

**REGLES SPECIALES DE NAVIGATION APPLICABLES
SUR LE SECTEUR ROUMAIN DU DANUBE FLUVIAL**

COMMISSION DU DANUBE

Budapest, 2014

Les présentes « Règles spéciales de navigation applicables sur le secteur roumain du Danube fluvial » ont été promulguées par Ordre du Ministre des transports de la Roumanie n° 859/7.06.2013 et sont entrées en vigueur à partir du 26 juillet 2013.

Le Secrétariat de la Commission du Danube a reçu des autorités compétentes de la Roumanie le texte de ces Règles spéciales en français.

PARTIE 3**REGLES SPECIALES DE NAVIGATION APPLICABLES SUR
LE SECTEUR ROUMAIN DU DANUBE FLUVIAL**

Les présentes règles spéciales de navigation s'appliquent sur le secteur roumain du Danube entre les km 175 (Braila) et km 1075 (embouchure de la Nera) et complètent le « Règlement de navigation sur le Danube – Partie 1 ».

A. **REGLES SPECIALES DE NAVIGATION RELATIVES AU
PASSAGE SOUS LE PONT GIURGENI-VADU-OII
(km 237 + 800)**

Article 1Passage sous le pont. Gabarits des passes navigables

1. Le passage sous le pont s'effectue à sens unique, comme suit:
 - les avalants par la passe centrale;
 - les montants par la passe de la rive gauche, en respectant strictement la signalisation du pont et du chenal navigable dans la zone.

Par brouillard ou pendant les nuits à visibilité réduite, le passage sous le pont est interdit aux bateaux et aux convois qui n'ont pas à bord une installation de radar en bon état de fonctionnement.

En cas de vent fort ou de tempête, tout passage est interdit sous le pont.

2. Les gabarits du chenal navigable sont:
 - a) à la passe centrale du pont:
 - d'une largeur de 120 m;
 - d'une hauteur libre de la passe de 24,14 m au-dessus de la cote "0" de l'échelle de Hârşova;
 - b) à la passe de la rive gauche:
 - d'une largeur de 100 m;
 - d'une hauteur libre de la passe de 21,64 m au-dessus de la cote "0" de l'échelle de Hârşova.

Article 2

Dimensions maxima des convois

1. Les convois remorqués ou poussés, montants ou avalants, peuvent être constitués de 3 formations de 3 unités à couple au maximum, d'une longueur maximum de 300 m et d'une largeur maximum de 35 m.
2. Les convois avalants peuvent être constitués de 2 formations de 4 unités à couple aussi, d'une longueur maximum de 220 m et d'une largeur maximum de 46 m.

Article 3

Exigences technico-nautiques à l'égard des convois

1. Convois remorqués:
 - au passage sous le pont, les remorqueurs doivent réduire la longueur du câble de remorquage à maximum 45 m pour les montants et à maximum 30 m pour les avalants; la longueur des amarres entre les formations à couple ne doit pas dépasser 15 m.
2. Convois poussés:
 - doivent avoir une bonne manœuvrabilité en marche avant, arrière et déplacement latéral ;
 - en marche avant, le pousseur doit avoir une puissance suffisante pour tenir le cap du convoi et, en cas de besoin, pour changer rapidement la position du convoi sur sa trajectoire ;
 - en marche arrière, le convoi doit manœuvrer de façon sûre afin de prendre la direction voulue et maintenir le cap jusqu'à l'arrêt ;
 - le pousseur doit avoir la puissance suffisante pour assurer le déplacement latéral du convoi au passage sous le pont en cas de danger de collision avec les piles du pont.

La puissance des remorqueurs ou des pousseurs doit assurer une vitesse de sécurité du convoi de minimum 12 km/h en eau dormante et le maintien du convoi dans le chenal balisé au passage sous le pont.

Article 4

Lieux de stationnement et conditions de manœuvre

1. Au cas où les remorqueurs ou les pousseurs n'assurent pas les conditions établies ci-dessus, les convois s'arrêteront, en amont du pont, dans la zone du

km 240 ou à Hârșova, dans la zone du km 252; en aval, dans la zone du km 236 pour pouvoir naviguer en sécurité au passage sous le pont de Giurgeni-Vadu-Oii, selon la puissance et la capacité de manœuvre du bateau motorisé.

2. Aux lieux de stationnement situés en amont du pont, le virage de 180° ne doit pas dépasser une surface d'une largeur de 1,5 fois la longueur du convoi et dans le sens du courant, de 3,5 fois la longueur du convoi. Pour respecter les exigences de l'arrêt par virage, les dimensions des formations de convois doivent correspondre aux gabarits du chenal navigable aux endroits établis.
3. En cas d'arrêt dans le sens de la marche, la distance parcourue jusqu'à l'arrêt complet ne doit pas dépasser:
 - pour les montants, 200 m ou la longueur du convoi tout au plus;
 - pour les avalants, 600 m ou trois fois la longueur du convoi tout au plus.
4. Au passage sous le pont, la puissance des remorqueurs ou des pousseurs doit assurer le maintien du convoi sur le chenal balisé.

Les conducteurs des convois organiseront leurs formations dans les limites des dimensions maxima admises, en fonction de la puissance du remorqueur ou du pousseur, de manière à ne pas dépasser 6 t de marchandises/CV et 8 t de capacité/CV.

**B. REGLES SPECIALES DE NAVIGATION RELATIVES AU
PASSAGE SOUS LES PONTS DE CERNAVODA
(km 300 et km 300 + 070)**

Article 1

Passage sous les ponts

1. La navigation sur le Danube dans la zone des ponts de Cernavodă se déroule par les passes centrales des ponts, à sens unique alternant, en respectant strictement les signaux des ponts et le balisage du chenal navigable de la zone.

Le croisement, le dépassement et la navigation à la même hauteur sont interdits entre les km 299 + 100 et 301 + 900.

La priorité du passage revient aux bateaux/convois avalants.

Par brouillard ou pendant les nuits à visibilité réduite, le passage sous les ponts est interdit aux bateaux et aux convois qui n'ont pas à bord une installation de radar en bon état de fonctionnement.

En cas de vent fort ou de tempête, tout passage sous les ponts est interdit.

2. Les gabarits du chenal navigable, aux passes centrales des ponts, sont:
 - largeur maximum : 150 m;
 - hauteur libre de passage : 31,03 m au-dessus de la cote "0" de l'échelle de Cernavodă.

Article 2

Dimensions maxima des convois

1. Pour les niveaux d'eau supérieurs à la cote de + 150 cm Cernavodă:
 - les convois montants, remorqués ou poussés, seront d'une longueur maximum de 300 m et d'une largeur maximum de 35 m, et peuvent être formés de 3 formations de 3 unités à couple;
 - les convois avalants seront d'une longueur maximum de 220 m et d'une largeur maximum de 46 m, et peuvent être formés de 2 formations de 4 unités à couple.
2. Pour les niveaux d'eau compris entre les cotes de + 150 cm et de $\pm 0,00$ cm Cernavodă:
 - les convois montants et avalants seront d'une longueur maximum de 220 m et d'une largeur maximum de 33 m, et peuvent être formés de 2 formations de 3 unités à couple, soit 6 unités.
3. Pour les niveaux d'eau inférieurs à la cote de $\pm 0,00$ cm Cernavodă:
 - les convois montants et avalants seront d'une longueur maximum de 220 m et d'une largeur maximum de 23 m, et peuvent être formés de 2 formations de 2 unités à couple.

Article 3

Exigences technico-nautiques à l'égard des convois

1. Convois remorqués:
 - au passage sous les ponts, les remorqueurs doivent réduire la longueur du câble de remorquage à maximum 45 m pour les montants et à maximum 25 m pour les avalants; la longueur des amarres entre les formations à couple ne doit pas dépasser 15 m.
2. Convois poussés:
 - doivent avoir une bonne manœuvrabilité en marche avant, arrière et déplacement latéral ;

- en marche avant, le pousseur doit avoir une puissance suffisante pour tenir le cap du convoi sur sa trajectoire ;
- en marche arrière, le convoi doit manœuvrer de façon sûre afin de prendre la direction voulue et maintenir le cap jusqu'à l'arrêt ;
- le pousseur doit avoir la puissance suffisante pour assurer le déplacement latéral du convoi au passage sous le pont en cas de danger de collision avec les piles du pont.

La puissance des remorqueurs ou des pousseurs doit assurer une vitesse de sécurité du convoi de minimum 12 km/h en eau dormante et le maintien du convoi dans le chenal balisé au passage sous le pont.

