



**Conseil économique
et social**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2008/14
22 mai 2008

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS, FRANÇAIS
et RUSSE

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

Trente-troisième session
Genève, 16-18 juin 2008
Point 2 (a) de l'ordre du jour

CODE EUROPÉEN DES VOIES DE NAVIGATION INTÉRIEURE (CEVNI)

Document de comparaison CEVNI / DFND / RPNR/ RNSR

Note présentée par l'Autriche

Note du secrétariat

On se souviendra que le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3), à sa cinquante et unième session, a discuté de la proposition de la délégation autrichienne de changer le statut juridique du CEVNI (ECE/TRANS/SC.3/2007/1). Prenant note de l'absence d'accord sur le changement de statut juridique, le Groupe de travail a approuvé la proposition de l'Autriche de préparer un document sur les différences entre les provisions du CEVNI et les règles de navigation régionales et nationales, et a invité la délégation de l'Autriche à présenter les résultats de ce travail dès que possible au Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (ECE/TRANS/SC.3/178, para. 24). Lors de sa trente-deuxième session, le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) a pris note de la création d'un groupe informel sur le CEVNI et a examiné le Document Informel No.1 dans lequel était présentée la comparaison

du Chapitre 1 contenu dans le CEVNI, le Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR), les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (DFND) et les Règles de navigation sur la Save (RNSR). SC.3/WP.3 a approuvé le format du document et a demandé à l'Autriche de présenter la version plus avancée de ce document de comparaison à sa trente-troisième session (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/64, para. 8).

La comparaison des Chapitres 1, 2 et 3 des CEVNI, DFND, RPNR et RNSR est présentée ci-dessous. Le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) voudra peut-être prendre note de ce document et donner des instructions supplémentaires, si nécessaire, sur la préparation du texte ci-dessous (à compléter par l'analyse des Chapitres 4 à 9) pour la cinquante-deuxième session du Groupe de travail des transports par voie navigable.

DOCUMENT DE COMPARISON CEVNI/DFND/RPNR/RNSR

1. Le présent document présente les différences entre les règles de navigation contenues dans le Code Européen des voies de navigation (CEVNI), les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (DFND), le Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR), et les Règles de navigation sur la Save (RNSR). Les abréviations suivantes sont utilisées :

- C : Code européen des voies de navigation intérieure
- D : Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube
- R : Règlement de police pour la navigation du Rhin
- S : Règles de navigation sur la Save.

2. La police normale indique que le texte est identique dans tous les documents. Les mentions comme CRD, CRS, etc. indiquent que le texte est seulement inclus dans les documents mentionnés. Le texte souligné indique que le commentaire qui suit s'applique uniquement à cette partie du texte.

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *	Remarques
Chapitre 1^{er}, DISPOSITIONS GÉNÉRALES	
Article 1.01 – Signification de quelques termes	
Dans le présent Règlement	
(a) Le terme " <u>bateau</u> " désigne les <u>bateaux de navigation intérieure</u> (1), y compris les menues embarcations et les bacs, ainsi que les engins flottants et les navires de mer (2) ^{1/}	(1) S : tous les bateaux des voies navigables destinés à la navigation (2) CRD : et les navires de mer

* Troisième édition révisée (ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.3).

^{1/} Les autorités compétentes peuvent, sur certaines voies très fréquentées par les navires de mer, dispenser ces bateaux de certaines prescriptions du présent Règlement.

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *	Remarques
(b) Le terme "bateau motorisé" désigne tout bateau utilisant ses propres moyens mécaniques de propulsion à l'exception des bateaux dont le moteur n'est employé que pour effectuer de petits déplacements (dans les ports ou aux lieux de chargement et de déchargement) ou pour augmenter leur manœuvrabilité lorsqu'ils sont remorqués ou poussés ; (3)	(3) CRS : à l'exception des bateaux dont le moteur n'est employé que pour effectuer de petits déplacements (dans les ports ou aux lieux de chargement et de déchargement) ou pour augmenter leur manœuvrabilité lorsqu'ils sont remorqués ou poussés
(c) Le terme "bateau à voile" désigne tout bateau naviguant à la voile seulement ; un bateau naviguant à la voile et utilisant en même temps ses propres moyens mécaniques de propulsion doit être considéré comme un bateau motorisé ;	
(d) Le terme "menue embarcation" désigne tout bateau dont la longueur de la coque (4) est inférieure à 20 m ^{2/} , 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 (5) ;	(4) R : m) gouvernail et beaupré non compris (5) R : m) une barge de poussage S : Indépendamment de la longueur
(e) Le terme "engin flottant" désigne (6) des constructions flottantes (7) portant des installations mécaniques et destinées à travailler sur les voies navigables ou dans (8) les ports (dragues, élévateurs, bigues, grues, etc.) ;	(6) S : bateau, avec ou sans ses propres moyens de propulsion mécanique, portant (7) CRD : constructions flottantes portant (8) S : eaux intérieures CRD : sur les voies navigables ou dans les ports
(f) Le terme "installation flottante" désigne toute installation flottante qui n'est pas (9) <u>normalement destinée à être déplacée</u> , telle qu'établissement de bains, docks, embarcadère, hangar pour bateaux ; (10)	(9) S : amarrée, ancrée ou couchée au fond du fleuve, e.g. les places d'atterrissage, les établissements d'hébergement, les restaurants ; les ateliers de réparation, les dépôts, les pontons, les hangars flottants (10) CRD : qui n'est pas normalement destinée à être déplacée, telle qu'établissement de bains, docks, embarcadère, hangar pour bateaux

^{2/} Les autorités compétentes peuvent, pour ce qui est de l'application des dispositions du CEVNI et pour certaines voies navigables, limiter la catégorie des menues embarcations aux bateaux de 15 m de long.

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *	Remarques
(g) Le terme "matériel flottant" désigne les radeaux ainsi que toute construction, tout assemblage ou tout objet apte à naviguer, autre qu'un bateau ou une installation flottante ;	
(h) Le terme "bac" désigne tous les bateaux qui assurent un service de traversée de la voie navigable et qui sont classés comme bacs par les autorités compétentes ^{3/} ;	
(i) Le terme "barge de poussage" désigne tout bateau construit ou spécialement aménagé pour être poussé ; (11)	(11) S : "barge" désigne tout bateau construit ou spécialement équipé pour être toué
(j) Le terme "barge de navire" désigne une barge de poussage construite pour être transportée à bord de bateaux de mer et pour naviguer sur les voies de navigation intérieure ;	
(k) Le terme "convoi" désigne : un convoi remorqué, un convoi poussé ou une formation à couple ;	
(l) Le terme "convoi remorqué" désigne tout groupement composé d'un ou plusieurs bateaux, installations flottantes ou matériels flottants et remorqué par un ou plusieurs bateaux motorisés ; ces derniers font partie du convoi et sont appelés remorqueurs ; (12)	(12) CDS : sont appelés remorqueurs
(m) Le terme "convoi poussé" désigne un ensemble rigide ^{4/} composé de bateaux dont un au moins est placé en avant du bateau motorisé (13) qui assure la propulsion du convoi et qui est appelé pousseur ; (14)	(13) R : e) ou les deux bâtiments motorisés (14) R : e) en font également partie les convois composés d'un bâtiment pousseur et d'un bâtiment poussé accouplés de manière à permettre une articulation guidée
(n) Le terme "formation à couple" désigne un ensemble composé de bateaux accouplés bord à bord dont aucun n'est placé devant le bateau motorisé qui assure la propulsion de la formation ;	
(o) Un bateau, un matériel flottant ou une installation flottante est en	

^{3/} Les autorités compétentes classeront en tout cas comme bacs tous les bateaux assurant un tel service qui ne naviguent pas librement.

^{4/} Les autorités compétentes peuvent assimiler certains ensembles non-rigides aux convois poussés.

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *	Remarques
"stationnement" lorsqu'il est, directement ou indirectement, à l'ancre ou amarré à la rive ;	
(p) Un bateau, un matériel flottant ou une installation flottante "fait route" ou est "en cours de route" lorsqu'il n'est directement ou indirectement ni à l'ancre ni amarré à la rive et qu'il n'est pas échoué. <u>Pour de tels bateaux, matériels flottants ou installations flottantes faisant route, le terme "s'arrêter" s'entend par rapport à la terre ; (15)</u>	(15) CDS : Pour de tels bateaux, matériels flottants ou installations flottantes faisant route, le terme "s'arrêter" s'entend par rapport à la terre
(q) <u>Le terme "bateau en train de pêcher" désigne tout bateau qui pêche avec des filets, lignes, chaluts ou autres engins de pêche réduisant sa capacité de manœuvre, mais ne s'applique pas à un bateau qui pêche avec des lignes traînantes ou autres engins de pêche ne réduisant pas sa capacité de manœuvre ; (16)</u>	(16) CD : le terme « bateau en train de pêcher » désigne tout bateau qui pêche avec des filets, lignes, chaluts ou autres engins de pêche réduisant sa capacité de manœuvre, mais ne s'applique pas à un bateau qui pêche avec des lignes traînantes ou autres engins de pêche ne réduisant pas sa capacité de manœuvre
(r) Les termes : "feu blanc", "feu rouge", "feu vert", "feu jaune" et "feu bleu" désignent les feux dont les couleurs (17) <u>répondent aux</u> prescriptions de l'annexe 4 du présent <u>Règlement ; (18)</u>	(17) R : t) dont les couleurs répondent aux prescriptions concernant la couleur et l'intensité des feux, ainsi que l'agrément des fanaux de signalisation pour la navigation du Rhin
(s) Les termes : "feu puissant", "feu clair" et "feu ordinaire" désignent les feux dont l'intensité (19) <u>répond aux prescriptions de l'annexe 5 du présent Règlement ; (20)</u>	(19) R : t) dont les couleurs répondent aux prescriptions concernant la couleur et l'intensité des feux, ainsi que l'agrément des fanaux de signalisation pour la navigation du Rhin (20) CDS : répond aux prescriptions de l'annexe 5 du présent Règlement
(t) Les expressions 'feu scintillant' et 'feu scintillant rapide' désignent des feux rythmés de 50 à 60 et de 100 à 120 périodes de lumière par minute ;	
(u) Le terme "son bref" désigne un son d'une durée d'environ 1 seconde, le terme "son prolongé" désigne un son d'une durée d'environ 4 secondes, l'intervalle entre deux sons consécutifs étant d'environ 1 seconde ;	
(v) Le terme "série de sons très brefs" désigne une série d'au moins six sons d'une durée de un quart de seconde environ chacun, séparés par des pauses d'une durée de un	(21) (SD) : le terme « volée de cloche » désigne deux coups de cloche

