REGLES LOCALES
DE LA NAVIGATION SUR LE DANUBE
(DISPOSITIONS SPECIALES)

(d'après l'état d'octobre 2022)

COMMISSION DU DANUBE

BUDAPEST

2024

Les Règles locales de la navigation sur le Danube (Dispositions spéciales) ont été dressées par le Secrétariat de la Commission du Danube. Les documents rassemblés dans la présente publication comprennent des règles locales de la navigation sur le Danube (dispositions spéciales) reçues des autorités compétentes des Etats danubiens et traduites par le Secrétariat dans les langues officielles de la Commission du Danube, il convient de les considérer en tant que complément à la partie générale des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (DFND), approuvées par la Commission du Danube compte tenu des conditions locales spécifiques sur leurs secteurs de Danube.

Table des matières

Les présentes « Dispositions complémentaires relatives à la navigation sur les voies d'eau intérieures de l'Autriche » représentent une partie de la Décision BGBl. II No 31/2019 du Ministre fédéral des transports, des innovations et des technologies relative aux « Règles de la navigation sur les voies d'eau intérieures », publiée le 31 janvier 2019. 15

Article 0.01 – Domaine territorial d'application 15

Article 0.02 – Domaine d'application 15

SECTION 2 Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube 16

CHAPITRE 1 Dispositions générales 16

Article 1.01 – Signification des termes 16

Article 1.02 – Conducteur 17

Article 1.06 – Utilisation de la voie navigable 17

Article 1.08 – Construction, gréement et équipage des bateaux 17

Article 1.09 – Conduite du bateau 18

Article 1.10 – Documents de bord et autres documents 19

Article 1.21 – Transports spéciaux 19

Article 1.23 – Autorisation de manifestations 19

Article 2.01 – Marques d'identification des bateaux, à l'exception des menues embarcations et des navires de mer 19

Article 3.16 – Signalisation des bacs faisant route 19

Article 3.20 – Signalisation des bateaux en stationnement 20

Article 3.22 – Signalisation des bacs en stationnement à leur débarcadère 20

Article 3.23 – Signalisation des matériels flottants et des installations flottantes en stationnement 20

Article 3.27 – Signalisation supplémentaire des bateaux des autorités de contrôle de la navigation et des bateaux des services d'incendie et des bateaux de sauvetage 20

Article 4.05 – Radiotéléphonie 21

Article 4.07 – Système automatique d'identification en navigation intérieure / AIS Intérieur 21

Article 5.02 – Signaux de balisage 22

Article 6.11 – Dépassement interdit par les signaux règlementant la navigation 22

Article 6.20 – Remous 22

Article 6.21 – Convois 22

Article 6.28 – Passage aux écluses 22

Article 6.28 bis – Entrée et sortie des écluses 24

Article 6.29 – Priorité de passage aux écluses 25

Article 6.30 – Règles générales de navigation par visibilité réduite; utilisation du radar 25

Article 6.35 – Ski nautique et activités analogues 25

Article 6.37 – Conduite des plongeurs subaquatiques et actions des bateaux à leur égard 26

Article 7.01 – Principes généraux pour le stationnement 26

Article 7.02 – Stationnement 26

Article 7.03 – Ancrage 26

Article 7.04 – Amarrage 26

Article 7.08 – Garde et surveillance 27

Article 8.02 − Obligation de notification 27

Article 10.02 – Obligation d'observer les prescriptions régionales 27

Article 10.04 – Interdiction de déversement et de rejet 28

Article 10.05 – Collecte et traitement des déchets à bord 28

Article 10.07 – Obligation de précaution lors de l'avitaillement 28

SECTION 3 Dispositions complémentaires relatives à la navigation 29

sur les voies d'eau intérieures de l'Autriche 29

CHAPITRE 1 Dispositions générales 29

Article 11.01 – Définitions des termes 29

Article 11.02 – Autorités de la surveillance de la navigation, surveillance des écluses, capitaineries des ports, personnes habilitées 30

Article 11.03 – Informations obligatoires 32

Article 11.04 – Carte d'identité du batelier (Schifferausweis) 32

Article 11.05 – Prescriptions générales d'exploitation à l'égard de la navigation 34

Article 11.06 – Transport des passagers 34

Article 11.07 – Exploitation des bacs 36

Article 11.08 – Manifestations 37

Article 11.09 – Transports spéciaux 39

Article 11.10 – Combustibles de bateau 40

Article 11.11 – Equipement à bord de bateaux de sport 40

CHAPITRE 2 (sans contenu) 41

CHAPITRE 3 (sans contenu) 41

CHAPITRE 4 (sans contenu) 41

CHAPITRE 5 Signaux règlementant la navigation et balisant la voie navigable 42

Article 15.01 – Signaux d'indication 42

Article 15.02 – Balisage des aires d'amerrissage.....42
Article 15.03 – Balisage des aires pour les motos nautiques.....42
CHAPITRE 6 Règles de navigation.....42
Article 16.01 – Bateaux à voile.....42
Article 16.02 – Matériels flottants et hydravions.....43
Article 16.03 – Ski nautique et activités analogues.....44
Article 16.04 – Restrictions concernant la baignade, la natation et la plongée sportive.....45
Article 16.05 – Utilisation des ouvrages nautiques au dépôt de combustibles de Korneuburg.....45
CHAPITRE 7 Règles de stationnement.....46
Article 17.01 – Restrictions concernant l'utilisation des ouvrages nautiques à Dürnstein.....46
Article 17.02 – Restrictions concernant l'utilisation des ouvrages nautiques à Weissenkirchen.....46
CHAPITRE 8 Devoir de notification.....47
Article 18.01 – Réglementation de la navigation dans les secteurs de retenue.....47
SECTION 4 Restrictions locales et temporaires de la navigation sur le Danube et sur d'autres voies navigables.....47
Article 20.01 – Restrictions de la navigation en cas de hauts niveaux d'eau 47
Article 20.02 – Restrictions de la navigation dans le secteur de Struden.....48
Article 20.03 – Prescriptions relatives au secteur du Parc national Donau-Auen.....50
Article 20.04 – Restrictions relatives aux dimensions des convois.....52
Article 20.05 – Réglementation de la navigation sur le canal « Donaukanal » de Vienne.....52
Article 20.06 – Prescriptions relatives à la navigation sur la Morava.....55
SECTION 5 Dispositions relatives aux secteurs frontaliers du Danube.....55
Article 30.01 – Prescriptions relatives au secteur frontalier austro-allemand (km 2223,15 - 2201,77).....55
Article 30.02 – Prescriptions relatives au secteur frontalier austro-slovaque (km 1880,26 – 1872,70).....56
Article 30.03 – Contrôle des autorités du maintien de l'ordre public et des services douaniers.....57
SECTION 6 Règlement du port.....57
CHAPITRE 1 Ports publics.....57
Article 40.01 – Règles de conduite dans la zone portuaire.....57
Article 40.02 – Obligation de fournir des renseignements.....57
Article 40.03 – Restrictions relatives à l'entrée dans les ports.....57

Article 40.04 – Surcharge d'un port 58
Article 40.05 – Notification d'arrivée et de départ 58
Article 40.06 – Accès à bord d'un bateau 59
Article 40.07 – Restrictions d'utilisation des ports 59
Article 40.08 – Prévention de la pollution du port 60
Article 40.09 – Conduite en cas de danger 60
Article 40.10 – Remorquage, poussage et déhalage des bateaux 60
Article 40.11 – Lieux de stationnement 61
Article 40.12 – Amarrage 61
Article 40.13 – Surveillance des bateaux 61
Article 40.14 – Utilisation d'ancres, de câbles, de cordes et de chaînes 62
Article 40.15 – Démarrage 62
Article 40.16 – Emploi du système de propulsion 62
Article 40.17 – Descente à terre 63
Article 40.18 – Emploi du feu à bord des bateaux 63
Article 40.19 – Protection des conduites 63
Article 40.20 – Utilisation des bassins portuaires à d'autres fins 63
Article 40.21 – Circulation dans le port 63
Article 40.22 – Règles de stationnement 63
Article 40.23 – Chargement et déchargement 64
Article 40.24 – Danger causé par des objets tombés à l'eau pendant les opérations de transbordement 64
Article 40.25 – Bateaux transportant des matières dangereuses 64
Article 40.26 – Ports pétroliers 64
Article 40.27 – Utilisation des abris et hivernage 65
Article 40.28 – Autorités de la surveillance de la navigation dans les ports 67
CHAPITRE 2 Ports privés 67
Article 41.01 – Application des dispositions du Chapitre 1 à l'égard des ports privés 67
Article 41.02 – Utilisation des abris et hivernage dans les ports privés 67
CHAPITRE 3 Dérogations 68
Article 42.01 – Dérogations aux dispositions de la Partie 2 68
SECTION 7 Chemins de halage 68
Article 50.01 – Utilisation des chemins de halage 68
Article 50.02 – Règlementation de la circulation sur les chemins de halage 69
Article 50.03 – Signalisation des chemins de halage 70
Article 50.04 – Contrôle des autorités du maintien de l'ordre public 71

SECTION 8 Dispositions pénales et dispositions finales 72

Article 60.01 – Amendes administratives 72

Article 60.02 – Dispositions transitoires 72

Article 60.03 – Abrogation des anciennes dispositions 72

Article 60.04 – Entrée en vigueur 72

Les présentes « Dispositions additionnelles relatives aux voies d'eau intérieures sur le territoire de la Hongrie » représentent la deuxième section des « Règles de navigation » mises en vigueur à partir du 1er janvier 2012 par arrêté du Ministre du développement national de Hongrie 57/2011 (XI.22) NFM. 73

SECTION II Dispositions additionnelles relatives aux voies d'eau intérieures sur le territoire de la Hongrie 73

A. Règles générales 73

CHAPITRE 1 Dispositions générales 73

Article 1.01 – Significations des termes 73

Article 1.02 – Conducteur et personnes effectuant la surveillance des établissements flottants 75

Article 1.03 – Capacité de conduire des installations flottantes 78

Article 1.04 – Conduite des installations flottantes 78

Article 1.05 – Chargement maximal ; nombre maximal de passagers, construction, gréement et équipage des bateaux 79

Article 1.06 – Documents de bord 80

Article 1.07 – Obstacles dangereux pour la navigation 80

Article 1.08 – Installations flottantes échouées ou coulées 81

Article 1.09 – Dispositions spéciales 81

Article 1.10 – Transports spéciaux 82

Article 1.11 – Prescriptions à caractère temporaire 82

Article 1.12 – Manifestations sportives et autres sur l'eau 83

Article 1.13 – Transport de marchandises dangereuses 83

Article 1.14 – Règles de navigation 84

CHAPITRE 2 Marques d'identification des établissements flottants, signalisation visuelle, signalisation sonore, radiotéléphonie, balisage de la voie navigable 85

Article 2.01 – Marques d'identification des établissements flottants 85

Article 2.02 – Marques d'identification des canots pose-bouées, des canots de la police, de la protection des cours d'eau, des canots douaniers, des navires militaires et des bateaux des services de liquidation des conséquences des catastrophes effectuant des opérations de prévention ou d'élimination de situations dangereuses 85

Article 2.03 – Installations de signalisation lumineuse et sonore 85

Article 2.04 – Droit préférentiel de passage 86

Article 2.05 – Radiotéléphonie 86
Article 2.06 – Signalisation des embarcadères de bacs 87
Article 2.07 – Obligation de porter une signalisation à bord d'un canot naviguant de nuit avec une personne à bord 87
CHAPITRE 3 Règles de navigation 87
Article 3.01 – Navigation au radar par visibilité réduite 87
Article 3.02 – Conduite du bateau au départ 88
Article 3.03 – Navigation des canots, des embarcations de sport et des menues embarcations 88
Article 3.04 – Rencontre avec des bateaux rapides 89
CHAPITRE 4 Règles spéciales 90
Article 4.01 – Transports de passagers et de véhicules à bord de bacs 90
Article 4.02 – Pont de pontons 90
Article 4.03 – Passage aux écluses 90
Article 4.04 – Procédures en cas d'alerte 91
Article 4.05 – Exigence en matière de sécurité des canots et des menues embarcations 91
Article 4.06 – Règles de baignade à partir d'une embarcation en dehors des zones de baignade balisées 92
Article 4.07 – Utilisation des canots et des embarcations de sport 92
Article 4.09 – Règles relatives au remorquage d'embarcations et d'hydravions et à la présence à leur bord 93
Article 4.10 – Circulation dans des zones assignées à la baignade et aux endroits où travaillent des scaphandriers 93
Article 4.11 – Règles applicables sur l'eau à l'égard d'hydravions et d'hydro-aérodromes 94
Article 4.12 – Règles de transport de passagers 94
Article 4.13 – Restrictions concernant l'utilisation d'engins de sport flottants 94
Article 4.14 – Signalisation du service de sauvetage 95
Article 4.15 – Exécution de travaux sur l'eau 95
CHAPITRE 5 Règles de stationnement 96
Article 5.01 – Surveillance des établissements flottants 96
Article 5.02 – Stationnement en dehors du chenal navigable 96
Article 5.03 – Veille et garde à bord 96
B. Règles concernant les rivières et les canaux 97
CHAPITRE 6 Règles générales 97
Article 6.01 – Règles de navigation des canots 97
Article 6.02 – Règles de sécurité de la navigation des bacs à treuil 97

Article 6.03 – Navigation à la dérive 98
Article 6.04 – Stationnement d'un établissement flottant 98
Article 6.05 – Circulation vers l'amont et vers l'aval sur les canaux 99
Article 6.06 – Navigation des bateaux transportant des marchandises dangereuses 99
CHAPITRE 7 Règles détaillées concernant certaines voies d'eau 99
7.1 Danube 99
Article 7.11 – Utilisation des radiocommunications et navigation au radar 99
Article 7.12 – Conduite du bateau au départ 100
Article 7.13 – Flottage 100
Article 7.14 – Signalisation lumineuse des installations flottantes 100
Article 7.15 – Règles de navigation 100
Article 7.16 – Régime de la navigation dans la zone de la ville de Budapest 102
Article 7.17 – Régime de la navigation dans la zone de la ville de Mohács 102
Article 7.18 – Navigation des bateaux transportant des matières dangereuses 103
7.2 Bras de Mosony du Danube 103
Article 7.21 – Communication par radiotéléphone 103
7.3 Bras de Szentendre du Danube 103
Article 7.31 – Communication par radiotéléphone 103
Article 7.32 – Utilisation d'engins nautiques de sport 103
Article 7.33 – Navigation et stationnement pendant la période de phénomènes de glaces entre les km 1,5 et 0,5 103
Article 7.34 – Limitations de la circulation des bateaux pendant les crues 104
7.4 Bras de Ráckeve du Danube 104
Article 7.41 – Communication par radiotéléphone 104
Article 7.42 – Navigation des embarcations 104
7.5 Canal de Sió 104
7.6 Dráva 104
7.7 Tisza 104
7.8 Bodrog 104
7.9 Canal magistral oriental 105
7.10 Deuxième et troisième Körös 105
C. Règles relatives aux lacs 105
CHAPITRE 8 Règles générales 105
CHAPITRE 9 Règles détaillées relatives à certains lacs 105
ANNEXE II-1 106

Prescriptions concernant la sûreté 106

ANNEXE II-2 108

Equipement obligatoire des canots 108

ANNEXE II-3 111

Pavillons et flammes du code international des signaux 111

ANNEXE II-4 113

Signalisation additionnelle des bateaux transportant des marchandises dangereuses dans un port maritime ou en provenance d'un port maritime .. 113

ANNEXE II-5 115

Signalisation du chenal sur les lacs 115

ANNEXE II-6 115

Signalisation des ports sur les lacs 115

ANNEXE II-7 115

Conditions météorologiques des lacs 115

ANNEXE II-8 115

Règles relatives aux pavillons 115

ANNEXE II-9 116

Signaux spéciaux utilises sur le territoire de la Hongrie 116

ANNEXE II-11 118

Prescriptions spéciales concernant les canots de sauvetage motorisés 118

Les présentes règles de la navigation ont été établies par la « Loi relative à la navigation sur les fleuves et aux ports intérieurs » et par les « Règles de la navigation sur les voies d'eau intérieures de la République de Croatie ». 119

Loi relative à la navigation sur les fleuves et aux ports intérieurs 119

Article 4 Article 1.01 – Signification de quelques termes 119

Article 62 Article 1.02 – Conducteur 119

Article 67 Article 1.02 – Conducteur 120

Règles de la navigation sur les voies d'eau intérieures 120

Article 2 Article 1.01 – Signification des termes 120

Article 25 Article 6.35 – Ski nautique et activités analogues 120

Article 29 Article 6.37 – Conduite des plongeurs subaquatiques et actions à leur égard 120