Article 4

Lieux de stationnement et conditions de manœuvre

1. Les conducteurs des convois peuvent organiser leurs formations, dans les limites des dimensions maxima admises, avec un nombre plus grand ou plus réduit d'unités, en fonction de la puissance des remorqueurs ou des pousseurs, de manière à ne pas dépasser 6 t de marchandises/CV et 8 t de capacité/CV.
2. Au cas où les remorqueurs ou les pousseurs n'assurent pas les conditions établies ci-dessus, les convois s'arrêteront pour adapter leur formation au passage en sécurité sous les ponts.

Les lieux de stationnement sont les suivants:

- sur le Danube en aval du km 296 et respectivement en amont du km 303.

Pour respecter les exigences de l'arrêt par virage, les dimensions des formations des convois doivent correspondre aux gabarits du chenal navigable aux endroits établis.

C. REGLES SPECIALES DE NAVIGATION RELATIVES AU PASSAGE SOUS LES PONTS DE FETESTI (km 42 + 220 et km 42 + 300) SUR LE BRAS BORCEA

Article 1

Passage sous les ponts. Gabarits de navigation

1. La navigation sur le bras Borcea, dans la zone des ponts de Fetești, s'effectue à sens unique, comme suit:
 - par la passe centrale pour les montants;

- par la passe de la rive gauche pour les avalants, en respectant strictement les signaux des ponts et le balisage du chenal navigable de la zone.

Par brouillard ou pendant les nuits à visibilité réduite, le passage sous les ponts est interdit aux bateaux et aux convois qui n'ont pas à bord une installation de radar en bon état de fonctionnement.

En cas de vent fort ou de tempête, tout passage sous les ponts est interdit.

2. Les gabarits du chenal navigable sous les ponts sont:

a) aux passes de la rive gauche:

- d'une largeur maximum de 100 m ;
- d'une hauteur libre de 17,9 m au-dessus de la cote "0" de l'échelle de Călărași;

b) aux passes centrales:

- d'une largeur maximum de 100 m ;
- d'une hauteur libre de 18,04 m au-dessus de la cote "0" de l'échelle de Călărași.

Article 2

Dimensions maxima des convois

1. Pour la navigation à des niveaux d'eau supérieurs à la cote + 150 cm Cernavodă:

- les convois montants, remorqués ou poussés, seront d'une longueur maximum de 220 m et d'une largeur maximum de 33 m, et peuvent être constitués de 2 formations de 3 unités à couple ;
- les convois avalants seront d'une longueur maximum de 140 m et d'une largeur maximum de 40 m, et peuvent être également constitués d'une seule formation de 4 unités à couple.

2. Pour les niveaux d'eau égaux ou inférieurs à la cote + 150 cm Cernavodă:

- les convois montants, remorqués ou poussés, seront d'une longueur maximum de 205 m et d'une largeur maximum de 33 m, et peuvent être constitués de 2 formations de 3 unités à couple ;
- les convois avalants constitués de 2 formations de 3 unités à couple seront d'une longueur maximum de 190 m et d'une largeur maximum de 33 m. Les convois avalants peuvent être constitués d'une seule formation de 4

unités à couple, d'une longueur maximum de 125 m et d'une largeur maximum de 40 m.

Article 3

Exigences technico-nautiques à l'égard des convois

1. Convois remorqués:

- au passage sous les ponts, les remorqueurs doivent réduire la longueur du câble de remorquage à maximum 45 m pour les montants et à maximum 25 m pour les avalants; la longueur des amarres entre les formations à couple ne doit pas dépasser 15 m.

2. Convois poussés:

- doivent avoir une bonne manœuvrabilité en marche avant, arrière et déplacement latéral ;
- en marche avant, le pousseur doit avoir une puissance suffisante pour tenir le cap du convoi et, en cas de besoin, pour changer rapidement la position du convoi sur sa trajectoire ;
- en marche arrière, le convoi doit manœuvrer de façon sûre afin de prendre la direction voulue et maintenir le cap jusqu'à l'arrêt ;
- le pousseur doit avoir la puissance suffisante pour assurer le déplacement latéral du convoi au passage sous le pont en cas de danger de collision avec les piles du pont.

La puissance des remorqueurs ou des pousseurs doit assurer une vitesse de sécurité du convoi de minimum 12 km/h en eau dormante et le maintien du convoi dans le chenal balisé au passage sous le pont.

Article 4

Lieux de stationnement et conditions de manœuvre

1. Les conducteurs des convois peuvent organiser leurs formations dans les limites des dimensions maxima admises, avec un nombre plus grand ou plus réduit d'unités, en fonction de la puissance du remorqueur ou du pousseur, de manière à ne pas dépasser 6 t de marchandises/CV et 8 t de capacité/CV.
2. Au cas où les remorqueurs ou les pousseurs n'assurent pas les conditions fixées ci-dessus, les convois s'arrêteront pour adapter leur formation au passage en sécurité sous les ponts.
3. Les lieux de stationnement sont les suivants:

- sur le bras Borcea, en aval du km 40 + 800 et respectivement en amont du km 44.

4. Pour respecter les exigences de l'arrêt par virage, les dimensions des formations des convois doivent correspondre aux gabarits du chenal navigable aux endroits établis.

**D. REGLES SPECIALES DE NAVIGATION RELATIVES AU
PASSAGE SOUS LE PONT DE GIURGIU-ROUSSE
(km 488 + 700)**

Article 1

Passage sous le pont

1. Le passage sous le pont est permis en permanence, jour et nuit.
2. Le passage des bateaux et des convois sous le pont s'effectuera seulement par la passe latérale jouxtant la passe centrale et située à droite de celle-ci dans le sens de la marche des bateaux.
3. Pendant la période de hautes eaux et aussi pendant le reste de la période de navigation, pour les bateaux dont la hauteur depuis la ligne de flottaison au plus haut point fixe non démontable ne permet pas le passage sous le pont par les passes latérales, la navigation se fera par la passe centrale à travée mobile.
4. La navigation par la passe centrale ne se fera qu'une fois la travée mobile soulevée.
5. Les bateaux qui doivent passer par la passe centrale s'arrêteront, en attendant que la travée mobile soit soulevée: les montants à 500 m du pont, au moins, et les avalants à 1000 m du pont, au moins, dans les zones marquées sur les deux rives avec des signaux qui indiquent la permission d'ancrer.

Les avalants peuvent s'arrêter dans les ports de Giurgiu et de Roussé aussi.

Article 2

Gabarits de navigation

1. La largeur du chenal navigable des passes latérales est de 120 m.
2. Aux passes latérales, la hauteur libre sous le pont est de 20,14 m pour la passe aval-amont et de 20,20 m pour la passe amont-aval par rapport à la cote "0" de l'échelle de Giurgiu ou de 20,96 m pour la passe amont-aval et de 20,90 m pour la passe aval-amont par rapport à la cote "0" de l'échelle de Roussé.
3. La largeur du chenal navigable par la passe centrale est de 60 m.

4. Lorsque la travée se trouve en position soulevée, la hauteur libre sous le pont par la passe centrale est de 27,54 m par rapport à la cote "0" de Giurgiu et de 28,30 m par rapport à la cote "0" de Roussé.

Article 3

Soulèvement de la travée mobile

1. Pour obtenir le soulèvement de la travée mobile, les bateaux ayant des gabarits supérieurs à ceux des passes navigables latérales présenteront une demande de passage par la passe centrale au moins 5 heures avant l'heure de passage sollicitée.
2. La demande sera présentée par écrit. Elle sera signée par le conducteur du bateau ou par l'agent de la société de navigation à laquelle appartient le bateau et sera déposée:
 - chez une des capitaineries des ports de Turnu Măgurele ou de Giurgiu, respectivement de Nicopole ou de Roussé, pour les avalants;
 - chez les capitaineries des ports d'Oltenița ou de TOUTRAKAN, pour les montants.
3. Au cas où la demande a été présentée aux capitaineries des ports de Giurgiu ou de Roussé, elle sera transmise par téléphonogramme à la station de Giurgiu Nord, qui fixera l'heure du soulèvement de la travée mobile, la plus proche possible de l'heure sollicitée par le bateau, mais en aucun cas avant l'heure proposée par le bateau.

Au cas où la demande a été présentée à la capitainerie du port de Turnu Măgurele ou d'Oltenița, respectivement de Nicopole ou de TOUTRAKAN, la capitainerie du port respectif la transmettra par télégraphe ou par téléphonogramme à la capitainerie du port de Giurgiu, respectivement de Roussé, qui informera à son tour, la station Giurgiu Nord.

4. Le bateau qui attend le passage par la passe centrale, doit être prêt pour effectuer le passage à l'heure qu'il a indiquée dans la demande déposée.

