

# CODE DE LA NAVIGATION INTERIEURE **CEMAC/RDC**



**Cameroun-Centrafrrique-Congo-Gabon-Guinée Equatoriale-Tchad**  
**et la République Démocratique du Congo**

# SOMMAIRE

	Pages
<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>ANNEXE 1 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

COMMUNAUTE ECONOMIQUE ET MONETAIRE  
DE L'AFRIQUE CENTRALE

REGLEMENT N° 14 /99/CEMAC-036-CM-03

UNION ECONOMIQUE DE L'AFRIQUE CENTRALE

Portant Adoption du Code la Navigation  
Intérieure CEMAC-RDC

CONSEIL DES MINISTRES

## 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 ;

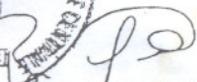
En sa séance du 17 DEC. 1999

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.

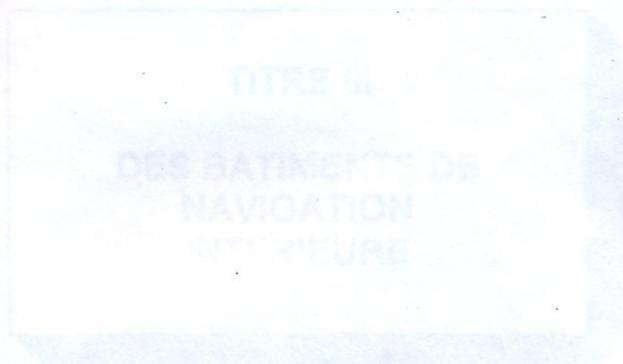
Des prescriptions spécifiques relatives au sauvetage et l'assistance en navigation intérieure définissent les procédures régissant ce domaine. Ces prescriptions figurent à l'annexe 9-2 du présent code.

**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

c) 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 ;

## 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 dus 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 affrèteur 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 connaissance 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 :

- a) des indemnités dûes 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 dûes 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 dûes 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.

Article 24. - Tout bâtiment produisant et navigant dans les eaux de France est tenu d'être assuré par une personne autorisée dans chaque pays où il se trouve et d'apporter avec à remplir la feuille qui se trouve dans...

Les bâtiments navigant à l'étranger ou en possession sont soumis à la même obligation, à condition que le bâtiment produisant soit en possession d'un certificat pour assurer la conduite du bâtiment.

Tout bâtiment ou produit de son type qui n'est pas assuré dans les pays où il est en possession est considéré comme non valide.

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

Article 25. - Le capitaine est le directeur et responsable de tout bâtiment.

Article 26. - Le capitaine est tenu de se conformer à la réglementation en vigueur dans les pays où il se trouve et de faire connaître à l'autorité locale les particularités de son bâtiment.

Article 27. - Le capitaine est tenu de se conformer à la réglementation en vigueur dans les pays où il se trouve et de faire connaître à l'autorité locale les particularités de son bâtiment.

Article 28. - Le capitaine est tenu de se conformer à la réglementation en vigueur dans les pays où il se trouve et de faire connaître à l'autorité locale les particularités de son bâtiment.

Article 29. - Le capitaine est tenu de se conformer à la réglementation en vigueur dans les pays où il se trouve et de faire connaître à l'autorité locale les particularités de son bâtiment.

Article 30. - Le capitaine est tenu de se conformer à la réglementation en vigueur dans les pays où il se trouve et de faire connaître à l'autorité locale les particularités de son bâtiment.

Article 31. - Le capitaine est tenu de se conformer à la réglementation en vigueur dans les pays où il se trouve et de faire connaître à l'autorité locale les particularités de son bâtiment.

Article 32. - Le capitaine est tenu de se conformer à la réglementation en vigueur dans les pays où il se trouve et de faire connaître à l'autorité locale les particularités de son bâtiment.

## 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 ;

en 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 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 avertir 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.