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *	Remarques
quart de seconde environ ;	
(w) <u>Le terme "signal tritonal" désigne un signal répété trois fois, constitué de trois sons de hauteur différente, sans intervalle entre eux, durant au total environ 2 secondes. La fréquence des sons émis doit être comprise entre 165 et 297 hertz et il doit y avoir un écart d'au moins deux tons entiers entre le son le plus élevé et le son le plus bas. Chaque série de trois sons doit commencer par la note la plus basse et se terminer par la note la plus haute ; (22)</u>	(22) CDS : Le terme "signal tritonal" désigne un signal répété trois fois, constitué de trois sons de hauteur différente, sans intervalle entre eux, durant au total environ 2 secondes. La fréquence des sons émis doit être comprise entre 165 et 297 hertz et il doit y avoir un écart d'au moins deux tons entiers entre le son le plus élevé et le son le plus bas. Chaque série de trois sons doit commencer par la note la plus basse et se terminer par la note la plus haute
(x) Le terme "nuit" désigne la période comprise entre le coucher et le lever du soleil ;	
(y) Le terme "jour" désigne la période comprise entre le lever et le coucher du soleil ;	
(z) <u>"État de fatigue" état consécutif à un repos insuffisant ou à une maladie et se manifestant par des écarts par rapport à la norme dans le comportement ou la vitesse de réaction ; (23)</u>	(23) CDS : "État de fatigue" état consécutif à un repos insuffisant ou à une maladie et se manifestant par des écarts par rapport à la norme dans le comportement ou la vitesse de réaction
(aa) <u>"État d'ivresse" état résultant de la consommation d'alcool, de narcotiques, de médicaments ou d'autres produits semblables et déterminé par les résultats d'analyses en laboratoire ou par des indices cliniques conformément à la pratique et à la législation nationales ; (24)</u>	(24) CD : "État d'ivresse" état résultant de la consommation d'alcool, de narcotiques, de médicaments ou d'autres produits semblables et déterminé par les résultats d'analyses en laboratoire ou par des indices cliniques conformément à la pratique et à la législation nationales S : Le terme "État d'ivresse" s'applique à une personne si l'analyse du sang, ou du sang et de l'urine, ou une autre méthode de mensuration relève un niveau d'alcool dépassant 0,5 g/Kg ou si la présence d'alcool dans l'organisme est confirmée par des moyens ou des outils appropriés (alcootest, etc.) supérieure à 0,5 g/Kg ou si la personne lors d'un examen par un expert montre des troubles de comportement liés à l'alcool. De la même manière, une personne sous influence de narcotiques, médicaments ou de substances similaires sera également considérée comme étant en état d'ivresse, sur la base d'analyses en

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *	Remarques
	laboratoire ou des indices cliniques
(bb) <u>Le terme "moto nautique" désigne toute menue embarcation utilisant ses propres moyens mécaniques de propulsion, à même de transporter une ou plusieurs personnes, construite ou conçue pour skier sur l'eau ou exécuter des figures, par exemple "waterbobs", "waterscooters", "jetbikes", "jetski" et autres embarcations analogues</u> ^{5/} ; (25)	(25) CDS : Le terme "moto nautique" désigne toute menue embarcation utilisant ses propres moyens mécaniques de propulsion, à même de transporter une ou plusieurs personnes, construite ou conçue pour skier sur l'eau ou exécuter des figures, par exemple "waterbobs", "waterscooters", "jetbikes", "jetski" et autres embarcations analogues
(cc) L'expression 'bateau rapide' désigne un bateau motorisé, à l'exception des menues embarcations, capable de naviguer à une vitesse supérieure à 40 km/h par rapport à l'eau dormante lorsque ceci figure dans son certificat de visite ^{6/, 7/}	
(dd) <u>Le terme "visibilité réduite" désigne des conditions dans lesquelles la visibilité est réduite par suite de brouillard, de brume, de tempête de neige, d'averse ou d'autres raisons.</u> (26)	(26) CDS : Le terme "visibilité réduite" désigne des conditions dans lesquelles la visibilité est réduite par suite de brouillard, de brume, de tempête de neige, d'averse ou d'autres raisons
(27)	(27) DS : le terme « chenal » désigne un secteur de la voie navigable utilisé par la navigation à un niveau donné et balisé par des signaux
(ee) <u>Le terme "vitesse de sécurité" désigne la vitesse à laquelle un bateau ou un convoi peut naviguer en toute sécurité, entreprendre des manœuvres ou s'arrêter sur une distance adaptée aux circonstances et aux conditions du moment.</u>	(28) CDS : Le terme "vitesse de sécurité" désigne la vitesse à laquelle un bateau ou un convoi peut naviguer en toute sécurité, entreprendre des manœuvres ou s'arrêter sur une distance adaptée aux circonstances et aux conditions du moment.
(29)	(29) R : "navigation au radar"
(30)	(30) R : "ADNR"
(31)	(31) R : "vers l'amont"
(32)	(32) RS : « rive droite » et « rive gauche » les côtés de la voie navigable dans la

^{5/} L'autorité compétente peut définir une moto nautique comme étant un matériel flottant et non pas une menue embarcation.

^{6/} Dans les pays où les autorités compétentes prescrivent un tel certificat.

^{7/} Les autorités compétentes peuvent ajouter à cette définition leur interprétation quant à l'applicabilité de cette expression aux bateaux navigants sur des voies d'eau intérieures particulières ou sur des tronçons de ces voies, par exemple, lorsque les bateaux doivent limiter leur vitesse.

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *	Remarques
	direction de la source vers l'embouchure
Article 1.02 – Conducteur ^{8/}	
1. Tout bateau ou matériel flottant, à l'exception des bateaux d'un convoi poussé autres que le pousseur, doit être placé sous l'autorité d'une personne ayant l'aptitude nécessaire à cet effet ^{9/, 10/} (33) Cette personne est appelée ci-après conducteur.	(33) R : le conducteur est réputé avoir l'aptitude requise lorsqu'il est titulaire d'une patente du Rhin ou d'un autre certificat admis en vertu du Règlement des patentes du Rhin
2. Tout convoi doit être également placé sous l'autorité d'un conducteur ayant l'aptitude nécessaire à cet effet ^{11/} . Ce conducteur est désigné de la façon suivante :	
(a) Dans le cas d'un convoi ne comprenant qu'un bateau motorisé, le conducteur du convoi est celui du bateau motorisé ;	
(b) Dans le cas d'un convoi remorqué comportant en tête des bateaux motorisés en ligne de file au nombre de deux ou davantage, le conducteur du convoi est le conducteur du premier bateau (34), <u>toutefois, si le premier bateau est un remorqueur de renfort temporaire, le conducteur du convoi est le conducteur du deuxième bateau</u> ;	(34) CRS : toutefois, si le premier bateau est un remorqueur de renfort temporaire, le conducteur du convoi est le conducteur du deuxième bateau
(c) Dans le cas d'un convoi remorqué comprenant en tête des bateaux motorisés au nombre de deux ou davantage ne naviguant pas en ligne de file, et dont l'un assure la traction principale, le conducteur du convoi est le conducteur du bateau qui assure la traction principale ;	
(d) Dans un convoi poussé propulsé par deux pousseurs côte à côte, (35) le	(35) CRS : Dans un convoi poussé propulsé par deux pousseurs côte à côte

^{8/} Les autorités compétentes peuvent utiliser le terme "chef de bord" à la place du terme "conducteur" employé actuellement dans le texte français du CEVNI s'il s'agit de désigner le responsable nautique à bord du bateau. Le Groupe de travail étudie la question de l'emploi de l'un ou de l'autre de ces termes dans le texte français du CEVNI.

^{9/} Les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire cette disposition pour certains matériels flottants et pour les bateaux non-motorisés de certaines formations à couple.

^{10/} Les autorités compétentes peuvent fixer des exigences en ce qui concerne cette aptitude.

^{11/} Les autorités compétentes peuvent fixer des exigences en ce qui concerne cette aptitude.

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *	Remarques
conducteur du pousseur tribord est le conducteur du convoi ; (36) ^{12/}	(36) CR : Dans un convoi poussé propulsé par deux pousseurs côte à côte, le conducteur du pousseur tribord est le conducteur du convoi (S) le conducteur du pousseur avec le plus grand pouvoir de propulsion est le conducteur du convoi
(e) Dans les autres cas le conducteur du convoi doit être désigné en temps utile.	
3. En cours de route le conducteur doit être à bord ; en outre le conducteur d'un engin flottant doit toujours être à bord pendant que l'engin est au travail.	
4. Le conducteur est responsable de l'observation des dispositions du présent Règlement sur son bateau, son convoi ou son matériel flottant. Dans un convoi remorqué les conducteurs des bateaux remorqués doivent se conformer aux ordres du conducteur du convoi ; toutefois, même sans de tels ordres, ils doivent prendre toutes les mesures nécessitées par les circonstances pour la bonne conduite de leurs bateaux ; les mêmes prescriptions s'appliquent aux conducteurs de bateaux d'une formation à couple qui ne sont pas conducteurs de la formation ^{13/}	
5. Toute installation flottante doit être placée sous l'autorité d'une (37) personne. <u>Cette personne est responsable de l'observation des dispositions du présent Règlement (38) sur l'installation flottante.</u> (39)	(37) S : compétent (38) S : et toute autre instruction spéciale donnée par un officier des autorités compétentes (39) CSD : Toute installation flottante doit être placée sous l'autorité d'une personne. Cette personne est responsable de l'observation des dispositions du présent Règlement sur l'installation flottante
6. Les facultés du conducteur ne doivent pas être amoindries du fait d'un état de fatigue ou d'ivresse. (40)	(40) S : Un officier habilité par les autorités compétentes peut soumettre le conducteur à un test à l'aide des moyens appropriés

^{12/} Les autorités compétentes peuvent prescrire que le conducteur du pousseur ayant la plus grande puissance propulsive doit être le conducteur du convoi.

^{13/} Quand, du fait des circonstances, deux bateaux ou plus et/ou des convois sont amenés à naviguer de conserve (par exemple avec l'aide d'un brise-glace), les rapports entre les conducteurs sont déterminés par l'autorité compétente.