Au moment où la travée mobile a été soulevée, la signalisation automatique pour le passage des bateaux par la passe centrale du pont indique l'autorisation de passer librement, et ce n'est qu'alors que le bateau pourra passer.

5. Si le bateau qui a sollicité le soulèvement de la travée mobile n'a pas passé dans l'heure suivant le soulèvement de la travée mobile, la travée peut être remise en position normale.

6. Si le bateau qui a sollicité le soulèvement de la travée mobile n'a pas pu effectuer le passage à l'heure sollicitée, il contactera la capitainerie du port de Giurgiu ou de Roussé pour fixer une autre heure pour son passage.
7. Les capitaineries des ports de Giurgiu et de Roussé établiront en détail, par Avis à la batellerie, les règles de navigation applicables au passage des bateaux par la passe centrale, conformément aux lois et règlements de navigation en vigueur.

Article 4

Signalisation pour la navigation

1. La signalisation pour la navigation, aussi bien dans la zone du pont que sous le pont, aux passes navigables, est conforme au Règlement de navigation sur le Danube.
2. Les passes latérales sont signalisées pour la navigation ordinaire de jour et de nuit.
3. En dehors de la période où la travée mobile est soulevée, la passe centrale est signalisée de jour et de nuit avec des signaux et des feux interdisant la navigation.

Article 5

Réglementation de la navigation

1. La réglementation de la navigation dans la zone du pont et sous le pont sera faite conformément aux prescriptions du Règlement de navigation sur le Danube.
2. Les conducteurs des bateaux et des convois qui passent sous le pont sont tenus de prendre connaissance, préalablement, des Avis à la batellerie concernant les conditions de navigation sous le pont.

Ces Avis à la batellerie se trouvent à toutes les capitaineries des ports du secteur roumain, respectivement bulgare du Danube.

3. Toute infraction aux dispositions et aux règles de navigation qui endommagerait le pont ou ses installations entraîne, en dehors des sanctions prévues, le paiement de tous les frais de réparation du pont et de ses installations.

Article 6

Dimensions maxima des convois

1. Les convois remorqués ou poussés, montants ou avalants, peuvent être constitués de 3 formations de 3 unités à couple au maximum, d'une longueur maximum de 300 m et d'une largeur maximum de 35 m.

2. Les convois avalants peuvent être constitués de 2 formations de 4 unités à couple aussi, d'une longueur maximum de 220 m et d'une largeur maximum de 46 m.

Article 7

Exigences technico-nautiques à l'égard des convois

1. Convois remorqués:
 - au passage sous les ponts, les remorqueurs doivent réduire la longueur du câble de remorquage à maximum 45 m pour les montants et à maximum 30 m pour les avalants; la longueur des amarres entre les formations à couple ne doit pas dépasser 15 m.
2. Convois poussés:
 - doivent avoir une bonne manœuvrabilité en marche avant, arrière et déplacement latéral ;
 - en marche avant, le pousseur doit avoir une puissance suffisante pour tenir le cap du convoi et, en cas de besoin, pour changer rapidement la position du convoi sur sa trajectoire ;
 - en marche arrière, le convoi doit manœuvrer de façon sûre afin de prendre la direction voulue et maintenir le cap jusqu'à l'arrêt ;
 - le pousseur doit avoir la puissance suffisante pour assurer le déplacement latéral du convoi au passage sous le pont en cas de danger de collision avec les piles du pont.

La puissance des remorqueurs ou des pousseurs doit assurer une vitesse de sécurité du convoi de minimum 12 km/h en eau dormante et le maintien du convoi dans le chenal balisé au passage sous le pont.

Article 8

Lieux de stationnement et conditions de manœuvre

1. Au cas où les remorqueurs ou les pousseurs n'assurent pas les conditions établis ci-dessus, les convois s'arrêteront pour modifier leurs formations, en amont ou en aval du pont, dans la zone balisée permettant l'ancrage, pour pouvoir naviguer en sécurité au passage sous le pont de Giurgiu-Roussé.

Pour respecter les exigences de l'arrêt par virage, les dimensions des formations de convois doivent correspondre aux gabarits du chenal navigable aux endroits établis.

2. En cas d'arrêt dans le sens de la marche, la distance parcourue jusqu'à l'arrêt complet ne doit pas dépasser:
 - pour les montants, 200 m ou la longueur du convoi tout au plus;
 - pour les avalants, 600 m ou trois fois la longueur du convoi tout au plus.

**REGLES SPECIALES DE NAVIGATION APPLICABLES SUR
LE SECTEUR DU DANUBE ENTRE LA RADE DE SULINA
ET LE PORT DE BRAILA (km 175)**

COMMISSION DU DANUBE

Budapest, 2014

Les présentes « Règles spéciales de navigation applicables sur secteur du Danube entre la rade de Sulina et le port de Braila (km 175) » ont été promulguées par Ordre du Ministre des transports de la Roumanie n° 859/7.06.2013 et sont entrées en vigueur à partir du 26 juillet 2013.

Le Secrétariat de la Commission du Danube a reçu des autorités compétentes de la Roumanie le texte de ces Règles spéciales en français.

REGLES SPECIALES DE NAVIGATION APPLICABLES SUR LE SECTEUR DU DANUBE ENTRE LA RADE DE SULINA ET LE PORT DE BRAILA (km 175)

Les présentes « Règles spéciales de navigation » s'appliquent sur le secteur du Bas-Danube entre Braila (km 175) et la rade de Sulina et ont été élaborées par l'Administration Fluviale du Bas-Danube (Galați), ci-après « Administration », sur la base de l'article 23 de la « Convention relative au régime de la navigation sur le Danube » signée à Belgrade le 18 août 1948 et des « Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube » adoptées par la Commission du Danube en 2010.

Chapitre 1

REGLES GENERALES

Article 1.01

Champs d'application

Les présentes règles spéciales complètent les prévisions du « Règlement de navigation sur le Danube – Partie 1 », en précisant les conditions spécifiques de navigation sur le secteur maritime du Bas-Danube, entre le port de Braila (km 175) et la rade de Sulina (la rade y comprise), et s'appliquent à tous les navires de mer, bateaux fluviomaritimes et fluviaux naviguant isolément ou en formation sur ce secteur.

Article 1.02

Obligations

1. Les conducteurs de tout bateau, quel que soit le pavillon, naviguant sur le secteur maritime du Bas-Danube, entre Braila (km 175) et la rade de Sulina (la rade y comprise) sont tenus de respecter les présentes règles.
2. Les navires de mer doivent porter les feux et signaux prévus par le « Règlement international pour prévenir les abordages en mer ».

Article 1.03

Signification de quelques termes

Dans le présent Règlement,

- a) le terme « pilote » désigne la personne brevetée qui fait partie du corps de pilotes de l'Administration, ou autorisée par celle-ci suite à un examen, pour assurer le pilotage des bateaux sur le secteur maritime du Bas-Danube, du port de Braila (km 175) à la rade de Sulina ;

- b) le terme « bateau piloté » désigne tout bateau, engin flottant ou installation flottante, convoi ou tout autre moyen flottant naviguant isolément ou en formation qui bénéficie des services d'un pilote ;
- c) le terme « Administration » désigne l'Administration fluviale du Bas-Danube – Galati ;
- d) le terme « bateau fluviomaritime » désigne tout bateau construit et équipé pour naviguer en sûreté en mer et sur les voies navigables intérieures ;
- e) les autres termes utilisés ont la signification présentée dans la Partie 1 du « Règlement de navigation sur le Danube ».

Article 1.04

Avis aux bateliers

Les prescriptions des présentes Règles sont complétées par des Avis à la batellerie émis par l'Administration.

Ces avis sont portés à la connaissance des navigateurs par l'intermédiaire des capitaineries des ports et sont publiés dans le Bulletin hydrométéorologique pour le Danube. Dans certains cas, ces avis sont également portés à la connaissance des navigateurs dans le Bulletin hydrologique transmis par un poste de radio à couverture nationale.

Article 1.05

Obligation de pilotage des bateaux

1. Il est interdit aux navires de mer et aux bateaux fluviomaritimes de naviguer sur le secteur maritime du Danube depuis l'embouchure du canal de Sulina au port de Braila (km 175), sans avoir à bord un pilote de l'Administration ou un pilote autorisé par celle-ci, qui effectue le pilotage.
2. Les bateaux fluviaux, quel que soit leur pavillon, montants ou avalants, solliciteront la présence à bord d'un pilote de l'Administration, ou autorisé par celle-ci, s'ils n'ont pas embarqué un pilote spécialement breveté pour naviguer sur ce secteur.