En cas de naufrage, le capitaine est tenu de se présenter, devant l'autorité compétente la plus proche du lieu de l'événement et d'y faire son rapport. Celle-ci procède à l'interrogatoire des membres de l'équipage et des passagers, ainsi qu'à toutes investigations et en dresse le procès-verbal.

Le capitaine lève l'expédition de ce procès-verbal.

Le capitaine est tenu de porter sans retard à la connaissance de l'autorité compétente, les faits dont il est témoin, qui peuvent compromettre la liberté ou la sécurité de la navigation.

**Article 90.-** S'il survient une naissance ou un décès en cours de voyage, le capitaine est tenu de veiller à ce que la déclaration en soit faite auprès de l'autorité compétente du premier port que touche le bâtiment et à défaut de personne mieux qualifiée à cette fin, de faire lui-même la déclaration. Il porte au journal de bord la relation de l'événement et de l'accomplissement de la déclaration.

**Article 91.-** En cas de disparition, en cours de voyage, d'une personne embarquée, le capitaine dresse, par inscription au journal de bord, un rapport contenant, outre toutes les indications en sa possession sur l'identité du disparu, le lieu, la date et l'heure de son embarquement et de la disparition, sa destination présumée, et l'itinéraire suivi, les circonstances de sa disparition ou de sa constatation. Ce rapport original est dressé en présence de deux témoins et est signé par eux et par le capitaine. Celui-ci en établit deux copies signées et certifiées conformes.

**Article 92.-** Le capitaine remet les deux copies à l'autorité compétente du premier port que touche le bâtiment.

Si la personne disparue est de nationalité étrangère, cette information est donnée au consul de sa nationalité par l'autorité compétente.

**Article 93.-** Il est dressé un inventaire, signé par le capitaine et les témoins, des biens délaissés sur le bâtiment par la personne décédée ou disparue.

Il est fait mention au livre de bord de cet inventaire qui y reste annexé ; copie en est jointe aux copies transmises à l'autorité compétente.

Le capitaine demeure dépositaire des biens délaissés sur le bâtiment et en assure la conservation jusqu'à ce qu'il en soit régulièrement dessaisi.

**Article 94.-** Le capitaine est seul maître à bord.

Il jouit de tous les pouvoirs que cette qualité lui confère.

Il est tenu de les exercer avec discernement, diligence et prudence.

**Article 95.-** Le capitaine exerce l'autorité disciplinaire sur les membres de l'équipage, les passagers et quiconque se trouve à bord.

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 des 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.

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.

Dans ce cas, les frais de rapatriement sont à la charge de l'armateur, si l'engagé n'est pas 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 rôle d'équipage et au livret professionnel de l'intéressé.

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

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

Tout armateur est tenu d'avoir à chacun de ses sièges d'exploitation un rôle d'équipage attaché 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.

Ce 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.

DOCUMENTS DE BORD

**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 GÉNÉRALES

Article 115.- Le capitaine d'un bâtiment est tenu de faire débarquer au bord des cales des terres de stérilisation ou d'autres matières qui sont pourvues ou non.

Tout bâtiment doit posséder un bâtiment qui conserve et respecte strictement au bord dans l'espace d'habitation pendant le voyage du voyage.

En aucun cas, les maladies et symptômes ne doivent être déclarés aux postes de voyage intermédiaires. Les choses et choses doivent être déclarées au bord du bâtiment d'office.

Article 116.- Le capitaine d'un bâtiment est tenu de faire débarquer au bord d'un bâtiment, il est tenu d'observer toutes les conditions indiquées dans le règlement à l'embarquement, de même que les précautions à prendre.

Article 117.- Le capitaine est tenu de faire débarquer au bord d'un bâtiment, il est tenu d'observer toutes les conditions indiquées dans le règlement à l'embarquement, de même que les précautions à prendre.

Tout bâtiment doit posséder un bâtiment qui conserve et respecte strictement au bord dans l'espace d'habitation pendant le voyage du voyage.

Article 118.- Le capitaine d'un bâtiment est tenu de faire débarquer au bord d'un bâtiment, il est tenu d'observer toutes les conditions indiquées dans le règlement à l'embarquement, de même que les précautions à prendre.

