 500 de l'Annexe B1 des Prescriptions européennes relatives au transport international des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure (ADN)** ou qui, ayant transporté de telles matières, ne sont pas exempts de gaz dangereux doivent, outre les feux prescrits par les autres dispositions du présent Règlement, porter deux feux de mât rouges placés au-dessous du feu blanc situé à l'avant.

2. Les bateaux effectuant des transports de matières dangereuses des classes 3, 4 (à l'exception du minerai et de la houille), 5, 6 et 7 ou qui, ayant transporté de telles matières, ne sont pas exempts de gaz dangereux doivent, outre les feux prescrits par les autres dispositions du présent Règlement, porter un feu de mât rouge placé au-dessous du feu blanc situé à l'avant.

3. Le remorqueur ou le pousseur doit, outre les feux prescrits par les autres dispositions du présent Règlement, porter :

a) Si le convoi comprend des bateaux visés au paragraphe 1, deux feux de mât rouges, placés au-dessus des feux blancs ou du triangle;

b) Si le convoi comprend des bateaux visés au paragraphe 2, un feu de mât rouge, placé au-dessus des feux blancs ou du triangle;

c) Si le convoi comprend des bateaux visés aux paragraphes 1 et 2 (convoi mixte), deux feux de mât rouges, placés au-dessus des feux blancs ou du triangle.

Article 3.16 - Signalisation de nuit des bacs faisant route

1. Les bacs et passages d'eau ne naviguant pas librement doivent porter :

a) Un feu blanc circulaire placé à une hauteur d'au moins 5 m; toutefois, cette hauteur peut être réduite si la longueur du bac ne dépasse pas 15 m;

b) Un feu jaune circulaire placé à 1 m environ au-dessus du feu visé sous a);

c) Le canot ou flotteur de tête d'un bac à câble longitudinal doit être muni d'un feu blanc circulaire placé à 3 m au moins au-dessus du plan d'eau.

La traille doit être éclairée près des deux rives par des fanaux recouverts d'un auvent de protection.

2. Les bateaux motorisés effectuant le poussage ou le remorquage au câble ou bord à bord d'un bateau non motorisé (bac) sur une traversée doivent, outre les feux prescrits, porter un feu jaune circulaire à éclats.

Le bateau non motorisé doit porter, lorsqu'il est poussé, un feu de mât blanc et, lorsqu'il est remorqué, un feu blanc circulaire si sa longueur ne dépasse pas 50 m et deux feux circulaires à la proue et à la poupe si sa longueur est supérieure à 50 m.

Chapitre 5

SIGNALIZATION ET BALISAGE DE LA VOIE NAVIGABLE

Article 5.01 - Signalisation

L'annexe 7 du Règlement de navigation sur les voies intérieures de la Fédération de Russie [de Belarus, d'Ukraine, de la République de Moldova et de Kazakhstan] définit les signaux d'interdiction, d'obligation et d'indication, ainsi que leur signification.

Article 5.02 - Balisage

L'annexe 8 du Règlement de navigation sur les voies intérieures de la Fédération de Russie [de Belarus, d'Ukraine, de la République de Moldova et de Kazakhstan] définit les balises et les feux prescrits pour indiquer l'emplacement du chenal de navigation et réguler la circulation des bateaux.

Chapitre 6

REGLES DE ROUTE

Article 6.02 - Menues embarcations

1. Les menues embarcations doivent circuler en dehors du chenal de navigation ou des routes recommandées. Lorsque la situation ne le permet pas, elles peuvent longer le bord droit du chenal à une distance maximale de 10 m mais elles ne doivent pas gêner la navigation et la manoeuvre des bateaux d'autres catégories et doivent leur laisser le passage en temps utile, sans échange de signaux sonores ou visuels. Les menues embarcations ne peuvent exiger que ceux-ci s'écartent en leur faveur.
2. Lorsque deux menues embarcations font des routes qui se croisent de telle sorte qu'il existe un danger d'abordage, les règles suivantes s'appliquent :
 - Les menues embarcations motorisées doivent céder le passage à toutes les menues embarcations non motorisées;
 - Les menues embarcations qui ne sont ni motorisées ni à voile doivent s'écarter de la route des menues embarcations à voile.
3. Lorsque deux bateaux à voile font des routes qui se croisent de telle sorte qu'il existe un danger d'abordage, l'un d'eux doit s'écarter de la route de l'autre comme suit :
 - a) Quand chacun des bateaux reçoit le vent d'un bord différent, celui qui reçoit le vent de bâbord doit s'écarter de la route de l'autre;

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

c) Si un bateau qui reçoit le vent de bâbord voit un autre bateau au vent et ne peut pas déterminer avec certitude si cet autre bateau reçoit le vent de bâbord ou de tribord, le premier doit s'écarter de la route de l'autre. Toutefois, le bateau qui suit le côté du chenal à tribord est tenu de maintenir sa route.