Chapitre 2

DOCUMENTS ET CONDITIONS TECHNIQUES DES BATEAUX

Article 2.01

Documents des bateaux

Tous les bateaux, quel que soit leur pavillon, doivent avoir à bord un acte attestant la nationalité, ainsi que les certificats et documents établis par les règlements nationaux en vigueur et les conventions internationales auxquelles la Roumanie est partie.

Article 2.02

Certificats de jaugeage

1. Tous les navires de mer et bateaux fluviomaritimes doivent avoir à bord, en dehors des documents prévus à l'article 2.01 ci-dessus, un certificat de jaugeage pour le canal de Suez ou un certificat de jaugeage similaire, délivré par l'Administration.
2. Les certificats prévus au paragraphe 1 ci-dessus sont utilisés par l'Administration pour le calcul des tarifs de navigation.
3. En cas d'absence du certificat de jaugeage prévu au paragraphe 1 ci-dessus, celui-ci sera délivré par l'Administration.
4. Les frais du jaugeage nécessaire pour la délivrance d'un tel certificat sont à la charge du bateau.

Article 2.03

Gîte admise

La navigation sur le secteur maritime du Bas-Danube des bateaux qui donnent plus de 4° de gîte transversale est interdite.

Article 2.04

Vérification du tirant d'eau des bateaux

1. En entrant de la mer dans la rade de Sulina, les conducteurs des navires de mer et des bateaux fluviomaritimes sont tenus de communiquer le tirant d'eau réel du bateau dans l'eau douce, et le pilote, avant de monter à bord, est obligé de vérifier l'exactitude des données communiquées.
2. Si les bateaux ont dépassé la limite admissible du tirant d'eau communiqué par l'Administration, il leur est interdit d'entrer de la mer ou de quitter le port.
3. Durant les opérations de chargement et/ou de ballastage, le conducteur du bateau est obligé d'observer en permanence le tirant d'eau maximum admissible sur le secteur maritime du Bas-Danube prévu à l'article 3.05 ou celui communiqué par l'Administration.
4. Avant de s'embarquer à bord du bateau ou de la formation, le pilote est obligé de vérifier que le bateau respecte le tirant d'eau maximum admis pour le jour

respectif. Il informera l'Administration et la capitainerie du port de tout dépassement constaté.

Chapitre 3

REGLES SPECIALES DE NAVIGATION

Article 3.01

Direction de marche

1. Sur le secteur maritime du Bas-Danube, les bateaux doivent se tenir à tribord par rapport à leur direction de marche.
2. Sont exceptés les cas où les conditions spéciales locales imposent le changement de la direction de marche.
3. Dans les cas prévus au paragraphe 2 ci-dessus, la direction de marche ne peut être changée qu'après en avoir averti les autres bateaux par les signaux sonores/visuels prévus par le présent Règlement, par radiotéléphonie et après avoir convenu la manière de rencontre avec les autres bateaux naviguant dans la zone respective.

Article 3.02

Mesures de sécurité

1. Les conducteurs des bateaux en cours de route ou en stationnement, doivent veiller à la sécurité du bateau, avoir toujours les ancres, les moyens d'accostage et de signalisation prêts à être utilisés, et prendre les mesures nécessaires pour que leur bateau n'entrave pas la navigation.
2. Dans des conditions hydrométéorologiques défavorables (niveaux d'eau supérieurs à + 300 cm à Tulcea, vent supérieur à 6° Beaufort / 39-49 km/h, glaces flottantes, etc.), le passage à travers le coude de Tulcea s'effectuera à l'assistance d'un remorqueur mis à disposition par l'Administration. Les frais relatifs à l'assistance d'un remorqueur seront à la charge du bateau.

Article 3.03

Rencontres

Sur le secteur maritime du Bas-Danube:

1. Les bateaux fluviaux isolés donnent la priorité de passage aux navires de mer.
2. A la rencontre ou au dépassement des convois ou de petits bateaux, dont l'intégrité ou la sécurité peuvent être menacés par les remous, les vagues ou les

effets de succion produits par un navire de mer, ce dernier réduira sa vitesse en temps utile et de manière suffisante.

3. Les menues embarcations de tout type s'écarteront en temps utile de la trajectoire des bateaux motorisés et navigueront à 15 mètres de distance maximum par rapport à l'une des rives.

Article 3.04

Objets abandonnés/coulés dans le fleuve

1. Les ancres, les chaînes ou les autres objets abandonnés dans le fleuve sur le secteur maritime du Bas-Danube, qui entravent ou mettent en danger la navigation seront récupérés par l'Administration, les frais étant à la charge du propriétaire de ces objets.
2. Si le propriétaire n'a pas notifié l'endroit et le type des objets perdus ou qu'il ne puisse être poursuivi, les objets en cause seront vendus par l'Administration pour compenser ses dépenses, conformément à la législation en vigueur.
3. Lorsque les conducteurs de bateaux et de convois en cours de route sur le secteur maritime du Bas-Danube observent des objets de grande taille, des colis, des flotteurs, des embarcations ou des bateaux en flottaison sur le Danube n'ayant pas d'équipage et de feux durant la nuit et constituant un danger pour la navigation, ils doivent signaler leur position à l'Administration, à la capitainerie du port et aussi aux bateaux naviguant dans la zone.
4. L'Administration prendra des mesures pour conserver ces objets et les restituera au propriétaire après le remboursement des frais encourus pour la récupération et la garde de ceux-ci, ou les vendra conformément aux dispositions légales.

Article 3.05

Gabarits des bateaux

1. Sur le secteur maritime du Bas-Danube, de Braila à la rade de Sulina, dans des conditions normales, tous les navires de mer et bateaux fluvio-maritimes navigueront à un tirant d'eau en eau douce de 23 pieds, soit 7,01 m tout au plus. Les profondeurs seront communiquées chaque jour sur un poste radio national et portées à la connaissance de navigateurs par des avis à la batellerie.
2. Sur ce secteur peuvent naviguer, dans des conditions normales, des bateaux d'une longueur maximale de 180 m ou des engins flottants d'une largeur maximale de 40 m.
3. Dans certains cas, en fonction du niveau des eaux du Danube, l'Administration peut :

- a) disposer la réduction ou approuver le dépassement du tirant d'eau mentionné au point 1 ci-dessus ;
 - b) approuver la navigation des bateaux ayant une longueur de plus de 180 m, sans toutefois dépasser 225 m ;
 - c) approuver la navigation des engins flottants ayant une largeur supérieure à 40 m, si les conditions hydrométéorologiques le permettent.
4. L'autorisation de dépasser le tirant d'eau ou la longueur du bateau ne peut être accordée que d'un jour à l'autre. Celle-ci sera communiquée à la capitainerie du port et à l'agence de pilotage. Dans cette situation, l'Administration établira la profondeur de navigation en fonction de laquelle le conducteur assurera la réserve de tirant d'eau requise pour la sécurité de la navigation.
 5. Les gabarits des convois fluviaux remorqués ou poussés respecteront les dimensions établies par les recommandations de la Commission du Danube ou par les Règles spéciales et les Avis à la batellerie émis par l'Administration pour les secteurs ou situations particuliers.

Article 3.06

Distance à respecter par les bateaux et les menues embarcations

1. Lors de la traversée des zones à navigation difficile ou avec des courbes prononcées, ainsi que sur le secteur du Danube entre la barre de Sulina et Mm 34, il est interdit à tout bateau de s'approcher de celui qui le précède à moins d'un mille marin.
2. Il est interdit aux bateaux ou aux menues embarcations de traverser le canal à une distance de moins d'un mille marin à compter de la proue des navires de mer et des bateaux fluvio-maritimes faisant route.

Article 3.07

Obstruction du chenal

1. Il est interdit d'obstruer le chenal par toute sorte de bateaux, matériels flottants, installations ou matériels de pêche.
2. Sur le secteur maritime du Bas-Danube, il est interdit de déployer des filets ou d'autres matériels de pêche dans le chenal navigable et dans les endroits prévus pour le stationnement des bateaux.

Chapitre 3.1

DISPOSITIONS SPECIALES DANS LE CANAL DE SULINA

Article 3.1.01

Bateaux auxquels la navigation dans le canal de Sulina est interdite

Il est interdit aux bateaux dont le tonnage dépasse 50 tonnes de naviguer à voile dans le canal de Sulina.

Article 3.1.02

Vitesse de navigation dans le canal de Sulina

1. Dans les secteurs libres et sans restrictions, la vitesse de navigation dans le canal est établie en accord avec le pilote se trouvant à bord, et ne peut dépasser en aucun cas les limites de vitesse établies ci-dessous pour des conditions hydrométéorologiques normales:

	montants	avalants
- menues embarcations	8 noeuds	9 noeuds
- remorqueurs ou convois	8 noeuds	9 noeuds
- bateaux à passagers, de sauvetage, des pompiers et militaires	9 noeuds	10 noeuds
- navires de mer jusqu'à 4.000 tdw	7 noeuds	9 noeuds
- navires de mer de 4.000 à 12.000 tdw	6 noeuds	8 noeuds
- navires de mer de 12.000 à 25.000 tdw	5 noeuds	7 noeuds

Si les niveaux d'eau à Tulcea sont supérieurs à + 300 cm, les vitesses seront réduites jusqu'à la limite du pilotage en sécurité et de la formation des vagues.