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *	Remarques
	(alcootest, etc.) ou l'amener auprès d'un expert pour vérifier si la personne est en état d'ivresse. Le conducteur doit se soumettre au test ou à l'examen par un expert
7. Si un bateau ou un matériel flottant en stationnement n'a pas de conducteur, l'observation des prescriptions du présent règlement incombe :	
(a) à l'exploitant et au propriétaire de ce bateau ou matériel ;	
(b) à la personne chargée de la garde ou de la surveillance en vertu de l'article 7.08.	
Article 1.03 – Devoirs de l'équipage et des autres personnes se trouvant à bord	
1. Les membres de l'équipage doivent exécuter les ordres qui leur sont donnés par le conducteur du bateau dans le cadre de sa responsabilité. Ils doivent contribuer à l'observation des prescriptions du présent Règlement et des autres dispositions applicables.	
2. Toute autre personne se trouvant à bord est tenue de se conformer aux ordres qui lui sont donnés par le conducteur dans l'intérêt de la sécurité de la navigation ou de l'ordre à bord.	
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 – Devoir général de vigilance	
1. <u>Les bateaux faisant route doivent à tout moment respecter la vitesse de sécurité.</u> (41)	(41) C : Les bateaux faisant route doivent à tout moment respecter la vitesse de sécurité
2. 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	

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *	Remarques
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) <u>De porter atteinte aux membres d'équipage et autres personnes se trouvant à bord du bateau ou des barges qui y sont attachées, aux équipements des ports ou des débarcadères, ainsi qu'à</u> (42) l'environnement.	(42) C : aux membres d'équipage et autres personnes se trouvant à bord du bateau ou des barges qui y sont attachées, aux équipements des ports ou des débarcadères
3. <u>Les dispositions ci-dessus s'appliquent également aux personnes sous la garde desquelles sont placées des installations flottantes.</u> (43)	(43) C : Les dispositions ci-dessus s'appliquent également aux personnes sous la garde desquelles sont placées des installations flottantes
Article 1.05 – Conduite en cas de circonstances particulières	
Pour éviter un danger imminent, les conducteurs doivent prendre toutes les dispositions que commandent les circonstances, même s'ils sont amenés de ce fait à s'écarter des prescriptions du présent Règlement.	
Article 1.06 – Utilisation de la voie navigable	
(44) La longueur, la largeur, le tirant d'air, le tirant d'eau et la vitesse des bateaux, convois ou des matériels flottants doivent être compatibles avec les caractéristiques de la voie navigable et des ouvrages d'art ^{14/} . (45)	(44) R : Sans préjudice des dispositions des articles 8.08, 9.02, chiffre 10, 10.01, 10.02, 11.01, 11.02, 11.03, 11.04 et 11.05 (45) S : chenal. CRD : voie navigable
Article 1.07 – Chargement maximal ; nombre maximal de passagers	
Article 1.07 – Chargement maximal ; (46) nombre maximal de passagers	(46) : R : Exigences relatives au chargement et à la visibilité ; nombre maximal de passagers
1. Les bateaux ne doivent pas être chargés au-delà de l'enfoncement qui correspond à la limite inférieure des marques d'enfoncement.	
2. La vision directe depuis le bateau ne doit	(47) : C : La vision directe depuis le bateau

^{14/} Les autorités compétentes peuvent prescrire des règles à cet effet, en tenant compte, le cas échéant, de l'intensité du trafic.

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *	Remarques
pas être masquée sur une longueur de plus de 350 mètres en avant du bateau du fait du chargement ou de la gîte du bateau. Si la vision directe vers l'arrière est masquée lorsque le bateau fait route, cette insuffisance du champ de vision peut être compensée par l'utilisation du radar ^{15/} . (47)	ne doit pas être masquée sur une longueur de plus de 350 mètres en avant du bateau du fait du chargement ou de la gîte du bateau. Si la vision directe vers l'arrière est masquée lorsque le bateau fait route, cette insuffisance du champ de vision peut être compensée par l'utilisation du radar R : Lorsque la visibilité directe vers l'avant est insuffisante en raison de la cargaison pour permettre le passage sous des ponts ou dans les écluses, il est possible durant le passage de compenser ce défaut de visibilité par l'utilisation de périscopes à réflecteurs plats, d'appareils radar ou d'une vigie en contact permanent avec la timonerie SD : Le chargement ne doit ni mettre en danger la stabilité du bateau, ni entraver la vue depuis la timonerie. Le chargement ne doit pas limiter à moins de 350 m la vue directe ou latérale des bateaux ou des convois faisant route
3. Les bateaux destinés au transport de passagers ne doivent pas avoir à bord un nombre de passagers supérieur à celui autorisé par les autorités compétentes. Les bateaux rapides ne doivent pas avoir à bord un nombre de passagers supérieur au nombre de places assises.	
4. En outre, la stabilité des bateaux transportant des conteneurs doit être vérifiée avant le départ dans les cas suivants :	
(a) Pour les bateaux d'une largeur inférieure à 9,5 m, chargés de conteneurs sur plus d'une couche ;	
(b) Pour les bateaux d'une largeur égale ou supérieure à 9,5 m mais inférieure à 11 m(48), chargés de conteneurs sur plus de deux couches ;	(48) CRS : mais inférieure à 11 m
(c) (49) Pour les bateaux d'une largeur égale ou supérieure à 11 m, chargés de conteneurs sur plus de trois	(49) R : pour les bâtiments d'une largeur égale ou supérieure à 11,00 m - lorsque les conteneurs sont chargés

^{15/}

Les autorités compétentes peuvent aussi prescrire l'utilisation de périscopes à réflecteur plan.

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *	Remarques
<u>couches ou sur plus de trois largeurs ;</u>	en plus de trois largeurs et plus de deux couches ou - lorsque les conteneurs sont chargés en plus de trois couches
(d) <u>Pour les bateaux d'une largeur égale ou supérieure à 15 m, chargés de conteneurs sur plus de trois couches.</u> (50)	(50) CSD : (d) Pour les bateaux d'une largeur égale ou supérieure à 15 m, chargés de conteneurs sur plus de trois couches
Article 1.08 – Construction, gréement et équipage des bateaux	
1. Les bateaux <u>et matériels flottants</u> (51) doivent être construits et grésés de manière à assurer la sécurité des personnes se	(51) CDS et matériels flottants (52) S : et autres règlements applicables
trouvant à bord et celle de la navigation et de manière à pouvoir satisfaire aux obligations du présent Règlement. (52)	
2. Tous les bateaux, <u>à l'exception des bateaux d'un convoi poussé autres que le pousseur</u> (53), doivent avoir un équipage suffisamment nombreux et qualifié pour assurer la sécurité des personnes se trouvant à bord et celle de la navigation. <u>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 si celui du bateau propulsant la formation à couple ou l'ensemble rigide, ou les maintenant arrêtés de manière sûre, est suffisamment nombreux et qualifié pour assurer la sécurité des personnes se trouvant à bord et celle de la navigation.</u> (54)	(53) CSD : à l'exception des bateaux d'un convoi poussé autres que le pousseur (54) CSD : 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 si celui du bateau propulsant la formation à couple ou l'ensemble rigide, ou les maintenant arrêtés de manière sûre, est suffisamment nombreux et qualifié pour assurer la sécurité des personnes se trouvant à bord et celle de la navigation R : Ces conditions sont considérées comme satisfaites lorsque, en vertu du Règlement de visite des bateaux du Rhin, un bâtiment est muni d'un certificat de visite et que sa construction et son gréement répondent aux énonciations de ce certificat et que son équipage et son exploitation sont conformes aux prescriptions dudit Règlement de visite
(55)	(55) S : 3. Tous les bateaux effectuant le transport des marchandises dangereuses doivent avoir, au moins, un membre d'équipage qualifié pour le transport des marchandises dangereuses en accord avec les règlements applicables au transport des marchandises dangereuses

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *	Remarques
Article 1.09 – Tenue de la barre	
1. En cours de route, (56) la barre doit être tenue par au moins une personne qualifiée ayant atteint 16 ans ^{16/} .	(56) S : à l'exception des bateaux de l'article 1.08, paragraphe 2 R : La condition d'âge ne s'applique pas dans le cas des menues embarcations non munies de moyens mécaniques de propulsion
2. Afin d'assurer la bonne conduite du bateau, l'homme de barre doit être en mesure de recevoir et de donner toutes les informations et tous les ordres qui arrivent à la timonerie ou partent de celle ci. En particulier, il doit être en mesure d'entendre les signaux sonores et avoir une vue suffisamment libre dans toutes les directions. <u>Si une vue suffisamment libre n'est pas possible, il doit avoir la possibilité d'utiliser un moyen optique donnant sur un champ suffisant une image claire et sans déformation.</u> (57)	(57) CDS : Si une vue suffisamment libre n'est pas possible, il doit avoir la possibilité d'utiliser un moyen optique donnant sur un champ suffisant une image claire et sans déformation
3. Lorsque des circonstances particulières l'exigent, une vigie ou un poste d'écoute doit être placé pour renseigner l'homme de barre.	
4. <u>A bord de tout bateau rapide faisant route, la barre doit être tenue par une personne âgée d'au moins 21 ans possédant le diplôme certifiant que son titulaire a les qualifications telles qu'elles sont prescrites à l'article 1.02, paragraphe 1, ainsi que le certificat visé à l'article 4.05, paragraphe 1 b). Une seconde personne également titulaire de ces documents doit se trouver dans la timonerie sauf pendant l'accostage et l'appareillage ainsi que dans les écluses et leurs avant-ports.</u> (58)	(58) CDS : A bord de tout bateau rapide faisant route, la barre doit être tenue par une personne âgée d'au moins 21 ans possédant le diplôme certifiant que son titulaire a les qualifications telles qu'elles sont prescrites à l'article 1.02, paragraphe 1, ainsi que le certificat visé à l'article 4.05, paragraphe 1 b). Une seconde personne également titulaire de ces documents doit se trouver dans la timonerie sauf pendant l'accostage et l'appareillage ainsi que dans les écluses et leurs avant-ports R : A bord de tout bateau rapide faisant route, la barre doit être tenue par une personne titulaire de la patente conforme au Règlement des patentes du Rhin requise pour le secteur à parcourir ainsi que de la patente radar. Une seconde personne également titulaire de la patente conforme au Règlement des patentes du Rhin requise

^{16/}

Les autorités compétentes peuvent prévoir d'autres dispositions en ce qui concerne l'âge.

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *	Remarques
	pour le secteur à parcourir ainsi que de la patente radar doit se trouver dans la timonerie sauf pendant l'accostage et l'appareillage ainsi que dans les écluses et leurs avantsports
Article 1.10 – Documents de bord et autres documents	
1. À bord des bateaux doivent se trouver :	
(a) Le certificat de visite ; (59)	(59) S : le certificat d'enregistrement CDR : le certificat de visite
(b) (60) <u>Le certificat de jaugeage (seulement pour les bateaux destinés au transport de marchandises)</u> (61) ;	(60) R : b) la patente du Rhin ou un autre certificat admis en vertu du Règlement des patentes du Rhin et, pour les autres membres de l'équipage, le livret de service dûment rempli ou la patente du Rhin ou un autre certificat admis en vertu du Règlement des patentes du Rhin
	c) le livre de bord dûment complété, y compris l'attestation visée à l'annexe K du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin ou une copie de la page du livre de bord comportant les indications relatives aux temps de navigation et de repos observés sur le bateau à bord duquel le membre d'équipage a effectué le dernier voyage d) l'attestation relative à la délivrance des livres de bord e) le certificat d'appartenance à la navigation rhénane f) Le certificat de jaugeage g) l'attestation relative au montage et au fonctionnement du tachygraphe ainsi que les enregistrements prescrits du tachygraphe h) la patente radar ou un autre certificat reconnu conformément au Règlement des patentes du Rhin ; ces documents ne sont pas requis à bord si la carte-patente porte la mention "radar" ou si un autre certificat du conducteur admis en vertu du Règlement des patentes du Rhin porte la mention correspondante i) l'attestation relative au montage et au fonctionnement de l'appareil radar et de l'indicateur de vitesse de giration

