

**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**

**Amendement 2**

**Comprend les amendements adoptés par  
les résolutions Nos. 43, 44 et 45**



**NATIONS UNIES**  
**New York et Genève, 2000**

Note du secrétariat

Il est rappelé que le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) à sa quarante-troisième session a adopté la résolution N° 45 introduisant les amendements au chapitre 3 et aux annexes 3, 7, 9, 10 et 11 du CEVNI, tels que figure dans le document TRANS/SC.3/1999/8 et Add.1 et à la fin du document TRANS/SC.3/1999/8/Add.2, sous réserve de confirmation définitive par le Groupe de travail SC.3/WP.3 (TRANS/SC.3/151, para. 35). Le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3), au cours de sa vingtième session a examiné les documents susmentionnés et les a finalisés comme il est indiqué dans le document TRANS/SC.3/WP.3/40, paragraphes 6 et 13. Le secrétariat a été prié d'établir un document de travail renfermant le texte consolidé de toutes les modifications du CEVNI approuvées par le SC.3 à sa quarante-troisième session (annexes aux résolutions N°s 43, 44 et 45), et confirmées par le Groupe de travail SC.3/WP.3, en vue de son adoption définitive par le Groupe de travail SC.3 à sa quarante-quatrième session avant la mise en route d'une seconde publication révisée du CEVNI sous forme de cahier à feuilles mobiles (TRANS/SC.3/WP.3/40, paragraphes 7 et 14).

Le secrétariat reproduit ci-dessous le texte consolidé des amendements du CEVNI tels qu'ils ont été adoptés par SC.3 et confirmés par SC.3/WP.3. Il est envisagé qu'après l'adoption définitive par le Groupe de travail SC.3 les amendements seront introduits dans la publication révisée du CEVNI qui apparaîtra éventuellement au cours de l'année 2001 sous la cote TRANS/SC.3/115/Rev.2.

**Compléments et modifications à apporter à la résolution N° 24  
relative au CEVNI-Code européen des voies de navigation intérieure**

**Résolution N° 43**

(adoptée le 27 octobre 1999 par le Groupe de travail  
des transports par voie navigable)

**Le Groupe de travail des transports par voie navigable.**

Considérant la résolution N° 24 du Groupe de travail des transports par voie navigable relative au CEVNI Code européen des voies de navigation intérieure (TRANS/SC.3/115), telle qu'elle a été modifiée par ses résolutions N°s 26 (TRANS/SC.3/115/Add.1), 27 (TRANS/SC.3/115/Add.2), 37 (TRANS/SC.3/115/Add.3) et 39, (TRANS/SC.3/115/Rev.1/Amend.1),

Ayant présent à l'esprit le rapport du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure sur sa dix-huitième session (TRANS/SC.3/WP.3/36, par. 26 et 27),

Notant qu'il est souhaitable de tenir compte dans le CEVNI, dans l'intérêt de la sécurité de la navigation, des progrès les plus récents intervenus dans la navigation intérieure et de leurs conséquences pour les règlements en vigueur,

Décide de modifier le texte du CEVNI par le texte figurant dans l'annexe à la présente résolution,

Prie les gouvernements et les commissions fluviales de faire savoir au Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe s'ils acceptent la présente résolution,

Prie le Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe d'inscrire périodiquement la question de l'application de la présente résolution à l'ordre du jour du Groupe de travail des transports par voie navigable.

L'article 4.04 - Radiotéléphonie devrait être modifié comme suit :

"Article 4.04 - Radiotéléphonie"<sup>1</sup>

1. Toute installation de radiotéléphonie se trouvant à bord d'un bateau ou d'un installation flottante doit être conforme et exploitée conformément aux prescriptions des autorités compétentes<sup>2</sup>.
2. Les bateaux motorisés, à l'exclusion des menues embarcations, des bacs et des engins flottants, ne peuvent naviguer que s'ils sont équipés de deux installations de radiotéléphonie en ordre de marche. En cours de route, les installations de radiotéléphonie sur les voies de bateau à bateau et des informations nautiques doivent être en permanence sur une position "prêt à émettre" et "prêt à recevoir". La voie affectée aux informations nautiques ne peut être quittée que pour une brève période, le temps d'émettre ou de recevoir des informations sur d'autres voies.
3. Les bacs et les engins flottants motorisés ne peuvent naviguer que s'ils sont équipés d'une installation de radiotéléphonie en ordre de marche. En cours de route, l'installation de radiotéléphonie sur la voie de bateau à bateau doit être en permanence sur une position "prêt à émettre" et "prêt à recevoir". Cette voie ne peut être quittée que pour une brève période, le temps d'émettre ou de recevoir des informations sur d'autres voies. Les deux premières phrases de ce paragraphe s'appliquent également en cours d'exploitation.
4. Tout bateau équipé d'une installation de radiotéléphonie doit envoyer des messages sur la voie attribuée au réseau bateau-bateau avant d'arriver à des sections sans visibilité, des chenaux étroits ou des ouvertures de ponts.
5. Le signal B.11 (Annexe 7) indique que l'autorité compétente prescrit l'utilisation de communications par radiotéléphonie."

-----

<sup>1</sup> Les autorités compétentes peuvent déroger aux dispositions du présent article pour certaines voies navigables où il n'y a pas de trafic international.

<sup>2</sup> Les services de télécommunication d'un certain nombre d'Etats membres de la CEE ont harmonisé leurs prescriptions techniques et opérationnelles nationales concernant les installations radiotéléphoniques à bord des bateaux de navigation intérieure dans le cadre de l'Arrangement régional fondé sur le Règlement des radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications (UIT).

**Compléments et modifications à apporter à la résolution N° 24  
relative au CEVNI - Code européen des voies de navigation intérieure**

**Résolution N° 44**

(adoptée le 27 octobre 1999 par le Groupe de travail  
des transports par voie navigable)

Le Groupe de travail des transports par voie navigable,

Considérant la résolution N° 24 du Groupe de travail des transports par voie navigable relative au CEVNI - Code européen des voies de navigation intérieure (TRANS/SC.3/115), telle qu'elle a été modifiée par ses résolutions N° 26 (TRANS/SC.3/115/Add.1), 27 (TRANS/SC.3/115/Add.2), 37 (TRANS/SC.3/115/Add.3) et 39 (TRANS/SC.3/115/Rev.1/Amend.1),

Ayant à l'esprit le rapport du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure à sa dix-huitième session (TRANS/SC.3/WP.3/36, par. 28 et 29),

Désireux de réduire au maximum la pollution causée par les bateaux de navigation intérieure aux voies d'eau européennes et, à cet effet, d'unifier les dispositions en la matière,

Décide de modifier et de compléter le texte du CEVNI par le texte figurant dans l'annexe à la présente résolution,

Prie les Gouvernements et les Commissions fluviales de faire savoir au Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe s'ils acceptent la présente résolution,

Prie le Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe d'inscrire périodiquement la question de l'application de la présente résolution à l'ordre du jour du Groupe de travail des transports par voie navigable.

Annexe

1. Ajouter un chapitre 9 libellé comme suit :

**“Chapitre 9**

**PRÉVENTION DE LA POLLUTION DES EAUX ET ÉLIMINATION DES DÉCHETS  
SURVENANT À BORD DES BATEAUX**

*Article 9.01 - Définitions*

Aux fins de l'application du présent Chapitre, les termes suivants désignent :

**1. Termes concernant les déchets en général**

a) “déchets survenant à bord” : matières ou objets définis aux lettres b) à f) ci-dessous et dont le détenteur se défait ou dont il a l'intention ou l'obligation de se défaire ;

b) “déchets survenant lors de l'exploitation du bateau” : déchets et eaux usées survenant à bord du fait de l'exploitation et de l'entretien du bateau ; en font partie les déchets huileux et graisseux et les autres déchets survenant lors de l'exploitation du bateau ;

c) “déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bateau” : huiles usagées, eaux de fond de cale et autres déchets huileux et graisseux, tels que graisses usagées, filtres usagés, chiffons usagés, récipients et emballages de ces déchets ;

d) “huiles usagées” : huiles usées ou autres graisses non réutilisables, pour moteurs, engrenages et installations hydrauliques ;

e) “eau de fond de cale” : eau huileuse provenant des fonds de cale de la salle des machines, du pic, des cofferdams et des compartiments latéraux ;

f) “graisse usagée” : graisse usée recueillie lors de son écoulement de graisseurs, de roulements et d'installations de graissage et autre graisse non réutilisable ;

g) “autres déchets survenant lors de l'exploitation du bateau” : eaux usées domestiques, ordures ménagères, boues de curage, slops et autres déchets spéciaux tels que définis au paragraphe 3 ci-dessous ;

h) “déchets liés à la cargaison” : déchets et eaux usées survenant à bord du bateau du fait de la cargaison ; n'en font pas partie la cargaison restante et les résidus de manutention tels que définis aux lettres b) et e) du paragraphe 2 ci-dessous ;

i) “station de réception” : un bateau au sens de la lettre a) de l’article 1.01 du CEVNI ou une installation à terre, agréés par les autorités compétentes pour recueillir les déchets survenant à bord.