## TITRE VI

### DE LA POLICE SANITAIRE

## CHAPITRE II

### DES MALADIES

Article 119.- Les maladies à caractère épidémique, endémique et autres sont celles reconnues comme telles par l'Organisation mondiale de la Santé (O.M.S.) et dont la liste figure à l'Annexe 1 de la présente Convention.

Article 120.- Lorsque le capitaine découvre au cours de voyage, une personne atteinte d'une des maladies énumérées à l'article 119 ci-dessus, il se voit tenu d'en aviser l'autorité compétente du prochain port d'escale et du port de destination.

## 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 spécifications 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.

DEFINITIONS

Article 124.- Article du présent chapitre est entendu par :

- a ) « Déchets usés », se distingue entre les déchets survenant de l'exploitation du bâtiment et les déchets liés à la conception ;
- b ) « Déchets survenant lors de l'exploitation du bâtiment » déchets et eaux usées survenant à l'ord du fait de l'exploitation du bâtiment ;
- c ) « Déchets liés à la conception » les déchets et les eaux usées survenant à l'ord du bâtiment de fait de la conception ;
- d ) « stations de réception agréées » les bâtiments au sens de l'article 2° a) du présent règlement ;
- e ) « Chargements en débris » les débris au sens de l'article 2° b) du présent règlement ;
- f ) « Débris » les débris au sens de l'article 2° b) du présent règlement ;
- g ) « Eaux usées » les eaux usées au sens de l'article 2° c) du présent règlement ;
- h ) « Autres déchets » les déchets au sens de l'article 2° d) du présent règlement ;
- i ) « Eaux de fond de cave » les eaux huileuses provenant des fonds de cave de la cave des machines du bord des compartiments étanches ;
- j ) « Eaux usées domestiques » les eaux usées provenant de cuisine, des salles à manger, des salles d'eau (douches, lavabos) et des baignoires ainsi que les eaux noires ;
- 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 mentionnés à l'exploitation du bâtiment ;

## 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 ;

- x.) « **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 ;
- y.) « **Cales/citernes lavées** », les cales ou les citernes qui après lavage sont appropriées à toute cargaison ;
- z.) « **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 .-**

- a) 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 gras ainsi que des slops, des ordures ménagères et d'autres déchets spéciaux.
- b) 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.

Il est interdit :

- a) 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.

CHAPITRE I

CRAMP D'APPLICATION

**TITRE IX**

**REGIME DISCIPLINAIRE  
ET PENAL**

## CHAPITRE I

### CHAMP D'APPLICATION

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

- a) 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 ;
- b) 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 ;
- c) 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.
- d) 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.
- e) 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 que comportent le maintien de l'ordre, la sécurité du bâtiment, des personnes embarquées ou 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 :

- a) Omet de faire jaugeer le bâtiment préalablement à sa mise en service ;
- b) Omet de reproduire les marques extérieures d'identification du bâtiment conformément aux dispositions de l'article 16 du présent Code ;
- c) 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.
- d) Omet de faire immatriculer son bâtiment conformément aux prescriptions spécifiques du présent code ;
- e) 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 ;
- f) Contrevient aux dispositions relatives à la délivrance et à la tenue du livret matricule ;
- g) Contrevient aux prescriptions spécifiques du présent code relatives à la tenue du rôle du personnel navigant et des listes d'équipage ;
- h) 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 n'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 :

- a) Toute complicité tacite dans l'usurpation du commandement ainsi que toute convention de prête-nom ;
- b) Tout embarquement ou débarquement irrégulier d'un homme d'équipage ou toute admission irrégulière d'un passager à bord ;
- c) 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'inspecteur 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, 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 ;

- c) 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 :