Article 42 Article 3.08 – Signalisation des bateaux motorisés isolés faisant route 121

Article 87 Article 4.05 – Radiotéléphonie 121

CHAPITRE 12 Règles applicables aux autres secteurs des voies d'eau intérieures, aux ports-hivernages et aux ports-abris d'hiver 121

Article 161 121

Article 162.....121
Article 163.....122
Article 164.....122
Article 165.....122
Article 166.....122
Article 167.....122
Article 168.....122
Article 169.....122
Article 170.....123
Règles spéciales de navigation pour les bateaux et autres objets de la navigation sur le secteur de chenal du Danube de la République de Serbie (Novi Sad) du km 1.250,00 au km 1.261,00.....124
PARTIE 1 Dispositions générales relatives à la navigation et au chenal.....124
PARTIE 2 Gabarits des bateaux et convois.....125
PARTIE 3 Stationnement et ancrage.....126
PARTIE 4 Interdictions et restrictions.....127
PARTIE 5 Divers.....127
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 nº 859/7.06.2013, sont entrées en vigueur à partir du 26 juillet 2013 et ont été modifiées par l'Ordre nº 624/14.05.2015.....128
PARTIE 3 Règles spéciales de navigation applicables sur le secteur roumain du Danube fluvial.....128
A. Règles spéciales de navigation relatives au passage sous le pont Giurgeni-Vadu-Oii (km 237 + 800).....128
Article 1 – Passage sous le pont. Gabarits des passes navigables.....128
Article 2 – Dimensions maximales des convois.....128
Article 3 – Exigences technico-nautiques à l'égard des convois.....129
Article 4 – Lieux de stationnement et conditions de manœuvre.....129
B. Règles spéciales de navigation relatives au passage sous les ponts de Cernavodă (km 300 et km 300 + 070).....130
Article 1 – Passage sous les ponts.....130
Article 2 – Dimensions maximales des convois.....130
Article 3 – Exigences technico-nautiques à l'égard des convois.....131
Article 4 – Lieux de stationnement et conditions de manœuvre.....131
C. Règles spéciales de navigation relatives au passage sous les ponts de Feteşti (km 42 + 220 et km 42 + 300) sur le bras Borcea.....132
Article 1 – Passage sous les ponts. Gabarits de navigation.....132
Article 2 – Dimensions maximales des convois.....132

Article 3 – Exigences technico-nautiques à l'égard des convois 133

Article 4 – Lieux de stationnement et conditions de manœuvre 133

D. Règles spéciales de navigation relatives au passage sous le pont de Giurgiu-Roussé (km 488 + 700) 134

Article 1 – Passage sous le pont 134

Article 2 – Gabarits de navigation 134

Article 3 – Soulèvement de la travée mobile 134

Article 4 – Signalisation pour la navigation 135

Article 5 – Réglementation de la navigation 136

Article 6 – Dimensions maximales des convois 136

Article 7 – Exigences technico-nautiques à l'égard des convois 136

Article 8 – Lieux de stationnement et conditions de manœuvre 137

Règles spéciales de navigation applicables sur le secteur du Danube entre la rade de Sulina et le port de Braila (km 175) 138

CHAPITRE 1 Règles générales 138

Article 1.01 – Champ d'application 138

Article 1.02 – Obligations 138

Article 1.03 – Signification de quelques termes 138

Article 1.04 – Avis aux bateliers 139

Article 1.05 – Obligation de pilotage des bateaux 139

CHAPITRE 2 Documents et conditions techniques des bateaux 139

Article 2.01 – Documents des bateaux 139

Article 2.02 – Certificats de jaugeage 139

Article 2.03 – Gîte admise 140

Article 2.04 – Vérification du tirant d'eau des bateaux 140

CHAPITRE 3 Règles spéciales de navigation 140

Article 3.01 – Direction de marche 140

Article 3.02 – Mesures de sécurité 140

Article 3.03 – Rencontres 141

Article 3.04 – Objets abandonnés/coulés dans le fleuve 141

Article 3.05 – Gabarits des bateaux 141

Article 3.06 – Distance à respecter par les bateaux et les menues embarcations 142

Article 3.07 – Obstruction du chenal 142

CHAPITRE 3.1 Dispositions spéciales dans le canal de Sulina 142

Article 3.1.01 – Bateaux auxquels la navigation dans le canal de Sulina est interdite 142

Article 3.1.02 – Vitesse de navigation dans le canal de Sulina 142

Article 3.1.03 – Navigation à la même hauteur, rencontres, dépassements 143
Article 3.1.04 – Navigation de nuit 143
Article 3.1.05 – Fermeture de la navigation sur le canal de Sulina 144
CHAPITRE 3.2 Dispositions spéciales applicables dans l'embouchure du canal de Sulina 144
Article 3.2.01 – Entrée et sortie par l'embouchure du canal de Sulina 144
Article 3.2.02 – Choix du lieu de mouillage dans la rade de Sulina 145
Article 3.2.03 – Ordre d'entrée dans le canal de Sulina à partir de la rade 145
Article 3.2.04 – Assistance ou remorquage obligatoire des bateaux au passage par l'embouchure du canal de Sulina 146
Article 3.2.05 – Rencontre des bateaux à l'embouchure du canal de Sulina 146
CHAPITRE 4 Navigation par conditions difficiles 146
Article 4.01 – Dispositions générales 146
Article 4.02 – Cas spécial en cas de courant fort dans le canal de Sulina ... 146
Article 4.03 – Navigation en hiver 147
CHAPITRE 5 Pilotage des bateaux 148
Article 5.01 – Bateaux soumis au pilotage obligatoire 148
Article 5.02 – Embarquement et débarquement du pilote 148
Article 5.03 – Lieux d'embarquement et de débarquement du pilote 148
Article 5.04 – Impossibilité d'embarquement et de débarquement du pilote dans la rade de Sulina. Barre impraticable 149
Article 5.05 – Traitement du pilote à bord du bateau 149
Article 5.06 – Obligations du pilote 149
Article 5.07 – Obligations des conducteurs des bateaux pilotés 151
Article 5.08 – Refus d'obtempérer aux instructions du pilote à bord des bateaux 152
Article 5.09 – Mesures de sécurité à l'embarquement et au débarquement du pilote 152
Article 5.10 – Sollicitation du pilote, bateaux de pilotage 152
CHAPITRE 6 Remorquages 153
Article 6.01 – Formation des convois 153
Article 6.02 – Obligations du remorqueur/pousseur à l'égard des bateaux du convoi 153
Article 6.03 – Accès des convois par la barre de Sulina 153
Article 6.04 – Remorquages spéciaux 154
CHAPITRE 7 Matériels flottants 154
Article 7.01 – Construction, dimensions 154

CHAPITRE 8 Transport des marchandises dangereuses 154

Article 8.01 – Déclaration des marchandises dangereuses transportées 154

Article 8.02 – Lieux de mouillage pour les bateaux transportant des marchandises dangereuses. Autorisations 154

CHAPITRE 9 Responsabilité en cas de préjudice 155

Article 9.01 – Préjudices portés aux bateaux 155

Article 9.02 – Préjudices portés à la voie navigable 155

CHAPITRE 10 Prévention de la pollution des eaux et gestion des déchets survenant à bord des bateaux 155

Article 10.01 – Information en cas de pollution accidentelle 155

Article 10.02 – Enregistrement des hydrocarbures et des déchets 156

CHAPITRE 11 Divers 156

Article 11.01 – Cas spéciaux 156

Pays qui ne publient pas de règles locales de la navigation 157

Allemagne 157

Bulgarie 157

République de Moldova 157

Slovaquie 157

Ukraine 157

Les présentes « Dispositions complémentaires relatives à la navigation sur les voies d'eau intérieures de l'Autriche » représentent une partie de la Décision BGBl. II No 31/2019 du Ministre fédéral des transports, des innovations et des technologies relative aux « Règles de la navigation sur les voies d'eau intérieures », publiée le 31 janvier 2019.

Article 0.01 – Domaine territorial d'application

1. Les prescriptions de la présente Décision sont applicables sur les voies d'eau du Danube (y compris le Donau-Kanal de Vienne), de la Morava, de l'Enns et du Traun avec tous leurs bras, canaux latéraux, ports et embranchements, à l'exception des secteurs du bassin visés à l'**Appendice 1.**

2. Les prescriptions de la Section 2 (Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube) sont applicables sur les voies d'eau visées sous le point 1, y compris sur les secteurs frontaliers du Danube, toutefois, en cas de prescriptions spéciales applicables uniquement en Autriche, ces dernières sont applicables conformément aux articles 30.01 et 30.02 et sur la Morava conformément à l'article 20.06.

3. Les prescriptions de la Section 3 (Dispositions complémentaires relatives à la navigation sur les voies d'eau intérieures de l'Autriche) sont applicables :

   a) sur les voies d'eau visées sous le point 1 ; néanmoins, sur les secteurs frontaliers du Danube (km 2223,150-2201,770 et 1880,260 – 1872,700), elles sont applicables conformément aux articles 30.01 et 30.02 et sur la Morava conformément à l'article 20.06 ;

   b) dans les ports et aux quais situés sur les secteurs frontaliers du Danube visés au point a).

4. Les prescriptions de la Section 4 (Restrictions locales et provisoires de la navigation sur le Danube et autres voies navigables) sont applicables sur les secteurs de la voie navigable mentionnés dans chaque cas distinct.

5. Les prescriptions de la Section 5 (Dispositions relatives aux secteurs frontaliers du Danube) sont applicables sur les secteurs frontaliers conformément au point 3 a).

6. Les prescriptions de la Section 6 (Règlement du port) sont applicables sur les voies d'eau visées au point 1.

Article 0.02 – Domaine d'application

1. Si la tâche envisagée le requiert, les bateaux de sauvetage et d'appoint ainsi que les bateaux des autorités de la surveillance de la navigation, des autorités du maintien de l'ordre public et des autorités douanières ou les bateaux de l'administration fédérale des voies d'eau intérieures en mission peuvent ne pas observer les prescriptions des articles suivants : 1.10 – point 2b, 6.22, 6.24 – point 2a, 6.25 – point 1, 6.26 – point 3, 6.33, 7.01 – points 1 et 2, 7.02 à 7.04, 20.01, 30.01 – point 4 et 30.02 – point 3.

2. Les bateaux accomplissant des dispositions de l'administration fédérale des voies d'eau intérieures peuvent ne pas observer les prescriptions des articles suivants : 30.01 – point 4, 20.05 – sous-points a), b) et e) du point 3, ainsi que des articles 7.01, 7.03 et 7.04 destinés spécialement à être appliqués uniquement en Autriche, si cela est requis par l'exécution de travaux de reconstruction, de régularisation ou d'entretien des voies d'eau.

SECTION 2
Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube

CHAPITRE 1
Dispositions générales

Article 1.01 – Signification des termes

Dans le présent Règlement, les termes désignent ce qui suit :

a) Types de bateau

10. Ceci étant, en Autriche, les bacs autorisés à transporter 12 passagers au maximum sont considérés des « menues embarcations ».

11. En Autriche, les « motos nautiques » d'une longueur d'au moins 4 m sont considérées des « matériels flottants ».

d) Autres termes

2. En Autriche, sont considérés des « matériels flottants » en premier lieu les planches de windsurf, y compris les planches motorisées, les installations de remorquage et les installations sans équipage pour le remorquage des skis nautiques, les constructions motorisées , dont la propulsion ou la direction ne se font pas sur un effet hydrodynamique, les voitures-amphibie et autres moyens de transport routier disposant de la capacité de flotter, constructions-superstructures semblables à des bâtiments sur pilotis, équipements sportifs avec des moteurs à réaction hydraulique, installés à bord d'un bateau ou d'un matériel flottant (par ex. *Flyboards*) ;

8. En Autriche, l'état d'un conducteur de bateau ou convoi de la flotte commerciale consécutif à 16 heures de travail au cours de 24 heures est considéré, de toute façon, comme s'étant détérioré ;

9. En Autriche, dans le cas d'une concentration d'alcool égale ou dépassant 0,5 g/l (0,5 pro mille) dans le sang et égale ou dépassant 0,25 mg/l dans l'air exhalé, l'état de la personne en question est considéré dans tous les cas comme détérioré suite à la consommation d'alcool ; par contre, dans le cas d'une concentration d'alcool égale ou dépassant 0,1 g/l (0,1 pro mille) dans le sang et égale ou dépassant 0,05 mg/l dans l'air exhalé, l'état du conducteur du bateau ou du convoi de la flotte commerciale est considéré comme détérioré suite à l'utilisation d'alcool.

12. En Autriche, le terme « voie navigable » comprend les cours d'eau visés au point 1 de l'article 0.01.

24. CEVNI : « Code européen des voies de la navigation intérieure » de la Commission économique pour l'Europe de l'Organisation des nations unies (CEE-ONU), 5e édition révisée, EC/TRANS/SC.3/115/Rev.5 (http://live.unece.org/trans/main/sc3/sc3res.html); sauf indication différente, les dispositions de la section 2 et des annexes 1-10 se fondent sur le CEVNI.

25. DFND : « Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube » de la Commission du Danube (http://www.danubecommission.org/index.php/de_DE/publication). Les dispositions des DFND différant de celles du CEVNI ne sont applicables que sur la partie navigable du Danube, ainsi que sur le plan d'eau des ports, des ports-abri, des points de chargement et déchargement (ci-après « espace danubien »), sans préjudice pour les prescriptions spéciales des autorités compétentes, édictées pour ces ports, ports-abri, points de chargement et déchargement en ce qui concerne les particularités locales et les procédures de chargement/déchargement des bateaux. Les conducteurs de bateau sur le Danube et les autres personnes responsables doivent observer les « Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube » et les Règles locales de la navigation des pays danubiens et des administrations fluviales spéciales sur les secteurs respectifs de Danube. En Autriche, le terme « espace danubien » comprend toutes les voies d'eau visées au point 1 de l'article 0.01.

Article 1.02 – Conducteur

8. En Autriche, l'âge de 14 ans révolus est une condition pour conduire les bateaux, sauf si la Section 7 de la Loi sur la navigation ne prescrit pas une attestation de qualification pour conduire un bateau. Ceci ne concerne pas les personnes participant en vertu de documents à des événements sportifs autorisés, formations et entraînements y compris, ou agissant sous une surveillance estimée suffisante.

Article 1.06 – Utilisation de la voie navigable

En Autriche, les bateaux ne pouvant pas utiliser toute la largeur signalisée du chenal suite à leur tirant d'eau, doivent observer les profondeurs de chenal publiées par les Services d'information fluviale sur le Site : www.doris.bmk.gv.at, en faisant preuve, de ce fait, de vigilance générale, planifiant et effectuant de façon particulière la communication lors des dépassements et des croisements.

Article 1.08 – Construction, gréement et équipage des bateaux

3. En Autriche, les bateaux utilisés à des fins sportives ou de plaisance et dont la longueur de la coque est comprise entre 2,5 et 24 m ne peuvent être exploités que s'ils répondent aux prescriptions des Règles de sécurité pour les bateaux de sport 2015 – *SpBV 2015* (Bulletin des lois fédérales II N° 41/2016, version en vigueur), les embarcations suivantes étant exemptées de cette prescription :

a) moyens de transport nautique destinés exclusivement aux courses, dûment marqués par le fabricant, y compris des embarcations à rames de course et d'entraînement ;

b) canoës, kayaks, gondoles et pédalos, construits de manière à utiliser exclusivement la force musculaire pour se déplacer ;

c) moyens historiques de transport nautique à l'état originaire, fabriqués en majeure partie de matériaux originaires et dûment marqués par le fabricant, et copies uniques de bateaux historiques conçus avant 1950 ;

d) moyens de transport nautique servant à des essais, s'ils n'ont pas été mis en exploitation sur le marché de l'Union ;

e) moyens de transport nautique construits pour des besoins personnels, s'ils n'ont pas été mis en exploitation sur le marché de l'Union dans les 5 ans suivant leur fabrication ;

f) bateaux à ailes portantes ;

g) moyens de transport nautique exploités avec une installation de propulsion à vapeurs se fondant sur la combustion externe du charbon, du coque, du bois, du pétrole ou du gaz ;

h) bateaux entrés en exploitation dans l'UE/CEE avant le 16 juin 1998 (les documents faisant foi) ;

i) bateaux de sport immatriculés à l'étranger naviguant sur les cours d'eau visés au point 1 de l'article 0.01 pendant moins de trois mois au cours d'une année civile.