## **2. Termes relatifs à la cargaison”**

a) “transports exclusifs” : transports successifs au cours desquels la même cargaison ou une autre cargaison dont l’acheminement n’exige pas le nettoyage préalable des cales ou des citernes est transportée dans la cale ou la citerne du bateau ;

b) “cargaison restante” : cargaison liquide restant dans les citernes ou dans les tuyauteries après le déchargement sans utilisation d’un système d’assèchement visé aux Prescriptions européennes relatives au transport international des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure (ADN) ainsi que la cargaison sèche restant dans les cales après le déchargement sans utilisation de balais, de balayeuses mécaniques ou d’installations d’aspiration ;

c) “résidus de cargaison” : cargaison liquide qui ne peut être évacuée des citernes ou des tuyauteries par le système d’assèchement ainsi que la cargaison sèche dont la cale ne peut être débarrassée par l’utilisation de balayeuses mécaniques, de balais ou d’installations d’aspiration ;

d) “résidus de manutention” : cargaison qui lors de la manutention tombe sur le bateau à l’extérieur de la cale ;

e) “cale balayée” : cale débarrassée de la cargaison à l’aide de moyens de nettoyage tels que balais ou balayeuses, sans l’aide d’appareils d’aspiration ou de lavage et où ne subsistent que des résidus de cargaison ;

f) “citerne asséchée” : citerne débarrassée de la cargaison restante à l’aide d’un système d’assèchement visé à l’ADN et où ne subsistent que des résidus de cargaison ;

g) “cale aspirée” : cale débarrassée de la cargaison restante à l’aide de la technique d’aspiration et où subsistent nettement moins de résidus de cargaison que dans une cale balayée ;

h) “cale ou citerne lavée” : cale ou citerne qui après lavage est en principe apte à recevoir toute catégorie de cargaison ;

i) “déchargement des restes” : évacuation des cargaisons restantes hors des cales respectivement des citernes et tuyauteries à l’aide de moyens appropriés (par ex. balais, balayeuses, installation d’aspiration, système d’assèchement) qui permettent d’atteindre le standard de déchargement ”balayé” ou “aspiré” pour la cale, et “asséché” pour la citerne ainsi qu’évacuation des résidus de manutention et des emballages et moyens d’arrimage ;

j) “lavage” : évacuation des résidus de cargaison hors des cales balayées ou aspirées et des citernes asséchées à l’aide de vapeur d’eau ou d’eau ;

k) “eau de lavage” : eau survenant lors du lavage des cales balayées ou aspirées ou des citernes asséchées ; en font partie également l’eau de ballastage et l’eau de précipitation provenant de ces cales ou citernes.

### **3. Termes concernant d’autres types de déchets**

a) “eaux usées domestiques” : eaux usées provenant de cuisines, salles à manger, salles d’eau et buanderies ainsi qu’eaux fécales ;

b) “ordures ménagères” : déchets organiques et inorganiques provenant des ménages et de la gastronomie à bord, ne contenant toutefois pas de composants des autres déchets définis à l’article 9.01 ci-dessus survenant lors de l’exploitation du bateau ;

c) “boues de curage” : résidus survenant à bord du bateau lors de l’exploitation d’une station d’épuration à bord ;

d) “slops” : mélanges de résidus de cargaison avec des restes d’eaux de lavage, de la rouille ou de la boue, aptes ou non à être pompés ;

e) “autres déchets spéciaux” : déchets survenant lors de l’exploitation du bateau autres que les déchets huileux et graisseux et autres que les déchets visés aux lettres a) à d) ci-dessus.

#### *Article 9.02 - Devoir général de vigilance*

Le conducteur, les autres membres de l’équipage ainsi que les autres personnes se trouvant à bord sont tenus de montrer toute vigilance que commandent les circonstances, afin d’éviter la pollution de la voie d’eau, de limiter au maximum la quantité de déchets survenant à bord et d’éviter autant que possible tout mélange de différentes catégories de déchets.

#### *Article 9.03 - Interdiction de déversement et de rejet*

1. Il est interdit de jeter, de déverser ou de laisser s’écouler dans la voie d’eau à partir des bateaux des déchets huileux et graisseux survenant lors de l’exploitation du bateau ainsi que des ordures ménagères, des boues de curage, des slops et d’autres déchets spéciaux.

2. Il est interdit de jeter, de déverser ou de laisser s’écouler dans la voie d’eau à partir des bateaux des parties de cargaison ainsi que des déchets liés à la cargaison. En font partie également les emballages et les moyens d’arrimage.

3. Les eaux usées domestiques ne doivent être déversées ou laissées s’écouler dans la voie d’eau qu’en vertu des prescriptions nationales respectives.

4. Les eaux de lavage provenant des cales ne doivent être déversées ou laissées s’écouler dans la voie d’eau qu’en vertu des prescriptions nationales respectives.

5. Est exempté de l'interdiction visée au paragraphe 1, le déversement dans la voie d'eau d'eaux séparées par les bateaux déshuileurs agréés si la teneur maximale d'huile résiduaire à la sortie est continuellement et sans dilution préalable conforme aux prescriptions nationales<sup>1</sup>

6. En cas de déversement accidentel de déchets visés aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus ou de menace d'un tel déversement, le conducteur doit aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches en indiquant aussi exactement que possible la nature, la quantité et l'endroit du déversement. En cas de déversement accidentel de déchets visés aux paragraphes 3 et 4 ci-dessus ou de menace d'un tel déversement, le conducteur, conformément aux prescriptions nationales respectives, doit aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches en indiquant aussi exactement que possible la nature, la quantité et l'endroit du déversement.

*Article 9.04 - Collecte et traitement des déchets à bord*

1. Le conducteur doit assurer la collecte séparée à bord des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bateau et visés au paragraphe 1 de l'article 9.03 ci-dessus dans des récipients prévus à cet effet ou celle des eaux de fond de cale dans les cales des salles des machines. Les récipients doivent être stockés à bord de telle manière que toute fuite de matière puisse facilement être constatée et empêchée à temps.

2. Il est interdit

a) d'utiliser des réservoirs mobiles stockés sur le pont comme réservoirs de collecte des huiles usagées ;

b) de brûler des déchets à bord ;<sup>2</sup>

c) d'introduire dans la cale des salles des machines des produits de nettoyage dissolvant l'huile ou la graisse ou à action émulsifiante sauf les produits qui ne rendent pas plus difficile l'épuration des eaux de fond de cale par les stations de réception.

3. Le conducteur doit assurer la collecte à bord et le dépôt séparé dans une station de réception des déchets visés au paragraphe 1 de l'article 9.03 ci-dessus tels que les ordures ménagères, les boues de curage, les slops et d'autres déchets spéciaux. Si possible les ordures ménagères doivent être déposées séparément selon les catégories suivantes : papier, verre, autres matières recyclables et autres ordures.

<sup>1</sup> Les autorités compétentes peuvent admettre sur leurs voies d'eau nationales d'autres dérogations concernant le déversement dans la voie d'eau des eaux séparées.

<sup>2</sup> Les autorités compétentes peuvent, sous certaines conditions, admettre des dérogations à l'interdiction de brûler des déchets sur leurs voies d'eau nationales.

*Article 9.05 - Registre de prévention de la pollution (carnet de contrôle des huiles usagées), prescriptions relatives au dépôt aux stations de réception*

1. Chaque bateau équipé d'une salle des machines au sens de la résolution n° 17, révisée à l'exception des menues embarcations doit avoir à son bord un registre de prévention de la pollution (carnet de contrôle des huiles usagées) valable conforme au modèle de l'annexe 9.<sup>1</sup>
2. Le registre de prévention de la pollution (carnet de contrôle des huiles usagées) est délivré et identifié par les autorités compétentes.
3. Les déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bateau et visés au paragraphe 1 de l'article 9.04 ci-dessus doivent être déposés, contre justificatif, dans les stations de réception à des intervalles réguliers, déterminés par l'état et l'exploitation du bateau. Ce justificatif consiste en une mention portée dans le registre de prévention de la pollution (carnet de contrôle des huiles usagées) par la station de réception.
4. L'autorité compétente peut prescrire l'inscription d'autres données dans le registre de prévention de la pollution (carnet de contrôle des huiles usagées), par ex. :
  - données relatives au déchargement (attestation de déchargement) ;
  - dépôt d'eau de lavage provenant de la cale ;
  - dépôt d'eaux usées domestiques ;
  - dépôt de slops, de boues de curage et d'autres déchets spéciaux.
5. Un bateau ayant à son bord d'autres documents relatifs au dépôt de déchets survenant lors de l'exploitation du bateau conformément à des règlements applicables à l'extérieur des voies d'eau couvertes par le CEVNI, doit pouvoir prouver à l'aide de ces autres documents le dépôt des déchets à l'extérieur des voies d'eau susmentionnées. Cette preuve peut également être fournie par le registre des hydrocarbures tel que prévu par la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 73).

