

RECUEIL DES INSTRUMENTS JURIDIQUES ET INSTITUTIONNELS  
DE FACILITATION DU TRANSPORT ET DES ÉCHANGES  
EN AFRIQUE SUBSAHARIENNE

ANNEXE IV-6

**CODE DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE (CEMAC)**

(N'DJAMENA 1999)

# SOMMAIRE

	<b>Pages</b>
<b>TITRE PREMIER DES DISPOSITIONS GENERALES.....</b>	<b>11</b>
CHAPITRE 1    Champ d'application.....	11
CHAPITRE 2    Définitions.....	11
<b>TITRE II DES VOIES DE NAVIGATION INTERIEURE.....</b>	<b>13</b>
CHAPITRE 1    Définitions .....	15
CHAPITRE 2    Classification des voies de Navigation Intérieure.....	15
CHAPITRE 3    Conditions d'utilisation des voies de Navigation Intérieure.....	16
CHAPITRE 4    Cheneaux d'accès aux ports .....	16
CHAPITRE 5    Règles de protection des voies de navigation Intérieure.....	17
CHAPITRE 6    Balisage des voies de navigation intérieure.....	18
CHAPITRE 7    Assistance, sauvetage et obligation de veille.....	18
<b>TITRE III DES BATIMENTS DE NAVIGATION INTERIEURE.....</b>	<b>21</b>
CHAPITRE 1    Immatriculation et identification des bâtiments .....	23
CHAPITRE 2    Jaugeage, marques et échelles de tirant d'eau.....	25
CHAPITRE 3    Documents de bord.....	25
CHAPITRE 4    Assurances.....	26
CHAPITRE 5    Signalisation visuelle et sonores, radiophonie.....	27
CHAPITRE 6    Droits réels, Privilèges et Hypothèques Fluviaux.....	30
Section 1    Droits réels.....	30
Section 2    Privilèges fluviaux.....	30
Section 3    Hypothèques fluviales.....	33
CHAPITRE 7    Saisie et ordre.....	35
Section 1    Saisie exécution.....	36
Section 2    Ordre.....	36
CHAPITRE 8    Propriétés des bâtiments et embarcations.....	36
<b>TITRE IV DU PERSONNEL NAVIGANT.....</b>	<b>39</b>
CHAPITRE 1    Dispositions Générales.....	41
CHAPITRE 2    Catégorisation du personnel navigant.....	41
CHAPITRE 3    Le Capitaine.....	42
CHAPITRE 4    Contrat d'engagement fluvial.....	46
<b>TITRE V DES REGLES DE ROUTE ET DE STATIONNEMENT.....</b>	<b>49</b>
<b>TITRE VI DE LA POLICE SANITAIRE.....</b>	<b>53</b>
CHAPITRE 1    Dispositions Générales.....	55
CHAPITRE 2    Les maladies.....	55
CHAPITRE 3    Les signaux de quarantenaire.....	56

<b>TITRE VII DES DISPOSITIONS RELATIVES A L'ENVIRONNEMENT.....</b>	<b>57</b>
CHAPITRE 1 Définitions.....	59
CHAPITRE 2 Protection des eaux et éliminations des déchets provenant à bord des bâtiments.....	61
<b>TITRE VIII DE L'INSPECTION DE LA NAVIGATION INTERIEURE.....</b>	<b>63</b>
CHAPITRE 1 Inspection des bâtiments.....	65
CHAPITRE 2 Inspection sur les voies de la navigation intérieure.....	65
CHAPITRE 3 Abordages et accidents.....	66
CHAPITRE 4 Bâtiments affectés au service d'inspection sur les voies de navigation intérieure.....	66
<b>TITRE IX DU REGIME DISCIPLINAIRE ET PENAL.....</b>	<b>67</b>
CHAPITRE 1 Champ d'application.....	69
CHAPITRE 2 Régime disciplinaire.....	69
CHAPITRE 3 Régime Pénal.....	71
<b>TITRE X DES DROITS ET TAXES.....</b>	<b>75</b>
<b>TITRE XI DES DISPOSITIONS FINALES.....</b>	<b>79</b>
<b>B. ANNEXES AU CODE DE LA NAVIGATION INTERIEURE</b>	
<b>CEMAC/RCD.....</b>	<b>83</b>
ANNEXE 1 Balisage des voies de navigation intérieure.....	85
ANNEXE 1-1 Balisage sur les voies navigables.....	85
ANNEXE 1-2 Nomenclature des signaux de balisage.....	87
ANNEXE 1-3 Signes conventionnels utilisés dans l'album de la navigation.....	94
ANNEXE 2 Lettre ou groupe de lettres distinctives du pays du port d'attache du lieu d'immatriculation des bâtiments de navigation intérieure CEMAC/RDC.....	97
ANNEXE 3 Tableau des intensités lumineuses de services et portées lumineuses des bâtiments de la navigation intérieure CEMAC/RDC.....	98
ANNEXE 4 Croquis de signalisation des bâtiments de navigation.....	99
ANNEXE 5 Signalisation visuelle des bâtiments.....	100
ANNEXE 5-1 Signalisation de nuit en cours de route et en stationnement.....	100
ANNEXE 5-2 Signalisation de jours en cours de route et en stationnement.....	107
ANNEXE 5-3 Signalisation de jour et de nuit des filets ou perches des bâtiments en stationnement.....	118
ANNEXE 5-4 Signalisations particulières.....	124
ANNEXE 5-5 Signalisation sonore des bâtiments et radiophonie.....	128
ANNEXE 6 Prescriptions relatives au transport des matières Dangereuses.....	138
ANNEXE 6-1 Identification de la marchandise.....	145

ANNEXE 6-2	Les numéros d'identification du danger.....	145
ANNEXE 6-3	Présentation des plaques oranges.....	150
ANNEXE 6-4	Bordereau d'expédition.....	151
ANNEXE 6-6	Présentation des différentes étiquettes de danger (signalisation).....	157
ANNEXE 6-7	Observation pour l'usage de la nomenclature alphabétique de matières dangereuses.....	165
ANNEXE 7	Règles de route et de stationnement.....	170
ANNEXE 8	Les catégories de maladies visées par le code.....	177
ANNEXE	Prescriptions spécifiques au code de la navigation intérieure CEMAC/RDC.....	178
ANNEXE 9-1	Prescriptions spécifiques relatives à la délivrance des permis de conducteur de bâtiment.....	178
ANNEXE 9-2	Prescriptions spécifiques relatives à l'enlèvement d'un bâtiment échoué ou couple d'un objet perdu par un bâtiment.....	189
ANNEXE 9-3	Prescriptions spécifiques relatives au sauvetage et Assistance aux bateaux de la navigation intérieure.....	191
ANNEXE 9-4	Prescriptions spécifiques relatives à l'immatriculation de bateaux.....	196
ANNEXE 9-5	Prescriptions spécifiques relatives au jaugeage.....	202
ANNEXE 9-6	Prescriptions spécifiques relatives à l'apposition des marques d'enfoncement et échelles de tirant d'eau.....	224
ANNEXE 9-7	Prescriptions transitoires relatives à la limitation de la responsabilité des propriétaires des bateaux.....	227
ANNEXE 9-8	Prescriptions spécifiques relatives à la délivrance du certificat de navigabilité.....	232

## LE CONSEIL DES MINISTRES

Vu le Traité instituant la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) du 16 mars 1994 et son additif en date du 5 juillet 1996 ;

Vu la Convention régissant l'Union Economique de l'Afrique Centrale (UEAC) ;

Sur proposition des Ministres en charge de la Navigation Intérieure réunis en Comité Ad hoc en Novembre 1999 à Brazzaville ;


En sa séance du 17 DEC. 1999


A D O P T E

Le Règlement dont la teneur suit :

Article 1er : Est adopté le Code de la Navigation Intérieure commun à la CEMAC et à la RDC.

Article 2 : Le présent Règlement qui prend effet pour compter de la date de signature, sera publié au Bulletin Officiel de la Communauté.

le 17 DEC. 1999  
LE PRESIDENT  
  
BICHARA CHERIF DAOUSSA



**TITRE PREMIER**  
**DES DISPOSITIONS**  
**GENERALES**

# CHAPITRE I

## CHAMP D'APPLICATION

**Article premier.-** Les dispositions du présent Code sont applicables à tous les bâtiments et menues embarcations immatriculés dans les territoires de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) et de la République Démocratique du Congo (R.D.C.), aux équipages et passagers qui y sont embarqués, aux marchandises transportées ainsi qu'à toutes les personnes quelle que soient leur nationalité, qui, bien que non présentes à bord, auraient commis une infraction aux dispositions du présent Code ou de ses textes d'application.

Les mêmes dispositions s'appliquent aux bâtiments et menues embarcations étrangères se trouvant dans les eaux sous juridiction des Etats CEMAC/R.D.C., aux équipages, passagers et marchandises qui y sont embarqués, conformément aux accords de réciprocité passés entre les Etats étrangers concernés, et en application des conventions internationales en vigueur.

## CHAPITRE II

### DEFINITIONS

**Article 2.-** Dans le présent code, on entend par:

- a) « **Autorité Compétente** », le Ministre de l'Etat du pavillon en charge de la navigation intérieure et les fonctionnaires d'autorité auxquels il a délégué tout ou partie de ses prérogatives ;
- b) « **Bâtiment** », un bateau de navigation intérieure, y compris une menue embarcation, un bac, un engin flottant ainsi qu'un navire de mer lorsqu'il évolue dans les zones réservées à la navigation intérieure telles que définies à l'article 5
- c) « **bâtiment motorisé ou bateau** », tout bâtiment de cinq tonnes métriques de jauge brute ou plus utilisant ses propres moyens mécaniques de propulsion ;
- d) « **bâtiment déshuileur** », tout bâtiment chargé de récupérer les eaux et les huiles usées et dont le traitement permet le rejet sans risque pour l'environnement conformément aux normes internationales ;
- e) « **Bateau à voile** », tout bâtiment navigant à la voile seulement. Tout bâtiment navigant à la voile et utilisant en même temps ses propres moyens mécaniques de propulsion doit être considéré comme un bâtiment motorisé ou bateau ;

- f) « **menue embarcation** », tout bâtiment de moins de cinq tonnes métriques de jauge brute ou dont la longueur de la coque est inférieure à 15 m à l'exception des bâtiments qui remorquent, poussent ou mènent à couple des bâtiments autres que des menues embarcations, à l'exception des bacs ;
- g) « **engin flottant** », une construction flottante portant des installations mécaniques et destinées à travailler sur les voies navigables ou dans les ports (dragues, élévateurs, digues, grues, ) ;
- h) « **établissement flottant** », toute installation flottante qui n'est pas normalement destinée à être déplacée, tel un établissement de bains, un dock, un embarcadère, un hangar pour bâtiments ;
- i) « **matériel flottant** », un radeau ainsi que toute construction, tout assemblage ou tout objet apte à naviguer autre qu'un établissement flottant ;
- j) « **bac** », tout bâtiment qui assure un service de traversée de la voie navigable et qui est classé comme tel par l'autorité compétente ;
- k) « **barge** » désigne tout matériel flottant destiné au transport sur les voies de navigation intérieure ;
- l) « **convoi** », un ensemble composé d'un ou de plusieurs bâtiments, établissements flottants, engins flottants, matériels flottants et menues embarcations ;
- m) « **convoi remorqué .ou en flèche** », tout convoi remorqué par un ou plusieurs bâtiments motorisés ; ces derniers font partie du convoi et sont appelés remorqueurs ;
- n) « **convoi poussé** », un ensemble rigide composé de bâtiments dont un au moins est placé en avant du bâtiment motorisé qui assure la propulsion du convoi et qui est appelé pousseur ;
- o) « **formation à couple** », un ensemble composé de bâtiments accouplés bord à bord dont aucun n'est placé devant le bâtiment motorisé qui assure la propulsion de la formation ;
- p) « **armateur** », toute personne physique ou morale pour le compte de laquelle un ou plusieurs bâtiments ou une ou plusieurs menues embarcations sont armées ou exploitées ou simplement utilisées.



**TITRE II  
DES VOIES DE NAVIGATION  
INTERIEURE**

## CHAPITRE I

### DEFINITIONS

**Article 3.-** Dans le présent Code, on entend par :

- a)- « **voie de navigation intérieure** », une route de navigation naturelle ou artificielle autre que maritime, balisée par des signaux nautiques conformément aux dispositions des articles 14 et 15 du présent code, permettant aux bâtiments et menues embarcations de circuler compte tenu du mouillage offert et d'accéder aux chenaux et ports de dépendance ;
- b)- « **Chenal** », la portion de la voie navigable offerte à la navigation par les services compétents est balisée conformément aux dispositions des articles 14 et 15 du présent code;
- c)- « **Passé** », un passage de la voie navigable présentant un danger particulier et matérialisé par des signaux de balisage conformes aux dispositions des articles 14 et 15 du présent code;
- d)- « **rive droite** » et « **rive gauche** », respectivement le côté droit et le côté gauche du chenal pour un observateur tourné vers l'aval.

## CHAPITRE II

### CLASSIFICATION DES VOIES DE NAVIGATION INTERIEURE

**Article 4.-** Les voies d'eau navigables sont classées en trois catégories :

- a) **première catégorie** : celles pour lesquelles les services compétents offrent pour la navigation une profondeur de 2 m en hautes eaux et 1 m 30 en basses eaux ;
- b) **deuxième catégorie** : celles pour lesquelles les services compétents offrent pour la navigation une profondeur de 1 m 30 en hautes eaux et 1 m en basses eaux ;
- c) **troisième catégorie** : celles pour lesquelles les services compétents offrent pour la navigation une profondeur de 1 m en hautes eaux et 0,50 m en basses eaux.

## CHAPITRE III

### CONDITIONS D'UTILISATION DES VOIES DE NAVIGATION INTERIEURE

**Article 5.-** La longueur, la largeur, le tirant d'air, le tirant d'eau et la vitesse des bâtiments, des convois ou des matériels flottants doivent être compatibles avec les caractéristiques des voies navigables et des ouvrages d'art.

Les délimitations des voies de navigation intérieure fixant le domaine d'application du présent Code sont définies par l'autorité compétente.

Sauf dispositions spécifiques édictées par l'autorité compétente, les voies de navigation intérieure incluent les chenaux de navigation, les voies d'accès ainsi que les rades des ports de la navigation intérieure.

## CHAPITRE IV

### CHENAUX D'ACCES AUX PORTS

**Article 6.-** Sans préjudice des dispositions du paragraphe b de l'article 3 du présent Code, le chenal d'accès au port est défini comme étant une portion de route de navigation courte, suffisamment large et attenante à une voie principale qui donne accès au port.

Le chenal d'accès au port doit être indiqué par une signalisation appropriée et son voisinage immédiat dégagé de toutes entraves aux manœuvres d'approche, d'accostage ou d'appareillage.

**Article 7.-** Il est interdit à tout bâtiment de se mettre au mouillage dans le chenal d'accès au port, à moins que sa présence soit justifiée par des avaries et ne présente par ailleurs aucune gêne à la navigation.

**Article 8.-** Il est fait obligation aux Services d'Entretien des Voies d'eau intérieures sur l'espace CEMAC/RDC d'assurer, en cas de besoin, un dragage régulier du chenal d'accès au port afin que la profondeur requise pour une meilleure manœuvrabilité du bâtiment à l'approche comme au départ du port soit garantie de manière constante.

**Article 9.-** Les manœuvres d'approche dans le chenal d'accès au port sont exécutées conformément aux réglementations d'exploitation des ports.

## CHAPITRE V

### REGLES DE PROTECTION DES VOIES DE NAVIGATION INTERIEURE

**Article 10.-** 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.

**Article 11.-**

- a) Lorsqu'un bâtiment, un matériel flottant ou un engin flottant échoué ou coulé, ou un objet perdu par un bâtiment, un matériel flottant ou un engin flottant crée ou menace de créer une obstruction totale ou partielle du chenal, le capitaine du bâtiment, du matériel flottant ou de l'engin flottant doit s'employer à ce que le chenal soit dégagé dans le plus court délai. A défaut, l'Autorité Compétente procède d'office au dégagement du chenal aux frais et risques de l'armateur.
- b) La même obligation incombe au capitaine dont le bâtiment menace de couler ou devient incapable de manœuvrer.
- c) Des prescriptions spécifiques à l'enlèvement d'un bâtiment, matériel flottant ou objet perdu par un bâtiment ou un matériel flottant définis aux paragraphes a et b ci-dessus régissent les modalités d'exécution de ces opérations. Ces prescriptions figurent à l'annexe 9-1.

**Article 12.-** Il est interdit de se servir des signaux de la voie navigable (panneaux, bouées, flotteurs, balises.) pour amarrer ou déhaler des bâtiments ou des matériels flottants, d'endommager ces signaux ou de les rendre impropres à leur destination.

Lorsqu'un bâtiment ou un matériel flottant a déplacé un matériel ou endommagé une installation faisant partie de la signalisation de la voie navigable, le capitaine doit en aviser sans délai l'autorité compétente la plus proche.

D'une manière générale, tout capitaine a le devoir d'aviser sans délai l'autorité compétente la plus proche des incidents ou accidents constatés sur les installations de signalisation (extinction d'un feu, déplacement d'une bouée, destruction d'un signal.).

**Article 13.-** Lorsqu'un bâtiment ou matériel flottant a endommagé un ouvrage de la voie navigable (pont, épis, quai.), le capitaine doit en aviser, sans délai, l'autorité compétente la plus proche.

## CHAPITRE VI

### BALISAGE DES VOIES DE NAVIGATION INTERIEURE

#### Article 14.-

- a) L'annexe 1-1 du présent Code définit le balisage qui peut être mis en place pour faciliter la navigation. Elle précise également dans quelles conditions les différents signaux et marques de balisage placés sur la voie navigable ou sur ses rives sont utilisés (manœuvres dictées par le balisage).
- b) Sans préjudice des prescriptions spécifiques y relatives du présent Code et des autres dispositions applicables, les bateliers doivent tenir compte des recommandations et obéir aux indications qui sont portées à leur connaissance par les signaux et marques de balisage visés au paragraphe a) ci-dessus.

**Article 15.-** L'annexe 1-2 du présent Code définit les signaux d'interdiction, d'obligation, de restriction, de recommandation et d'indication ainsi que les signaux auxiliaires de la voie navigable. Elle définit en même temps la signification de ces signaux.

## CHAPITRE VII

### ASSISTANCE, SAUVETAGE ET OBLIGATION DE VEILLE

**Article 16.-** En cas d'accident mettant en péril des personnes se trouvant à bord, le capitaine doit user de tous les moyens à sa disposition pour sauver ces personnes.

Tout capitaine se trouvant à proximité d'un bâtiment 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 bâtiment, de prêter une assistance immédiate.

Des prescriptions spécifiques relatives au sauvetage et l'assistance en navigation intérieure définissent les procédures régissant ce domaine. Ces prescriptions figurent à l'annexe 9-2 du présent code.

**Article 17.-** Même en l'absence des prescriptions spécifiques du présent Code, le capitaine doit prendre toutes les mesures et précautions que commandent l'obligation de veille et la bonne pratique de la navigation en vue d'éviter notamment :

- a) de mettre en danger la vie des personnes ;
- b) de causer des dommages aux bâtiments, aux matériels flottants, aux rives, aux ouvrages et aux installations de toute nature se trouvant dans la voie navigable et ses abords ; et

de, créer des entraves à la navigation.

Les dispositions ci-dessus s'appliquent également aux personnes sous la garde desquelles sont placés des établissements flottants.



**TITRE III**  
**DES BATIMENTS DE**  
**NAVIGATION**  
**INTERIEURE**



## CHAPITRE I

### IMMATRICULATION ET IDENTIFICATION DES BATIMENTS

**Article 18.-** Doit être immatriculé auprès de l'Autorité Compétente du lieu de son port d'attache et conformément aux prescriptions spécifiques du présent Code relative à l'immatriculation des bâtiments de navigation intérieure et figurant à l'annexe 9-3 .

- a) tout bâtiment déplaçant 5 tonnes métriques de jauge brute et plus à l'enfoncement maximum autorisé ;
- b) tout bâtiment n'ayant pas le déplacement défini au point a) ci-dessus et possédant une force motrice de plus de 50 CV.
- c) Peut être immatriculé tout bâtiment en construction répondant à l'une des conditions prévues aux paragraphes a) et b) ci-dessus.

**Article 19.-** Tout bâtiment, à l'exception des menues embarcations, doit porter sur sa coque ou sur des planches ou des plaques fixées à demeure, les marques d'identification suivantes :

#### 1) Son nom

Le nom est porté sur les deux côtés de la proue du bâtiment ; sur les bâtiments motorisés, il doit , en outre, être apposé à la poupe de façon à être lisible. Si, dans une formation à couple ou un convoi poussé, une ou plusieurs inscriptions du nom du bâtiment pousseur sont masquées, le nom doit être répété sur des panneaux placés de façon à être bien visible dans les directions où sont les inscriptions masquées. A défaut de nom pour le bâtiment, on indique soit le nom (ou son abréviation habituelle) de l'organisation à laquelle le bâtiment appartient, suivi, le cas échéant, d'un numéro, soit le numéro d'immatriculation suivi de la lettre ou des lettres prévues pour indiquer le pays où se trouve le port d'attache ou le lieu d'immatriculation. Cette (ces) lettre (s) est (sont) définie (s) à l'annexe 2 du présent code.

#### 2) Son port d'attache ou son lieu d'immatriculation

Le nom du port d'attache ou du lieu d'immatriculation est porté sur les deux côtés de la proue du bâtiment, ou sur sa poupe 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.

En outre, à l'exception des menues embarcations :

1) tout bâtiment destiné au transport des marchandises doit porter l'indication, en tonnes, de son port en lourd. Cette indication doit être apposée des deux côtés de la proue du bâtiment, sur la coque ou sur des panneaux fixés à demeure ;

2) tout bâtiment destiné au transport des passagers doit porter l'indication du nombre maximal de passagers autorisés. Cette indication doit être affichée à bord en un endroit bien apparent.

Les marques d'identification mentionnées ci-dessus sont apposées en caractères latins, 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.

A titre d'exception aux dispositions des paragraphes précédents, les navires de mer tels que définis au paragraphe (b) de l'article 2 peuvent conserver leurs marques d'identification.

De jour, tout bâtiment, à l'exception des menues embarcations, doit porter à la poupe, le pavillon national.

**Article 20.-** Les menues embarcations doivent porter les marques officielles d'identification. Lorsque de telles marques ne sont pas prescrites, elles doivent porter :

a) leur nom;

b) le nom et le domicile de leur propriétaire.

Les marques d'identification mentionnées au point a) ci-dessus, 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. A défaut du nom 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.

Le nom et le domicile du propriétaire sont portés en un endroit apparent à l'intérieur ou à l'extérieur de l'embarcation.

Toutefois, les canots de service d'un bâtiment doivent porter seulement, à l'intérieur ou à l'extérieur, le nom de ce bâtiment complété au besoin par d'autres indications pour permettre d'identifier le propriétaire.

## CII

### **JAUGEAGE, MARQUES ET ECHELLES DE TIRANT D'EAU**

**Article 21.-** Tout bâtiment de navigation intérieure, à l'exception des menues embarcations, doit être jaugé.

Le jaugeage doit être fait conformément aux prescriptions spécifiques du présent Code relatives au jaugeage des bâtiments de navigation intérieure définies à l'annexe 9-4

Le jaugeage donne lieu à la délivrance, par l'Autorité Compétente, d'un certificat de jaugeage.

**Article 22.-** Tout bâtiment de navigation intérieure, à l'exception des menues embarcations, doit porter des marques indiquant le plan du plus grand enfoncement. Les modalités de détermination du plus grand enfoncement et les conditions d'apposition des marques d'enfoncement sont fixées par les prescriptions spécifiques y relatives définies à l'annexe 9-5 du présent code.

Pour les navires de mer, la ligne d'eau douce tient lieu de marque d'enfoncement.

Tout bâtiment dont le tirant d'eau peut atteindre 1 m doit porter des échelles de tirant d'eau. Les conditions de marquage de ces échelles sont fixées par les prescriptions spécifiques y relatives définies à l'annexe 9-5 du présent code..

## **CHAPITRE III**

### **DOCUMENTS DE BORD**

**Article 23.-**

a) A bord de tout bâtiment, doivent se trouver les documents suivants :

- 1) le certificat de navigabilité en cours de validité ;
- 2) le certificat d'aptitude à la navigation intérieure du capitaine et , pour les autres membres d'équipage, le livret de service dûment rempli ;
- 3) le journal de bord dûment rempli ;
- 4) le rôle d'équipage ;
- 5) le certificat d'immatriculation ;

- 6) l'album de navigation ;
  - 7) la police d'assurance du bâtiment.
- b) A bord des bâtiments de transport de marchandises, en plus des documents mentionnés au paragraphe a) ci-dessus, doivent se trouver :
- 1) le certificat de jaugeage ;
  - 2) la police d'assurance des marchandises transportées ;
  - 3) les documents commerciaux des marchandises transportées ;
  - 4) les documents requis en cas de transport de marchandises dangereuses.
- c) A bord des bâtiments de transport de passagers, en plus des documents énumérés au paragraphe a) ci-dessus, doivent se trouver :
- 1) la liste des passagers ;
  - 2) la police d'assurance de transport de passagers.

## **CHAPITRE IV**

### **ASSURANCES**

**Article 24.-** Tout bâtiment de navigation intérieure CEMAC/RDC doit être assuré pour garantir les risques relatifs :

- a) aux avaries causées au corps du bâtiment et aux marchandises transportées ;
- b) aux dommages causés aux passagers et aux membres de l'équipage.

Les dispositions des points a et b ci-dessus ne sont pas applicables aux bâtiments des administrations fluviales et de l'armée.

Les prescriptions spécifiques du présent code relatives aux assurances de la navigation intérieure faisant l'objet de l'annexe 9 définissent les procédures requises dans ce domaine.

## CHAPITRE V

### SIGNALISATIONS VISUELLES ET SONORES, RADIOPHONIE

#### Article 25.- Définitions et applications

Dans le présent chapitre, on entend par :

- 1) « **nuit** », la période comprise entre le coucher et le lever du soleil ;
- 2) « **jour** », la période comprise entre le lever et le coucher du soleil ;
- 3) « **feux blanc, rouge, vert, jaune et bleu** », les feux dont les couleurs répondent aux normes fixées par la Commission Internationale de l'Eclairage (CIE) relatives aux « couleurs des signaux lumineux » ;
- 4) « **feux puissant clair et ordinaire** », les feux dont les intensités lumineuses de services et les portées répondent aux normes définies dans le tableau de l'annexe 3 du présent Code ;
- 5) « **feu scintillant** », un feu rythmé de 40 à 60 périodes de lumière par minute ;
- 6) « **feu de mât** », un feu blanc puissant, projetant une lumière ininterrompue sur toute l'étendue d'un arc d'horizon de 225° disposé sur le mât de manière à projeter cette lumière depuis l'avant jusqu'à 22°30' sur l'arrière du travers de chaque bord ;
- 7) « **feux de côté** », un feu clair vert à tribord et un feu clair rouge à bâbord, chacun de ces feux projetant une lumière ininterrompue sur toute l'étendue d'un arc d'horizon de 112°30' sur l'arrière du revers de son côté ;
- 8) « **feu de poupe** », un feu clair ou ordinaire blanc, projetant une lumière ininterrompue sur toute l'étendue d'un arc d'horizon de 135° et disposé de manière à projeter cette lumière sur un secteur de 67°30' de chaque bord à partir de l'arrière ;
- 9) « **feu visible de tous les côtés** », un feu projetant une lumière ininterrompue sur toute l'étendue d'un arc d'horizon de 360°
- 10) « **hauteur** », la hauteur au-dessus du plan des marques d'enfoncement ou, pour les bâtiments sans marques d'enfoncement, au-dessus de la coque ;
- 11) « **fait route** » ou « **en cours de route** », un bâtiment, un matériel flottant et un établissement flottant lorsqu'ils ne sont directement ou indirectement ni à l'ancre, ni amarrés à la rive et qu'ils ne sont pas échoués ;

- 12) « en stationnement », un bâtiment, un matériel flottant et un établissement flottant lorsqu'ils sont directement ou indirectement à l'ancre ou amarrés à la rive et qu'ils ne sont pas échoués.

Lorsque les conditions de visibilité l'exigent, la signalisation prescrite pour la nuit doit, en outre, être portée de jour.

Pour l'application du présent chapitre :

- 1) les convois poussés dont les dimensions maximales se limitent à 110 m sur 12 m sont considérés comme des bâtiments motorisés isolés ;
- 2) les formations à couple dont la longueur dépasse 140 m sont considérées comme des convois poussés de même longueur.

Les croquis de la signalisation prescrite au présent chapitre figurent à l'annexe 4 du présent Code.

**Article 26.-** Sauf prescriptions spécifiques contraires du présent code, les feux prescrits au présent Code doivent montrer une lumière continue et uniforme.

**Article 27.-** Sauf dispositions spécifiques contraires du présent code, les panneaux et pavillons prescrits au présent Code doivent être rectangulaires.

Leurs couleurs ne doivent être ni passées ni salies.

Leurs longueur et largeur doivent être chacune, égale au moins à 1 m. Pour les menues embarcations, ce minimum est ramené à 0,60 m.

**Article 28.-** Les cylindres, ballons, cônes et bicônes prescrits au présent Code peuvent être remplacés par des dispositions présentant, à distance, la même apparence.

Leurs couleurs ne doivent être ni passées ni salies.

Leurs dimensions doivent être suffisantes pour en assurer la bonne visibilité ; cette condition est considérée comme remplie :

- a) pour les cylindres, 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 ;
- d) pour les bicônes, si la hauteur est d'au moins 0,80 m et le diamètre de base d'au moins 0,50 m.

**Article 29.-** Il est interdit de faire usage de feux autres que ceux mentionnés au présent Code ou de faire usage des feux ou signaux mentionnés dans des conditions autres que celles prescrites ou admises par le présent Code.

**Article 30.-** Lorsque des feux de signalisation prescrits au présent Code 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 31.-** 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 au présent ou puissent nuire à la visibilité ou compliquer l'identification de ces feux ou signaux mentionnés au présent Code.

**Article 32.-** La signalisation de nuit en cours de route ou en stationnement, des bâtiments motorisés isolés des convois remorqués, des convois poussés, des formations à couple, des bâtiments effectuant certains transports de matières dangereuses dont la nomenclature figure à l'annexe 6, des menues embarcations, des bateaux à voile, des bacs, des engins flottants, des matériels et établissements flottants, des bâtiments à capacité de manœuvre restreinte et des bâtiments incapables de manœuvrer, doit se conformer aux dispositions de l'annexe 5-1 du présent Code.

**Article 33.-** La signalisation de jour, en cours de route ou en stationnement, des bâtiments motorisés isolés des convois remorqués, des convois poussés, des formations à couple, des bâtiments effectuant certains transports de matières dangereuses dont la nomenclature figure à l'annexe 6, des menues embarcations, des bateaux à voile, des bacs, des engins flottants, des matériels et établissements flottants, des bâtiments à capacité de manœuvre restreinte et des bâtiments incapables de manœuvrer, doit se conformer aux dispositions de l'annexe 5-2 du présent Code.

**Article 34.-** La signalisation de nuit ou de jour, des filets ou perches, des bâtiments échoués, et des ancres pouvant présenter un danger pour la navigation doit se conformer aux dispositions de l'annexe 5-3 du présent Code.

**Article 35.-** Les signalisations particulières de jour ou de nuit, de tout bâtiment de navigation intérieure doit se conformer aux dispositions de l'annexe 5-4 du présent Code.

**Article 36.-** La signalisation sonore des bâtiments de navigation intérieure ainsi que l'usage de la radiotéléphonie sur ces bâtiments doivent se conformer aux dispositions de l'annexe 5-5 du présent Code.

## CHAPITRE VI

### DROITS REELS, PRIVILEGES ET HYPOTHEQUES FLUVIAUX

#### SECTION I

#### DROITS REELS

**Article 37.-** Les actes et jugements constitutifs, translatifs, modificatifs ou extinctifs d'un droit réel autre qu'un privilège sur un bâtiment immatriculé construit ou en construction, sont inscrits au registre des hypothèques fluviales conformément à la législation de chaque Etat.

**Article 38.-** Sont également inscrites au dit registre les demandes en justice tendant à faire déclarer la résolution, la révocation, l'annulation d'une convention rentrant dans les termes de l'article 37 ci-dessus ou à faire constater l'existence de droits réels autres qu'un privilège sur un bâtiment immatriculé construit ou en construction, ainsi que les décisions rendues sur ces demandes et ayant acquis l'autorité de la chose jugée.

Ces demandes ne sont recevables que si elles ont été inscrites.

**Article 39.-** Les actes authentiques et les actes sous-seing privé sont admis à l'inscription conformément à la législation de chaque Etat.

#### SECTION II

#### PRIVILEGES FLUVIAUX

**Article 40.-** Les droits de préférence entre les créanciers d'un bâtiment résultent soit des privilèges, soit des hypothèques. Les privilèges sont attachés à la qualité de la créance ; ils priment toujours sur les hypothèques.

**Article 41.-**

a) Sont privilégiés sur le bâtiment, le fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée, sur les accessoires du bâtiment et le fret acquis depuis le début du voyage :

1) les créances pour gages et autres sommes dues au capitaine, aux membres du personnel de bord en vertu de leur engagement à bord du bâtiment, y compris les frais de rapatriement et les cotisations d'assurance sociale payées pour leur compte ;



- 2) Les créances du chef de mort ou de lésion corporelle, survenant sur terre ou sur l'eau, en relation directe avec l'exploitation du bâtiment ;
  - 3) Les créances exigibles pour assistance et sauvegarde du bâtiment ;
  - 4) Les créances du chef des droits de port, de canaux et d'autres voies navigables ainsi que des frais de pilotage ;
  - 5) Les créances délictuelles ou quasi délictuelles en raison des pertes ou dommages matériels causés par l'exploitation du bâtiment, autres que ceux occasionnés à la cargaison aux conteneurs et aux effets personnels des passagers transportés à bord du bâtiment ;
  - 6) Les frais de justice ainsi que les impôts, taxes et droits dûs à l'Etat, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée dans le dernier port.
- b) Aucun privilège fluvial ne grève le bâtiment pour sûreté des créances visées aux alinéas 2) et 5) du paragraphe (a) qui proviennent ou résultent :
- 1) des dommages découlant du transport fluvial d'hydrocarbures ou autres substances dangereuses ou nocives, pour lesquels des indemnités sont payables aux créanciers en application des conventions internationales ou des lois nationales qui prévoient un régime de responsabilité objective et une assurance obligatoire ou d'autres moyens de garantie pour les créanciers ;
  - 2) des propriétés radioactives ou d'une combinaison des propriétés radioactives avec des propriétés toxiques, explosives ou autres propriétés dangereuses d'un combustible nucléaire ou de produits ou déchets radioactifs.

**Article 42.-** Les accessoires du bâtiment et du fret visés à l'article 41 sont :

- a) les indemnités dues au propriétaire à raison des dommages matériels subis par le bâtiment et non réparés ou pour perte de fret ;
- b) les indemnités dues au propriétaire pour avaries communes en tant que celles-ci constituent, soit des dommages matériels subis par le bâtiment et non réparés, soit des pertes de fret ;
- c) les rémunérations dues au propriétaire pour assistance prêtée ou sauvetage effectué jusqu'à la fin du voyage, déduction faite des sommes allouées au capitaine et autres personnes au service du bâtiment.

**Article 43.-** Les créances privilégiées énumérées à l'article 41 précédent sont préférées à toute hypothèque, quel que soit le rang d'inscription de celle-ci.

Les créanciers peuvent en outre invoquer les privilèges de droit commun, mais les créances ainsi privilégiées ne prennent rang qu'après les hypothèques, quel que soit le rang d'inscription de celles-ci.

**Article 44.-** Par dérogation à l'article 41, le privilège prévu au profit des personnes au service du bâtiment porte sur l'ensemble des frets dûs pour tous les voyages effectués pendant le cours du même contrat d'engagement.

**Article 45.-** Les créances se rapportant à un même voyage sont privilégiées dans l'ordre où elles sont classées à l'article 41. Les créances comprises dans chacun des numéros viennent en concurrence et au marc-le franc en cas d'insuffisance des prix.

Toutefois, les créances visées aux alinéas 2), 3) et 5) de l'article 41 sont dans chacune de ces catégories payées par préférence dans l'ordre inverse des dates où elles sont nées.

Les créances se rattachant à un même événement sont réputées nées en même temps.

**Article 46.-** Les créances privilégiées de chaque voyage sont préférées à celles du voyage précédent. Toutefois, les créances résultant d'un contrat unique d'engagement portant sur plusieurs voyages viennent toutes au même rang avec les créances du dernier de ces voyages.

**Article 47.-** Les privilèges prévus à l'article 41 suivent le bâtiment en quelque main qu'il passe. Ils s'éteignent à l'expiration du délai d'un an pour toute créance autre que les créances de fournitures ; dans ce dernier cas, le délai est réduit à six mois.

**Article 48.-** Les privilèges sont éteints, indépendamment des moyens généraux d'extinction des obligations :

- 1) par la confiscation du bâtiment prononcée pour infraction aux lois de douane, de police ou de sûreté ;
- 2) par la vente du bâtiment en justice ;
- 3) en cas de transfert volontaire de la propriété, deux mois après la publication de l'acte de transfert.

**Article 49.-** Le privilège sur le fret peut être exercé tant que le fret est encore dû ou que le montant du fret se trouve entre les mains du capitaine ou de l'agent du propriétaire. Il en est de même du privilège sur les accessoires.

**Article 50.-** Les dispositions des articles 41 à 49 s'appliquent aux bateaux exploités, soit par le propriétaire, soit par un armateur non propriétaire, soit par un affréteur principal, sauf lorsque le propriétaire s'est trouvé dessaisi par un acte illicite et que, en outre, le créancier n'est pas de bonne foi.

## SECTION III

### HYPOTHEQUES FLUVIALES

**Article 51.-** L'hypothèque fluviale constitue une sûreté conventionnelle qui confère au créancier un droit réel sur le bâtiment ; l'hypothèque doit être inscrite sur chaque registre national d'hypothèque fluviale par l'autorité compétente qui en assure la conservation et la publicité.

**Article 52.-** L'inscription conserve l'hypothèque pendant une durée fixée conformément à la législation de chaque Etat à compter du jour de sa date, son effet cesse si l'inscription n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai, sur le registre de l'autorité compétente. L'inscription au registre d'hypothèque fluviale garantie au même rang que le capital trois années d'intérêts à déterminer par les créanciers.

**Article 53.-** Les bâtiments immatriculés dans chaque Etat membre de la CEMAC et en République Démocratique du Congo sont susceptibles d'hypothèques. Ils ne peuvent être grevés que d'hypothèques conventionnelles. L'hypothèque doit, à peine de nullité, être constituée par écrit.

**Article 54.-** L'hypothèque ne peut être consentie que par le propriétaire du bâtiment ou par son mandataire muni d'un mandat spécial.

**Article 55.-** L'hypothèque peut être constituée sur un bâtiment de mer en construction.

**Article 56.-** L'hypothèque consentie sur un ou sur une part indivise de celui-ci s'étend, sauf convention contraire, au corps du et tous les accessoires, machines, agrès et apparaux. Il ne s'étend pas au fret.

**Article 57.-** Si le bâtiment est perdu ou avarié, sont abrogées au bâtiment et ses accessoires :

- a) les indemnités dues au propriétaire à raison des dommages matériels subis par le bâtiment ;
- b) les sommes dues au propriétaire pour contribution aux avaries communes subies par le bâtiment ;
- c) les indemnités dues au propriétaire pour assistance prêtée ou sauvetage effectué depuis l'inscription de l'hypothèque, dans la mesure où elles représentent la perte ou l'avarie du bâtiment hypothéqué ;
- d) les indemnités d'assurance sur le corps du bâtiment.