5. En Autriche, l'utilisation de bateaux de sport dont le bruit de fonctionnement n'est pas amorti conformément aux exigences techniques actuelles, est interdite. Le bruit de fonctionnement est mesuré sur la base de l'ÖNORM EN ISO 14 509-1:2017 « Menues embarcations – Bruits émis par des bateaux de sport motorisés - Partie 1 : Mesure du bruit émis par une embarcation passant à proximité », le niveau de pression acoustique pondéré ne devant pas dépasser 75 dB (A).

6. Les membres d'équipage et les autres personnes se trouvant à bord doivent porter des gilets de sauvetage en se trouvant ou en travaillant sur le pont ou dans les passages latéraux lors de travaux hors-bord, ainsi que lors de l'utilisation du canot de bord ou d'une grue auxiliaire. Par dérogation, en se trouvant ou en travaillant sur le pont ou dans les passages latéraux, le port de gilets de sauvetage n'est pas requis si le périmètre est clôturé par des garde-fous d'une hauteur d'au moins 0,9 m ou par des balustrades selon le point 1 de l'article 47 de la disposition relative aux moyens de travail (BGBl.II N° 164/2000, texte en vigueur). Cette prescription ne s'applique pas aux bateaux sportifs.

Article 1.09 – Conduite du bateau

6. En Autriche, par dérogation au point 5, les bateaux rapides ne sont autorisés à naviguer à une vitesse dépassant 40 km/h par rapport à la surface de l'eau que si une personne âgée de plus de 21 ans, titulaire d'un certificat attestant la qualification requise au point 1 e) de l'article 1.10 et d'un certificat visé au point 1 j) de l'article 1.10 se trouve à la barre.

7. En Autriche, il est interdit d'utiliser des systèmes établissant le cap ou la vitesse du bateau ou du convoi sur la base de données de géo-systèmes, sans intervention du conducteur de bateau dans la conduite (système de conduite automatique).

Article 1.10 – Documents de bord et autres documents

1. Les documents suivants dûment remplis doivent se trouver à bord des bateaux :

c) (en Autriche, le journal de bord *(Bordbuch)* tenu de manière idoine est suffisant)

d) (en Autriche il n'existe pas de prescription relative au journal du bateau *(Schiffstagebuch)*)

t) En Autriche, conclusion des vérifications de l'équipement de protection personnelle soumis à des vérifications régulières.

2. b) (en Autriche, le journal de bord *(Bordbuch)* tenu de manière idoine est suffisant)

d) (en Autriche il n'existe pas de prescription relative au journal du bateau *(Schiffstagebuch)*)

Des dérogations sont applicables en Autriche en vertu des articles 101 et 118 de la Loi sur la navigation.

3. En Autriche, conformément à l'article 16.02 est requise une autorisation de transport spéciale (article 11.09) ou une autorisation de manifestation (article 11.08).

Article 1.21 – Transports spéciaux

2. En Autriche, est applicable l'article 11.09.

Article 1.23 – Autorisation de manifestations

En Autriche, est applicable l'article 11.08.

Article 2.01 – Marques d'identification des bateaux, à l'exception des menues embarcations et des navires de mer

5. En Autriche, l'obligation de montrer le pavillon national n'est applicable que sur le secteur frontalier austro-slovaque.

Article 3.16 – Signalisation des bacs faisant route

4. En Autriche, les bacs de pontons des forces armées fédérales et de l'Administration des forces armées doivent porter, en cours de route, la signalisation visée au point 3, sauf dérogations conformes au point 6 de l'article 13 de la Loi sur la navigation.

Article 3.20 – Signalisation des bateaux en stationnement

5. En Autriche, il n'est pas nécessaire de porter la signalisation visée aux points 1 à 3, non seulement dans les cas mentionnés au point 4, mais également :

   a) si le bateau stationne à un endroit situé entre des épis émergeants ou derrière une digue parallèle à la rive émergeante,

   b) si le bateau est amarré à une installation flottante, étant suffisamment éclairé par cette dernière,

   c) si une menue embarcation est amarrée à la rive ou bord à bord à une installation flottante.

Article 3.22 – Signalisation des bacs en stationnement à leur débarcadère

3. En Autriche, les bateaux ne sont pas tenus de porter les feux visés aux points 1 et 2 s'ils stationnement en respectant les conditions énumérées aux points 4 b) ou 5 de l'article 3.20, les dispositions du point 5 c) étant, de ce fait, également applicables aux bacs dont la longueur ne dépasse pas 20 m.

Article 3.23 – Signalisation des matériels flottants et des installations flottantes en stationnement

2. En Autriche, par dérogation au point 1, les installations flottantes ne sont pas tenues de porter des feux si

   a) l'installation flottante se trouve sur une voie d'eau sur laquelle la circulation est provisoirement impossible ou interdite ;

   b) l'installation flottante se trouve à la rive, étant éclairée depuis cette dernière dans une mesure suffisante ;

   c) l'installation flottante se trouve en dehors du chenal navigable dans un endroit situé dans son intégralité entre des espars émergés ou derrière une digue émergée, parallèle à la rive ;

   d) l'installation flottante se trouve en dehors du chenal, à la rive, sans faire saillie du côté de la voie d'eau de plus de 5 m.

Article 3.27 – Signalisation supplémentaire des bateaux des autorités de contrôle de la navigation et des bateaux des services d'incendie et des bateaux de sauvetage

3. En Autriche, les bateaux des forces armées fédérales et de l'Administration des forces armées utilisés à des fins de police fluviale, visés au point 5 de l'article 11.02 par des membres des forces armées fédérales ou de l'Administration des forces armées doivent porter à la proue une flamme avec le signe distinctif visé au point 2.

Article 4.05 – Radiotéléphonie

2. En cours de route, l'installation de radiotéléphonie sur les voies de bateau à bateau (en Autriche : voie 10) et des informations nautiques (en Autriche : voie de l'écluse de la plus proche accessible par radio) doit être en permanence sur une position « prêt à émettre » et « prêt à recevoir ».

   En Autriche, les installations radiotéléphoniques des bateaux automoteurs, à l'exception des menues embarcations, des bacs et des engins flottants faisant route sur le Danube entre les km 2072,70 et 2092,90, doivent être en permanence sur une position « prêt à recevoir » sur la voie 10 et la voie 84. Les messages notifiant leur présence sur ce secteur, conformément au point 4, doivent être émis aussi bien sur la voie 10 que sur la voie 84.

3. Par dérogation au point 2, les bacs et les engins flottants automoteurs ne sont pas admis à la navigation que s'ils sont équipés d'une installation radiotéléphonique en état de fonctionnement. En cours de route, l'installation radiotéléphonique pour le réseau bateau-bateau doit pouvoir transmettre et recevoir de façon permanente des informations. Ce réseau ne peut être quitté que temporairement pour recevoir ou transmettre des messages sur d'autres voies. En Autriche, l'installation radiotéléphonique doit être sur une position de réception sur la voie de l'écluse respective dès l'arrivée dans la « zone de l'écluse », conformément à **l'Appendice 2** et jusqu'à la sortie de cette zone. Les dispositions contenues dans les deux premières phrases de ce point sont appliquées non seulement en cours de route mais toujours pendant les heures de travail.

6. En Autriche, les dispositions des points 1, 2 et 3 sont applicables aux bateaux en état d'avarie même s'ils sont en stationnement.

7. En Autriche, l'installation radiotéléphonique non obligatoire des menues embarcations est exploitée dans le sens du point 3.

Article 4.07 – Système automatique d'identification en navigation intérieure / AIS Intérieur

1. En Autriche l'installation doit être également conforme aux prescriptions pertinentes de la Résolution de la CEE-ONU relative aux prescriptions techniques pour les bateaux de navigation intérieure (Résolution N° 61) ou à la Directive 2016/1629/UE en vigueur. Les dispositions du présent point 1 sont également applicables en Autriche aux navires de mer.

4. o) En Autriche : appel ;

   p) En Autriche : classe de la marchandise dangereuse ;

5. g) En Autriche : classe de la marchandise dangereuse ;

10. En Autriche, le conducteur de bateau doit considérer les renseignements reçus par *AIS Intérieur* en tant qu'indication dans le cadre de l'obligation générale de vigilance.

Article 5.02 – Signaux de balisage

2. En Autriche, les signaux de balisage fonctionnent en tant que signaux règlementant la navigation (signaux d'indication), selon l'article 25 de la Loi sur la navigation. Des feux rythmés n'y sont apposés de nuit que s'il est requis par le balisage.

Article 6.11 – Dépassement interdit par les signaux règlementant la navigation

2. En Autriche, l'interdiction du dépassement en vertu du point 1, ne concerne pas les menues embarcations.

Article 6.20 – Remous

1. En Autriche, à condition de respecter les dispositions de l'article 1.04, l'obligation d'éviter de créer des remous ou un effet de succion excessifs ne concerne pas les installations flottantes n'étant pas des bacs.

3. En Autriche, sur sollicitation du propriétaire d'un bateau exigeant une protection spéciale contre des remous ou un effet de succion excessifs, vu son état ou sa destination (travaux sous l'eau ou forage dans le lit), une autorisation spéciale peut être délivrée pour montrer le signal visé à l'article 3.29. Cette autorisation doit se trouver à bord si une telle protection est requise.

Article 6.21 – Convois

6. En Autriche, il est interdit aux convois poussés d'effectuer de remorquage.

7. En Autriche, sauf en cas de ré amarrage, il n'est permis de déplacer dans le cadre d'un convoi un bateau à installation de gouverne que si sa proue est dirigée vers la tête du convoi.

8. En Autriche, les bateaux devant montrer la signalisation visée aux points 1 à 3 de l'article 3.14 ne sont pas autorisés à remorquer ou à être remorquer. Cette interdiction ne concerne pas les bateaux motorisés utilisés en tant que remorqueur d'appoint sur les secteurs à courant intense. Le remorqueur d'appoint doit montrer la signalisation visée aux points 1 à 3 de l'article 3.14 pour une marchandise dangereuse exigeant le plus grand nombre de cônes ou de feux.

9. En Autriche, les bateaux motorisés remorquant, poussant ou déplaçant à couple d'autres bateaux ne sont autorisés de les laisser lors de l'amarrage ou de l'ancrage, par dérogation au point 3, que si le conducteur du convoi s'est convaincu du fait qu'ils ont été ancrés ou amarrés en toute sécurité selon les dispositions du chapitre 7 relatives au stationnement.

Article 6.28 – Passage aux écluses

2. En Autriche, cette obligation est valable dans la « zone des écluses », conformément à l'Appendice 2.

3. En Autriche, par dérogation, l’éclusage se fait dans l’ordre d’arrivée dans la « zone de l’écluse ». Pour les bateaux munis d’Inland AIS, conformément à l’article 4.07, pour occuper une place dans la file, il est possible d’utiliser un message relatif à l’heure d’arrivée transmis par radiotéléphonie ou par « message ETA » (Estimated Time of Arrival) sur les voies Inland AIS si :

   a) le bateau ne franchit pas d’autres écluses entre l’envoi du message et l’arrivée dans la « zone de l’écluse » ;

   b) le bateau ne stationne pas dans un port ou à quai entre l’envoi du message et l’arrivée dans la « zone de l’écluse » ;

   c) le temps d’arrivée estimé semble réel par comparaison aux autres données transmises par Inland AIS ;

   d) le temps d’arrivée a été confirmé par le service de surveillance de l’écluse (RTA – Requested Time of Arrival).

7. Dans les écluses :

   a) En Autriche, les bateaux doivent entrer dans le sas le plus loin possible et s’y tenir de manière à ne pas gêner les autres bateaux à l’entrée dans le sas et pendant son utilisation ;

   e) En Autriche, le système de propulsion ne peut être utilisé que dans des cas exceptionnels, pour assurer la sécurité de l’éclusage ;

   g) En Autriche, toutes les personnes se trouvant sur le pont des bateaux de sport d’une longueur de moins de 20 m doivent porter des gilets de sauvetage au cours de l’éclusage.

15. En Autriche,

   a) l'écluse située près de la rive gauche est considérée comme « écluse gauche » et celle située près de la rive droite comme « écluse droite ».

   b) les bateaux et convois à écluser doivent avoir une longueur maximum de 230 m et une largeur maximum de 23 m, leur tirant d'eau ne devant dépasser 3 m. Les conducteurs de bateau sont tenus d'observer la hauteur libre des passes des ponts traversant les écluses ou avant-ports, indiquée par le signal C.2 (Annexe 7) ou par une échelle de gabarit. Toute réduction de la hauteur libre de la passe suite à des variations du niveau de l’eau ne peut dépasser 0,15 m.

   c) les bateaux et les convois dont les dimensions dépassent celles visées au point b), doivent recevoir l'autorisation du service de surveillance de l'écluse pour être éclusés.

   d) les bateaux ne sont autorisés à stationner dans la « zone de l’écluse » avant ou après l'éclusage que dans les conditions suivantes :

      i) si le stationnement est nécessaire pour des raisons d'ordre nautique ou

ii) si le personnel de l'écluse en a donné autorisation.

e) pendant le passage de l'écluse, l'équipage étant de service sur le pont doit se trouver à bord du bateau, à moins qu'il ne doive pas descendre à terre pour attacher les câbles. Pendant l'éclusage, l'équipage de la timonerie des bateaux motorisés doit se trouver à son poste. Dans le cas des convois, ceci ne s'applique qu'au bateau dirigeant le convoi.

f) les bateaux portant les signaux visés à l'article 3.14 doivent le faire savoir lors de la transmission de la demande d'éclusage.

g) le personnel de l'écluse doit être avisé par radiotéléphone ou téléphone de l'écluse, par des volées de cloche ou de vive voix, que le bateau ou le convoi est prêt pour l'éclusage.

h) aux écluses, il est interdit de s'avitailler en combustibles ou matériaux d'exploitation ou de transborder d'un autre bateau des matières polluantes (Article 31 a) de la Loi sur les cours d'eau de 1959 BGBl N° 215, version en vigueur).

i) les menues embarcations doivent respecter les signaux indicateurs spéciaux les concernant, installés dans la « zone de l'écluse ». Les bateaux de sport pouvant être transportés par l'équipage sur la rive doivent utiliser l'élévateur. Si ceci est indiqué par un feu rouge ou deux feux rouges superposés situés sur le quai amont de l'élévateur, il n'est pas possible de l'utiliser. Dans un tel cas, les menues embarcations sont autorisées à utiliser l'écluse.

j) il n'est pas permis aux bateaux sportifs d'utiliser l'écluse dans le même temps que d'autres bateaux portant un feu ou un cône bleu selon le point 1 de l'article 3.14.

Article 6.28 bis – Entrée et sortie des écluses

6. En Autriche, les menues embarcations souhaitant s'écluser doivent émettre une annonce d'éclusage par radiotéléphonie sur la voie de l'écluse par l'installation de communication de l'écluse ou, si elles se trouvent à vue de la surveillance de l'écluse, par téléphone mobile. Elles doivent attendre aux endroits de stationnement leur étant destinés l'invitation du personnel de l'écluse pour y entrer. Lorsque des menues embarcations sont éclusées avec d'autres bateaux, ils ne sont autorisés à entrer dans le sas qu'à la suite de ces bateaux, à s'amarrer derrière eux si possible au bajoyer opposé et à sortir du sas à une distance suffisante de ces derniers en observant les dispositions du point 3 de l'article 6.28.

Par dérogation à ce qui précède, dans toutes les écluses, les menues embarcations sont autorisées à s'amarrer bord à bord avec d'autres bateaux une fois ces derniers amarrés pour l'éclusage et si sur l'ensemble de la longueur du sas de l'écluse il reste à la disposition de ces menues embarcations au moins un tiers de la largeur utile de l'écluse. Dans un tel cas, les menues embarcations doivent sortir de l'écluse avant les autres bateaux et maintenir leur cap et la vitesse de déplacement une fois sorties de l'écluse, de manière à ne pas entraver la sortie des autres bateaux.

Aux écluses d'Ottensheim, Abwinden, Wallsee, Melk, Altenwörth, Greifenstein et Freudenau, les bateaux de sport d'une longueur de moins de 20 m s'éclusant vers l'amont ne sont autorisés à s'amarrer que dans les deux tiers du sas, proches des portes amont.