*Article 9.06 - Peinture et nettoyage extérieur des bateaux*

Il est interdit de peindre le bordé du bateau à l'huile ou de le nettoyer au moyen de produits qui ne doivent pas pénétrer dans la voie d'eau."

---

<sup>1</sup> Les autorités compétentes peuvent prescrire sur leurs voies d'eau nationales la tenue d'un registre de prévention de la pollution (carnet de contrôle des huiles usagées) à d'autres bateaux, installations flottantes et engins flottants.

2. Ajouter annexe 9 libellé comme suit :

**“Annexe 9**

**Modèle de Carnet de contrôle des huiles usagées**

**CARNET DE CONTRÔLE  
DES HUILES USAGÉES**

Page 1

N° d'ordre : .....

.....  
Type du bateau ..... Nom du bateau

Numéro officiel  
ou numéro de jaugeage :  
.....

Lieu de délivrance :  
.....

Date de délivrance :  
.....

Le présent carnet comprend ..... pages

Cachet et signature de l'autorité qui a délivré le présent carnet  
.....

#### Etablissement des carnets de contrôle des huiles usagées

Le premier carnet de contrôle des huiles usagées, muni sur la page 1 du numéro d'ordre 1, n'est délivré que par l'autorité ayant établi au bateau le certificat de bateau. Cette autorité appose également les indications prévues sur la page 1.

Tous les carnets suivants, numérotés dans l'ordre, seront établis par une autorité compétente locale, mais ne doivent être remis que contre présentation du carnet précédent. Le carnet précédent doit recevoir la mention indélébile "non valable" et être rendu au conducteur. Il doit être conservé à bord durant six mois après la dernière inscription.

Page 2 et suivantes

**Déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bateau acceptés :**

Huiles usagées ..... 1

Eau de fond de cale de :

Salle de machine arrière .....1

Salle de machine avant .....1

Autres locaux .....1

Autres déchets huileux et graisseux :

Chiffons usagés .....kg

Graisses usagées .....kg

Filtres usagés .....pièces

Récipients .....pièces

.....  
.....

Autres remarques :

.....  
.....

Lieu .....

Date .....

Cachet et signature de la station de réception”

**Compléments et modifications à apporter à la résolution N° 24  
relative au CEVNI - Code européen des voies de navigation intérieure**

**Résolution N° 45**

(adoptée le 27 octobre 1999 par le Groupe de travail  
des transports par voie navigable)

Le Groupe de travail des transports par voie navigable,

Considérant la résolution N° 24 du Groupe de travail des transports par voie navigable relative au CEVNI - Code européen des voies de navigation intérieure (TRANS/SC.3/115), telle qu'elle a été modifiée par ses résolutions N° 26 (TRANS/SC.3/115/Add.1), 27 (TRANS/SC.3/115/Add.2), 37 (TRANS/SC.3/115/Add.3), et 39 (TRANS/SC.3/115/Rev.1/Amend1),

Ayant à l'esprit les rapports du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure à sa dix-huitième session (TRANS/SC.3/WP.3/36 paragraphes 8, 9, 10 et 13),

Notant qu'il est souhaitable de tenir compte dans le CEVNI, dans l'intérêt de la sécurité de la navigation, de l'évolution récente intervenue dans la navigation intérieure et de ses conséquences pour les règlements en vigueur,

Décide de modifier et de compléter le texte du CEVNI par le texte figurant dans l'annexe à la présente résolution,

Prie les Gouvernements et les Commissions fluviales de faire savoir au Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe s'ils acceptent la présente résolution,

Prie le Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe d'inscrire périodiquement la question de l'application de la présente résolution à l'ordre du jour du Groupe de travail principal des transports par voie navigable.

## Annexe

### **Article 1.01**

1. Modifier le texte du paragraphe d) comme suit :

“d) Le terme ‘menue embarcation’ désigne tout bateau dont la longueur de la coque est inférieure à 20 m<sup>2</sup>, à l’exception des bateaux qui sont construits ou aménagés pour remorquer, pousser ou mener à couple des bateaux autres que des menues embarcations, des bacs et des bateaux qui sont autorisés au transport de plus de 12 passagers”.

### **Article 1.02**

2. Ajouter un nouveau paragraphe 2 d) comme suit :

“2. d) Dans un convoi poussé propulsé par deux pousseurs côte à côte, le conducteur du pousseur tribord est le conducteur du convoi.”<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Les autorités compétentes peuvent prescrire que le conducteur du pousseur ayant la plus grande puissance propulsive doit être le conducteur du convoi”.

Le paragraphe 2 d) existant devient 2 e).

3. Dans la version anglaise de l’article 1.02, à la dernière phrase du paragraphe 4, remplacer le terme “steersman” par “boatmaster” (sans objet en français et en russe).

### **Article 1.03**

4. Ajouter les nouveaux paragraphes 3 et 4 comme suit :

“3. Les membres de l’équipage et les autres personnes se trouvant à bord qui déterminent temporairement eux-mêmes la route et la vitesse du bateau sont également responsables dans cette mesure de l’observation des prescriptions du présent Règlement.

4. Les facultés des membres de l’équipage en service et des autres personnes se trouvant à bord qui participent temporairement à la navigation du bateau ne doivent pas être amoindries du fait d’un état de fatigue ou d’ivresse.”

### **Article 1.04**

5. Modifier le texte de l’article comme suit :

*“Article 1.04 - Devoir général de vigilance*

1. Même en l’absence de prescriptions spéciales du présent Règlement, les conducteurs doivent prendre toutes les mesures de précaution que commandent le devoir général de vigilance et la bonne pratique de la navigation en vue d’éviter notamment :

- a) de mettre en danger la vie des personnes;
- b) de causer des dommages aux bateaux ou matériels flottants, aux rives ou aux ouvrages et installations de toute nature se trouvant dans la voie navigable ou à ses abords;
- c) de créer des entraves à la navigation; et
- d) de porter atteinte, dans la mesure du possible, à l’environnement.

2. Les dispositions ci-dessus s’appliquent également aux personnes sous la garde desquelles sont placées des installations flottantes.”

**Article 1.08**

6. Modifier le texte de l’article comme suit :

*“Article 1.08 - Construction, gréement et équipage des bateaux*

1. Les bateaux et matériels flottants doivent être construits et grés de manière à assurer la sécurité des personnes se trouvant à bord et celle de la navigation et de manière à pouvoir satisfaire aux obligations du présent Règlement.

2. Tous les bateaux, à l’exception des bateaux d’un convoi poussé autres que le pousseur, doivent avoir un équipage suffisamment nombreux et qualifié pour assurer la sécurité des personnes se trouvant à bord et celle de la navigation. Toutefois, les bateaux non motorisés d’une formation à couple et certains bateaux remorqués dans un ensemble rigide ne sont pas tenus d’avoir un équipage quand celui de la formation à couple ou de l’ensemble rigide est suffisamment nombreux et qualifié pour assurer la sécurité des personnes se trouvant à bord et celle de la navigation.”

**Article 1.09**

7. Modifier le texte du paragraphe 3 comme suit :

“3. Lorsque des circonstances particulières l’exigent, une vigie ou un poste d’écoute doit être placé pour renseigner l’homme de barre.”

**Article 1.11**

8. Modifier le texte de l’article comme suit :

*“Article 1.11 - Règlement de navigation*

Un exemplaire mis à jour du règlement de navigation applicable sur la voie navigable empruntée doit se trouver à bord de tout bateau, exception faite des bateaux d'un convoi poussé autres que le pousseur, et sur tout matériel flottant.<sup>2</sup>”

**Article 1.17**

9. Modifier le texte du paragraphe 2 comme suit :

“2. Lorsque, dans le chenal ou près de celui-ci, un bateau est échoué ou coulé, ou un matériel flottant échoué, son conducteur, sauf si cela n'est manifestement pas nécessaire, doit, dans le plus bref délai et sans préjudice de l'obligation de montrer les signaux visés à l'article 3.25, faire avertir les bateaux et les matériels flottants approchants et ce, en des points appropriés et à une distance suffisante du lieu de l'accident pour que ces bateaux et ces matériels flottants puissent prendre, en temps utile, les dispositions nécessaires.”