**Article 58.-** Les conditions dans lesquelles l'hypothèque est rendue publique et conservée sont fixées par décret et sur proposition de l'autorité fluviale compétente. Chaque Etat détermine les conditions de l'opération volontaire.

**Article 59.-** Les hypothèques consenties par l'acheteur avant l'octroi de la nationalité à un bâtiment acheté ou construit à l'étranger sont valables et produisent des effets à condition d'être publiées dans l'Etat où le bâtiment est immatriculé.

**Article 60.-** Les sûretés conventionnelles, constituées avant l'octroi de l'acte de nationalité sur un bâtiment, sont valables et produisent des effets à condition d'avoir été :

publiées, conformément à la loi du pavillon du bâtiment ou, à défaut, au lieu de construction du bâtiment ;

portées à la connaissance de l'acquéreur avant l'acte de transfert du bâtiment.

**Article 61.-** Toute opération volontaire qui entraîne la perte de la nationalité d'un bâtiment grevé d'une hypothèque est interdite.

Si cette opération est, en outre commise dans l'intention de violer cette interdiction, l'auteur est passible des peines prévues par la législation de l'Etat où l'infraction a été commise.

**Article 62.-** La vente volontaire d'un bâtiment grevé d'hypothèques à un tiers soit dans un Etat, soit à l'étranger est interdite. Tout acte fait en fraude de ces dispositions est nul et rend le vendeur passible de peines prévues par le Code Pénal.

Les hypothèques consenties à l'étranger n'ont d'effet à l'égard des tiers que du jour de leur inscription sur les registres tenus par l'autorité fluviale compétente.

Sont néanmoins valables, les hypothèques constituées sur le bâtiment acheté hors du territoire avant son immatriculation dans un Etat membre, si elles ont été régulièrement inscrites par le consul sur les titres de nationalité provisoires et reportées sur les registres tenus par l'autorité fluviale compétente lors de l'établissement des titres de nationalité et de l'immatriculation du bâtiment.

Ce report ne pourra être effectué que sur réquisition du créancier

**Article 63.-** Les hypothèques s'éteignent par :

- a) la disparition de l'obligation principale ;
- b) la renonciation du créancier ;
- c) la vente forcée du bâtiment grevé suivi de la consignation du prix ;
- d) l'aliénation volontaire du bâtiment grevé, suivie de l'accomplissement des conditions, des

formalités prescrites par la législation nationale de chaque Etat.

## CHAPITRE VII

### SAISIE ET ORDRE

**Article 64.-** Dans les cas qui requièrent célérité, et à la requête du créancier ou de l'autorité compétente la saisie conservatoire est autorisée par Ordonnance rendue par le Tribunal Compétent conformément à la législation de chaque Etat.

Elle peut être accordée dès lors qu'il est justifié d'une créance fluviale fondée.

**Article 65.-** La saisie conservatoire empêche le départ du bâtiment. Elle ne porte aucune atteinte au droit du propriétaire.

**Article 66.-** Par créance fluviale, au sens de l'article 64, il faut entendre, l'allégation d'un droit ayant l'une des causes suivantes :

- a) dommages causés par un bâtiment soit par abordage, soit autrement ;
- b) pertes de vies humaines ou dommages corporels causés par un bâtiment ou provenant de l'exploitation d'un bâtiment ;
- c) assistance et sauvetage ;
- d) contrats relatifs à l'utilisation ou à la location d'un bâtiment par charte-partie ou autrement ;
- e) contrat relatif au transport des marchandises en vertu d'une charte-partie d'un connaissement ou autrement ;
- f) pertes ou dommages aux marchandises et bagages transportés par un bâtiment ;
- g) avaries communes ;
- h) remorquage ;
- i) pilotage ;
- j) fournitures quelqu'en soit lieu, de produits ou de matériels, faites à un bâtiment en vue de son exploitation ou de son entretien ;
- k) construction, réparation, équipement d'un bâtiment ou frais de cale ;
- l) salaire du capitaine, officiers ou hommes d'équipage ;
- m) débours du capitaine et ceux effectués par les chargeurs, les affréteurs ou les agents pour le compte du bâtiment ou de son propriétaire ;
- n) la propriété contestée d'un bâtiment ;
- o) la co-propriété contestée d'un bâtiment ou sa possession, ou son exploitation, les droits aux produits d'exploitation d'un bâtiment en co-propriété ;
- p) toute hypothèque fluviale.

**Article 67.-** Toute personne alléguant une des créances fluviales indiquées à l'article 66 précédent peut saisir soit le bâtiment auquel la créance se rapporte, soit tout autre bâtiment appartenant à celui qui était, au moment où est née la créance fluviale, propriétaire du bâtiment auquel cette créance se rapporte.

Toutefois, pour les créances prévues aux alinéas n), o) et p) de l'article 66 ci-dessus, seul peut être saisi, le bâtiment concerné par la réclamation

**Article 68.-** Dans le cas d'un affrètement à temps ou coque nue et lorsque l'affréteur répond seul d'une créance fluviale relative à ce bâtiment ou à un autre lui appartenant, nul autre bâtiment appartenant au propriétaire ne peut être saisi en vertu de cette même créance.

La même disposition s'applique également à tous les cas où une personne autre que le propriétaire est tenue d'une créance fluviale.

## SECTION IV

### SAISIE EXECUTION

**Article 69.-** Il ne peut être procédé à la saisie exécution que vingt-quatre heures après le commandement de payer. Le commandement est fait à la personne du débiteur ou à sa demeure s'il s'agit d'une action générale à exercer contre lui.

Il peut être fait au capitaine, si la créance est privilégiée, ou si elle est relative au bâtiment ou à son exploitation.

Si le bâtiment appartient à une autre personne que le débiteur, copie du commandement lui est notifiée.

**Article 70.-** Les règles de procédure de la saisie exécution sont fixées conformément à la législation de chaque Etat.

## SECTION V

### ORDRE

**Article 71.-** La liquidation du prix entre créanciers chirographaires privilégiés et hypothécaires est faite suivant l'ordre défini par la législation de chaque Etat.

## CHAPITRE VIII

### PROPRIETE DES BATIMENTS ET EMBARCATIONS

**Article 72.-** Tout propriétaire de bâtiment est civilement responsable des faits du capitaine et tenu des engagements contractés par ce dernier dans l'exercice de ses fonctions ; il est civilement responsable des faits de l'équipage de ses préposés.

**Article 73.-** Le propriétaire d'un bâtiment n'est responsable que jusqu'à concurrence de la valeur du bâtiment, du fret et des accessoires du bâtiment :

- i) des indemnités dues à des tiers à raison de dommages causés à terre ou sur l'eau, par les faits ou fautes du capitaine, de l'équipage, ou de toute autre personne au service du bâtiment ;
- b) des indemnités dues à raison des dommages causés soit à la cargaison remise au capitaine pour être transportée, soit à tous biens et objets se trouvant à bord ;
- c) des obligations résultants des connaissements ;
- d) des indemnités dues à raison d'une faute nautique commise dans l'exécution d'un contrat ;
- e) de l'obligation d'enlever l'épave d'un bâtiment coulé et des obligations s'y rattachant ainsi que des dommages occasionnés aux ouvrages d'art des ports, bassins et voies navigables ;
- f) de rémunération d'assistance et de sauvetage ;
- g) de la part contributive incombant au propriétaire dans les avaries communes ;
- h) des obligations résultant des contrats passés ou des opérations effectuées par le capitaine en vertu de ses pouvoirs légaux, hors du port d'attache du bâtiment, pour les besoins réels de la conservation du bâtiment ou de la continuation du voyage, pourvu que ces besoins ne proviennent, ni de la défectuosité, ni de l'insuffisance de l'équipage ou l'avitaillement au début du voyage, et que le propriétaire du bâtiment n'ait pas spécialement autorisé ni ratifié ces obligations.

Toutefois, pour les créances prévues aux numéros a), b), c), d) et e), la limite de la responsabilité visée par les dispositions qui précèdent sera fixée par chaque Etat de la CEMAC et de la RDC conformément à sa législation en vigueur en la matière.

**Article 74.-** Les modalités et procédures de limitation des responsabilités du propriétaire des bâtiments et embarcations sont fixées par les prescriptions spécifiques y relatives du présent Code.





**TITRE IV**  
**DU PERSONNEL NAVIGANT**

## CHAPITRE I

### DISPOSITIONS GENERALES

**Article 75.-** Tout bâtiment pratiquant la navigation dans les eaux territoriales est tenu d'avoir à bord un personnel suffisant dont chaque membre doit être qualifié et physiquement apte à remplir la fonction qui lui est attribuée.

Les bâtiments navigant à couple ou en poussée sont dispensés de cette obligation, à condition que le bâtiment propulseur possède un équipage suffisant et qualifié pour assurer la conduite du convoi.

Tout bâtiment ou convoi de cinq (5) tonnes de jauge brute et plus doit être gardé de jour et de nuit lorsqu'il est en stationnement. Cette disposition est applicable à tout élément séparé de son convoi.

## CHAPITRE II

### CATEGORISATION DU PERSONNEL NAVIGANT

**Article 76.-** Le capitaine est la personne engagée par l'armateur pour assurer le commandement d'un bâtiment.

**Article 77.-** Est considéré comme membre d'équipage, toute personne régulièrement engagée dont la prestation concourt à la conduite, à l'entretien ou au service général d'un bâtiment.

L'équipage d'un bâtiment est placé sous l'autorité du capitaine.

**Article 78.-** Selon le type de bâtiment, l'équipage comprend un (1) ou plusieurs :

- Barreurs
- Mécaniciens
- Electriciens
- Graisseurs
- Bateliers
- Matelots

## CHAPITRE III

### CAPITAINE

**Article 79.-** Tout bâtiment ou matériel flottant, à l'exception des bâtiments d'un convoi poussé autre que le pousseur, doit être placé sous l'autorité d'une personne ayant l'aptitude requise à cet effet. Cette personne est appelée « Capitaine ».

**Article 80.-** Le capitaine est réputé avoir l'aptitude requise lorsqu'il est titulaire d'un permis de naviguer valide, établi pour la catégorie du bâtiment qu'il conduit conformément aux prescriptions spécifiques y relatives du présent code.

**Article 81.-** L'Autorité compétente reconnaît le permis de naviguer délivré par les Etats de la CEMAC et de la RDC conformément aux prescriptions spécifiques y relatives du présent code.

**Article 82.-** Outre les documents de bord cités à l'article 23, le capitaine est tenu d'avoir à bord :

- a) le manifeste ou le bordereau de douane ;
- b) l'Etat des inscriptions hypothécaires ou le certificat de non hypothèque;
- c) un exemplaire au moins du présent Code.

Toutefois, l'autorité compétente peut dispenser de la possession ou de la présence à bord de certains de ces documents : les bâtiments pratiquant une navigation spéciale, telle que les bacs et les remorqueurs dans les rades et les ports.

**Article 83.-** Le capitaine tient un journal de bord côté et paraphé par l'autorité compétente du port d'attache.

Il y inscrit au jour le jour :

la route suivie, les relâches opérées, les conditions météorologiques de la navigation et toutes indications de nature à intéresser la sécurité de la navigation, la capacité de charge du bâtiment ou du convoi, ainsi que le tirant d'eau avant et arrière après chaque opération de chargement ou de déchargement ;  
les exercices effectués de sauvetage, d'abandon et de lutte contre l'incendie ;  
tous dommages et pertes affectant le bâtiment ou la cargaison ainsi que leurs causes et circonstances, tout sauvetage et assistance, reçus ou prêtés ;  
tout décès, naissance, accident corporel survenu à bord et maladie affectant un membre de l'équipage ou passager ;  
tout manquement à la discipline et toute infraction ;  
à défaut de livre comptable, toutes dépenses et toutes sommes reçues pour le compte de l'armateur, de l'équipage, des passagers ou de la cargaison ;

général tout fait et tout événement susceptibles d'engager ou de dégager la responsabilité contractuelle, délictuelles, quasi-contractuelle ou quasi-délictuelle d'une personne quelconque.

**Article 84.-** Tous les documents visés à l'article 82 doivent être présentés à toute réquisition des autorités compétentes.

**Article 85.-** Dans la navigation en convoi, le capitaine exerce le commandement sur tous les bâtiments du convoi.

Les bateliers des bâtiments du convoi doivent se conformer à ses ordres ; ils doivent toutefois même sans ordre du capitaine, prendre toutes les mesures nécessitées par les circonstances.

**Article 86.-** Lorsque deux ou plusieurs remorqueurs sont en ligne de file, le capitaine du premier remorqueur exerce le commandement du convoi.

Lorsqu'un convoi comporte en tête deux remorqueurs accouplés, le capitaine du remorqueur le plus puissant exerce le commandement du convoi.

Il en est de même lorsque deux autres bâtiments sont accouplés et utilisent leurs propres moyens mécaniques de propulsion.

**Article 87.-** Le capitaine est tenu d'être personnellement sur la passerelle de commandement à l'entrée et à la sortie de ports ainsi que dans les passes réputées difficiles.

Toutefois, lorsqu'il existe à bord un ou plusieurs seconds ayant le Titre requis, l'obligation visée ci-dessus leur incombe personnellement pendant la durée de leur quart, le capitaine n'y étant plus tenu que pendant son propre quart.

Le ou les seconds assument pendant leur quart la même responsabilité que le titulaire de la fonction.

**Article 88.-** Même en cas de danger, le capitaine ne peut abandonner son bâtiment pendant le voyage qu'après avoir pris les principaux documents de bord, ainsi que l'argent et les marchandises les plus précieuses, sous peine d'en répondre en son propre nom.

**Article 89.-** Le capitaine d'un bâtiment qui a causé ou subi un accident de navigation susceptible de comporter une suite contentieuse, ou ayant notamment provoqué la perte de la vie humaine, une voie d'eau sous la flottaison ou une avarie d'importance telle qu'elle entraîne l'immobilisation du bâtiment pendant 24 heures ou plus, est tenu d'en avvertir l'autorité compétente dans le plus bref délai et par voie la plus rapide.

Il établit en outre dans les quarante-huit heures un exposé succinct des faits, qu'il adresse à l'autorité compétente.

' Il a la qualité d'officier de police judiciaire ; sa compétence est limitée au temps du voyage et au bâtiment ou au convoi qu'il commande.

**Article 96.-** Il est tenu d'observer les dispositions des prescriptions spécifiques du présent code et les règles d'usage relatives à la sécurité du bâtiment, des personnes et les biens qui se trouvent à bord.

**Article 97.-** Il assure la conduite du bâtiment et l'accomplissement du voyage.

**Article 98.-** Il réceptionne, arrime, garde et délivre la cargaison. Il peut en sacrifier une partie en cas de besoin pour assurer la sécurité du bâtiment, des personnes et du reste de la cargaison.

**Article 99.-** Hors des lieux où réside l'armateur ou son représentant, le capitaine représente l'armateur dans tous les actes relatifs à la navigation, à l'administration du bâtiment et de son exploitation. Il répond envers l'armateur de toute faute, même légère.

**Article 100.-** Hors des mêmes lieux, il représente l'armateur en justice pour tout ce qui concerne la conduite et l'administration du bâtiment et pour toutes opérations relatives au transport.

A ces fins, il est domicilié de droit à bord du bâtiment.

**Article 101.-** Le capitaine n'est autorisé à faire exécuter des réparations exceptionnelles ou à grever le bâtiment que s'il est à l'étranger et que l'urgence est telle qu'il ne soit raisonnablement pas possible d'attendre des instructions de l'armateur.

**Article 102.-** Toute restriction conventionnelle des pouvoirs du capitaine est réputée non écrite à l'égard des tiers.

**Article 103.-** Le capitaine ne répond personnellement envers tous intéressés autre que l'armateur que de ses fautes, des dommages résultant de l'inobservation des obligations dévolues à ses fonctions.

**Article 104.-** Le capitaine est déchargé de toute responsabilité par la preuve d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée, d'une force majeure ou d'un cas fortuit.

**Article 105.-** Le capitaine ne peut, hors du territoire du pays d'immatriculation introduire aucune action contre l'armateur, sauf les actions en garantie.

**Article 106.-** Le propriétaire ou le capitaine d'un bâtiment échoué ou coulé bas, de quelque manière et pour quelque cause que ce soit, dans les eaux intérieures CEMAC/RDC, est tenu immédiatement après l'accident, d'en donner avis, par la voie la plus rapide, à l'autorité compétente du lieu le plus proche.

## CHAPITRE IV

### CONTRAT D'ENGAGEMENT FLUVIAL

**Article 107.-** En matière d'engagement fluvial, la capacité de contracter est soumise aux règles de droit commun.

Nul ne peut contracter valablement un engagement fluvial, s'il n'est libre de tout autre engagement fluvial précédent.

**Article 108.-** Toutes les clauses et stipulations du contrat d'engagement fluvial doivent sous peine de nullité, être inscrites au rôle d'équipage.

Il est tenu dans chaque service fluvial un registre matricule du personnel navigant.

Si le premier engagement est conclu à l'étranger ou dans un lieu où il n'existe pas de service fluvial, l'inscription est reçue au service fluvial de la plus proche escale.

L'engagé reçoit au moment de son inscription un livret matricule et un carnet de paie, revêtus de la signature de l'autorité compétente et de celle de l'armateur ou de son représentant.

Il tient lieu de pièce d'identité fluviale sous la garde du capitaine durant le voyage. Il est remis à l'engagé dès que celui-ci est libéré de ses obligations.

**Article 109.-** Le contrat d'engagement fluvial doit être rédigé en termes clairs et de nature à ne laisser aucun doute aux parties sur leurs droits et leurs obligations respectifs.

Il doit indiquer si l'engagement est conclu pour une durée déterminée, pour une durée indéterminée ou pour un voyage.

Si l'engagement est conclu pour une durée déterminée, le contrat doit contenir l'indication de cette durée.

Si l'engagement est conclu pour une durée indéterminée, le contrat doit fixer obligatoirement le délai de préavis à observer en cas de résiliation par l'une des parties.

Ce délai de préavis doit être le même pour les deux parties.

Si l'engagement est conclu au voyage, le contrat doit désigner nominativement, par une indication suffisante, le port ou le voyage prendra fin et fixer à quel moment des opérations commerciales et fluviales effectuées dans ce port, le voyage sera réputé accompli.

Le contrat à l'essai ne peut être conclu que pour une période supérieure à trois mois. Pendant cette période, le contrat peut être résilié par l'une des parties si l'essai n'est pas concluant, sous réserve d'une notification écrite.

ns ce cas, les frais de rapatriement sont à la charge de l'armateur, si l'engagé n'est ressortissant de l'Etat du port de débarquement.

**Article 110.-** Le contrat d'engagement fluvial doit mentionner le service pour lequel le navigant s'engage et la fonction qu'il doit exercer, le montant des salaires. Le lieu et la date de l'embarquement et du débarquement du navigant doivent être mentionnés au contrat d'équipage et au livret professionnel de l'intéressé.

**Article 111.-** Le rôle d'équipage doit être dressé au minimum en deux exemplaires remis par l'autorité compétente dont une copie est conservée par elle-même et l'autre, par l'armateur ou son représentant.

est renouvelé au plus tard à la fin de l'année qui suit celle au cours de laquelle il a été délivré.

L'armateur est tenu d'avoir à chacun de ses sièges d'exploitation un rôle d'équipage remis à chaque bâtiment.

Les inscriptions y sont faites à la diligence de l'armateur ou de son représentant, par l'autorité compétente, sur présentation du livret matricule.

**Article 112.-** Tout navigant qui perd son livret matricule est tenu d'en faire la déclaration auprès de l'autorité compétente du lieu de son inscription qui lui délivre un duplicata, conformément aux dispositions en vigueur dans chaque Etat.

Le duplicata doit reproduire les états de services de l'intéressé.

Les livrets des navigants décédés, disparus ou déserteurs sont remis à l'autorité compétente du lieu de l'inscription.

**Article 113.-** Les modalités de versement des salaires sont régies par la législation de chaque Etat.

**TITRE V**  
**DES REGLES DE ROUTE ET**  
**DE STATIONNEMENT**



**Article 114.-** Les règles de route et de stationnement doivent se conformer aux dispositions de l'annexe 7 du présent Code.

**TITRE VI**  
**DE LA POLICE SANITAIRE**

## CHAPITRE I

### DISPOSITIONS GENERALES

**Article 115.-** Le capitaine d'un bâtiment est tenu de faire débarrasser les eaux des cales des larves de moustiques ou d'autres insectes qu'elles pourraient contenir.

Tout bâtiment doit posséder un isolement. Les malades et suspects doivent se tenir dans l'espace d'isolement pendant la durée du voyage.

En aucun cas, les malades et suspects ne peuvent descendre dans les postes ou villages intermédiaires. Les vivres et objets indispensables doivent leur être fournis d'office.

**Article 116.-** Lorsqu'un passager atteint de maladie quarantenaire doit voyager à bord d'un bâtiment, il est tenu d'observer toutes les spécificités du présent code que lui indique le médecin à l'embarquement ; de même celui-ci avise le capitaine des précautions à prendre.

**Article 117.-** Le capitaine est tenu de donner ou de faire donner au passager malade, tous les soins que réclame leur état.

Tout bâtiment ou barge transportant des passagers doit être pourvu d'installations hygiéniques. (W.C., douche), fonctionnelles et en nombre suffisant.

Tout bâtiment doit être muni d'une pharmacie et avoir toujours une réserve suffisante de produits pharmaceutiques à bord.

## CHAPITRE II

### LES MALADIES

**Article 118.-** Les maladies quaranténaires, épidémiques, endémiques et autres sont celles reconnues comme telles par l'Organisation Mondiale de la Santé (O.M.S.) et dont la liste figurent à l'annexe N°8 du présent Code.

**Article 119.-** Lorsque le capitaine découvre en cours de voyage, une personne atteinte d'une des maladies citées à l'article 118 ci-dessus, il lui est fait obligation d'en aviser l'autorité compétente du prochain port d'escale et du port de destination.

**Article 120.-** Le capitaine peut, de son propre chef, susciter une visite médicale à bord si quelque malade ou suspect se trouve ou s'est trouvé à bord pendant le voyage ou si le bâtiment a fait escale dans une circonscription infectée.

**Article 121.-** Dans le cas où une maladie quarantenaire a été constatée parmi la population du port d'attache ou d'escale le bâtiment ne peut quitter le port si l'autorité sanitaire ne lui délivre une déclaration de santé.

Dans le cas où une maladie épidémique éclate dans une circonscription contiguë des voies navigables de la CEMAC ou de la RDC, tout bâtiment qui aura été en communication avec cette circonscription ou est passé à sa proximité pourra être reconnu infecté et de ce fait arraisonné.

Dans le cas où une circonscription contiguë des voies navigables de la CEMAC ou de la RDC, est déclarée infectée, les bâtiments sont examinés à toutes les escales par l'autorité sanitaire qui indique sur le registre de bord le nombre des hommes de l'équipage et des passagers présents à bord, le résultat des visites médicales successives, les mesures prises, et y inscrit les points où ils sont autorisés à renouveler les provisions d'eau potables.

**Article 122.-** Tout bâtiment navigant sur les voies navigables de la CEMAC ou de la RDC à bord duquel s'est produit un cas de maladie quarantenaire, doit faire arrêt à la première escale. Il est soumis aux mesures relatives à la (désinsectisation – dératisation – désinfection – stérilisation). Tous ceux qui se trouvent à bord sont isolés, si possible à terre, et soumis aux mesures nécessaires.

### CHAPITRE III

#### LES SIGNAUX DE QUARANTENAIRE

**Article 123.-**

Tout bâtiment navigant sur les voies navigables de la CEMAC ou de la RDC doit hisser un pavillon jaune pour signaler la présence à bord d'un cas de maladie épidémique ou quarantenaire et un pavillon noir pour signaler tout décès à la suite d'une de ces maladies.

**TITRE VII**

**DES DISPOSITIONS  
RELATIVES  
A L'ENVIRONNEMENT**

## CHAPITRE I

### DEFINITIONS

**Article 124.-** Au sens du présent chapitre, on entend par :

- a. ) « **Déchets/eaux usées** », on distingue entre les déchets survenant de l'exploitation du bateau et les déchets liés à la cargaison ;
- b. ) « **Déchets survenant lors de l'exploitation du bâtiment** », déchets et eaux usées survenant à bord du fait de l'exploitation et de l'entretien du bâtiment ;
- c. ) « **Déchets liés à la cargaison** » : les déchets et les eaux usées survenant à bord du bâtiment du fait de la cargaison ;
- d. ) « **stations de réception agréées** », les bâtiments au sens de l'article 2 b ou les installations à terre agréées par l'autorité compétente pour recueillir les déchets survenant lors de l'exploitation du bâtiment ainsi que les déchets liés à la cargaison ;
- e. ) « **Chargements exclusifs** », les transports au cours desquels est chargée constamment la même cargaison ou une autre cargaison dont l'acheminement n'exige pas le nettoyage des cales ou des citernes à cargaison ;
- f. ) « **Graisses usées** », les graisses recueillies des graisseurs, de roulements et d'installations de graissage et autres graisses non réutilisables ;
- g. ) « **Huiles usées** » : les huiles non réutilisables, pour moteurs, engrenages et installations hydrauliques ;
- h. ) « **Autres déchets huileux ou graisseux** », les filtres usagés (filtres usagés à huile et à air), les chiffons usagés (chiffons et laine à polir souillés), les contenants (récipients vides, souillés), et les emballages ;
- i. ) « **Eaux de fond de cale** », les eaux huileuses provenant des fonds de cale de la salle des machines, du pic, des cofferdams ou des compartiments latéraux ;
- j. ) « **Eaux usées domestiques** », les eaux usées provenant de cuisine, des salles à manger, des salles d'eaux (douches, lavabos) et des buanderies ainsi que les eaux fécales ;
- k. ) « **Ordures ménagères** », les déchets organiques et inorganiques provenant des ménages (par exemple restes alimentaires, papier, verre et déchets de cuisine analogues) ne contenant toutefois pas de composants des autres déchets définis liés à l'exploitation du bâtiment ;

- l. ) « **Boues du curage** », résidus survenant à bord du bâtiment lors de l'exploitation d'une station d'épuration à bord ;
- m.) **Eaux séparées** », les eaux séparées des eaux de fond de cale grâce à des moyens mis en œuvre à bord des bâtiments déshuileurs agréés ;
- n. ) « **Slops** » les mélanges de résidus de cargaison avec par exemple des restes d'eaux de lavage, de la rouille ou de la boue, aptes ou non à être pompées ;
- o. ) « **Autres déchets spéciaux** », les déchets survenant lors de l'exploitation du bâtiment, à l'exception des déchets visés aux paragraphes f), l) et n) ci-dessus.
- p. ) « **Cargaisons restantes** », toutes les cargaisons liquides restant après le déchargement comme résidus dans les citernes ou dans les tuyauteries ainsi que toutes les cargaisons sèches restant après le déchargement comme résidus dans les cales sans utilisation de balais, de balayeuses mécaniques ou d'installation d'aspiration. Les emballages et moyens d'arrimage font partie de la cargaison ;
- q. ) « **Résidus de cargaison** », toutes les cargaisons liquides qui ne peuvent être évacuée des citernes et des tuyauteries ainsi que toute cargaison sèche dont la cale ne peut être débarrassée par l'utilisation de balayeuse mécanique ou de balais ;
- r. ) « **Résidus de manutention** », toutes les cargaisons sèches ou le cas échéant liquides qui lors de la manutention tombent sur le bâtiment à l'extérieur de la cale (par exemple sur le plat-bord) ;
- s. ) « **Cales/citernes non nettoyées** », les cales ou les citernes où subsistent des cargaisons restantes ;
- t. ) « **Cales balayées** » les cales débarrassées de toute cargaison restante (par exemple à l'aide de balayeuses mécaniques ou de balais) et où ne subsistent que des résidus de cargaison ;
- u. ) « **Citernes asséchées** », les citernes débarrassées de toute cargaison restante et où ne subsistent que des résidus de cargaison ;
- v. ) « **Cales aspirées** », les cales débarrassées de la cargaison restante à l'aide de la technique d'aspiration et où subsistent nettement moins de résidus de cargaison que dans les cales balayées ;
- w. ) « **Nettoyage** » l'évacuation de la cale et de la citerne des cargaisons restantes à l'aide de moyens appropriés (par exemple balais, balayeuses mécaniques, techniques d'aspiration, systèmes d'assèchement supplémentaires) et qui permet d'atteindre l'état de propreté « **balayé** » ou « **aspiré** » pour la cale ou « **asséché** » pour la citerne à cargaison ainsi que l'évacuation des résidus de manutention à des endroits en dehors des cales ;

- ) « **Lavage** », l'évacuation des résidus de cargaison des cales balayées ou aspirées, et des citernes asséchées à l'aide de vapeur d'eau ou d'eau ;
- ) « **Cales/citernes lavées** », les cales ou les citernes qui après lavage sont appropriées à toute cargaison ;
- ) « **Eaux de lavages** », les eaux survenant lors du nettoyage de cales, balayées ou aspirées ou de citernes asséchées. En font partie également l'eau de ballastage et les eaux de pluie provenant de ces cales ou citernes.

## **CHAPITRE II**

### **PROTECTION DES EAUX ET ELIMINATION DES DECHETS PROVENANT A BORD DES BATIMENTS**

**Article 125.-** Le capitaine, les autres membres d'équipage et les autres personnes se trouvant à bord sont tenus de montrer toute la vigilance que commandent les circonstances, afin d'éviter la pollution de la voie d'eau et de limiter au maximum la quantité de déchets et d'eaux usées survenant à bord.

**Article 126 .-**

Il est interdit de laisser tomber ou s'écouler dans la voie d'eau à partir des bâtiments des huiles usées, des eaux de fonds de cales, des graisses usées ou d'autres déchets huileux ou graisseux ainsi que des slops, des ordures ménagères et d'autres déchets spéciaux.

En cas de déversement accidentel de déchets visé au paragraphe a) ci-dessus ou de menace d'un tel déversement, le capitaine doit aviser sans délai l'autorité compétente la plus proche en indiquant aussi exactement que possible la nature et l'endroit du déversement.

**Article 127.-** Le capitaine doit assurer la collecte séparée à bord des déchets visés au paragraphe a) de l'article 126 ci-dessus dans les récipients prévus à cet effet et la collecte des eaux de fonds de cale dans les fonds de cales des salles des machines. Les récipients doivent être stockés à bord de telle manière que toute fuite de marchandise puisse être facilement constatée et empêchée à temps.

est interdit :

d'utiliser des réservoirs mobiles stockés sur le pont comme réservoirs de collecte des huiles usées ;



- b) de brûler les déchets à bord ;
- c) d'introduire dans le fond de cale de la salle des machines des produits de nettoyage dissolvant l'huile ou la graisse ou à action émulsifiante. Sont exceptés les produits qui ne rendent pas plus difficile l'épuration des eaux de cale par les stations de réception agréées.

**Article 128.-** Tout bâtiment pourvu d'une salle de machines au sens des prescriptions spécifiques du présent code relatives aux inspections, à l'exception des menues embarcations, doit avoir à son bord, un carnet de contrôle des huiles usées valable, délivré par l'autorité compétente. Ce carnet de contrôle doit être conservé à bord. Après son renouvellement, il doit être conservé à bord 6 mois au moins après la dernière inscription.

Les déchets visés au paragraphe a) de l'article 126, à l'exception des ordures ménagères, doivent être déposés, contre justificatif, dans les stations de réception agréées par l'autorité compétente à des intervalles réguliers, déterminés par cette dernière. Ces justificatifs consistent en une mention portée dans le carnet de contrôle des huiles usées par la station de réception. Les ordures ménagères doivent être déposées aux stations de réception prévues à cet effet.

**Article 129.-** Est excepté de l'interdiction visée au paragraphe a) de l'article 126, le déversement dans la voie d'eau, les eaux séparées par les bâtiments déshuileurs agréés si la teneur maximale d'huile résiduaire à la sortie est continuellement et sans dilution antérieure conforme aux prescriptions spécifiques y relatives du présent code fixées par l'autorité compétente.

**Article 130.-** Il est interdit d'enduire d'huile ou de nettoyer le bordé extérieur des bâtiments avec des produits dont le déversement dans l'eau est prohibé.

**TITRE VIII**  
**DE L'INSPECTION DE LA**  
**NAVIGATION INTERIEURE**

## CHAPITRE I

### INSPECTION DES BATIMENTS

**Article 131.-** Aucun bâtiment, quel que soit son statut, ne peut prendre le départ d'un port de la navigation intérieure d'un des Etats CEMAC/RDC sans être en état de navigabilité.

Cet état est constaté par un certificat de navigabilité délivré par l'autorité compétente après visite technique du bâtiment.

Les modalités de délivrance du certificat de navigabilité sont définies par les prescriptions spécifiques y relatives figurant à l'annexe 9-7 du présent code.

**Article 132.-** En cas de refus, de retrait ou de suspension du certificat de navigabilité, l'armateur ou le capitaine peut introduire un recours devant l'autorité compétente.

Ce recours consiste en une contre-expertise dont les frais sont à la charge du requérant si les conclusions confirment la première expertise.

## CHAPITRE II

### INSPECTION SUR LES VOIES DE NAVIGATION INTERIEURE

**Article 133.-** L'inspection sur les voies de navigation intérieure est effectuée en permanence par l'autorité compétente afin de surveiller et de contrôler la bonne observation et l'exécution des dispositions du présent Code par tous les usagers des voies de navigation intérieure.

**Article 134.-** Les capitaines ainsi que les personnes sous la garde desquelles sont placés des bâtiments de navigation intérieure doivent apporter leur collaboration au service d'inspection dans l'accomplissement de sa mission.

**Article 135.-** Le service d'inspection sur les voies de navigation intérieure, institué par chacun des Etats CEMAC/RDC, est habilité à constater toute infraction aux dispositions du présent Code dans les limites des frontières de l'Etat dont il relève.

**Article 136.-** Tout service d'inspection des voies de navigation intérieure CEMAC/RDC a le droit d'interdire le départ d'un bâtiment d'un port relevant de sa juridiction dans le cas où ce bâtiment n'est pas en état de navigabilité. Le service d'inspection qui a pris ces mesures à l'encontre d'un bâtiment étranger est tenu d'en aviser sans délai l'autorité compétente de l'Etat dont le bâtiment bat pavillon.

## CHAPITRE III

### ABORDAGES ET ACCIDENTS

**Article 137.-** Les abordages et accidents survenus sur les voies de navigation intérieure d'un des Etats CEMAC/RDC font l'objet d'enquêtes.

Les modalités et procédures de l'enquête sont fixées par la législation de chaque Etat.

**Article 138.-** Lorsqu'un abordage met en cause des bâtiments de nationalités différentes, l'Etat dans le bief duquel l'abordage s'est produit constitue une commission d'enquête.

A la requête d'une ou des parties concernées, cette commission peut être élargie aux experts de ces Etats.

**Article 139.-** Tout service d'inspection des voies de navigation intérieure CEMAC/RDC est tenu, dans la zone de navigation relevant de sa juridiction ou en dehors de cette zone, sur requête du service d'inspection de l'Etat concerné :

- a) de procéder, dans la mesure de ses possibilités, au sauvetage et à l'assistance du bâtiment victime d'abordage ou d'accident conformément aux prescriptions spécifiques figurant à l'annexe 9-2 du présent code;
- b) de dégager, dans la mesure de ses possibilités, le chenal de navigation de tout bâtiment échoué ou coulé conformément aux prescriptions spécifiques y relatives définies à l'annexe 9-1 du présent code.

## CHAPITRE IV

### BATIMENTS AFFECTES AU SERVICE D'INSPECTION SUR LES VOIES DE NAVIGATION INTERIEURE

**Article 140.-** Les bâtiments affectés au service d'inspection d'un Etat CEMAC/RDC ne peuvent naviguer qu'à l'intérieur des frontières du pays dont relève ce service, et, en dehors de ces frontières, avec le consentement des Etats CEMAC/RDC concernés.

**Article 141.-** Tout bâtiment affecté au service d'inspection sur les voies de navigation intérieure jouit de la priorité de passage sur tous les autres.

**TITRE IX**

**REGIME DISCIPLINAIRE  
ET PENAL**

## CHAPITRE I

### CHAMP D'APPLICATION

**Article 142.-** Sont soumises aux dispositions du présent titre :

Toutes les personnes, de quelque nationalité qu'elles soient, inscrites sur le rôle d'équipage d'un bâtiment d'un Etat membre de la CEMAC/RDC, autre qu'un bâtiment de guerre et à partir du jour de leur embarquement jusqu'au jour de leur débarquement ;

Toutes les personnes, de quelque nationalité qu'elles soient qui se trouvent à bord d'un bâtiment visé à l'alinéa premier ci-dessus, soit comme pilotes, soit comme passagers, soit comme employées ou occupées en quelque qualité que ce soit pour les besoins du bâtiment, soit en tant que naufragés ou passagers clandestins pendant tout le temps de leur présence sur le bâtiment ;

Toutes les personnes de quelque nationalité qu'elles soient, qui, bien que non présentes à bord ont commis un des délits prévus au présent titre.

Par dérogation aux dispositions qui précèdent les militaires et les marins des armées des Etats membres de la CEMAC/RDC embarqués à quelque titre que ce soit sur un des bâtiments visés à l'alinéa premier ci-dessus, demeurent justiciables des tribunaux militaires de leur pays pour tout délit ou crime prévu par le présent Code.

Les navigants des Etats membres de la CEMAC/RDC qui seraient embarqués sur des bâtiments étrangers « affrétés coque nue » avec l'autorisation du Gouvernement de leur Etat.

## CHAPITRE II

### REGIME DISCIPLINAIRE

**Article 143.** Le capitaine a, dans l'intérêt commun, de toutes les personnes présentes à bord, pour quelque cause que ce soit, et ainsi que la nécessité l'exige, l'autorité qui importe le maintien de l'ordre, la sécurité du bâtiment, des personnes embarquées de la cargaison et de la bonne exécution de l'expédition entreprise.

Il peut employer, à ces fins tout moyen de coercition utile requérir les personnes embarquées de lui prêter main forte. Les circonstances qui les ont motivées doivent être mentionnées chaque jour au journal de bord.

**Article 144.-** Sont réputées fautes contre la discipline

- a) la désobéissance ou le refus d'obéir à tout ordre concernant le bâtiment ou la résistance à un tel ordre ;
- b) l'ivresse à bord, avec ou sans désordre, et en dehors du service ;
- c) toute faute dans l'exercice de la profession susceptible de nuire à la sécurité du bâtiment ;
- d) la non observation des règles de coopération, d'entraide et de vie commune et particulièrement le manque de respect mutuel entre les membres de l'équipage, surtout envers les supérieurs, les insultes, de même que les querelles, les disputes et rixes à bord ;
- e) la négligence dans le service de quart ou de garde ;
- f) le fait d'avoir allumé du feu sans permission ou de fumer dans un endroit où il est interdit de fumer ;
- g) l'emploi non autorisé, sans perte et sans dégradation ou l'abandon d'une embarcation, radeau ou annexe, ou la dégradation volontaire de matériel de bord ;
- h) l'absence irrégulière du bord, lorsque cette absence n'a pas pour résultat de faire manquer le départ du bâtiment ;
- i) les larcins ou les filouteries dont l'importance ne justifierait pas aux yeux de l'autorité compétente le dépôt d'une plainte pour vol ;
- j) la non observation des prescriptions spécifiques du présent code relatives à la sécurité et à l'hygiène, aux conditions de travail, de même qu'à l'incendie ;
- k) toutes autres violations au présent règlement en vigueur ;
- l) embarquement clandestin de marchandises et de passagers ;
- m) la négligence, la paresse et la mauvaise volonté dans l'exécution des ordres.