7. En Autriche, l'entrée dans les avant-ports des menues embarcations n'envisageant pas de s'écluser est interdite.

Article 6.29 – Priorité de passage aux écluses

2. En Autriche, par dérogation au point 1, bénéficient d'un droit de priorité de passage aux écluses :

   a) les bateaux utilisés à des fins de sauvetage ou d'appoint,

   b) les bateaux appartenant aux autorités de la surveillance de la navigation, du maintien de l'ordre public et aux services douaniers se déplaçant pour des raisons de service,

   c) les bateaux sérieusement endommagés,

   d) les bateaux visés au point 1 b) de l'article 6.29 et

   e) les bateaux à passagers pour les excursions d'un jour naviguant selon un horaire permanent.

   Après chaque éclusage des montants ou des avalants ayant fait valoir leur droit de priorité, il convient de procéder dans le sens respectif à un éclusage des bateaux ne jouissant pas de ce droit. Si un bateau ayant reçu le signal d'autorisation pour entrer dans l'écluse n'est pas prêt à l'éclusage, il doit en aviser le personnel de l'écluse et le bateau le suivant.

3. En Autriche, sur demande du propriétaire du bateau, il est possible d'accorder le droit de priorité de passage aux écluses dans l'intérêt de la sûreté de la navigation ou de personnes et dans l'intérêt public ou économique national. Le droit de priorité de passage aux écluses est accordé en tant que certificat selon le modèle visé à **l'Appendice 3**, étant considéré comme une décision administrative. Pour jouir du droit de priorité de passage aux écluses, le certificat doit se trouver à bord.

Article 6.30 – Règles générales de navigation par visibilité réduite; utilisation du radar

6. En Autriche, par visibilité réduite, les bateaux de sport d'une longueur de moins de 20 m doivent quitter le chenal sans délai s'ils ne se déplacent pas au radar.

Article 6.35 – Ski nautique et activités analogues

5. En Autriche, l'article 16.03 est également applicable.

Article 6.37 – Conduite des plongeurs subaquatiques et actions des bateaux à leur égard

3. En Autriche, l'article 16.04 est également applicable.

Article 7.01 – Principes généraux pour le stationnement

4. En Autriche, lorsque la glace charriée recouvre environ les trois dixièmes de la largeur du fleuve ou que les zones de retenue risquent d'être complètement prises, les bateaux et les matériels flottants en stationnement ainsi que les établissements flottants doivent, si nécessaire, être retirés du chenal navigable et amenés sur la rive ou dans un port. Au cas où les circonstances ne le permettraient pas, il convient de les transporter dans des bassins, des bras secondaires ou à des endroits protégés de la rive et les y amarrer solidement de manière qu'ils ne puissent pas en être arrachés.

Article 7.02 – Stationnement

3. En Autriche, par dérogation aux points 1 et 2, pour charger ou décharger des marchandises, pour embarquer ou débarquer des passagers, ou bien pour s'approvisionner en combustibles, en produits d'entretien et de ravitaillement ainsi que pour prendre toutes autres mesures nécessaires à la poursuite du trajet, les bateaux ne peuvent accoster, en dehors des ports, qu'aux quais publics ou privés et à condition d'observer les prescriptions d'utilisation (affectation, règlement de stationnement). Le stationnement à d'autres endroits ne sera permis que dans des cas particuliers, avec le consentement de l'autorité responsable de la surveillance de la navigation. L'autorisation ne sera pas donnée s'il n'est pas tenu suffisamment compte des conditions énoncées aux points 1 à 10 du paragraphe 1 de l'article 16 de la Loi sur la navigation. En cas de détresse, le conducteur du bateau est tenu d'informer sans délai l'autorité de la surveillance de la navigation la plus proche accessible de l'accostage effectué.

Article 7.03 – Ancrage

3. En Autriche, les dispositions du point 1 sont également applicables lors de l'utilisation des pieux d'ancrage.

5. En Autriche, lors de l'utilisation de poteaux d'ancrage hydrauliques, il convient de :

   a) fixer de façon complémentaire le bateau à l'aide d'une ancre ou d'une amarre ou

   b) ne pas arrêter le moteur principal et ne pas sortir de la timonerie.

Article 7.04 – Amarrage

4. En Autriche, sauf en cas de détresse, il est interdit d'utiliser les ancres, les cages de plongée et d'autres objets analogues pour s'amarrer à la rive.

5. En Autriche, sans préjudice des dispositions de l'article 40.15, sauf en cas de détresse ou à fin de sauvetage, il est interdit aux personnes n'étant pas des membres d'équipage de détacher les installations d'amarrage se trouvant aux quais ou sur les engins flottants et de lever leurs ancres.

Article 7.08 – Garde et surveillance

1. Les bateaux stationnant sur le chenal – en Autriche, en dehors des aires de stationnement balisées – doivent avoir à bord en permanence une veille opérationnelle. En Autriche, ceci concerne également les bateaux ayant une fuite, les bateaux contraints à stationner en dehors des ports ou d'autres endroits analogues protégés pendant l'interdiction de la navigation, en vertu du point 1 de l'article 20.01 (s'il ne s'agit pas de menues embarcations) et les bateaux contraints à stationner au cours du charriage (point 5 de l'article 7.01) en dehors des ports ou d'autres endroits analogues protégés.

2. En Autriche, par dérogation, les bateaux-citernes transportant des marchandises dangereuses, de même que tout bateau portant la signalisation visée à l'article 3.14 ne doivent pas avoir à bord une garde s'ils se trouvent en stationnement sur des aires de stationnement balisés aisément accessibles de la rive et si la surveillance d'un expert ADN a été assuré.

3. En Autriche, cela s'applique à tous les bateaux transportant des passagers.

4. En Autriche, une personne peut surveiller plusieurs bateaux et engins flottants s'ils stationnent bord à bord et si l'accès y est aisé.

7. En Autriche, la garde visée aux points 1 à 3 peut desservir plusieurs bateaux s'ils stationnent bord à bord et si le passage de l'un à l'autre est aisé.

Article 8.02 − Obligation de notification

1. En Autriche, la notification visée au point a) doit être envoyée avant le début d'un voyage à l'intérieur du pays ou dès l'arrivée du bateau sur le territoire du pays. Sauf utilisation des canaux des services d'information fluviale (SIF), la notification doit être envoyée au personnel de l'écluse visé à l'Appendice 2. Les bateaux visés aux points b) à f) ne sont pas tenus d'envoyer de notification et les bateaux avitailleurs sont exemptés de l'annonce obligatoire selon le point a) s'ils ne sont utilisés que pour l'avitaillement ou la collecte des eaux de fonds de cale *(Bilge)*.

Article 10.02 – Obligation d'observer les prescriptions régionales

En Autriche, il s'agit en premier lieu des dispositions des articles 31 et 32 a) de la loi sur le régime juridique des cours d'eau de 1959, ainsi que de la loi sur les déchets de 2002 BGBl. I N° 102/2002.

Article 10.04 – Interdiction de déversement et de rejet

2. En Autriche, seuls les bateaux et les installations flottantes certifiés pour la collecte commerciale et le traitement des eaux usées huileuses (eaux de fonds de cale), équipés d'installations assurant la séparation jusqu'à un contenu résiduel d'huiles ne dépassant pas 5 ppm sont autorisés à déverser des eaux séparées dans la voie d'eau. Ceci ne concerne pas les ports et les écluses.

4. En Autriche, l'avis mentionné au point 3 doit contenir :

   a) le type, le nom, l'appartenance nationale et le numéro officiel du bateau émettant l'avis ;

   b) la position de la pollution ayant eu lieu ;

   c) le nom du bateau ayant déversé ces substances ;

   d) les conditions hydrologiques et météorologiques à l'endroit de l'événement (visibilité, force et direction du vent, courant, température de l'eau) ;

   e) le type de pollution à la surface du cours d'eau, en indiquant le plus précisément possible la substance ;

   f) la dispersion de la pollution à la surface du cours d'eau ;

   g) l'échelle de la pollution.

5. En Autriche, les bateaux-citernes transportant des marchandises flottantes et non miscibles avec l'eau, s'ils accusent une fuite de marchandises, doivent se diriger dans le port le plus proche disposant d'un barrage de protection contre les hydrocarbures pour vider ou rendre hermétique la citerne présentant une fuite. Ceci n'est pas applicable s'il est possible de le faire plus tôt, à un point de transbordement situé en dehors d'un tel port.

Article 10.05 – Collecte et traitement des déchets à bord

3. En Autriche, il convient de collecter si possible les ordures ménagères de manière sélective, selon les catégories suivantes : papier, verre, autres matières recyclables et ordures résiduelles. En Autriche, les autorités de la surveillance de la navigation et celles des établissements effectuant la certification des bateaux peuvent contrôler les équipements pour la collecte des substances visées au point 1 et prescrire l'élimination de ces substances dans un des ports.

Article 10.07 – Obligation de précaution lors de l'avitaillement

1. En Autriche, il n'est permis de s'avitailler des citernes automobiles que dans des installations nautiques officiellement autorisées à ces fins.

7. Lors de l'avitaillement à partir d'un bateau avitailleur des bateaux stationnant dans des installations nautiques, la création d'un raccord selon le point 2 pendant la procédure d'avitaillement en Autriche n'est pas considérée comme une utilisation des installations nautiques.

SECTION 3 Dispositions complémentaires relatives à la navigation sur les voies d'eau intérieures de l'Autriche

CHAPITRE 1 Dispositions générales

Article 11.01 – Définitions des termes

1. Sans préjudice des dispositions énoncées à l'article 1.01 :

   a) le terme « embarcation de sport » désigne toute embarcation destinée à des fins de sport ou de plaisance et n'étant pas un bateau à passagers ;

   b) le terme « engin de sport » désigne tout matelas pneumatique, toute ceinture de natation ou tout autre engin sans propulsion mécanique destiné exclusivement à des fins de sport ou de jeu, ainsi que des modèles de bateaux dirigés à distance avec un déplacement de moins de 50 kg ; les engins de sport ne sont pas considérés comme des bateaux ou des matériels flottants ;

   c) le terme « chemin de halage » désigne tout chemin longeant les voies navigables sur la rive, sur des digues ou à leurs côtés, et leur liaison aux routes à trafic public, dans la mesure où elles sont soumises à l'administration fédérale ; un tel chemin n'est pas destiné au trafic public ;

   d) le terme « combustibles de bateau » désigne tout combustible liquide destiné à être utilisé à bord des bateaux, obtenu à partir d'hydrocarbures, y compris le combustible conforme à la définition de la norme ISO 8217. Ce terme comprend les huiles minérales et le combustible visé au point 2 du paragraphe 1 de l'article 4 de la Loi sur la fiscalisation de l'huile minérale de 1995 BGBl N° 630/1994 ;

   e) le terme « aire pour les motos nautiques » désigne un objet couvrant le plan d'eau destiné à l'exploitation des motos nautiques selon le point 33 de l'article 2 de la loi sur la navigation ;

   f) le terme « bateau pour des excursions d'un jour » désigne un bateau à passagers sans cabines pour héberger les passagers.

2. Pour le secteur autrichien du Danube, les heures figurant à **l'Appendice 5** sont considérées comme étant les heures du lever et du coucher du soleil, au sens des points 5 et 7 de la lettre d) de l'article 1.01. En été, pendant la période établie par décret du gouvernement fédéral sur la base de la Loi relative au calcul du temps BGBl N° 78/1976, une heure sera ajoutée aux horaires figurant au tableau de l'Annexe.

Article 11.02 – Autorités de la surveillance de la navigation, surveillance des écluses, capitaineries des ports, personnes habilitées

1. Les autorités de la surveillance de la navigation sont des agents du Ministère fédéral des transports, des innovations et des technologies, chargés de remplir des fonctions de police de la navigation en vertu de l'article 38 – point 1, de la Loi sur la navigation. Les filiales de la surveillance de la navigation mises en place en vue d'assumer ces fonctions, sont établies à l'**Appendice 6**.

2. Les agents des autorités de la surveillance de la navigation sont munis d'un certificat de service selon le modèle figurant à l'Appendice 6. Ils doivent avoir sur eux ce certificat et le présenter sur demande lors de l'accomplissement de leurs attributions de service. Si l'agent/l'agente quitte son poste juridique-publique ou cesse ses relations de service de droit privé, il/elle rend sans délai le certificat à son établissement. Les agents des autorités de la surveillance de la navigation portent un insigne de fonction sur la manche gauche de l'uniforme bleu foncé conforme au modèle figurant à l'**Appendice 7**. Lorsqu'il s'agit du chef d'un service de surveillance fluviale *(Strommeister)* l'insigne de fonction est complété par les mots « *STROMMEISTER* ».

3. Des départements de la surveillance des écluses énumérés à l'**Appendice 2** sont créés pour remplir les attributions de la police de la navigation en ce qui concerne la direction du trafic aux écluses situées sur les secteurs en retenue de la voie d'eau du Danube (surveillance des écluses) revenant à l'entreprise publique *via donau – Österreichische Wasserstrassen-Gesellschaft* conformément au point Z 1 du paragraphe 2 de l'article 10 de la Loi sur les voies d'eau BGBl I Nº 177/2004. Des cartes de service conformes au modèle figurant à l'**Appendice 8** sont délivrées aux agents de la surveillance des écluses. Pendant leur service, les agents de la surveillance des écluses portent un insigne de fonction sur la manche gauche de l'uniforme bleu foncé conforme au modèle figurant à l'**Appendice 9**. Ils doivent être munis de leur carte de service et la montrer sur demande. La carte de service et l'insigne doivent être restitués lors de la cessation de leur service. Les agents de la surveillance des écluses ont le droit de donner des dispositions en vertu du paragraphe 3 de l'article 38 de la Loi sur la navigation.

4. Dans les ports publics de la ville de Vienne (Wien-Freudenau, Wien-Lobau et Wien-Albern) et de la ville de Linz (port communal, port industriel et pétrolier), ainsi que dans le port d'Enns des agents de l'administration du port sont nommés, sur proposition de cette dernière, capitaines de port (*Hafenmeister)* et doivent remplir les conditions prescrites à l'article 40, paragraphe 3, de la Loi sur la navigation. La connaissance des règlements administratifs doit être constatée par un examen oral. La nomination portera sur un ou plusieurs des ports mentionnés ci-dessus. L'administration du port doit révoquer le capitaine de port si des faits préjudiciables surviennent dans l'exercice du service, notamment s'il n'est plus agent de l'administration portuaire ou s'il ne remplit plus les conditions prescrites pour la nomination. L'administration doit délivrer au capitaine de port une carte de service conforme au modèle figurant à l'**Appendice 10**. Le capitaine de port doit, dans l'exercice de ses fonctions, être muni de la carte de service et doit justifier son identité sur demande. Il doit en outre porter sur sa poitrine, du côté gauche, un insigne de fonction conforme au modèle figurant à l'**Appendice 11**.

La carte de service et l'insigne de fonction sont à restituer à l'autorité en cas de révocation. Dans les limites du port pour lequel ils sont désignés, les capitaines de port sont autorisés à donner des dispositions en vertu de l'article 38, paragraphe 3, de la Loi sur la navigation.

5. Les militaires des Forces fédérales ou les membres de l'administration de l'armée sont chargés de la régulation et de la sécurité de la navigation en vertu des dispositions suivantes :

   a) Dans le cas d'une intervention des Forces fédérales conformément à l'article 2, alinéa 1, lettres a) et b) de la Loi sur les forces armées de 2001 (BGBl I Nº 146/2001), les fonctions exercées par la police de la navigation peuvent être assumées de façon autonome par des militaires des Forces armées fédérales ou des membres de l'administration des forces armées. En cas de manœuvres ou en cas d'interventions des forces fédérales en vertu du point c) de l'article 2, alinéa 1 de la Loi de 2001 relative aux forces armées, ils n'ont le droit d'assumer des fonctions de la police de la navigation qu'en qualité d'auxiliaires des autorités compétentes de la surveillance de la navigation.

   b) Lorsque des militaires des Forces fédérales ou des membres de l'administration des forces armées assument, de façon autonome, des fonctions de la police de la navigation, l'autorité compétente de la surveillance de la navigation doit être informée au préalable des mesures envisagées. En cas de danger imminent, elle doit en être informée dès que la situation militaire le permet.

   c) Les militaires des Forces fédérales ou les membres de l'administration des forces armées doivent, en assumant les fonctions de la police de la navigation, porter sur le bras gauche un brassard blanc montrant un losange blanc à bordure bleue et muni du sceau de service du commandement militaire compétent.