**Article 1.20**

10. Modifier le texte de l'article comme suit :

*“Article 1.20 - Contrôle*

Les conducteurs, ainsi que les personnes sous la garde desquelles sont placées des installations flottantes, doivent donner aux agents des autorités compétentes les facilités nécessaires pour leur permettre de s'assurer de l'observation des prescriptions du présent Règlement et des autres dispositions applicables et notamment leur faciliter l'embarquement immédiat à leur bord. ”

**Article 2.02**

11. Modifier le texte du paragraphe 4 en anglais comme suit :

“4. However, ship's boats need only bear, inside or outside, the name of the vessel to which they belong and any other particulars needed to identify the owner. ”

**Chapitre 3**

12. Modifier le texte du chapitre comme suit :

## “Chapitre 3

### SIGNALISATION VISUELLE DES BATEAUX

#### I. GENERALITES

##### *Article 3.01 - Application et définitions*

1. Les articles 3.08 à 3.19, 3.28, 3.34, 3.35, 3.37 et 3.38 s'appliquent en cours de route et les articles 3.20 à 3.26 pendant le stationnement. Les articles 3.21, 3.23 et 3.26 s'appliquent également aux bateaux, matériels flottants ou installations flottantes, lorsqu'ils sont échoués.
2. Lorsque les conditions de visibilité l'exigent, la signalisation prescrite pour la nuit doit, en outre, être portée de jour.
3. Pour l'application du présent chapitre les convois poussés dont les dimensions maximales ne dépassent pas 110 m sur 12 m sont considérés comme des bateaux motorisés isolés.
4. Les croquis de la signalisation prescrite au présent chapitre figurent à l'annexe 3 du présent Règlement.
5. Dans le présent chapitre:
  - a) Le terme "feu de mâât" désigne un feu blanc puissant, projetant une lumière ininterrompue sur toute l'étendue d'un arc d'horizon de 225° et disposé de manière à projeter cette lumière depuis l'avant jusqu'à 22° 30' sur l'arrière du travers de chaque bord;
  - b) Le terme "feux de côté" désigne un feu clair vert à tribord et un feu rouge clair à bâbord, chacun de ces feux projetant une lumière ininterrompue sur toute l'étendue d'un arc d'horizon de 112° 30' et étant disposé de manière à projeter cette lumière depuis l'avant jusqu'à 22° 30' sur l'arrière du travers de son côté;
  - c) Le terme "feu de poupe" désigne un feu clair ou ordinaire blanc, projetant une lumière ininterrompue sur toute l'étendue d'un arc d'horizon de 135° et disposé de manière à projeter cette lumière sur un secteur de 67° 30' de chaque bord à partir de l'arrière;
  - d) Le terme "feu visible de tous les côtés" désigne un feu projetant une lumière ininterrompue sur toute l'étendue d'un arc d'horizon de 360°;
  - e) Le terme "hauteur" désigne la hauteur au-dessus du plan des marques d'enfoncement ou, pour les bateaux sans marques d'enfoncement, au-dessus de la coque.

##### *Article 3.02 - Feux*

Sauf prescriptions contraires, les feux prescrits au présent Règlement doivent montrer une lumière continue et uniforme.

*Article 3.03 - Panneaux, pavillons et flammes*

1. Sauf prescriptions contraires, les panneaux et pavillons prescrits au présent Règlement doivent être rectangulaires.
2. Les couleurs des panneaux, pavillons et flammes ne doivent être ni passées ni salies.
3. Leurs dimensions doivent être suffisantes pour en assurer la bonne visibilité; cette condition est considérée comme remplie en tout cas:
  - a) pour les panneaux et pavillons, si la longueur et la largeur sont chacune d'au moins 1 m, ou d'au moins 0,60 m dans le cas des menues embarcations;
  - b) pour les flammes, si la longueur est de 1 m au moins et la largeur à la hampe de 0,50 m au moins.

*Article 3.04 - Cylindres, ballons, cônes et bicônes*

1. Les cylindres, ballons, cônes et bicônes prescrits au présent Règlement peuvent être remplacés par des dispositifs présentant, à distance, la même apparence.
2. Leurs couleurs ne doivent être ni passées ni salies.
3. Leurs dimensions doivent être suffisantes pour en assurer la bonne visibilité; cette condition est considérée comme remplie en tout cas:
  - a) pour les cylindres, si la hauteur est d'au moins 0,80 m et le diamètre d'au moins 0,50 m;
  - b) pour les ballons, si le diamètre est d'au moins 0,60 m;
  - c) pour les cônes, si la hauteur est d'au moins 0,60 m et le diamètre de base d'au moins 0,60 m;
  - d) pour les bicônes, si la hauteur est d'au moins 0,80 m et le diamètre de base d'au moins 0,50 m.

*Article 3.05 - Feux et signaux interdits*

1. Il est interdit de faire usage de feux ou signaux autres que ceux mentionnés au présent Règlement ou de faire usage des feux ou signaux mentionnés dans des conditions autres que celles prescrites ou admises par le présent Règlement.
2. Toutefois, pour la communication entre bateaux ou entre bateaux et la terre, l'usage d'autres feux ou signaux est admis à condition qu'ils ne prêtent pas à confusion avec les feux ou signaux mentionnés au présent Règlement.

*Article 3.06 - Feux de secours*

Lorsque des feux de signalisation prescrits au présent Règlement ne fonctionnent pas, ils doivent être remplacés sans délai par des feux de secours. Toutefois, lorsque le feu prescrit devait être puissant, le feu de secours peut être clair, et lorsque le feu prescrit devait être clair, le feu de secours peut être ordinaire. Le rétablissement des feux ayant la puissance prescrite doit avoir lieu dans le plus bref délai possible.

*Article 3.07 - Usage interdit de lumières, projecteurs, panneaux, pavillons, etc.*

1. Il est interdit de faire usage de lumières ou projecteurs, ainsi que de panneaux, pavillons ou autres objets, de telle façon qu'ils puissent être confondus avec les feux ou signaux mentionnés dans le présent Règlement ou puissent nuire à la visibilité ou compliquer l'identification de ces feux ou signaux.
2. Il est interdit de faire usage de lumières ou de projecteurs de façon qu'ils produisent un éblouissement constituant un danger ou une gêne pour la navigation ou pour la circulation à terre.

**II. SIGNALISATION DE NUIT ET DE JOUR<sup>1</sup>**

**II.A. - SIGNALISATION EN COURS DE ROUTE**

*Article 3.08 - Signalisation des bateaux motorisés isolés faisant route*

1. Les bateaux motorisés isolés doivent porter:

De nuit:

- a) Un feu de mât placé dans la partie avant et dans l'axe du bateau, à une hauteur de 5 m au moins;<sup>2</sup>
- b) Des feux de côté placés à la même hauteur et sur une même perpendiculaire à l'axe du bateau, à 1 m plus bas que le feu de mât et pas en avant de celui-ci; ils doivent être masqués vers l'intérieur du bateau de façon que le feu vert ne puisse pas être vu de bâbord ni le feu rouge de tribord;
- c) Un feu de poupe placé dans la partie arrière et dans l'axe du bateau, à une hauteur suffisante pour qu'il soit bien visible des bateaux rattrapants.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Les règlements nationaux russes, ukrainiens, [biélorusses, kazakhs, lituaniens et moldaves] en matière de navigation ne prévoient pas de signalisation de jour en cours de route.

<sup>2</sup> Les autorités compétentes peuvent prescrire une hauteur de moins de 5 m.

<sup>3</sup> Les autorités compétentes du Bélarus, de la Fédération de Russie, du Kazakhstan, de la République de Moldova et de l'Ukraine peuvent prescrire d'autres feux de poupe.

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

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

Lorsqu'un bateau motorisé est précédé de jour par un ou plusieurs bateaux motorisés placés en renfort, ce bateau doit porter le ballon jaune visé au paragraphe 3 de l'article 3.09.

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

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

#### *Article 3.09 - Signalisation des convois remorqués faisant route*

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

De nuit:

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

b) Des feux de côté répondant aux spécifications du paragraphe 1 b) de l'article 3.08;

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

De jour:

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

<sup>1</sup> Les autorités compétentes peuvent prescrire une hauteur de moins de 5 m.

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

De nuit:

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

De jour:

Le cylindre prescrit au paragraphe 1 ci-dessus.

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

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

De nuit:

Un feu clair blanc, visible de tous les côtés, placé à une hauteur d'au moins 5 m; <sup>1</sup>

De jour:

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

Toutefois,

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

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

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

<sup>1</sup> Les autorités compétentes peuvent prescrire une hauteur de moins de 5 m.

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

De nuit:

Un feu de poupe répondant aux spécifications du paragraphe 1 c) de l'article 3.08.

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

5. Pendant le passage par une ouverture de pont fixe, de pont fermé ou de barrage, ou pendant le passage aux écluses, les bateaux d'un convoi remorqué peuvent porter la signalisation prescrite aux paragraphes 1 a), 2 et 3 du présent article à une hauteur réduite de sorte que ce passage puisse s'effectuer sans difficulté.

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

De nuit:

Au lieu du feu blanc, porter les feux de côté prescrits au paragraphe 1 b) de l'article 3.08;

De jour:

Porter le ballon jaune.