- a) désobéissance caractérisée ;
- b) 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 ;
- c) l'ivresse avec désordre ;
- d) les actes de piraterie ;
- e) exercice inclus du commandement ou de toute autre fonction ;
- f) la distribution ou la vente des boissons alcoolisées ou fermentées par toute personne autre que les fournisseurs agréés par le capitaine ou l'armateur ;
- g) incitation à l'abandon de poste par corruption, promesses, menaces, abus d'autorité ou de pouvoirs, machination ;
- h) 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 ;
- i) l'outrage envers le capitaine, l'autorité compétente ou l'autorité diplomatique dans l'exercice de ses fonctions ;
- j) la destruction, la mise hors de service de matériel du bord ;
- k) l'altération volontaire de vivres ;
- l) la présence irrégulière à bord ;
- m) la complicité à l'embarquement d'un passager clandestin ;
- n) faux et usage de faux et fausses déclarations commis en vue de se faire remettre ou de faire dresser des documents de bord ;
- o) le complot contre le capitaine
- p) le vol
- q) violence accompagnée de coups et blessures contre le capitaine et les membres de l'équipage ;
- r) incendie intentionnel du bâtiment.

Article 182.- Le navireau sur les... et les taxes liées, conformément à la législation...

**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 (CNAV) du Congo est en vigueur dès l'accomplissement des formalités conformément à la procédure normale applicable en usage à la CEMAC et à la République Centrafricaine de Congo.

Article 154 - Interprétation

Tout différend entre deux ou plusieurs parties contractuelles résultant de l'application du présent Code qui ne peut être résolu par les voies normales de recours, sera soumis à un autre mode de règlement que sera porté à la requête d'une des parties contractantes devant le Tribunal Supplémentaire des Villes Intégrées du Congo commun à la CEMAC et à la RDC.

Article 155 - Révision

Tous changements de nature législative et réglementaire du présent Code, l'avis du Parlement de la CEMAC et de la RDC sera pris en compte. Le présent Code sera révisé à l'initiative de l'une des parties.

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

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

Le présent code de la navigation intérieure CEMAC/RDC entre en vigueur dès l'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.

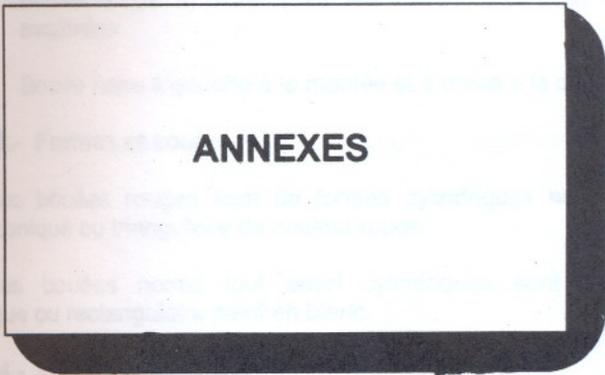
## BALNAGE DES VITES DE NAVIGATION ET MOURE

### 1.1. BALNAGE SUR LES JOURS INVARIABLES

#### Article premier - Termes : Coiffe et poche »

Les termes « Coiffe et poche » s'entendent pour un tour de 14 ans l'aval.

Article 2.- Les termes de balnage d'eau à dire les jours et l'heure de balnage sont indiqués dans l'opus CEMAC/DOC 2/2000.



#### Article 3 - Termes et balnage

Les balnes rouges sont de formes cylindriques ou coniques et ont un diamètre de 10 cm ou 15 cm.

Les balnes noires sont de formes cylindriques ou coniques et ont un diamètre de 10 cm ou 15 cm.

#### Article 4 -

La boue indiquée la hauteur est une épave cylindrique ou conique et a des balnes rouges et noires affixées dans le sens de l'écoulement.

#### Article 5 - Epaves

L'épave est signalée par une boue rouge et noire.

#### Article 6 - Sémaphores

Le sémaphore règle le passage des bateaux et le mouvement des deux bâtiments est dangereux.

#### Article 7 - Alignements

Les marques d'alignement et d'écoulement sont indiquées dans l'opus CEMAC/DOC 2/2000.