**Article 145.-** L'instruction pour faute disciplinaire, la saisine de l'autorité compétente ou de l'armateur et les procédures de prise de sanctions sont régies par les législations en vigueur dans chaque Etat.

## CHAPITRE III

### REGIME PENAL

**Article 146.-** Est puni conformément à la législation de chaque Etat, l'armateur qui :

- ) Omet de faire jaugeer le bâtiment préalablement à sa mise en service ;
- ) Omet de reproduire les marques extérieures d'identification du bâtiment conformément aux dispositions de l'article 16 du présent Code ;
- ) Omet de signaler à l'autorité compétente la mutation de propriété, le changement du port d'attache, la perte, la destruction ou la mise hors service d'un bâtiment.
- ) Omet de faire immatriculer son bâtiment conformément aux prescriptions spécifiques du présent code;
- ) Fait naviguer un bâtiment sans s'être conformé aux prescriptions spécifiques du présent code relatives à la sécurité du bâtiment où s'oppose aux visites de l'inspecteur de la navigation ;

Contrevient aux dispositions relatives à la délivrance et à la tenue du livret matricule ;

- ) Contrevient aux prescriptions spécifiques du présent code relatives à la tenue du rôle du personnel navigant et des listes d'équipage ;
- ) Confit la conduite d'un bâtiment à un capitaine non pourvu du titre requis par le présent Code.

**Article 147.-** Est puni conformément à la législation de chaque Etat, le capitaine qui informe pas les services d'inspection de la navigation dès qu'il le peut de toute modification quelconque à la route balisée, y compris la destruction, la détérioration, le déplacement ou l'arrachement des balises, feux, bouées, signaux, bornes, repères ou tous autres engins destinés à assurer la sécurité de la navigation

**Article 148.-** Le capitaine est également puni pour :

Toute complicité tacite dans l'usurpation du commandement ainsi que toute convention de prête-nom ;

Tout embarquement ou débarquement irrégulier d'un homme d'équipage ou toute admission irrégulière d'un passager à bord ;

Le refus d'accepter la visite des services de l'inspection fluviale ;



- d) L'embarquement d'un nombre de passagers supérieur à celui fixé par l'inspection de la navigation fluviale ;
- e) L'abus d'autorité, l'outrage, les menaces, la violence envers une personne embarquée ;
- f) L'ivresse pendant l'exercice du commandement du bâtiment ;
- g) L'omission de signaler à l'autorité compétente, au consul, la présence à bord d'un passager clandestin avant son débarquement ;
- h) Le chargement pour la consommation à bord de denrées, boissons ou substances reconnues prohibées, falsifiées ou avariées par l'autorité compétente ;
- i) Le refus d'obéir aux ordres de l'autorité compétente ;
- j) La dégradation ou la complicité dans la dégradation du matériel de bord ;
- k) L'abandon du bâtiment en cours de voyage ;
- l) Le fait d'avoir intentionnellement détruit, déplacé, détérioré, ou arraché des balises, feux ou bouées ou tous autres engins servant à la sécurité de la navigation ;
- m) Le refus de sauvetage à un bâtiment se trouvant en danger de se perdre pour autant que le capitaine aurait pu le faire sans danger sérieux pour son propre bâtiment et les personnes se trouvant à bord ;
- n) Le refus sous la même réserve, de mettre en œuvre tous les moyens du bord pour sauver l'équipage et les passagers d'un bâtiment naufragé ou abordé, pour autant que le capitaine aurait pu le faire sans danger sérieux pour son propre bâtiment et les personnes se trouvant à bord ;
- o) Toute fraude ou contrebande opérée à l'insu de l'armateur et qui a eu pour conséquence la confiscation de bâtiment et de toute ou partie de la cargaison ;
- p) Toute intention frauduleuse visant à détourner le bâtiment à son profit, à l'échouer, le détruire, le perdre ou l'endommager gravement.

**Article 149.-** Sont punis conformément à la législation de chaque Etat

- a) Toute absence du bord d'un membre de l'équipage chargé du quart ou de la sécurité et toute absence du bord après le moment fixé pour le début des opérations d'appareillage ;
- b) Le refus formel d'obéir, accompagné ou non d'injures, ou de menaces, à un ordre donné pour le service, la manœuvre du bâtiment ou le maintien de l'ordre ;

Tout abandon de poste avant la relève alors que l'homme est à la barre, à la vigie, à un poste de manœuvre ou de garde.

**Article 150.-** Est puni conformément à la législation de chaque Etat le refus collectif d'obéir aux ordres donnés par l'Autorité compétente pour le salut du bâtiment, des personnes embarquées ou de la cargaison

**Article 151.-** Sont punis conformément à la législation de chaque Etat, notamment :

désobéissance caractérisée ;

le fait d'avoir dans les lieux où cela est interdit, allumer les feux ou circuler avec le feu ou des objets ou matières pouvant causer un incendie ;

l'ivresse avec désordre ;

les actes de piraterie ;

exercice inclus du commandement ou de toute autre fonction ;

la distribution ou la vente des boissons alcoolisées ou fermentées par toute personne autre que les fournisseurs agréés par le capitaine ou l'armateur ;

incitation à l'abandon de poste par corruption, promesses, menaces, abus d'autorité ou de pouvoirs, machination ;

le chargement, la détention ou le déchargement à l'insu du capitaine ou de l'armateur d'objets dont la saisie occasionne des frais ou dommages pour l'armateur ou le capitaine ;

l'outrage envers le capitaine, l'autorité compétente ou l'autorité diplomatique dans l'exercice de ses fonctions ;

la destruction, la mise hors de service de matériel du bord ;

l'altération volontaire de vivres ;

la présence irrégulière à bord ;

) la complicité à l'embarquement d'un passager clandestin ;

) faux et usage de faux et fausses déclarations commis en vue de se faire remettre ou de faire dresser des documents de bord ;

) le complot contre le capitaine

) le vol

) violence accompagnée de coups et blessures contre le capitaine et les membres de l'équipage ;

incendie intentionnel du bâtiment.

**TITRE X**  
**DES DROITS ET TAXES**

**Article 152.-** La navigation sur les voies intérieures donne lieu au paiement des droits et taxes fixés, conformément à la législation en vigueur dans chaque Etat.

**TITRE XI**  
**DES DISPOSITIONS FINALES**

### **Article 153.- Entrée en vigueur**

Le présent code de la navigation intérieure CEMAC/RDC entre en vigueur dès accomplissement des formalités, conformément à la pratique constitutionnelle en cours à la CEMAC et à la République Démocratique du Congo.

### **Article 154.- Interprétations**

Tout différend entre deux ou plusieurs parties contractantes relevant de l'interprétation du présent Code que les parties n'auraient pas pu régler par voie de négociation ou par un autre mode de règlement pourra être porté à la requête d'une des parties contractantes, devant la Commission Internationale des voies navigables du bassin Congo commun à la CEMAC et à la RDC.

### **Article 155.- Révision**

Trois ans après l'entrée en vigueur du présent Code, l'une ou l'autre des deux parties, la CEMAC ou la RDC, peut en demander la révision et notifie cette demande à l'autre partie.

## **ANNEXES**

# ANNEXE 1

## BALISAGE DES VOIES DE NAVIGATION INTERIEURE

### 1.1. BALISAGE SUR LES VOIES NAVIGABLES

#### Article premier.- Termes « Droite et gauche »

Les termes « Droite et gauche » s'étendent pour un observateur tourné vers l'aval.

Article 2.- Les signaux de balisage, c'est à dire les marques flottantes et fixes demeurent celles en vigueur dans l'espace CEMAC/RDC, à savoir :

- Bouée rouge à droite pour les unités montantes et à gauche pour les avalantes
- Bouée noire à gauche à la montée et à droite à la descente.

#### Article 3.- Formes et couleurs

Les bouées rouges sont de formes cylindriques ou espars surmontées d'un voyant conique ou triangulaire de couleur rouge.

Les bouées noires tout aussi cylindriques sont surmontées d'un voyant cylindrique ou rectangulaire peint en blanc.

#### Article 4.- Bifurcation

La bouée indiquant la bifurcation est une bouée cylindrique ou espars sans voyant à bandes rouges et noires altérées dans le sens horizontal.

#### Article 5.- Epaves

L'épave est signalée par une bouée bicônique verte.

#### Article 6.- Sémaphore

Le sémaphore règle la navigation dans les endroits où le croisement de deux bâtiments est dangereux.

#### Article 7.- Alignements

Les marques d'alignements et losanges restent ceux en vigueur dans l'espace CEMAC/RDC.



### **Article 8.- Signalisations sur marques fixes**

La signalisation sur marques fixes (balises ou autres) est celle en vigueur dans l'espace (CEMAC/RDC). Elles sont peintes en rouge ou noir suivant les couleurs des bouées qu'elles remplacent et sont surmontées de voyant approprié peint en blanc ou rouge.

### **Article 9.- Ancres perdues**

Les ancrs perdues sont signalées par une bouée cylindrique ou espars peinte en rouge et blanc alternée horizontalement.








### **Article 10.- Têtes d'épis**





Les têtes d'épis sont matérialisés par les marques de balisage classiques selon la position dans le chenal.

### **Article 11.- Autres marques**

Les détails sur les autres figurent dans la nomenclature ci-après.

## **1-2 NOMENCLATURE DES SIGNAUX DE BALISAGE**

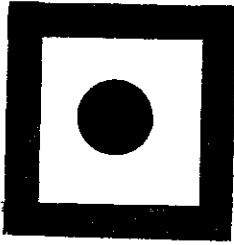
IDENTIFICATION DU SIGNAL	CONFIGURATION DU SIGNAL	SIGNIFICATION DU SIGNAL
S.7.1		Une croix latin : pierres ou snags, ne pas serrer la rive à moins de 30 m
S.7.2		Une croix grecque : pierres ou snags, ne pas serrer la rive à moins de 100 m
S.7.3		Deux croix grecques : pierres ou snags, ne pas serrer la rive à moins de 200m
S.8		Une flèche horizontale sur une planche verticale : suivre le milieu du chenal
S.9		Une croix St. André : indique un chenal qui se double à partir d'une pointe de rive ou d'île
S.10		Signal carré blanc (rive droite) ou triangulaire blanc (rive gauche) indiquant la direction à prendre dans le cas où la distance est trop grande pour assurer une visibilité convenable des signaux.
S.11		Signal rectangulaire composé de 3 bandes verticales : indique le sens général du chenal

IDENTIFICATION DU SIGNAL	CONFIGURATION DU SIGNAL	SIGNIFICATION DU SIGNAL
B.4.4		Espar rouge- alterné de blanc – même signification que B.4.3 – ancre perdue
B.4.5		Bouée bicônique verte épave à laisser au moins à 50 mètres
B.4.6		Bouée sphérique blanche- Danger isolé, peut être prise des cotés à 50 mètres
B.4.7		Repère angulaire pour positionnement des bouées

# SIGNES CONVENTIONNELS UTILISES DANS L'ALBUM DE NAVIGATION

## 1.2. SIGNAUX D'OBLIGATION ET D'INTERDICTION

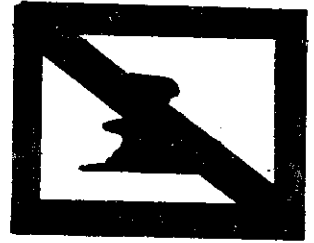
### a) Signaux d'obligation pouvant être placés dans les ports



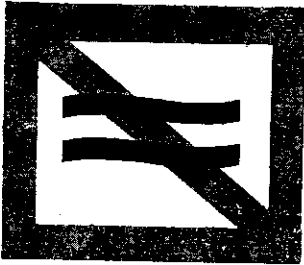
Obligation de siffler



Interdiction de  
stationner



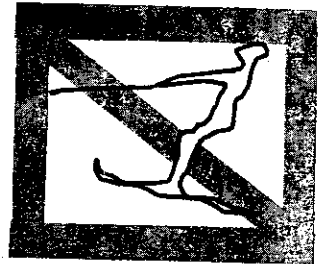
Interdiction de s'amarrer  
à la rive du côté où le  
signal est placé



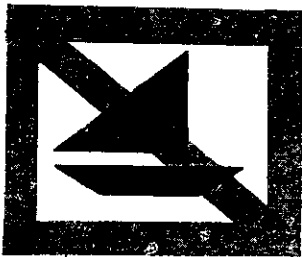
Interdiction de causer  
des remous



Navigation interdite à  
toutes les embarcations  
de plaisance



Pratique du Ski nauti-  
que interdite

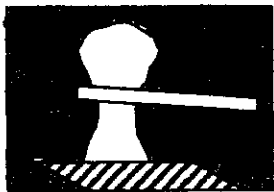


Navigation interdite aux  
bâtiments à voile



Navigation interdite aux  
embarcations à rame

**b) Signaux d'indication pouvant être placés dans les ports.**



Amarrage à la rive autorisé du côté où le signal est placé



Stationnement autorisé du côté où le signal est placé



Navigation autorisée pour les embarcations de plaisance



Pratique du ski nautique autorisée



Navigation autorisée pour les bâtiments à voile



Navigation autorisée pour les embarcations à rame

**c) Signaux d'identification des passages de bac**



Bac navigant librement



Bac ne navigant pas librement

d) Signaux de passage sous port

Passage interdit

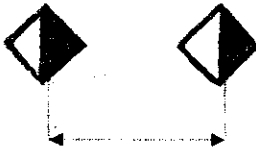
Panneau ou ballon rouge



Feu rouge



Interdiction de passer en dehors de l'espace indiqué

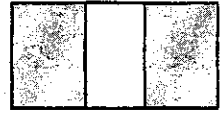


Passe interdite dans le sens inverse



Passage autorisé

de jour



de nuit

Recommandation de se tenir dans l'espace indiqué



Passes recommandées dans les deux sens



ou

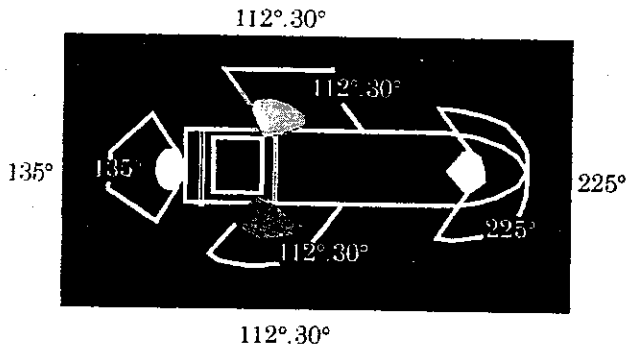


## ANNEXE 4

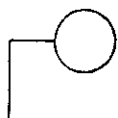
### CROQUIS DE SIGNALISATION DES BATIMENTS

Les croquis ci-après n'ont qu'un caractère indicatif : il convient de se référer au seul texte du présent code qui fait foi.

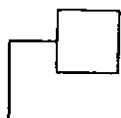
4.1. Arc d'horizon sur lequel le feu de mort, les feux de côté et le feu de poupe sont visibles (article 25-a (6-7-8))



4.2. Explication des symboles (articles 27-28)



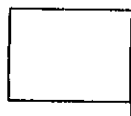
Feu fixe visible de tous les côtés



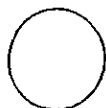
Feu fixe sur un arc d'horizon limité



Feu scintillant



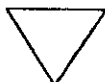
Pavillon ou panneau d'une longueur et d'une largeur de 1m au moins



Ballon



Cylindre



Cône



Bicône

Un feu non visible pour l'observateur comporte au centre un point.  
Les croquis sur fond noir représentent la signalisation de nuit.



## **ANNEXES 5**

### **SIGNALISATION VISUELLE DES BATIMENTS**

#### **5.1. SIGNALISATION DE NUIT EN COURS DE ROUTE ET EN STATIONNEMENT**

**Article premier.- Signalisation de nuit des bâtiments motorisés isolés faisant route.**

1. Les bâtiments motorisés isolés doivent porter :
  - a) un feu de mât dans la partie avant et dans l'axe du bâtiment, à une hauteur de 5 m au moins. Cette hauteur pouvant être réduite à 4 m pour les bâtiments dont la longueur ne dépasse pas 40 m ;
  - b) des feux de côté placés à la même hauteur et sur une même perpendiculaire à l'axe du bâtiment, à 1 m ou moins plus bas que le feu de mât et pas en avant de celui-ci ; ils doivent être masqués vers l'intérieur du bâtiment de façon que le feu vert ne puisse pas être vu de bâbord ni le feu rouge de tribord .
  - c) un feu de poupe placé dans l'axe du bâtiment, à une hauteur suffisante pour qu'il soit bien visible des bâtiments rattrapants.
2. Tout bâtiment motorisé isolé peut porter en outre, à l'arrière, un deuxième feu du mât placé dans l'axe bâtiment à 3 m au moins plus haut que le feu avant, de telle façon que la distance horizontale entre ces feux soit au moins trois fois la distance verticale. Tout bâtiment motorisé isolé de plus de 110 m de longueur doit porter ce deuxième feu de mât.
3. Tout bâtiment motorisé qui est temporairement précédé d'un bâtiment motorisé placé en renfort doit conserver les feux visés aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus.
4. Les dispositions du présent article ne sont applicables ni aux menues embarcations ni aux bacs ; les règles applicables aux menues embarcations sont énoncés à l'article 8 et celles applicables aux bacs à l'article 8.

**Article 2.- Signalisation de nuit des convois remorqués faisant route.**

1. Tout bâtiment motorisé faisant route en tête d'un convoi remorqué et tout bâtiment motorisé placé en renfort devant un autre bâtiment motorisé, un convoi poussé ou une formation à couple doivent porter :
  - 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 bâtiment, le feu supérieur étant à une hauteur d'au moins 5 m et le feu inférieur, autant que possible, à 1 m au moins plus haut que les feux de côté ;

- b) Des feux de côté correspondant aux spécifications du paragraphe 1 de l'article 1 ci-dessus,
- c) Un feu de poupe jaune au lieu du blanc placé dans l'axe du bâtiment à une hauteur suffisante pour être bien visible de l'unité remorquée qui suit le bâtiment ou du bâtiment motorisé, du convoi poussé ou de la formation à couple devant laquelle le bâtiment est placé en renfort.

2. Dans le cas où un convoi remorqué comporte en tête plusieurs bâtiments motorisés, ou dans le cas où un bâtiment motorisé, un convoi poussé ou une formation à couple est précédé de plusieurs bâtiments motorisés placés en renfort, naviguant l'un à côté de l'autre, accouplés ou non, chacun de ces bâtiments doit porter à la partie avant et dans l'axe du bâtiment, au lieu des feux de mâts prescrits au para. 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 para. 1 a) ci-dessus.

Dans le cas où un bâtiment, un matériel flottant ou un établissement flottant est manœuvré par plusieurs bâtiments motorisés, la même prescription s'applique à chacun de ceux-ci.

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

Un feu blanc, visible de tous les côtés, placé à une hauteur d'au moins 5 m. Cette hauteur peut être réduite à 4 m pour les bâtiments dont la longueur ne dépasse pas 40 m.

Toutefois,

- a) si une longueur de convoi dépasse 110 m, elle doit porter deux de ces feux 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 bâtiments accouplés, cette signalisation doit être portée seulement par les deux bâtiments extérieurs de la rangée.

Les feux de tous les bâtiments remorqués d'un convoi doivent, autant que possible, être portés à une même hauteur au dessus du plan d'eau.

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

Un feu de poupe répondant aux prescriptions du para. 1 c) de l'article 1.

Si le convoi se termine par une rangée de plus de deux bâtiments accouplés, seuls les deux bâtiments 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 para.

5. Si les bâtiments visés au para. 3 ci-dessus sont des navires venant directement de la mer ou partant pour la mer, ils peuvent, au lieu du feu blanc, porter les feux de côté prescrits au para. 1 b) de l'article 1.
6. Les dispositions du présent article ne sont applicables ni aux menues embarcations ne remorquant que des menues embarcations ni aux menues embarcations remorquées ; les règles applicables à de telles menues embarcations sont énoncés à l'article - ;

### **Article 3.- Signalisation de nuit des convois poussés faisant route.**

1. Les convois poussés doivent porter :

a)

- i) Trois feux de mât à l'avant du bâtiment en tête du convoi ou du bâtiment bâbord en tête du convoi. Ces feux doivent être disposés selon un triangle équilatéral à base horizontale dans un plan perpendiculaire à l'axe longitudinal du convoi. Le feu supérieur doit être à une hauteur d'au moins 5 m. 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 ;
- ii) Un feu de mât à l'avant de tout autre bâtiment 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 bâtiment sur lequel ils se trouvent :

- c) des feux de côté répondant aux spécifications du para 1 b) de l'article 1 . Ces feux doivent être placés sur la partie la plus large du convoi, le plus près possible du pousseur, à 1 m au maximum des bords du convoi et à une hauteur d'au moins 2 M .
- d) i) trois feux de poupe sur le pousseur, répondant aux spécifications du para. 1 c) de l'article 1 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 bâtiments du convoi ;

### **Article 4.- Signalisation de nuit des formations à couple faisant route**

1. Les formations à couple doivent porter :

- a) sur chaque bâtiment un feu de mât, répondant aux spécifications du para 1) de l'article 1 . Toutefois sur les bâtiments non motorisés, ce feu peut être remplacés par un feu blanc, visible de tous les côtés, répondant aux spécifications du para. 3 de l'article 2, placé à un endroit approprié, mais pas plus haut que le feu de mât du ou des bâtiments motorisés ;

- b) des feux de côtés, répondant aux spécifications du para. b) de l'article 1 . Ces feux doivent être placés à l'extérieur de la formation, autant que possible à la même hauteur, et à 1 m au moins au-dessous du feu de mât le plus bas ;
  - c) sur chaque bâtiment, le feu de poupe prescrit au para. 1 c) de l'article 1.
2. Les dispositions du para. 1 ci-dessus s'appliquent également aux formations à couple qui sont précédées par un ou plusieurs bâtiments motorisés placés en renfort.
  3. 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 5.- Signalisation de nuit des bâtiments à voile faisant route**

1. Les bâtiments à voile faisant route doivent porter :
  - a) les feux de côté, prescrits au para. 1 b) de l'article 1 . Toutefois, ces feux peuvent être des feux ordinaires au lieu de clairs ;
  - b) le feu de poupe, prescrit au para 1 c) de l'article 1.
2. Outre les feux prescrits au para 1 ci-dessus, un bâtiment à voile peut porter deux feux ordinaires ou clairs superposés, visibles de tous les côtés, le 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 ou moins d'un de l'autre ,
3. Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux menues embarcations. Les règles applicables aux menues embarcations sont énoncées à l'article 6.

#### **Article 6.- Signalisation de nuit des menues embarcations faisant route**

1. Les menues embarcations motorisées isolées doivent porter :
  - 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 placé à la même hauteur que les feux de côté ;
  - b) des feux de côtés ; ces feux peuvent être ordinaires au lieu de clairs, et doivent être placés soit :

i) comme prescrit au para 1b) de l'article 1

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 para 1 c) de l'article 1.

Toutefois, ce feu peut être supprimé mais, dans ce cas, le feu de mât visé sous a) ci-dessus doit être remplacé par un feu clair blanc visible de tous les côtés.

2. Les menues embarcations motorisés isolées d'une longueur inférieure à 7 m peuvent, au lieu des feux visés au para. 1 ci-dessus, porter un feu ordinaire blanc à un droit approprié et une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés.
3. lorsqu'une menue embarcation ne remorque ou ne mène à couple que des menues embarcations, elle doit porter les feux prescrits au para. 1 ci-dessus.
4. Les menues embarcations à voile doivent porter :
  - 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 endroit ;
  - soit, dans le cas d'embarcations de moins de 7 m de long, un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés. A l'approche d'autre bâtiment, ces embarcations doivent montrer en outre un deuxième feu ordinaire blanc.
5. Les menues embarcations isolées qui ne sont ni motorisées ni à voile doivent porter 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 bâtiments.

#### **Article 7.- Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments effectuant certains transports de matières dangereuses.**

1. Les bâtiments effectuant des transports de matières inflammables visées à l'annexe 5 doivent, outre les feux prescrits par les autres dispositions du présent code, porter un feu bleu.

Ce feu doit être placé à un endroit approprié et assez haut pour être visible de tous les côtés.

2. Les bâtiments effectuant des transports de matières toxiques visés à l'annexe 6 doivent, outre les feux prescrits par les autres dispositions du présent code, porter deux feux bleus.

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

3. Les bâtiments effectuant des transports de matières explosives visées à l'annexe 6 doivent, outre les feux prescrits par les autres dispositions du présent code, porter trois feux bleus.

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

4. Lorsqu'un convoi poussé ou une formation à couple comprend un ou plusieurs bâtiments visés au para. 1, 2 ou 3 ci-dessus, c'est le bâtiment assurant la propulsion du convoi poussé ou de la formation à couple qui doit porter le ou les feux prescrits aux paragraphes 1, 2 ou 3 ci-dessus.
5. Tout bâtiment ou convoi poussé ou toute formation qui transporte ensemble plusieurs matières dangereuses différentes visées au para. 1, 2 ou 3 ci-dessus doit porter la signalisation relative à la matière dangereuse exigeant le plus grand nombre de feux bleus.
6. L'intensité des feux bleus prescrits au présent article doit être au moins égale à celle des feux ordinaires bleus.

#### **Article 8.- Signalisation de nuit des bacs faisant route.**

1. Les bacs ne naviguant pas librement doivent porter :
  - a) un feu clair blanc visible de tous les côtés et placé à une hauteur d'au moins 5 m, toutefois, cette hauteur peut être réduite si la longueur du bac ne dépasse pas 15 m ;
  - b) un feu clair vert visible de tous les côtés et placé à 1 m environ au-dessus du feu visé au para. 1 a)
2. Le canot ou flotteur de tête d'un bac à câble longitudinal doit être muni d'un feu clair blanc, visible de tous les côtés, placés à 3 m au moins au dessus du plan d'eau.
3. Les bacs naviguant librement doivent porter :
  - a) un feu clair blanc visible de tous les côtés, comme prescrit au para. 1 b) ci-dessus ;
  - b) un feu clair vert visible de tous les côtés, comme prescrit au para 1 b) ci-dessus ;
  - c) les feux de côtés et le feu de poupe comme prescrits aux para. 1 b) et 1 c) ci-dessus ;
  - d) les feux de côté et le feu de poupe, prescrits au para. 1 b) et 1 c) de l'article 1.

#### **Article 9.- Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments incapables de manœuvrer**

1. Tout bâtiment incapable de manœuvrer doit, en cas de besoin, outre les feux prescrits par les autres dispositions du présent code montrer :
  - soit un feu rouge balancé ; dans le cas des menues embarcations, ce feu peut être blanc au lieu de rouge ;

- soit deux feux rouges superposés à 1 m l'un au dessus de l'autre, visibles de tous les côtés et placés à un endroit approprié à une hauteur suffisante.

2. En cas de besoin, un tel bâtiment doit en outre émettre le signal sonore réglementaire ou procéder à la fois à ces deux opérations.

#### **Article 10.- Signalisation de nuit des matériels flottants et des établissements flottants faisant route**

Sans préjudice des conditions particulières qui pourront être imposées en vertu de l'article traitant des transports spéciaux, les matériels flottants et les établissements flottants doivent porter :

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

#### **Article 11.- Signalisation de nuit des bâtiments en stationnement**

1. Un bâtiment amarré directement ou indirectement à la rive doit porter un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés et placé du côté du chenal, à une hauteur d'au moins 3 m.
2. Un bâtiment stationnant au large (sans accès direct ou indirect à la rive) doit porter deux feux ordinaires blancs placés à des endroits appropriés et visibles de tous les côtés, l'un sur la partie avant du bâtiment 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.
3. Un convoi poussé stationnant au large (sans accès direct ou indirect à la rive) doit porter sur chaque bâtiment de l'ensemble un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés, ce feu étant placé sur la partie avant de chaque berge, à une hauteur d'au moins 4 m et sur la partie arrière du pousseur, à une hauteur d'au moins 2 m, et au moins 2 m plus bas que les feux des berges. Dans le cas des formations de barges dépourvues de pousseur, le prescrit ci-dessus pour le pousseur doit être placé sur l'une des dernières barges à l'extrémité de la formation.
4. Une menue embarcation, à l'exception des canots de service des bâtiments, 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 aux paragraphes 1 et 2. ci-dessus.
5. La signalisation prescrite dans le présent article n'est pas obligatoire.
  - a) lorsque le bâtiment est en stationnement dans une voie navigable où la navigation est temporairement impossible ou interdite ;
  - b) lorsque le bâtiment stationne le long de la rive et est suffisamment éclairé de cette rive ;
  - c) lorsque le bâtiment est en stationnement en dehors du chenal dans une situation manifestement sans danger.

6. le présent article ne s'applique pas aux bâtiments visés aux articles 13 et 16.

**Article 12.- Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments en stationnement effectuant certains transports de matières dangereuses.**

Les prescriptions l'article 7 s'appliquent également aux bâtiments visés audit article lorsqu'ils sont en stationnement.

**Article 13.- Signalisation de nuit des bacs en stationnement à leur débarcadère**

1. Les bacs ne naviguant pas librement, stationnant à leur débarcadère, doivent porter les feux prescrits au para. 1 et de l'article 8. En outre, le canot ou flotteur de tête des bacs à câble longitudinal doit porter le feu prescrit au para. 2 de l'article 8.
2. Les bacs naviguant librement en service, stationnant à leur débarcadère, doivent porter les feux prescrits au para. 1 de l'article 8. Pour un stationnement de courte durée, ils peuvent conserver en outre les feux prescrits au para. 1 b) et c) de l'article 1. Ils doivent éteindre le feu vert visé au para. 1 b) de l'article 8 dès qu'ils ne sont plus en service.

**Article 14.- Signalisation de nuit des matériels flottants et des établissements flottants W**

**En stationnement**

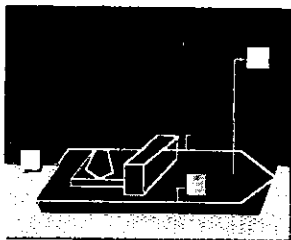
Sans préjudice des conditions particulières qui pourront être imposées en vertu de l'article 7, les matériels flottants et les établissements flottants en stationnement doivent porter des feux ordinaires blancs, visibles de tous les côtés, en nombre suffisant pour indiquer leur contour du côté du chenal.



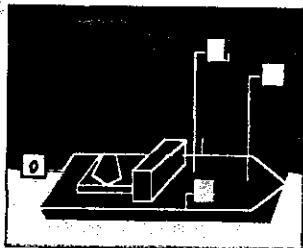
# CROQUIS DE SIGNALISATION DE NUIT EN COURS DE ROUTE OU EN STATIONNEMENT

Les croquis ci-après n'ont qu'un caractère indicatif : il convient de se référer au seul texte du présent code qui fait joie.

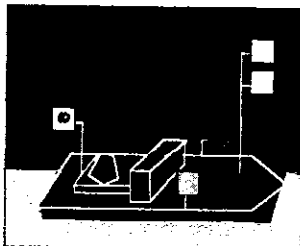
## Article premier.- *Bâtiments isolés faisant route*



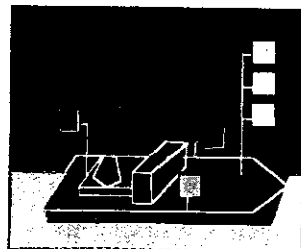
## Article 2.- *Bâtiments remorqués faisant route*



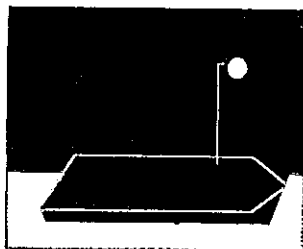
Para. 1-a



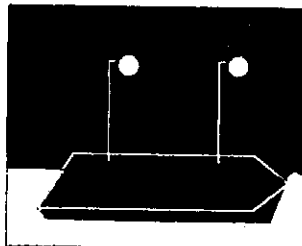
Para. 1-b



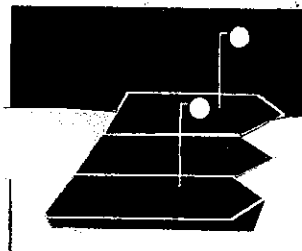
Para. 1-c



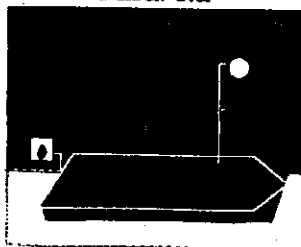
Para. 2



Para. 3.a

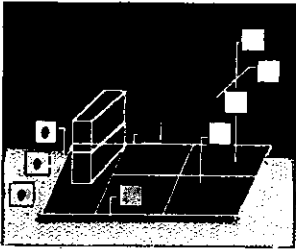


Para. 3-b

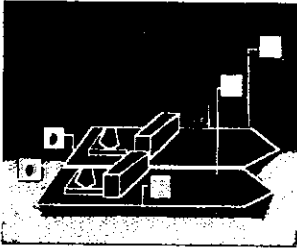


Para. 4

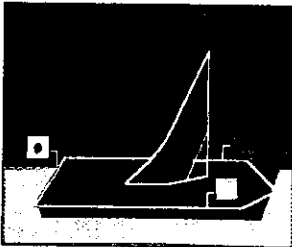
**Article 3.- Convois poussés faisant route**



**Article 4.- Formation à couple faisant route**

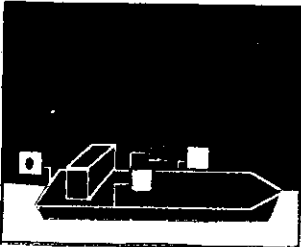


**Article 5.- Bâtiment à voile faisant route**

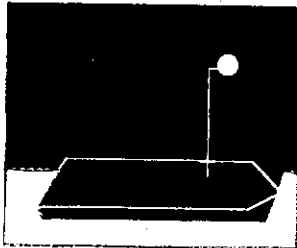


Para. 1(a,b)

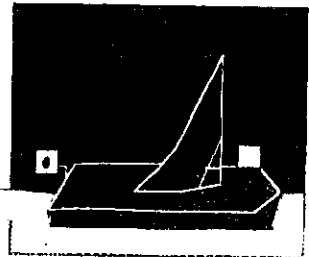
**Article 6.- Menues embarcations faisant route**



Para. 6-1

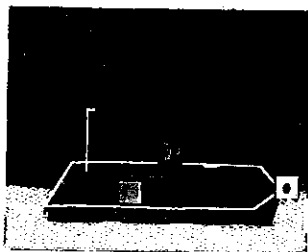


Para. 6-2

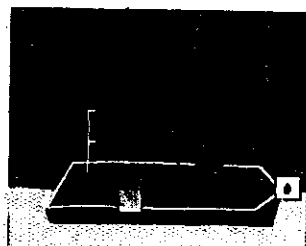


Para. 6-4

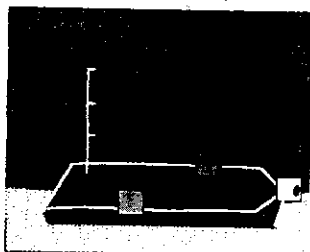
**Article 7.- Signalisation supplémentaires des bâtiments effectuant certains transports de matières dangereuses faisant route de nuit**



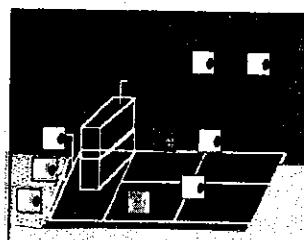
Para. 7.1



Para. 7.2

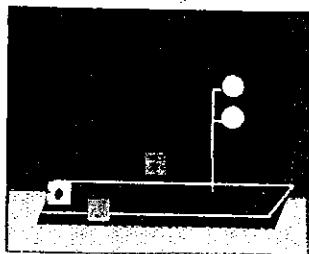


Para. 7.3

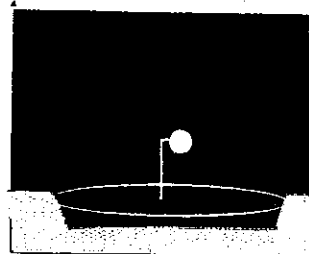


Para. 7.4

**Article 8.- Signalisation des bacs faisant route librement de nuit**

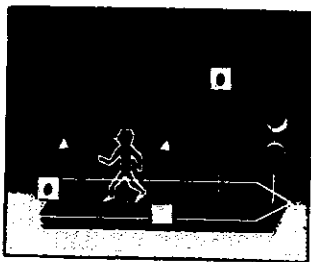


Para. 1

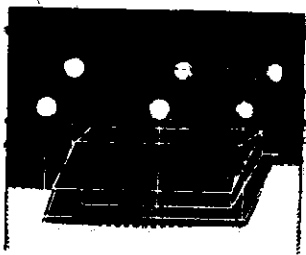


Para. 2

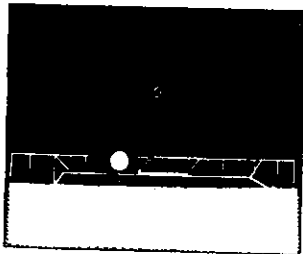
**Article 9.- Signalisation supplémentaire des bâtiments incapables de manoeuvrer**



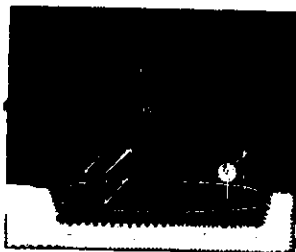
**Article 10.- Matériels flottants et établissements flottants faisant route**



**Article 11.- Bâtiments en stationnement**

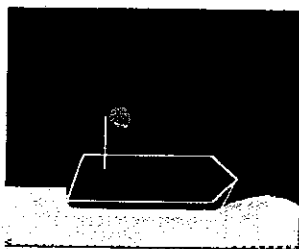


**Para. 1**

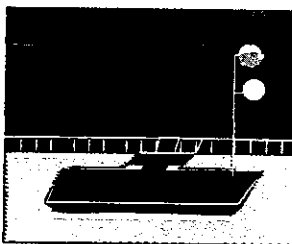


**Para. 4**

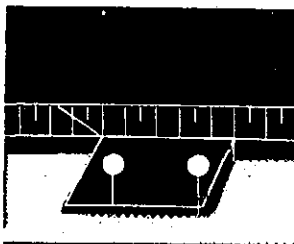
**Article 12.- Signalisation supplémentaire des bâtiments en stationnement effectuant certains transport de matières dangereuses**



**Article 13.- Bacs en stationnement**



**Article 14. Matériels flottants ou bâtiments flottants en stationnement**



## 5.2. SIGNALISATION DE JOUR EN COURS DE ROUTE ET EN STATIONNEMENT

### Article 15.- Signalisation de jour des convois remorqués faisant route

1. Le bâtiment motorisé en tête d'un convoi remorqué et le bâtiment motorisé placé en renfort devant un autre bâtiment motorisé, convoi poussé ou une formation à couple doivent porter 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 bâtiments motorisés, ou dans le cas où un bâtiment motorisé, un convoi poussé ou une formation à couple est précédé de plusieurs bâtiments motorisés placés en renfort naviguant l'un à côté de l'autre accouplés ou non chacun de ces bâtiments doit porter le cylindre prescrit au paragraphe 1 ci-dessus.

Dans le cas où un bâtiment un matériel flottant ou un établissement est manœuvré par plusieurs bâtiments motorisés, la même prescription s'applique à chacun de ceux-ci.