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

#### *Article 3.10 - Signalisation des convois poussés faisant route*

1. Les convois poussés doivent porter :<sup>1</sup>

De nuit:

- a) i) Trois feux de mât à l'avant du bateau en tête du convoi ou du bateau bâbord en tête du convoi. Ces feux doivent être disposés selon un triangle équilatéral à base horizontale dans un plan perpendiculaire à l'axe longitudinal du convoi. Le feu supérieur doit être à une hauteur d'au moins 5 m.<sup>2</sup> Les deux feux inférieurs doivent être écartés l'un de l'autre de 1,25 m environ et situés 1,10 m environ en dessous du feu supérieur;

<sup>1</sup> Les autorités compétentes peuvent prescrire l'utilisation de feux clairs sur les cours d'eau de faible largeur.

<sup>2</sup> Les autorités compétentes peuvent prescrire une hauteur de moins de 5 m.

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

Les mâts portant ces feux doivent être placés dans l'axe longitudinal du bateau sur lequel ils se trouvent;<sup>1</sup>

b) Des feux de côté répondant aux spécifications du paragraphe 1 b) de l'article 3.08; ces feux doivent être placés sur la partie la plus large du convoi, le plus près possible du pousseur, à 1 m au maximum des bords du convoi et à une hauteur d'au moins 2 m;

c) i) Trois feux de poupe sur le pousseur, répondant aux spécifications du paragraphe 1 c) de l'article 3.08, placés selon une ligne perpendiculaire à l'axe longitudinal, à 1,25 m environ l'un de l'autre et à une hauteur suffisante pour ne pas pouvoir être masqués par un des autres bateaux du convoi;

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

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

Lorsqu'un convoi poussé est précédé de jour par un ou plusieurs bateaux motorisés placés en renfort, le pousseur doit porter le ballon jaune visé au paragraphe 3 de l'article 3.09.

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

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

#### *Article 3.11 - Signalisation des formations à couple faisant route*

1. Les formations à couple doivent porter:

De nuit:

<sup>1</sup> Les autorités compétentes du Bélarus, de la Fédération de Russie, du Kazakhstan, de la République de Moldova et de l'Ukraine peuvent autoriser de porter les feux de mât et les feux de côté sur le pousseur.

a) Sur chaque bateau un feu de mât, répondant aux spécifications du paragraphe 1 a) de l'article 3.08; toutefois, sur les bateaux non motorisés, ce feu peut être remplacé par un feu blanc, visible de tous les côtés, répondant aux spécifications du paragraphe 3 de l'article 3.09, placé à un endroit approprié, mais pas plus haut que le feu de mât du bateau ou des bateaux motorisés;

b) Des feux de côté, répondant aux spécifications du paragraphe 1 b) de l'article 3.08; ces feux doivent être placés à l'extérieur de la formation, autant que possible à la même hauteur, et 1 m au moins au-dessous du feu de mât le plus bas;

c) Sur chaque bateau, le feu de poupe prescrit au paragraphe 1 c) de l'article 3.08.

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

Lorsqu'une formation à couple est précédée de jour par un ou plusieurs bateaux placés en renfort, chaque bateau de la formation doit porter le ballon jaune visé au paragraphe 3 de l'article 3.09.

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

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

#### *Article 3.12 - Signalisation des bateaux à voile faisant route*

1. Les bateaux à voile doivent porter:

De nuit:

a) Les feux de côté prescrits au paragraphe 1 b) de l'article 3.08; toutefois, ces feux peuvent être des feux ordinaires au lieu de clairs;

b) Le feu de poupe prescrit au paragraphe 1 c) de l'article 3.08.

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

De nuit:

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

3. Tout bateau naviguant à la voile et utilisant en même temps ses propres moyens mécaniques de propulsion doit porter :

De jour:

Un cône noir, pointe en bas.

Ce cône doit être placé le plus haut possible et à l'endroit où il sera le plus apparent.<sup>1</sup>

4. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article ne sont pas applicables aux menues embarcations. Les dispositions du paragraphe 2 ne sont pas applicables aux bateaux visés à l'article 3.35.

*Article 3.13 - Signalisation des menues embarcations faisant route*

1. Les menues embarcations motorisées isolées doivent porter:

De nuit:

a) Un feu de mât; ce feu doit être placé dans l'axe de l'embarcation et à 1 m au moins plus haut que les feux de côté, et doit être clair au lieu de puissant;<sup>2</sup>

b) Des feux de côté; ces feux peuvent être des feux ordinaires au lieu de clairs, et doivent être placés soit:

i) Comme prescrit au paragraphe 1 b) de l'article 3.08;

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

c) Un feu de poupe répondant aux spécifications du paragraphe 1 c) de l'article 3.08. Toutefois, ce feu peut être supprimé mais, dans ce cas, le feu de mât visé sous a) ci-dessus doit être remplacé par un feu clair blanc, visible de tous les côtés.

2. Les menues embarcations motorisées isolées, d'une longueur inférieure à 7 m, peuvent, au lieu des feux visés au paragraphe 1 ci-dessus, porter un feu ordinaire blanc à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés<sup>3</sup>.

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

<sup>1</sup> Les autorités compétentes peuvent omettre cette disposition pour les voies navigables isolées

<sup>2</sup> Les autorités compétentes peuvent également prescrire un feu de mât qui soit placé à la même hauteur que les feux de côté, et à 1 m au moins en avant de ceux-ci.

<sup>3</sup> Les autorités compétentes peuvent limiter le champ d'application de cette disposition aux embarcations lentes ou de faible puissance ou à certaines voies navigables.

4. Les menues embarcations remorquées ou menées à couple doivent porter de nuit un feu ordinaire blanc, visible de tous les côtés. Cette disposition ne s'applique pas aux canots de service des bateaux.

5. Les menues embarcations à voile doivent porter :

De nuit:

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

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

Soit, dans le cas d'embarcations de moins de 7 m de long, un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés. A l'approche d'autres bateaux, ces embarcations doivent montrer en outre un deuxième feu ordinaire blanc.<sup>1</sup>

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

De nuit:

Un feu ordinaire blanc, visible de tous les côtés.

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

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

<sup>1</sup> Sur certaines voies navigables, les autorités compétentes peuvent prescrire cette disposition pour toutes les menues embarcations à voile.

*Article 3.14 - Signalisation supplémentaire des bateaux effectuant  
certains transports de matières dangereuses<sup>1 2</sup>*

1. Les bateaux effectuant des transports de certaines matières inflammables visées au marginal 10 500 de l'Annexe B1 et à l'Appendice 4 (liste des matières) de l'Annexe B2 de l'ADN doivent porter, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent Règlement:

De nuit:

Un feu bleu;

De jour:

Un cône bleu, pointe en bas.

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

2. Les bateaux effectuant des transports de certaines matières présentant un danger pour la santé visées au marginal 10 500 de l'Annexe B1 et à l'Appendice 4 (liste des matières) de l'Annexe B2 de l'ADN doivent porter, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent Règlement:

De nuit:

Deux feux bleus;

De jour:

Deux cônes bleus, pointe en bas.

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

<sup>1</sup> Les autorités compétentes peuvent autoriser pour les navires de mer, lorsqu'ils sont utilisés à titre temporaire seulement dans les zones de navigation intérieure, l'utilisation des signaux de nuit et de jour prescrits dans les Recommandations relatives à la sécurité du transport des cargaisons dangereuses et des activités apparentées dans les zones portuaires adoptées par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale (de nuit, un feu rouge fixe omnidirectionnel, et de jour, le pavillon "B" du Code international de signaux, au lieu des signaux prescrits aux paragraphes 1, 2 et 3 du présent article.

<sup>2</sup> Les autorités compétentes du Bélarus, de la Fédération de Russie, du Kazakhstan, de la République de Moldova et de l'Ukraine peuvent prescrire des feux rouges au lieu de feux bleus.

3. Les bateaux effectuant des transports de certaines matières explosives visées aux marginaux 10 500 de l'Annexe B1 de l'ADN doivent porter, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent Règlement:

De nuit:

Trois feux bleus;

De jour:

Trois cônes bleus, pointe en bas.

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

4. Lorsqu'un convoi poussé ou une formation à couple comprend un ou plusieurs bateaux visés aux paragraphes 1, 2 ou 3 ci-dessus, c'est le bateau assurant la propulsion du convoi poussé ou de la formation à couple qui doit porter la signalisation prescrite aux paragraphes 1, 2 ou 3 ci-dessus.

5. Les convois poussés propulsés par deux pousseurs placés côte à côte doivent porter la signalisation visée au paragraphe 4 ci-dessus sur le pousseur placé à tribord.

6. Les bateaux, convois poussés ou formations à couple qui transportent ensemble plusieurs matières dangereuses visées aux paragraphes 2 et 3 ci-dessus doivent porter la signalisation relative à la matière dangereuse exigeant le plus grand nombre de feux ou cônes bleus.