# 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 ancres 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.

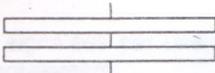
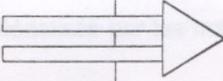
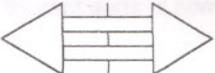
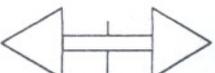
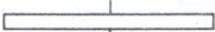
## **Article 11.- Autres marques**

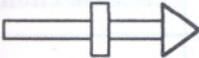
Les détails sur les autres figurent dans la nomenclature ci-après.

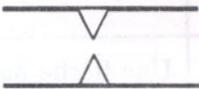
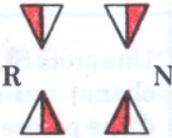
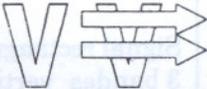
## 1-2 NOMENCLATURE DES SIGNAUX DE BALISAGE

DESCRIPTION DU SIGNAL	REPRESENTATION GRAPHIQUE	SIGNIFICATION
Signal de rive à rive : une planche blanche sur un fond noir, avec un signal en haut et un signal en bas.		Signal de rive à rive : une planche blanche sur un fond noir, avec un signal en haut et un signal en bas.
Signal de rive à rive : une planche blanche sur un fond noir, avec un signal en haut et un signal en bas, et une flèche blanche sur la flèche.		Signal de rive à rive : une planche blanche sur un fond noir, avec un signal en haut et un signal en bas, et une flèche blanche sur la flèche.
Signal de rive à rive : une planche blanche sur un fond noir, avec un signal en haut et un signal en bas, et une flèche blanche sur la flèche.		Signal de rive à rive : une planche blanche sur un fond noir, avec un signal en haut et un signal en bas, et une flèche blanche sur la flèche.
Signal de rive à rive : une planche blanche sur un fond noir, avec un signal en haut et un signal en bas, et une flèche blanche sur la flèche.		Signal de rive à rive : une planche blanche sur un fond noir, avec un signal en haut et un signal en bas, et une flèche blanche sur la flèche.
Signal de rive à rive : une planche blanche sur un fond noir, avec un signal en haut et un signal en bas, et une flèche blanche sur la flèche.		Signal de rive à rive : une planche blanche sur un fond noir, avec un signal en haut et un signal en bas, et une flèche blanche sur la flèche.
Signal de rive à rive : une planche blanche sur un fond noir, avec un signal en haut et un signal en bas, et une flèche blanche sur la flèche.		Signal de rive à rive : une planche blanche sur un fond noir, avec un signal en haut et un signal en bas, et une flèche blanche sur la flèche.

## NOMENCLATURE DES SIGNAUX DE BALISAGE

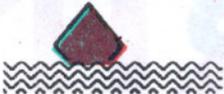
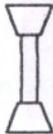
IDENTIFICATION DU SIGNAL	CONFIGURATION DU SIGNAL	SIGNIFICATION DU SIGNAL
S.1		Deux planches parallèles : mettre le cap. Sur ce signal et le quitter immédiatement en s'orientant sur le signal suivant
S.2		Deux planches avec flèches : suivre la rive dans la direction indiquée par la flèche
S.3		Deux planches avec deux flèches : continuer à suivre la rive
S.4		Planche dont les extrémités sont terminées par une flèche : serrer la rive
S.5		Planche blanche : cesser de suivre la rive et se diriger sur le signal de rive suivant
S.6		Planche blanche dont une moitié porte des barrettes rouges et noires : (1) Doubtant une flèche : cesser de suivre la rive, les signaux suivants sont des bouées rouges et noires en nombre égal à celui des barrettes et placées dans le même ordre la lecture se faisant de la rive vers l'eau ; (2) ajoutée à une double planche : avertit une bouée