3. Les bâtiments d'un convoi remorqués suivant le ou les bâtiments visés aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus, doivent porter un ballon jaune placé à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés.

Si une longueur de convoi comprend une rangée de plus de deux bâtiments accouplés, ce ballon doit être seulement par les deux bâtiments extérieurs de la rangée.

Les ballons de tous les bâtiments remorqués d'un convoi doivent, autant que possible être portés à une même hauteur au-dessus du plan d'eau.

4. Lorsqu'un bâtiment motorisé ou une formation à couple est précédé par un ou plusieurs bâtiments motorisés placés en renfort, ce bâtiment et chaque bâtiment de la formation à couple doivent également porter le ballon jaune visé au paragraphe 3 ci-dessus. Lorsqu'un convoi poussé est précédé par un ou plusieurs bâtiments motorisés placés en renfort, le pousseur doit également porter le ballon jaune visé au paragraphe 3 ci-dessus.
5. Dans le cas où les bâtiments visés au paragraphe 3 ci-dessus sont des navires de mer venant directement de la mer ou partant pour la mer, ils peuvent porter le ballon jaune.
6. Les dispositions du présent article ne sont applicables ni aux menues embarcations ne remorquant que des menues embarcations ni aux menues embarcations remorquées.

**Article 16.- Signalisation de jour des menues embarcations naviguant à la voile et utilisant en même temps leurs propres moyens mécaniques de propulsion**

Une menue embarcation naviguant à la voile et utilisant en même temps ses propres moyens mécaniques de propulsion doit porter un cône noir dont la pointe est dirigée vers le bas. Ce cône doit être placé le plus haut possible et à l'endroit où il sera le plus apparent.

**Article 17.- Signalisation de jour supplémentaire des bâtiments effectuant certains transports de matières dangereuses**

1. Les bâtiments effectuant des transports de matières inflammables définies à l'annexe 6 doivent porter, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent code un cône bleu pointe en bas.

Ce cône doit être placé à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés.

2. Les bâtiments effectuant des transports de matières toxiques visées à l'annexe 6 doivent porter, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent code, deux cônes bleus pointe en bas.

Ces cônes 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.

3. Les bâtiments effectuant des transports de matières explosives visées à l'annexe 6 doivent porter, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent code, trois cônes bleus pointe en bas.

Ces cônes 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.

4. Lorsqu'un convoi poussé ou une formation à couple comprend un ou plusieurs bâtiments visés aux paragraphes 1, 2 ou 3 ci-dessus, c'est le bâtiment assurant la propulsion du convoi poussé ou de la formation à couple qui doit porter la signalisation prescrite aux paragraphes 1, 2 ou 3 ci-dessus.
5. Un bâtiment, un convoi poussé ou une formation à couple qui transporte ensemble plusieurs matières différentes visées aux paragraphes 1, 2 ou 3 ci-dessus doit porter la signalisation relative à la matière dangereuse exigeant le plus grand nombre de cônes bleus.

**Article 18.- Signalisation de jour des bacs faisant route**

1. Les bacs doivent porter un ballon vert placé à une hauteur d'au moins 5 m.

2. Les bacs naviguant librement qui utilisant une priorité de passage délivré par l'autorité compétente doivent porter un cylindre blanc à 1 m environ au-dessous du ballon vert prescrit au paragraphe 1 ci-dessus.

**Article 19.- Signalisation de jour supplémentaire des bâtiments incapables de manœuvrer**

1. Un bâtiment incapable de manœuvrer doit, en cas de besoin, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent code, montrer :
  - soit un pavillon rouge balancé ;
  - soit deux ballons noirs superposés à 1 m environ de distance l'un de l'autre placés à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés.
2. En cas de besoin, un tel bâtiment doit, en outre, émettre le signal sonore réglementaire prescrit à l'article 39 du présent code ou procéder à la fois à ces deux opérations.

**Article 20 : Signalisation de jour supplémentaire des bâtiments jouissant d'une priorité de passage.**

Les bâtiments 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 code : une flamme rouge d'une largeur de 1 m au moins, hissé à l'avant à une hauteur suffisante pour être bien visible.

**Article 21.- Signalisation de jour des bâtiments en stationnement**

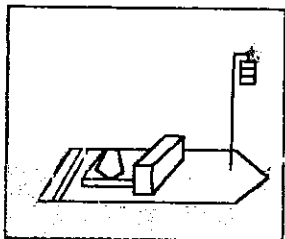
1. Un bâtiment stationnant au large (sans accès direct ou indirect à la rive) doit porter un ballon noir placé à un endroit approprié sur la partie avant à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés.
2. La signalisation prescrite dans le présent article n'est pas obligatoire :
  - a) lorsque le bâtiment est en stationnement dans une voie navigable où la navigation est temporairement impossible ou interdite ;
  - b) lorsque le bâtiment est en stationnement en dehors du chenal dans une situation manifestement sans danger.
3. Le présent article ne s'applique pas aux bâtiments visés au paragraphe 2 de l'article 28 et à l'article 37.



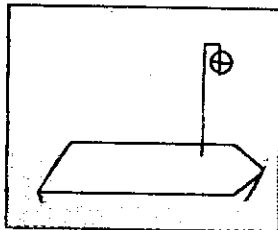
## CROQUIS DE SIGNALISATION DE JOUR EN COURS DE ROUTE OU EN STATATIONNEMENT

Les croquis ci-après n'ont qu'un caractère indicatif : il convient de se référer au seul texte du présent code qui fait foi.

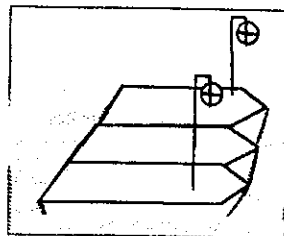
### Article 15.- Signalisation de jour des convois remorqués



Para. 1

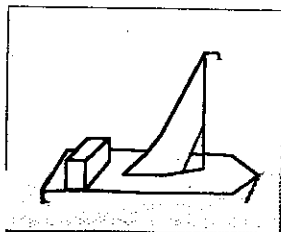


Para. 2

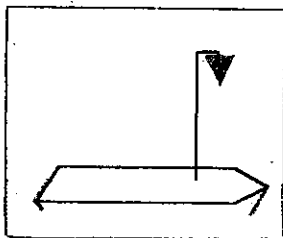


Para. 3

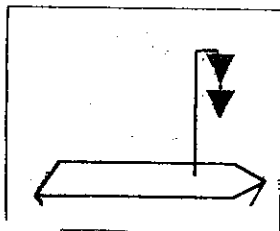
### Article 16.- Signalisation de jour des menues embarcations navigant à la voile et au moteur



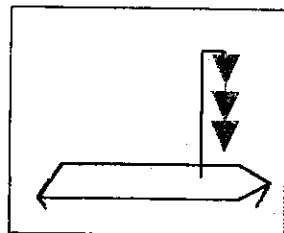
### Article 17.- Signalisation de jour supplémentaire des bâtiments effectuant certains transports de matières dangereuses



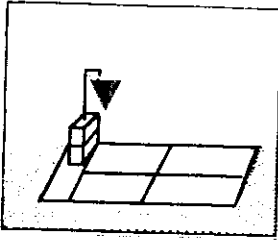
Para. 1



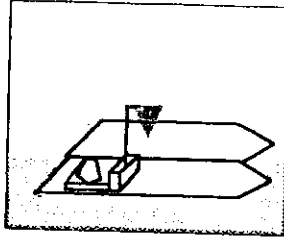
Para. 2



Para. 3

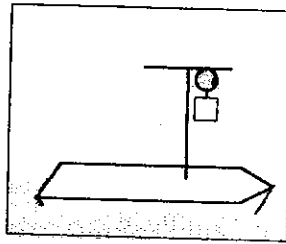


Para. 4

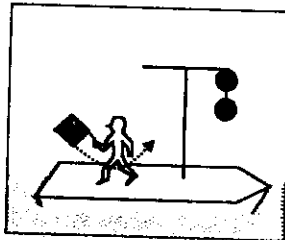


Para. 5

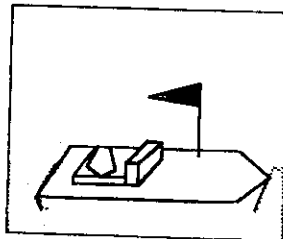
**Article 18.- Bac faisant route de jour, navigant librement**



**Article 19.- Signalisation de jour supplémentaire des bâtiments incapables de manoeuvrer de jour**



**Article 20.- Signalisation de jour supplémentaire des bâtiments jouissant d'une priorité de passage**



**Article 22.- Signalisation de jour supplémentaire des bâtiments effectuant certains transports de matières dangereuses.**

Les prescriptions de l'article 17 s'appliquent également aux bâtiments visés audit article, lorsqu'ils sont en stationnement.

**5.3 SIGNALISATION DE NUIT ET DE JOUR DES FILETS ET PERCHES, DES BÂTIMENTS ECHOUÉS ET DES ANCRÉS**

**Article 23.- Signalisation de nuit des filets ou perches des bâtiments en stationnement.**

Lorsque des bâtiments ont des filets ou des perches qui s'étendent dans le chenal ou à proximité de celui-ci, ces filets ou perches doivent être signalés par des feux ordinaires blancs, visibles de tous les côtés en nombre suffisant pour indiquer leur position.

**Article 24.- Signalisation de nuit des engins flottants au travail et des bâtiments échoués ou coulés**

Les engins flottants au travail et les bâtiments effectuant des travaux ou des opérations de sondage ou de semurage, lorsqu'ils sont en stationnement, doivent porter, du ou des côtés où le passage est libre, deux feux ordinaires verts ou deux feux clairs verts placés à 1 m environ l'un au-dessus de l'autre et, le cas échéant ;

- a) Du côté où le passage n'est pas libre, un feu ordinaire rouge ou un feu clair rouge à la même hauteur que le plus haut des deux feux verts prescrits au paragraphe a) ci-dessus et de même intensité que lesdits feux verts ou dans le cas où ces bâtiments ont à être protégés contre les remous ;
- b) Du ou des côtés où le passage est libre, 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 et, le cas échéant ;
- c) Du côté où le passage n'est pas libre, un feu rouge placé à la même hauteur que le feu rouge prescrit sous c) ci-dessus et de même intensité que celui-ci.

Ces feux doivent être placés à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés.

1. Les bâtiments échoués ou coulés doivent porter les feux prescrits au paragraphe 1 ci-dessus en c) et d). Si la position d'un bâtiment coulé empêche de mettre les

signaux sur le bâtiment, ceux-ci doivent être placés sur des canots, des bouées ou de quelque autre manière appropriée ;

2. Les autorités compétentes peuvent dispenser de l'obligation de porter les feux prescrits au paragraphe 1 a et b ci-dessus.

#### **Article 25.- Signalisation de nuit des ancrs qui peuvent présenter un danger pour la Navigation**

Lorsque dans les cas visés aux articles 11 et 14, les ancrs des bâtiments, matériels flottants et établissements flottants sont mouillés de telle manière qu'elles peuvent présenter un danger pour la navigation, le feu de stationnement se trouvant le plus près de ces ancrs doit être remplacé par deux feux ordinaires blancs visibles de tous les côtés superposés à 1 m environ l'un ou l'autre.

#### **Article 26.- Signalisation de jour des filets ou perches des bâtiments en stationnement**

Lorsque des bâtiments ou des filets ou des perches qui s'étendent dans le chenal ou à proximité de celui-ci, ces filets ou perches doivent être signalés par des flotteurs jaunes ou des pavillons jaunes en nombre suffisant pour indiquer leur position.

#### **Article 27.- Signalisation de jour des engins flottants au travail et des bâtiments échoués ou coulés.**

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

a) du ou des côtés le passage est libre, deux bicônes verts superposés, placés à environ 1 m l'un au dessus de l'autre et, le cas échéant ;

b) du côté où le passage n'est pas libre, 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 bâtiments sont à être protégés contre les remous ;

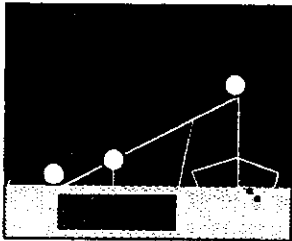
c) du ou des côtés où le passage est libre, un pavillon dont la moitié supérieure est rouge et la moitié inférieure blanche, ou deux pavillons placés l'un au dessus de l'autre et dont le supérieur est rouge et l'intérieur blanc, le cas échéant ;

d) du côté où le passage n'est pas libre, un pavillon rouge placé à la même hauteur que le pavillon rouge et blanc que le pavillon rouge porté de l'autre côté.

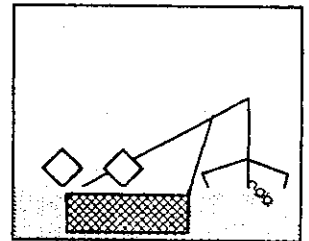
## CROQUIS DE SIGNALISATION DE NUIT ET DE JOUR DES FILETS ET PERCHES, DES BATIMENTS ECHOUES ET DES ANCRES

Les croquis ci-apres n'ont qu'un caractere indicatif : il convient de se référer seul au texte du présent code qui fait foi.

**Article 23 et 26.- Signalisation de nuit ou de jour des filets et perches des bâtiments en stationnement**



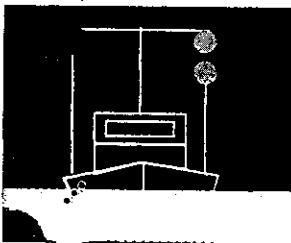
de nuit



de jour

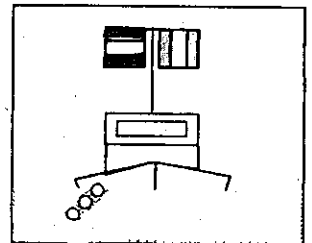
**Article 24 et 27.- Signalisation de nuit ou de jour des engins flottant au travail et des bâtiments échoués ou coulés**

de nuit

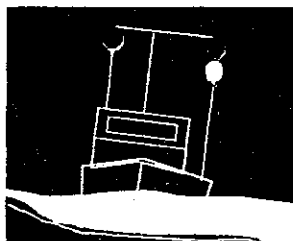


Para 1-a

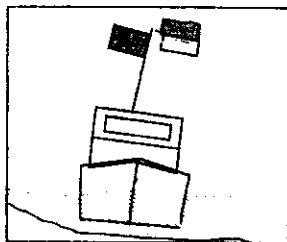
de jour



Para 1-b

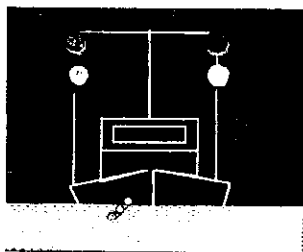


Para 1- c

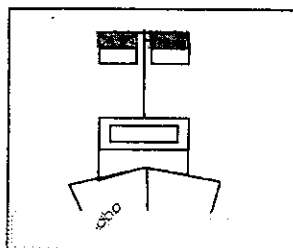


Para 1- d

**Article 25 et 28.- Signalisation de nuit ou de jour des ancrés pouvant présenter un danger pour la navigation**



de nuit



de jour

## CROQUIS DES SIGNAUX PARTICULIERS

Les croquis ci-après n'ont qu'un caractère indicatif : il convient de se référer au seul texte du présent code qui fait foi.

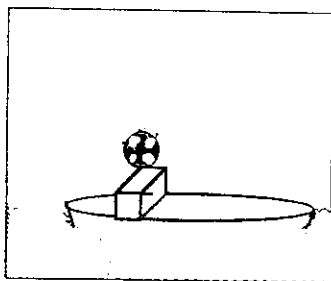
Article 29.- *Interdiction d'accès à bord*



Article 30.- *Défence de fumer*



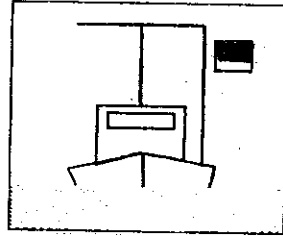
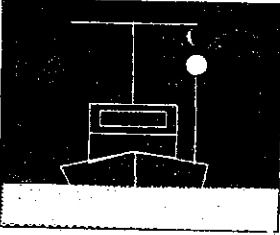
Article 31.- *Signalisation supplémentaire des bâtiments des autorités de contrôle et des services d'incendie*



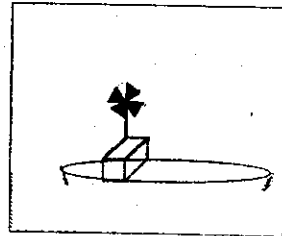
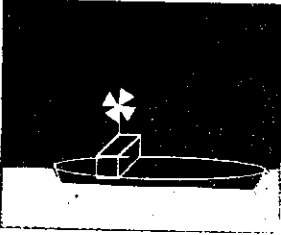
**Article 33.- Interdiction de stationnement latéral**



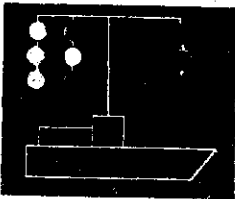
**Article 34.- Signalisation supplémentaire en vue de la protection contre les remous**



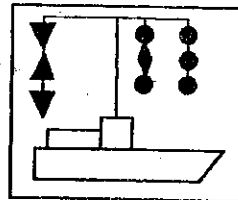
**Article 35.- Signalisation supplémentaire des bâtiments faisant route effectuant des travaux dans les voies navigables**



**Article 36.- Signalisation supplémentaire de bâtiments dont la capacité de manoeuvre est restreinte**



de nuit



de jour



1. Les panneaux, bicônes, ballons et pavillons doivent être placés à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés.

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

2. Les bâtiments échoués ou coulés doivent porter de jour la signalisation prescrite au paragraphe 1 ci-dessus sous c) et d). Si la position d'un bâtiment coulé empêche de mettre les signaux sur le bâtiment, ceux-ci doivent être placés sur des canots, des bouées ou de quelque autre manière appropriée.
3. Les autorités compétentes peuvent dispenser de l'obligation de porter les signaux prescrits aux paragraphes 1 ci-dessus, sous a) et b).

#### **Article 28.- Signalisation de jour des ancrs qui peuvent présenter un danger pour la navigation.**

Les bâtiments, matériels, engins et établissements flottants dont les ancrs sont mouillés de telle manière qu'elles peuvent présenter un danger pour la navigation doivent signaler chacune de leurs ancrs par un flotteur jaune.

#### **5.4. SIGNALISATION PARTICULIERES**

##### **Article 29.- 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 de l'article traitant des panneaux et pavillons, leur diamètre doit être de 0,60 m environ.

Ces panneaux doivent être placés, selon les besoins, à bord ou à la planche de bord.

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

##### **Article 30.- Interdiction de fumer**

1. Si des dispositions réglementaires interdisent de fumer à bord, cette interdiction doit être signalée par des panneaux ayant la forme d'un disque blanc, bordé de

rouge, avec une diagonale rouge, et portant en noir l'image d'une cigarette d'où se dégage la fumée.

Ces panneaux doivent être placés, selon les besoins, à bord ou à la planche de bord.

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

### **Article 31.- Signalisation supplémentaire des bâtiments des autorités de contrôle et de bâtiments des services d'incendie.**

Les bâtiments des autorités de contrôle telles que définies au présent code peuvent montrer, sans préjudice de la signalisation qui leur est applicable en vertu des autres dispositions du présent code.

De nuit comme de jour un feu ordinaire bleu scintillant, visible de tous les côtés.

Il en est de même des bâtiments des services d'incendie et si possible de bateau de sauvetage quand ils vont porter secours.

### **Article 32.- Signaux de détresse**

1. Lorsqu'un bâtiment en détresse veut demander du secours, il peut montrer :
  - a) Un pavillon ou tout autre objet approprié agité circulairement ;
  - b) Un pavillon ayant, en dessus ou en dessous, une boule ou un objet analogue ;
  - c) Un feu agité circulairement ;
  - d) Des fusées ou bombes projetant des étoiles rouges lancés une à une à de courts intervalles ;
  - e) Un signal lumineux composé du groupe (SOS) du Code Morse ;
  - f) Des flammes telles qu'on peut en produire en brûlant du goudron, de l'huile, etc...
  - g) Des fusées à parachute ou feux à main produisant une lumière rouge ;
  - h) Des mouvements lents répétés de haut en bas des bras étendus de chaque côté.
2. Ces signaux remplacent et complètent les signaux sonores visés à l'article 39.

### **Article 33.- Interdiction du stationnement à bord**

1. Si des dispositions réglementaires ou des prescriptions spéciales des Autorités Compétentes interdisent de stationner latéralement à proximité d'un bâtiment (par exemple à cause de la nature de la cargaison) ce bâtiment 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 de 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 bâtiment.
3. Le présent article ne s'applique pas aux bâtiments, convois poussés et formations à couple visés aux articles 19 et 32.

#### **Article 34.- Signalisation supplémentaire en vue de la protection contre les remous**

1. Les bâtiments, matériels flottants et établissements flottants faisant route ou en stationnement (autres que ceux visés aux articles 24 et 27) qui veulent être prolongés contre les remous causés par le passage d'autres bâtiments ou matériels flottants peuvent montrer, sans préjudice de la signalisation qui leur est applicable en vertu des dispositions des autres articles du présent chapitre.

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

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'intérieur blanc. Ces pavillons peuvent être remplacés par des panneaux de même couleur.

2. Sans préjudice des dispositions des articles 24 et 27 ont seuls le droit de faire usage de la signalisation visée au para 1 ci-dessus :

- a) les bâtiments, matériels, engins et établissements flottants gravement avariés ou participants à une opération de sauvetage, ainsi que les bâtiments incapables de manœuvrer ;
- b) les bâtiments, matériels, engins et établissements flottants munis d'une autorisation écrite de l'autorité compétente.

#### **Article 35.- Signalisation supplémentaire des bâtiments faisant route effectuant des travaux dans la voie navigable.**

Les bâtiments 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 code.

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 bâtiments munis d'une autorisation écrite de l'autorité compétente.

**Article 36 : Signalisation supplémentaire des bâtiments dont la capacité de manœuvre est restreinte.**

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

**De nuit** : trois feux ordinaires, les feux supérieurs et inférieurs étant rouges et le feu du milieu blanc, superposés à 1 m de distance au moins, placés à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés ;

**De jour** : un ballon noir, un bicône noir et un ballon noir, les bicônes étant au milieu superposés à 1 m de distance au moins, placés à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés ;

Ils porteront 3 feux verts visibles sur tout l'horizon pour indiquer le côté libre, placés à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés ;

Ils porteront 3 feux rouges visibles sur tout l'horizon pour interdire le passage, placés à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés ;

**De jour**, ils porteront un cône noir pointé en bas, un cône noir pointé en haut, un cône noir pointé en bas pour indiquer le côté libre et seront placés à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés ;

Ils porteront 3 boules noires pour interdire le passage et seront placés à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés ;

## **5.5. SIGNALISATION SONORE DES BATIMENTS ET RADIOPHONIE**

### **Article 37.- Définitions**

a) Le terme « signal sonore » désigne un son produit par un sifflet, une cloche, une trompe, un corne, une sirène, un avertisseur mécanique ou toute autre source sonore approuvée.

b) le terme « son bref » désigne un son d'une durée d'environ 1 seconde :

c) le terme « son prolongé » désigne un son d'une durée d'environ 4 à 6 secondes ; l'intervalle entre deux sons consécutifs est d'environ 1 seconde ;

d) le terme « série de sons très brefs » désigne une série d'au moins 6 sons d'une durée de  $\frac{1}{4}$  de seconde environ chacun séparée par des pauses d'une durée de  $\frac{1}{4}$  de seconde environ.

### **Article 38.- Généralités**

1. Lorsque de signaux sonores autres que des coups ou volées de cloches sont prévus par les prescriptions du présent code, ces signaux sonores doivent être émis :

a) à bord des bâtiments motorisés, à l'exception des menues embarcations, au moyen d'avertisseurs sonores actionnés mécaniquement placés suffisamment haut, dégagés vers l'avant et autant que possible vers l'arrière, les signaux sonores produits par ces avertisseurs sonores doivent répondre aux prescriptions du présent code ;

b) à bord des bâtiments non motorisés et des menues embarcations au moyen d'un avertisseur sonore, d'une trompe ou d'une corne appropriée, les signaux sonores doivent répondre aux prescriptions du présent code ;

2. Lorsque des bâtiments font route en convoi, les signaux sonores prescrits n'ont à être donné que par le bâtiment à bord duquel se trouve le capitaine du convoi, dans le cas d'un convoi remorqué par le bâtiment motorisé en tête du convoi.

3. Une volée de cloche doit avoir une durée d'environ 4 secondes. Elle peut être remplacée par une série de coups de métal sur métal de même durée.

### **Article 39.- Signaux sonores de détresse.**

1. Lorsqu'un bâtiment en détresse veut demander de secours, il peut émettre des volées de cloche ou un son prolongé suivi de deux sons brefs répétés toutes minutes.

2. Ces signaux remplacent ou complètent les signaux visés à l'article 32.

### **Article 40.- Usage des signaux sonores**

1. Sans préjudice des autres dispositions du présent code, tout bâtiment, à l'exception des menues embarcations, doit faire usage en cas de besoin, des signaux figurant au présent code.

2. Les menues embarcations peuvent en cas de besoin, émettre des signaux généraux figurant à la section au présent code.

### **Article 41.- Signaux sonores interdits**

Il est interdit de faire usage des signaux sonores autres que ceux mentionnés au présent code ou de faire usage des signaux mentionnés dans des conditions autres que celles prescrites ou admises par le présent code.

## **Article 42.- Radiotéléphonie**

1. Toute installation de radiotéléphonie se trouvant à bord d'un bâtiment ou d'un établissement flottant doit être conforme aux prescriptions de l'autorité compétente.
2. Les voies des réseaux de correspondance publique, bateau-bateau, informations nautiques et bateau-authorité portuaire ne peuvent être utilisés que pour des informations prescrites ou permises par le présent code ou autorisées en vertu des prescriptions de l'autorité compétente.
3. Les bâtiments motorisés, à l'exception des menues embarcations, ne peuvent naviguer que lorsqu'ils sont équipés d'une installation de radiotéléphonie pour les réseaux bateau-bateau, informations nautiques et bateau-authorités portuaires et lorsque celle-ci est en bon état de fonctionnement.
4. Ces bâtiments doivent utiliser cette installation de radiotéléphonie dans les cas prescrits par l'autorité compétente et en particulier ils doivent être branchés sur écoute simultanément sur les réseaux bateau-bateau et informations nautiques.

# SIGNAUX SONORES

## Note préliminaire

Les signaux sonores autres que les coups et volées de cloche et le signal de trois sons de tonalités différentes se suivant sans interruption sont constitués par l'émission d'un ou de plusieurs sons consécutifs ayant les caractéristiques suivantes :









- son bref, son d'une durée d'environ une seconde ;
- son prolongé, son d'une durée d'environ quatre secondes.

L'intervalle entre deux sons consécutifs est d'environ quatre secondes

Cependant, le signal «une série de sons très brefs» est constitué par une série d'au moins six sons d'une durée d'un quart de seconde environ chacun séparés par des pauses de même durée.

Une volée de cloche doit avoir une durée d'environ quatre secondes. Elle peut être remplacée par une série de coups de métal de même durée.



### A. Signaux généraux

	1	Son prolongé	« Attention »
	1	Son bref	« je viens sur tribord »
	2	Sons brefs	« je viens sur bâbord »
	3	Sons brefs	« je bats en arrière »
	4	Sons brefs	« je suis incapable de manœuvre »
		Séries de sons très brefs	Danger imminent d'abordage
	2	Sons prolongés répétés	} Signal de détresse
		ou	
		volées de cloches	







## D. Signaux de virage

	1 son prolongé suivi d'un son bref	«je vais virer sur tribord»
	1 son prolongé suivi de 2 sons brefs	«je vais virer sur bâbord»

## E. Signaux d'entrée et de sortie des ports et des voies affluentes


	3 sons prolongés suivi d'un son bref	« je vais me diriger sur tribord»
	3 sons prolongés suivis de 2 sons brefs	«je vais me diriger sur bâbord»

## F. Signaux de traversée de la voie navigable


	3 sons prolongés	« je vais traverser »
---	------------------	-----------------------

## G. Signaux par temps couvert

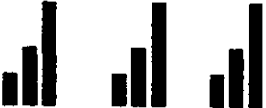
### a) bâtiment isolé faisant route, sauf avalant navigant au radar

	1 son prolongé répété au moins chaque minute
---	--

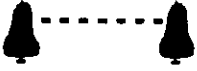
### b) convoi ou formation à couple faisant route, sauf avalant navigant au radar

	2 sons prolongés au moins chaque minute
---	---

### c) avalant navigant au radar

	à 3 reprises, 3 sons de tonalité différentes se suivant sans interruption
---	---

### d) bâtiment en stationnement



1 volée de cloche répétée  
au moins chaque minute

« je stationne du côté gau-  
che du chenal »



1 double volée de cloche  
répétée au moins chaque  
minute

« je stationne du côté droit  
du chenal »



1 triple volée de cloche  
répétée au moins chaque  
minute

« je stationne en position  
indéterminée »

## SIGNAUX SONORES

### Note préliminaire

Les signaux sonores autres que les coups et volées de cloche et le signal de trois sons de tonalités différentes se suivant sans interruption sont constitués par l'émission d'un ou de plusieurs sons consécutifs ayant les caractéristiques suivantes :

- son bref, son d'une durée d'environ une seconde ;
- son prolongé, son d'une durée d'environ quatre secondes ;

l'intervalle entre deux sons consécutifs est d'environ une seconde.

Toutefois, le signal « une série de sons très brefs » est constitué par une série d'au moins six sons d'une durée d'un quart de seconde environ chacun séparés par des pauses de même durée.

Une volée de cloche doit avoir une durée d'environ quatre secondes. Elle peut être remplacée par une série de coups de métal sur métal de même durée.

### A. Signaux généraux

- |   |              |                                    |
|---|--------------|------------------------------------|
| 1 | Son prolongé | « Attention »                      |
| 1 | Son bref     | « je viens sur tribord »           |
| 2 | Sons brefs   | « je viens sur bâbord »            |
| 3 | Sons brefs   | « je bats en arrière »             |
| 4 | Sons brefs   | « je suis incapable de manœuvrer » |

Série de sons très brefs Danger imminent d'abordage

- 2 Sons prolongés répétés

ou Signal de détresse

Volées de cloches

## B. SIGNAUX DE CROISEMENT

### Croisement prévu sur bâbord

Cas normal	1 son bref du montant	« je veux croiser à votre bâbord »
	1 son bref de l'avalant	« d'accord croisez à mon bâbord »
dérogation	2 sons brefs de l'avalant	« pas d'accord croisez à mon tribord »
	2 sons brefs du montant	« d'accord je croiserai à votre tribord »

### Croisement prévu sur tribord

Cas normal	2 sons brefs du montant	« je veux croiser à votre tribord »
	2 sons brefs de l'avalant	« d'accord croisez à mon tribord »
	1 son bref de l'avalant	« pas d'accord croisez à mon bâbord »
	1 son bref du montant	« d'accord je croiserai à votre bâbord »

## C. Signaux du dépassement

### Dépassement prévu à bâbord du rattrapé

	2 sons prolongés suivis de 2 sons brefs du rattrapant	« je veux dépasser à votre bâbord »
Cas normal :	Aucun signal sonore du rattrapé	« d'accord vous pouvez dépasser à mon bâbord »
Dérogation	2 sons brefs du rattrapé	« pas d'accord dé passez à mon tribord »
	1 son bref du rattrapant	« d'accord je passerai à votre tribord »

### Dépassement prévu à tribord du rattrapé

	2 sons prolongés suivis du rattrapé	« je veux dépasser à de 2 sons brefs votre tribord »
Cas normal :	Aucun signal sonore du rattrapé	« d'accord vous pouvez dépasser mon tribord »

Dérégulation	1 son bref du rattrapé	« pas d'accord dépassez à mon bâbord »
	2 sons brefs du rattrapant	« d'accord je passerai à votre bâbord »

### **Impossibilité de dépassement**

5 sons brefs émis par le rattrapé

#### **D. Signaux de virage**

1 son prolongé suivi d'un son bref	« je vais virer sur votre tribord »
1 son prolongé suivi de 2 sons brefs	« je vais virer sur bâbord »

#### **E. Signaux d'entrée et de sortie des ports et des voies affluentes**

3 sons prolongés suivi d'un son bref	« je vais me diriger sur tribord »
3 sons prolongés suivis de 2 sons brefs	« je vais me diriger sur bâbord »

#### **F. Signaux de traversée de la voie navigable**

3 sons prolongés	« je vais traverser »
------------------	-----------------------

#### **G. Signaux par temps couvert**

a) bâtiment isolé faisant route, sauf avalant navigant au radar

1 son prolongé répété au moins chaque minute

b) convoi ou formation à couple faisant route, sauf avalant navigant au radar

2 sons prolongés au moins chaque minutes

c) avalant navigant au radar

à 3 reprises, 3 sons de tonalité différentes se suivant sans interruption

d) bâtiment en stationnement

1 volée de cloche répétée  
au moins chaque minute

« je stationne du côté  
gauche du chenal »

1 double volée de cloche  
répétée au moins chaque minute

« je stationne du côté  
droit du chenal »

1 triple volée de cloche  
position répétée au moins chaque minute

« je stationne en position  
indéterminée »

## **ANNEXE 6**

### **Prescriptions relatives au transport des marchandises dangereuses par voie d'eau intérieure**

**Article premier.-** Tout transport de marchandises dangereuses par voie fluviale doit faire au moins l'objet des documents suivants :

- . Un bordereau d'expédition ;
- . Une fiche de sécurité ;

#### **Article 2.-**

L'expéditeur doit certifier que la matière est admise au transport par voie intérieure, et que son état, son conditionnement et son emballage sont en bon état.

#### **Article 3.-**

Le document de transport des marchandises dangereuses doit contenir au moins les renseignements suivants portant dispositions et indications du produit :

- . La désignation des marchandises, y compris le numéro d'identification de la matière selon les normes de l'ONU ;
- . La classe ;
- . Le chiffre de l'énumération ;
- . Le point d'éclair pour les hydrocarbures et les gaz ;
- . Le nombre et la description des colis ou des grands récipients pour vrac (GRV) ;
- . La quantité totale des marchandises dangereuses (en volume ou en masse brute ou en masse nette, et, en outre dans le cas des matières et objets explosives de la classe 1, en masse nette totale de matières explosibles contenues).

**Article 4.-** L'expéditeur est tenu de fournir au transporteur, les mentions qui doivent figurer dans le document de transport à savoir :

- ▣ L'énonciation de la matière ou bien le nom commercial ou technique de la matière lorsque celle-ci n'est pas nommément énumérée et le numéro d'énumération tels qu'ils figurent aux Règlements et Conventions Internationales en la matière ;
- ▣ La dénomination du composant le plus dangereux pour les préparations dangereuses ;
- ▣ Pour les déchets, la désignation du composant de la marchandise ayant déterminé la classification du déchet et devant être inscrit sous sa dénomination chimique.

**Article 5.-** Lorsqu'une matière dangereuse solide est remise au transport à l'état fondu, la désignation de la marchandise doit être complétée par la mention « fondu » à moins qu'elle figure déjà dans la dénomination.

**Article 6.-** L'expéditeur est tenu de remettre au capitaine, une fiche à sécurité (consignes écrites) conforme au modèle joint à la présente annexe comportant :

- ▣ La nature du danger présenté par les matières dangereuses transportées, ainsi que les mesures de sécurité nécessaires à prendre pour y faire face ;

- ▣ les dispositions à prendre et les soins à donner au cas où des personnes entreraient en contact avec les marchandises transportées ou les produits qui pourraient s'en dégager ;

- ▣ Les mesures à prendre en cas d'incendie et, en particulier, les moyens ou groupes de moyens à ne pas employer ;

- ▣ les mesures à prendre en cas de bris ou de détérioration des emballages ou des matières dangereuses transportées, notamment lorsque ces matières dangereuses se sont répandues sur la route ;

- ▣ Les mesures à prendre pour éviter ou minimiser les dommages en cas de déversement de matières considérées comme polluantes pour le milieu aquatique en complément des dangers indiqués par les étiquettes de danger ;

- ▣ Le nom de l'entreprise expéditrice et du responsable chargé de la sécurité des transports avec ses coordonnées téléphoniques.

**Article 7.-** Les consignes figurant dans la fiche de sécurité doivent être rédigées par le fabricant ou l'expéditeur pour chaque matière dangereuse ou classe des matières dangereuses et doivent être remises au transporteur 24 heures au plus tard avant le moment où l'ordre de transport est donné, de manière à lui permettre de prendre toutes les dispositions afin que le personnel intéressé prenne connaissance de ces consignes et soit à même de les appliquer convenablement.

**Article 8.-** Les barges destinées au transport des marchandises dangereuses doivent être soumises dans leur pays d'immatriculation à des inspections techniques pour vérifier que la coque, cales, tuyauterie répondent aux normes minimales de sécurité.

**Article 9.-** Les capitaines des bateaux transportant des matières dangereuses doivent détenir un certificat délivré par l'autorité compétente ou par toute organisation reconnue par cette autorité, attestant qu'ils ont suivi une formation et réussi à un examen portant sur les exigences spéciales à remplir lors d'un transport de marchandises dangereuses.

**Article 10.-** La formation est donnée dans le cadre d'un stage agréé par l'autorité compétente. Elle a pour objectifs essentiels la sensibilisation aux risques présentés par le transport des matières dangereuses et l'acquisition par les intéressés des notions de base indispensables pour minimiser la probabilité qu'un incident survienne et, s'il



survient, pour assurer la mise en œuvre des mesures de sécurité qui pourraient s'avérer nécessaires pour eux mêmes et l'environnement, et pour en limiter les effets.

**Article 11.-** Cette formation, qui devrait comprendre une expérience pratique personnelle, doit, également, en tant que formation de base pour toutes les catégories du personnel navigant, porter sur :

- ▣ les prescriptions générales applicables au transport des marchandises dangereuses ;
- ▣ les principaux types de risques ;
- ▣ l'information sur la protection de l'environnement en matière de transport, en particulier en ce qui concerne le transfert des déchets ;
- ▣ les mesures de prévention et de sécurité appropriées aux différents types de risques ;
- ▣ le comportement après un accident (premiers secours, sécurités de la circulation, connaissances de base relatives à l'utilisation d'équipements de protection...);
- ▣ l'étiquetage et la signalisation des dangers ;
- ▣ ce qu'un conducteur de bateau doit faire et ne doit pas faire lors du transport de marchandises dangereuses ;
- ▣ l'objet et le fonctionnement de l'équipement technique des barges ;
- ▣ les interdictions de chargement en commun sur une même unité de transport ou dans un conteneur ;
- ▣ les précautions à prendre lors du chargement et du déchargement des marchandises dangereuses ;
- ▣ les informations générales concernant la responsabilité civile ;
- ▣ les informations sur les opérations de transport multilatéral ;
- ▣ la manutention et l'arrimage des colis ;
- ▣ le comportement en marche des barges et les mouvements du chargement.

**Article 12.-** La validité du certificat est de cinq ans renouvelables après un test de formation agréé par l'autorité administrative compétente.

**Article 13.-** Tout certificat de formation délivré par les autorités compétentes d'un pays de la CEMAC ou de la RDC ou de toute Organisation reconnue par ces autorités, est accepté pendant sa durée de validité par les autorités compétentes des autres pays.

**Article 14.-** Toute unité de transport (pousseur, barge, etc...) transportant des marchandises dangereuses doit être munie :

- d'une trousse d'outils pour les réparations de fortune des engins ;
- de l'équipement nécessaire pour prendre les premières mesures de secours indiquées dans les consignes de sécurité prévues par le fabricant de la matière.