Sur indication du pilote, le conducteur est tenu de réduire la vitesse du bateau conformément aux conditions de la zone de navigation.

Article 3.1.03

Navigation à la même hauteur, rencontres, dépassements

1. La navigation à la même hauteur est interdite.
2. Dans les courbes et aux endroits où la largeur du chenal est insuffisante, le dépassement et la rencontre des bateaux sont interdits.
3. Pour les montants, ainsi que pour les avalants, le dépassement n'est permis qu'entre les bateaux ayant un déplacement maximum de 4.000 t. Le dépassement n'est permis qu'aux endroits à conditions convenables.

4. Pendant la nuit, sur le secteur entre l'embouchure du canal de Sulina et Mm 34, les rencontres et les dépassements sont interdits aux navires de mer et aux bateaux fluvio-maritimes.

Article 3.1.04

Navigation de nuit

1. La navigation de nuit entre le Mm 0 (port de Sulina) et la barre est interdite pour tous les bateaux, à l'exception des bateaux de l'Administration ou des bateaux spécialement autorisés par cette dernière.
2. De nuit, sur le secteur compris entre Mm 43 et Mm 0 (port de Sulina), la navigation vers l'aval est interdite aux navires de mer et aux bateaux fluvio-maritimes.
3. Entre l'embouchure du canal de Sulina et Mm 43, la navigation vers l'amont est permise 24 heures sur 24, à l'exception des navires de mer dont la longueur est supérieure à 140 m et/ou la largeur dépasse 28 m, des constructions nouvelles non motorisées (sans propulsion propre), des transports spéciaux hors gabarits, ainsi qu'aux navires transportant des marchandises dangereuses. Par des avis à la batellerie, l'Administration peut limiter ou interrompre la navigation vers l'amont entre l'embouchure du canal de Sulina et Mm 43.
4. Dans des cas spéciaux, l'Administration peut interdire la navigation vers l'amont de certains navires en fonction des conditions hydrométéorologiques et de navigation existantes.
5. Durant toute la période de navigation sur le secteur maritime du Danube, le radar, la station radio et le système automatique d'identification (AIS) des navires de mer et des bateaux fluvio-maritimes se trouveront en état de fonctionnement.

Article 3.1.05

Fermeture de la navigation sur le canal de Sulina

1. L'Administration décide la fermeture temporaire du canal lorsque la situation l'exige.
2. Dans ce cas, aux stations de surveillance de Tchatal Sf. Gheorghe et Tchatal d'Ismail sont arborés, de jour et de nuit, les signaux d'interdiction A1 (Annexe 7 au « Règlement de navigation sur le Danube »), et les agences de pilotage, ainsi que les capitaineries des ports de Tulcea et de Sulina communiquent la fermeture temporaire du canal aux bateaux. Les conducteurs des navires et des convois sont tenus de se conformer, selon le cas, aux prescriptions des paragraphes 3 et 4 ci-dessous.

3. Les conducteurs des navires/convois naviguant en amont prendront les mesures pour ancrer ou accoster dans les lieux signalés conformément au Règlement, ou dans d'autres endroits indiqués par le pilote.
4. Les conducteurs des navires/convois naviguant en aval procéderont selon la position, les caractéristiques et les conditions de navigation qu'ils ont au moment de la réception de la communication, conformément aux prescriptions des paragraphes 4 et 5 de l'article 5.04 du présent Règlement.

Chapitre 3.2

DISPOSITIONS SPECIALES APPLICABLES DANS L'EMBOUCHURE DU CANAL DE SULINA

Article 3.2.01

Entrée et sortie par l'embouchure du canal de Sulina

1. L'entrée par l'embouchure du canal de Sulina est permise 24 heures sur 24, à l'exception des conditions prévues par les articles 4.01 et 4.03 du Chapitre IV et par l'article 5.04 du Chapitre V.

Dans des cas spéciaux, l'Administration peut restreindre le passage de certains navires, si les conditions de navigation existantes et/ou les caractéristiques des navires ne sont pas conformes aux exigences.

2. La sortie par l'embouchure du canal de Sulina est uniquement autorisée pendant la journée, à l'exception des conditions prévues par les articles 4.01 et 4.03 du Chapitre IV et par l'article 5.04 du Chapitre V.

Dans des cas particuliers, l'Administration peut autoriser le passage de certains navires, en analysant pour chaque cas les conditions existantes, les caractéristiques du navire et le niveau d'urgence de la demande.

3. Lors des dragages ou d'autres travaux en cours d'exécution à l'embouchure du canal de Sulina, l'entrée et la sortie des bateaux sont réglementées par la signalisation prévue dans le présent Règlement et arborée par les équipements qui exécutent ces activités, ou bien par l'intermédiaire d'un programme de passage dans la zone des travaux, communiqué par des Avis à la batellerie à la capitainerie du port et à l'agence de pilotage de Sulina,.
4. En cas d'interdiction de sortir en mer, le bateau doit mouiller ou accoster dans les lieux spécialement aménagés et signalés à cet effet par l'Administration jusqu'à la fin de l'interdiction.

Article 3.2.02

Choix du lieu de mouillage dans la rade de Sulina

1. A l'arrivée dans la rade de Sulina, le conducteur choisira le lieu de mouillage de manière que le bateau ne gêne ni les autres bateaux se trouvant à proximité ni l'exécution des manœuvres d'entrée dans le ou de sortie du canal de Sulina.
2. En arrivant de la mer, le conducteur du bateau communiquera à l'Administration et à la capitainerie du port de Sulina l'heure à laquelle il sollicite la présence à bord du pilote, les caractéristiques du bateau, le type et la quantité de la cargaison, le tirant d'eau maximum à l'arrivée en eau douce, le port de départ et la destination.

Article 3.2.03

Ordre d'entrée dans le canal de Sulina à partir de la rade

1. Habituellement, l'ordre de l'entrée dans le canal de Sulina à partir de la rade correspond à celui de l'arrivée dans la rade.

Sont exemptés les bateaux à passagers, les bateaux chargés de marchandises périssables ou dangereuses et les bateaux en danger ou qui nécessitent une intervention médicale urgente.

2. Pour des raisons de sécurité, l'Administration peut établir l'entrée prioritaire ou changer l'ordre d'entrée pour les bateaux qui justifient ces mesures.
3. Les bateaux transportant des matières dangereuses et ceux arrivés des zones d'épidémies ou qui ont à bord des personnes souffrant de maladies contagieuses, considérées par les autorités sanitaires comme dangereuses (peste, choléra, fièvre jaune, etc.) ne peuvent entrer dans le canal qu'avec l'approbation de la capitainerie du port et des autorités sanitaires qui communiqueront à l'Administration la permission d'entrée.
4. Lorsque, pour certaines raisons (tempête, avaries, maladies graves non contagieuses, etc.), leur entrée dans le canal est acceptée, les bateaux resteront dans le canal, à l'endroit indiqué par l'Administration, en aval du port de Sulina, et ne contacteront que les personnes autorisées (capitainerie du port, police aux frontières, douane et autorités sanitaires-vétérinaires).

Article 3.2.04

Assistance ou remorquage obligatoire des bateaux au passage par l'embouchure du canal de Sulina

1. Les bateaux qui ne remplissent pas les conditions de gabarit et/ou de manœuvrabilité nécessaires, seront assistés, en règle générale, par un remorqueur de l'Administration pour l'entrée ou la sortie par l'embouchure du canal de Sulina.

2. L'assistance du remorqueur est accordée sur commande remise par le conducteur au pilote et suite à la confirmation de la réception de cette commande transmise à l'Administration par radiotéléphone. Finalement, la confirmation de l'assistance et la commande sont remises au conducteur du remorqueur.
3. Le refus de l'assistance du remorqueur, implique soit l'ajournement de l'entrée du bateau dans le canal, soit son retour en aval du port de Sulina; les conséquences du refus sont à la charge du conducteur du bateau.

Article 3.2.05

Rencontre des bateaux à l'embouchure du canal de Sulina

La rencontre des bateaux est interdite sur le secteur balisé de l'embouchure du canal de Sulina.