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *	Remarques
	k) un certificat d'opérateur radio pour la commande de stations de bateau conformément à l'appendice 5 de l'Arrangement régional relatif au service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure l) le certificat relatif à l'assignation de fréquences m) le Guide de radiotéléphonie pour la navigation intérieure, Partie Générale et Partie Régionale Rhin / Moselle n) le carnet de contrôle des huiles usées, dûment rempli o) les documents relatifs aux chaudières et aux autres réservoirs sous pression p) l'attestation pour installations à gaz liquéfiés q) les documents relatifs aux installations électriques r) les attestations de contrôle des extincteurs portatifs et des installations d'extinction d'incendie fixées à demeure s) les attestations de contrôle des grues t) les documents requis par les 8.1.2.1, 8.1.2.2 et 8.1.2.3 de l'ADNR u) en cas de transport de conteneurs, les documents relatifs à la stabilité du bâtiment vérifiés par une Commission de visite, y compris le plan ou le bordereau de chargement correspondant au cas de chargement et le résultat du calcul de stabilité relatif au cas de chargement ou à un cas comparable de chargement antérieur ou à un cas de chargement type du bâtiment v) l'attestation relative à la durée et à la délimitation locale du chantier sur lequel le bâtiment peut être mis en service w) Sur le secteur compris entre Bâle et Mannheim pour les bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m : la preuve prescrite à l'article 22bis.05, chiffre 2, lettre b), du Règlement de visite des bateaux du Rhin
	(61) : Le certificat de jaugeage
	D : Le certificat de jaugeage (seulement

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *	Remarques
	pour les bateaux destinés au transport de marchandises) C : Le certificat de jaugeage (seulement pour les bateaux destinés au transport de marchandises)
(c) (62) Le rôle d'équipage ;	(62) D : à l'exception des bateaux qui n'ont pas d'équipage à bord CDR : Le rôle d'équipage
(d) (63) Le journal de bord ^{17/} ;	(63) D : (seulement pour les bateaux motorisés)
(e) <u>Le ou les certificat(s) de conducteur de bateau et, pour les autres membres de l'équipage, le livret de service dûment rempli.</u> (64)	(64) CDR : Le ou les certificat(s) de conducteur de bateau et, pour les autres membres de l'équipage, le livret de service dûment rempli S : le certificat de bateau
(65)	(65) D : à bord des bateaux à équipage doivent se trouver également les documents visés aux
	points 8.1.2.1., 8.1.2.2. et 8.1.2.3. des ADN-D, ainsi que le ou les certificat(s) de conducteur de bateau et, pour les autres membres de l'équipage, le livret de service dûment rempli
ainsi que les autres documents relatifs à la navigation exigés en vertu de conventions ou accords internationaux.	
2. <u>Par dérogation au paragraphe 1 ci-dessus, les menues embarcations n'ont pas à être munies des documents visés en b) et d) ; de plus, pour les menues embarcations de plaisance, le document visé en c) n'est pas exigé et celui visé en a) peut être remplacé par un permis national de navigation.</u> (66)	(66) CSD : Par dérogation au paragraphe 1 ci-dessus, les menues embarcations n'ont pas à être munies des documents visés en b) et d) ; de plus, pour les menues embarcations de plaisance, le document visé en c) n'est pas exigé et celui visé en a) peut être remplacé par un permis national de navigation
3. <u>À bord des matériels flottants doit se trouver un permis national de navigation.</u> (67) ^{18/}	(67) CSD : À bord des matériels flottants doit se trouver un permis national de navigation
4. Les documents dont la présence à bord est exigée par les prescriptions du présent Règlement ou d'autres dispositions applicables	

^{17/} Les autorités compétentes peuvent ne pas exiger ce document. Si elles l'exigent, elles dispenseront de l'obligation de le présenter les bateaux ressortissant d'États où cette même obligation n'existe pas.

^{18/} Les autorités compétentes peuvent dispenser de cette disposition.

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *			Remarques
doivent être présentés à toute réquisition des agents des autorités compétentes.			
5. Toutefois, le certificat de visite et le certificat de jaugeage ne sont pas exigés à bord des barges de poussage sur lesquelles est apposée une plaque métallique du modèle suivant :			
	Numéro officiel :		
	Numéro du certificat de visite :		
	Autorité compétente :		
	Valable jusqu'au :		
Ces indications doivent être gravées ou poinçonnées en caractères bien lisibles d'au moins 6 mm de hauteur. La plaque métallique doit avoir au moins 60 mm de hauteur et 120 mm de longueur ; elle doit être fixée à demeure en un endroit bien visible, vers l'arrière de la barge, côté tribord.			
La concordance entre les indications portées sur la plaque et celles du certificat de visite de bord de la barge doit être confirmée par l'autorité compétente dont le poinçon sera appliqué sur la plaque. Le certificat de visite et le certificat de jaugeage doivent être conservés par le propriétaire de la barge ^{19/} .			
Article 1.11 – Règlement de navigation			
Un exemplaire mis à jour du règlement de navigation applicable sur la voie navigable empruntée doit se trouver (68) à bord de tout bateau, exception faite des bateaux d'un convoi poussé autres que le pousseur (69), et sur tout matériel flottant ^{20/} .			(68) R : Un exemplaire consultable à tout moment au moyen d'un support électronique est également admis (69) R : et des menues embarcations
Article 1.12 – Objets dangereux se trouvant à bord ; perte d'objets ; obstacles			
1. Il est interdit de laisser déborder sur les côtés des bateaux et des matériels flottants des objets qui compromettraient la sécurité des bateaux (70), des matériels flottants, installations flottantes ou installations dans la			(70) R : visés à l'article 1.04

^{19/} Les autorités compétentes peuvent autoriser la présence à bord du pousseur des photocopies de l'attestation de bord et du certificat de jaugeage, certifiées conformes par une autorité compétente.

^{20/} Les autorités compétentes peuvent dispenser de cette prescription certaines catégories de menues embarcations et de matériels flottants.

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *	Remarques
voie navigable ou à ses abords.	
2. Lorsque les ancres sont relevées, elles ne doivent pas dépasser le fond ou la quille du bateau ou le plan inférieur du matériel flottant. (71)	(71) CDS : du matériel flottant S : et aucune sa partie ne doit pas être émergée dans l'eau d'une manière permanente
3. Lorsqu'un bateau, un matériel flottant ou une installation flottante perd un objet et qu'il peut en résulter une entrave ou un danger pour la navigation, le conducteur ou la personne responsable de l'installation flottante doit aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches en indiquant, aussi exactement que possible, l'endroit où l'objet a été perdu. Il doit en outre, dans la mesure du possible, marquer cet endroit d'un repère.	
4. Lorsqu'un bateau rencontre un obstacle inconnu encombrant la voie navigable, le conducteur doit en aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches en indiquant, aussi exactement que possible, l'endroit où l'obstacle a été rencontré. (72)	(72) S : lorsque cet obstacle peut poser un danger à la navigation, il doit aussi marquer cet endroit d'un repère
Article 1.13 – Protection des signaux de la voie navigable	
1. Il est interdit de se servir des signaux de la voie navigable (panneaux, bouées, flotteurs, balises, etc.) pour amarrer ou déhaler des bateaux ou des matériels flottants, d'endommager ces signaux ou de les rendre impropres à leur destination.	
2. Lorsqu'un bateau ou matériel flottant a déplacé un matériel ou endommagé une installation faisant partie de la signalisation de la voie navigable, le conducteur doit aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches.	
3. D'une manière générale, tout conducteur a le devoir d'aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches des incidents ou accidents constatés aux installations de signalisation (extinction d'un feu, déplacement d'une bouée, destruction d'un signal, etc.).	
Article 1.14 – Dommages causés aux ouvrages d'art	
Lorsqu'un bateau ou matériel flottant a endommagé un ouvrage d'art (écluse, pont, etc.), le conducteur doit en aviser, sans délai, les autorités compétentes les plus proches.	

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *	Remarques
Article 1.15 – Interdiction de déversement dans la voie navigable	
1. Il est interdit de jeter, de verser ou de laisser tomber ou s'écouler dans la voie navigable des objets ou substances de nature à faire naître une entrave ou un danger pour la navigation ou pour les autres usagers de la voie d'eau.	
2. Il est en particulier interdit de jeter, de verser ou de faire écouler dans la voie navigable des déchets pétroliers sous une forme quelconque ou des mélanges de ces déchets avec de l'eau.	
3. En cas de déversement accidentel d'une substance visée au paragraphe 1 ou au paragraphe 2, 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 et l'endroit du déversement.	
Article 1.16 – Sauvetage et assistance	
1. En cas d'accident mettant en péril des personnes se trouvant à bord, le conducteur doit user de tous les moyens à sa disposition pour sauver ces personnes.	
2. Tout conducteur se trouvant à proximité d'un bateau ou matériel flottant victime d'un accident mettant en péril des personnes ou menaçant de créer une obstruction du chenal est tenu, dans la mesure compatible avec la sécurité de son propre bateau, de prêter une assistance immédiate.	
Article 1.17 – Bateaux échoués ou coulés	
1. Le conducteur d'un bateau échoué ou coulé ou d'un matériel flottant échoué ou disloqué doit faire aviser, dans le plus bref délai possible, les autorités compétentes les plus proches. Dans le cas d'un bateau échoué ou coulé, le conducteur ou un membre de l'équipage doit rester à bord ou à proximité du lieu de l'accident tant que l'autorité compétente n'a pas autorisé son départ.	
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	

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *	Remarques
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 approchant 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.	
3. En cas d'accident survenu au passage d'une écluse, le conducteur doit faire aviser immédiatement le service de l'écluse en cause. (73)	(73) S : 4. Lorsque les bateaux visés aux paragraphes 1, 2 et 3 de cet article, forment une partie d'un convoi ou d'une formation à couple poussés ou remorqués, le conducteur du convoi ou de la formation à couple sera, dans ce sens, responsable du respect des dispositions de cet article D : 4. Si un bateau visé aux par. 1 et 2 ci-dessus faisait partie d'un convoi ou d'une formation à couple, les obligations prescrites à ces paragraphes incombent au conducteur du convoi ou de la formation
Article 1.18 – Obligation de dégager le chenal	
1. Lorsqu'un bateau échoué ou coulé, un matériel flottant échoué ou un objet perdu par un bateau ou un matériel flottant crée ou menace de créer une obstruction totale ou partielle du chenal, le conducteur du bateau ou du matériel flottant doit s'employer à ce que le chenal soit dégagé dans le plus court délai.	
2. La même obligation incombe au conducteur dont le bateau menace de couler ou devient incapable de manœuvrer.	
(74)	(74) R : 3. L'obligation d'enlever du lit du fleuve les bâtiments échoués ou coulés, les matériels flottants échoués ou les objets perdus, est réglée par les prescriptions nationales
	D : 3. Si un bateau visé aux par. 1 et 2 ci-dessus faisait partie d'un convoi ou d'une formation à couple, les obligations prescrites à ces paragraphes incombent au conducteur du convoi ou de la formation
(75)	(75) R : 4. Les autorités compétentes peuvent procéder sans délai à l'enlèvement, si elles estiment que l'opération ne peut être différée