4. Les menues embarcations et les bateaux à voile peuvent, en cas de nécessité, traverser le chenal (la voie de navigation ou la route recommandée) ou virer en traversant le chenal de navigation, normalement à l'arrière des bateaux venant en sens inverse. Si cette manoeuvre s'effectue à l'avant d'un bateau approchant, une distance d'au moins 1 km doit être observée.

La traversée doit s'effectuer selon un angle le plus proche possible de l'angle droit et aussi rapidement que possible.

5. Il est interdit aux menues embarcations et aux bateaux à voile, en dehors des cas où ils sont affectés à des fonctions de production :

a) De manoeuvrer et de s'arrêter à proximité ou au milieu d'autres bateaux, de dragues, de grues flottantes, etc., faisant route ou à l'arrêt;

b) De s'arrêter et de jeter l'ancre à l'intérieur du chenal (de la voie de navigation ou de la route recommandée), ainsi qu'à proximité des balises flottantes;

c) De pénétrer dans le chenal par une visibilité inférieure à 1 km et, en ce qui concerne les bateaux à voile, également de nuit.

Article 6.04 - Rencontre : Règles normales

1. Sur les secteurs de navigation à double sens, les bateaux doivent se tenir sur la voie de droite et, lorsque cela s'avère difficile (en raison des conditions de navigation, des conditions hydrométéorologiques ou d'autres facteurs), se maintenir dans l'axe du chenal et se tenir prêts à se croiser sans risque sur bâbord. Chacun des bateaux doit s'écarter à temps sur la droite autant qu'il est nécessaire sans compromettre la sécurité et suivre cette route jusqu'à ce que le bateau rencontré se trouve derrière lui.

2. Le montant doit le premier, en temps utile, c'est-à-dire en cas de navigation par visibilité réduite, dès que le bateau arrivant en sens inverse est en vue, coordonner ses actions par liaison radiotéléphonique et donner un signal à bâbord.

L'avalant doit se diriger vers le côté de croisement indiqué et confirmer immédiatement son intention en émettant un signal.

3. Lorsque les conditions de navigation ou tout autre facteur compliquent la rencontre, le montant doit, dès que l'avalant est en vue, régler sa marche de façon que le croisement s'effectue à l'endroit le plus approprié et s'écarter à temps sur la droite, autant qu'il est nécessaire sans compromettre la sécurité, afin de croiser l'autre bateau sur bâbord.

4. Lorsque deux bateaux font des routes qui se croisent de telle sorte qu'il existe un danger d'abordage, chacun doit s'écarter sur la droite afin de croiser l'autre sur bâbord.
5. En cas de défaillance d'une installation de radiotéléphonie ou d'impossibilité d'établir la liaison radio, les bateaux doivent échanger des signaux sonores.

Article 6.05 - Rencontre : Dérogations aux règles normales

1. Lorsqu'il est impossible de laisser passer un bateau à bâbord, le montant doit en temps utile s'écarter sur la gauche dans le sens de la marche vers l'endroit le plus approprié, autant qu'il est nécessaire et possible sans compromettre la sécurité, et laisser passer sur tribord le bateau venant en sens inverse, après avoir coordonné au préalable les manoeuvres par liaison radiotéléphonique et montré des signaux à tribord.