Ces équipements sont définis par l'autorité administrative compétente en fonction des matières dangereuses à transporter.

**Article 15.-** Les agents d'extinction contenus dans les extincteurs dont est munie une unité de transport doivent être tels qu'ils ne soient susceptibles de dégager des gaz toxiques, ni dans les cabines ou cales, ni sous l'influence de la chaleur d'un incendie.

**Article 16.-** Les extincteurs doivent être munis d'un plombage qui permet de vérifier qu'ils n'ont pas été utilisés. En outre, ils porteront une marque de conformité à une norme internationale ou toute autre service compétent, ainsi qu'une inscription indiquant la date à laquelle doit avoir lieu la prochaine inspection.

**Article 17.-** Les pousseurs ou barge transportant des hydrocarbures doivent être munis d'au moins deux extincteurs, lesquels doivent être agréés pour la lutte contre l'incendie des hydrocarbures.

**Article 18.-** Dans le transport des marchandises dangereuses, il est proscrit l'usage de tout appareil d'éclairage à flamme ou susceptible de produire des étincelles.

**Article 19.-** L'autorité administrative compétente doit s'assurer que les réservoirs sont conçus et construits conformément aux prescriptions suivantes :

- ▣ Les réservoirs doivent être construits en matériaux métalliques appropriés et être insensibles à la rupture fragile et à la corrosion fissurante sous tension -20 °c et + 50°c ;
- ▣ les joints de soudure doivent être exécutés selon les règles de l'art, et offrir toutes les garanties de sécurité ;
- ▣ pour les réservoirs soudés, ne doivent être utilisés que des matériaux se prêtant parfaitement au soudage et pour lesquels une valeur suffisante de résistance peut-être garantie à une température de 20 °c, particulièrement dans les joints de soudure ;

▣ les matériaux des réservoirs ou leurs revêtements protecteurs en contact avec le contenu ne doivent pas contenir de matières susceptibles de réagir dangereusement avec celui-ci, de former des produits dangereux ou d'affaiblir le matériau de manière susceptible ;

▣ le revêtement protecteur doit être conçu de manière que son étanchéité reste garantie quelles que soient les déformations susceptibles de se produire dans les conditions normales de transport ;

**Article 20.-** Les réservoirs, leurs attaches, leurs équipements de service et de structure doivent être conçus pour résister sans déperdition du contenu (à l'exception des quantités de gaz s'échappant d'ouvertures éventuelles de dégazage) aux sollicitations statiques et dynamiques dans les conditions normales de transport.

**Article 21.-** Des mesures doivent être prises en vue de protéger les réservoirs contre les risques de déformation, conséquence d'une dépression interne.

**Article 22.-** L'aptitude du constructeur à réaliser des travaux de soudure doit être reconnue par l'autorité administrative compétente. Les travaux de soudure doivent être exécutés par des soudeurs qualifiés, selon un procédé de soudure dont la qualité, y compris les traitements thermiques nécessaires, a été vérifiée par le test d'un procédé reconnu par l'autorité administrative compétente.

**Article 23.-** Lorsque l'autorité administrative compétente a des doutes sur la qualité des cordons de soudure, elle peut ordonner des contrôles.

**Article 24.-** La protection des citernes doit être conçue de manière à ne gêner ni l'accès aux dispositifs de remplissage et de vidange, aux soupapes de sécurité, ni leur fonctionnement.

**Article 25.-** Le réservoir ou chacun de ses compartiments doit être pourvu d'une ouverture suffisante pour en permettre l'inspection.

**Article 26.-** Toutes les ouvertures des réservoirs destinés au transport des matières liquides inflammables (classe 3) doivent être situées au-dessus du niveau du liquide. Aucune tuyauterie ou branchement ne doit traverser les parois du réservoir au-dessous du niveau du liquide. Les réservoirs doivent pouvoir être fermés hermétiquement, et les fermetures doivent pouvoir être protégés par un capot de verrouillage.

**Article 27.-** Les réservoirs destinés au transport de gaz liquéfiés doivent, outre les orifices prévus pour la vidange et le remplissage, être munis, d'ouvertures utilisables pour le montage des jauges, thermomètres, manomètres et de trous de purge, rendus nécessaires par leur exploitation et leur sécurité.

**Article 28.-** Les orifices de remplissage et de vidange des réservoirs destinés au transport des gaz liquéfiés inflammables et/ou toxiques (classe 2), doivent être munis d'un dispositif interne de sécurité à fermeture instantanée qui, en cas de déplacement intempestif du réservoir ou en cas d'incendie, se ferme automatiquement. La fermeture de ce dispositif doit aussi pouvoir être déclenchée à distance.

**Article 29.-** Les réservoirs destinés au transport des gaz 7° et 8° doivent être calorifugés. La protection calorifuge doit être garantie au moyen d'une enveloppe continue.

**Article 30.-** Pour chaque nouveau type de citerne, l'autorité compétente, ou un organisme désigné par elle, doit établir un certificat attestant que le prototype de citerne qu'elle a expertisé, y compris les moyens de fixation de réservoir, convient à l'usage qu'il est envisagé d'en faire et répond aux conditions de construction, d'équipement et aux conditions particulières suivant les classes de matières transportées.

**Article 31.-** Les matières d'un groupe de matières doivent être de nature voisine et également compatibles avec les caractéristiques du réservoir. Les matières autorisées ou les groupes de matières autorisées doivent être indiqués dans le procès-verbal d'expertise avec leur désignation chimique ou avec la rubrique collective correspondante de l'énumération des matières, ainsi qu'avec la classe et le chiffre.

**Article 32.-** Lorsque la sécurité du réservoir ou de ses équipements a pu être compromise par suite de réparation, modification ou accident, un contrôle exceptionnel doit être effectué.

**Article 33.-** Tous ces contrôles, épreuves et vérifications doivent être effectués par l'autorité compétente ou par l'expert agréé par celle-ci. Des attestations indiquant le résultat de ces opérations doivent être délivrées en précisant la liste des matières autorisées au transport dans ce réservoir.

**Article 34.-** Les denrées alimentaires ne peuvent être transportées dans ces réservoirs que si les mesures nécessaires ont été prises en vue de prévenir toute atteinte à la santé publique.

**Article 35.-** Les réservoirs vides, non nettoyés, doivent, pour être acheminés, être fermés de la même façon et présenter les mêmes garanties d'étanchéité que s'ils étaient pleins.

**Article 36.-** L'expéditeur et/ou le chargeur doivent s'assurer que les différents éléments d'un chargement comprenant des matières dangereuses sont convenablement arrimés sur l'unité de transport et assujettis par des moyens appropriés, de façon à éviter tout déplacement significatif de ces éléments les uns par apport aux autres.

**Article 37.-** Sauf cas de force majeure, les marchandises dangereuses doivent être déchargées à des endroits aménagés à cet effet ;

Le destinataire des marchandises dangereuses est tenu d'aménager des endroits spécifiques aux fins des déchargements et stockage de ses produits et d'en assurer la disponibilité.

**Article 38.-** Les colis munis d'étiquettes conformes au modèle n° 12 du présent annexe doivent être protégés contre tout dommage.

**Article 39.-** Les moteurs doivent être mis à l'arrêt pendant les opérations de déchargement, sauf dans le cas où leur utilisation est nécessaire pour le fonctionnement des pompes ou d'autres mécanismes assurant le chargement et le déchargement de l'unité de transport.

**Article 40.-** Le fabricant et/ou l'expéditeur de la marchandise dangereuse sont responsables de l'apposition des étiquettes. De ce fait, il leur appartient d'assurer l'étiquetage de ces marchandises en utilisant les modèles conventionnels.

**Article 41.-** Le transport des matières radioactives et explosibles en provenance ou à destination des pays de la sous région est soumis à une autorisation spéciale du gouvernement des pays traversés.

**Article 42.-** En cas d'autorisation spéciale prévue à l'article ci-dessus, le transport des matières radioactives ou explosibles se fera sous haute surveillance et escorte des forces de maintien de l'ordre s'assure de l'apurement des opérations au poste de douane frontalier avant de procéder au transfert desdites marchandises par les autorités compétentes du pays de destination ou de transit.

**Article 43.-** Les conteneurs ou tout autre emballage utilisés pour le conditionnement des matières radioactives pendant leur transport ne doivent pas être affectés à d'autres fins.

## 6-1 L'IDENTIFICATION DE LA MARCHANDISE

### L'identification

La plupart des usagers, transporteurs routiers ou auxiliaires de transport, organisent le transport des marchandises dangereuses sans connaître la dénomination et le numéro de groupe sous lequel celles-ci sont énumérées ou assimilées conformément aux règles de transports terrestres.

Sans cette précision fondamentale, toute indication risque d'être erronée ou, tout au moins, sujette à caution. Il en résulte que toute personne chargée d'organiser un transport doit demander à son donneur d'ordre, la référence exacte de la marchandise dans la réglementation applicable.

### L'énumération des matières

A l'intérieur de chacune des classes, les matières citées sont précédées d'un numéro d'ordre, qui sous le nom de chiffre d'énumération, sert de référence dans tout l'ensemble des textes pour identifier la matière ou les groupes de matières présentant les mêmes dangers.

Par exemple, dans la classe 2, le gaz de ville est énuméré en 2<sup>ème</sup> position : son chiffre d'énumération est (2, 2°) ; les matières du 5° b classe 2 sont : l'éthane, l'éthylène, le silène (2, 5°).

## 6.2. LES NUMEROS D'IDENTIFICATION DU DANGER

La base essentielle du système consiste à donner à un chiffre, une même signification. Il suffit donc, pour l'organisation des secours, de retenir le sens de dix chiffres.

En principe, deux chiffres suffisent pour déterminer les dangers les plus fréquents d'une manière présentant un triple risque de danger ou pour une matière dangereuse présentant un second risque.

Le numéro d'identification du danger ainsi constitué permet de déterminer immédiatement le danger principal (1<sup>er</sup> chiffre) et le ou les dangers subsidiaires de la matière (2<sup>ème</sup> ou 3<sup>ème</sup> chiffre).

Le numéro d'identification du danger se compose de deux ou trois chiffres. En général, les chiffres indiquent les dangers suivants :

- 0 Absence de danger secondaire ;
- 1 Matières explosibles ;
- 2 Emanation de gaz résultant de pression ou d'une réaction chimique ;

- 3 Inflammabilité de matières liquides ( vapeurs ) et jaz ou matières liquide auto-chauffante ;
- 4 Inflammabilité de matière solide ou matière solide auto chauffante ;
- 5 Carburant ( favorise l'incendie ) ;
- 6 Toxicite ou danger d'infection ;
- 7 Radioactivité ,
- 8 Corrosivité ;
- 9 Danger de réaction violente spontanée.

**NOTA** : Le danger de réaction violente spontanée au sens du chiffre 9 comprend la possibilité, du fait de la nature de la matière, d'un danger d'explosion, de désagrégation ou d'une réaction de polymérisation suite à un dégagement de chaleur considérable ou de gaz inflammables et/ou toxiques.

Le doublement d'un chiffre indique une intensification du danger afférent.  
Lorsque le danger d'une matière peut-être indiqué suffisamment par un seul chiffre, ce chiffre est complété par zéro.

Quand le numéro d'identification du danger est précédé de la lettre « x », cela indique que la matière réagit dangereusement avec l'eau.

La signification des principales combinaisons issues des chiffres énumérés au paragraphe ci-dessus, susceptibles d'être utilisés est la suivante;

- 20 gaz inerte ;
- 22 gaz réfrigéré ;
- 223 gaz inflammable réfrigéré ;
- 225 gaz comburant réfrigéré ( favorise l'incendie
- 23 gaz inflammable ;
- 236 gaz inflammable et toxique
- 239 gaz inflammable, pouvant produire spontanément une réaction violente ;
- 25 gaz comburant ( favorise l'incendie ) ;
- 26 gaz toxique ;
- 265 gaz toxique et comburant ( favorise l'incendie ) ;
- 266 gaz très toxique
- 268 gaz toxique et corrosif ;
- 286 gaz corrosif et toxique ;
- 30 matière liquide inflammable ( point d'éclair de 23° c 61°c, valeurs limites comprises) ou matière liquide inflammable ou matière solide à l'état fondu ayant un point d'éclair supérieur à 61°, chauffée à une température égale ou supérieure à son point d'éclair, ou matière liquide auto-échauffante ;
- 323 matière liquide inflammable réagissant avec l'eau en dégageant des gaz inflammables.
- X323 matière liquide inflammable réagissant dangereusement avec l'eau en dégageant des gaz inflammables.
- 33 matière liquide très inflammable ( point d'éclair inférieur à 21°c).
- 333 matière liquide pyrophorique ;
- X333 matière liquide pyrophorique réagissant dangereusement avec l'eau ;

- 336 matière liquide très inflammable et toxique ;
- 338 matière liquide très inflammable et corrosive ;
- X338 matière liquide très inflammable et corrosive, réagissant dangereusement avec l'eau ;
- 339 matière très inflammable, pouvant produire spontanément une réaction violente ;
- 36 matière liquide très inflammable (point d'éclair de 23°c à 61° c, valeurs limites comprises), présentant un degré mineur de toxicité, ou matière liquide auto-échauffante et corrosive ;
- 362 matière liquide inflammable, toxique, réagissant avec l'eau en dégageant des gaz inflammables ;
- X362 matière liquide inflammable, toxique, réagissant avec l'eau en émettant des gaz inflammables ;
- 38 matière liquide inflammable (point d'éclair de 23° C à 61° C, valeurs limites comprises), présentant un degré mineur de corrosivité, ou matière liquide auto-suffisante et corrosive ;
- 382 matière liquide inflammable, corrosive, réagissant avec l'eau en dégageant des gaz inflammables ;
- X382 matière liquide inflammable, corrosive, réagissant avec l'eau en dégageant des gaz inflammables ;
- 39 liquide inflammable, pouvant produire spontanément une réaction violente ;
- 40 matière solide inflammable ou auto-échauffante ;
- 423 matière solide réagissant avec l'eau en dégageant des gaz inflammables ;
- X423 matière solide inflammable, réagissant dangereusement avec l'eau en dégageant des gaz inflammables ;
- 44 matière solide inflammable qui, à une température élevée, se trouve à l'état fondu ;
- 446 matière solide inflammable et toxique qui, à une température se trouve à l'état fondu ;
- 432 matière solide toxique, réagissant avec l'eau en dégageant des gaz inflammables ;
- 48 matière solide inflammable ou auto-échauffante, corrosive ;
- 482 matière solide corrosive, réagissant avec l'eau en dégageant des gaz inflammables ;
- 50 matière comburante (favorise l'incendie) ;
- 539 peroxyde organique inflammable ;
- 55 matière très comburante (favorise l'incendie) ;
- 556 matière très comburante (favorise l'incendie), toxique ;
- 558 matière comburante (favorise l'incendie) et corrosive ;
- 559 matière comburante (favorise l'incendie) pouvant produire spontanément une réaction violente ;
- 56 matière très comburante (favorise l'incendie), toxique ;
- 568 matière très comburante (favorise l'incendie), toxique, corrosive ;
- 58 matière comburante (favorise l'incendie) et corrosive ;
- 59 matière comburante (favorise l'incendie) pouvant produire spontanément une réaction violente ;



- 60 matière toxique ou présentant un degré mineur de toxicité ;
- 606 matière infectieuse ;
- 623 matière toxique liquide, réagissant avec l'eau, en dégageant des gaz inflammables ;
- 63 matière toxique et inflammable (point d'éclair de 23°C à 61°C, valeurs limites comprises) ;
- 638 matière toxique et inflammable (point d'éclair de 23°C à 61°C, valeurs limites comprises) et corrosive ;
- 639 matière toxique et inflammable (point d'éclair de 23° C à 61° C, valeurs limites comprises) pouvant produire spontanément une réaction violente ;
- 64 matière toxique solide, inflammable ou auto-échauffante ;
- 642 matière toxique solide, réagissant avec l'eau en dégageant des gaz inflammables ;
- 65 matière toxique et comburante (favorise l'incendie) ;
- 66 matière très toxique ;
- 663 matière très toxique et inflammable (point d'éclair égal ou inférieur à 61°C) ;
- 664 matière très toxique solide, inflammable ou auto-échauffante ;
- 665 matière très toxique et comburante (favorise l'incendie) ;
- 668 matière très toxique et corrosive ;
- 669 matière très toxique, pouvant produire spontanément une réaction violente ;
- 68 matière toxique et corrosive ;
- 69 matière toxique ou présentant un degré mineur de toxicité, pouvant produire spontanément une réaction violente ;
- 70 matière radioactive ;
- 72 gaz radioactif ;
- 723 gaz radioactif, inflammable ;
- 73 matière liquide radioactive, inflammable (point d'éclair inférieur ou égal à 61° C) ;
- 74 matière solide radioactive, inflammable ;
- 75 matière radioactive, comburante (favorise l'incendie) ;
- 76 matière radioactive, toxique ;
- 78 matière radioactive, corrosive ;
- 80 matière corrosive ou présentant un degré mineur de corrosivité ;
- X80 matière corrosive ou présentant un degré mineur de corrosivité réagissant dangereusement avec de l'eau ;
- 823 matière corrosive liquide, réagissant avec l'eau en dégageant des gaz inflammables ;
- 83 matière corrosive ou présentant un degré mineur de corrosivité et inflammable (point d'éclair de 23° C à 61° C, valeurs limites comprises) ;
- X83 matière corrosive ou présentant un degré mineur de corrosivité et inflammable (point d'éclair de 23° C à 61° C, valeurs limites comprises) réagissant avec l'eau ;
- 836 matière corrosive ou présentant un degré mineur de corrosivité et inflammable (point d'éclair de 23° C à 61° C, valeurs limites comprises) et toxiques ;
- 839 matière corrosive ou présentant un degré mineur de corrosivité et inflammable (point d'éclair de 23°C à 61°C, valeurs limites comprises), pouvant produire spontanément une réaction violente ;

- 39 matière corrosive ou présentant un degré mineur de corrosivité et inflammable (point d'éclair de 23° C à 61° C, valeurs limites comprises, pouvant produire spontanément une réaction violente et réagissant dangereusement avec l'eau ;
- 4 matière corrosive solide, inflammable ou auto-échauffante ;
- 42 matière corrosive solide, réagissant avec l'eau en dégageant des gaz inflammables ;
- 5 matière corrosive ou présentant un degré mineur de corrosivité et comburante (favorise l'incendie) ;
- 56 matière corrosive ou présentant un degré mineur de corrosivité et comburante (favorise l'incendie) et toxique ;
- 6 matière corrosive ou présentant un degré mineur de corrosivité et toxique ;
- 8 matière très corrosive ;
- 88 matière très corrosive réagissant dangereusement avec l'eau ;
- 83 matière très corrosive et inflammable (point d'éclair de 23° C à 61° C, valeurs limites comprises) ;
- 84 matière très corrosive, inflammable ou auto-échauffante ;
- 85 matière très corrosive et comburante (favorise l'incendie) ;
- 86 matière très corrosive et toxique ;
- 886 matière très corrosive et toxique, réagissant dangereusement avec l'eau ;
- 39 matière corrosive ou présentant un degré mineur de corrosivité pouvant produire spontanément une réaction violente ;
- 90 matière dangereuse du point de vue de l'environnement.

## 6.4. BORDEREAU D'EXPEDITION

### (Bon de livraison)

Nom et adresse de l'entreprise responsable de l'expédition					
N° de téléphone					
Je soussigné..... agissent au nom et pour					
Compte de la Société..... déclare remettre					
Aux fins de transport à Monsieur.....					
Les marchandises dangereuses énumérées ci-après et certifie l'exactitude des renseignements suivants.					
N° de commande	N° d'expédition	Date D'expédition		Port	
				Payé	Dû
Destinataire				Transporteur	
				Camion	Wagon
Code produit	Nature produit	Poids brut	Tare	Poids Net	Capacité citerne
	<b>SULFURIQUE ACIDE 92 %</b>				
Nom de la matière	Danger	Numéro du groupe	Symboles affichés		
<b>Acide sulfurique 92 %</b>			<b>88</b> <b>1838</b> <b>Reçu la fiche de sécurité</b> <b>N° 88</b>		
L'atelier	Le chauffeur	Service expédition			

Ce document sera établi en (2) exemplaires avec des couleurs différentes. L'exemplaire blanc sera remis au chargeur, et l'autre de couleur rose restera chez le livreur.

### Modèle n° 1 (verso)

Le code d'identification du danger n° 30 s'applique aux matières suivantes :

Matières transportées à MATIERES cocher par le Transporteur ou l'expéditeur	Numérotation codes d'identification des matières	DENOMINATION DES
	2055	STYRENE
	2057	PROPYLENE TRIMERE
	2222	ANISOLE
	2238	CHLOROTOLUENES
	2243	ACETANES DE CYCLOHEXYLE
	2245	CYCLOPENTANONE
	2271	ETHYLAMYCETONE
	2282	ALCOOL HEXYLIQUE
	2365	PROPYLBENZENE
	2416	BORATE DE METHYLE
	2521	DICETENE
	1172	ACETANE D'ATHOXYETHYLE
	2528	ISOBUTYRATE D'ISOBUTYLE
	2539	ALDEHYDE OCTYLIQUE (OCTYALDEHYDE)
	2541	TERPINOLENE
	92008	PROPYLENE TETRAMERE
	92012	ALCOOL OXO
	92025	ACETATE DE BENZYLE
	92028	ACETATE DE METHYLCYCLOHEXYLE
	92030	ACETOPHENONE
	92031	ACETYLACETATE D'ETHYLE
	92032	ACETYLACETATE DE METHYLE
	92040	ACCOOL CYCLOHEXYLIQUE
	92048	DISOPROPYLBENZENE
	92052	LACTATE DE BUTYLE
	92085	DIMETHYLPOLYSULFURE
	92120	ACETATE DE METHYLAMYLE
	92121	ACETATE DE METHYLGLYCOL
	92122	ACETATE D'OCTYLE
	92126*	ACCOOL TETRAHYDROFURYLIQUE
	92134	BUTYLGLYCOL
	92134	ATHYLDIGLYCOL
	92149	ACETATE DE BUTYLGLYCOL
	92152	OXYDE DE BUTYLE
	92174	ISOPHORONE
	92187	SULPHOXYDE DE METHYLE
	92188	NITROPROPANES
	92193*	ISOPROPYLPYLGYLCOOL*
	92194	TETRALINE
	92197	CHLOROTRIFLUOROMETHYLBENZENE
	92200	ETHYLHEXANOL
	92201	METHYLCYCLOHEXANOL
	92203	TITANATES ORGANIQUES PURS (ou en solution)
	92204	DIMETHYLSILICONE
	92207	BENZOATE D'ETHYLE
	92210	ALDEHYDE DECYLIQUE
	92213	DIETHYLETHANOLAMINE
	92214	ALCOOL FURYLIQUE
	92224	DIETHOXYACETANE D'ETHYLE



**Modèle n° 2 (Verso)**

**Le code de sécurité des 26 produits pétroliers les plus transportés**

LE CODE	33 1203	S'APPLIQUE AUX MATIERES SUIVANTES
N° d'identification	DENOMINATION	Point d'éclair
1202	BITUME FLUIDE	entre 55 et 100° C
1203	CARBURANT AVIATION (Essences aviation)	inférieur à 21° C
1203	SUPERCARBURANTS	inférieur à 21° C
1203	CARBURANTS-AUTO (Essences auto)	inférieur à 21° C
1203	ESSENCE MINERALE	inférieur à 21° C
1203	ESSENCE DE PETROLE	inférieur à 21° C
1203	ESSENCE DESCHISTES	inférieur à 21° C
1203	ESSENCES DITES SPECIALES	inférieur à 21° C
1203	ETHER DE PETROLE	inférieur à 21° C
1202	FUEL-OIL	entre 55 et 100°C
1203	GASOIL	entre 55 et 100°C
1203	HEPTANE	inférieur à 21° C
1202	HEXANE	inférieur à 21° C
1202	HUILE COMBUSTIBLE POUR MOTEURS	entre 55 et 100°C
1202	HUILES MINERALES DE PETROLE	entre 55 et 100°C
1223	HYDROCARBURES LIQUIDES	entre 55 et 100°C
1203	HYDROCARBURES LIQUIDES	inférieur à 21° C
1202	PENTANE	inférieur à 21° C
1223	PETROLES BRUTS	entre 55 et 100°C
1203	PETROLES BRUTS	inférieur à 21° C
1223	PETROLES BRUTS	inférieur à 21° C
1223	PETROLES BRUTS	entre 21 et 55° C
1223	PETROLE LAMPANT	entre 21 et 55° C
1223	KEROSENE	entre 21 et 55° C
1223	SOLVANT NAPHTA WHITE-SPIRIT	

## **6.6. Présentation des différentes étiquettes du danger (signification)**

Les étiquettes n° 1, 1.4, 1.5, 1.6, 01, 2, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 05, 6.1, 6.2, 7B, 7C, 8 et 9 ont la forme d'un carré de 100 mm de côté posé sur la pointe. Elles sont marquées, sur tout leur pourtour, d'une ligne de couleur noire placée à 5 mm du bord.

Les étiquettes n° 10, 11 et 12 ont la forme d'un rectangle de format A5 (148 x 210 mm). Si la dimension du colis l'exige, les étiquettes peuvent avoir des dimensions réduites, à condition de rester bien visibles.

Il est admis de faire figurer sur la partie inférieure des étiquettes une inscription en chiffres ou lettres portant sur la nature du danger.

Les inscriptions sur les étiquettes de danger doivent être portées de manière bien lisible et indélébile.

Les étiquettes de danger doivent être apposées de manière appropriée et bien.

L'expéditeur est responsable de l'apposition des étiquettes.

Outre les étiquettes de danger prescrites par le présent règlement, des étiquettes de danger conformes aux prescriptions applicables à d'autres modes de transports peuvent être apposées sur les colis, conteneurs, citernes et batteries de récipients renfermant des marchandises dangereuses qui sont transportées par route sur une partie du trajet dont l'étiquetage doit répondre aux dispositions desdites prescriptions.

L'explication des figures

Les étiquettes de danger prescrites pour les matières et objets des classes 1 à 9 (voir les tableaux reproduits à la fin) signifient :

- N° 1 (noir sur fond orange, bombe explosant, dans le sujet à l'explosion, division 1.1, 1.2 et 1.3 moitié supérieure, numéro de division et lettre du groupe de comptabilité appropriée dans la moitié inférieure ; petit chiffre 1 dans le coin inférieur) :
- N° 1.4 (noir sur fond orange ; numéro de division « 1.4 » sujet à l'explosion, division 1.4 remplissant la plus grande partie de la moitié supérieure ; lettre du groupe de comptabilité appropriée dans la moitié inférieure, petit chiffre « 1 » dans le coin inférieur) :
- N° 1.5 (noir sur fond orange ; numéro de division « 1.5 » sujet à l'explosion, division 1.5 remplissant la plus grande partie de la moitié supérieure, lettre du groupe de comptabilité « D dans la moitié inférieure, petit chiffre « 1 » dans le coin inférieur) ;

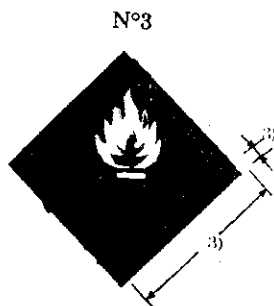
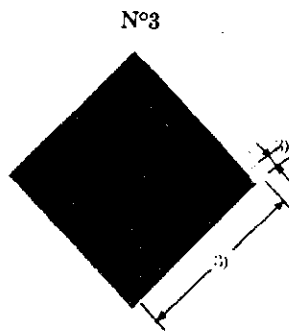
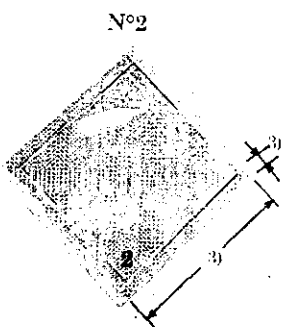
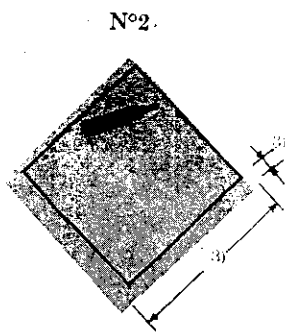
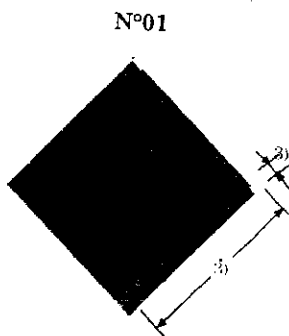
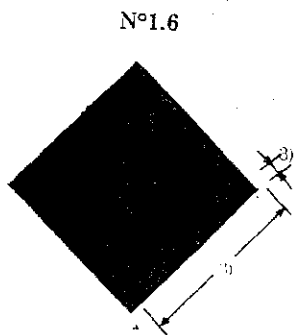
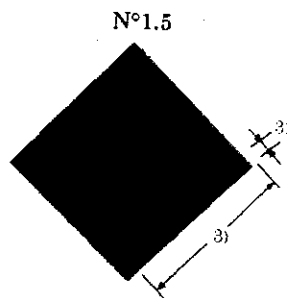
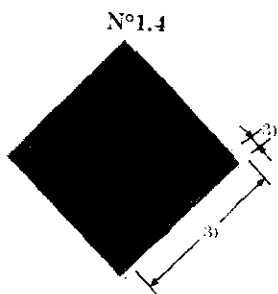
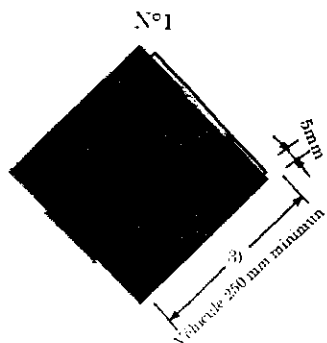
- N° 1.6 (noir sur fond orange, numéro de division « 1.6 » sujet à l'explosion, division 1.6 remplissant la plus grande partie de la moitié supérieure ; lettre du groupe de comptabilité « N » dans la moitié inférieure, petit chiffre « 1 » dans le coin inférieur) ;
- N° 01 (noir sur fond orange, bombe explosant dans la danger d'explosion moitié supérieure) :
- N° 2 (bouteille à gaz, noir ou blanche sur fond vert avec gaz non inflammable et non toxique un petit chiffre « 2 » dans le coin inférieur) :
- N° 3 (flamme noire ou blanche sur fond rouge) : danger de feu (matières liquides inflammables)
- N° 4.1 (flamme noire sur fond constitué de bandes verticales équidistantes alternativement rouge et blanche) : danger de feu (matières solides inflammables)
- N° 4.2 (flamme noire sur fond blanc, le triangle inférieur de matière sujette à inflammation spontanée l'étiquette étant de couleur rouge) :
- N° 4.3 (flamme noire ou blanche sur fond bleu) : danger d'émanation de gaz inflammable au contact de l'eau
- N° 5.1 (flamme au dessus d'un cercle, noire sur fond jaune avec un petit chiffre « 5.1 » dans le coin inférieur) : Matière comburante
- N° 5.2 (flamme au dessus d'un cercle, noire sur fond jaune peroxyde organique : danger d'incendie avec un petit chiffre « 5.2 » dans le coin inférieur) :
- N° 05 (flamme au dessus d'un cercle, noir sur fond jaune) ; danger d'activation d'incendie
- N° 6.1 (tête de mort sur deux tibias, noirs sur fond blanc) matière toxique : à tenir isolée des denrées alimentaires ou autres objets destinés à la consommation dans les véhicules, sur les lieux de chargement, de déchargement ou de transbordement.
- N° 6.2 (un cercle surchargé de trois croissants, petit chiffre matières infectieuses ; à tenir isolées des denrées alimentaires ou autres objets de la consommation et aliments pour animaux.
- N° 7A trèfle (schématisé, inscription RADIOACTIVE, matière radioactive dans des colis de la catégorie I- D'une bande verticale dans la moitié inférieure, BLANCHE ; en cas d'avarie des colis, danger pour la santé en cas d'ingestion, inhalation ou contact avec la matière qui se trouvait répandue  
Contenu..... ;  
Activité..... ;  
Petit chiffre « 7 » dans le coin inférieur
- N° 7B (comme la précédente, mais deux bandes verticales matière radioactive dans des colis de la catégorie II- dans la moitié inférieure avec le texte suivant : JAUNE ; tenir éloignés des colis qui portent une étiquette avec inscription « FOTO » en cas d'avarie des colis, danger pour la santé, en cas d'ingestion inhalation ou contact avec la matière qui se trouvait répandue.  
Contenu..... ;  
Activité..... ;  
Indice de transport..... ;  
Fond moitié supérieure : jaune  
Fond moitié inférieure : blanc
- N° 7C (comme la précédente, mais avec deux bandes matière radioactive dans des colis de la catégorie III- Verticales rouges dans la moitié inférieure) : JAUNE ; tenir éloignés des colis qui portent une

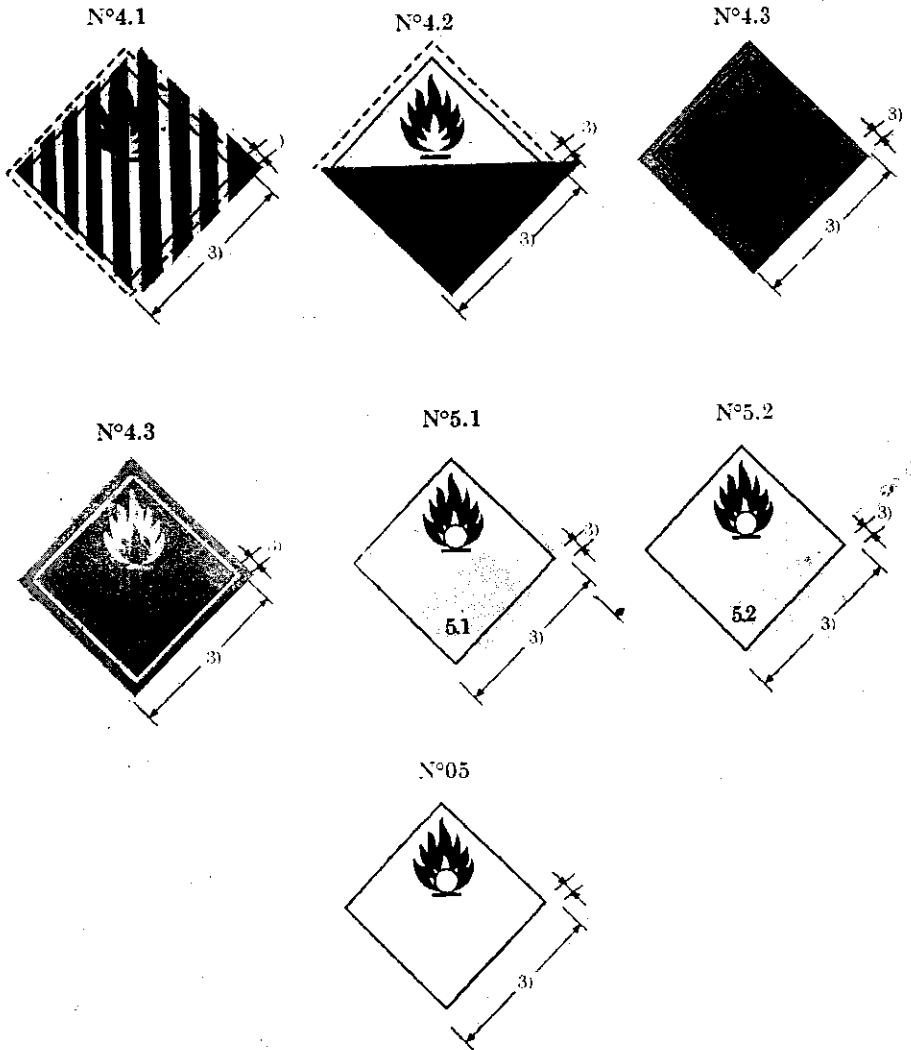


étiquette avec inscription « FOTO » en cas d'avarie des colis, danger pour la santé en cas d'ingestion, inhalation ou contact avec la matière qui se trouvait répandue.

- N° 7D (trèfle schématisé, inscription RADIOACTIVE matière radioactive présentant les dangers décrits sous Symbole et inscriptions noirs. Et chiffre « 7 » 7A, 7B ou 7C ; moitié supérieure fond jaune, inférieur fond blanc).
- N° 8 (gouttes s'écoulant d'une éprouvette sur une plaque matière corrosive et d'une éprouvette sur une main, noirs sur fond Blanc, le triangle inférieur de l'étiquette étant de couleur noire bordée d'un liseré blanc).
- N° 9 (fond blanc avec sept bandes verticales noires dans matière et objets divers, qui en cours de transport la moitié supérieure et le petit chiffre « 9 », souligné présentent un danger autre que ceux qui sont visés en noir dans le coin inférieur). Par les autres classes.
- N° 10 (parapluie ouvert noir et six gouttes d'eau noires, sur craint l'humidité Fond blanc ou sur fond contrastant approprié) :
- N° 11 (deux flèches noires sur fond blanc ou sur fond haut ; apposer l'étiquette les pointes des flèches vers le haut Contrastant approprié) :
- N° 12 (verre à pied rouge sur fond blanc ou sur fond Contrastant approprié) :

# Etiquette de danger

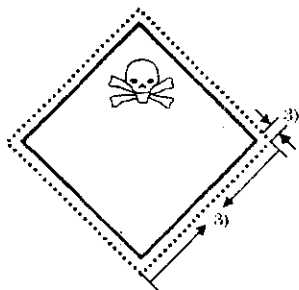




- 1) Indication du numéro de division et de la lettre du groupe de compatibilité approprié
- 2) Indication de la lettre du groupe de compatibilité appropriée
- 3) Dimension, voir étiquette n°1

## Etiquettes de danger

N°6.1



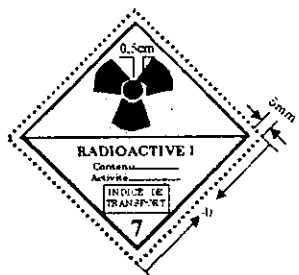
N°6.2



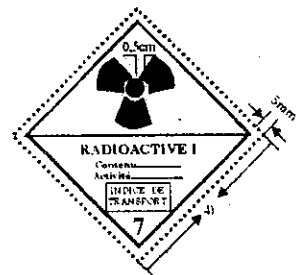
N°7A



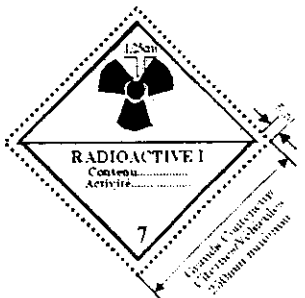
N°7B



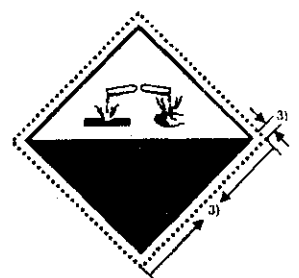
N°7C



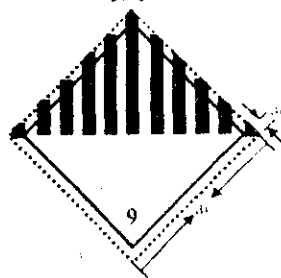
N°7D

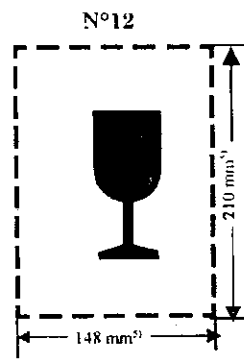
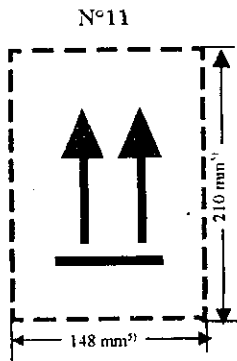
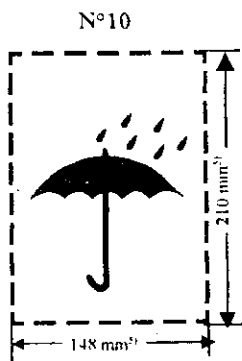


N°8



N°9





3) Dimension, voir étiquette n°1

4) Dimensions, voir étiquette n°7A peuvent être réduites jusqu'au format A7 (74x105mm)

5) Les dimensions des étiquettes à apposer sur les colis

## **NOMENCLATURE ALPHABETIQUE DES MATIERES DANGEREUSES**

### **6.7. OBSERVATIONS POUR L'USAGE DE LA NOMENCLATURE ALPHABETIQUE DES MATIERES DANGEREUSES**

La nomenclature alphabétique des matières dangereuses comporte les six colonnes suivantes :

#### **1. Le nom de la matière ou objets**

Sont repris en colonne 1 :

. Toutes les dénomciations des matières et objets figurant dans les « énumérations des matières » des différentes classes à l'exception de certains mélanges de gaz ;

. Toutes les rubriques collectives marquées « n.s.a. », figurant dans ce même « énumérations des matières » ;

. Certaines « rubriques collectives spécifiques » ;

. Un certain nombre de matières et objets qui, bien que ne répondant pas aux critères précédents, se trouvent être assez couramment transportés ;

Les dénominations des matières, objets et rubriques collectives sont classées par ordre alphabétique sans qu'il soit tenu compte des chiffres arabes, des lettres et préfixes tels que o-, m-, p-, n-, sec-, N-, alpha-, bêta-, oméga-, cis-, et trans-. Il a par contre été tenu compte des préfixes bis- et isp-.