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *	Remarques
	S : 4. Lorsque les bateaux visés aux paragraphes 1, 2 et 3 de cet article, forment une partie d'un convoi ou d'une formation à couple poussés ou remorqués, le conducteur du convoi ou de la formation à couple sera, dans ce sens, responsable du respect des dispositions de cet article
Article 1.19 – Ordres particuliers	
Les conducteurs, ainsi que les personnes sous la garde desquelles sont placées des installations flottantes, doivent se conformer aux ordres particuliers qui leur sont donnés par les agents des autorités compétentes en vue de la sécurité ou du bon ordre de la navigation. (76)	(76) R : Ceci s'applique également en cas de poursuite transfrontalière SD : Notamment, les agents des autorités compétentes peuvent interdire, par ordre particulier, le départ du bateau lorsque : a) le bateau n'est pas muni d'une attestation de bord ou d'un permis de navigation national ou si ces documents ne sont plus valables ; b) le bateau ne répond pas aux dispositions de l'article 1.07 ; c) l'équipage ou le gréement du bateau ne répond pas aux dispositions de l'article 1.08 d) lorsque les capacités du conducteur et des membres de l'équipage en fonction sont diminuées par l'état de fatigue ou d'ivresse
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 1.21 – Transports spéciaux	
Article 1.21 – Transports spéciaux (77)	(77) R : véhicules amphibies
1. Sont considérés comme transports spéciaux tous les déplacements sur la voie navigable :	
(a) De bateaux ou convois qui ne répondent pas aux prescriptions des articles 1.06 et 1.08 ;	

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *	Remarques
(b) D'installations flottantes ou <u>de matériels flottants</u> (78) sauf si de leur déplacement il ne peut manifestement résulter aucune entrave ou aucun danger pour la navigation ni aucun dommage pour les ouvrages d'art.	(78) C : de matériels flottants
2. Ces transports ne sont admis que moyennant une autorisation spéciale délivrée par les autorités compétentes des secteurs à parcourir.	
3. <u>Ils sont soumis aux conditions que ces autorités détermineront dans chaque cas.</u> (79)	(79) CDS : ils sont soumis aux conditions que ces autorités détermineront dans chaque cas
4. Un conducteur doit être désigné pour chaque transport en tenant compte des dispositions de l'article 1.02.	
(80)	(80) R : 2. Les véhicules amphibies sont considérés pour l'application du présent règlement comme des menues embarcations. S : 5. Avant d'émettre une approbation pour les transports visée au paragraphe 1 de cet article, les autorités compétentes peuvent demander un examen et la vérification de l'aptitude à naviguer par une autorité compétente
Article 1.22 – Prescriptions de caractère temporaire	
Les conducteurs doivent se conformer aux prescriptions de caractère temporaire édictées par l'autorité compétente dans des cas spéciaux en vue de la sécurité ou du bon ordre de la navigation et publiées par voie d'avis.	
(81)	(81) R : 2. Ces prescriptions peuvent notamment être motivées par des travaux exécutés sur la voie navigable, des exercices militaires, des manifestations publiques dans le sens de l'article 1.23 ou par les conditions de la voie d'eau ; elles peuvent, sur des sections déterminées où des précautions particulières sont nécessaires et qui sont signalées par des bouées, balises ou autres signaux ou par des avertisseurs, interdire la navigation de nuit ou le passage de bâtiments d'un trop

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *	Remarques
	grand tirant d'eau 3. Les dispositions du chiffre 1 ci-dessus concernent également les prescriptions qui pourront être édictées, lorsqu'il apparaîtra nécessaire de prendre des mesures de police de la navigation en attendant une modification du présent règlement ou à titre d'essai. Ces prescriptions auront une durée de validité de trois ans au maximum. Elles seront mises en vigueur dans tous les Etats riverains en même temps et abrogées dans les mêmes conditions
Article 1.23 – Autorisation de manifestations	
(82) Les manifestations sportives, fêtes nautiques ou autres manifestations qui peuvent porter atteinte à la sécurité ou au bon ordre de la navigation sont subordonnées à la permission des autorités compétentes.	(82) S : 1. Les organisateurs des événements sportifs, régatas et autres activités publiques sur les voies navigables visées à l'article 1.0 de ces Règlements doivent informer les autorités compétentes de telles activités vingt jours au préalable
Chapitre 2 MARQUES ET ÉCHELLES DE TIRANT D'EAU DES BATEAUX ; JAUGEAGE	
Article 2.01 – Marques d'identification des bateaux, à l'exception des menues embarcations	
Article 2.01 – Marques d'identification des bateaux, à l'exception des menues embarcations (83)	(83) R : et des navires de mer
1. Tout bateau, à l'exception des menues embarcations (84), doit porter sur sa coque ou sur des planches ou des plaques fixées à demeure les marques d'identification suivantes :	(84) R : et des navires de mer
a) Son nom ou sa devise	
Le nom est porté des deux côtés (85) du bateau ; <u>sur les bateaux motorisés</u> (86), il doit, en outre, être apposé de façon à être visible de l'arrière. Si, dans une formation à couple ou un convoi poussé, une ou plusieurs inscriptions du nom du bateau propulseur sont masquées, le nom doit être répété sur des panneaux placés de façon à être bien visibles dans les directions où les inscriptions sont masquées. À défaut de nom ou de devise pour le bateau, on indique soit le nom (ou son abréviation habituelle) de l'organisation à laquelle le bateau appartient, suivi, le cas échéant,	(85) R : sauf pour les barges de poussage (86) CDS : sur les bateaux motorisés

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *	Remarques
d'un numéro, soit le numéro d'immatriculation suivi, pour indiquer le pays où se trouve le port d'attache ou le lieu d'immatriculation, de la lettre ou des lettres prévues pour ce pays à l'annexe 1 du présent Règlement	
b) Son port d'attache ou son lieu d'immatriculation	
Le nom du port d'attache ou du lieu d'immatriculation est porté soit sur les deux côtés du bateau, soit sur son arrière, et doit être suivi de la lettre ou des lettres indiquant le pays où se trouve ce port d'attache ou ce lieu d'immatriculation.	
2. En outre, à l'exception des menues embarcations,	
a) Tout bateau destiné au transport des marchandises doit porter l'indication, en tonnes, de son port en lourd. Cette indication doit être apposée des deux côtés du bateau, sur la coque ou sur des panneaux fixés à demeure ;	
b) Tout bateau destiné au transport des marchandises doit porter l'indication, en tonnes, de son port en lourd. Cette indication doit être apposée des deux côtés du bateau, sur la coque ou sur des panneaux fixés à demeure.	
3. Les marques d'identification mentionnées ci-dessus sont apposées en caractères latins (87), bien lisibles et indélébiles, leur inscription à la peinture à l'huile étant considérée comme indélébile. La hauteur des caractères doit être d'au moins 20 cm pour le nom et d'au moins 15 cm pour les autres marques. La largeur des caractères et l'épaisseur des traits doivent être proportionnées à la hauteur. Les caractères doivent être de couleur claire sur fond sombre ou de couleur sombre sur fond clair.	(87) S : les numéros en caractères arabes, bien lisibles et indélébiles, et les marques en caractères latins bien lisibles et indélébiles
4. <u>À titre d'exception aux dispositions des paragraphes précédents, les navires de mer peuvent conserver leurs marques d'identification.</u> (88)	(88) CRD : 4. À titre d'exception aux dispositions des paragraphes précédents, les navires de mer peuvent conserver leurs marques d'identification

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *	Remarques
5. <u>Les bateaux qui ont un équipage faisant route de jour doivent montrer leur pavillon national à la partie arrière du bateau. Les bateaux rapides peuvent remplacer le pavillon national par un panneau de forme et de couleur équivalentes.</u> (89)	(89)CSD :5. Les bateaux qui ont un équipage faisant route de jour doivent montrer leur pavillon national à la partie arrière du bateau. Les bateaux rapides peuvent remplacer le pavillon national par un panneau de forme et de couleur équivalentes
Article 2.02 – Marques d'identification des menues embarcations ^{21/}	
1. Les menues embarcations doivent porter les marques officielles d'immatriculation ; lorsque de telles marques ne sont pas prescrites, elles doivent porter :	
a) Leur nom ou leur devise ;	
b) Le nom et le domicile de leur propriétaire.	
2. Les marques d'immatriculation ou d'identification mentionnées au paragraphe 1 a) sont portées sur l'extérieur de l'embarcation, en caractères latins d'une hauteur d'au moins 10 cm, bien lisibles et indélébiles, leur inscription à la peinture à l'huile étant considérée comme indélébile. À défaut de nom ou de devise pour l'embarcation, on indique le nom (ou son abréviation habituelle) de l'organisation à laquelle l'embarcation appartient, suivi, le cas échéant, d'un numéro.	
3. Le nom et le domicile du propriétaire sont portés en un endroit apparent à l'intérieur ou à l'extérieur de l'embarcation.	
4. Toutefois, les canots de service d'un bateau doivent porter seulement, à l'intérieur ou à l'extérieur, le nom de ce bateau, complété au besoin par d'autres indications pour permettre d'identifier le propriétaire.	
Article 2.03 – Jaugeage	
Tout bateau de navigation intérieure, à l'exception des menues embarcations, destiné au transport de marchandises doit être jaugé	

^{21/} Les autorités compétentes peuvent prescrire d'autres dispositions pour les menues embarcations qui ne sont ni motorisées ni à voile et pour les planches à voile et les menues embarcations à voile d'une longueur de moins de 7 m.

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *	Remarques
Article 2.04 – Marques d'enfoncement et échelles de tirant d'eau ^{22/}	
1. Tout bateau, à l'exception des menues embarcations, doit porter des marques indiquant le plan du plus grand enfoncement. Pour les bateaux de navigation intérieure, les modalités de détermination du plus grand enfoncement et les conditions d'apposition des marques d'enfoncement sont définies par les règlements relatifs aux prescriptions techniques correspondant <u>aux Recommandations de prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure (annexe à la résolution N°17 révisée) (TRANS/SC.3/104).</u> (90) (91) (92) (93) Pour les navires de mer, la ligne d'eau douce d'été tient lieu de marques d'enfoncement.	(90) C : aux Recommandations de prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure (annexe à la résolution N°17 révisée) (TRANS/SC.3/104) (91) S : Directive 2008/87/EC (92) R : au Règlement de visite des bateaux du Rhin (93) D : à l'Annexe 2 du présent Règlement
2. Tout bateau dont le tirant d'eau peut atteindre 1 m (94) doit porter des échelles de tirant d'eau. <u>Pour les bateaux de navigation intérieure, l'annexe 2 du présent Règlement définit les conditions d'apposition des échelles de tirant d'eau.</u> (95) (96)	(94) R : à l'exception des menues embarcations (95) CSD : Pour les bateaux de navigation intérieure, l'annexe 2 du présent Règlement définit les conditions d'apposition des échelles de tirant d'eau (96) R Les conditions d'apposition de ces échelles figurent au Règlement de visite des bateaux du Rhin
Article 2.05 – Marques d'identification des ancres	
1. Les ancres des bateaux (97) doivent porter, en caractères indélébiles, des marques d'identification. (98)	(97) S : à l'exception des menues embarcations (98) R : Les ancres des bâtiments doivent porter, en caractères indélébiles, des marques d'identification qui doivent comprendre au moins, soit le numéro d'ordre du certificat de visite du bâtiment et les lettres distinctives de la Commission de visite, soit les nom et domicile du propriétaire du bâtiment
2. L'obligation visée au paragraphe 1 ne s'applique pas aux ancres des navires de mer et des menues embarcations. (99)	(99) et des bâtiments n'effectuant qu'exceptionnellement des voyages sur le Rhin

^{22/} Les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire de telles marques et échelles.