6. Les autorités du maintien de l'ordre public ont le droit :

   a) à l'égard de menues embarcations, de donner en tant que police de la navigation la disposition que celles-ci s'amarrent à un lieu de stationnement convenable ou au canot de service des autorités du maintien de l'ordre public ;

   b) à l'égard de menues embarcations et de bateaux en stationnement autres que des menues embarcations :

      aa) d'exiger la présentation du certificat de bateau, du certificat d'aptitude, du journal de bord et d'autres documents relatifs à l'équipage ou aux marchandises se trouvant à bord ;

      bb) s'il est soupçonné qu'une infraction administrative a été commise conformément aux points 1 à 3, 10 et 24 du paragraphe 2 et des point 5 et 6 du paragraphe 3 de l'article 42 de la Loi sur la navigation, de prendre les mesures qui s'imposent pour ouvrir une procédure administrative en cas d'infraction ;

cc) de prendre des mesures pour identifier les circonstances de l'affaire conformément à l'article 6 de la Loi sur la navigation ;

dd) de retirer à titre préliminaire le certificat d'aptitudes conformément à l'article 135 de la Loi sur la navigation et

ee) d'exiger de la surveillance de l'écluse de disposer que le conducteur du bateau contrôlé interrompe son voyage aux fins de contrôle en s'amarrant hors de l'écluse à un lieu de stationnement établi, indiqué par la surveillance de l'écluse, cette dernière devant donner cours à cette exigence.

7. Les obligations visées au point 1 de l'article 1.20 sont assumées par les autorités du maintien de l'ordre public dans le cadre de leurs attributions conformément au point 6.

8. Les certificats de service visés aux points 2, 3 et 4 sont des cartes plastifiées, timbrées des deux côtés de 5,4 x 8,5 cm, n'ayant pas la fonction de carte d'identité (pt. 10 de l'art. 2 de la loi sur la gouvernance électronique BGBl. I Nº 10/2004).

9. En cas de perte du certificat de service visé aux points 2, 3 et 4, son titulaire doit notifier sans délai le bureau des objets perdus (pt. 3 de l'art. 4 de la loi sur la police de la sûreté – SPG, BGBl. Nº 566/1991). L'attestation de la notification doit être remise sans délai à l'autorité ayant délivré le certificat de service.

Article 11.03 – Informations obligatoires

1. Les informations devant être portées à la connaissance de l'autorité compétente conformément aux dispositions de la Partie 2, sont à transmettre à l'autorité de la surveillance de la navigation la plus proche. D'autres autorités ou personnes peuvent le faire sur instruction du conducteur de bateau.

2. Par dérogation au point 1, sur les voies d'eau d'Enns et de Traun, les informations à transmettre conformément aux dispositions de ce Règlement à l'autorité compétente ou à l'autorité de la surveillance de la navigation la plus proche, doivent être transmises au département du service de maintien de l'ordre public le plus proche.

3. Sans préjudice des points 1 et 2, les informations visées peuvent également être transmises, dans les ports publics de Vienne et de Linz ainsi que dans le port d'Enns, par l'intermédiaire des capitaines de port.

Article 11.04 – Carte d'identité du batelier (Schifferausweis)

1. A la demande d'une entreprise de navigation ou d'une entreprise effectuant des transports pour son propre compte, la Chambre fédérale des industries et des métiers, Association professionnelle des entreprises de transport par car, d'aviation et de navigation, Groupe professionnel de la navigation doit délivrer des cartes d'identité du batelier, conformes au formulaire figurant à l'**Appendice 12**, aux membres de l'équipage des bateaux effectuant des transports transfrontaliers et appartenant aux entreprises de navigation autrichienne ou effectuant des transports transfrontaliers pour leur propre compte, ainsi qu'aux

autres personnes travaillant à bord de ces bateaux ainsi qu'aux membres de leur famille les accompagnant.

2. Les documents suivants doivent être joints à la demande :

   a) pour les résidents (*Inländer*) : un passeport ou un document tenant lieu de passeport ;

   b) pour les d'étrangers :

      aa) un passeport ou un document tenant lieu de passeport ;

      bb) un permis de séjour délivré par la police des étrangers dans la mesure où l'existence de ce permis ne ressort pas déjà du passeport ou du document tenant lieu de passeport.

3. La carte d'identité du batelier est également délivrée sur demande dans les cas suivants :

   a) si la carte d'identité est devenue inutilisable ou si des rectifications sont nécessaires au sujet de plusieurs inscriptions, ou bien si la photographie apposée sur la carte d'identité ne permet plus de reconnaître avec certitude l'identité du titulaire et que la carte d'identité est présentée en même temps pour invalidation ;

   b) si la carte d'identité du batelier a été perdue, à condition de justifier la perte en présentant une attestation de la perte délivrée par la police.

4. Une carte d'identité du batelier ne peut être délivrée à un ressortissant autrichien mineur qu'en appliquant par analogie la disposition de l'article 8 de la Loi sur les passeports de 1992 (BGBl Nº 839/1992) modifiée dernièrement dans le BGBl I Nº 32/2018. L'autorisation du représentant légal est présumée être accordée si le mineur est titulaire d'un passeport valide pour tous les Etats du monde.

5. La durée de validité de la carte d'identité du batelier d'un ressortissant autrichien doit être limitée en fonction du délai de validité de son passeport ou du document tenant lieu de passeport. La durée de validité de la carte d'identité du batelier d'un étranger doit être limitée en fonction du délai de validité du permis de séjour, sans toutefois dépasser le délai de cinq ans, et pouvant être prorogée à deux reprises.

6. La carte d'identité du batelier n'est plus valable du moment où le passeport ou le document tenant lieu de passeport, en vertu duquel elle a été délivrée, est retiré ou déclaré non valable. En outre, la carte d'identité du batelier délivrée à un étranger n'est plus valable si une interdiction de séjour, un bannissement ou une expulsion juridique ont été prononcés contre l'étranger ou que le permis de séjour expire pour une autre raison. Dans un tel cas, la carte d'identité du batelier doit être remise sans délai à la Chambre d'industrie, Groupe professionnel de la navigation *(Wirschafstkammer Österreich, Berufsgruppe Schiffahrt).*

7. Lorsqu'une personne quitte le service d'une entreprise de navigation, cette dernière doit remettre sans délai la carte d'identité du batelier à la Chambre d'industrie, Groupe professionnel de la navigation *(Wirschafstkammer Österreich, Berufsgruppe Schiffahrt).*

8. Les cartes d'identité du batelier délivrées avant le 28 avril 1993 sont considérées comme étant des cartes d'identité du batelier au sens du présent Règlement.

Article 11.05 – Prescriptions générales d'exploitation à l'égard de la navigation

1. L'équipage doit être instruit, de manière appropriée, de l'usage des équipements de sauvetage, d'extinction de feu, d'assèchement et d'étanchéité des voies d'eau qui se trouvent à bord. Chaque mois, au cours de l'exploitation du bateau, des exercices avec ces équipements doivent être effectués conformément au « Plan d'actions en cas d'alerte ».

2. Au cours de l'exploitation des bateaux, à l'exception des bateaux de sport, l'état de fonctionnement des équipements de sauvetage, d'extinction de feu, d'assèchement et d'étanchéité des voies d'eau à bord doit être contrôlé au moins tous les deux mois ; à cette occasion, le matériel inutilisable doit être éliminé et remplacé.

3. Les écoutilles donnant accès à des locaux sous le pont et qui ne sont pas protégées par des surbaux ou des garde-fous d'une hauteur suffisante doivent être tenues fermées, à moins que l'exploitation du bateau n'exige de les tenir ouvertes. S'il est indispensable de les tenir ouvertes, la zone dangereuse doit être signalée de façon appropriée et éclairée en cas de besoin. Les sorties de secours doivent être dégagées de toute cargaison et de tout équipement et ne doivent pas être verrouillées.

4. Les canots de sauvetage doivent être utilisables à tout moment aux fins de sauvetage, et ne doivent pas être chargés. La mise à l'eau de canots de sauvetage avec des personnes à bord est interdite.

5. Les installations servant à l'embarquement et au débarquement des personnes ainsi qu'au passage d'un bateau à un autre stationnant latéralement, à la rive ou au quai doivent être aménagées et éclairées, si besoin est, de façon à ne pas compromettre la sécurité des personnes.

6. Lors du ré amarrage du bateau, le conducteur du bateau doit voir de la timonerie les lieux de travail en service sur le pont. Si une telle possibilité n'existe pas en raison de la construction du bateau ou de la répartition de la cargaison :

   - un autre membre de l'équipage se trouvant à portée de voix du conducteur du bateau ou se trouvant en contact radiotéléphonique avec ce dernier doit surveiller le lieu de travail concerné ou
   - il convient de posséder un équipement optique auxiliaire assurant un angle de vision suffisant et une image claire, sans parasites.

Article 11.06 – Transport des passagers

1. Pour embarquer et débarquer des passagers, les bateaux ne peuvent s'amarrer qu'aux embarcadères destinés à ces fins par les autorités compétentes. Lorsque des bateaux à passagers souhaitent s'amarrer à l'embarcadère, les autres bateaux sont tenus de le dégager sans délai.

2. Lorsqu'un responsable de l'embarcadère est désigné, il règle la navigation à cet endroit, les conducteurs de bateau étant tenus de se conformer à ses ordres. Des bateaux autres que les bateaux à passagers ne peuvent s'amarrer qu'avec l'autorisation du responsable.

3. Pour embarquer et débarquer, les passagers ne doivent utiliser que les entrées et sorties, accès et escaliers à bord destinés à cette fin. Les passagers ne peuvent embarquer ou débarquer que sur autorisation du conducteur du bateau ou de la personne désignée par ce dernier.

4. Le conducteur du bateau ne doit autoriser l'embarquement et le débarquement des passagers qu'après avoir solidement amarré le bateau et après avoir vérifié :

   a) que la montée et la descente des passagers à/de l'embarcadère est possible sans danger,

   b) que le quai est suffisamment éclairé pendant la nuit.

5. Les passagers doivent se tenir de manière à ne pas compromettre la sécurité à bord. Il convient de refuser le transport de personnes susceptibles de présenter des risques pour l'exploitation du bateau ou la tranquillité des autres passagers.

6. Dans l'intérêt de la sûreté de la navigation, le conducteur du bateau doit veiller à la bonne répartition des passagers à bord et au dégagement de l'accès aux sorties.

7. Sans l'autorisation du conducteur du bateau, il est interdit aux passagers d'entrer dans la timonerie, la salle des machines et d'autres locaux et surfaces du pont qui ne leur sont pas réservés et qui sont signalés de façon appropriée.

8. De nuit, les locaux réservés aux passagers doivent être éclairés de manière suffisante. L'éclairage ne doit pas gêner la visibilité des feux de signalisation de nuit et produire un effet d'éblouissement.

9. Les opérations de chargement/déchargement ne doivent pas compromettre la sécurité des passagers. Lorsque les locaux réservés aux passagers sont partiellement utilisés pour stocker des marchandises, le nombre maximal autorisé de passagers se réduit d'un passager pour chaque demi-mètre carré de surface chargée.

10. L'avitaillement en combustibles liquides et le chargement de matériaux d'exploitation ne doit se faire qu'en absence des passagers, à l'exception des matières ayant un point d'inflammation inférieur à 55° C contenues dans des récipients d'une capacité inférieure à 20 l ainsi que des substances ayant un point d'inflammation supérieur à 55° C.

11. Les bateaux à passagers qui ont des passagers à bord ne doivent pas naviguer en convoi ; cette disposition ne s'applique pas aux bateaux autorisés à ces fins par l'autorité compétente.

Article 11.07 – Exploitation des bacs

1. L’exploitation des bacs ne doit s'effectuer qu'entre des quais agréés par les autorités compétentes pour le trafic des bacs, le trajet à suivre entre deux quais devant être le plus court possible.

2. Le conducteur de bateau ou la personne habilitée par ce dernier ne doit permettre l'accès ou la descente des piétons ou des véhicules que si le bac est solidement amarré au quai et après avoir vérifié qu'il est possible de monter ou de descendre sans danger, ainsi que de charger et de décharger des marchandises. Il doit veiller à ce que la charge maximale admise et le nombre maximal admis de passagers ne soient pas dépassés ; à cette fin, il peut exiger, avant la montée sur le bac, des documents attestant le poids du véhicule et du chargement ainsi que leurs dimensions. En cas de besoin, le conducteur de bateau doit régler la circulation sur le bac.

3. Le conducteur de bateau doit s'assurer que les personnes, les véhicules et les marchandises sont répartis sur le bac de façon à ne pas causer de risques ou d’entraves pendant le trajet, à la montée ou à la descente, au chargement ou au déchargement, ainsi que pendant les manœuvres du bateau.

4. Lorsque des véhicules sont transportés en même temps que des passagers, les passagers ne peuvent monter qu’une fois ces véhicules installés à demeure sur le bac. A l'arrivée, les passagers doivent quitter le bac avant les véhicules.

5. Les véhicules doivent monter sur le bac à une vitesse telle qu'ils puissent être arrêtés à tout moment. En montant et pendant la traversée, seul le conducteur doit rester dans le véhicule, les autres personnes occupant la voiture ne peuvent remonter qu'à la fin de la traversée, lorsque la voiture aura quitté le bac. Pour autant que leur poids le permette, les véhicules à deux roues peuvent être poussés.

6. Les roues des véhicules doivent être bloquées de sorte à empêcher le véhicule de rouler ou de glisser.

7. Les conducteurs des véhicules à moteur doivent arrêter le moteur après la montée.

8. Pendant la traversée, les passagers doivent se tenir dans les locaux et aux endroits leur étant destinés.

9. Le transport de passagers en même temps que de marchandises dangereuses dans le sens de l’ADN ou d'autres marchandises susceptibles de blesser les passagers est interdit ; cette disposition ne s'applique pas à l'équipage accompagnant de tels transport.

10. Les marchandises doivent être disposées de façon à ne pas compromettre la sécurité des passagers.

11. Les animaux doivent être tenus ou chargés de manière à ne pas compromettre l’exploitation du bac et à ne pas causer de danger ou de gêne pour les passagers. Les animaux d'attelage doivent être dételés et tenus ferme par le cocher.

12. Pendant la traversée, les ouvertures dans les garde-fous du bac servant à la montée ou à l'accès doivent rester fermées.

13. Seuls les bateaux motorisés peuvent être utilisés comme bacs naviguant librement.

14. La circulation des bacs sera interrompue en période de charriage couvrant en moyenne trois dixièmes de la largeur du fleuve.

Article 11.08 – Manifestations

1. La demande visée à l'article 1.23 d'une autorisation des autorités compétentes pour tenir des manifestations, doit être déposée selon le modèle de **l'Appendice 13** au moins 6 semaines avant la manifestation envisagée.

2. L'autorisation visée à l'article 1.23 sera délivrée, à condition que soient assurés, par des mesures appropriées, la sécurité de la navigation et des personnes, la fluidité du trafic de la navigation commerciale, l'ordre à bord ainsi que l'ordre de stationnement des bateaux, la protection des personnes contre les bruits excessifs, la protection de l'air et des eaux contre toute pollution, la protection des rives et des installations ainsi que des ouvrages d'infrastructure de régularisation et de protection, l'exécution des travaux hydrotechniques ou des travaux autorisés en vertu de la législation relative aux voies d'eau ou nécessaires dans l'intérêt de la gestion des eaux, et qu'un service de surveillance et de sauvetage soit prévu.

3. Au cours de la procédure de concertation, le Ministère fédéral des transports, des innovations et des technologies doit demander, au moins, l'avis des établissements suivants :

   a) autorités administratives des régions et communautés concernées ;

   b) Chambre fédérale des industries et des métiers, Association professionnelle des entreprises de transport par car, d'aviation et de navigation, Groupe professionnel de la navigation ;

   c) entreprise nationale *via donau - Österreichische Wasserstrassen-Gesellschaft m.b.H.*;

   d) Parc national Donauauen, en cas de manifestations dans la zone du Parc national

   e) opérateur de l'hydrocentrale, en cas de manifestations dans la zone d'une hydrocentrale ;

   f) opérateur du port, en cas de manifestations dans un port ;

   g) opérateur d'ouvrages nautiques utilisés par la flotte commerciale si leur utilisation sera limitée suite à la manifestation.

4. Si la demande a été déposée moins de 6 semaines avant la manifestation, l'autorisation ne saurait être délivrée que si l'organisateur de la manifestation présente au moins l'avis des personnes ou des organisations énumérées au point 3.