Lorsqu'une matière ou un objet est repris nommément dans cette colonne, seule sa dénomination, ou l'une de ses dénominations figurant en caractères gras doit être mentionnée dans le document de transport.

Lorsqu'une matière ou un objet n'est pas repris nommément dans cette colonne, mais qui peut être attribué à une rubrique collective « n.s.a » figurant en caractères gras, cette rubrique collective doit être mentionnée dans le document de transport.

Dans tous les cas, les mentions portées dans le document de transport doivent être conformes aux prescriptions édictées à ce sujet dans la classe dont relève la matière ou l'objet.

#### **2. Numéro d'identification**

Un numéro d'identification est attribué à chaque matière, chaque objet ou chaque rubrique collective pour lequel un classement est défini en colonnes 2, à

l'exception des emballages vides et de quelques rubriques collectives (en classes 2 et 9 notamment). Lorsque ce numéro comporte quatre chiffres, il est extrait de la « liste des matières dangereuses le plus couramment transportées » figurant dans les recommandations des Nations Unies relatives au transport des marchandises dangereuses.

Le numéro d'identification doit être porté sur le document de transport et y précéder la dénomination de la matière, de l'objet ou de la rubrique collective sauf lorsque cette matière, cet objet ou cette rubrique relève de la classe 2.

### **3. Numéro d'identification du danger**

Pour les matières et pour les rubriques collectives de matières, susceptibles d'être transportées en citernes ou barges, la colonne 3 indique les numéros d'identification du danger et la colonne 2 les numéros d'identification de la matière, qui doivent être inscrites sur les panneaux orange apposées à ces citernes/barges (ou leurs pousseurs).

### **4. Classe**

La colonne 4 indique la classe dont relève la matière, l'objet ou la rubrique collective. Lorsque cette classe est la 1, la colonne 4 indique la division de risque et le groupe de comptabilité de la matière, de l'objet ou de la rubrique collective.

L'absence d'indication dans cette colonne est due au fait que la matière, l'objet ou la rubrique collective est répertorié sous une autre dénomination à laquelle la nomenclature renvoie.

### **5. Chiffre de l'énumération**

Pour toutes les classes autres que la classe 7, la colonne 5 indique le chiffre de l'énumération, avec, s'il y a lieu, la ou les lettres-indices, dont relève la matière, l'objet ou la rubrique collective dans la classe. Lorsque plusieurs lettres-indices sont présentes, il s'agit d'une alternative : le choix de la lettre-indice convenable doit être effectué en fonction des critères figurant dans l'introduction de la classe.

L'absence d'indications dans cette colonne est concomitante avec l'absence d'indications en colonne 4.

### **6. Etiquettes de danger**

La colonne 6 indique les numéros des étiquettes de danger qui doivent être apposées sur les colis, à l'exception des numéros 10, 11 et 12.

Lorsque des étiquettes supplémentaires sont prescrites seulement pour certaines matières d'une rubrique collective, leurs numéros sont indiqués entre parenthèses.

La présence d'un tiret dans la colonne 6 signifie qu'un étiquetage de danger est prescrit pour les colis, mais que les numéros des étiquettes n'ont pas pu être précisés ; il y a alors lieu de se reporter aux prescriptions édictées dans la classe.

L'absence d'indications dans cette colonne signifie qu'aucun étiquetage de danger n'est prescrit pour les colis.

La présence d'un astérisque, colonne 6, met en évidence une divergence sur le numéro d'identification du danger avec le tableau, divergence provenant du fait que l'on veut prendre en compte un risque subsidiaire.

L'absence d'indication dans les colonnes 6 et 7 signifie que les matières ne sont pas autorisées au transport fluvial.



## TABLEAU DE CLASSEMENT DES MATIERES DANGEREUSES

Nom de la matière ou objet	Numéro d'identification		Classe	Chiffre de l'énumérat	Étiquette de danger
	de la matière	du danger			
1	2	3	4	5	6
Accumulateurs électriques inversables remplis d'électrolytes liquides	2800	-	8	81°c)	8
Accumulateurs électriques remplis d'électrolytes liquides acides	2794	-	8	81°c)	8
Accumulateurs électriques inversables remplis d'électrodes liquides	2795	-	8	81°c)	8
Accumulateurs électriques secs contenant de l'hydroxyde potassium solide	3025	-	8	81°c)	8
Acétal	1088	33	3	3°b)	3
Acétaldéhyde	1089	33	3	1°a)	3
Acétaldoxime	2332	30	3	31°)	3
Acétate d'allyle	2333	336	3	17°b)	3 et 6.1
Acétate d'amyle	1104	30	3	31°c)	3
Acétate de butyle	1123	30	3	31°c)	3
Acétate de butyle	1123	33	3	3°b)	3
Acétate de cyclohexyle	2243	30	3	31°c)	3
Acétate de l'éther monéthilique de l'éthylène glycol	1172	30	3	31°c)	3
Acétate de l'éther monéthilique de l'éthylène glycol	1189	30	3	31°c)	3
Acétate d'éthyle	1173	33	3	3°b)	3
Acétate éthylbutyle	1177	30	3	31°c)	3
Acétate d'isobutyle	1213	33	3	3°b)	3
Acétate d'isopropyle	1220	33	3	3°b)	3
Vinyltoluènes stabilisés (o-, m-, p-)	2618	39	3	31° c)	3
Vinyltrichlorosilane stabilisé	1305	X338	3	21° a)	3 et 8
Xénon	2036	20	2	5° a)	2
Xénon, fortement réfrigéré	2591	22	2	7° a)	2
Xylènes (O-Xylène ; Diméthylbenzènes)	1307	33	3	3°b)	3
Xylènes (m-Xylène ; p-Xylène ; Diméthylbenzène)	1307	30	3	31° c)	3
Xylénols	2261	60	6.1	14° b)	6.1
Xylidines	1711	60	6.1	12° b)	6.1
Zinc en poudre	1436	423	4.3	14° b)c)	4.3 et 4.2
Zinc en poussière	1436	423	4.3	14° b)c)	4.3 et 4.2
Zirconium en poudre humidifié	1358	40	4.1	13° b)	4.1
Zirconium en poudre sec	2008	40	4.2	12° b)c)	4.2
Zirconium en suspension dans un liquide inflammable	1308	33	3	1° a), 2°a) b)	3
Zirconium en suspension dans un liquide inflammable	1308	30	3	31° c)	3
Zirconium sec	2858	40	4.1	13° c)	4.1

## **CLASSIFICATION DES MATIERES DANGEREUSES**

Toutes les marchandises, matières ou objets dangereux sont désormais classés selon la numérotation des Nations Unies (ONU). Elles sont réparties en 9 classes et divisions intérieures représentant au total 15 classes.

Cette classification est la suivante ;

- Classe 1a**    **Matières et objets explosibles ;**
- Classe 1b**    **Objets chargés de matières explosives ;**
- Classe 1c**    **Inflammateurs, pièces d'artifice et marchandises similaires ;**
- Classe 2**      **Gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression ;**
- Classe 3**      **Matières liquides inflammables ;**
- Classe 4.1**    **Matières solides inflammables ;**
- Classe 4.2**    **Matières sujettes à inflammation spontanée ;**
- Classe 4.3**    **Matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables ;**
- Classe 5.1**    **Matières carburants ;**
- Classe 5.2**    **Peroxydes organiques ;**
- Classe 6.1**    **Matières toxiques ;**
- Classe 6.2**    **Matières répugnantes ou susceptibles de produire une infection ;**
- Classe 7**      **Matières radioactives ;**
- Classe 8**      **Matières corrosives ;**
- Classe 9**      **Matières et objets dangereux divers.**

## ANNEXE 7

### REGLES DE ROUTE ET DE STATIONNEMENT

#### Article premier.- Définitions

- a) Rencontre : deux bâtiments suivant des routes apposées ;
- b) Dépassement : lorsqu'un bâtiment s'approche d'un autre en venant de l'arrière ;
- c) Routes qui se croisent : lorsque deux bâtiments s'approchent autrement que dans les cas cités ci-dessus.

**Article 2.-** En navigation intérieure, les avalants ont la priorité sur les montants dans les circonstances normales de navigation.

**Article 3.-** Le croisement ou le dépassement n'est permis que lorsque le chenal présente une largeur incontestablement suffisante pour le passage simultané, compte tenu de toutes les circonstances locales et des mouvements des autres bâtiments.

**Article 4.-** Les bâtiments qui suivent des routes excluant tout danger d'abordage ne doivent modifier ni leur route ni leur vitesse d'une manière qui puisse faire surgir un danger d'abordage.

**Article 5.-** Lorsque, en cas de rencontre ou de route qui se croisent, un bâtiment est tenu de s'écarter de la route d'un autre bâtiment, ce dernier bâtiment doit maintenir sa route et sa vitesse. Quand, pour une raison quelconque, le bâtiment qui est tenu de maintenir sa route et sa vitesse se trouve tellement près de l'autre que l'abordage ne peut être évité par la seule manœuvre du bâtiment qui doit s'effacer, il doit de son côté faire la manœuvre qui peut le mieux aider à éviter l'abordage.

**Article 6.-** Lorsque deux bâtiments font des routes directement opposées, de manière à faire craindre une collision, chacun d'eux doit venir sur tribord de façon à laisser l'autre côté bâbord.

Cet article ne s'applique qu'au cas où les bâtiments ont le cap l'un à l'autre, en suivant des directions opposées, de telle sorte que la collision soit à craindre, il ne s'applique pas à deux bâtiments qui, continuant leurs routes respectives, peuvent se croiser sûrement sans se toucher.

**Article 7.** Dans les passes étroites ou à fortes courbes, un bâtiment doit, quand la prescription est d'une exécution possible et sans danger pour lui, prendre la droite du chenal.

**Article 8.-** Lorsque deux bâtiments font des routes qui se croisent de manière à faire craindre une collision, le bâtiment qui voit l'autre par tribord doit s'écarter de sa route et, si les circonstances le permettent, éviter de croiser sa route sur l'avant. Le bâtiment avalant est tenu de maintenir sa route et sa vitesse.

**Article 9.-** Si par suite de temps couvert, ou pour autre cause, deux bâtiments viennent à se trouver tellement rapprochés l'un de l'autre que la collision ne puisse être évitée par la manœuvre seule de celui qui doit laisser la route libre, dans ce cas, l'autre bâtiment doit faire, de son côté telle manœuvre qu'il jugera la meilleure pour empêcher l'abordage en signalant par le sifflet ou la sirène.

**Article 10.-** En cas d'abordage imminent, si les circonstances ne permettent pas l'exécution des manœuvres prévues à l'article 3, le bâtiment non prioritaire doit manœuvrer en stoppant ou en battant en arrière pour faciliter l'évolution de l'autre.

**Article 11.-** Le dépassement n'est autorisé que si cette manœuvre peut s'effectuer sans danger. Il s'effectuera à bâbord et, si le chenal présente une largeur incontestablement suffisante, il pourra s'effectuer sur tribord.

**Article 12.-** Dans une passe à l'entrée d'une passe, le bâtiment qui en rattrape un autre et veut le dépasser, ne peut le faire qu'en prenant à bâbord, il doit en donner connaissance à une distance d'au moins 500 mètres, par deux coups de sifflet brefs.

Le bâtiment rattrapé doit, s'il est possible, laisser l'espace voulu et indiquer sa manœuvre par le même signal phonique conventionnel.

Si le bâtiment rattrapé juge la situation dangereuse par le passage de l'autre bâtiment, il doit immédiatement répondre par au moins cinq coups brefs de sifflet.

Le bâtiment qui veut passer ne peut sous aucune condition forcer le passage après le signal et doit attendre que son passage puisse se faire en toute sécurité.

**Article 13.-** Lorsque deux bâtiments marchant en sens contraire se présentent simultanément dans une passe étroite, le bâtiment montant doit laisser passer d'abord le bâtiment descendant.

Toutefois, si au moment où les bâtiments s'aperçoivent le bâtiment qui monte est déjà engagé dans la passe, alors que celui qui descend n'y est pas encore, c'est à ce dernier de laisser passer l'autre ; dans ce cas, l'emploi des signaux phoniques d'avertissement est obligatoire, ainsi qu'il est prévu au présent code.

**Article 14.-** Il est interdit à tous les bâtiments, à l'exception des bâtiments hydrographiques, baliseurs, dérocheurs, dragueurs de mouiller dans les passes étroites où leur présence serait une gêne pour la navigation, ainsi que dans le voisinage immédiat des bouées qui indiquent le chenal.

Une seule exception peut être faite à cette règle, dans le cas où il leur serait nécessaire de mouiller pour assurer leur sécurité. Dans ce cas, ils doivent changer de mouillage ou se remettre en route dès que cela leur sera possible.

**Article 15.-** Il est interdit de mouiller les ancres par le travers dans la voie navigable où le fond est inférieur à trois mètres ou tenir les chaînes ou câbles tendus lors du passage d'un autre bâtiment.

Les capitaines qui sont obligés par suite d'accident d'abandonner des ancres et des chaînes doivent les signaler par des bouées peintes moitié en rouge et moitié en blanc, qu'ils attachent à la chaîne de l'ancre dans le cas où cette chaîne a été rompue par leurs soins ou qu'ils placeront à l'endroit où les chaînes et ancres sont submergées, dans le cas où la chaîne s'est rompue accidentellement.

Ils signeront à l'Inspecteur de la navigation les bouées placées.

**Article 16.-** En suivant et en interprétant les prescriptions qui précèdent, on doit tenir compte de tous les dangers de navigation et de collision, ainsi que des circonstances particulières qui peuvent forcer de s'écarter de ces règles pour éviter un danger immédiat.

Tout écart aux règles de route ou de manœuvre ci-dessus fixés devra être signalé par le sifflet ou la sirène.

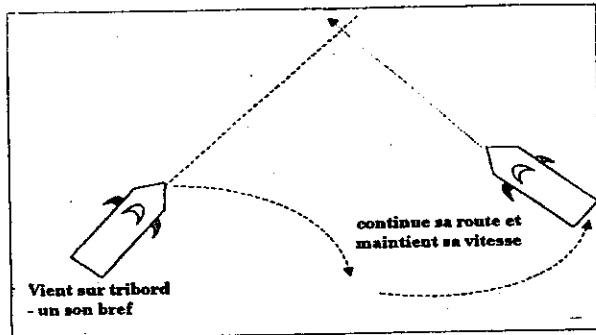
**Article 17.-** Des signalisations locales pour le passage de certaines passes étroites à fond rocheux qui ne se trouvent pas dans les eaux communes, seront établies par le Service de Balisage.

**Article 18.-** Lorsqu'au cours de leurs voyages, les capitaines constatent un changement quelconque tel que déplacement de banc de sable, de bouée, de point de repère, etc... ils en feront immédiatement rapport au service de l'Inspection de la Navigation.

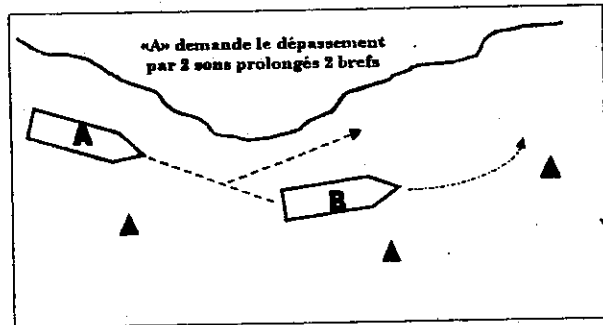
## **CROQUIS SUR LES REGLES DE ROUTE**

Les croquis ci-après n'ont qu'un caractère indicatif : il convient de se référer au seul texte du présent code qui fait foi.

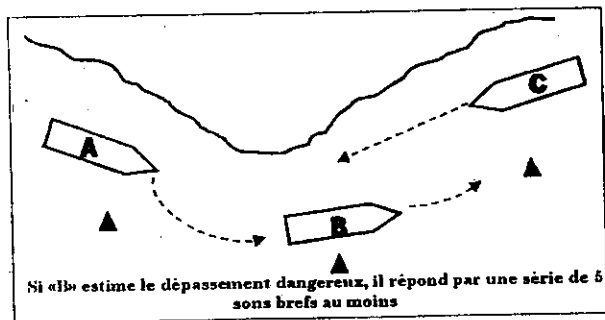
## Article 8.- Routes se croisant



## Article 11.- Dépassement



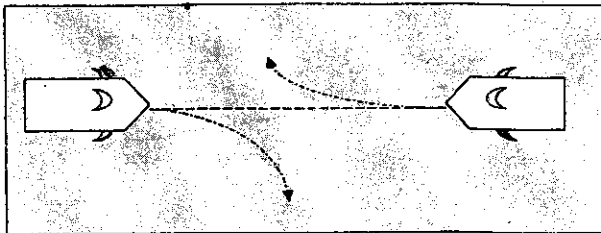
## Article 12.- Dépassement dans une passe ou à l'entrée d'une passe



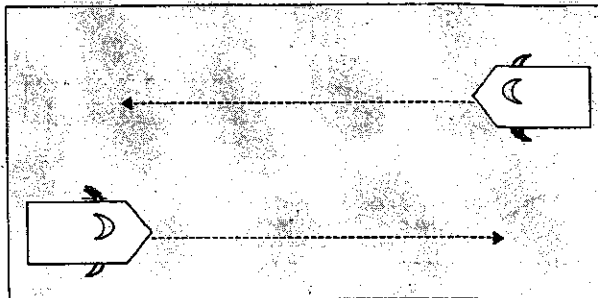
## CROQUIS SUR LES REGLES DE ROUTE

Les croquis ci-après n'ont qu'un caractère indicatif : il convient de se référer au seul texte du présent code qui fait foi.

### Article 6.- croisement avec risque de collision



### Article 6.- Croisement sans risque de collision

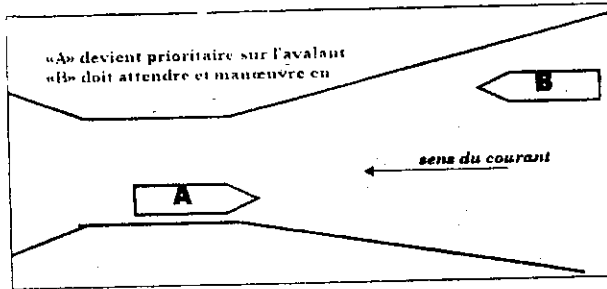


### Article 7.- Croisement dans les passes étroites ou à fortes courbes

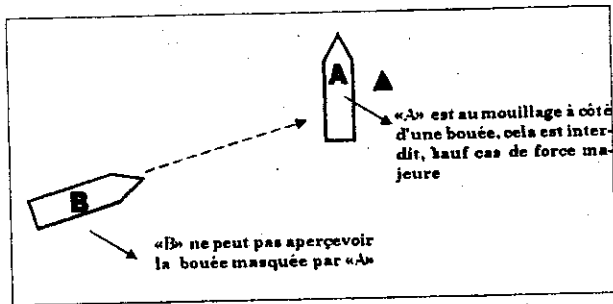




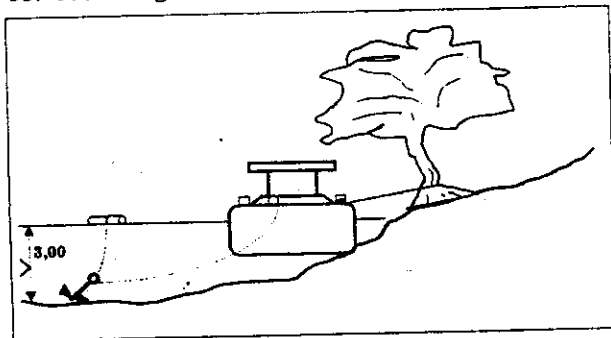
### Article 13.- Croisement dans une passe étroite



### Article 14.- Mouillage interdit



### Article 15.- Mouillage des ancres



## ANNEXE 8

### LES CATEGORIES DE MALADIES VISEES PAR LE CODE

Les maladies visées dans le présent code sont réparties en six (6) catégories :

1. **Maladies quaranténaires** : peste, choléra, fièvre jaune, typhus anthématique, et rickettsioses graves, fièvre récurrente à poux (spirochète d'obermayer) ébola.
2. **Maladies épidermiques** : dysenteries amibiase et bacillaire méningite cérébro-spinale, grippe - pneumocoque, fièvre typhoïde, encéphalite, léthargique, diphtérie, érysipèle, rougeole, brucéiologie, oreillons, trachome, conjonctivites, otites, poliomyélite, charbon, rage, coqueluche, varicelle....
3. **Maladies endémiques** : VIH/SIDA, tuberculoses, trypanosomiase africaine, maladie du sommeil, pian au stade contagieux, maladies vénériennes au stade contagieux (syphilis, blennorragie, chancre mou, maladie Nicolas Favre et granulon vénérien), leptospiroses, pneumopathie, ruhnopharingite.
4. **Maladies toxi-infections alimentaires** :
5. **Toutes autres maladies transmissibles ou d'allure épidémiques telles que** : paludisme, teigne, gale, bilartziose, leishmanioses hépatites virales, parasitoses intestinales.
6. **Affections carencielles** : avitamoses c, anémies.

## ANNEXE 9

### PRESCRIPTIONS SPECIFIQUES AU CODE DE LA NAVIGATION INTERIEURE CEMAC/RDC

#### 9.1. PRESCRIPTIONS SPECIFIQUES RELATIVES A LA DELIVRANCE DES PERMIS DE CONDUCTEUR DU BATIMENT

##### Article premier.-

1. L'objet des présentes prescriptions est de fournir aux autorités compétentes des Etats de la CEMAC et la RDC les spécifications minimales concernant la délivrance des permis de conducteur de bâtiment tel que défini à l'article 2, alinéa (b) du code de la navigation intérieure CEMAC/RDC.
2. Les présentes prescriptions s'appliquent aux conducteurs de bâtiments désignés au paragraphe 1 ci-dessus,
3. les présentes prescriptions ne s'appliquent pas aux conducteurs de menues embarcations telles que définies à l'article 2 paragraphe (d) du code de la navigation intérieure CEMAC/RDC.
4. l'administration nationale compétente peut compléter ces prescriptions par des prescriptions supplémentaires lorsque l'expérience acquise en cours d'exploitation montre clairement qu'elles sont justifiées.

##### Article 2.-

Aux fins des présentes prescriptions :

- a) Le terme Administration de bâtiment désigne l'autorité compétente habilitée par le gouvernement d'un pays de la CEMAC ou de la RDC à délivrer le permis de conducteur de bateau.
- b) le terme Conducteur de bâtiment désigne la personne qui possède l'aptitude et la qualification nécessaire pour assurer la conduite du bâtiment sur les voies de navigation intérieure de la CEMAC ou de la RDC et qui exerce la responsabilité quant à la conduite du bâtiment.
- c) le terme permis de conducteur de bâtiment ou brevet désigne un document en cours de validité, quelle que soit son appellation, délivré par une administration et habilitant le titulaire à conduire un bâtiment sur les voies de navigation intérieure de la CEMAC et de la RDC.

**Article 3.-** Les présentes prescriptions visent exclusivement les permis de conducteurs de bâtiment sur les voies de navigation intérieure de la CEMAC et de la RDC.

**Article 4.-**

1. Le candidat au permis de conducteur de bâtiment sur ces voies de navigation doit :

a) être âgé de 21 ans au moins,

b) être physiquement et psychiquement apte à la conduite du bâtiment, notamment posséder des capacités visuelles et auditives et un sens chromatique suffisants et présenter dans ce sens un certificat médical délivré par un médecin désigné par les autorités compétentes ;

c) posséder les connaissances professionnelles nécessaires (capacité nautique), ainsi qu'une connaissance suffisante de règlements et des voies navigables ;

d) être apte au commandement d'un équipage ; cette aptitude ne pourra être considérée comme acquise notamment par le candidat qui aura été condamné soit pour atteinte à la vie humaine, soit pour atteintes graves à la propriété, soit pour faits de fraude douanière, commis dans l'exercice de ses fonctions.

2. Les conditions visées sous le paragraphe 1. (c) ci-dessus sont considérées comme remplies lorsque le candidat a passé avec succès les examens prévus à cet effet. Le programme de l'examen des connaissances professionnelles minimales requises pour l'obtention du certificat de conducteur de bâtiment est établi dans l'appendice 1 aux présentes prescriptions.

3. Les autorités compétentes de chaque Etat de la CEMAC ou de la RDC reconnaissent les permis de conducteurs de bâtiments délivrés par l'autorité compétente d'un des Etats de la CEMAC ou de la RDC conformément aux présentes prescriptions et dont la validité n'a pas expiré.

**Article 5.-**

1. Le candidat doit justifier avoir été membre d'un équipage de pont pendant 4 ans dont 1 an au moins matelot ou barreur à bord d'un bâtiment motorisé ou d'un convoi.

Le temps de navigation en mer comme membre d'un équipage de pont est pris en considération à raison de 2 ans au plus ; la fréquentation d'une école professionnelle de batelier est comptée comme temps de navigation.

2. Le temps de navigation est le temps passé à bord d'un bâtiment se trouvant en cours de voyage.

Comptent également comme temps de navigation :

- a) le temps nécessité pour le chargement et le déchargement,
- b) les congés et temps de repos conventionnels,
- c) les temps de réparation et d'attente jusqu'à concurrence de 115 jours par an.

Ne sera pas compté comme temps de navigation, le temps passé à bord de menues embarcations.

3. Dans tous les cas le candidat doit avoir parcouru, comme matelot ou timonier à bord d'un bâtiment motorisé ou d'un convoi au sens du point 5 -2 ci-dessus, l'une des voies de navigation intérieure CEMAC/RDC au moins 8 fois vers l'amont et 8 fois vers l'aval, dont 3 voyages au moins dans chaque direction au cours des 18 mois précédant la demande permis.

#### **Article 6.-**

1. Dans la mesure où elle juge nécessaire, l'administration compétente peut compléter le programme d'examen visé au paragraphe 2 de l'article 4 des présentes prescriptions par des connaissances particulières et/ou supplémentaires pour satisfaire aux exigences de paragraphe 1 du même article.

2. L'administration compétente d'un Etat de la CEMAC ou de la RDC désigne la commission d'examen chargée de faire passer l'examen approprié portant sur les connaissances professionnelles et en informe les administrations compétentes des autres Etats de la CEMAC et de la RDC.

3. La commission d'examen dûment mandatée établir la procédure et les modalités de l'examen afin de permettre la vérification des connaissances théoriques et pratiques nécessaires à la conduite de bateaux sur des voies de navigation intérieure. Un membre au moins de la commission doit posséder le permis de conducteur de bateau.

#### **Article 7.-**

1. Les permis de conducteur de bâtiment ou les brevets délivrés par l'administration d'un des Etats de la CEMAC et la RDC avant l'entrée en vigueur des présentes prescriptions sont reconnus valables après l'entrée en vigueur des prescriptions.

2. L'administration commencera à délivrer des nouveaux permis de conducteur de bâtiment sur les voies de navigation intérieure CEMAC/RDC, suivant le modèle figurant à l'appendice 2 des présentes prescriptions, aux personnes auxquelles la formation a été dispensée compte tenu des dispositions des présentes prescriptions.

3. La commission d'examen transitoire d'une durée de cinq ans à partir de l'adoption du présent code harmonisé CEMAC/RDC des voies de navigation intérieure l'administration peut garder la forme et le titre des permis de conducteur de bâtiment en vigueur auparavant en les complétant par un feuillet supplémentaire portant référence aux nouvelles prescriptions.

**APPENDICES**

## APPENDICE 1

### CONNAISSANCES PROFESSIONNELLES REQUISES POUR L'OBTENTION DU PERMIS DE CONDUCTEUR DE BATIMENT SUR LES VOIES DE NAVIGATION INTERIEURE CEMAC/RDC

#### A. CONNAISSANCES GENERALES POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DES PASSAGERS.

##### 1. Navigation

a) Connaissance des règles de route et de signalisation sur les voies de navigation intérieure, notamment du présent code harmonisé CEMAC/RDC des voies de navigation intérieure.

b) Connaissance des caractéristiques générales des voies de navigation au point de vue géographique et hydrographique intérieure des Etats concernés ;

c) Connaissance du système de balisage,

d) Aptitude à utiliser la documentation nautique (cartes, avis nautiques, etc.) et les instruments de navigation (compas, sonde à ultrasons, radars, appareils de positionnement tels que le GPS) ;

e) Aptitude à déterminer la position du bâtiment quelles que soient les conditions météorologiques (visibilité réduite etc.)

##### 2. Manœuvres et conduite du bâtiment

a) Pilotage du bâtiment compte tenu de l'influence du courant et du vent et de la profondeur navigable sous la quille,

b) rôle et fonctionnement du gouvernail et de l'hélice,

c) manœuvres d'ancrage et d'amarrage dans toutes les conditions,

d) exécution des manœuvres d'entrée et de sortie dans un port et des manœuvres en cas de rencontre et de dépassement.

##### 3. Construction et stabilité du bâtiment

a) connaissance des principes fondamentaux de la construction des bateaux en relation surtout avec la sécurité des personnes et du bâtiment,

b) connaissance des principaux éléments de la structure des bâtiments,



c) connaissance théorique générale de la flottabilité et des règles de stabilité,

d) mesures à prendre en vue d'assurer la stabilité du bâtiment dans différentes circonstances.

#### 4. Machines du bâtiment

a) connaissance élémentaire de la construction et du fonctionnement des moteurs nécessaires afin d'assurer leur bonne marche,

b) contrôle du fonctionnement des moteurs principaux et auxiliaires et conduite à tenir, tenir,

#### 5. Chargement et déchargement

a) utilisation des échelles de tirant d'eau,

b) détermination du poids de la cargaison à l'aide du certificat de jaugeage,

c) opérations de chargement et de déchargement.

#### 6. Conduite en cas de circonstances particulières

a) mesures à prendre en cas d'avarie, d'abordage ou d'échouage (avant, pendant et après l'événement), y compris l'aveuglement d'une voie d'eau.

b) utilisation d'outils et de matériel de sauvetage,

c) premiers secours en cas d'accident,

d) prévention des incendies et utilisation des dispositifs de lutte contre l'incendie,

e) prévention de la pollution des voies navigables.

#### 7. Communications

Connaissance des procédures d'utilisation de la radiotéléphonie.

#### 8. Transport de passagers

L'administration compétente peut, si elle le juge nécessaire, exiger des connaissances professionnelles plus approfondies pour la conduite des bâtiments.

### **B. CONNAISSANCE POUR LE TRANSPORT DE PASSAGERS, EXIGÉE POUR LA CONDUITE DES BÂTIMENTS À PASSAGERS**

Pour délivrer un certificat de conducteur de bâtiment à passagers, l'administration compétente peut, dans la mesure où elle le juge nécessaire du point de vue de la sécurité, prévoir des connaissances professionnelles plus approfondies que celles figurant au point A en ce qui concerne les rubriques 2, 3, 5 et 6, et exiger des connaissances professionnelles supplémentaires concernant en particulier les points suivants :

- a) connaissance des consignes de sécurité relatives au bateau,
- b) dispositions spécifiques à la sécurité des passagers d'une manière générale, et en cas d'accident, d'incendie, d'explosion ou de naufrage,
- c) capacité à gérer les mouvements des passagers, embarquement, débarquement, effets de panique,
- d) règles à suivre pour les soins à donner aux noyés (notions de secourisme),
- e) cas particulier des bâtiments équipés pour assurer la restauration et l'hébergement des passagers.

L'administration compétente peut prévoir un contrôle supplémentaire de connaissances concernant la géographie locale dans tous les cas où elle considère que cela est justifié.

Les épreuves pratiques doivent être effectuées sur un bâtiment à passagers exploité dans des conditions normales.

Les épreuves théoriques doivent un caractère particulièrement approfondi en ce qui concerne les bâtiments à passagers.

#### **C. CONNAISSANCES COMPLEMENTAIRES POUR LE TRANSPORT DE MATIERES DANGEREUSES.**

- a) connaissance des règlements et recommandations internationaux relatifs au transport de matières dangereuses par voie de navigation inférieure ;
- b) prescriptions générales concernant le transport de matières dangereuses ;
- c) mesures particulières à prendre pendant les opérations de chargement et de déchargement des matières dangereuses et pendant le voyage ;
- d) signalisation des bateaux et étiquetage des marchandises ;
- e) mesures de prévention des accidents et mesures à prendre pendant et après un accident.

Nota : le présent code harmonisé CEMAC/RDC des voies de navigation intérieure ne prévoit pas la conduite du bâtiment au radar.

Les connaissances spécifiques à la navigation au radar ne sont pas exigées.

**APPENDICE 2**

**MODELE DE PERMIS  
DE CONDUCTEUR DE BATIMENT SUR LES VOIES  
DE NAVIGATION INTERIEURE CEMAC/RDC**

**PERMIS DE CONDUCTEUR DE BATIMENT SUR LES VOIES DE NAVIGATION  
INTERIEURE CEMAC/RDC**

Pays de délivrance : .....

Numéro du registre : .....

Monsieur(Nom et Prénoms).....

Né le : .....

est autorisé, conformément aux prescriptions relatives à la délivrance des permis de conducteur de bâtiment sur les voies de navigation intérieure CEMAC/RDC acceptées par autorité compétente de (pays), à conduire des bâtiments sur les voies de navigation intérieure

CEMAC/RDC ci-après :

.....  
.....  
.....

Délivré à..... le .....

Par

Signature du titulaire

Valable jusqu'au.....

Observations

.....  
.....  
.....

## **3.2. PRESCRIPTIONS SPECIFIQUES RELATIVES A L'ENLEVEMENT D'UN BATIMENT ECHOUE OU COULE OU D'UN OBJET PERDU PAR UN BATIMENT**

### **Article premier.-**

1. L'objet des présentes prescriptions est de fixer les modalités d'enlèvement d'un bâtiment échoué ou coulé ou d'un objet perdu par un bâtiment en application de l'article 11 du code harmonisé des voies de navigation intérieure CEMAC/RDC.

2. Les présentes prescriptions s'appliquent notamment aux bâtiments échoués ou coulés et aux objets perdus des bâtiments obstruant ou menaçant d'obstruer les voies de navigation intérieure CEMAC/RDC.

### **Article 2.-**

Aux fins des présentes prescriptions :

Le terme bâtiment désigne les bateaux de navigation intérieure définis à l'article 2 paragraphe (b) du code harmonisé des voies de navigation intérieure CEMAC/RDC.

Le terme propriétaire de bateau inclut l'exploitant, le locataire, l'armateur gérant ainsi que l'affrèteur du bateau.

Lorsque le bateau est propriété d'un Etat CEMAC/RDC et qu'il a été exploité par une compagnie qui, dans cet Etat, est enregistrée étant l'exploitant dudit bateau, les dispositions des présentes prescriptions s'appliquent à cette compagnie ;

Le terme service d'inscription désigne les services d'inspections des voies navigables institués par les Etats de la CEMAC ou de la RDC et définis à l'article 133 du code harmonisé des voies de navigation intérieure CEMAC/RDC.

### **Article 3.-**

1. Sans préjudice des dispositions de l'article 106 du code harmonisé des voies de navigation intérieure CEMAC/RDC, le propriétaire ou le conducteur d'un bâtiment échoué ou coulé ou d'un bâtiment ayant perdu un ou des objet (s), de quelque manière et de quelque cause que ce soit est tenu, immédiatement après l'accident, d'en donner avis, par la voie la plus rapide, au service d'inspection responsable du tronçon concerné des voies de navigation intérieure CEMAC/RDC.

2. Le propriétaire ou le conducteur d'un bâtiment échoué ou coulé ou d'un bâtiment ayant perdu un ou des objet (s) est tenu de les remettre à flot et de dégager les voies de navigation intérieure dans le délai prescrit par le service d'inspection du tronçon concerné de ces voies de navigation intérieure.

3. Si dans les délais assignés conformément au paragraphe 2 du présent article, le propriétaire ou le conducteur n'a pas opéré au renflouement du bâtiment ou au dégagement de la voie de navigation, le responsable du service d'inspection du tronçon concerné des voies de navigation intérieure CEMAC/RDC peut faire procéder d'office, aux frais, risques et périls du propriétaire ou du conducteur au renflouement ou au relèvement ou à la destruction du bâtiment échoué ou coulé ou des objets perdus.

4. Le responsable du service d'inspection du tronçon concerné des voies de navigation intérieure CEMAC/RDC peut, dans le cas ci-dessus et aux frais du propriétaire ou du conducteur, prendre toutes mesures jugées nécessaires pour la sécurité et la liberté de la navigation ainsi que la sauvegarde du régime ou de la conservation du tronçon concerné des voies de navigation intérieure CEMAC/RDC.

#### **Article 4.-**

1. Le responsable du service d'inspection du tronçon concerné des voies de navigation intérieure CEMAC/RDC établit un état certifié des montants de débours afférents aux mesures d'office qu'il a assignées conformément aux dispositions des paragraphes 3 et 4 de l'article 3 des présentes prescriptions.

2. Le responsable du service d'inspection du tronçon concerné des voies de navigation intérieure CEMAC/RDC peut exiger, avant d'entamer l'exécution des mesures d'office, la consignation conformément à la législation y relative d'un Etat de la CEMAC ou de la RDC dont relève le service d'inspection, par le propriétaire ou le conducteur, des montants des débours visés au paragraphe 1 du présent article.

3. La consignation des débours visée au paragraphe 2 du présent article peut être remplacée par une caution solidaire choisie parmi les établissements bancaires et agréée par l'autorité compétente de l'Etat de la CEMAC ou de la RDC dont relève le service d'inspection.

4. A défaut de consignation des débours visée au paragraphe 2 du présent article, le bâtiment renfloué, ses débris ou les objets retirés peuvent être constitués en gage des débours établis par le responsable du service d'inspection du tronçon concerné des voies de navigation intérieure CEMAC/RDC.