7. Les bateaux non astreints à porter les signaux visés aux paragraphes 1, 2 ou 3 ci-dessus mais qui sont munis d'un certificat d'agrément en vertu du marginal 10 282 (Annexe B1) ou du marginal 210 282 (Annexe B2) de l'ADN et qui respectent les dispositions de sécurité applicables aux bateaux visés au paragraphe 1 ci-dessus peuvent, à l'approche des écluses, porter la signalisation visée au paragraphe 1 ci-dessus lorsqu'ils veulent être éclusés en commun avec un bateau astreint à arborer la signalisation visée au paragraphe 1 ci-dessus.

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

*Article 3.15 - Signalisation des bateaux autorisés au transport de plus de 12 passagers et dont la longueur maximale de la coque est inférieure à 20 m<sup>1</sup>*

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

<sup>1</sup> Les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire cette signalisation quand elles considèrent ces bateaux comme de menues embarcations.

De jour:

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

*Article 3.16 - Signalisation des bacs faisant route<sup>1</sup>*

1. Les bacs ne naviguant pas librement doivent porter:

De nuit:

a) Un feu clair blanc visible de tous les côtés et placé à une hauteur d'au moins 5 m; toutefois, cette hauteur peut être réduite si la longueur du bac ne dépasse pas 15 m;

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

De jour:

Un ballon vert placé à une hauteur d'au moins 5 m<sup>2</sup>.

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

3. Les bacs naviguant librement doivent porter:

De nuit:

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

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

c) Les feux de côté et le feu de poupe, comme prescrit aux paragraphes 1 b) et 1 c) de l'article 3.08;

De jour:

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

<sup>1</sup> Les autorités compétentes du Bélarus, de la Fédération de Russie, de la Lituanie, de la République de Moldova et de l'Ukraine peuvent prescrire une autre signalisation.

<sup>2</sup> Les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire la signalisation de jour ou prescrire une hauteur inférieure à 5 m.

4. Les bacs naviguant librement et jouissant d'une priorité doivent porter:

De nuit:

- a) Un feu clair blanc visible de tous les côtés, comme prescrit au paragraphe 1 b) ci-dessus;
- b) Un feu clair vert visible de tous les côtés, comme prescrit au paragraphe 1 b) ci-dessus;
- c) Un deuxième feu clair vert visible de tous les côtés, placé à 1 m environ au-dessus du feu vert prescrit sous b) ci-dessus;
- d) Les feux de côté et le feu de poupe, prescrits aux paragraphes 1 b) et 1 c) de l'article 3.08;

De jour:

Un cylindre blanc à 1 m environ au-dessous du ballon vert prescrit au paragraphe 1 ci-dessus.

*Article 3.17 - Signalisation supplémentaire des bateaux jouissant d'une priorité de passage*

Les bateaux auxquels l'autorité compétente a délivré une priorité pour le passage aux endroits où l'ordre de passage est réglé par elle doivent porter, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent Règlement:

De jour:

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

*Article 3.18 - Signalisation supplémentaire des bateaux incapables de manoeuvrer*

1. Tout bateau incapable de manoeuvrer doit, en cas de besoin, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent Règlement, montrer:

De nuit:

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

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

De jour:

Soit un pavillon rouge balancé;

Soit deux ballons noirs superposés à 1 m environ de distance l'un de l'autre, placés à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés.

2. En cas de besoin, un tel bateau doit en outre émettre le signal sonore réglementaire.

*Article 3.19 - Signalisation des matériels flottants et des installations flottantes faisant route*

Sans préjudice des conditions particulières qui pourront être imposées en vertu de l'article 1.21, les matériels flottants et les installations flottantes doivent porter:

De nuit:

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

## **II.B - SIGNALISATION EN STATIONNEMENT**

*Article 3.20 - Signalisation des bateaux en stationnement<sup>1</sup>*

1. Un bateau amarré directement ou indirectement à la rive doit porter:

De nuit:

Un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés et placé du côté du chenal, à une hauteur d'au moins 3 m.

Ce feu peut être remplacé par un feu ordinaire blanc à la proue et un feu ordinaire blanc à la poupe, visibles de tous les côtés, placés du côté du chenal à une même hauteur.

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

De nuit:

Deux feux ordinaires blancs placés à des endroits appropriés et visibles de tous les côtés, l'un sur la partie avant du bateau à une hauteur d'au moins 4 m et l'autre sur la partie arrière à une hauteur d'au moins 2 m et au moins 2 m plus bas que l'autre;

<sup>1</sup> Lorsque des bateaux, notamment des menues embarcations, stationnent dans des conditions telles qu'une signalisation n'est pas jugée nécessaire par les autorités compétentes, celles-ci peuvent les exempter de l'obligation de porter la signalisation prescrite au présent article.

De jour:

Un ballon noir placé à un endroit approprié sur la partie avant à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés.

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

De nuit:

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

De jour:

Un ballon noir sur le pousseur (ou sur chaque pousseur) et sur le bateau en tête du convoi ou sur les bateaux extérieurs en tête du convoi.

4. Une menue embarcation, à l'exception des canots de service des bateaux, peut porter un feu ordinaire blanc à un endroit approprié à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés, au lieu des feux prescrits de nuit aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus.

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

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

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

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

6. Le présent article ne s'applique pas aux bateaux visés aux articles 3.22, 3.25, 3.34 paragraphe 2 et 3.35.

*Article 3.21 - Signalisation supplémentaire des bateaux effectuant certains transports de matières dangereuses*

Les prescriptions de l'article 3.14 s'appliquent également aux bateaux visés audit article lorsqu'ils sont en stationnement.

*Article 3.22 - Signalisation des bacs en stationnement à leur débarcadère*

1. Les bacs ne naviguant pas librement, stationnant à leur débarcadère, doivent porter de nuit les feux prescrits au paragraphe 1 de l'article 3.16. En outre, le canot ou flotteur de tête des bacs à câble longitudinal doit porter le feu prescrit au paragraphe 2 de l'article 3.16.

2. Les bacs naviguant librement en service, stationnant à leur débarcadère, doivent porter de nuit les feux prescrits au paragraphe 1 de l'article 3.16. Pour un stationnement de courte durée, ils peuvent conserver en outre les feux prescrits au paragraphes 1 b) et 1 c) de l'article 3.08. Ils doivent éteindre le feu vert visé au paragraphe 3 b) de l'article 3.16 dès qu'ils ne sont plus en service.

*Article 3.23 - Signalisation des matériels flottants et des installations flottantes en stationnement*

Sans préjudice des conditions particulières qui pourront être imposées en vertu de l'article 1.21, les matériels flottants et les installations flottantes doivent porter:

De nuit:

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

Les dispositions de l'article 3.20, paragraphe 5, sont applicables.

*Article 3.24 - Signalisations des filets ou perches des bateaux en stationnement*

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

De nuit:

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

De jour:

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

*Article 3.25 - Signalisation des engins flottants au travail et des bateaux échoués ou coulés*

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

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

De nuit:

Deux feux ordinaires verts ou deux feux clairs verts,

De jour:

Deux bicônes verts superposés, placés à 1 m environ l'un au-dessus de l'autre et, le cas échéant,

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

De nuit:

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

De jour:

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

ou, dans le cas où ces bateaux ont à être protégés contre les remous,

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

De nuit:

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

De jour:

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

et, le cas échéant,

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

De nuit:

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

De jour:

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

2. La signalisation prescrite de jour au paragraphe 1 ci-dessus sous a) et b) peut être remplacée par les signaux suivants:

a) Du ou des côtés où le passage est libre, le panneau d'autorisation E.1 (annexe 7),

et, le cas échéant,

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

3. La signalisation prescrite aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus doit être placée à une hauteur telle qu'elle soit visible de tous les côtés.

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

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

5. Les autorités compétentes peuvent dispenser de l'obligation de porter les signaux prescrits aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus, sous a) et b).

*Article 3.26 - Signalisation des ancres qui peuvent présenter un danger pour la navigation*

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

2. Les bateaux, matériels flottants et installations flottantes doivent signaler chacune de leurs ancres qui peuvent présenter un danger pour la navigation:

De nuit:

Par un flotteur à réflecteur radar portant un feu ordinaire blanc, visible de tous les côtés;<sup>1</sup>

De jour:

Un flotteur jaune à réflecteur radar.

<sup>1</sup> Les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire le feu blanc ou ne le prescrire que pour les engins flottants.

### III. SIGNALISATIONS PARTICULIERES

#### *Article 3.27 - Signalisation supplémentaire des bateaux des autorités de contrôle et des bateaux des services d'incendie*

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

De nuit comme de jour:

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

Il en est de même des bateaux des services d'incendie, quand ils vont porter secours.<sup>1</sup>

#### *Article 3.28 - Signalisation supplémentaire des bateaux faisant route effectuant des travaux dans la voie navigable<sup>2</sup>*

Les bateaux faisant route effectuant dans la voie navigable des travaux ou des opérations de sondage ou de mesurage peuvent montrer, sans préjudice de la signalisation qui leur est applicable en vertu des autres dispositions du présent Règlement:

De nuit comme de jour:

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

L'usage de cette signalisation est restreint aux bateaux munis d'une autorisation écrite des autorités compétentes.