5. Si l'accomplissement des conditions énoncées au point 2 ci-dessus n'est pas compromis de ce fait, les autorités compétentes peuvent, pour des manifestations, répétitions et entraînements, le cas échéant, déroger à certaines restrictions introduites par la police fluviale, marquées par des signaux de balisage ou annoncées par des dispositions visées aux points 1 et 2 de l'article 16 ou le point 1 de l'article 17, de même qu'aux prescriptions des présentes Règles et concernant

   a) les obligations du conducteur de bateau, de l'équipage et d'autres personnes à bord ;

   b) l'utilisation de la voie navigable ;

   c) les prescriptions à l'égard des bateaux ;

   d) les documents de bord ;

   e) les marques d'identification des bateaux ;

   f) la signalisation visuelle des bateaux ;

   g) les règles de navigation ;

   h) les règles de stationnement ;

   i) l'exploitation des bateaux ;

   j) l'utilisation des matériels flottants ;

   k) la pratique du ski nautique et des sports similaires ;

   l) les restrictions concernant la baignade, la natation et la plongée sportive ;

   m) les règles de la navigation sur le Donaukanal de Vienne ;

   n) le trafic dans les ports et

   o) l'utilisation des chemins de halage.

6. Les feux d'artifice lancés à une distance de la voie d'eau ou des ouvrages nautiques inférieure à celle minimale de sécurité prévus par la Loi sur la pyrotechnique de 2010 (BGBl.I N° 131/2009) modifiée dernièrement dans le BGBl.I N° 32/2018 ne sont autorisés qu'une fois reçue l'autorisation visée au point 2.

7. Lors de la délivrance de l'autorisation relative

   a) aux exemptions du pt. 13 i) de l'article 6.28 pour l'éclusage spécial des bateaux sportifs pouvant être transportés à terre par l'équipage, ainsi que
   b) aux exemptions du pt. 1 de l'article 11.06 pour l'embarquement et le débarquement de passagers dans les écluses,

   les autorités compétentes peuvent ne pas tenir compte des délais visés au pt. a) ainsi que de la demande d'avis visée au pt. 3 si par le biais de l'introduction de prescriptions dans l'autorisation l'on peut assurer la circulation sans entraves de bateaux commerciaux et si l'accord de l'opérateur de la centrale électrique est acquis dans les cas prévus au pt. b).

Article 11.09 – Transports spéciaux

1. L'autorisation d'effectuer un transport spécial sur les voies navigables autrichiennes conformément à l'article 1.21 est délivrée par l'autorité compétente de la surveillance de la navigation (visée à l'**Appendice 5**) sur demande dressée conformément au modèle de l'**Appendice 14** de la personne souhaitant effectuer le transport.

2. L'autorisation est délivrée à condition que soient assurés, par des mesures appropriées, la sécurité de la navigation et des personnes, la fluidité du trafic des bateaux marchands, l'ordre à bord et au lieu de stationnement, la protection des personnes contre des bruits excessifs, la protection de l'air et des eaux contre toute pollution, la protection des rives et des installations ainsi que des ouvrages de l'infrastructure de régularisation et de protection, l'exécution des travaux hydrotechniques ou des travaux autorisés en vertu de la législation relative aux voies d'eau ou nécessaires dans l'intérêt de la gestion des eaux. A cette fin notamment,

   a) le nombre des membres de l'équipage et leur qualification doivent suffire pour permettre de répondre aux exigences mentionnées et

   b) tous les équipements nécessaires au transport spécial doivent se trouver à bord (par exemple, matériel de sauvetage, feux de signalisation, moyens de signalisation).

3. L'autorisation est délivrée sous la forme d'un permis de transport conforme au modèle figurant à l'**Appendice 15** et constituant un justificatif suffisant. Pour satisfaire aux prescriptions visées au point 2, des conditions spécifiques peuvent être établies lors de la délivrance de l'autorisation et doivent être portées sur le permis de transport.

4. Si des raisons de sécurité de la navigation ou des personnes l'exigent, il est prescrit que des autorités de la surveillance de la navigation accompagnent le transport ; pour ce faire, des taxes de surveillance seront à payer par le titulaire du permis de transport.

5. Le titulaire du permis de transport est tenu d'observer, au cours du transport, les mesures prévues ou les prescriptions imposées et d'avoir à bord le permis de transport.

6. Sauf autorisation expresse, il est interdit d'effectuer des transports spéciaux de nuit ou par visibilité réduite.

7. Le transport de passagers est interdit dans le cadre des transports spéciaux ; le transport de marchandises n'est permis que dans la mesure où il n'entrave pas l'exécution de transports spéciaux. Le transport de marchandises sur des radeaux est interdit.

8. L'assemblage des radeaux n'est permis qu'immédiatement avant le commencement du flottage, les radeaux devant être disloqués dès la fin du trajet.

Les parties du radeau doivent être fixées de manière que le radeau puisse flotter en toute sécurité.

9. Les interdictions de dépassement visées à l'article 6.11 ne s'appliquent pas à l'égard des menues embarcations et des transports spéciaux s'il ne s'agit que d'engins flottants possédant les dimensions d'une menue embarcation.

10. Sauf dispositions contraires des présentes Règles ou sauf prescriptions contraires prévues par l'autorité pour un transport spécial, les prescriptions relatives aux bateaux non motorisés, à l'exception des articles 1.10, 1.11, 2.01 à 2.05, 4.01 et 4.02, s'appliquent aux matériels flottants ou aux établissements flottants.

11. La convocation de l'autorité compétente à la vérification de la capacité de circuler est valide en tant qu'attestation autorisant le voyage au sens du point 3, le jour de la vérification de la capacité de circuler, pour un voyage unique entre l'endroit de stationnement permanent et celui de la vérification de la capacité de circuler et vice versa.

Article 11.10 – Combustibles de bateau

Il est interdit d'utiliser à bord de bateaux des combustibles dont le contenu en souffre dépasse 0,001 % de sa masse (10 mg/kg).

Article 11.11 – Equipement à bord de bateaux de sport

Sans préjudice des dispositions de l'article 1.08, à bord des bateaux de sport motorisés doit se trouver l'équipement minimal suivant, sauf indication contraire dans l'attestation de bord.

1. Installations d'ancrage et d'amarrage :

   a) Une ou deux ancres d'une masse totale M_A [kg] dépassant d'au moins 1,5 fois la longueur totale du bateau ; à bord des bateaux équipés de deux ancres, la masse de chaque ancre ne saurait être inférieure à 45 % de la masse totale des ancres ;

   b) Pour les bateaux sportifs d'une longueur totale inférieure à 8 m une ou deux chaînes d'ancre d'une longueur [m] d'au moins 0,5 de la longueur totale du bateau et d'une résistance à la rupture [kN] d'au moins 0,35 de la masse de l'ancre et un ou deux câbles d'ancre d'une longueur [m] d'au moins 4 fois la longueur totale du bateau et d'une résistance à la rupture [kN] d'au moins 0,35 de la masse de l'ancre

      ou

      un ou deux câbles d'ancre d'une longueur [m] d'au moins 5 fois la longueur totale du bateau et d'une résistance à la rupture [kN] d'au moins 0,35 de la masse de l'ancre ;

   c) Pour les bateaux sportifs d'une longueur totale dépassant 8 m

      une ou deux chaînes d'ancre d'une longueur [m] d'au moins 4 m et d'une résistance à la rupture [kN] d'au moins 0,35 de la masse de l'ancre en kg, et

un ou deux câbles d'ancre d'une longueur [m] d'au moins 32 m et d'une résistance à la rupture [kN] d'au moins 0,35 de la masse de l'ancre en kg

ou

un ou deux câbles d'ancre d'une longueur [m] d'au moins 40 m et d'une résistance à la rupture [kN] d'au moins 0,35 de la masse de l'ancre ;

d) un ou deux câbles d'amarrage d'une longueur [m] d'au moins 1,5 fois la longueur totale du bateau et d'une résistance à la rupture [kN] d'au moins 0,5 de la longueur totale du bateau ;

e) gaffe ;

2. Moyens appropriés anti incendie selon le point 5.6.2 de l'Appendice I de l'Arrêté sur les canots sportifs de 2015, toutefois au moins un, et, si un moteur stationnaire est installé à bord, deux extincteurs portables aisément accessibles depuis le pont selon l'article 13.03 de l'Annexe 2 pour éteindre des incendies des classes A, B et C, avec un réservoir d'au moins

a) 2 kg à bord de bateaux d'une longueur totale ne dépassant pas 10 m et munis d'un moteur à combustion interne, d'installations de chauffage, de cuisine ou de réfrigération ;

b) 6 kg à bord de bateaux d'une longueur totale dépassant 10 m et munis d'un moteur à combustion interne, d'installations de chauffage, de cuisine ou de réfrigération ;

Si des propulseurs stationnaires sont installés à bord, il doit y avoir la possibilité de diffuser l'agent extincteur sans ouvrir le compartiment des machines, un des extincteurs peut être remplacé par une installation anti incendie stationnaire dans la section des machines.

3. Moyens de sauvetage et de premier secours :

a) bouée de sauvetage ou moyen individuel analogue ; les coussins, les ballons, etc. ne sont pas considérés comme étant analogue ;

b) gilet de sauvetage pour chaque personne à bord ;

c) pharmacie de premier secours ;

d) installation auxiliaire pour monter à bord.

CHAPITRE 2 (sans contenu)

CHAPITRE 3 (sans contenu)

CHAPITRE 4 (sans contenu)

CHAPITRE 5 Signaux règlementant la navigation et balisant la voie navigable

Article 15.01 – Signaux d'indication

1. Les dispositifs d'indication des niveaux d'eau aux stations hydrométriques et aux écluses sont considérés comme des signaux réglementant la navigation (signaux d'indication). L'indication se fait au moyen d'échelles perpendiculaires ou inclinées, avec des chiffres simples ou lumineux. La hauteur du niveau d'eau au-dessus du « zéro » est indiquée par des chiffres noirs sur fond blanc en centimètres, ou par des chiffres lumineux en décimètres. De plus, les tendances du niveau d'eau peuvent être indiquées par une flèche la pointe vers le haut (tendance à la hausse) ou vers le bas (tendance à la baisse).

2. Les dispositifs d'indication de la hauteur utile des passes navigables des ponts sont considérés comme des signaux réglementant la navigation (signaux d'indication). L'indication se fait au moyen d'échelles chiffrées perpendiculaires (étiage du pont) ou par des chiffres lumineux. La hauteur de la passe navigable est indiquée en chiffres noirs sur fond blanc en centimètres ou en chiffres lumineux en décimètres.

Article 15.02 – Balisage des aires d'amerrissage

Les aires d'amerrissage sont d'autres ouvrages comprenant un plan d'eau, destiné à l'envol, à l'amerrissage et au déplacement d'hydravions sur sa surface lorsque ceci est nécessaire pour effectuer des vols. Les aires d'amerrissage doivent être balisées conformément aux prescriptions des Règles pour les aéroports civils (BGBl Nº 313/1972).

Article 15.03 – Balisage des aires pour les motos nautiques

Les aires pour les motos nautiques doivent être balisées par un nombre suffisant de bouées rondes jaunes, avec un diamètre min. de 500 mm, de manière à indiquer précisément la forme du plan d'eau assigné. A l'extrémité amont et aval de l'aire pour les motos nautiques, sont installés les signaux E.24 selon l'Annexe 7, accompagnés d'un écriteau approprié, selon le point 3 de la section II dans l'Annexe 7.

CHAPITRE 6 Règles de navigation

Article 16.01 – Bateaux à voile

1. Les bateaux à voile doivent être munis d'un appareil de gouverne approprié (par exemple en installant des fourches de barre) et, si leur déplacement à lège est supérieur à 250 kg, suffisant pour manœuvrer en sûreté par propulsion mécanique.

2. La navigation dans les zones d'éclusage des bateaux visés au point 1 et munis d'un propulseur mécanique d'une puissance dépassant 4,4 kW est interdite (Appendice 2).

Article 16.02 – Matériels flottants et hydravions

1. Sous réserve des dispositions des articles 11.08 et 11.09, l'emploi de matériels flottants est interdit.

2. Sans préjudice des prescriptions des articles 11.08 et 11.09, l'utilisation d'hydravions n'est permise que sur des plans d'eau destinés à leur amerrissage, autorisés en vertu de la législation sur les ouvrages nautiques et de celle sur l'aviation (voir également l'article 15.02).

3. Par dérogation au pt. 1, de jour, et lors d'une bonne visibilité, il est autorisé d'utiliser des motos nautiques certifiés selon la Partie 6 de la loi sur la navigation, dans les limites des aires pour les motos nautiques, destinées à ce faire et balisées selon l'article 15.03 pour autant que

   a) le conducteur de la moto nautique soit titulaire d'une patente de conducteur de bateau (10 m), d'une patente de conducteur de bateau (20 m) ou d'une patente de capitaine – patente de conducteur de bateau pour la navigation intérieure de catégorie B ;

   b) toutes les personnes utilisant une moto nautique aient habillé un gilet de sauvetage et un casque de protection ;

   c) le titulaire d'une autorisation pour une aire destinée aux motos nautiques prenne soin durant l'ensemble de la période d'exploitation qu'il existe un bateau sportif agrée au transport d'au moins 5 personnes et ayant à bord 2 personnes, prêt à prendre le large de façon permanente et que

   d) le titulaire d'une autorisation pour une aire destinée aux motos nautiques tienne l'enregistrement des motos nautiques utilisées et de leur conducteur, les autorités compétentes pouvant, sur demande, avoir accès à ces enregistrements.

4. Par dérogation au pt. 1, de jour, et lors d'une bonne visibilité, il est autorisé d'utiliser des voitures-amphibie, pour autant que

   a) il s'agisse d'originaux historiques de voitures-amphibie ou d'une reproduction exacte d'originaux historiques de voitures-amphibie, conçues avant 1950 ;

   b) la voiture-amphibie soit agréée à l'exploitation selon les règles de la circulation routière ou que son utilisation soit autorisée dans le sens de l'art. 82 de la loi sur le transport automobile BGBl. N^{o} 267/1967 (texte en vigueur) et que la voiture porte un autocollant relatif à la révision technique conforme aux règles, ou que la voiture avec des plaques minéralogiques étrangères porte une attestation équivalente relative à la visite technique régulière ;

   c) le conducteur de la voiture-amphibie soit titulaire d'une patente de conducteur de bateau, selon la Partie 7 de la loi sur la navigation correspondant à la longueur de la voiture-amphibie ;

   d) les voitures-amphibie se comportent de manière que les bateaux faisant route ne soient pas obligés de changer leur cap ou de réduire leur vitesse ;

e) la mise à l'eau depuis la rive et le retour sur la rive soient effectués sur des installations nautiques autorisées ;

f) les voyages des voitures-amphibie ne servent pas aux fins d'une activité économique et

g) les voitures-amphibie soient équipées selon l'art. 11.11.

Sur la voie d'eau du Danube, l'utilisation de voitures-amphibie est interdite sur les secteurs de Tiefenbach à Sankt Nikola sur le Danube aux environs de Melk entre les km 2039 et 2030, de Vienne Freudenau à la frontière d'Etat de l'Autriche avec la Slovaquie, ainsi que sur le Donaukanal et dans les écluses.

5. Pour les voyages des voitures-amphibie en conformité avec le pt. 4, sont applicables quant à leur sens les dispositions des présentes Règles pour les menues embarcations, avec les exemptions suivantes :

a) à la place de l'attestation de bord visée au pt. 2 b) de l'art. 1.10, il convient d'être muni de l'autorisation du véhicule ;

b) l'art. 2.02 n'est pas applicable ; la plaque minéralogique de la voiture soit être également visible lors de son exploitation dans le cours d'eau.

Article 16.03 – Ski nautique et activités analogues

1. La personne visée au point 2 de l'article 6.35, point 2, doit avoir 14 ans révolus et être apte à assumer ce rôle. Outre cette personne et le conducteur du bateau, ne doivent se trouver à bord que les personnes participant à l'activité sportive en question. Il est interdit à un bateau de remorquer plus de deux personnes à la fois. L'utilisation d'engins à propulsion mécanique sans équipage pour le remorquage et le remorquage à partir de la terre sont interdits.

2. Les bateaux remorqueurs sont tenus de traverser en ligne droite la zone de 200 m en amont et en aval respectivement des bacs en service.

3. Le bateau remorqueur et les personnes remorquées doivent se tenir à une distance d'au moins 20 mètres de tout autre bateau et des baigneurs. Le câble de traction doit être flottant et non élastique.