5. Dans le cas prescrit au paragraphe 4 du présent article, le responsable du service d'inspection du tronçon concerné des voies de navigation intérieure CEMAC/RDC peut prendre, en conformité à la législation de l'Etat de la CEMAC ou de la RDC dont relève le service du gage.

### **9.3. PRESCRIPTIONS SPECIFIQUES RELATIVES AU SAUVETAGE ET ASSISTANCE AUX BATEAUX DE LA NAVIGATION INTERIEURE CEMAC/RDC**

#### **Article premier.-**

L'objet des présentes prescriptions est de fixer les modalités selon lesquelles doivent s'effectuer les opérations de sauvetage et d'assistance des bateaux de navigation intérieure CEMAC/RDC telles que prévues à l'article 16 du présent code.

#### **Article 2.-**

Aux fins des présentes prescriptions,

a) le terme **bateau** désigne tout bâtiment, corps flottant défini à l'article 2, alinéa (c) du présent code CEMAC/RDC des voies de navigation intérieure ;

b) le terme **compagnie de navigation intérieure CEMAC/RDC** désigne toute personne physique ou morale exploitant des bateaux sur les voies navigables intérieures CEMAC/RDC.

#### **Article 3.-**

Les présentes prescriptions s'appliquent à tout bâtiment opérant sur les voies navigables intérieures CEMAC/RDC quel qu'en soit le pavillon.

#### **Article 4.-**

1. Les bâtiments opérant sur les voies navigables intérieures CEMAC/RDC doivent en cas de nécessité prêter mutuellement assistance. Cette assistance sera fournie entre autre dans les cas suivants :

- ▣ échouage,
- ▣ perte de la capacité de manœuvrer,
- ▣ apparition d'une importante voie d'eau,
- ▣ incendie à bord,
- ▣ perte par automoteur de la capacité de naviguer par ses propres moyens,
- ▣ autres cas analogues imprévus.

2. L'ordre et le mode d'assistance seront établis par les conducteurs de bâtiments demandant et prêtant secours.

Si les circonstances viennent à changer, le conducteur du bâtiment ayant demandé assistance peut, à tout moment, renoncer à celle-ci.

3. Si l'assistance offerte s'avère insuffisante et que la situation exige l'utilisation de moyens plus puissants ou l'assistance d'autres instruments sur lesquels on peut compter dans les 121 heures à venir, le bâtiment qui assiste peut abandonner le bâtiment ayant demandé assistance si le conducteur de ce dernier y consent et que cela n'aggrave pas la situation du bâtiment en difficulté.

4. La compagnie de navigation exploitant le bâtiment assisté est tenue, de rembourser à celle du bâtiment prêtant assistance les frais d'assistance effectifs y compris la valeur du travail effectué, sans payer de rémunération pour sauvetage,
5. Les compagnies de navigation opérant sur les voies navigables intérieures CEMAC/RDC conviendront d'un barème tarifaire pour les opérations d'assistance.
6. Si le bâtiment venu prêter secours ne peut s'exécuter pour des raisons ne dépendant pas de lui, la compagnie exploitant le bâtiment ayant demandé assistance est tenue de rembourser les frais d'assistance conformément au barème tarifaire prévu au paragraphe 5.
7. L'assistance est considérée commencée au moment où le bâtiment prêtant assistance fait route vers le bâtiment demandant assistance, et est terminée à partir du moment où les opérations d'assistance ont effectivement pris fin, ou à partir du moment où le bâtiment assisté renonce à l'assistance.
8. Si les opérations d'assistance sont interrompus par la tombée de la nuit, ce fait sera consigné dans le Procès-Verbal d'assistance dressé conformément aux présentes prescriptions.
9. Si le lendemain, le conducteur du bâtiment ayant demandé assistance renonce à la poursuite des opérations d'assistance, l'assistance sera considérée interrompue à partir du moment où cette déclaration a été faite.
10. Le bâtiment prêtant assistance ne répond des dommages causés au bateau assisté pendant les opérations d'assistance, sauf dans les cas d'infraction aux règlements en vigueur et de négligence.
11. La compagnie de navigation exploitant le bâtiment assisté est tenue d'indemniser la compagnie exploitant le bâtiment prêtant assistance pour les dommages causés à celui-ci ou à son matériel de bord dus aux opérations d'assistance sauf si ces dommages sont survenus par suite d'infraction aux règlements en vigueur ou de négligence.
12. Un Procès-Verbal d'assistance sera établi en quatre (4) exemplaires suivant le modèle porté à l'appendice 1 des présentes prescriptions. Ce Procès-Verbal sera signé par le conducteur du bâtiment assisté et celui du bâtiment ayant prêté assistance. Le Procès-Verbal doit consigner notamment les dommages causés au bâtiment ayant prêté assistance. Le Procès-Verbal dressé conformément aux dispositions des présentes prescriptions servira de base au décompte des frais d'assistance

13. La compagnie de navigation exploitant le bâtiment ayant prêté assistance présentera à la compagnie de navigation du bâtiment assisté un décompte pour le montant des frais encourus, des dommages et pertes subis au cours de l'assistance en y annexant les pièces justificatives nécessaires. Les décomptes devront être réglés dans un délai de trente jours à dater du jour de sa présentation. Si le décompte n'est pas réglé jusqu'à expiration de ce délai, une amende de 0,05 % du montant du décompte sera exigible pour chaque jour de retard.



## APPENDICE 1

### PROCES VERBAL D'ASSISTANCE

Fait à ..... le ..... (date)  
Sur demande de.....  
La demande de navigation.....  
Compagnie de navigation.....  
A l'aide du bâtiment.....  
D'une portée en lourd de.....  
D'une puissance de.....  
Nature des marchandises.....  
Quantité des marchandises.....  
Nature et mode d'assistance.....  
Le bâtiment prêtant assistance avait-il un convoi ?  
Si oui, nombre des unités ayant formé le convoi.....  
Le convoi a-t-il dû être quitté ?  
  
Heuresdurant lesquelles l'assistance a été donnée.....  
De ..... heures ..... minutes à ..... heures ..... minutes  
De ..... heures ..... minutes à ..... heures ..... minutes  
De ..... heures ..... minutes à ..... heures ..... minutes  
Heure de l'interruption de l'assistance : ..... heures ..... minutes  
Sur demande du conducteur du bâtiment ayant demandé l'assistance, les opérations  
d'assistance se sont poursuivies (ou interrompues),

Signature du conducteur  
Du bâtiment ayant demandé  
Assistance

Signature du conducteur  
du bâtiment ayant prêté  
assistance

**APPENDICE 1 (SUITE)**

Les opérations d'assistance ont repris : .....

de.....heures.....minutes.....à.....heures.....minutes

de.....heures.....minutes.....à.....heures.....minutes

Au cours des opérations d'assistance, le bâtiment ayant prêté assistance a subi les dommages et pertes suivants :

Coque.....

Inventaire

Remarque des parties .....

.....

.....

.....

Partie ayant demandé l'assistance

Partie ayant prêté l'assistance

Le Conducteur

Le Conducteur

Témoins

Témoins

## **9.4. PRESCRIPTIONS SPECIFIQUES RELATIVES A L'IMMATRICULATION DES BATEAUX**

### **Article premier.-**

1. Pour l'application des présentes prescriptions :  
registre prévu à l'article 2 de la présente Convention ;

b) le terme « propriétaire » du bateau doit se comprendre au sens de la législation nationale des pays de la CEMAC ou de la RDC sur un registre de laquelle le bateau est immatriculé...

### **Article 2.-**

1. Les Etats de la CEMAC ou de la RDC s'engagent à tenir des registres pour l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure. Ces registres, établis conformément à la législation nationale, doivent répondre aux dispositions des présentes prescriptions.

2. Chacun des Etats de la CEMAC ou de la RDC détermine les conditions et les obligations d'immatriculation sur ses registres dans la mesure où ces conditions et obligations ne sont pas fixées par les présentes prescriptions.

3. Tous ceux qui requièrent ont le droit de se faire délivrer, contre paiement des frais, des extraits certifiés conformes des inscriptions portées sur le registre, ainsi que, dans la mesure où les inscriptions renvoient à des documents annexes déposés au bureau d'immatriculation, des extraits certifiés conformes de ces documents.

### **Article 3.-**

1. Un Etat de la CEMAC ou de la RDC ne pourra admettre l'immatriculation d'un bateau sur ses registres que si l'une au moins des conditions suivantes est remplie.

a) Le lieu d'où l'exploitation du bateau est habituellement dirigée se trouve sur le territoire de cet Etat ;

b) le propriétaire du bateau étant une personne physique, cette personne est un ressortissant de cet Etat ou à sa résidence habituelle sur le territoire de cet Etat ;

c) le propriétaire du bateau étant une personne morale ou une société commerciale, cette personne morale ou cette société a son siège ou la direction principale de ses affaires sur le territoire de cet Etat ; étant entendu que les conditions b) et c) ci-dessus ne seront pas considérées comme remplies pour un bateau en copropriété lorsque des personnes remplissant ces conditions n'ont pas au moins la moitié de la propriété du bateau.

2. Chacun des Etats de la CEMAC ou de la RDC s'engage à prescrire que, sous réserve des dispositions des paragraphes 1 et 2 de l'article 4 des présentes prescriptions soit immatriculé sur ses registres tout bateau remplissant les conditions prévues par sa législation en conformité des dispositions du paragraphe 1 du présent article pour pouvoir y être immatriculé. Cette obligation des Etats de la CEMAC ou de la RDC n'existe, toutefois, ni pour les bateaux affectés au transport des marchandises dont le port en lourd est inférieur à 20 tonnes métriques.

3. Chacun des Etats de la CEMAC ou de la RDC s'engage à prendre les mesures nécessaires pour qu'un bateau ne puisse se trouver immatriculé simultanément plus d'un de ses registres. Toutefois, cette disposition ne met pas obstacle à l'établissement des registres centraux où des inscriptions sur les registres locaux se trouvant reproduites.

#### **Article 4.-**

1. Si un bateau remplit des conditions telles qu'il puisse ou doive, d'après les législations nationales, être immatriculé sur les registres de plusieurs Etats de la CEMAC ou de la RDC, il ne peut être immatriculé que sur les registres d'un seul des Etats et les propriétaires a le choix du pays où le bateau sera immatriculé.

2. Aucun des Etats de la CEMAC ou de la RDC ne peut exiger l'immatriculation sur ses registres d'un bateau remplissant les conditions fixées par sa législation pour l'immatriculation lorsque ce bateau est immatriculé dans un pays non membre de la CEMAC ou de la RDC tant que, dans ce pays, il remplit l'une des conditions prévues au paragraphe 1 de l'article 3 des présentes prescriptions.

3. Toutefois, chacun des Etats de la CEMAC ou de la RDC a le droit d'exiger que les personnes physiques qui sont les ressortissantes et les personnes morales et sociétés commerciales dont le siège se trouve sur son territoire immatriculent sur ses registres les bateaux leur appartenant pour plus de moitié, lorsque leur résidence habituelle ou, dans le cas de personnes morales ou des sociétés commerciales, la direction principale de leurs affaires se trouve sur son territoire.

#### **Article 5.-**

1. Chaque Etat de la CEMAC ou de la RDC a la faculté de prévoir les conditions dans lesquelles un bateau en cours de construction sur son territoire peut ou doit être immatriculé sur ses registres. L'article 8 des présentes prescriptions ne s'applique pas à ces immatriculations.

2. Un bateau en cours de construction sur le territoire d'un Etat de la CEMAC ou de la RDC ne peut être immatriculé que sur les registres de cet Etat.

## **Article 6.-**

1.. L'obligation prévue au paragraphe 2 de l'article 3 des présentes prescriptions ne vise pas les bateaux qui n'ont pas été immatriculés en cours de construction en conformité des dispositions de l'article 5 des présentes prescriptions et qui, après achèvement de leur construction, se rendent dans le pays où ils devront être immatriculés.

2. L'obligation prévue au paragraphe 2 de l'article 3 des présentes prescriptions ne vise pas les bateaux provenant d'un pays non de la CEMAC ou la RDC et se rendant dans le pays où ils devront être immatriculés.

## **Article 7.-**

1. Toutes les inscriptions relatives à un même bateau doivent se trouver sur un même registre.

2. Toute inscription sur un registre doit être datée ; il en est ainsi de même si l'inscription consiste à modifier ou à radier une inscription antérieure.

## **Article 8.-**

1. L'immatriculation a lieu à la demande du propriétaire du bateau et celui-ci doit présenter les pièces justificatives nécessaires. La demande doit indiquer soit que le bateau n'est pas immatriculé ailleurs soit, s'il est déjà immatriculé, le bureau où il l'a été. Elle doit indiquer en outre tout bureau où le bateau aurait été immatriculé antérieurement.

2. Chaque bureau d'immatriculation doit inscrire tout bateau qu'il immatricule sous un numéro distinct, les numéros ainsi délivrés formant une série continue.

3. L'inscription sur le registre doit comprendre au moins les indications suivantes :

a) Nom ou autre désignation du bateau ;

b) type du bateau, matériaux dont est faite la coque, année et lieu de construction et, pour les bateaux à propulsion mécanique, même auxiliaire, nature et puissance de la machine ;

c) port en lourd (en tonnes métriques) ou déplacement (en mètres cubes), tel qu'il est indiqué au certificat de jaugeage, ou, dans l'éventualité où il n'est pas requis de certificat de jaugeage, tel qu'il résulte des indications fournies et de la méthode de calcul de la jauge à partir de ces indications qui est appliquée dans le pays où l'immatriculation est demandée.

d) nom et adresse ou domicile du propriétaire et, en cas de copropriété, part de chacun des copropriétaires,

## **Article 9.-**

1. Si des modifications surviennent dans les faits qui font l'objet d'inscription au registre conformément à l'article 8 des présentes prescriptions, l'inscription en doit être demandée au bureau d'immatriculation par le propriétaire et celui-ci doit présenter les pièces justificatives nécessaires, ainsi que le certificat prévu à l'article 12 des présentes prescriptions et le duplicata s'il en a été délivré un.

2. Toutefois, chaque Etat de la CEMAC ou de la RDC peut prévoir dans sa législation que, lors du transfert de la propriété d'un bateau, la modification de l'inscription peut ou doit être demandée par la personne qui acquiert le bateau.

3. Si le bateau est démolé ou devient définitivement inapte à la navigation, le propriétaire est tenu de demander au bureau d'immatriculation, l'inscription de ce fait au registre ; il doit justifier sa demande et présenter le certificat prévu à l'article 12 des présentes prescriptions ainsi que le duplicata s'il en a été délivré.

## **Article 10.-**

1. Chaque Etat de la CEMAC ou de la RDC fixera les conditions auxquelles il peut ou il doit être procédé à la radiation de l'immatriculation d'un bateau inscrit sur ses registres.

2. Toutefois, si le bateau a fait objet d'inscription au bénéfice de tiers, il ne peut être procédé à la radiation que si aucun des bénéficiaires de ces inscriptions ne s'y oppose.

## **Article 11.-**

1. Un bateau immatriculé sur un registre d'un Etat de la CEMAC ou de la RDC ne peut être immatriculé sur un registre d'un autre Etat de la CEMAC ou de la RDC que selon la procédure suivante de transfert d'immatriculation :

a) le bureau d'immatriculation qui reçoit du propriétaire, la requête de la nouvelle immatriculation procède aux inscriptions requises, y compris celles qui sont au bénéfice de tiers, mais mentionne sur le registre que les effets de ces inscriptions antérieures du bateau sont radiées ;

b) le bureau d'immatriculation sur le registre duquel le bateau était immatriculé antérieurement procède à la radiation et délivre une attestation ou certificat de radiation mentionnant à la date de cette radiation. En dehors du cas prévu au paragraphe 2 de l'article 10 des présentes prescriptions et du cas où le transfert de l'immatriculation serait incompatible avec les exigences de la sécurité publique, ledit bureau ne peut refuser la radiation que si, en vertu du paragraphe 3 de l'article 4 des présentes prescriptions, le bateau doit être immatriculé sur son registre ou sur un autre registre de son pays ;

c) sur présentation de l'attestation ou certificat de radiation, le bureau de la nouvelle immatriculation radie sur son registre la mention qu'il y avait apposée conformément à l'alinéa a) du présent paragraphe, y inscrit la date de la radiation

d) l'immatriculation antérieure et délivre le certificat prévu à l'article 12 des présentes prescriptions.

2. Pour l'application du présent article, le bureau d'immatriculation des Etats de la CEMAC ou de la RDC sont autorisés à correspondre directement entre eux. Les correspondances peuvent être rédigées dans la langue du bureau d'expéditeur.

#### **Article 12.-**

1. Pour tout bureau immatriculé, le bureau d'immatriculation délivre un certificat reproduisant les inscriptions effectuées sur le registre en application des paragraphes 2 et 3 de l'article 8 des présentes prescriptions. Ce certificat porte l'indication du bureau qui le délivre et de l'Etat auquel ressort ledit bureau.

2. Si les inscriptions qui avaient été reportées sur le certificat sont modifiées sur registre, conformément à l'article 9 des présentes prescriptions, le certificat sera lui-même modifié.

3. Le certificat doit pouvoir être présenté à toute réquisition des autorités compétentes.

4. Lorsqu'un duplicata est délivré par le bureau d'immatriculation, il peut tenir lieu de certificat. Ce duplicata doit être désigné comme telle la mention de sa délivrance doit être faite sur le certificat.

#### **Article 13.-**

Les présentes prescriptions ne sont pas applicables aux bateaux affectés exclusivement à l'exercice de la puissance publique.

#### **Article 14.-**

1. Chaque Etat de la CEMAC ou de la RDC prendra les mesures nécessaires pour que, à l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date à laquelle les présentes prescriptions entrent en vigueur en ce qui le concerne :

a) Les inscriptions portées sur ses registres et les certificats délivrés par ses bureaux antérieurement à cette date soient mis en concordance avec les dispositions des présentes prescriptions ;

b) les nouvelles immatriculations et les radiations d'immatriculations résultant des dispositions de l'article 3 des présentes prescriptions soient achevées.

2. A titre transitoire, les certificats délivrés par un Etat de la CEMAC ou de la RDC avant l'expiration du délai le concernant mentionné au paragraphe 1 du présent article pour un bateau immatriculé sur ses registres seront admis jusqu'à l'expiration de ce délai comme équivalents aux certificats prévus à l'article 12 des présentes prescriptions.



## **9.5. PRESCRIPTIONS SPECIFIQUES RELATIVES AU JAUGEAGE DES BATEAUX DE LA NAVIGATION INTERIEURE CEMAC/RDC**

### **Article premier.-**

1. L'objet des présentes prescriptions est de fournir aux autorités compétentes des Etats de la CEMAC et de la RDC, les directives techniques à appliquer pour la détermination du jaugeage d'un bâtiment de navigation intérieure en vue de la délivrance d'un certificat de jaugeage prévue à l'article 21 du présent code des voies de navigation intérieure CEMAC/RDC.

2. Les présentes prescriptions s'appliquent aux bâtiments de navigation intérieure désignés au paragraphe 1 de l'article 21 du présent code de navigation intérieure CEMAC /RDC.

3. L'Autorité nationale compétente peut compléter ces prescriptions par des prescriptions supplémentaires lorsque l'expérience acquise en cours d'exploitation montre clairement qu'elles sont justifiées.

Dans ce cas, elle doit porter ces prescriptions supplémentaires à la connaissance des autres autorités compétentes des Etats de la CEMAC et la RDC.

### **Article 2.-**

Aux fins des présentes prescriptions :

a) Le terme bateau désigne tout bâtiment et matériel flottant défini à l'article 2 du code de navigation intérieure CEMAC/RDC, à l'exception des menues embarcations ;

b) le terme bureaux de jaugeage désigne les services ou organismes institués par les Etats de la CEMAC et la RDC chargés de la délivrance des certificats de jaugeage.

### **Article 3.-**

1. Chaque Etat de la CEMAC et la RDC s'engage à faire procéder sur son territoire au jaugeage ou au rejaugage des bateaux visés à l'article 2 des présentes prescriptions à la demande du propriétaire du bateau ou de son représentant.

2. A cet effet, chaque Etat de la CEMAC ou de la RDC instituera sur son territoire un ou des bureaux de jaugeage.

3. Chaque Etat de la CEMAC ou de la RDC est tenu de porter à la connaissance des autres Etats de la CEMAC ou de la RDC les lieux où sont localisés le (s) bureaux (x) de jaugeage qu'il a institué sur son territoire.

#### **Article 4.-**

1. La durée de validité d'un certificat de jaugeage ne peut être supérieure à quinze ans : sur chaque certificat est portée la date d'expiration de sa validité.

2. Quelle que soit la date d'expiration de validité qu'il porte, un certificat de jaugeage cesse d'être valable si le bateau subit des modifications (réparations, transformations, déformations permanentes) telles que les indications du certificat relatives aux déplacements pour des enfoncements donnés ou au port en lourd maximal ne sont plus exactes.

3. Tout bureau de jaugeage peut, dans la limite des instructions qu'il reçoit d'un Etat de la CEMAC ou de la RDC dont il relève, proroger la validité d'un certificat de jaugeage s'il est constaté, après vérification et en consultant, s'il est utile, le dossier du jaugeage ayant donné lieu à la délivrance dudit certificat, que les indications de ce certificat restent valables. La durée de validité de chaque prorogation est au plus, égale à dix ans pour les bateaux destinés au transport de marchandises et à quinze ans pour les autres bateaux.

#### **Article 5.-**

1. Dans la limite de leur validité telle que définie à l'article 4 des présentes prescriptions, les certificats de jaugeage délivrés par un bureau de jaugeage d'un Etat de la CEMAC ou de la RDC conformément aux dispositions des présentes prescriptions sont reconnus par les autorités compétentes des autres Etats de la CEMAC ou de la RDC.

2. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article n'empêchent pas à une autorité compétente d'un Etat de la CEMAC ou de la RDC de faire contrôler à ses frais, des indications des certificats délivrés par les bureaux de jaugeage d'un autre Etat de la CEMAC ou de la RDC ; toutefois, les modalités de contrôle devraient être telle que la gêne apportée à l'exploitation du bateau soit limitée à ce qui est strictement inévitable. Si l'autorité compétente d'un Etat de la CEMAC ou de la RDC qui fait procéder au contrôle constate l'inexactitude d'indications du certificat de jaugeage, elle en informe l'autorité compétente du bureau de jaugeage qui a délivré le certificat et les dispositions du paragraphe 1 du présent article ne s'appliquent pas à ces indications.

#### **Article 6.-**

1. En cas de rejaugage d'un bateau, le bureau de jaugeage qui délivre le nouveau certificat de jaugeage retire l'ancien certificat.

2. Dans le cas où un bureau de jaugeage d'un Etat de la CEMAC ou de la RDC délivre un certificat de jaugeage pour un bateau dont le précédent certificat avait été délivré par un bureau d'un autre Etat de la CEMAC ou de la RDC, le premier en informe le second et lui renvoie le certificat de jaugeage retiré.

3. Chaque Etat de la CEMAC ou la RDC peut prendre les mesures nécessaires pour que, si un bateau dont le certificat de jaugeage a été délivré par un autre Etat de la CEMAC ou la RDC périt ou est démoli sur son territoire ou y devient définitivement inapte à la navigation, le bureau qui avait délivré le certificat de jaugeage en soit avisé, si possible, le certificat lui soit renvoyé.

#### **Article 7.-**

Les certificats de jaugeage valables dans un pays au moment de la mise en vigueur de la présente Convention dans ce pays tiendront lieu de certificats conformes aux dispositions que les indications du certificat relatives aux déplacements du bateau en fonction des enfoncements ou au port lourd maximal ne soient plus exactes. La durée de validité de ces certificats sera celle qui y était prévue, sans pouvoir toutefois dépasser dix ans. Ces certificats ne peuvent être prorogés en application des dispositions de l'article 4 des présentes prescriptions, mais, si les conditions exigées par ledit article pour une prorogation sont remplies, un certificat de jaugeage conforme aux dispositions des présentes prescriptions pourra être délivré contre remise de l'ancien certificat sans qu'il y ait lieu de rejauger.

#### **Article 8.-**

1. Le jaugeage consiste à déterminer le volume d'eau déplacé par un bateau en fonction de son enfoncement.
2. Le jaugeage d'un bateau a pour objet de déterminer son déplacement maximal admissible ainsi que, éventuellement, ses déplacements à des plans de flottation donnés. Le jaugeage des bateaux destinés au transport de marchandises peut avoir aussi pour objet de permettre de déterminer le poids de la cargaison d'après l'enfoncement.

#### **Article 9.-**

Chaque bureau de jaugeage inscrit sur un registre spécial sous un numéro distinct, les numéros ainsi attribués formant une suite continue, chaque certificat de jaugeage qui délire et portent sur ce registre la date de délivrance du certificat, ainsi que le nom et la devise du bateau et les autres données permettant de l'identifier.

#### **Article 10.-**

Les certificats de jaugeage doivent être conformes au modèle donné par l'appendice 1 de la présente annexe. Chaque Etat de la CEMAC ou de la RDC peut ne pas faire figurer sur les certificats qu'il délivre les rubriques qui sont indiquées à ce modèle comme étant facultatives. Sous réserve qu'il conserve la numérotation et l'ordre du modèle comme étant toutes les rubriques du modèle figurant sur les certificats qu'il délivre, chaque Etat de la CEMAC ou de la RDC peut ajouter sur ces certificats des rubriques supplémentaires ou prescrire que des précisions complémentaires soient

nscrites sous les rubriques reprises du modèle. Les certificats peuvent n'être imprimés et rédigés qu'en français.

#### **Article 11.-**

1. Pour jauger un bateau, les mesures sont prises sur le bateau lui-même. La partie du bateau à mesurer est celle comprise entre le plan de flottaison correspondant à l'enfoncement maximal auquel le bateau est susceptible de naviguer et soit le plan de l'horizontal passant par le point le plus bas de la coque du bateau.
2. Les mesures de longueur et de largeur sont prise en centimètres, les mesures de hauteur en millimètres.
3. La partie du bateau à mesurer est divisée en tranches par des plans horizontaux ou par des plans passant par la droite qui constitue l'intersection des plans visés au paragraphe 1 du présent article. L'épaisseur des tranches sera choisie de façon à permettre d'obtenir, compte tenu des formes de la coque, une précision suffisante dans le calcul des volumes ; la distance entre plans horizontaux ou l'épaisseur moyenne des tranches entre plans sécants sera, pour le calcul des volumes dans les parties formées, constante et égale en principe à 10 cm.
4. Le volume d'une tranche délimitée par des plans horizontaux s'obtient en multipliant la demi somme des aires des sections supérieure et inférieure par l'épaisseur. Le volume d'une tranche délimitée par des plans sécants s'obtient de la même façon en prenant pour épaisseur moyenne la longueur, entre le plan supérieur et inférieur, de la verticale passant par le centre de gravité de l'aire de la section moyenne de la tranche, par simplification on peut, toutefois, pour toutes les tranches prendre les longueurs sur la verticale passant par un centre de gravité moyen.
5. Pour calculer l'aire de chaque action, on divise cette aire en éléments de même longueur par des ordonnées perpendiculaires, à l'axe longitudinal du bateau, dans la partie centrale, qui est en général de forme sensiblement rectangulaire, ainsi que dans chacun des élancements à l'avant et à l'arrière, le nombre de ces éléments est de quatre au moins : en outre, s'il a lieu, l'aire des parties extrêmes des élancements à l'avant et à l'arrière est calculée séparément.
6. Pour le calcul des aires limitées par des lignes courbes, on emploie la formule de sympson, toutefois, pour les parties extrêmes, des élancements à l'avant et à l'arrière du bateau, on peut assimiler les lignes courbes connues, telles qu'ellipse, parabole etc.
7. Dans le cas où la variation des airs est suffisamment régulière, on se bornera à calculer un nombre d'aires suffisant pour tracer la courbe de variation des aires des sections ou de certains de leurs éléments en fonction du niveau de leurs plans pour évaluer les autres aires par lecture sur cette courbe.

8. Le quotient du volume d'une tranche par le nombre de centimètres qui exprime son épaisseur moyenne est considéré comme donnant le déplacement du bateau pour chaque centimètre d'enfoncement moyen dans cette tranche.

9. Pour les bateaux dont la destination est telle qu'en aucun cas on ne se référera aux différences d'enfoncement pour mesurage de leur cargaison, on pourra, à la demande expresse de la personne qui a demandé le jaugeage, ne pas remplir les tables figurant à la rubrique 33 du certificat.

#### **Article 12.-**

Pour les bateaux qui ne sont pas destinés au transport de marchandises, on se bornera, au lieu de procéder au jaugeage selon les dispositions de l'article 11 des présentes prescriptions, à calculer le déplacement au plan du plus grand enfoncement et au plan de flottaison à vide ou à l'un de ces plans seulement.

Pour ce calcul

1. ou bien on se basera sur les données géométriques relevées sur le bateau lui-même ou sur les dessins d'exécution ;

2. ou bien on prendra comme valeur conventionnelle du déplacement le produit par le coefficient de finesse des trois dimensions suivantes de la coque :

a) longueur, c'est-à-dire distance entre les points d'intersection du plan longitudinal médian du bateau avec la courbe délimitant la surface de flottaison ;

b) largeur maximale dans le plan de flottaison ;

c) enfoncement moyen, c'est-à-dire distance verticale entre le plan de flottaison et le point le plus bas de la coque dans la section transversale située au milieu de la longueur définie dessus en a) ces dimensions étant relevées, sans tenir compte d'aucune saillie de la coque, sur le bateau lui-même ou sur les dessins d'exécution et la valeur adoptée pour le coefficient de finesse étant celle généralement admise pour le type de bateau en cause. Pour les bateaux affinés (bateaux à passager, remorqueur, etc). Cette valeur sera, en l'absence d'autres éléments d'appréciation, prise égale à 0,7.

#### **Article 13.-**

1. Des marques de jauge doivent être apposées, par paires, sur les flancs du bateau ; elles doivent être bien apparentes et être disposées symétriquement par rapport au plan longitudinal médian. Chaque marque sera constituée par un trait horizontal d'au moins trente centimètres de longueur placé au niveau de l'enfoncement pour lequel le bateau a été jaugeé et par un trait vertical d'au moins vingt centimètres de longueur placé au-

lessous du trait horizontal et à l'aplomb de son milieu ; la marque de jauge peut aussi comporter des traits supplémentaires formant avec le trait horizontal un rectangle dont le trait constitue le côté inférieur. Les traits sont burinés ou poinçonnés.

2. Les plans passants par les traits verticaux des marques de jauge doivent être sensiblement équidistants et répartis de façon sensiblement symétrique par rapport au centre de gravité moyen visé au paragraphe 4 de l'article 11 de la présente annexe. La distance entre ces plans doit être, pour un bateau portant paires de marques, d'environ  $l/n$  de la longueur du bateau.

3. Pour tout bateau, le nombre de paires de marques de jauge est de trois au moins. Toutefois :

a) pour les bateaux qui ne sont pas destinés au transport de marchandises une paire de marques suffit ;

b) pour les bateaux dont la coque a une longueur inférieure à quarante mètres, il peut être admis qu'il soit apposé seulement deux paires de marques.

4. Au lieu d'être constituées de la façon prescrite au paragraphe 1 du présent article, les marques de jauge peuvent consister en une plaque d'au moins trente centimètres de longueur et quatre centimètres de hauteur, fixée à demeure, dont le bord inférieur correspond à l'enfoncement pour lequel le bateau a été jaugé et dont le milieu est marquée par un trait vertical.

5. Sur les plaques qui constituent des marques de jauge, ou près des autres marques de jauge, il est buriné ou poinçonné, en caractères apparents, un signe de jaugeage constitué par les indicateurs suivantes :

a) les lettres ou numéros distincts du bureau qui délivre le certificat de jaugeage ;

b) le numéro du certificat de jaugeage.

Chaque Etat de la CEMAC ou de la RDC peut, toutefois, pour les bateaux jaugés sur son territoire, ne prescrire l'apposition de ce signe que sur une seule paire de marques de jauge.

6. Le signe de jaugeage est également porté, en caractères indélébiles et à un emplacement bien visible mentionné au certificat de jaugeage, sur un élément du bateau, qui doit être fixe, à l'abri des chocs et peu exposé à l'usure.

7. Des échelles de jauge peuvent être apposées sur la coque au droit des marques de jauge ; s'il est apposé de telles échelles, le zéro de chacune d'elles doit correspondre au niveau du dessous de la coque du bateau au droit de l'échelle ou, s'il existe une quille, au niveau du dessous de la quille au droit de l'échelle. Toutefois, les échelles de jauge

dont le zéro correspond au plan de flottaison à vide et qui se trouveraient sur un bateau au moment de l'entrée en vigueur des présentes prescriptions dans le pays ou ledit bateau a été jaugé peuvent être maintenu jusqu'à la délivrance d'un certificat de jaugeage conforme aux dispositions des présentes prescriptions.

#### **Article 14.-**

1. Le plan de flottaison à vide mentionné au paragraphe 1 de l'article 11, au début de l'article 12 et au paragraphe 7 de l'article 13 est le plan passant par la surface de l'eau lorsque :

a) le bateau ne porte ni combustible, ni lest mobile et porte seulement :

- les agrès, les provisions et l'équipage qui se trouvent normalement à son bord quand il navigue ; toutefois, la provision d'eau douce ne doit pas excéder sensiblement 0,5 % du déplacement maximal du bateau ;
- l'eau qu'il est impossible d'enlever de la cale par les moyens ordinaires d'épuisement ;

b) les machines, chaudières, tuyauteries et installations servant à la propulsion ou aux usages auxiliaires, ainsi qu'à la production de chaleur ou de froid, contiennent l'eau, l'huile et les autres liquides dont elles sont normalement pourvues pour fonctionner ;

c) le bateau se trouve en eau douce, c'est-à-dire en eau de densité à 1.

2. Si le bateau ne se trouve pas pour son jaugeage dans les conditions précisées au paragraphe 1 du présent article ou dans des conditions conduisant au même enfoncement et approximativement à la même assiette, il sera tenu compte dans les calculs des différences de charges et de la différence de densité de l'eau.

3. Les charges à bord correspondant à l'enfoncement à vide sont indiquées sur le certificat de jaugeage.

#### **Article 15.-**

Pour vérifier, conformément à l'article 11 des présentes prescriptions, si les indications d'un certificat de jaugeage restent ou non valables :

a) on contrôlera des dimensions suivantes du bateau : longueur, largeur, enfoncement à vide au droit de chaque marque de jauge ;

b) dans le cas où le bateau présente des déformations permanentes, on contrôlera quelques largeurs, en se référant à la note de calculs du dernier jaugeage, de façon à déterminer si ces déformations sont antérieures ou postérieures à ce dernier jaugeage.

## **Article 16.-**

Lorsqu'un bateau est rejaugé, les marques, plaques, inscriptions et échelles de jauge devenues caduque doivent être enlevées ou annulées.

## **Article 17.-**

1. En cas de modification du nom ou de la devise du bateau, la correction nécessaire est apportée au certificat de jaugeage par un agent qualifié à cet effet ; cet agent doit authentifier la correction. Si la modification est apportée sur le territoire d'un Etat de la CEMAC ou de la RDC autre que celui dont relève le bureau de jaugeage qui a délivré le certificat, l'autorité compétente en matière de jaugeage de l'Etat de la CEMAC ou de la RDC à cet effet, elle adressera au moins trimestriellement une liste établie conformément au modèle figurant à l'appendice 2 de la présente annexe ; toutefois, par entente entre Etats de la CEMAC ou de la RDC intéressé, cet envoi des listes peut être remplacé par une communication au bureau de jaugeage qui a délivré le certificat.

2. Le bureau de jaugeage qui a délivré le certificat ou, avec l'autorisation écrite de ce bureau ou de l'autorité compétente du pays de ce bureau, tout bureau de jaugeage d'un Etat de la CEMAC ou de la RDC peut apporter au certificat les corrections qui seraient rendues nécessaires par des modifications du bateau n'entraînant pas cessation de la validité du certificat en vertu du paragraphe 2 de l'article 4 des présentes prescriptions, il doit authentifier ces corrections à la rubrique prévue au certificat à cet effet (appendice 2). Sans cette autorisation écrite, l'autre bureau peut également apporter ces corrections au certificat mais alors à titre provisoire pour une durée n'excédant pas trois mois et sous réserve, d'une part, d'en aviser le bureau qui a délivré le certificat ou l'autorité compétente du pays de ce bureau, d'autre part, d'authentifier ces corrections à la rubrique prévue au certificat à cet effet et d'y mentionner leur durée de validité provisoire.

## **Article 18.-**

1. Dans le cas où, en application de l'article 4 des présentes prescriptions, un bureau de jaugeage d'un Etat de la CEMAC ou de la RDC proroge un certificat de jaugeage délivré par un bureau de jaugeage d'un autre Etat de la CEMAC ou de la RDC, l'autorité compétente du premier devra en informer l'autorité compétente de l'autre ; à cet effet, elle adressera au moins trimestriellement une liste établie conformément au modèle figurant à l'appendice 3 des présentes prescriptions ; toutefois, par entente entre Etats de la CEMAC ou de la RDC intéressé, cet envoi de listes peut être remplacé par une communication du bureau de jaugeage qui a effectué la prorogation au bureau qui a délivré le certificat ;



2. Pour l'application du paragraphe 2 de l'article 6 des présentes prescriptions l'autorité compétente de la CEMAC ou de la RDC dont un bureau de jaugeage a procédé au rejaugage de bateaux précédemment jaugés par un bureau d'un autre Etat de la CEMAC ou de la RDC adresse au moins trimestriellement à l'autorité compétente de cet autre, la liste des bateaux en cause établie conformément au modèle de l'appendice 4 de la présente annexe et accompagnée des certificats de jaugeage retirés ; toutefois, par entente entre Etats de la CEMAC ou de la RDC intéressés, cet envoi de listes peut être remplacé par une communication du bureau de jaugeage qui retire le certificat au bureau de jaugeage qui l'avait délivré.

**APPENDICE 1**  
**CERTIFICAT DE JAUGEAGE**

**Jaugeage selon l'article 11 des présentes prescriptions**  
**1) (bateau destiné au transport de marchandises)**

**Jaugeage selon l'article 12 des présentes prescriptions**  
**1) (bateau non destiné au transport de marchandises)**

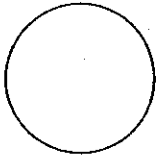
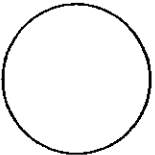
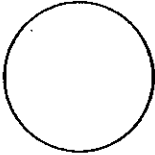
---

**1) Rubrique à ne faire figurer sur le certificat de jaugeage que s'il y a lieu.**

a) RENSEIGNEMENTS GENERAUX

(PAGE 2 du certificat)

- (1) Nom du pays et lettres distinctives du pays.....
- (2) Bureau de jaugeage.....
- (3) Numéro d'ordre d'inscription.....
- (4) Date d'inscription.....
- (5) Signe de jaugeage.....
- (6) Nom et devise du bateau.....
- (7) Nouveau nom ou nouvelle devise.....
- (8) Lieu et date d'inscription du nouveau nom ou nouvelle devise.....
- (9).....
- (10).....

<p>.....</p> <p>.....</p> <p>A.....</p> <p>Le.....</p> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  </div>	<p>.....</p> <p>.....</p> <p>A.....</p> <p>Le.....</p> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  </div>	<p>.....</p> <p>.....</p> <p>A.....</p> <p>Le.....</p> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  </div>
---	---	---

(11) Encombrement du bateau pour le passage des ouvrages 5/

a) longueur.....	.....m
b) largeur.....	.....m
c) tirant d'eau pour le plus grand enfoncement.....	.....m
d) tirant d'air pour l'enfoncement à vide.....	.....m

5/ Rubrique facultative

b) SIGNALEMENT

(PAGE 3 du certificat)

(12) Type.....