Chapitre 4

NAVIGATION PAR CONDITIONS DIFFICILES

Article 4.01

Dispositions générales

1. Les bateaux déjà entrés dans le canal sont tenus de demander en permanence, par radiotéléphone, des informations sur les conditions météorologiques soit des autres bateaux de la zone, soit des stations de surveillance de l'Administration.
2. Lorsque des changements de conditions de navigation surviennent ou sont prévus, les bateaux sont tenus d'ancrer ou d'accoster dans les lieux de mouillage signalisés ou dans d'autres endroits indiqués par le pilote, en prenant toutes les mesures prévues par le « Règlement de navigation sur le Danube » conformément aux dispositions des articles 6.30, 6.31, 6.32 et 6.33.
3. Par temps de visibilité limitée (brouillard, brume, averse, neige, etc.), la navigation dans le canal de Sulina est interdite.

Dans ces cas, soit le pavillon "U" du Code international des signaux est arboré sur le mât des stations de surveillance du canal soit les conditions et les restrictions existantes sont communiquées par radiotéléphone, à la demande des bateaux qui entreront dans le canal.

Article 4.02

Cas spécial en cas de courant fort dans le canal de Sulina

1. Au cas où le courant fort crée des conditions difficiles pour la navigation dans le canal de Sulina, à un niveau de l'eau dépassant +300 cm à Tulcea, la station du Tchatal d'Ismaïl du Mm 43 hisse un drapeau noir sur son mât.

2. Dans ce cas, les conducteurs des navires de mer et des bateaux fluviomaritimes doivent prendre des mesures de précaution spéciales indiquées par le pilote (vitesse réduite, assistance d'un remorqueur, etc.).

Article 4.03

Navigation en hiver

1. Après l'apparition des glaces sur le secteur maritime du Bas-Danube, la navigation s'effectue dans des conditions spéciales établies par l'Administration. Les dispositions de l'Administration sont obligatoires.
2. Les conducteurs des navires de mer et des bateaux fluviomaritimes qui navigueront dans les glaces, se renseigneront de la situation des glaces sur le Danube pour pouvoir apprécier, en fonction de la puissance du/des moteurs, de la construction et de l'état du bateau, la possibilité d'entrer dans le ou de sortir du canal de Sulina, ainsi que les manœuvres ou le départ du port.
3. Toutes les mesures prises par le conducteur du bateau doivent être conformes aux recommandations du pilote et aux mesures établies par l'Administration (l'ordre d'entrée des convois, la vitesse, les aires d'attente, etc.).
4. Pendant la navigation dans les glaces, les conducteurs des bateaux seront en liaison permanente avec les bateaux actionnant dans les glaces et avec l'Administration, pour communiquer la position et l'état des glaces et pour recevoir les informations sur les conditions et les restrictions de la navigation.
5. Les bateaux pris par la glace sont tenus de rester constamment à l'écoute de la voie 16 VHF de la radio.
6. Pendant la navigation dans les couloirs naturels ou faits par les bateaux qui actionnent dans les glaces, les bateaux doivent naviguer uniquement dans ces couloirs, à une vitesse adéquate, afin d'éviter de briser les bords des banquises. Le mouillage, le dépassement ou la rencontre dans ces couloirs sont strictement interdits.
7. Les bateaux bloqués par les glaces, qui sont en danger ou se trouvent sur la trajectoire d'autres bateaux plus puissants, sont tenus d'accepter l'intervention prioritaire accordée par les bateaux de l'Administration qui actionnent dans les glaces pour libérer le chenal. De même, dans des situations particulières, ils peuvent demander, en priorité, l'aide des bateaux de l'Administration. Dans les deux cas, les bateaux prépareront en temps utile des remorques adéquates passées par des endroits à grande résistance (écubiers, chaumards, etc.) et assumeront les frais de l'intervention respective, quel que soit le résultat obtenu.
8. L'Administration n'est pas responsable des dommages causés aux bateaux par les glaces flottantes, les bateaux d'intervention ou d'autres bateaux lors de la navigation dans les glaces, et ne saurait être portée responsable pour les

dommages causés par les bateaux actionnant dans les glaces aux autres bateaux, installations, ouvrages hydrotechniques, etc.

9. Les conducteurs des bateaux qui ont bénéficié des services de l'Administration, leur confirmeront par écrit la durée de chaque assistance. Par la suite, le paiement sera confirmé par écrit par l'agent du bateau. Les bateaux qui n'ont pas engagé d'agent paieront en espèces au représentant de l'Administration..

Chapitre 5

PILOTAGE DES BATEAUX

Article 5.01

Bateaux soumis au pilotage obligatoire

1. Tous les navires de mer et bateaux fluviomaritimes, quel que soit leur pavillon, qui naviguent sur le secteur roumain du Bas-Danube, entre l'embouchure du canal de Sulina et le port de Braila (km 175), sont tenus d'avoir à bord un pilote de l'Administration ou autorisé par celle-ci, pour effectuer le pilotage sur ce secteur.
2. Toutes les manœuvres d'accostage, de départ ou de changement de position des navires de mer et des bateaux fluviomaritimes dans les ports du secteur maritime du Bas-Danube et dans les rades de ceux-ci, seront effectuées uniquement en présence du pilote.
3. Les bateaux fluviaux motorisés montants, avalants ou manœuvrant dans les ports, quel que soit leur pavillon, solliciteront à bord un pilote de l'Administration ou autorisé par celle-ci, s'ils n'ont pas embarqué une personne brevetée pour la navigation sur ce secteur.

Article 5.02

Embarquement et débarquement du pilote

1. Pour la sécurité de l'embarquement ou du débarquement du pilote, le conducteur de bateau est tenu de ralentir la marche ou le cas échéant, de s'arrêter, et d'adopter toutes les mesures nécessaires.
2. En entrant de la mer dans le canal de Sulina, le pilotage est obligatoire à une distance minimum d'un mille marin à compter du musoir de la digue nord de l'embouchure du canal de Sulina.
3. En sortant du canal de Sulina en mer, le pilote peut débarquer du bateau piloté à une distance minimum d'un mille marin, à compter du musoir de la digue nord du canal de Sulina.

Article 5.03

Lieux d'embarquement et de débarquement du pilote

1. Dans la rade de Sulina, l'embarquement et le débarquement du pilote se font dans le secteur des eaux de la mer, délimité sur un rayon de deux milles marins entre les relèvements réels de 0° à 121°, depuis la bouée 02 (prolongation du musoir de la digue nord).
2. Dans les ports du secteur maritime du Bas-Danube, les rades de ceux-ci, ainsi que dans les zones établies par l'Administration par des Avis aux navigateurs.
3. Sur le secteur maritime du Bas-Danube au Mm 44 et au km 175 (Braila).

Article 5.04

Impossibilité d'embarquement et de débarquement du pilote dans la rade de Sulina. Barre impraticable

1. La barre est considérée « impraticable » quand, à cause du vent fort (force 6-7/39-61 km/h sur l'échelle Beaufort) et de grandes vagues (degré d'agitation de la mer 5-6 / hauteur des vagues 2-6 m sur l'échelle Douglas), la navigation par la barre et/ou le débarquement/embarquement du pilote ne peuvent pas s'effectuer en sécurité.

Dans ce cas, la communication aux bateaux se fait par radiotéléphone. La « Barre impraticable » est déclarée uniquement par l'Administration.

2. Lorsque la barre est déclarée impraticable, les bateaux qui entreront de la mer dans le canal de Sulina, attendront dans la rade.
3. Les bateaux avalants d'une longueur inférieure à 120 m, ayant l'intention d'aller en mer peuvent s'engager dans le canal de Sulina mais sont tenus de jeter l'ancre dans les zones signalisées, si la barre reste impraticable.
4. Les bateaux d'une longueur supérieure à 120 m ne peuvent s'engager dans le canal de Sulina avant que la barre ne soit déclarée praticable.
5. Dans des situations où les bateaux d'une longueur supérieure à 120 m, engagés dans le canal de Sulina, sont surpris par la déclaration « Barre impraticable », ils jetteront l'ancre ou accosteront à un endroit convenable, indiqué par le pilote et accepté par l'Administration.

Article 5.05

Traitement du pilote à bord du bateau

Pendant la présence du pilote à bord, le conducteur du bateau est tenu de lui assurer les repas et un lieu de repos conforme aux normes établies pour les officiers.