4. Lorsque les bateaux remorqueurs rencontrent ou dépassent d'autres bateaux, les personnes remorquées doivent se tenir dans le sillage de leur remorqueur.

5. Pendant la pratique du sport, les personnes remorquées doivent porter un gilet de sauvetage, une ceinture de sauvetage ou une combinaison de sauvetage.

6. Toute activité sportive avec remorquage est interdite :

a) dans les zones des ports publics et dans les zones d'éclusage ;

b) dans les passes de pont recommandées ou prescrites à la navigation, si elles sont d'une largeur inférieure à 100 m ;

c) dans les passages étroits du chenal ;

d) dans le rayon d'action d'engins flottants.

7. Dans les ports privés, la pratique d'un sport de remorquage n'est permise qu'avec le consentement de l'administration du port.

8. Le remorquage d'engins volants (par exemple parachutes, deltaplanes) est interdit.

9. L'utilisation de cerfs-volants ou d'équipements analogues pour remorquer des matériels flottants (Kite-Surfing) ou des bateaux (Kanu-Kiting) est interdite.

10. Pour glisser le long de la vague de poupe d'un bateau sur une plaque non motorisée sans câble entre le bateau et la personne remorquée *(Wakeboarden),* sont applicables les points 1 à 7 selon leur sens, à l'exception des dispositions relatives aux câbles de remorquage.

Article 16.04 – Restrictions concernant la baignade, la natation et la plongée sportive

1. Il est interdit de se baigner, de nager et de pratiquer la plongée sportive :

   a) dans une zone s'étendant sur 100 mètres en amont et 50 mètres en aval des entrées de port, des lieux de transbordement, des quais réservés aux bateaux à passagers et aux bacs, des chantiers de constructions navales ainsi que des installations des écluses, y compris les avant-ports, du côté de la voie d'eau où se trouve l'entrée ou l'installation ;

   b) dans le rayon d'action d'engins flottants ;

   c) sur le secteur du Struden (km 2080,9 – 2074,8).

2. Les baigneurs, les nageurs et les plongeurs sportifs doivent se comporter de manière à n'obliger les bateaux faisant route ni de modifier leur route ni de réduire leur vitesse ; il est notamment interdit :

   a) de nager dans la trajectoire d'un bateau faisant route ;

   b) de s'approcher à la nage à moins de 30 mètres des bateaux faisant route.

3. Il est interdit aux baigneurs, aux nageurs et aux plongeurs sportifs de s'agripper, de grimper ou de monter à bord des bateaux faisant route et des bateaux en stationnement, ainsi qu'à leurs dispositifs d'amarrage, de s'en approcher à bord d'embarcations sportives ou d'y plonger en-dessous.

Article 16.05 – Utilisation des ouvrages nautiques au dépôt de combustibles de Korneuburg

Sans préjudice du devoir général de précaution incombant au conducteur de bateau, tout bateau qui entend naviguer vers l'aval des ouvrages nautiques du dépôt de combustibles de Korneuburg (km 1942,060 – 1942,256 r.g.) n'est autorisé à démarrer et à entamer son déplacement vers l'aval pendant le programme de travail du bac à treuil Korneuburg-Klosterneuburg (km 1941,840) que lorsque le bac est amarré à un des embarcadères et sur consentement de l'équipage du bac en ce qui concerne les manœuvres de démarrage.

CHAPITRE 7 Règles de stationnement

Article 17.01 – Restrictions concernant l'utilisation des ouvrages nautiques à Dürnstein

1. Les dispositions des points 2 à 4 sont applicables lors de l'utilisation par des bateaux à passagers avec des locaux pour passagers (bateaux à cabines) des ouvrages nautiques à Dürnstein, km 2008,900 (ouvrage amont) et km 2007,900 – 2008,300 r.g. (ouvrage aval).

2. De 22 h 00 à 8 h 00, l'amarrage des bateaux à cabines à l'ouvrage nautique amont ou leur démarrage est interdit.

3. Il convient que les bateaux à cabines utilisent l'ouvrage nautique aval ; l'utilisation de l'ouvrage nautique amont n'est permise que lorsque deux rangées de bateaux sont amarrées à l'ouvrage nautique aval.

4. Dans la zone desdits ouvrages nautiques, il est interdit de jeter des ordures des bateaux sur la rive.

Article 17.02 – Restrictions concernant l'utilisation des ouvrages nautiques à Weissenkirchen

1. Les dispositions des points 2 à 7 sont applicables lors de l'utilisation par des bateaux à passagers avec des locaux pour passagers (bateaux à cabines) des ouvrages nautiques à Weissenkirchen, km 2013,400 (ouvrage amont) et km 2013,300 r.g. (ouvrage aval).

2. De 18 h 00 à 8 h 00, le stationnement des bateaux à cabines à l'endroit de l'ouvrage nautique aval est interdit.

3. Il convient que les bateaux à cabines arrivant à Weissenkirchen avant le départ du dernier bateau à passagers de la ligne locale de transport utilisent l'ouvrage nautique aval et, une fois l'ouvrage nautique amont libre avant 20 h 00, s'amarrent à ce dernier.

4. Il convient que les bateaux à cabines arrivant à Weissenkirchen après le départ du dernier bateau à passagers de la ligne locale de transport utilisent l'ouvrage nautique amont.

5. L'utilisation de haut-parleurs extérieurs et des incinérateurs d'ordures à bord des bateaux stationnant à l'endroit d'un des deux ouvrages nautiques mentionnés est interdite.

6. En outre, de 22 h 00 à 8 h 00 il est interdit de manœuvrer pour se ré-amarrer et de fêter des évènements à bord à l'extérieur des locaux.

7. Dans la zone desdits ouvrages nautiques, il est interdit de jeter des ordures des bateaux sur la rive.

CHAPITRE 8 Devoir de notification

Article 18.01 – Réglementation de la navigation dans les secteurs de retenue

1. Les bateaux ayant l'intention d'interrompre leur déplacement sur un secteur compris entre deux écluses doivent en aviser en temps utile le service de surveillance de l'écluse lors du passage à l'écluse précédente. Les bateaux contraints de s'arrêter à l'improviste sur un secteur compris entre deux écluses, doivent en aviser sans délai le personnel de surveillance de l'écluse la plus proche, en indiquant quand ils entendent poursuivre leur route. S'il est impossible de le faire à l'avance, le service de surveillance de l'écluse doit en être informé avant la reprise du déplacement.

2. Sont exemptés des obligations visées au point 1 les bateaux à passagers faisant halte conformément à leur horaire régulier, ainsi que les menues embarcations.

SECTION 4 Restrictions locales et temporaires de la navigation sur le Danube et sur d'autres voies navigables

Article 20.01 – Restrictions de la navigation en cas de hauts niveaux d'eau

1. A des niveaux d'eau dépassant de plus de 90 cm le haut niveau navigable (HNN), conformément au point 2 de l'article 22 du Règlement sur les ouvrages servant à la navigation (BGBl.II N° 298/2008), texte en vigueur, la navigation peut être interdite par instruction des organes de la surveillance fluviale dans l'intérêt de la sécurité de la navigation ou des personnes. Sur le secteur de Vienne, le débit d'eau en amont de l'ouvrage de la prise d'eau du nouveau bras du Danube (Neue Donau) est déterminant dans ces cas. Sur le secteur de fleuve en aval du km 1921 (bief aval de l'écluse de Freudenau) est jusqu'à la frontière d'Etat de la Slovaquie, la navigation peut être interdite pour des raisons de sûreté de la navigation ou de personnes sur instruction des autorités de la police de la navigation si les niveaux de l'eau auprès de la station hydrométrique de Wildungsmauer dépassent 600 cm.

2. Les bateaux faisant route au moment où surviennent de tels niveaux d'eau, peuvent poursuivre leur route jusqu'au prochain port ou bien, dans les zones de retenue, jusqu'au lieu de stationnement le plus proche protégé contre les hautes eaux, en prenant les mesures appropriées pour éviter tout endommagement des rives et des ouvrages d'art.

3. Dans le cas de débits d'eau ne permettant pas de circuler en toute sécurité dans l'avant-port aval de l'écluse, compte tenu de la hauteur du mur de guidage, les bateaux n'ont pas droit à l'éclusage ; de plus, dans l'intérêt de la sécurité de la navigation ou des personnes, la navigation peut être interdite sur instruction des autorités de la police de la navigation. Si, suite à la réduction de la profondeur de l'eau dans le bief amont, l'approche en toute sécurité de l'écluse s'avère impossible, sur instruction des autorités de la police de la navigation la navigation vers l'aval peut être interdite sur le secteur en aval de la plus proche aire de stationnement disponible protégée contre les hautes eaux.

4. L’interdiction visée au point 1 ou 3 ne s'applique pas aux bateaux des Forces armées fédérales ou de l'administration militaire s'apprêtant à effectuer une opération ni aux bateaux affectés à l'Administration fédérale des voies d'eau, aux pompiers et aux autorités de la protection de l’environnement.

5. La navigation des bateaux de sport, des bateaux utilisés à des fins de formation, des bateaux loués à des fins sportifs et de loisir, ainsi que des motos nautiques et des voitures-amphibie est généralement interdite auprès des niveaux d’eau dépassant le haut niveau navigable (HNN).

6. L’annulation de l’interdiction visée aux points 1 ou 3 peut également avoir lieu si des niveaux de l’eau inférieurs à ceux visés aux points 1 et 3 sont atteints pour des raisons de sûreté de la navigation et des personnes et dépendre de l’existence d’objets déplacés par le courant et de la nécessité de protéger des constructions sur la rive.

7. Les interdictions au sens des points 1 ou 3 ainsi que leur annulation selon le point 6 sont publiées sur internet sur le site web du service d’information pour la navigation intérieure DoRIS, https://www.doris.bmk.gv.at.

Article 20.02 – Restrictions de la navigation dans le secteur de Struden

1. Sont considérés comme convois au sens du présent article les bateaux isolés (bateaux se déplaçant indépendamment), les convois remorqués, les convois poussés et les formations à couple, si leur longueur dépasse 110 m ou leur largeur 17 m.

2. Auprès de niveaux d'eau dépassant 883 cm enregistrés à la station de Grein, ainsi qu'en cas d'avaries et de travaux de régularisation, le secteur de Struden (km 2080,90 – 2074,80) est considéré comme un passage étroit où la navigation n’est autorisée qu’en sens unique et alternativement, fait indiqué à l'écluse de Wallsee par le signal d’obligation B.5 « Obligation de s'arrêter dans les conditions prévues par le Règlement de la navigation », complété par le signal additionnel « Station de signalisation de Tiefenbach ». Dans ce cas, les dispositions des points 3 à 9 s'appliquent à la navigation.

3. Les avalants doivent observer le signal visé au point 2 installé à l'écluse de Wallsee et les signaux lumineux de la station de signalisation de Tiefenbach.

4. Les signaux lumineux de la station de signalisation de Tiefenbach (km 2080,90 r. d.) règlent le passage par les deux bras du Danube des bateaux isolés (une rangée de feux) et des convois (deux rangées de feux), les signaux de la partie gauche s'appliquant au Strudenkanal et ceux de la partie droite au bras de Hößgang. Les rangées de feux verts signalent l'autorisation au passage, les rangées de feux rouges, l'interdiction de passage. Les avalants auxquels le passage est interdit doivent s'arrêter et attendre au quai public de Tiefenbach. Lorsque le passage est libre, les bateaux doivent reprendre leur route sans délai dans l'ordre de leur arrivée.

5. Pour les avalants, l'interdiction de passage par le secteur de Struden commence 30 minutes après le coucher et prend fin 30 minutes avant le lever du soleil. Pour les avalants ayant quitté l'écluse de Wallsee 30 minutes au plus tard après le coucher du soleil cette restriction de la navigation ne commence que 90 minutes après le coucher du soleil.

6. Lorsqu'un bateau à passagers avalant veut s'arrêter à Grein, il doit en aviser la station de signalisation de Tiefenbach, sur la voie 84, en communiquant l'heure de départ prévue ; cette notification n'est pas obligatoire si le bateau à passagers s'arrête à Grein conformément à son horaire régulier. Les bateaux à passagers faisant route de Grein vers l'aval sont tenus de notifier leur départ à la station de signalisation de Tiefenbach.

7. Les montants doivent observer les signaux lumineux de la station de signalisation de St. Nikola (km 2074,80, r. g.).

8. Lorsque la station de signalisation de St. Nikola montre un feu rouge, les montants doivent s'arrêter au lieu de stationnement public de St. Nikola (km 2074,80 – km 2074,30, r. g.).

9. Lorsque la station de signalisation de St. Nikola montre un feu vert, les montants doivent poursuivre leur route sans délai en passant par le « Strudenkanal » ; il est interdit aux montants d'emprunter le bras de Hößgang. A leur entrée sur le secteur de Struden, les montants naviguant isolément ont priorité sur les convois.

10. Lorsque le secteur de Struden n'est pas considéré comme un passage étroit sur le chenal, l'écluse de Wallsee ne montre pas le signal visé au point 2 ; dans un tel cas s'appliquent les dispositions des points 4 et 11 à 18.

11. Les avalants doivent observer les signaux lumineux de la station de signalisation de Tiefenbach (point 4).

12. Les menues embarcations avalantes doivent passer à Tiefenbach par la passe de la rive droite du pont.

13. Les montants doivent observer les signaux lumineux des stations de signalisation de St. Nikola et de Föhre (km 2078,05 r. g.).

14. Lorsque la station de signalisation de St. Nikola montre deux feux verts superposés et un feu blanc fixe, un avalant est engagé dans le secteur de Struden ; les convois montants doivent s'arrêter en aval de la station de signalisation en attendant qu'un feu blanc rythmé montre qu'il n'existe pas d'avalants sur le secteur de Struden.

15. Lorsque la station de signalisation de Föhre montre un feu blanc fixe, un avalant est engagé dans le secteur de Struden ; les bateaux montants, à l'exception des menues embarcations, doivent s'arrêter en aval du km 2077,20 en attendant qu'un feu blanc rythmé montre qu'il n'existe pas d'avalants sur le secteur de Struden.

16. Les feux blancs visés aux points 13 et 14 n'indiquent pas le déplacement de menues embarcations faisant route vers l'aval.

17. Les montants doivent utiliser le Strudenkanal et serrer autant que possible la rive gauche ; ils doivent effectuer le passage par le secteur de Struden de manière à ne pas gêner les avalants, notamment dans la section de l'entrée et de la sortie du bras de Höβgang.

18. Les lieux de stationnement publics à Sailer (km 2080,35 – 2079,65 r. g.) et à Grein (km 2079,27 – km 2078,93 r.g.) ne sont ouverts qu'aux bateaux montants continuant leur route à partir de ce point.

19. Sur tout le parcours du secteur de Struden (point 2), y compris l'île de Wörth,

    a) le stationnement des embarcations de sport est interdit, à l'exception du port de Grein et des lieux de stationnement balisés désignés à cette fin,

    b) il est interdit de poser les embarcations de sport sur les rampes des talus des rives à l'exception des rampes y étant destinées et constituant des ouvrages nautiques.

20. L'interdiction visée au point 19 a) ne concerne pas les bateaux à fond plat amarrés directement à la rive de manière à ce que les bateaux effectuant des transports commerciaux ne doivent pas modifier leur cours ni leur vitesse. Sont considérés bateaux à fond plat les bateaux en bois à pont ouvert sans superstructure d'une longueur inférieure à 7,5 m et d'une largeur inférieure à 2,0 m et n'étant pas munis d'un propulseur stationnaire ni d'une roue de gouvernail.

21. Auprès de niveaux de l'eau dépassant 800 cm à la station hydrométrique de Grein (https://www.doris.bmk.gv.at), il est interdit que les convois avalants comprennent plus de deux bateaux à marchandises, ces derniers devant se déplacer accouplés bord à bord.

Article 20.03 – Prescriptions relatives au secteur du Parc national Donau-Auen

1. Sur les secteurs suivants de la voie d'eau du Danube, les bateaux sont tenus d'observer les distances minimales de la ligne du ressac établies dans le tableau.

rive droite		
du km	au km	distance minimale
1879,700	1882,900	30 m
1895,450	1896,550	30 m
1896,750	1900,100	30 m
1904,700	1905,100	10 m
1905,100	1907,000	30 m
1908,350	1910,150	30 m
1912,000	1913,100	30 m
rive gauche		
du km	au km	distance minimale
1880,250	1882,650	10 m
1888,700	1891,000	30 m
1891,000	1891,700	10 m

1891,700	1895,600	30 m
1902,425	1905,300	30 m
1905,300	1906,600	10 m
1906,700	1907,300	10 m
1907,300	1909,000	30 m
1909,000	1909,300	10 m

2. Sur les secteurs visés au point 1, la baignade et la plongée à une distance de moins de 30 de la rive concernée sont interdites.