(13) Matériaux

- a) de la coque.....
- b) des superstructures (roufis) \*/.....
- c) des panneaux d'écouille\*/.....

(14) Détails de construction.....

(15) Chantier de construction.....

(16) Année de construction.....

(17) Gouvernail, beaupré non compris.....

(18) longueur maximale de la coque.....

(19) largeur maximale de la coque.....

(20) nature, marques d'identification et puissance de l'appareil propulseur\*/.....

(21) enfoncement moyen à vide en eau douce.....

(22).....Port en lourd maximal (en tonnes), en eau douce 6/

(23) distance verticale du plan du plus grand enfoncement au plat-bord.....

- a) au milieu de la coque.....
- b) au point le plus bas du plat-bord\*\*/.....

\*/ Ne remplir que s'il a des superstructures ou des panneaux d'écouille ou un appareil propulseur

\*\*/ Ne remplir que ce soit point n'est pas au milieu de la coque

\*\*\*

6/ cette rubrique peut ne pas figurer sur les certificats délivrés pour des bateaux jaugés selon l'article 12 des présentes prescriptions (bateau non destiné au transport de marchandises)

**C. CHARGES A BORD CORRESPONDANT A L'ENFONCEMENT A VIDE**  
**(Page 4 du certificat)**

(24) Situation et description du lest fixe \*/.....  
.....

(25) Machines, chaudières, tuyauteries ou autres installations contenant de l'eau, de l'huile ou d'autres liquides pour leur fonctionnement.....  
.....  
.....

(26) Poids approximatif d'eau dans la cale qu'il est impossible d'enlever par des moyens normaux d'épuisement \*/

(27) Agrès.....

a) description et poids approximatifs des chaînes d'ancres et d'ancres

.....  
.....

b) poids approximatif et autre agrès mobiles et de pièces de rechange.....

c) poids approximatif du ou des canots à bord.....  
provisions :

- poids approximatif de l'eau douce.....

- poids approximatif des autres provisions.....

\*/ Ne remplir que s'il y a du fixe (ou de machines , ou de l'eau dans la cale).

## MARQUE DE JAUGE

**(Page 5 du certificat)**

(28) le niveau du plus grand enfoncement est marqué de chaque côté du bateau par des traits poinçonnés/burinés/plaques

Marques depuis l'avant	Bâbord4					Tribord5				
	1 (AV)	2	3	4	5	1 (AV)	2	3	5	6
(29) Distances horizontales :										
a) du trait vertical de la marque avant à l'extrémité avant du bateau										
b) entre traits verticaux de marques voisines										
c) du trait vertical de la marque arrière à l'extrémité du bateau										
(30) Distances verticales au droit de chaque marque :										
a) entre la marque et le plat-bord										
b) entre la marque et le plan parallèle au plan du plus enfoncement au-dessus duquel le bateau ne peut plus être considéré comme étanche										
c) entre la marque et le plan de flottaison à vide										
d) entre le plan de flottaison à vide et le dessous du bateau										
e) entre la marque et le dessous du bateau (somme des indications c) et d)										
f) entre le dessous du bateau et le plan passant par le point le plus bas du bateau et parallèle au plan du plus grand enfoncement 5/										

4 Le nombre de colonne à faire figurer sur les certificats peut-être réduit.

5 Rubrique facultative

**d) SIGNES DE JAUGEAGE**  
**(Page 6 du certificat)**

(31) En supplément de son apposition avec les marques de jauge,  
 le signe de jaugeage est apposé.....

(32) Une échelle de jauge est apposé n'est pas apposée \*/- sous chaque marque de jauge.

Elle.....

**d-1. JAUGEAGE SELON L'ARTICLE 11 PRESENTES PRESCRIPTIONS (BATEAU DESTINE AU TRANSPORT DE MARCHANDISES) <sup>6</sup>**

(33) déplacement et variation de déplacement du bateau par centimètres d'enfoncement moyen à partir du plan <sup>7</sup>

1. de flottaison à vide déterminé en eau douce\*/
2. du dessous du bateau \*/

Enfoncement moyen relevé En cm	Déplacement correspondant en m3	Accroissement moyen relevé par cm	Enfoncement moyen relevé en cm	Déplacement correspondant en m3	Accroissement moyen <sup>8</sup> /en m3 par cm (5)	Enfoncement moyen relevé en cm	Déplacement correspondant en m3	Accroissement Moyen en par cm

Nota : On obtient le poids d'une cargaison (en tonnes) en prenant la différence entre :

a) le déplacement (en m3) du bateau correspondant à l'enfoncement moyen à l'origine du chargement (ou du déchargement) et

b) son déplacement (en m3) correspondant à l'enfoncement moyen à la fin de cette opération.

et en multipliant cette différence par la densité de l'eau du port dans lequel ont été relevés lesdits enfoncements.

L'augmentation de l'enfoncement moyen h quand le bateau passe d'une eau de densité d1 à une eau de densité d2 inférieure est égale à

$$h (d1-d2) \times a$$

La diminution de l'enfoncement moyen h quand le bateau passe d'une eau de densité d3 à une eau de densité d4 supérieure est égale à

$$h (d4 - d3) \times a$$

h étant exprimé en cm et étant un coefficient fonction des formes du bateau et pris en général égale à 0,9.

<sup>6</sup> a ne faire figurer sur le certificat que s'il y a lieu

<sup>7</sup> ce tableau peut ne pas être établi pour les bateaux dont la destination est telle qu'en aucun cas on ne se référera aux différences d'enfoncement pour le mesurage de leur cargaison

<sup>8</sup> colonne facultative

**I) JAUGEAGE SELON, L'ARTICLE 12 DES PRESENTES PRESCRIPTIONS  
BATEAU NON DESTINE AU TRANSPORT DE MARCHANDISES)9**

page 7 du certificat)

(34) Déplacement conventionnel au plus grand enfoncement

/.....

(35) Déplacement conventionnel au plan de flottaison à vide

/.....

(36) Déplacement conventionnel entre le plan de flottaison à

vide\*/.....

**OBSERVATIONS**

(37) à (59)

---

9 à ne faire figurer sur le certificat que s'il y a lieu

\*/ on peut ne remplir que la rubrique 34 ou la rubrique 35, (37) à (59)

**g) CERTIFICAT DE JAUGEAGE ANTERIEURES ANNULES**



**j) CERTIFICAT DE JAUGEAGE ANTERIEURES ANNULES**  
 (page 8 du certificat)

60)

Désignation du bureau qui avait délivré le certificat	Date D'inscription	Signe de jaugeage	Nom ou devise du bateau	Type du bateau <sup>10</sup>
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....

61)

A.....le.....

l'expert jaugeur

.....

62)

63) La validité du présent certificat expire

e.....

Toutefois, le certificat cessera d'être valable auparavant si le bateau subit des modifications (réparations, transformations, déformations permanentes) telles que les indications de la rubrique 22 ou de la table 33 (ou des rubriques 34, 35 et 36) ne sont plus exactes.

Délivré le présent certificat

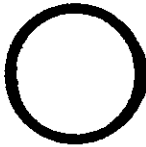
64) A.....le.....

65).....

66).....

67)

67)



68) Numéro d'immatriculation<sup>11</sup>

69) Pays d'immatriculation

<sup>10</sup> colonne facultative  
<sup>11</sup> à remplir pour tout bateau immatriculé

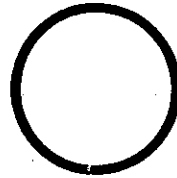
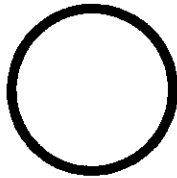
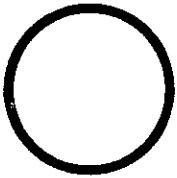
**1) AUTHENTIFICATION DES MODIFICATIONS DU CERTIFICAT A TITRE PROVISOIRE**

(Page 9 du certificat)

70.

La rubrique n°.....a été modifiée et cette modification est valable jusqu'au.....	La rubrique n°.....a été modifiée et cette modification est valable jusqu'au.....	La rubrique n°.....a été modifiée et cette modification est valable jusqu'au.....
La rubrique n°.....a été modifiée et cette modification est valable jusqu'au.....	La rubrique n°.....a été modifiée et cette modification est valable jusqu'au.....	La rubrique n°.....a été modifiée et cette modification est valable jusqu'au.....
La rubrique n°.....a été modifiée et cette modification est valable jusqu'au.....	La rubrique n°.....a été modifiée et cette modification est valable jusqu'au.....	La rubrique n°.....a été modifiée et cette modification est valable jusqu'au.....
71. A.....le.....	A.....le.....	A.....le.....
72. A.....le.....	A.....le.....	A.....le.....
73. A.....le.....	A.....le.....	A.....le.....

(74)



**APPENDICE 3**  
**REGISTRE DES CERTIFICATS DE NAVIGABILITE**  
**(MODELE)**

Commission de visite de : .....

Année : .....

Certificat de navigabilité			Nom du bâtiment	Numéro officiel	Propriétaire				Type de
Numéro	Jour	Mois			Nom	Domicile	Lieu	Numéro	Batiment

Port en lourd d'après le certificat de jaugeage ou déplacement			Visite normales, d'offices, spéciales, retrait et annulation du certificat	Date d'expiration	Observation diverses
Date du certificat	Signe de jauge	t ou m3			

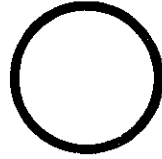
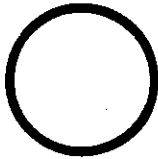
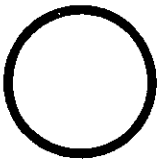
APPENDICE 3

j) PROROGATION DU CERTIFICAT

(page 11 du certificat)

(80) Les indications du présent certificat sont restées valables	Les indications du présent Certificat sont restées valables	Les indications du présent Certificat sont restées valables
(81) A.....le.....	A.....le.....	A.....le.....
L'expert jaugeur		
.....	.....	.....
(83) Le présent certificat est prorogé jusqu'au.....	Le présent certificat est prorogé jusqu'au.....	Le présent certificat est prorogé jusqu'au.....
(84) A.....le.....	A.....le.....	A.....le.....
(85).....	.....	.....
(86).....	.....	.....

(87)



## APPENDICE 4

### k) LISTE DES BATEAUX AYANT CHANGE DE NOM OU DE DEVISE (Page 12 du certificat)

Liste des bateaux inscrits en .....13 et ayant changé durant le (1) mois de .....  
..... de l'année.....

Numéro d'ordre 1	Nom ou devise que portait le bateau 2	Nouveau nom ou nouvelle devise 3	Signe de jaugeage 4	Nom et résident de l'agent ayant modifié le certificat 5	Date de cette modification 6	Observation

13 Indiquer le nom du pays

## APPENDICE 4 (SUITE)

### LISTE DES BATEAUX REJAUGES

(Page 14 du certificat)

Liste des bateaux qui avaient été jaugés en ..... durant le (1) mois de.....  
De l'année.....et qui avaient été jaugés en dernier lieu.....

Numéro d'ordre 1	Nom ou devise du bateau 2	Signe de jaugeage de la précédente inscription 3	Signe de jaugeage de la nouvelle inscription 4	Date du rejaugeage 5	Observation

## **ANNEXE 9.6 : PRESCRIPTIONS SPECIFIQUES RELATIVES A L'APPOSITION DES MARQUES D'ENFONCEMENT ET ECHELLES DE TIRANT D'EAU**

### **Article premier.-**

L'objet des présentes prescriptions est de fixer les procédés techniques d'application des marques d'enfoncement et échelles d'étiage en application de l'article 22 du code CEMAC/RDC des voies de navigation intérieure.

### **Article 2.-**

Aux fins des présentes prescriptions :

a) le « **plan du plus grand enfoncement** » est le plan de flottaison correspondant à l'enfoncement maximal auquel le bâtiment est susceptible de naviguer ;

b) le plan « **franc-bord** » est la distance mesurée entre le plan du plus grand enfoncement et la face supérieure du pont à son point le plus bas, ou à défaut de pont, le point le plus bas de la partie supérieure du bordé fixe ;

c) la « **distance de sécurité** » est la distance mesurée entre le plan du plus grand enfoncement et le point le plus bas au-dessus duquel le bâtiment ne peut plus être considéré comme étanche compte non tenu des prises et des chasses d'eau ;

d) les « **zones de navigation** » sont les zones de voies de navigation différenciées, en raison de la conception et de l'équipement des bâtiments de navigation intérieure respectivement du calcul du franc-bord et de hauteur significative des vagues correspondant à une probabilité de dépassement de 5 % à savoir :

- \* zone 1 hauteur de vagues pouvant atteindre 2.0 m ;
- \* zone 2 hauteur de vagues pouvant atteindre 1.2 m et
- \* zone 3 hauteur de vagues pouvant atteindre 0.6 m ;

e) la « **hauteur significative** » est la moyenne des hauteurs des 10 % du nombre total des vagues, au cours d'une observation de courte durée, qui ont la plus grande hauteur entre creux et crêtes.

### **Article 3.-**

Les dispositions des présentes prescriptions est de fixer les procédés techniques d'application des marques d'enfoncement et échelles d'étiage en application de l'article 22 du code CEMAC/RDC des voies de navigation intérieure.

#### **Article 4.-**

1. Les dimensions du franc-bord minimal et de la distance de sécurité d'un bâtiment sont établis par les autorités compétentes en fonction de la zone de navigation et du type de bâtiment.
2. Le plan du plus grand enfoncement est déterminé de façon à respecter à la fois les prescriptions sur le franc-bord minimal et sur la distance de sécurité. Toutefois, pour des raisons de sécurité, imposées par les conditions de résistance de la coque et de la stabilité du bâtiment, les autorités compétentes peuvent fixer le plan du plus grand enfoncement à un niveau plus bas dans les limites à déterminer

#### **Article 5.-**

1. Tout bâtiment, à l'exception des menues embarcations, doit porter des marques indélébiles et visibles à distance, pour indiquer le plus grand enfoncement établi par les autorités compétentes. Ces marques sont représentées par les marques de franc-bord apposées sous le contrôle de l'autorité compétente de chaque côté de la coque au milieu de la longueur du bâtiment.
2. La marque de franc-bord consiste en un anneau coupé diamétralement par une ligne de franc-bord horizontale éventuellement complétée par des lignes de franc-bord additionnelles si le bâtiment doit effectuer des parcours dans plusieurs zones de navigation.
3. Le centre de l'anneau doit se trouver à la verticale du milieu de la longueur du bâtiment. La ligne horizontale qui coupe l'anneau doit le faire de manière que son bord inférieur passe par le centre de l'anneau et constitue la ligne de franc-bord.
4. Les bords inférieurs des lignes de franc-bord additionnelles doivent correspondre, aux francs-bords prescrits pour les zones de navigation correspondantes.
5. Les lignes de franc-bord additionnelles sont apposées sur le trait vertical vers l'avant du bâtiment par rapport au centre de l'anneau.
6. Pour les bâtiments destinés à naviguer dans les zones 2 et 3 ou seulement dans la zone 3, la représentation de l'anneau n'est pas obligatoire.

#### **Article 6.-**

Les esquisses des marques d'enfoncement sont présentés à l'appendice 1 des présentes prescriptions. L'épaisseur de l'anneau et la largeur de toutes les autres lignes de la marque de franc-bord sont de trente millimètres ; le diamètre extérieur de l'anneau est de deux cents mètres. La longueur de la ligne horizontale qui coupe l'anneau est



trois cents mètres et celle des lignes de franc-bord additionnelles de cent cinquante mètres.

Les dimensions des chiffres indiquant les zones sont de soixante millimètres fois quarante millimètres.

L'autorité compétente autorisée pour l'assignation de franc-bord peut apposer sa marque sur la coque du bateau.

La combinaison de la marque de jauge et de la marque de franc-bord est autorisée. Dans ce cas, la largeur de la ligne horizontale qui coupe l'anneau de la marque de franc-bord (ou la largeur de la ligne horizontale supérieure de franc-bord lorsqu'il y a plusieurs francs-bords et l'anneau n'est pas représenté) doit être de quarante millimètres.

#### **Article 7.-**

1. Tout bâtiment dont le tirant d'eau peut atteindre un mètre doit porter de chaque côté de la coque vers l'arrière au moins une échelle de tirant d'eau. Il peut porter des échelles de tirant d'eau supplémentaires. Leur emplacement, leur nombre et leurs caractéristiques de représentation sont établis par les autorités compétentes en fonction de la zone de navigation, du type, de la longueur, du tirant d'eau et de l'assiette du bâtiment.
2. Les échelles de tirant d'eau doivent être graduées au moins en décimètres, de zéro à trois cents mètres au-dessus du plan de flottaison à vide, de cent à trois cents millimètres au-dessus du plan du plus grand enfoncement. Elles peuvent être représentées sous forme de chiffres de graduation (sans traits) peints en couleurs bien visibles. Leur zéro doit correspondre au niveau du dessous de la coque du bâtiment au droit de l'échelle ou, s'il existe une quille, au niveau du dessous de la quille au droit de l'échelle.

La graduation des échelles de tirant d'eau doit être repérée par des marques poinçonnées ou burinées sous le contrôle de l'autorité compétente.

3. Si le bâtiment porte des échelles de jauge répondant aux prescriptions des paragraphes ci-dessus, ces échelles de jauge peuvent tenir lieu d'échelle de tirant d'eau.

## ESQUISSE DE LA MARQUE DE FRANC-BORD

### ANNEXE 9.7. : PRESCRIPTIONS TRANSITOIRES RELATIVES A LA LIMITATION DE LA RESPONSABILITE DES PROPRIETAIRES DES BATEAUX DE LA NAVIGATION INTERIEURE CEMAC/RDC

#### DISPOSITIONS PRELIMINAIRES

1. En attendant la création d'un mécanisme commun CEMAC/RDC prévu pour couvrir les opérations de transport par voies d'eau intérieures, les présentes prescriptions transitoires visent la limitation de la responsabilité de propriétaires des bateaux de navigation intérieure CEMAC/RDC. Elles répondent ainsi partiellement à l'application de l'article 74 du code harmonisé CEMAC/RDC des voies de navigation intérieure.
2. L'administration nationale compétente peut compléter ces prescriptions par des prescriptions supplémentaires applicables seulement aux bâtiments battant le pavillon national et conformes à la réglementation nationale sur les assurances relatives aux transports par voies intérieures.
3. Aux fins des présentes prescriptions, on entend par **bateaux de navigation intérieure**, tout bâtiment, national flottant défini à l'article 2 © du code (CEMAC/RDC des voies de navigation intérieure à l'exception des menues embarcations.
4. Le terme **propriétaire de bateaux** inclut l'**exploitant, le locataire, l'armateur gérant, l'affréteur**. Lorsque le bateau est propriété d'un Etat CEMAC/RDC et qu'il est exploité par une compagnie qui, dans cet Etat, est enregistrée comme étant l'exploitant dudit bateau, les dispositions des présentes prescriptions s'appliquent à cette compagnie.

#### Article premier.-

1. La faculté de limitation de la responsabilité s'applique aussi au capitaine, au pilote, aux membres de l'équipage et autres préposés du propriétaire agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

2. La limitation de la responsabilité est exclue s'il est prouvé que l'événement donnant naissance à la créance a été causé par la faute personnelle de celui qui prévaut de la limitation.

3. Les personnes mentionnées au paragraphe 4 des dispositions préliminaires peuvent limiter leur responsabilité même si l'événement donnant naissance à la créance a été causé par leur faute personnelle à moins que cette faute n'ait été commise avec

l'intention de provoquer le dommage. Toutefois, si ces personnes sont en même temps propriétaires, la disposition du présent paragraphe ne s'applique que lorsqu'il s'agit d'une faute commise en leur qualité de capitaine, de pilotage de membre d'équipage.

## Article 2.-

1. La responsabilité peut-être limitée pour les créances énumérées ci-après, tant contractuelles qu'extra-contractuelles, et même si la responsabilité dérive uniquement de la propriété, de la possession, de la garde, du contrôle du bateau ou privilège sur celui-ci :

a) les indemnités dues en cas de décès, blessures ou toute atteinte à l'intégrité physique :

\* de toute personne se trouvant à bord du bateau,

\* de toutes autres personnes, si le préjudice a été causé par le fait, la négligence ou la faute de toute personne se trouvant à bord ou non du bateau, et dont le propriétaire est responsable en raison de l'exploitation de ce bateau ;

b) les indemnités dues :

(i) pour perte ou avarie de la cargaison et de tous autres biens se trouvant à bord du bateau ;

(ii) pour perte ou avarie de tous autres biens ou atteintes à tous droits causés par le fait, la négligence ou la faute de toute personne se trouvant à bord ou non du bateau et dont le propriétaire est responsable en raison de l'exploitation de ce bateau ;

c) les indemnités dues pour tous dommages causés par le bateau aux ouvrages d'art des ports, bassins et voies navigables

d) toute obligation ou responsabilité imposée par toute loi relative à l'enlèvement, au renflouement ou à la destruction d'une épave ou d'un bateau coulé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve à bord ;

e) les frais et indemnités dus pour tous dommages causés par la pollution des eaux ;

2. Toutefois ne sont pas sujettes à la limitation de responsabilité :

a) les créances des personnes transportées en vertu d'un contrat de transport de passagers ;

b) les créances à l'égard du propriétaire résultant des contrats d'engagement du capitaine et des membres de l'équipage ou de tous autres préposés du propriétaire se trouvant à bord du bateau .

c) les créances du chef d'assistance, de sauvetage ou de contribution en avarie commune.

3. Si le propriétaire du bateau peut faire valoir à l'égard d'un créancier une créance pour un dommage résultant du même événement, les créances respectives sont compensées, et seul le solde éventuel est sujet à la limitation.

### **Article 3.-**

1. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 3 de l'article 6, la personne qui entend limiter sa responsabilité doit constituer auprès de l'autorité compétente d'un Etat CEMAC/RDC :

a) un fonds de limitation pour les créances du chef de dommages corporels au sens du paragraphe 1 a) de l'article 2 des présentes prescriptions ;

b) un fonds de limitation pour les créances du chef de dommages matériels au sens du paragraphe 1 b), c) et d) de l'article 2 des présentes prescriptions pour autant que ces créances ne résultent pas de dommages causés par la pollution des eaux ;

c) un fonds de limitation pour les créances du chef de dommages causés par la pollution au sens du paragraphe 1 b), c) et d) de l'article 2 des présentes prescriptions pour autant que ces créances ne résultent pas des dommages corporels.

2. Chacun de ces fonds de limitation est affecté exclusivement au règlement des créances pour lesquelles il a été constitué.

3. La limitation de responsabilité s'applique à l'ensemble des créances résultant d'un même événement, sans avoir égard aux créances résultant ou pouvant résulter d'un autre événement.

4. Un fonds de limitation valablement constitué avant l'ouverture d'une faillite ou d'une procédure analogue conserve ses effets. La loi nationale de l'Etat où une telle procédure est ouverte détermine si un fonds peut encore être constitué après l'ouverture d'une telle procédure.

5. Sans préjudice des dispositions du présent article et de l'article 6 des présentes prescriptions les règles relatives à la constitution et à la distribution d'un fonds et toutes les règles de procédure sont déterminées par la loi nationale de l'Etat où ce fonds est constitué. Cette loi détermine également si le fonds peut être constitué soit par

le dépôt des montants fixés à l'article 4, soit par la présentation d'une garantie bancaire ou toute autre garantie acceptable aux termes de ladite loi et jugée satisfaisante par l'autorité compétente.

6. Le fait d'invoquer la limitation de responsabilité n'emporte pas reconnaissance de cette responsabilité.

#### Article 4.-

1. Le montant du fonds de limitation prévu au paragraphe 1 b) des présentes prescriptions est égal :

a) pour un bateau destiné au transport des marchandises

(i) non muni de moyens mécaniques, à une somme de.....par tonne de portée maximale en lourd du bateau ;

(ii) muni de moyens mécaniques de propulsion, à une somme de.....par tonne de portée maximale en lourd du bateau, majorée d'une somme par cheval vapeur de puissance des moyens de propulsion ;

b) pour un bateau non destiné au transport de marchandises, à une somme de.....par m3 du déplacement au plus grand enfoncement autorisé ;

c) pour un remorqueur ou un pousseur, à une somme de puissance des moyens de propulsion ;

d) pour les engins ou outillages flottants assimilés aux bateaux mentionnés au paragraphe 3 de l'article 1, à une somme équivalente à un tiers de leur valeur de renouvellement au moment de l'événement.

2. Dans tous les cas visés au paragraphe 1 du présent article, le montant du fonds ne pourra être inférieur. Cette limite minimale ne s'applique pas aux allèges exclusivement employés dans les ports pour les transbordements.

3. Lorsqu'un pousseur ou un bateau muni de moyens mécaniques de propulsions est accouplé à des bateaux en convoi, le montant auquel la responsabilité peut être limitée est calculé d'après la puissance de propulsion et la portée maximale en lourd du convoi.

4. Le montant du fonds de limitation prévu au paragraphe 1 a) de l'article 3 des présentes prescriptions est égal au double des montants déterminés conformément au paragraphe 1 du présent article.

la classification agréée s'il y a lieu, du plan des installations fixes d'extinction, des plans de calcul et autres notes de calcul et justificatifs évoqués au modèle présenté à l'appendice 1 des présentes prescriptions.

3. Le propriétaire du bâtiment, ou son représentant doit présenter le bâtiment à la commission de visite à l'état de lège, nettoyé et agréé. Il est tenu, sur demande de la commission de visite, d'apporter à celle-ci son assistance.

4. La commission de visite doit exiger une visite à sec lors de la mise en service du bâtiment. Cette exigence n'est pas obligatoire sur présentation d'un certificat de classification agréée selon laquelle la construction est conforme à ses prescriptions.

5. La commission de visite doit procéder à des essais en marche lors de la première visite d'automoteurs.

#### **Article 4.-**

1. Lorsque l'autorité compétente constate, à la suite d'une visite du bâtiment, que celui-ci répond aux dispositions des présentes prescriptions et notamment à celles des directives communes d'exécution de visite définies au paragraphe 6 de l'article 2 des présentes prescriptions, elle délivre au requérant un certificat de navigabilité EMAC/RDC du modèle de l'annexe 2 aux présentes prescriptions.

2. L'autorité compétente peut délivrer un certificat de navigabilité provisoire établi suivant le modèle porté à l'appendice 3 des présentes prescriptions :

a) aux bâtiments devant se rendre à des commissions de visite du choix de leurs propriétaires en vue d'obtenir un certificat de navigabilité ;

b) aux bâtiments dont le certificat de l'établissement est en cours d'établissement après visite positive ;

c) aux bâtiments ayant subi des dommages tels que leur état n'est plus conforme aux certificats qui leur ont été délivrés ;

d) aux établissements ou matériels flottant effectuant un rapport spécial pour lequel les autorités compétentes exigent un certificat provisoire.

3. Aucun certificat de navigabilité provisoire ne peut être délivré que si, dans tous les cas, l'aptitude du bâtiment à naviguer est assurée.

4. La durée de validité des certificats de navigabilité établis conformément aux dispositions des présentes prescriptions est fixée à un an.

#### **Article 5.-**

1. Le propriétaire d'un bâtiment ou son représentant, doit porter à la connaissance d'une commission de visite tout changement de nom ou de propriété du bâtiment, tout jaugeage ainsi que tout changement d'immatriculation ou de port d'attache.

Il doit, dans ce cas, faire parvenir à cette commission de visite le certificat de navigabilité en vue de sa modification.

2. Lorsqu'une commission de visite apporte une modification au certificat de navigabilité, elle doit en donner connaissance à la commission de visite qui a délivré le certificat.

#### **Article 6.-**

1. En cas de modification ou de réparation importante affectant la solidité de la construction, la navigabilité, la manoeuvrabilité ou les caractéristiques du bâtiment, celui-ci doit être présenté, avant sa mise en service, à une commission de visite pour être soumis à une visite spéciale.

2. Les dispositions prévus à l'article 3 des présentes prescriptions sont applicables aux bâtiments présentés en visite spéciale.

#### **Article 7.-**

1. Si, l'autorité compétente chargée de veiller à la sécurité de la navigation intérieure est d'avis qu'un bâtiment peut constituer un danger pour les personnes se trouvant à bord pour la navigation, elle peut ordonner une visite du bâtiment par une commission de visite.

2. Le propriétaire du bâtiment ne supporte pas les frais de visite d'office que dans le cas où le bien fondé de l'avis de ladite autorité est reconnu par la commission de visite.

#### **Article 8.-**

La commission de visite peut s'abstenir de soumettre, en tout ou en partie, le bâtiment aux vérifications exigées conformément aux directives techniques communes pour constater l'état de navigabilité des bâtiments de navigation intérieure prévues au paragraphe 6 de l'article 2 des présentes prescriptions dans la mesure où il découle d'une attestation valable, délivrée par une société de classification agréée par les Etats de la CEMAC et la RDC, que le bâtiment satisfait en tout ou en partie, aux vérifications sus-mentionnées.

## **rticle 9.-**

1 Lorsqu'une commission de visite lors d'une visite ou lorsque l'autorité compétente lors d'une inspection, s'aperçoit qu'un bâtiment ou son agrément présente des imperfections graves qui soient de nature à compromettre la sécurité des personnes se trouvant à bord ou celle de la navigation, elle doit retirer le certificat de navigabilité et en informer sans tarder l'autorité compétente qui l'a délivré.

2. Lorsqu'une commission de visite a constaté qu'il a été remédié à ces imperfections, le certificat de navigabilité est restitué au propriétaire du bâtiment ou à son représentant dûment visé.

3. Cette constatation et la restitution du certificat pourront, sur demande du propriétaire ou de son représentant, être effectuées par l'intermédiaire d'une autre commission de visite.

Lorsque la commission de visite qui a retenu le certificat de navigabilité présume que les imperfections ne seront éliminées dans un délai rapproché, elle envoie le certificat de navigabilité à l'autorité compétente qui l'a délivré ou à celle qui l'a prorogé le dernier lieu.

## **rticle 10.-**

1. Si le certificat de navigabilité vient à être perdu, déclaration doit en être faite à l'autorité compétente qui l'a délivré.

2. Celle-ci délivrera un duplicata du certificat de navigabilité qui sera désigné comme tel.

3. Lorsque le certificat de navigabilité est devenu illisible ou inutilisable pour quelque autre motif, le propriétaire du bâtiment ou son représentant, doit retourner le certificat de navigabilité à l'autorité compétente qui l'a délivré. Celle-ci délivrera un duplicata.

## **rticle 11.-**

1. Sans préjudice du paragraphe 2 de l'article 7 des présentes prescriptions, le propriétaire du bâtiment ou son représentant, est redevable de tous les frais afférents à l'intervention de la commission de visite conformément à un tarif détaillé que fixera chacun des Etats de la CEMAC et la RDC. Il ne sera fait aucune discrimination suivant le pays d'immatriculation ou le pavillon du bâtiment.

2. L'autorité compétente peut exiger, avant la visite une provision égale au montant probable des frais.



**Article 12.-**

L'autorité compétente peut autoriser les personnes qui justifient d'un intérêt fondé à prendre connaissance du contenu du certificat de navigabilité d'un bâtiment et délivrer, aux frais de ces personnes, des extraits ou des copies certifiées conformes du certificat qui seront désignés comme tels.

**Article 13.-**

Chaque autorité compétente attribue un numéro d'ordre à chaque certificat de navigabilité qu'elle délivre, conforme à l'appendice 4 des présentes prescriptions.

## APPENDICE 1

### DEMANDE DE VISITE (MODELE)

La visite de navigabilité du bâtiment décrite ci-après est demandée à l'autorité compétente de..... pour la première visite – visite spéciale – visite d'office.

1. Nom et adresse du propriétaire.....

2. Nom du bâtiment.....

3. Lieu et numéro d'immatriculation.....

4. Port d'attache.....

5. Numéro officiel.....

6. Type du bâtiment.....

7. Nom et lieu du chantier.....

8. Aptitudes particulières.....

9. Année de construction.....

10. Port en lourd ou déplacement (t\*-m3\*).....

11. Nombre de moteur de la propulsion principale.....

12. Puissance totale de la propulsion principale (kw).....

13. Nombre d'hélices principales.....

14. Le bâtiment.....

- n'a jamais été visité\*
- a été visité pour la dernière fois\*

15. Le bâtiment possède une attestation de la société de classification agréée visée aux paragraphes 2.2. et 2.7.

16. Lieu, date et heure proposé pour la visite de navigabilité.....

17. Adresse où la réponse et les communications éventuelles doivent être transmises :.....

18. Les annexes suivantes sont jointes en communication à la présente demande :

- a\*) Certificat d'enregistrement ou d'immatriculation.....
- b\*) Certificat de jaugeage.....
- c\*) Certificat de navigabilité.....
- d\*) Attestation délivrée par la société de classification agréée visée à l'article.....
- e\*) Plan des installations et des commandes électriques.....
- f\*) Attestation relative aux installations fixes d'extinction.....
- h\*) Autres notes de calcul et justificatifs.....

A..... le.....

(signature du propriétaire ou de son personnel)

Nom et adresse auxquels la note de frais est à envoyer :

\*Biffer les mentions inutiles.

## NOTES :

**Pour les bateaux, indications :** Remorqueur, pousseur, automoteur ordinaire, automoteur/Citerne, chaland ordinaire, chaland-citerne, barge ordinaire, barge-citerne, barge de navire, bateau à passager, ou autre type à décrire.

**Pour les engins flottants :** indication précise relative au type d'engin.

Indiquer si le bâtiment doit être utilisé à d'autres fins que ce qui correspond à son type telles qu'aptitude comme remorqueur, pousseur, bâtiment accouplé, barge, chaland, bateau à passagers.

Si le bâtiment n'est pas jaugé, valeur estimée.

Pour les bateaux à passagers les plans (plans des ponts, coupe longitudinale, coupe transversale sur couple principal) donnent des renseignements sur les dimensions et le type du bateau ; ils sont accompagnés de schémas des surfaces à mesurer à une échelle nécessaire à l'inscription des dimensions.

## APPENDICE 2

REPUBLIQUE.....  
MINISTERE DE.....  
DIRECTION GENERALE DE.....

### CERTIFICAT DE NAVIGABILITE (MODELE)

N°.....  
Délivré au bâtiment ci-dessous en vertu des dispositions du code de la navigation  
intérieure CEMAC/RDC

#### IDENTIFICATION

Nom du bâtiment..... Type.....  
Nom et adresse du propriétaire.....  
Lieu et n° d'immatriculation.....  
Port d'attache.....

#### CARACTERISTIQUES

N° du certificat de jaugeage.....  
Tonnage brut.....  
Tonnage net.....  
Longueur hors tout..... Longueur perpendiculaire.....  
Largeur maximale..... Tirant d'eau maximum..... Creux.....

#### SPECIFICATIONS

Nom du constructeur.....  
Date de construction..... Bureau de classification.....  
Nature et épaisseur des parois.....  
Puissance totale de la propulsion..... nombre et type de moteur.....  
Nombre maximum de passagers..... nombre des membres d'équipage minimum.....  
Appareil radiotéléphonique..... nombre.....  
Nombre d'extincteurs à bord..... nombre d'ancre.....  
Nombre de pompes d'incendie.....

#### ENGINS DE SAUVETAGE

Nombre de gilets de sauvetage..... nombre d'ancre.....

..IEU ET DATE.....

**SCEAU ET SIGNATURE  
(AUTORITE COMPETENTE)**

**PROROGATIONS ANNUELLES/OBSERVATIONS SPECIFIQUES**

LIEU ET DATE AUTORITE COMPETENTE	LIEU ET DATE AUTORITE COMPETENTE
LIEU ET DATE AUTORITE COMPETENTE	LIEU ET DATE AUTORITE COMPETENTE
LIEU ET DATE AUTORITE COMPETENTE	LIEU ET DATE AUTORITE COMPETENTE
LIEU ET DATE AUTORITE COMPETENTE	LIEU ET DATE AUTORITE COMPETENTE
LIEU ET DATE AUTORITE COMPETENTE	LIEU ET DATE AUTORITE COMPETENTE
LIEU ET DATE AUTORITE COMPETENTE	LIEU ET DATE AUTORITE COMPETENTE

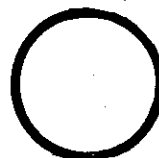
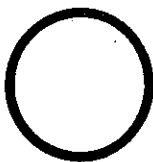
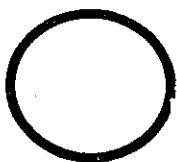
## APPENDICE 2

### i) AUTHENTIFICATION DES MODIFICATIONS DU CERTIFICAT<sup>2</sup>

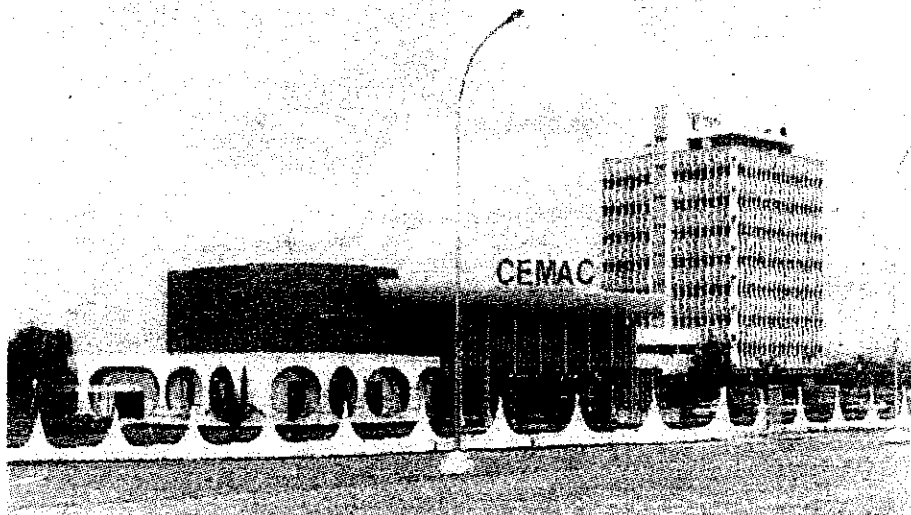
(page 10 du certificat)

75.

La rubrique n°.....a été modifiée	La rubrique n°.....a été modifiée	La rubrique n°.....a été modifiée
La rubrique n°.....a été modifiée	La rubrique n°.....a été modifiée	La rubrique n°.....a été modifiée
La rubrique n°.....a été modifiée	La rubrique n°.....a été modifiée	La rubrique n°.....a été modifiée
(76) A.....le.....	A.....le.....	A.....le.....
(77) A.....le.....	A.....le.....	A.....le.....
(78) A.....le.....	A.....le.....	A.....le.....



<sup>2</sup> Rubriques facultatives



**SECRETARIAT EXECUTIF  
DE LA COMMUNAUTE ECONOMIQUE ET MONETAIRE  
DE L'AFRIQUE CENTRALE  
( C E M A C )**

-----  
*DIRECTION DES TRANSPORTS ET TELECOMMUNICATIONS*  
-----

B.P. 969 BANGUI ( République Centrafricaine )

Téléphone : ( 236 ) 61 13 59 / 61 18 85 / 61 47 810

Fax : ( 236 ) 61 21 35

E.mail : [sgudeac@intnet.cf](mailto:sgudeac@intnet.cf)

**REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO**

-----  
*MINISTERE DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS*  
-----

IMMEUBLE ONATRA

Boulevard du 30 juin N° 117

B.P. 6514 KINSHASA

Téléphone : ( 243 ) 88 02 778 / 88 02 432 / 88 02 143

Fax : ( 243 ) 88 02 257