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *	Remarques
Chapitre 3 SIGNALISATION VISUELLE DES BATEAUX	
I. GÉNÉRALITÉS	
Article 3.01 – Application and définitions	
1. <u>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.</u>	(*) Les numéros des articles en C, R, D et S diffèrent à cause des différentes structures du chapitre 3. (S et D ont des articles séparés pour la signalisation de jour et de nuit.)
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. (100) (101)	(100) R : les formations à couple dont la longueur dépasse 140 m sont considérées comme convois poussés de même longueur (101) SD : ainsi que les formations à couple dont les dimensions maxima ne dépassent pas 110 m de longueur et 23 m de largeur, sont considérés comme bateaux motorisés isolés de même longueur
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 mât" 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 (102), projetant une lumière ininterrompue	(102) D : ou un feu jaune

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *	Remarques
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) <u>Le terme "hauteur" désigne la hauteur au-dessus du plan des marques d'enfoncement ou, pour les bateaux sans marques d'enfoncement (103), au-dessus de la coque. (104) (105)</u>	(103) CDS : Le terme "hauteur" désigne la hauteur au-dessus du plan des marques d'enfoncement ou, pour les bateaux sans marques d'enfoncement (104) C : au-dessus de la coque (105) D : au-dessus des marques de d'enfoncement maximal
Article 3.02 – Feux	
Article 3.02 – Feux (106)	(106) R : et fanaux
Sauf prescriptions contraires, les feux prescrits au présent Règlement doivent montrer une lumière continue (107) et uniforme. (108)	(107) R : doivent éclairer de tous les côtés (108) R : 2. Ne peuvent être utilisés que des fanaux de signalisation a) dont les corps, accessoires et sources lumineuses portent la marque d'agrément exigée par les prescriptions concernant la couleur et l'intensité des feux ainsi que l'agrément des fanaux de signalisation pour la navigation du Rhin et b) dont les feux répondent aux prescriptions susmentionnées quant à la diffusion horizontale, à la couleur et à l'intensité. 3. La signalisation de nuit des bâtiments non motorisés en stationnement ne doit pas nécessairement répondre aux prescriptions visées au chiffre 2 ci-dessus ; toutefois par bonne visibilité et devant un fond sombre sa portée doit être de 1000 m environ
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.	

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *	Remarques
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 <u>d'au moins 0,60 m dans le cas des menues embarcations</u> (109) ;	(109) CDS : 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.	
(110)	(110) Par dérogation aux prescriptions du chiffre 3 ci-dessus, pour les menues embarcations les corps de signalisation peuvent avoir des dimensions inférieures qui soient en proportion des dimensions de la menue embarcation ; ils doivent toutefois être suffisamment grands pour être bien visibles
Article 3.05 – Feux et signaux interdits	
1. Il est interdit de faire usage de feux ou signaux autres que ceux mentionnés au présent	

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *	Remarques
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	
Article 3.06 – Feux de secours (111)	(111) CDS : Feux de secours
<u>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.</u> (112)	(112) CDS : 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 ^{23/}	
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 :	

^{23/} Under the national navigational rules of Belarus, Kazakhstan, Lithuania, the Republic of Moldova, the Russian Federation and Ukraine, vessels under way are not required to carry day markings.

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *	Remarques
a) Un feu de mât placé dans la partie avant et dans l'axe du bateau, à une hauteur de 5 m au moins ; (113) (114) (115) ^{24/}	(113) S : 6 (114) CRD : 5 (115) RD : Cette hauteur peut être réduite à 4 m quand la longueur du bateau ne dépasse pas 40 m
b) Des feux de côté placés à la même hauteur et sur une même perpendiculaire à l'axe du bateau, à 1 m plus bas que le feu de mât et pas en avant de celui-ci (116) (117) (118) ; 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 ;	(116) CDS : pas en avant de celui-ci (117) S : et, si possible, sur la partie extérieure de la partie la plus large du bateau (118) R : à 1 m au moins en arrière de celui-ci
c) Un feu de poupe placé dans la partie arrière <u>et dans l'axe du bateau, à une hauteur suffisante pour qu'il soit bien visible des bateaux rattrapants.</u> (119) (120) ^{25/}	(119) CDS : et dans l'axe du bateau, à une hauteur suffisante pour qu'il soit bien visible des bateaux rattrapants (120) S : ou celui qui se trouve derrière le bateau en question
2. <u>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.</u> (121) <u>Tout bateau motorisé isolé de plus de 110 m de longueur doit porter ce deuxième feu de mât.</u> (122)	(121) CDS : 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 (122) CRS : Tout bateau motorisé isolé de plus de 110 m de longueur doit porter ce deuxième feu de mât
3. <u>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.</u> (123)	(123) CDS : 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
<u>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.</u> (124)	(124) C : 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
3. Outre les signaux prescrits par les autres dispositions du présent règlement, les bateaux rapides faisant route doivent porter de nuit et de	

^{24/} Les autorités compétentes peuvent prescrire une hauteur de moins de 5 m.

^{25/} The competent authorities of Belarus, Kazakhstan, the Republic of Moldova, the Russian Federation and Ukraine may prescribe other stern lights.

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *	Remarques
jour : deux feux scintillants jaunes, puissants et rapides. Ces feux scintillants doivent être placés à environ 1 m l'un au-dessus de l'autre, à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés.	
5. <u>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.</u> (125)	(125) 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
6. 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, <u>le feu supérieur étant à une hauteur d'au moins 5 m</u> ^{26/} (126)(127) 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	(126) CS : le feu supérieur étant à une hauteur d'au moins 5 m (127) SD : le feu supérieur devant répondre aux exigences des dispositions du par. 1 a) de l'art. 3.08

^{26/} Les autorités compétentes peuvent prescrire une hauteur de moins de 5 m.

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *	Remarques
placé en renfort ;	
De jour : Un cylindre jaune bordé, en haut comme en bas, de deux bandes noires et blanches, les bandes blanches étant aux extrémités du cylindre. Ce cylindre doit être placé verticalement à l'avant, à une hauteur suffisante pour être visible de tous les côtés.	
2. Dans le cas où un convoi remorqué comporte en tête plusieurs bateaux motorisés, ou dans le cas où un bateau motorisé, un convoi poussé ou une formation à couple est précédé de plusieurs bateaux motorisés placés en renfort, naviguant l'un à côté de l'autre, accouplés ou non, chacun de ces bateaux doit porter : De nuit : À la partie avant et dans l'axe du bateau, au lieu des feux de mât prescrits au 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 manœuvré par plusieurs bateaux motorisés, la même prescription s'applique à chacun de ceux-ci.	
3. <u>Les bateaux d'un convoi remorqué suivant le ou les bateaux visés aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus doivent porter :</u> <u>De nuit :</u> Un feu clair blanc, visible de tous les côtés, placé à une hauteur d'au moins 5 m ^{27/} <u>De jour :</u> <u>Un ballon jaune placé à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit</u>	(128) CDS : 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 ; De jour : Un ballon jaune placé à un endroit

^{27/}

Les autorités compétentes peuvent prescrire une hauteur de moins de 5 m.

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *	Remarques
<u>visible de tous les côtés.</u> <u>Toutefois,</u> a) <u>Si une longueur de convoi dépasse 110 m,</u> <u>elle doit porter deux des feux visés</u> <u>ci-dessus dont un sur sa partie avant et</u> <u>un sur sa partie arrière ;</u> b) <u>Si une longueur du convoi comprend</u> <u>une rangée de plus de deux bateaux</u> <u>accouplés, ces feux ou ce ballon doit</u> <u>être porté seulement par les deux</u> <u>bateaux extérieurs de la rangée.</u> 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. (128)	approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés. Toutefois, a) Si une longueur de convoi dépasse 110 m, elle doit porter deux des feux visés ci-dessus dont un sur sa partie avant et un sur sa partie arrière ; b) Si une longueur du convoi comprend une rangée de plus de deux bateaux accouplés, ces feux ou ce ballon doit être porté seulement par les deux bateaux extérieurs de la rangée. La signalisation de tous les bateaux remorqués d'un convoi doit, autant que possible, être portée à une même hauteur au-dessus du plan d'eau
4. Le ou les bateaux formant la dernière longueur d'un convoi remorqué doivent porter, outre la signalisation prescrite au 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. <u>Pendant le passage par une ouverture de pont fixe, (129) 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. (130)</u>	(129) D : mobile (130) CDS : Pendant le passage par une ouverture de pont fixe, (129) 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. <u>Si les bateaux visés au paragraphe 3 ci-dessus sont des navires venant directement de la mer ou partant pour la mer, ils peuvent :</u>	(131) C : Si les bateaux visés au paragraphe 3 ci-dessus sont des navires venant directement de la mer ou partant

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *	Remarques
<u>De nuit :</u> <u>Au lieu du feu blanc, porter les feux de côté prescrits au paragraphe 1 b) de l'article 3.08 ;</u> <u>De jour :</u> <u>Porter le ballon jaune. (131)</u>	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 ^{28/} De nuit : a) i) <u>Trois feux de mât à l'avant du bateau en tête du convoi ou du bateau bâbord en tête du convoi. (132)</u> (133) 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 (134) (135) ^{29/} . 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 ; (136) ii) <u>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).</u> <u>Les mâts portant ces feux doivent être placés dans l'axe longitudinal du bateau sur lequel ils se trouvent ; (137) ^{30/}</u>	(132) CR : bateau en tête du convoi ou du bateau bâbord en tête du convoi (133) DS : ou sur le bateau qui se trouve près de l'axe longitudinal du convoi et en tête du convoi (134) CRS : 5 (135) D : 6 (136) D : les feux visés au présent paragraphe a) doivent être portés par le bateau qui se trouve près de l'axe longitudinal du convoi (137) CRS : Un feu de mât à l'avant de tout autre bateau dont la largeur totale est visible de front. Ce feu doit être placé autant que possible 3 m en dessous du feu supérieur visé sous i). Les mâts portant ces feux doivent être placés dans l'axe longitudinal du bateau sur lequel ils se trouvent
b) 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	

^{28/} Les autorités compétentes peuvent prescrire l'utilisation de feux clairs sur les cours d'eau de faible largeur.

^{29/} Les autorités compétentes peuvent prescrire une hauteur de moins de 5 m.

^{30/} 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.

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *	Remarques
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) <u>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.</u> (138)	(138) CRS : 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. <u>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.</u> (139)	(139) CRS : 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. <u>Pendant le passage par une ouverture de pont fixe, de pont fermé (140) 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.</u> (141)	(140) D : Mobile (141) CDS : 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. <u>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</u>(142) <u>sur le pousseur placé à tribord ;</u>	(142) CRS : Les convois poussés avec deux pousseurs en formation à couple doivent porter de nuit les feux de poupe visés au paragraphe 1 c) i)

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *	Remarques
(143) (144) <u>l'autre pousseur doit porter le feu de poupe visé au paragraphe 1 c) ii) ci-dessus</u> ^{31/} . (145)	(143) CR : sur le pousseur placé à tribord (144) S : sur le pousseur du conducteur du convoi (145) CRS : 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 : a) Sur chaque bateau un feu de mât, répondant aux spécifications du paragraphe 1 a) de l'article 3.08 ; <u>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 ;</u> (146) 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.	(146) CRS : 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
2. <u>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.</u> (147) <u>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.</u> (148)	(147) CDS : 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 (148) CS : 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

^{31/} Dans le cas où les autorités compétentes prescrivent que le conducteur du pousseur ayant la plus grande puissance propulsive est le conducteur du convoi, ce pousseur doit porter des feux visés au paragraphe 1 c) i) ci-dessus.