#### *Article 3.29 - Signalisation supplémentaire en vue de la protection contre les remous*

1. Les bateaux, matériels flottants et installations flottantes faisant route ou en stationnement (autres que ceux visés à l'article 3.25) qui veulent être protégés contre les remous causés par le passage d'autres bateaux ou matériels flottants peuvent montrer, sans préjudice de la signalisation qui leur est applicable en vertu des autres dispositions du présent chapitre:

De nuit:

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

<sup>1</sup> Les autorités compétentes peuvent prévoir de tels feux également pour les bateaux de sauvetage.

<sup>2</sup> Les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire cette disposition.

De jour:

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

2. Sans préjudice des dispositions de l'article 3.25, ont seuls le droit de faire usage de la signalisation visée au paragraphe 1 ci-dessus :

a) Les bateaux, matériels flottants et installations flottantes gravement avariés ou participant à une opération de sauvetage, ainsi que les bateaux incapables de manoeuvrer;

b) Les bateaux, matériels flottants et installations flottantes munis d'une autorisation écrite des autorités compétentes.

#### *Article 3.30 - Signaux de détresse*

1. Lorsqu'un bateau en détresse veut demander du secours, il peut montrer:

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

b) Un pavillon ayant, en dessus ou en dessous, une boule ou un objet analogue;

c) Un feu agité circulairement;

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

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

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

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

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

2. Ces signaux remplacent ou complètent les signaux sonores visés au paragraphe 4 de l'article 4.01.

#### *Article 3.31 - Interdiction d'accès à bord*

1. Si des dispositions réglementaires interdisent l'accès à bord des personnes n'appartenant pas au service, cette interdiction doit être signalée par:

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

Ces panneaux doivent être placés, selon les besoins, à bord ou à la planche de bord. Par dérogation au paragraphe 3 de l'article 3.03, leur diamètre doit être de 0,60 m environ.

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

*Article 3.32 - Interdiction de fumer*

1. Si des dispositions réglementaires interdisent de fumer à bord, cette interdiction doit être signalée par:

Des panneaux ayant la forme d'un disque, blancs, bordés de rouge, avec une diagonale rouge, et portant l'image d'une cigarette d'où se dégage de la fumée.

Ces panneaux doivent être placés, selon les besoins, à bord ou à la planche de bord. Par dérogation au paragraphe 3 de l'article 3.03, leur diamètre doit être de 0,60 m environ.

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

*Article 3.33 - Interdiction du stationnement latéral*

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

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

Les deux faces de ce panneau carré doivent être blanches, bordées de rouge, et porter une diagonale rouge de gauche en haut à droite en bas et le caractère P en noir au milieu.

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

2. De nuit, les panneaux doivent être éclairés de façon à être parfaitement visibles des deux côtés du bateau.
3. Le présent article ne s'applique pas aux bateaux, convois poussés et formations à couple visés à l'article 3.21.

*Article 3.34 - Signalisation supplémentaire des bateaux dont  
la capacité de manoeuvre est restreinte*

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

De nuit:

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

De jour:

Un ballon noir, un bicône noir et un ballon noir, le bicône étant au milieu, superposés à 1 m de distance au moins, placés à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés.

2. Le bateau visé au paragraphe 1 ci-dessus, lorsque les opérations qu'il effectue créent une obstruction, doit porter en plus de la signalisation prévue dans ledit paragraphe:

De nuit:

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

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

De jour:

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

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

Les feux, ballons et bicônes visés au présent paragraphe doivent être placés à 2 m de distance au moins, et en aucun cas plus haut que le feu inférieur ou le ballon inférieur visés au paragraphe 1 du présent article.

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

*Article 3.35 - Signalisation supplémentaire des bateaux en train de pêcher<sup>1</sup>*

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

De nuit:

Deux feux clairs ou ordinaires, le feu supérieur étant vert et le feu inférieur blanc, superposés à 1 m de distance au moins, placés à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés et disposés en avant du feu prescrit au paragraphe 1 a) de l'article 3.08, le feu supérieur étant plus bas que celui-ci et le feu inférieur à une hauteur supérieure à celle des feux prescrits au paragraphe 1 b) de l'article 3.08 au moins égale à deux fois la distance verticale visée ci-dessus; toutefois, les bateaux d'une longueur inférieure à 50 m ne sont, dans ce cas, pas tenus de porter le feu prescrit au paragraphe 1 a) de l'article 3.08;

De jour:

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

2. Un bateau en train de pêcher autre que le bateau visé au paragraphe 1 ci-dessus doit porter la signalisation prescrite dans ce même paragraphe, à l'exception du feu prescrit au paragraphe 1 a) de l'article 3.08 et au lieu du feu vert:

De nuit:

Un feu clair ou ordinaire rouge tel qu'il soit visible de tous les côtés;

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

De nuit:

Un feu clair ou ordinaire blanc, situé à une distance horizontale de 2 m au moins et de 6 m au plus des deux feux rouge et blanc prescrits ci-dessus, et placés à une hauteur qui ne soit ni supérieure à celle dudit feu blanc, ni inférieure à celle des feux prescrits au paragraphe 1 b) de l'article 3.08;

De jour:

Un cône noir, la pointe en haut.

<sup>1</sup> Lorsqu'elles appliquent la signalisation prévue dans cet article, les autorités compétentes doivent éviter toute confusion avec la signalisation prévue à l'article 3.16.

*Article 3.36 - Signalisation supplémentaire des bateaux utilisés pour la pratique de la plongée subaquatique*

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

Une reproduction rigide, d'au moins 1 m de hauteur, du pavillon "A" du Code international de signaux, placée à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'elle soit visible, de nuit comme de jour, de tous les côtés.

2. Le cas échéant, il peut, au lieu de la signalisation prescrite au paragraphe 1 ci-dessus, porter la signalisation visée au paragraphe 1 de l'article 3.34.

*Article 3.37 - Signalisation supplémentaire des bateaux en train de faire du dragage de mines*

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

De nuit:

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

De jour:

Trois ballons noirs superposés disposés comme prescrit pour les feux.

*Article 3.38 - Signalisation supplémentaire des bateaux en service de pilotage*

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

Au lieu du feu prescrit au paragraphe 1 a) de l'article 3.08, deux feux clairs ou ordinaires superposés, visibles de tous les côtés, le feu supérieur étant blanc et le feu inférieur rouge, et placés à la tête ou à proximité de la tête du mât."

**Article 4.01**

13. Modifier le texte du paragraphe 4 comme suit :

"4. Lorsqu'un bateau en détresse veut demander du secours, il peut émettre des volées de cloche ou des sons prolongés répétés. Ces signaux remplacent ou complètent les signaux visuels visés à l'article 3.30."

### **Article 5.01**

14. Modifier le texte du paragraphe 1 en anglais comme suit :

“1. Annex 7 to these regulations sets out the prohibitory, restrictive, recommendatory and informative signs and auxiliary signs for inland waterways. <sup>1</sup> It also defines the meaning of each sign.

<sup>1</sup> The competent authorities may omit from their regulations those signs in annex 7 which they do not install on the waterways to which those regulations apply.”

### **Article 6.03**

15. Modifier le texte du paragraphe 2 comme suit :

“2. Dans les convois, les signaux visuels prescrits par les articles 3.17, 6.04 et 6.05 ne doivent être montrés ou émis que par le bateau à bord duquel se trouve le conducteur du convoi ou de la formation à couple, dans le cas d’un convoi remorqué par le bateau remorqué et tête du convoi.”

### **Article 6.16**

16. Dans la version anglaise supprimer “and 3” à la deuxième phrase du paragraphe 7 (sans objet en français et en russe).

### **Article 6.17**

17. Modifier le texte du paragraphe 2 comme suit :

“2. Sauf en cours de dépassement ou de croisement, il est interdit de naviguer à moins de 50 m d’un bateau, d’une formation à couple ou d’un convoi poussé portant la signalisation visée à l’article 3.14, paragraphe 2 ou 3.”

### **Article 6.20**

18. Modifier le texte du paragraphe 3 comme suit :

“3. Au droit de bateaux montrant les signaux prescrits à l’article 3.25, paragraphe 1 c), et au droit de bateaux, matériels flottants ou installations flottantes montrant les signaux prescrits à l’article 3.29, paragraphe 1, les autres bateaux doivent réduire leur vitesse ainsi qu’il est prescrit au paragraphe 1 ci-dessus. Ils doivent, en outre, s’écarter le plus possible.”