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
S.12		Carré fond blanc, bordure rouge avec un rond au milieu ou lettre S rouge sur fond blanc carré : signal sonore, siffler un son prolongé
S.13		Un chevron rouge sur une planche blanche changement du chenal ; la date du changement est indiquée sur la planche.
S.14		Alignement axial : deux triangles blancs ; le plan vertical passant par leurs sommets indique l'axe du chenal à suivre
S.15		Alignement limité par deux triangles moitiés blanches, moitiés rouges. Le plan vertical passant par leurs sommets délimite deux secteurs. La navigation est autorisée dans le secteur blanc
S.16		Losange : limite de validité d'un alignement
S.17		Deux planches en V, avertisseur d'accostage. Zone d'accostage de moins de 600m si doublé et les planches horizontales sont terminées par des flèches

IDENTIFICATION DU SIGNAL	CONFIGURATION DU SIGNAL	SIGNIFICATION DU SIGNAL
B.1.1		Bouée cylindrique rouge délimitant le côté gauche du chenal- partie supérieure rouge
B.1.2		Espar rouge surmonté d'un voyant cylindrique rouge. Même signification que B.1.1.
B.1.3		Balisage portant un voyant cylindrique rouge. Même signification que B.1.1.
B.2.1		Bouée noire cylindrique- partie supérieure blanche délimitant le côté droit du chenal.
B.2.2		Epar noir portant un voyant rectangulaire blanc pointé vers le haut. Même signification que B.2.1.
B.2.3		Balise portant un voyant conique noir pointé vers le haut. Même signification que B.2.1.

IDENTIFICATION DU SIGNAL	CONFIGURATION DU SIGNAL	SIGNIFICATION DU SIGNAL
B.3.1		<p>Bouée sphérique avec des bandes verticales alternées rouges et noires indiquant une bifurcation. A laisser à droite lorsqu'on emprunte le chenal se trouvant à gauche ou gauche lorsqu'on emprunte le chenal se trouvant à droite</p>
B.3.2		<p>Espar avec des bandes verticales alternées rouges et noires. Même signification que B.3.1.</p>
B.4.1		<p>Bouée cylindrique blanche signalant un obstacle isolé dans le chenal. Indique que le passage est possible de part et d'autre à au moins 30 m</p>
B.4.2		<p>Balise portant un voyant cylindrique blanc. Même signification que B.4.1.</p>
B.4.3		<p>Bouée cylindrique peinte en rouge et blanc- ancre perdue</p>

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 nautique 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



Passage interdite dans le sens inverse



de jour

Passage autorisé



de nuit

Recommandation de se tenir dans l'espace indiqué



Passage recommandé dans les deux sens



ou



## ANNEXE 2

### LETTRE OU GROUPE DE LETTRES DISTINCTIF DU PAYS DU PORT D'ATTACHE OU DU LIEU D'IMMATRICULATION DES BATIMENTS DE NAVIGATION INTERIEURE CEMAC/RDC

CAMEROUN : CAM

CENTRAFRIQUE : RCA

CONGO : RC

GABON : RG

GUINEE EQUATORIALE : GE

TCHAD : TCH

REP. DEM. DU CONGO : R.D.C.

### ANNEXE 3

#### TABLEAU DES INTENSITES LUMINEUSES DE SERVICES lb ET PORTEES LUMINEUSES t DES BATIMENTS DE LA NAVIGATION INTERIEURE CEMAC/RDC

Couleur Du feu	Type de feu					
	Ordinaire		Clair		Puissant	
	lb en CD	T en km	lb en CD	T en km	lb en CD	T en km
Blanc	2-4	2,3-3*	9-25	3,9-5,3	35-100	5,9-7,7
Rouge ou Vert	0,9-5	1,7-3,2	3,5-20	2,8-5,0	-	-
Jaune	0,8-2,4	1,6-2,5	3,6-15	2,9-4,6	-	-
Bleu	1*	1,8**	-	-	-	-

\*/ Pour certains sections d'une voie navigable, l'autorité compétente peut autoriser une intensité lumineuse de service lb = 0,9 cd correspondant à une portée lumineuse de t=1,7 km.

\*\*/ Pour certains bâtiments, l'autorité compétente peut autoriser une intensité lumineuse de service de lb = 0,3 – 0,5 cd correspondant à une portée lumineuse de t=1,0 – 1,3 km.

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.