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *	Remarques
3. <u>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.</u> (149)	(149) CDS : 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. <u>Outre les feux prescrits au paragraphe 1 ci-dessus, un bateau à voile peut porter :</u> <u>De nuit :</u> <u>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.</u> (150)	(150) CDS : 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. <u>Tout bateau naviguant à la voile et utilisant en même temps ses propres moyens mécaniques de propulsion doit porter :</u> <u>De jour :</u> <u>Un cône noir, pointe en bas.</u> <u>Ce cône doit être placé le plus haut possible et à l'endroit où il sera le plus apparent</u> ^{32/} . (151)	(151) CS : 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
4. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article ne sont pas applicables aux menues embarcations. <u>Les dispositions du paragraphe 2 ne sont pas applicables aux</u>	(152) CDS : Les dispositions du paragraphe 2 ne sont pas applicables aux bateaux visés à l'article 3.35

^{32/} Les autorités compétentes peuvent omettre cette disposition pour les voies navigables isolées.

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *	Remarques
bateaux visés à l'article 3.35. (152)	
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^{33/} ; (153) (154) 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 para-graphe 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.	(153) DS : peut être placé à la même hauteur que les feux de côté (154) S : doit être à 1 m devant les feux de côté
2. <u>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</u>^{34/}. (155)	(155) CDS : 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
3. Lorsqu'une menuie 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.	
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	

^{33/} 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.

^{34/} Les autorités compétentes peuvent limiter le champ d'application de cette disposition aux embarcations lentes ou de faible puissance ou à certaines voies navigables.

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *	Remarques
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 ; <u>Soit, dans le cas d'embarcations de moins de 7 m de long, un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés. À l'approche d'autres bateaux, ces embarcations doivent montrer en outre un deuxième feu ordinaire blanc</u>^{35/}. (156)	(156) CDS : Soit, dans le cas d'embarcations de moins de 7 m de long, un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés. À l'approche d'autres bateaux, ces embarcations doivent montrer en outre un deuxième feu ordinaire blanc
6. Les menues embarcations isolées qui ne sont ni motorisées ni à voile doivent porter : De nuit : Un feu ordinaire blanc, visible de tous les côtés. Toutefois, les canots de service qui se trouvent dans les mêmes conditions ne doivent montrer ce feu qu'à l'approche d'autres bateaux.	
7. <u>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.</u> (157)	(157) CDS : 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

^{35/} Sur certaines voies navigables, les autorités compétentes peuvent prescrire cette disposition pour toutes les menues embarcations à voile.

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *	Remarques
Article 3.14 – Signalisation supplémentaire des bateaux effectuant certains transports de matières dangereuses ^{36/, 37/}	
1. Les bateaux transportant des matières inflammables visées dans l'ADN (158) (159) doivent porter, outre la signalisation prescrite par d'autres dispositions du présent Règlement, la signalisation suivante, visée au paragraphe 7.1.5.0 ou 7.2.5.0 de l'ADN : (160) (161) 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. <u>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</u> (162) <u>au-dessus du plan des marques d'enfoncement.</u> (163)	(158) R : ADN (159) D : ADN-D (160) R : ADN (161) D : AND-D (162) CRS : 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 (163) CR : au-dessus du plan des marques d'enfoncement
2. Les bateaux transportant des matières présentant un danger pour la santé visées dans l'ADN (164) (165) doivent porter, outre la signalisation prescrite par d'autres dispositions du présent Règlement, la signalisation suivante, visée au paragraphe 7.1.5.0 ou 7.2.5.0 de l'ADN : (166) (167) De nuit : Deux feux bleus ; De jour : Deux cônes bleus, pointe en bas. Ces signaux doivent être placés <u>à environ 1 m l'un au-dessus de l'autre</u> (168), à un endroit approprié et assez haut pour être visibles de tous les côtés. <u>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</u>	(164) R : ADN (165) D : ADN-D, énumérés dans le tableau A, Chapitre 3.2, part 3 de l'ADN-D (166) R : ADN (167) D : ADN-D (168) CRS : à environ 1 m l'un au-dessus de l'autre (169) CRS : 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 (170) CR : au-dessus du plan des marques d'enfoncement

^{36/} 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).

^{37/} 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.

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *	Remarques
<u>de 3 m au moins (169) au-dessus du plan des marques d'enfoncement. (170)</u>	
3. Les bateaux transportant des matières explosives visées dans l'ADN (171)(172) doivent porter, outre la signalisation prescrite par d'autres dispositions du présent Règlement, la signalisation suivante, visée au paragraphe 7.1.5.0 ou 7.2.5.0 de l'ADN : (173)(174) 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 (175), à un endroit approprié et assez haut pour être visibles de tous les côtés.	(171) R : ADN (172) D : ADN-D, énumérés dans le tableau A, Chapitre 3.2, part 3 de l'ADN-D (173) R : ADNR (174) D : ADN-D (175) CRS : être placés à environ 1 m l'un au-dessus de l'autre
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. (176)	(176) S : Art. 3.14 par.4 : dans la mesure où un ou plusieurs bateaux visés aux paragraphes 1, 2 et 3 de cet article font partie d'un convoi poussé, la signalisation prescrite aux paragraphes 1,2 et 3 doit être se trouver sur le bateau motorisé en tête du convoi et sur le pousseur et le remorqueur agissant comme un auxiliaire du convoi Art. 3.28 par.4 : dans la mesure où un ou plusieurs bateaux visés aux paragraphes 1, 2 et 3 de cet article font partie d'un convoi poussé, la signalisation prescrite aux paragraphes 1,2 et 3 doit être se trouver sur le bateau motorisé en tête du convoi et sur le pousseur et le remorqueur agissant comme un auxiliaire du convoi
5. <u>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. (177)</u>	(177) CR : 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	

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *	Remarques
bleus.	
7. <u>Les bateaux non-astreints à porter la signalisation visée aux paragraphes 1, 2 ou 3 ci-dessus mais qui sont munis d'un certificat d'agrément en vertu de l'article 8.1.8 de l'ADN (178) 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 ensemble avec un bateau astreint à arborer la signalisation visée au paragraphe 1 ci-dessus.</u> (179)	(178) D : ADN-D (179) CRS : Les bateaux non-astreints à porter la signalisation visée aux paragraphes 1, 2 ou 3 ci-dessus mais qui sont munis d'un certificat d'agrément en vertu de l'article 8.1.8 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 ensemble 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^{38/}	
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 : 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^{39/}	
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 <u>15 m</u> (180)(181) ;	(180) CR : 15 (181) DS : 20 (182) CDS : De jour : Un ballon vert placé à une hauteur d'au moins (183) C : 5 (184) D : 6 (185) S : 6m. Dans la mesure où la longueur du bac n'excède pas 20 m, la hauteur peut être réduite

^{38/} Les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire cette signalisation quand elles considèrent ces bateaux comme de menues embarcations.

^{39/} 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.

^{40/} Les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire la signalisation de jour ou prescrire une hauteur inférieure à 5 m.

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *	Remarques
b) Un feu clair vert visible de tous les côtés et placé à 1 m environ au-dessus du feu visé sous a) ; <u>De jour :</u> <u>Un ballon vert placé à une hauteur d'au moins 5 m</u> (182)(183)(184)(185)^{41/}.	
2. <u>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.</u> (186)	(186) CR : 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 : <u>De nuit :</u> 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 ; <u>De jour :</u> Un ballon vert, comme prescrit au paragraphe 1 ci-dessus^{41/}. (187)	(187) S : si le bac est poussé, remorqué ou s'il fait partie d'une formation à couple, seulement le bateau possédant ses propres mécanismes de propulsion doit porter la signalisation prescrite par les points a), b) et c) de ce paragraphe
4. <u>Les bacs naviguant librement et jouissant d'une priorité doivent porter :</u> <u>De nuit :</u> a) <u>Un feu clair blanc visible de tous les côtés, comme prescrit au paragraphe 1 b) ci-dessus ;</u> b) <u>Un feu clair vert visible de tous les côtés, comme prescrit au paragraphe 1 b) ci-dessus ;</u> c) <u>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 ;</u> d) <u>Les feux de côté et le feu de poupe, prescrits aux paragraphes 1 b) et 1 c)</u>	(188) CDS : Les bacs naviguant librement et jouissant d'une priorité doivent porter : <u>De nuit :</u> 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

^{41/} Les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire la signalisation de jour ou prescrire une hauteur inférieure à 5 m.

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *	Remarques
<u>de l'article 3.08 ;</u> <u>De jour :</u> <u>Un cylindre blanc à 1 m environ au-dessous du ballon vert prescrit au paragraphe 1 ci-dessus.</u> (188)	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 (189) à une hauteur suffisante pour être bien visible.	(189) D : d'une largeur de 1 m au moins
Article 3.18 – Signalisation supplémentaire des bateaux incapables de manœuvrer	
1. Tout bateau incapable de manœuvrer doit, en cas de besoin, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent Règlement, montrer : De nuit : Soit un feu rouge balancé ; <u>dans le cas des menues embarcations, ce feu peut être blanc au lieu de rouge</u> (190) <u>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 ;</u> (191) De jour : Soit un pavillon rouge balancé <u>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.</u> (192)	(190) CDS : dans le cas des menues embarcations, ce feu peut être blanc au lieu de rouge (191) CS : 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 (192) CS : 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. <u>En cas de besoin, un tel bateau doit en outre émettre le signal sonore réglementaire.</u> (193)	(193) C : 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	

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *	Remarques
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 ^{42/}	
1. Un bateau <u>amarré directement ou indirectement à la rive</u> (194) (195) (196) (197) 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. <u>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</u> (198).	(194) C : amarré directement ou indirectement à la rive (195) S : tous les bateaux à l'exception des bacs énumérés dans l'article 3.20 de ce Règlement doivent, en stationnement (196) R : Les bâtiments, autres que les menues embarcations et ceux mentionnés aux articles 3.22 et 3.25 doivent porter en stationnement (197) D : Un bateau isolé ou un bateau accouplé à d'autres bateaux, ou une formation à couple (198) CR : 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. <u>Un bateau stationnant au large (sans accès direct ou indirect à la rive) doit porter :</u> De nuit : <u>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 ;</u> De jour : <u>Un ballon noir placé à un endroit approprié sur la partie avant à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés.</u> (199)	(199) C : 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 ; 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. <u>Un convoi poussé stationnant au large (sans accès direct ou indirect à la rive) doit</u>	(200) CDS : Un convoi poussé stationnant au large (sans accès direct ou indirect à la

^{42/} 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.