Article 6.22 bis - Navigation au droit des engins flottants au travail ou des bateaux échoués ou coulés, et des bateaux dont la capacité de manoeuvre est restreinte

1. À l'approche d'une drague ou d'un bateau de déblaiement au travail dans le chenal ou d'un bateau échoué, le bateau doit émettre le signal sonore "Attention" (un son prolongé) et convenir par liaison radio par ondes ultracourtes du côté de croisement.
2. La drague doit libérer une partie de chenal suffisante pour laisser passer le bateau et indiquer le côté de croisement, de nuit, par le scintillement de deux feux sur taud (verts si elle travaille le long du bord gauche du chenal, rouges si elle travaille le long du bord droit du chenal), de jour, par un signal à impulsions lumineuses ou un pavillon.
3. Le bateau de déblaiement doit indiquer le côté de croisement, de nuit, par le scintillement d'un feu circulaire (blanc s'il travaille du côté gauche du chenal, rouge s'il travaille du côté droit), de jour, par un signal à impulsions lumineuses ou un pavillon.
4. Dès réception de l'autorisation, le bateau doit donner un signal à partir du bord correspondant et passer en observant toute la prudence requise.
5. L'échange de signaux et le croisement d'un bateau effectuant des travaux subaquatiques ou de plongée dans le chenal (renflouage de bateaux, pose de canalisations ou de câbles, etc.) ou d'un bateau échoué sont régis par les mêmes règles que s'il s'agissait d'une drague.
6. Lorsqu'un avalant et un montant s'approchent simultanément de la drague ou du bateau de déblaiement, l'avalant ou le bateau rapide, indépendamment du sens de la navigation, a la priorité.
7. Lorsque le croisement est impossible, la drague, le bateau de déblaiement ou le bateau échoué, doit en temps utile, lorsque le bateau qui s'approche se trouve encore au moins à 1 km de distance, donner le signal "Avertissement" (une série de sons brefs).

À la réception de ce signal, le bateau doit immédiatement s'arrêter et attendre l'autorisation de passer, sans faire de nouvelle demande.
8. Lors du passage du bateau, la drague ne doit pas permettre l'amarrage ou le démarrage des chalands qui en assurent la desserte.

E. PASSAGE DES PONTS, BARRAGES ET ECLUSES

Articles 6.24 à 6.26 - Passage des ponts

1. Le passage des ponts n'est autorisé que par les ouvertures de navigation prévues à cet effet et équipées des balises et des feux visés dans les normes d'État en vigueur.

L'axe de l'ouverture de navigation des ponts fixes est indiqué par :

- Pour les bateaux avalants : des panneaux carrés;
- Pour les bateaux montants : des panneaux en forme de losange;
- Pour les convois de radeaux : des panneaux circulaires et, pour les menues embarcations, des panneaux triangulaires.

Les panneaux sont de couleur rouge ou de couleur blanche, selon la teinte des matériaux de construction du pont (claire ou foncée).

Les feux sur les panneaux sont fixes :

- Deux feux rouges placés verticalement, pour les bateaux montants et avalants;
- Deux feux verts placés verticalement, pour les convois de radeaux.

Pour indiquer la hauteur sous pont et les limites de la voie de navigation dans l'ouverture, on place 1, 2, 3 ou 4 panneaux carrés de couleur verte ou blanche sur chaque pile de pont ou sur chacun des bords de la voie de navigation. Le nombre de panneaux indique la hauteur de l'ouverture depuis l'affleurement de l'eau, soit 10, 13, 16 m et plus.

Tous les feux sont verts et fixes.

2. Sur les ponts flottants mobiles, les ouvertures de navigation sont indiquées au moyen de trois feux : deux sur la partie mobile du pont et un à l'extrémité de la partie qui reste en place.

Les feux sont fixes : rouges sur la rive droite, verts sur la rive gauche.

3. Le passage des ponts mobiles et flottants est régulé par les propriétaires de ces ouvrages au moyen de la signalisation lumineuse, selon les conventions suivantes :

- Un ou plusieurs feux rouges : "Passage interdit";
- Un ou plusieurs feux verts : "Passage autorisé".

4. À l'approche d'un pont flottant, les bateaux doivent émettre le signal "Attention" à une distance d'au moins 1 km.

À l'approche des ponts mobiles et flottants, les bateaux doivent se conformer aux indications du service chargé de la régulation de la navigation.

5. Lorsque deux bateaux arrivent au même moment en sens inverse devant un pont à une seule ouverture de navigation, la priorité est à l'avalant, ou au bateau rapide indépendamment du sens de navigation.