Article 5.06Obligations du pilote

1. Avant le départ, le pilote doit connaître les conditions hydrométéorologiques, les changements et les restrictions sur le secteur où il pilotera le bateau (les croquis avec les profondeurs aux seuils, les Avis aux bateliers, etc.).
2. Le pilote est tenu d'informer le conducteur du bateau du régime de la navigation sur le secteur maritime du Bas-Danube, de lui prêter concours technique lors du pilotage du bateau et de lui communiquer toutes les restrictions de la navigation sur le secteur où il navigue.
3. Le pilote est tenu de solliciter et le conducteur de donner toutes les informations qui concernent les caractéristiques du bateau, le type de marchandises, le nom du commandant, l'armateur/opérateur du bateau, etc.
4. Le pilote informera la capitainerie du port et l'Administration des manœuvres effectuées, de la position du bateau, des conditions hydrométéorologiques de la zone, de la situation du trafic, des événements de navigation, etc.
5. Durant sa présence à bord du bateau/convoi, le pilote est tenu de fournir au conducteur toutes les informations concernant la zone ou le port respectif, de sorte que le bateau/convoi puisse naviguer et exécuter les manœuvres portuaires en toute sécurité.
6. Dans les rades des ports du secteur maritime du Bas-Danube, le pilote qui arrive ou part avec le bateau peut accorder concours pour les manœuvres d'entrée, de sortie, d'amarrage, de mouillage, de départ, etc., mais seulement après avoir pris connaissance exacte des conditions nécessaires à leur exécution en toute sécurité et après avoir reçu l'autorisation des autorités compétentes (capitainerie du port, administration portuaire).
7. Le pilote se présentera à bord avec les documents attestant son identité et le droit de piloter des navires de mer (la légitimation de pilote ou l'autorisation issue par l'Administration et le brevet de pilote pour le Danube maritime).
8. Le pilote doit connaître la langue anglaise et une des langues officielles de la Commission du Danube (allemand, français ou russe).
9. Le pilote informera le conducteur du bateau qu'il doit rester sur le pont de commande durant les manœuvres et le passage par des zones à navigation difficile.

Au cas où le conducteur doit quitter le pont de commande, le pilote exigera, durant l'absence de celui-là, la nomination d'une personne compétente et responsable de la commande du bateau.

En cas de refus, le pilote exigera que le bateau ou la manœuvre soient arrêtés et, s'il est impossible de le faire sur le champ, faute de conditions favorables, il pilotera le bâtiment jusqu'il soit possible de s'arrêter, en informant ensuite, dans l'ordre, la capitainerie du port le plus proche et l'Administration.

10. Au passage par la zone de chaque station de surveillance et de guidage de navigation, capitainerie de port ou agence de pilotage, le pilote doit les contacter par radiotéléphone pour recevoir d'éventuelles informations supplémentaires.
11. Le pilote doit vérifier que les données du Bulletin de pilotage, de la Déclaration du commandant, des Confirmations des prestations ou d'autres documents qui sont émis à bord du bateau pour le voyage effectué, soient conformes à la réalité, et doit les remettre à l'Administration. S'il a constaté des inexactitudes dans ces documents et que le commandant du bateau n'ait pas voulu les rectifier, ceux-ci seront remis à l'Administration accompagnés d'un rapport.

Si le pilote constate que les informations relatives à l'état technique, reçues du conducteur du bateau/convoi, ne sont pas conformes à la réalité, il est obligé d'annoncer la capitainerie du port de la zone de juridiction et l'Administration. Le pilote doit rester à bord du bateau jusqu'à la fin de l'investigation menée par les autorités de la capitainerie du port, étant tenu de contresigner, en qualité de témoin, les documents rédigés.

Article 5.07

Obligations des conducteurs des bateaux pilotés

1. Le conducteur du bateau piloté est tenu de respecter les dispositions du « Règlement de navigation sur le Danube » et des « Règles spéciales de navigation applicables sur le secteur maritime du Bas-Danube »;
2. Le conducteur de bateau est tenu de vérifier la légitimation/l'autorisation émise par l'Administration, attestant le droit du pilote d'effectuer le service de pilotage;
3. En signant les documents attestant les services de pilotage, présentés par le pilote, le conducteur de bateau confirme l'heure de la présentation du pilote à bord, considérée comme l'heure où le service de pilotage a commencé.
4. Afin que le voyage se déroule en toute sécurité, le conducteur de bateau est tenu de mettre à la disposition du pilote toutes les informations nécessaires sur les caractéristiques de manœuvre du bateau et de lui communiquer l'état technique de toutes les installations et équipements de navigation. Le conducteur de bateau est également tenu d'assurer les conditions pour la transmission et la réception des messages et des informations liés au déroulement du voyage.
5. Après avoir consulté le pilote, le conducteur de bateau donne directement et à sa propre responsabilité les ordres pour exécuter la marche.

Si, dans l'intérêt de la rapidité des manœuvres, le conducteur juge nécessaire de laisser le pilote donner directement ces ordres, les manœuvres effectuées dans ces conditions sont considérées comme étant ordonnées par le conducteur et ce n'est que sa responsabilité qui y est engagée.

6. Le conducteur du bateau est responsable des manœuvres de son bateau et de tous les dommages qui pourraient en résulter, même si le pilote est présent à bord.
7. Durant les manœuvres ou le passage par les zones difficiles, le conducteur est tenu de commander directement le bateau. Nonobstant, dans les cas où il ne peut pas être présent sur le pont de commande, il est tenu de désigner une autre personne compétente et responsable de la commande ou des manœuvres du bateau.
8. Le conducteur ne permettra pas aux autres membres de l'équipage présents sur le pont de commande de gêner d'aucune manière le pilote dans l'accomplissement de ses attributions.
9. Le conducteur du convoi/bateau piloté est obligé de fournir au pilote les données concrètes concernant le tirant d'eau, les dimensions, le tonnage, la cargaison, les caractéristiques et la puissance des moteurs et des propulseurs, la manœuvrabilité ainsi que toute autre caractéristique du bateau sollicitée par le pilote.
10. Le conducteur doit arrêter le bateau, en cas de malentendu avec le pilote, sur demande du pilote et aux endroits indiqués par ce dernier, pour permettre aux représentants de la capitainerie et de l'Administration d'arriver en vue de régler le litige.
11. Le conducteur doit confirmer, jusqu'au débarquement du pilote, toutes les prestations effectuées au bateau par le service de pilotage, ainsi que les prestations effectuées par des tiers ou par l'Administration (bateaux-pilotes, scaphandriers, remorqueurs d'assistance, etc.).
12. Après la sortie du bateau/convoi de la zone ou du port où le pilotage est obligatoire, le conducteur du convoi/bateau piloté n'a pas le droit de retenir le pilote à bord, ayant l'obligation de débarquer ce dernier en sécurité.

Lorsque, à cause des conditions météorologiques et hydrologiques, le débarquement ne peut pas se faire en sécurité, le conducteur du bateau/convoi a l'obligation d'assurer le débarquement du pilote à l'endroit sûr le plus proche, ainsi que le retour de ce dernier, aux frais du bateau, au siège de l'Administration.

Article 5.08

Refus d'obtempérer aux instructions du pilote à bord des bateaux

1. Au cas où le conducteur du bateau n'accepte pas ou n'accomplit pas les instructions du pilote, ce dernier est tenu de rester à bord, sur le pont de commande du bateau et d'avertir le conducteur des conséquences que cela entraîne pour la sécurité de la navigation.
2. Si le conducteur du bateau persiste à ne pas respecter les instructions du pilote, ce dernier en informera par tous les moyens la capitainerie du port le plus proche et l'Administration, tout en sollicitant d'arrêter le bateau pour l'enquête.

Lorsque les représentants de la capitainerie du port et de l'Administration arrivent, le pilote leur présentera un rapport écrit pour l'enquête du cas.

Article 5.09

Mesures de sécurité à l'embarquement et au débarquement du pilote

1. A l'embarquement et au débarquement du pilote, le conducteur est tenu de mettre à sa disposition l'échelle de pilote en parfait état technique, bien attaché et propre, le conducteur étant responsable de tout préjudice causé à l'intégrité physique du pilote.
2. Au cas où le pilote constate que les moyens d'embarquement / de débarquement du bateau ne sont pas convenables, il peut refuser l'embarquement / le débarquement jusqu'au rétablissement des conditions normales d'embarquement / de débarquement.

Article 5.10

Sollicitation du pilote, bateaux de pilotage

1. Outre la sollicitation annoncée par radiotéléphone, conformément au paragraphe 2 de l'article 3.2.02., les navires de mer et les bateaux fluvio-maritimes arrivés dans la rade de Sulina arboreront, pour demander l'arrivée du pilote à bord, un pavillon à rayures verticales bleues et jaunes (lettre « G » du code international) à un endroit visible, au-dessus de la cabine de commande, et émettront le signal sonore correspondant à la même lettre.
2. De même, la demande de pilotage peut se faire également par écrit, la demande étant déposée par le représentant du bateau aux agences de pilotage au moins 4 heures avant le départ.
3. Le service de pilotage est effectué par des bateaux-pilotes qui peuvent être identifiés par les signaux suivants:
 - de jour - un pavillon blanc et rouge (lettre « N » du code international des signaux), arboré sur le mât;
 - de nuit - un feu rouge, visible sur 360°, situé au-dessous d'un feu blanc, sur le mât.