### **Article 6.22 bis**

19. Modifier le texte de l'article comme suit :

*“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*

Il est interdit de passer au droit des bateaux visés à l'article 3.25 du côté où ils montrent le feu rouge ou les feux rouges prescrits à l'article 3.25, paragraphe 1 b) et d), ou le panneau A.1 (annexe 7), le ballon rouge ou le pavillon rouge prescrits à l'article 3.25, paragraphe 1 b) et d), ou de passer au droit des bateaux visés à l'article 3.34 du côté où ils montrent les deux feux rouges ou les deux ballons noirs prescrits au paragraphe 2 a) de l'article 3.34.”

### **Article 6.23**

20. Ajouter une note de bas de page au texte actuel du paragraphe 1 de cet article libellée comme suit : “Les autorités compétentes peuvent prescrire que cette disposition ne s'applique pas aux bacs qui ne naviguent pas librement dans leur comportement avec des menues embarcations.”

### **Article 6.28**

21. Modifier le texte des paragraphes 8, 9 et 10 comme suit

“8. Dans les garages des écluses et dans les écluses, il est obligatoire de maintenir une distance latérale minimale de 10 m à l'égard des bateaux et des convois portant le feu bleu ou le cône bleu visé à l'article 3.14, paragraphe 1. Toutefois, cette obligation ne s'applique pas aux bateaux et aux convois qui portent également cette signalisation ni aux bateaux visés à l'article 3.14, paragraphe 7.

9. Les bateaux et convois portant la signalisation visée à l'article 3.14, paragraphe 2 ou 3, sont éclusés séparément.

10. Les bateaux et convois portant la signalisation visée à l'article 3.14, paragraphe 1, ne sont pas éclusés avec les bateaux à passagers.”

### **Article 6.29**

22. Modifier le texte de l'alinéa b) comme suit:

“b) Les bateaux auxquels l'autorité compétente a expressément accordé la priorité et qui portent la flamme rouge prévue à l'article 3.17.”

### **Article 6.34**

23. Modifier le texte des paragraphes 1 et 3 comme suit :

“1. En cas de rencontre ou de routes qui se croisent, les autres bateaux doivent s'écarter de la route :

- a) D'un bateau portant la signalisation visée à l'article 3.34;
- b) D'un bateau portant la signalisation visée à l'article 3.35;”

“3. Les bateaux ne doivent pas s'approcher à moins de 1 000 m de l'arrière d'un bateau portant la signalisation visée à l'article 3.37.”

### **Article 6.36**

24. Modifier le texte du paragraphe 2 comme suit :

“2. Il est interdit à tout bateau de passer à courte distance sur l'arrière d'un bateau en train de pêcher portant la signalisation visée à l'article 3.35.”

### **Article 6.37**

25. Modifier le texte des paragraphes 1 et 2 comme suit :

“1. La pratique de la plongée subaquatique sportive sans autorisation est interdite aux endroits où la navigation pourrait être gênée, notamment :

- a) Sur le trajet normal des bateaux portant la signalisation visée à l'article 3.16;
- b) Devant l'entrée des ports;
- c) Près des lieux de stationnement;
- d) Dans les zones réservées au ski nautique ou aux activités analogues.

2. Tout bateau doit se tenir à une distance suffisante<sup>1</sup> d'un bateau portant la signalisation visée à l'article 3.36.”

<sup>1</sup> Distance à fixer par les autorités compétentes.

### **Article 7.02**

26. Modifier le texte de l'alinéa 1 j) comme suit :

“j) Latéralement à un bateau portant le signal prescrit à l'article 3.33, à une distance en mètres inférieure au chiffre indiqué dans le triangle blanc dudit signal;”

### **Article 7.07**

27. Modifier le texte de cet article comme suit :

*“Article 7.07 - Stationnement au voisinage de bateaux, convois poussés et formations à couple effectuant certains transports de matières dangereuses*

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

a) 10 m si l'un de ceux-ci porte la signalisation visée au paragraphe 1 de l'article 3.14;

b) 50 m si l'un de ceux-ci porte la signalisation visée au paragraphe 2 de l'article 3.14;

c) 100 m si l'un de ceux-ci porte la signalisation visée au paragraphe 3 de l'article 3.14.

Dans les cas où les deux bateaux, convois poussés ou formations à couple portent un ou plusieurs feux ou cônes, le nombre de feux ou de cônes le plus élevé impose la distance à respecter.

2. L'obligation visée au paragraphe 1 a) ci-dessus ne s'applique pas :

a) aux bateaux, convois poussés et formations à couple qui portent également cette signalisation;

b) aux bateaux qui ne portent pas cette signalisation mais qui sont munis d'un certificat d'agrément en vertu du marginal 10 282 (Annexe B.1) ou du marginal 210 282 (Annexe B.2) de l'ADN, et respectent les dispositions de sécurité applicables aux bateaux visés au paragraphe 1 de l'article 3.14.

3. Pour le stationnement, l'autorité compétente peut accorder des dérogations dans des cas particuliers.”

### **Article 7.08**

28. Modifier le texte des paragraphes 1 et 2 comme suit :

“1. Une garde efficace doit se trouver en permanence à bord des bateaux en stationnement dans le chenal et à bord des bateaux en stationnement et chargés de matières visées au marginal 10 500 de l'Annexe B1 et à l'Appendice 4 (liste des matières) de l'Annexe B2 de l'ADN, ou qui, ayant transporté de telles matières, ne sont pas exempts de gaz dangereux. Toutefois, les autorités compétentes peuvent dispenser de cette obligation les bateaux en stationnement dans les bassins des ports.

2. Tous les autres bateaux, les matériels flottants et les installations flottantes doivent en stationnement être surveillés par une personne capable d'intervenir rapidement en cas de besoin, à moins que cette surveillance ne soit pas nécessaire eu égard aux circonstances locales ou que les autorités compétentes en dispensent. ”

### **Annexe 3**

29. Modifier le texte de l'annexe comme suit :

Note du secretariat : Le texte de l'annexe 3 est reproduit dans le document TRANS/SC.3/1999/8/Add.1. Le texte entre crochets à la fin de l'annexe devrait être supprimé et la cellule du croquis No 42a relative à la navigation de jour devrait être laissée vide.

### **Annexe 6**

30. Modifier le texte du paragraphe 1 b) de la section I “Sonorité des signaux” comme suit :

“b) Pour les bateaux non motorisés et pour les menues embarcations la fréquence fondamentale doit être supérieure à 350 Hz;”

### **Annexe 7**

31. Modifier comme suit les textes explicatifs des signaux E.5.4 à E.5.15 :

- "E.5.4 Aire de stationnement réservée aux bateaux de la navigation par poussage qui ne sont pas astreints à porter la signalisation prescrite à l'article 3.14 (voir art. 7.06)
- E.5.5 Aire de stationnement réservée aux bateaux de la navigation par poussage astreints à porter le feu bleu ou le cône bleu en vertu de l'article 3.14, paragraphe 1 (voir art. 7.06)
- E.5.6 Aire de stationnement réservée aux bateaux de la navigation par poussage astreints à porter les deux feux bleus ou les deux cônes bleus en vertu de l'article 3.14, paragraphe 2 (voir art. 7.06)

- E.5.7 Aire de stationnement réservée aux bateaux de la navigation par poussage astreints à porter les trois feux bleus ou les trois cônes bleus en vertu de l'article 3.14, paragraphe 3 (voir art. 7.06)
- E.5.8 Aire de stationnement réservée aux bateaux autres que ceux de la navigation par poussage qui ne sont pas astreints à porter la signalisation prescrite à l'article 3.14 (voir art. 7.06)
- E.5.9 Aire de stationnement réservée aux bateaux autres que ceux de la navigation par poussage astreints à porter le feu bleu ou le cône bleu en vertu de l'article 3.14, paragraphe 1 (voir art. 7.06)
- E.5.10 Aire de stationnement réservée aux bateaux autres que ceux de la navigation par poussage astreints à porter les deux feux bleus ou les deux cônes bleus en vertu de l'article 3.14, paragraphe 2 (voir art. 7.06)
- E.5.11 Aire de stationnement réservée aux bateaux autres que ceux de la navigation par poussage astreints à porter les trois feux bleus ou les trois cônes bleus en vertu de l'article 3.14, paragraphe 3 (voir art. 7.06)
- E.5.12 Aire de stationnement réservée à tous les bateaux qui ne sont pas astreints à porter la signalisation prescrite à l'article 3.14 (voir art. 7.06)
- E.5.13 Aire de stationnement réservée à tous les bateaux astreints à porter le feu bleu ou le cône bleu en vertu de l'article 3.14, paragraphe 1 (voir art. 7.06)
- E.5.14 Aire de stationnement réservée à tous les bateaux astreints à porter les deux feux bleus ou les deux cônes bleus en vertu de l'article 3.14, paragraphe 2 (voir art. 7.06)
- E.5.15 Aire de stationnement réservée à tous les bateaux astreints à porter les trois feux bleus ou les trois cônes bleus en vertu de l'article 3.14, paragraphe 3 (voir art. 7.06)."

### **Annexes 9, 10 et 11**

32. Supprimer les annexes 9, 10 et 11 existants.
-