6. Par visibilité réduite à moins de 1 km, le passage des bateaux et des convois poussés sous les ponts n'est autorisé que si les ouvertures sont munies d'aides à la navigation permettant de les identifier sans erreur à une distance d'au moins 0,5 km et de réaliser une approche sûre (à vue ou aux instruments). La largeur des ouvertures doit représenter :

a) Pour les bateaux isolés ou les convois sur une file, au moins 5 fois la largeur du bateau (du convoi);

b) Pour les autres convois poussés, au moins 3 fois la largeur du convoi.

Article 6.27 - Passage des barrages

1. Le passage des barrages est autorisé en présence des signaux suivants à droite et à gauche :

a) Sur le côté droit de l'ouverture : deux feux rouges aux angles supérieur et inférieur de l'ouverture;

b) Sur le côté gauche de l'ouverture : deux feux blancs aux mêmes endroits.

2. L'interdiction de passage par une ouverture de barrage est signalée par un ou plusieurs feux rouges ou panneaux rouge-blanc-rouge (de jour).

Article 6.28 - Passage aux écluses

1. Les bateaux se dirigeant vers une écluse sont tenus d'informer l'éclusier par liaison radiotéléphonique au moins 1 h 30 à l'avance (ou, lorsque c'est impossible, dès que la liaison peut être établie) de l'heure prévue de leur arrivée aux abords de l'ouvrage.

2. À l'approche de l'écluse, mais au moins 1 km avant, le conducteur doit demander à l'éclusier par liaison radiotéléphonique des précisions sur l'ordre d'éclusage et indiquer qu'il est paré à la manoeuvre.

3. En cas d'éclusage en commun, les hydroptères et hydroglisseurs transportant des passagers doivent entrer dans le sas en dernier et être placés de telle manière qu'ils n'aient pas d'autres bateaux à tirant d'eau à côté d'eux à l'exception de menues embarcations.

4. L'éclusage des bateaux transportant des matières explosibles ou toxiques s'effectue conformément à l'horaire prévu sans arrêt au mur d'amarrage.

5. Avant l'éclusage, l'équipage doit s'assurer du bon fonctionnement de la commande de gouverne et de la commande à distance des moteurs et vérifier la pression dans les bouteilles d'air de lancement de l'appareil propulsif.

6. Les bateaux (convois) doivent pénétrer dans l'écluse à une vitesse de sécurité afin de ne pas endommager les portes, les dispositifs de protection et les autres bateaux et de pouvoir s'arrêter à

l'endroit prévu pour l'amarrage; pour les bateaux équipés de deux appareils propulsifs ou plus, il est recommandé de mettre en temps utile l'un des moteurs en marche arrière.

7. Les bateaux d'une longueur supérieure à 75 m doivent être amarrés à l'aide de deux amarres au moins, situées sur le même bord.

Le personnel d'écluse doit être en nombre suffisant pour assurer l'amarrage du bateau à l'intérieur du sas. L'amarrage aux organeaux flottants est assuré par l'équipage.

8. Est autorisé l'éclusage en commun :

- Des bateaux-citernes et convois pétroliers transportant des matières (ou les résidus de ces matières) de toutes classes, dans n'importe quelle combinaison;
- Des bateaux et convois transportant du vrac sec (à l'exception de ceux qui transportent des matières toxiques, explosibles ou autres matières inflammables) et des bateaux à caractère technique avec des bateaux-citernes transportant des hydrocarbures (ou des résidus de ces hydrocarbures) d'un point d'éclair supérieur ou égal à 60°C;
- Des bateaux à passagers (y compris les bateaux rapides) avec des bateaux (convois) transportant du vrac sec (à l'exclusion des bateaux transportant des matières toxiques, explosibles ou autres matières inflammables) avec les bateaux à caractère technique et des bateaux-citernes transportant du fioul (ou des résidus de fioul) lorsque la température des matières transportées dépasse 45° C et que le point d'éclair des vapeurs est supérieur ou égal à 60° C.

9. Les règles suivantes doivent être observées lors de l'éclusage en commun :

a) Les bateaux-citernes doivent normalement pénétrer dans l'écluse en premier; il est interdit de les placer à côté de bateaux à passagers; un intervalle d'au moins 10 m doit être observé entre les bateaux-citernes et les bateaux à passagers;

b) À l'intérieur du sas, les bateaux-citernes peuvent être placés à côté de bateaux à marchandises sèches à condition d'observer un écart d'au moins 1 m entre les bords;

c) Les bateaux-citernes et autres bateaux éclusés en commun doivent observer les prescriptions spéciales du régime anti-incendie applicables à une telle situation.