Le bateau de pilotage est peint en blanc, portant sur les deux bords le mot « PILOT » écrit en noir.

Chapitre 6

REMORQUAGES

Article 6.01

Formation des convois

1. Le nombre maximum d'unités remorquées ou poussées dans le canal de Sulina ne peut pas dépasser 4 unités pour les montants (deux unités accouplées à chaque fois), et 2 unités accouplées pour les avalants.
2. Dans les deux cas, la longueur du câble de remorque ne doit pas dépasser 30 m.
3. En fonction de la situation hydrométéorologique existante sur le canal de Sulina, du trafic maritime/fluviat, ainsi que des caractéristiques des remorqueurs/pousseurs et des unités remorqués ou poussés, l'Administration peut accorder des dérogations aux dispositions ci-dessus. Ces dérogations seront communiquées sans délai par l'Administration aux capitaineries de port dans la zone de compétence desquelles ces opérations seront effectuées.

Article 6.02

Obligations du remorqueur/pousseur à l'égard des bateaux du convoi

Si un convoi est mouillé ou amarré, quel que soit l'endroit du secteur maritime du Bas-Danube, le remorqueur/pousseur ne peut pas l'abandonner avant de s'assurer que les bateaux du convoi, ancrés ou amarrés, n'entravent pas la navigation.

Article 6.03

Accès des convois par la barre de Sulina

1. L'entrée de la mer dans le canal de Sulina est autorisée aux remorqueurs ayant à la file maximum 2 unités et un câble de remorquage d'une longueur de 100 m tout au plus. Par la suite, ils sont tenus de respecter les dispositions du « Règlement de navigation sur le Danube ».
2. La sortie du canal de Sulina en mer est permise aux remorqueurs ayant à la file maximum 2 unités et un câble de remorquage d'une longueur de 50 m tout au plus.
3. L'accès des convois par la barre de Sulina ne sera permis qu'avec l'approbation de l'Administration et dans les conditions qu'elle établit.

Article 6.04

Remorquages spéciaux

Pour obtenir l'autorisation d'effectuer des remorquages spéciaux sur le secteur maritime du Bas-Danube, les conducteurs des convois doivent déposer à l'Administration le schéma du convoi avec toutes ses caractéristiques (longueur et largeur du convoi, longueur du câble de remorquage, puissance des remorqueurs de proue et de poupe du convoi).

Chapitre 7

MATRIELS FLOTTANTS

Article 7.01Construction, dimensions

1. Les matériels flottants composés de plusieurs éléments doivent être constitués de pièces montées à demeure, et les opérations d'assemblage ou de démontage effectuées sur le secteur maritime du Bas-Danube ne doivent ni gêner ni entraver la navigation.
2. La largeur des matériels flottants remorqués dans le canal de Sulina ne peut pas dépasser 16 m et la longueur 40 m.
3. Lorsque les dimensions prévues au paragraphe 2 ci-dessus sont dépassées, les matériels flottants respectifs ne peuvent pas naviguer dans le canal de Sulina sans autorisation préalable de l'Administration.

Chapitre 8

TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Article 8.01

Déclaration des marchandises dangereuses transportées

1. Les conducteurs des bateaux ayant à bord une cargaison de matières inflammables ou explosives (Annexes 9 et 10 au Règlement de navigation applicable sur le secteur roumain du Danube) sont tenus d'en avertir le pilote qui arrive à bord pour piloter le bâtiment, même s'ils en ont informé par radio l'Administration et la capitainerie du port, conformément à l'article 10.04 du présent Règlement.
2. Les conducteurs des bateaux et convois auxquels s'appliquent les dispositions de l'ADN et qui n'ont pas de pilote à bord sont obligés d'en avertir par radiotéléphone l'Administration et la capitainerie du port à l'entrée sur le secteur maritime du Bas-Danube (km 175 et Mm 44) en appelant sur la voie 16 VHF et en communiquant sur la voie 71 VHF les données prévues à l'art. 8.02 de la Partie I du « Règlement de navigation sur le Danube ».

Article 8.02

Lieux de mouillage pour les bateaux transportant des marchandises dangereuses.

Autorisations

1. Lorsque les bateaux transportant des matières dangereuses et arrivant de la mer pour monter dans le canal de Sulina n'ont pas le temps nécessaire pour transiter de jour le canal de Sulina, ceux-ci vont jeter l'ancre dans la rade maritime.
2. Les bateaux transportant des matières dangereuses et naviguant vers l'aval qui n'ont pas le temps nécessaire pour transiter de jour le canal de Sulina, vont jeter l'ancre dans la zone comprise entre Mm 34 ½ et Mm 35, rive droite.

Chapitre 9

RESPONSABILITE EN CAS DE PREJUDICE

Article 9.01

Préjudices portés aux bateaux

L'Administration n'est responsable d'aucun préjudice porté aux bateaux durant leur passage sur le secteur maritime du Bas-Danube.

Article 9.02

Préjudices portés à la voie navigable

1. Les préjudices causés aux digues, aux perrés, aux quais, aux épis, au balisage flottant/côtier, ainsi que le blocage du chenal ou la pollution de celui-ci par les bateaux ou les convois qui naviguent sur le secteur maritime du Bas-Danube, sont considérés comme préjudices causés à l'Administration, et tous les dommages qui en découlent sont à la charge du bateau/convoi.
2. Si les bateaux et convois sortis en mer ont causé des avaries lors du passage par le secteur maritime du Bas-Danube, ceux-ci sont tenus de jeter l'ancre dans la rade de Sulina pour enquête.

Chapitre 10

PREVENTION DE LA POLLUTION DES EAUX ET GESTION DES DECHETS SURVENANT A BORD DES BATEAUX

Article 10.01

1. En cas de pollution accidentelle, les conducteurs des bateaux et des convois respectifs sont tenus d'en informer par tout moyen existant à bord la capitainerie de port la plus proche et l'Administration.

La notification contiendra obligatoirement:

- a) le type, le nom et le pavillon du bateau faisant la notification;
- b) le nom du conducteur du bateau/convoi
- c) les conditions hydrométéorologiques au lieu et au moment de l'accident (la visibilité, la force et la direction du vent, la vitesse du courant);
- d) les dimensions de la surface polluée (grande/petite surface, tache);
- e) l'épaisseur de la couche polluante;
- f) les caractéristiques concernant la nature / l'état du polluant (toxique, inflammable, explosif / solide, liquide, gaz);
- g) les mesures prises pour combattre les effets de la pollution

Le conducteur du bateau/convoi peut compléter chaque notification par toute autre information concernant la pollution.

2. Si les conducteurs des bateaux/convois naviguant sur le secteur maritime du Bas-Danube observent des phénomènes de pollution de l'eau, ils sont tenus d'en

informer la capitainerie de port la plus proche et l'Administration, et, si possible, communiquer les données mentionnées au paragraphe 1 ci-dessus.

Article 10.02

Enregistrement des hydrocarbures et des déchets

1. Les navires de mer et les bateaux fluviomaritimes doivent avoir à bord les documents et les registres prévus par la Convention MARPOL 73/78 amendée ci-dessous :
 - Journal d'enregistrement des hydrocarbures ;
 - Journal d'enregistrement des opérations de déchargement des ordures.
2. Chaque inscription dans les journaux mentionnés ci-dessus doit porter la date et la signature de la personne responsable des opérations respectives. Chaque page complétée sera signée par le conducteur du bateau.
3. Les inscriptions dans les journaux mentionnés ci-dessus se font dans la langue officielle de l'Etat dont le bateau bat le pavillon, ainsi qu'en anglais.
4. Les capitaineries de port et l'Administration ont le droit de vérifier l'exactitude des inscriptions dans les journaux et d'en prendre copie.

C h a p i t r e 11

DIVERS

Article 11.01

Cas spéciaux

1. Dans des cas spéciaux établis par l'Administration, les bateaux pourront naviguer avec d'autres formations de convois, à la condition expresse de ne compromettre d'aucune manière la sécurité de la navigation de leurs unités ou des autres bateaux.
2. Pendant la période où l'Administration arrête la navigation dans le canal de Sulina, conformément aux articles 3.1.04, 3.1.05, 4.01 et 4.03, les bateaux de l'Administration pourront y naviguer sous la responsabilité de celle-ci, afin d'éliminer les causes ayant déterminé l'interruption de la navigation ou de prendre d'autres mesures appropriées.