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *	Remarques
<u>porter</u> : (200) De nuit : <u>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</u> ; (201) (202) De jour : Un ballon noir sur le pousseur (<u>ou sur chaque pousseur</u>) (203) et sur le bateau en tête du convoi ou sur les bateaux extérieurs en tête du convoi.	rive) doit porter (201) C : 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 (202) DS : Un convoi poussé stationnant au large (sans accès direct ou indirect à la rive) doit porter deux feux ordinaires blancs visibles de tous les côtés, ces feux étant placés sur le pousseur à une hauteur d'au moins 3 m et sur la partie avant du convoi (203) C : ou sur chaque pousseur
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) <u>Lorsque le bateau est en stationnement dans une voie navigable où la navigation est temporairement impossible ou interdite</u> ; (204) (205) (b) Lorsque le bateau stationne le long de la rive et est suffisamment éclairé de cette rive ; (206) (c) <u>Lorsque le bateau est en stationnement en dehors du chenal</u> (207) (208) <u>dans une situation manifestement sans danger.</u> (209) (210)	(204) CDS : (a) Lorsque le bateau est en stationnement dans une voie navigable où la navigation est temporairement impossible ou interdite (205) R : lorsque le bâtiment fait partie d'un ensemble de bâtiments non susceptible d'être dissocié avant la fin de la nuit et que les bâtiments de cet ensemble, du côté du chenal navigable, portent le feu prévu au chiffre 1 ci-dessus (206) R : lorsque le bâtiment se trouve entièrement sur une surface d'eau comprise entre des épis non submergés ou stationne derrière une digue longitudinale émergeant de l'eau (207) C : chenal (208) DS : chenal (209) C : (c) Lorsque le bateau est en stationnement en dehors du chenal dans une situation manifestement sans danger (210) D : d) lorsqu'une menue embarcation se trouve amarrée à la rive

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *	Remarques
6. <u>Le présent article ne s'applique pas aux bateaux visés aux articles 3.22, 3.25, 3.34 paragraphe 2, et 3.35.</u> (211)	(211) CDS : 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. <u>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.</u> (212)	(212) CR : 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 aux 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	

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *	Remarques
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 ; (213) De jour : Deux bicônes verts superposés, placés à 1 m environ l'un au-dessus de l'autre et, le cas échéant ;	(213) DS : placés à 1 m environ l'un au-dessus de l'autre
(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, placés à 1 m environ l'un au-dessus de l'autre, le feu rouge étant le plus haut,	(214) D : ou deux ballons noirs placés l'un au-dessus de l'autre

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *	Remarques
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 (214), 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 (215) placé à la même hauteur que le pavillon rouge et blanc ou que le pavillon rouge porté de l'autre côté.	(215) D : ou un ballon rouge
2. <u>La signalisation prescrite de jour au paragraphe 1 ci-dessus sous a) et b) peut être remplacée par les signaux suivants :</u> <u>(a) Du ou des côtés où le passage est libre, le panneau d'autorisation E.1 (annexe 7) ;</u> <u>et, le cas échéant,</u> <u>(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. (216)</u>	(216) CDS : 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.	

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *	Remarques
5. <u>Les autorités compétentes peuvent dispenser de l'obligation de porter les signaux prescrits aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus, sous a) et b).</u> (217)	(217) CRD : 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	peuvent présenter un danger pour la navigation
Article 3.26 – Signalisation des ancres (218) qui peuvent présenter un danger pour la navigation	(218) R : des bâtiments, matériels flottants et établissements flottants
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 ^{43/} ; De jour : Un flotteur jaune à réflecteur radar. (219)	(219) R : Dans les cas visés aux chiffres 1 et 2 ci-dessus, chacune de ces ancres doit être signalée de nuit et de jour par un flotteur jaune à réflecteur radar
III. SIGNALISATIONS PARTICULIÈRES	
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, <u>sans préjudice de la signalisation qui leur est applicable en vertu des autres dispositions du présent Règlement</u> (220) : De nuit comme de jour : (221) Un feu ordinaire bleu scintillant, <u>visible de tous les côtés.</u> (222) Il en est de même des bateaux des services d'incendie, quand ils vont porter secours (223) (224) ^{44/} .	(220) CD : sans préjudice de la signalisation qui leur est applicable en vertu des autres dispositions du présent Règlement (221) D : leur pavillon national et hisser une flamme blanche au centre de laquelle se trouve le signe distinctif susmentionné (222) CD : visible de tous les côtés (223) CR : Il en est de même des bateaux des services d'incendie, quand ils vont

^{43/} Les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire le feu blanc ou ne le prescrire que pour les engins flottants.

^{44/} Les autorités compétentes peuvent prévoir de tels feux également pour les bateaux de sauvetage.

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *	Remarques
	porter secours (224) S : Les bateaux affectés à la surveillance fluviale doivent porter, sans préjudice à la signalisation prescrite par ce règlement, des deux côtés de la coque, comme signe distinctif, un losange blanc encadré d'un liseré bleu. En outre, ils doivent porter, de jour, leur pavillon national et hisser une flamme blanche au centre de laquelle se trouve le signe distinctif susmentionné
Article 3.28 – Signalisation supplémentaire des bateaux faisant route effectuant des travaux dans la voie navigable^{45/}	
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	

^{45/} Les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire cette disposition.

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *	Remarques
d'autres feux ; De jour : Un pavillon dont la moitié supérieure est rouge et la moitié inférieure blanche, placé en un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés. Ce pavillon peut être remplacé par deux pavillons superposés dont le supérieur est rouge et l'inférieur blanc. Ces pavillons peuvent être remplacés par des panneaux de même couleur.	
2. Sans préjudice des dispositions de l'article 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 manœuvrer ; (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) <u>Un pavillon ayant, en dessus ou en dessous, une boule ou un objet analogue ; (225)</u>	(225) CDS : b) Un pavillon ayant, en dessus ou en dessous, une boule ou un objet analogue
(c) Un feu agité circulairement ;	
(d) <u>Des fusées ou bombes projetant des étoiles rouges lancées une à une à de courts intervalles ; (226)</u>	(226) CDS : d) Des fusées ou bombes projetant des étoiles rouges lancées une à une à de courts intervalles
(e) <u>Un signal lumineux composé du groupe ... --- ... en Code Morse ; (227)</u>	(227) CDS : e) Un signal lumineux composé du groupe ... --- ... en Code Morse
(f) <u>Des flammes telles qu'on peut en produire en brûlant du goudron, de l'huile, etc. ; (228)</u>	(228) CDS : f) Des flammes telles qu'on peut en produire en brûlant du goudron, de l'huile, etc.
(g) <u>Des fusées à parachute ou feux à main produisant une lumière rouge ; (229)</u>	(229) CDS : g) Des fusées à parachute ou feux à main produisant une lumière rouge

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *	Remarques
(h) <u>Des mouvements lents et répétés de haut en bas des bras étendus de chaque côté.</u> (230)	(230) CDS : 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, d'utiliser une lumière ou du feu non-protégés	
1. Interdiction de fumer, d'utiliser une lumière ou du feu non-protégés (a) de fumer ; (b) d'utiliser une lumière ou du feu non-protégés ; à bord, cette interdiction doit être signalée par des panneaux, ayant la forme d'un disque, blancs, bordés de rouge, avec une diagonale rouge et portant l'image d'une cigarette d'où se dégage de la fumée. Ces panneaux doivent être placés, selon les cas, à bord ou sur l'échelle de coupée. Par dérogation au paragraphe 3 de l'article 3.03, leur diamètre doit être de 0,60 m environ.	
2. La nuit, ces panneaux doivent être éclairés de manière à être parfaitement visibles des deux côtés du bateau.	
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	

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *	Remarques
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 manœuvre est restreinte	
<u>Article 3.34 – Signalisation supplémentaire des bateaux dont la capacité de manœuvre est restreinte (231)</u>	(231) CS : Signalisation supplémentaire des bateaux dont la capacité de manœuvre est restreinte
1. <u>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 :</u> <u>De nuit :</u> <u>Trois feux clairs ou ordinaires, les feux supérieurs 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 ;</u> <u>De jour :</u> <u>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</u>	

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *	Remarques
<u>les côtés.</u>	
2. <u>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 :</u> <u>De nuit :</u> (a) <u>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 ;</u> (b) <u>Deux feux clairs ou ordinaires verts, superposés à 1 m de distance au moins, placés du côté ou des côtés où le passage est libre tels qu'ils soient visibles de tous les côtés ;</u> <u>De jour :</u> (a) <u>Deux ballons noirs, superposés à 1 m de distance au moins, placés du côté ou des côtés où se trouve l'obstruction ;</u> (b) <u>Deux bicônes noirs, superposés à 1 m de distance au moins, placés du côté ou des côtés où le passage est libre.</u> <u>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.</u>	
3. <u>Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux engins flottants au travail en stationnement.</u>	
Article 3.35 – Signalisation supplémentaire des bateaux en train de pêcher ^{46/}	
Article 3.35 – Signalisation supplémentaire des bateaux en train de pêcher (232)	(232) CS : Signalisation supplémentaire des bateaux en train de pêcher
1. <u>Un bateau qui est en train de tirer dans l'eau un chalut ou autre engin de pêche (chalutier) doit, outre la signalisation prescrite</u>	

^{46/} 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.

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *	Remarques
<u>par les autres dispositions du présent Règlement, porter :</u> <u>De nuit :</u> <u>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 ;</u> <u>De jour :</u> <u>Deux cônes noirs superposés opposés par la pointe, placés à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés.</u>	
<u>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 :</u> <u>De nuit :</u> <u>Un feu clair ou ordinaire rouge tel qu'il soit visible de tous les côtés ;</u> <u>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 :</u> <u>De nuit :</u> <u>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 ;</u> <u>De jour :</u>	(233) S : Bateaux visés à cet article, dont la longueur ne dépasse pas 15 m peuvent avoir un banneton au lieu de deux cônes prescrits par les paragraphes 1 et 2 de cet article

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *	Remarques
<u>Un cône noir, la pointe en haut. (233)</u>	
Article 3.36 – Signalisation supplémentaire des bateaux utilisés pour la pratique de la plongée subaquatique	
<u>Article 3.36 – Signalisation supplémentaire des bateaux utilisés pour la pratique de la plongée subaquatique (234)</u>	(234) CS : Signalisation supplémentaire des bateaux utilisés pour la pratique de la plongée subaquatique
1. <u>Tout bateau utilisé pour la pratique de la plongée subaquatique doit, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent Règlement, porter :</u> <u>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. (135)</u>	
2. <u>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.</u>	
Article 3.37 - Signalisation supplémentaire des bateaux en train de faire du dragage de mines	
<u>Article 3.37 - Signalisation supplémentaire des bateaux en train de faire du dragage de mines (235)</u>	(235) CS : Article 3.37 - Signalisation supplémentaire des bateaux en train de faire du dragage de mines
<u>Un bateau effectuant des opérations de dragage de mines doit, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent Règlement, porter :</u> <u>De nuit :</u> <u>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 ;</u> <u>De jour :</u> <u>Trois ballons noirs superposés disposés comme prescrit pour les feux.</u>	
Article 3.38 – Signalisation supplémentaire des bateaux en service de pilotage	
<u>Article 3.38 – Signalisation supplémentaire des bateaux en service de pilotage (236)</u>	(236) CS : Article 3.38 – Signalisation supplémentaire des bateaux en service de

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) *	Remarques
	pilotage
<u>Un bateau en service de pilotage doit, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent Règlement, porter :</u>	
<u>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.</u>	

- - - - -