10. Les instructions de l'éclusier (ou du responsable de garde) concernant l'emplacement des bateaux au mur d'amarrage ainsi que l'ordre d'entrée et la disposition des bateaux à l'intérieur du sas revêtent un caractère impératif pour tous les conducteurs, qui doivent confirmer qu'ils les ont bien reçues par liaison radiotéléphonique ou, en cas de défaillance de celle-ci, par un signal sonore.

Si le conducteur estime qu'il est impossible de se conformer à l'instruction reçue, il doit en informer l'éclusier et s'abstenir de toute manoeuvre en attendant une nouvelle décision.

Article 6.28 bis - Entrée et sortie des écluses

1. L'entrée des bateaux dans un sas, le passage d'un sas à l'autre et la sortie du sas ne sont autorisés que lorsque le feu d'entrée (de sortie) est au vert.

En cas de circulation à double sens, les bateaux ne sont autorisés à pénétrer dans l'écluse que lorsque le feu intermédiaire est au vert.

2. L'absence de signal sur le feu a valeur d'interdiction (comme un feu rouge). Dans ce cas, le bateau ne peut poursuivre sa route qu'avec l'autorisation de l'éclusier dûment consignée dans le journal de bord et dans le journal d'écluse.

F. VISIBILITE REDUITE; NAVIGATION AU RADAR

Article 6.30 - Règles générales de navigation par visibilité réduite à moins de 1 km

1. Les dispositions du présent article s'appliquent, à l'exception des menues embarcations et des bateaux à voile, à tous les bateaux et convois qui circulent sur les voies de navigation intérieure munies d'un balisage latéral par une visibilité de moins de 1 km et sur les secteurs qui ne sont pas éclairés la nuit.

2. Par visibilité inférieure à 1 km, les bateaux ne sont autorisés à naviguer que si le matériel suivant est utilisé à bord :

a) Une installation de radar et un dispositif indiquant le changement de direction du bateau (giration) se trouvant en bon état de fonctionnement;

b) Une installation de radiotéléphonie permettant d'établir des communications bateau-bateau et bateau-rive se trouvant en bon état de fonctionnement;

c) Une installation pour l'émission de signaux sonores.

3. Par visibilité inférieure à 1 km, la navigation des bateaux à passagers et des bateaux transportant des hydrocarbures dont les vapeurs ont un point d'éclair inférieur à 60°C, des résidus de ces hydrocarbures, des matières explosibles ou toxiques ou des résidus de ces matières est interdite sur toutes les voies navigables (à l'exception des voies de la catégorie "M").

4. Par visibilité inférieure à 1 km, la navigation est autorisée, à l'exception des bateaux visés au paragraphe 3 du présent article :

a) Sur les chenaux dont la largeur est inférieure à 100 m, aux bateaux isolés montants et aux convois poussés montants comprenant un seul bateau non motorisé;

b) Sur les chenaux dont la largeur est supérieure à 100 m mais inférieure à 200 m, aux bateaux isolés dans les deux sens et aux convois poussés montants;

c) Sur les chenaux d'une largeur de 200 m ou plus, aux bateaux et aux convois dans les deux sens (la navigation des convois de radeaux dans ces conditions n'est autorisée que sur les lacs et retenues);

d) Sur les canaux, indépendamment de la largeur du chenal de navigation, aux bateaux isolés et aux convois dans les deux sens.

5. Par visibilité réduite, le croisement et le dépassement sont interdits dans les secteurs où la largeur du chenal est inférieure à 200 m si la visibilité est inférieure à trois fois la longueur du bateau (du convoi).

6. À bord, une surveillance radar appropriée doit être assurée en même temps que la surveillance visuelle et acoustique.

En cas de navigation au radar, deux conducteurs doivent se trouver en permanence dans la timonerie, à savoir le capitaine ou un second ayant un diplôme de capitaine et un homme de barre.

3. Lors d'une liaison radiotéléphonique, il convient de s'assurer que l'on a bien affaire au bateau avec lequel il est nécessaire de coordonner les manoeuvres, en indiquant sa position par rapport à des repères bien visibles.

4. En mouvement et à l'arrêt, les bateaux doivent, par visibilité limitée, émettre les signaux suivants :

- | | |
|--|--|
| - Bateaux isolés faisant route : | un son prolongé; |
| - Convois et radeaux faisant route : | un son prolongé et deux sons brefs à un intervalle n'excédant pas 1 mn; |
| - Bateaux isolés ou convois mouillés ou échoués dans le chenal de navigation : | un son bref, un son prolongé et un son bref; |
| - Bateaux non motorisés avec équipage mouillés ou échoués dans le chenal de navigation : | une volée de cloche ou une série de coups rapides sur un objet métallique. |

Article 6.32 - Dispositions pour les bateaux naviguant au radar

1. Les bateaux naviguant au radar, dès qu'ils perçoivent sur l'écran (l'écho) des bateaux dont la position ou la conduite peut provoquer une situation dangereuse, ou à l'approche d'un secteur où risquent de se trouver des bateaux non encore visibles sur l'écran, doivent :

a) Émettre, pour les bateaux isolés, un son prolongé et, pour les convois, deux sons prolongés; ce signal doit être répété aussi souvent qu'il est nécessaire;

b) Donner par liaison radiotéléphonique aux bateaux venant en sens inverse les informations nécessaires pour la sécurité de la navigation;

- c) Ralentir leur vitesse et, au besoin, s'arrêter.
2. Tout bateau ayant décelé la présence d'un autre bateau par le seul moyen d'un radar doit déterminer si les deux bateaux n'ont pas trop tendance à se rapprocher et s'il existe un danger d'abordage. Dans l'affirmative, il doit prendre en temps utile les mesures nécessaires en vue du croisement. Ce faisant, lorsqu'il est nécessaire de changer de route, il convient, dans toute la mesure possible, d'éviter les manoeuvres suivantes :
- a) Un changement de cap à bâbord, si l'autre bâtiment se trouve à l'avant du travers et n'est pas le rattrapant;
- b) Un changement de route du côté du bâtiment qui se trouve au travers ou à l'arrière du travers.
3. Par visibilité réduite à moins de 1 km, les bateaux et convois faisant route dans la même direction doivent, s'ils n'ont pas l'intention de dépasser, observer entre eux une distance de sécurité qui ne doit en aucun cas être inférieure à cinq fois la distance de freinage du bateau compte tenu de sa vitesse.
4. Par visibilité inférieure à 1 km, les bateaux doivent convenir en temps utile par liaison radiotéléphonique de l'endroit le plus approprié pour la rencontre et celle-ci doit s'effectuer uniquement sur bâbord selon les modalités suivantes :
- a) Le montant doit, à l'approche de l'endroit convenu, s'écarter ou passer au ralenti et croiser le bateau (convoi) arrivant en sens inverse sur bâbord;
- b) L'avalant doit, à l'approche de l'endroit convenu, passer à temps au ralenti, s'écarter sur tribord autant qu'il est nécessaire sans compromettre la sécurité jusqu'à ce que le bateau rencontré se trouve derrière lui;
- c) Le montant doit croiser les convois de radeaux sur le bord indiqué depuis le remorqueur.
5. Par visibilité inférieure à 1 km, le bateau rattrapant doit obtenir l'autorisation préalable du rattrapé par liaison radiotéléphonique et convenir avec lui de l'endroit approprié et des mesures de précaution à prendre de part et d'autre.

Le dépassement des bateaux et convois s'effectue uniquement à bâbord des bateaux rattrapés; le dépassement des convois de radeaux s'effectue sur le bord indiqué par le conducteur des radeaux.

Annexe 4

COULEURS DES FEUX DES BATEAUX

Sur les voies navigables intérieures de la Fédération de Russie [de Belarus, d'Ukraine, de la République de Moldova et de Kazakhstan] les couleurs des feux des bateaux répondent aux prescriptions des autorités compétentes nationales.

Annexe 5

INTENSITE ET PORTEE LUMINEUSE DES FEUX DES BATEAUX

Sur les voies navigables intérieures de la Fédération de Russie [de Belarus, d'Ukraine, de la République de Moldova et de Kazakhstan] l'intensité et portée lumineuse des feux des bateaux répondent aux prescriptions des autorités compétentes nationales.