3. Sur le secteur km 1916,000-1880,250, toute navigation, baignade et plongée sont interdites sur l'ensemble des bras latéraux et des ramifications du Danube.

4. Les prescriptions visées aux points 1 et 3 ne concernent pas :

   a) les bateaux participant à des opérations de sauvetage et de secours ;

   b) les bateaux des autorités de la surveillance de la navigation, des autorités du maintien de l'ordre public et des services douaniers ;

   c) les bateaux en mission sur instruction de l'administration des voies d'eau fédérales ;

   d) les bateaux faisant route vers ou à partir d'objets approuvés en vertu de la législation sur la navigation dans le cadre de la destination de ces objets ;

   e) les bateaux en mission sur instruction de l'administration du Parc national pour s'acquitter des tâches prévues par la loi à son égard, notamment à des fins de recherche, d'observation courante et de recueil d'indices matériels, de surveillance du territoire et d'excursions.

5. L'interdiction de la plongée visée aux points 2 et 3 ne concerne pas les plongeurs effectuant des travaux sur instruction de l'administration du Parc national.

6. En outre, l'interdiction de la navigation visée au point 3 ne concerne pas :

   a) les bateaux à rames s'ils ne sont pas utilisés dans le cadre de voyages payés en canot organisés sur les secteurs suivants :

   - vieux bras de Fischamend, de son confluent (km 1908,350) au km 11909,000 ;
   - bras de Schönau (bras de Mansdorf), de son confluent (km 1906,600) au chenal de Schönau (km 1908,200) ;
   - bras de Grosse Binn (bras de Mühlschüttel), de son confluent (km 1901,900) au seuil du km 1902,900 ;
   - bras de Kleine Binn (bras de Rohrhaufen) de son confluent avec le bras de Grosse Binn jusqu'au travers de Tiertrawerse ;
   - bras de Stopfenreuth (bras de Rosskopf), de son confluent (km 1885,700) jusqu'au chemin riverain du km 1887,300 ;
   - bras de Spitelauer (bras de Turnhaufen) du km 1882,750 au km 1885,700, du km 1884,100 vers l'amont sur le bras septentrional ;
   - bras de Yoler du km 1884,300 au km 1885,500.

b) Les bateaux à rames utilisés sur des aires de stationnement pour les bateaux de pêche à fond plat dans des zones appropriées autorisées à leur égard en vertu de la législation protégeant l'environnement.

7. Les bateaux visés au point 6 ne doivent pas accoster en dehors des lieux de stationnement ou des travers autorisés.

8. L'interdiction de la baignade visée au point 3 n'est pas valable sur les aires spécialement assignées à ces fins.

Article 20.04 – Restrictions relatives aux dimensions des convois

1. La longueur des convois comprenant des bateaux-citernes transportant des marchandises dangereuses ou n'ayant pas été dégazés ne doit pas dépasser 230 m et leur largeur 23 m, ne pouvant comprendre plus de quatre bateaux à marchandises. Pour les convois avalants, cette restriction s'applique sur le secteur compris entre la frontière d'Etat avec l'Allemagne et le km 1919,000.

2. Sur le secteur compris entre le km 1915,000 et la frontière d'Etat avec la Slovaquie, la largeur les convois avalants comprenant des bateaux-citernes transportant des marchandises dangereuses ou n'ayant pas été dégazés ne doit pas dépasser 34,5 m, ne pouvant comprendre plus de trois bateaux à marchandises qu'il convient de conduire dans une seule rangée transversale. Si tous les bateaux-citernes sont conformes aux exigences ADN à l'égard des bateaux à double coque (inscription dans l'attestation de bord : « les parois de la citerne à marchandises ne constituent pas une coque extérieure »), il est possible de respecter, au choix, les restrictions de gabarit visées au point 1.

3. Les substances et objets de la classe 1, les substances de la classe 4.1 ou 5.2 pour lesquels le point 3.2, tableau A, colonne 12 de l'ADN prescrit une signalisation à trois cônes ou feux bleus, ainsi que les substances de la classe 7 (N^{os} ONU 2912, 2913, 2915, 2916, 2917, 2919, 2977, 2978 et 3321 à 3333) ne peuvent être transportés dans des convois poussés ou des formations à couple que si leurs gabarits ne dépassent pas 230 x 23 m. En navigant vers l'aval, sur le secteur compris entre le km 1915,000 et la frontière d'Etat avec la Slovaquie, ces convois ne peuvent comprendre que deux bateaux, destinés au transport de marchandises ; les bateaux à marchandises doivent être conduits dans une rangée transversale.

Article 20.05 – Réglementation de la navigation sur le canal « Donaukanal » de Vienne

1. Sur le Donaukanal, sont interdits :

   a) la navigation à la même hauteur ;

   b) le virage et la traversée du canal lorsqu'un bateau avalant est en vue ou qu'un bateau montant se trouve à une distance inférieure à 200 m ;

   c) le stationnement de plusieurs bateaux amarrés bord à bord, sauf aux quais et selon les règles de stationnement applicables à leur égard ;

   d) toute navigation si la visibilité est inférieure à 200 m.

2. L'interdiction visée au point 1 d) ne s'applique pas aux bacs ou aux montants naviguant au radar.

3. En amont du km 11,709 du canal, y compris la zone de l'écluse de Nussdorf, sont interdites :

   a) la navigation de bateaux isolés, de bateaux accouplés et de convois poussés avalants dont la longueur totale dépasse 45 m et la largeur totale 13 m ;

   b) la navigation de bateaux isolés, de bateaux accouplés et de convois poussés montants dont la longueur totale dépasse 70 m et la largeur totale 13 m ;

   c) la navigation de convois remorqués avalants ;

   d) la navigation de bateaux transportant des marchandises dangereuses conformément aux Règles ADN, à l'exception des bateaux avitailleurs assurant l'avitaillement des installations et des bateaux sur le Donaukanal ;

   e) la circulation de bateaux lors de l'exploitation desquels le niveau pondéré de la pression acoustique dépasse 75 décibels (A) mesurés selon la norme ÖNORM EN 22922.

4. En aval du km 11,709 du canal, la circulation des bateaux isolés, des formations à couple et des convois poussés d'une longueur totale dépassant 120 m et d'une largeur totale dépassant 18 m est interdite.

5. A Nussdorf, il n'est permis d'entrer dans le Donaukanal ou d'en sortir que par l'écluse.

6. Sans préjudice des prescriptions visées aux points 3 a) et 3 b), le passage par l'écluse n'est permis qu'aux bateaux ou convois d'une longueur totale ne dépassant pas 70 m, d'une largeur totale maximum de 13 m et d'une hauteur (mesurée à partir du niveau d'eau) inférieure à 6,40 m. En ce qui concerne les bateaux et les convois ayant des dimensions supérieures, leur passage par l'écluse n'est permis que suite à une notification préalable au personnel de l'écluse et s'il est possible de passer par l'écluse sans endommager les ouvrages servant à la navigation.

7. En ce qui concerne le passage par l'écluse, les dispositions visées aux points 13 b), 13 c) et 13 f) de l'article 6.28 ne sont pas applicables.

8. L'éclusage se fait dans l'ordre de l'arrivée des bateaux aux lieux de stationnement publics destinés à l'attente. Pour les bateaux munis d'Inland AIS, conformément à l'article 4.07, pour occuper une place dans la file, il est possible d'utiliser un message relatif à l'heure d'arrivée transmis par radiotéléphonie ou par « message ETA » (Estimated Time of Arrival) sur la voie Inland AIS, conformément aux points 6, 10 ou 12 si :

   a) le bateau ne franchit pas d'autres écluses entre l'envoi du message et l'arrivée dans la « zone de l'écluse » ;

b) le bateau ne stationne pas dans un port ou à quai entre l'envoi du message et l'arrivée au lieu d'attente à l'écluse de Nussdorf ;

c) le temps d'arrivée estimé semble réel par comparaison aux autres données transmises par Inland AIS ;

9. Les agents de l'Administration fédérale des voies d'eau chargés de la gestion de l'écluse et du barrage de Nussdorf (surveillance de l'écluse de Nussdorf) sont autorisés à régler la circulation par l'écluse et le barrage conformément aux points 5 à 8 et à l'article 6.28-bis et à donner aux conducteurs de bateau des instructions concrètes requises dans l'intérêt de la sécurité de la navigation et des personnes, de l'ordre de la navigation, de la fluidité de la circulation ainsi que du bon fonctionnement de l'écluse et du barrage.

10. Si l'écluse n'est pas hors service en raison de hauts niveaux, d'un charriage attendu ou pour d'autres circonstances de force majeure, du mois d'avril au mois d'octobre l'éclusage est effectué les jours ouvrables, excepté le samedi, de 8 h 00 à 15 h 30, le personnel de l'écluse devant être avisé de l'intention de passer par l'écluse au moins 30 minutes avant l'arrivée du bateau.

11. Par dérogation aux dispositions du point 10, les bateaux effectuant des transports commerciaux à caractère irrégulier et les bateaux de sport seront éclusés en même temps ou après les bateaux effectuant des voyages commerciaux réguliers conformément à un horaire. Il n'existe pas d'autre raison pour un éclusage prioritaire.

12. En dehors de l'horaire visé au point 10, seuls sont éclusés les bateaux effectuant des transports commerciaux. Les jours ouvrables, à l'exception des samedis, il convient d'aviser le personnel de l'écluse de l'intention de passer par l'écluse avant 15 h 00, s'il ne s'agit pas de voyages réguliers, selon un horaire. Si l'éclusage sur demande ou selon un horaire n'a pas lieu, il convient d'en aviser sans délai le personnel de la surveillance de l'écluse.

13. La circulation des bateaux de sport motorisés sur le Donaukanal est interdite. Du mois d'avril au mois d'octobre, cette interdiction ne s'applique pas entre 9 h et 22 h aux bateaux de sport montants. Il est interdit à ces bateaux de dépasser des bateaux effectuant des transports commerciaux, leur vitesse maximum admise par rapport à la rive étant de 20 km/h.

14. Si la navigation est interdite sur le Danube sur le secteur du confluent du Donaukanal (km 1919,4 du fleuve) auprès de niveaux dépassant 600 cm à la station hydrométrique de Wildungsmauer, dans l'intérêt de la sécurité de la navigation ou des personnes, conformément au point 1 de l'article 20.01 par le biais d'une disposition de la police de la navigation, cette interdiction est également valable pour le Donaukanal en aval du km 7,9 du canal.

15. En amont du km 7,9 du canal, toute navigation est interdite auprès de niveaux de l'eau dépassant 480 cm à la station hydrométrique de Schwedenbrücke.

Article 20.06 – Prescriptions relatives à la navigation sur la Morava

1. Sur la Morava, la navigation des bateaux motorisés est interdite.

2. L'interdiction visée au point 1 ne s'applique pas :

   a) aux bateaux utilisés à des fins de sauvetage et de secours :

   b) aux bateaux des autorités de la surveillance de la navigation, des autorités du maintien de l'ordre public et du service douanier ;

   c) aux bateaux de l'administration des ouvrages hydrotechniques et

   d) aux bateaux effectuant des transports commerciaux ou destinés à d'autres fins commerciales.

3. Sur les prescriptions de la Partie 2 et de la Partie 3, établies spécialement à l'égard de l'Autriche, seules les dispositions des articles suivants s'appliquent sur la Morava : 1.08 – point 3, 1.10 – point 1 s), 3.27 – points 1 et 3, 5.01 – point 3, 5.02 – point 2, 6.30 – point 6, 7.01 – point 4, 7.02 – point 3, 7.03 – point 3, 7.04, – points 4 et 5, 7.08, 10.03 – points 5 à 7, 11.02 à 11.04, 11.07 à 11.09 et 15.01.

SECTION 5 Dispositions relatives aux secteurs frontaliers du Danube

Article 30.01 – Prescriptions relatives au secteur frontalier austro-allemand (km 2223,15 - 2201,77)

1. Il est interdit de naviguer dans les bras des barrages et des centrales hydrauliques plus loin que la ligne droite reliant les signaux d'interdiction A.1 (Annexe 7) installés sur les rives opposées.

2. Il est interdit aux embarcations de sport motorisées de naviguer sur les bras morts et les plans d'eau derrière les ouvrages hydrotechniques de guidage. Cette interdiction ne s'applique pas aux bateaux de pêche.

3. supprimé

4. Lorsque le niveau d'eau du Danube dépasse 780 cm à la station hydrométrique de Passau-Donau, la navigation, y compris la circulation des bacs, est interdite en dehors des ports. Cette interdiction ne s'applique pas aux bateaux de l'armée fédérale ou de l'administration de l'armée lors de la préparation directe d'une opération ni aux bateaux de l'administration fédérale des voies d'eau, du service des pompiers et des autorités de chasse.

5. Les dispositions du point 5 de l'article 1.08 ne s'appliquent qu'aux bateaux enregistrés en Autriche.

6. supprimé

7. En outre, sur les prescriptions des Parties 2 et 3, établies spécialement pour l'Autriche, seules celles des articles suivants sont applicables sur le secteur frontalier austro-allemand : 1.01 – point a) 11, 1.01 – point d) 2, 1.08, 3.20 pt. 5

b) – 5 c), 3.23, 3.27, 5.02, 6.28 – point 15 i), 6.28 bis, 6.30, 7.02 à 7.04, 7.08, 11.01 – points 1 a) – 1 d) et 2, 11.02 pt. 1 et 2, 11.03, 11.06 – points 1 à 6, 8, 10 et 11, 11.07 – points 1 à 3 et 5 à 14, 11.08 et 16.02, 16.03, 16.04, ainsi que la Partie 6.

8. Le croisement des bateaux sur le secteur frontalier austro-allemand km 2205,560-2220,000 est soumis aux règles suivantes :

   a) Par dérogation à l'article 6.04, les montants aussi bien que les avalants se croisant doivent changer de cours vers tribord de manière à pouvoir croiser en toute sécurité par bâbord.

   b) Les montants peuvent exiger que le croisement s'effectue en vertu des règles de l'article 6.04 par tribord, s'ils se dirigent dans le lit d'un confluent, un port, vers un point de chargement/déchargement, un quai ou une aire de stationnement de la rive droite ou s'ils veulent s'éloigner d'un point de chargement/déchargement, d'un quai ou d'une aire de stationnement situés sur la rive droite ou de sortir du lit d'un confluent ou d'un port situé sur la rive droite. Cette règle n'est applicable que s'ils se sont assurés à l'avance que leur demande pouvait être satisfaite sans danger pour la navigation.

9. Le point 1 c) de l'art. 4.06 n'est applicable qu'en aval du km 2203,000, écluse de Jochenstein. Sur le secteur frontalier austro-allemand, en amont de l'écluse de Jochenstein, un avalant au radar, par dérogation au pt. 4 de l'art. 6.32, s'il n'arrive pas à établir le contact par radiotéléphonie avec un bateau le croisant, doit

   a) émettre un « son prolongé » et répéter ce signal sonore aussi souvent que nécessaire et

   b) réduire la vitesse et, le cas échéant, s'arrêter la proue vers l'aval ou virer la prou vers l'amont.

Article 30.02 – Prescriptions relatives au secteur frontalier austro-slovaque (km 1880,26 – 1872,70)

1. Lorsque le niveau d'eau du Danube dépasse 770 cm à la station hydrométrique de Bratislava, la navigation est interdite sans préjudice des dispositions de l'article 20.01.

2. L'organisation de manifestations (article 11.08) ainsi que la pratique du ski nautique et des activités similaires (article 16.03) sont interdits.

3. L'interdiction visée au point 2 ne s'applique pas aux manifestations autorisées par l'autorité compétente slovaque.

4. En outre, sur les prescriptions des Parties 2 et 3, établies spécialement pour l'Autriche, seules celles des articles suivants sont applicables sur le secteur frontalier austro-slovaque : 3.27, 5.01, 5.02, 6.30, 7.01 à 7.04, 10.03, 11.02, 11.03 – point 1, 11.04, 11.08, 11.09 et 15.01.

Article 30.03 – Contrôle des autorités du maintien de l'ordre public et des services douaniers

Les autorités du maintien de l'ordre public et des services douaniers ont le droit de donner des instructions par radiotéléphone sur la voie 10 VHF aux bateaux entrant sur le territoire fédéral ou le quittant d'accoster à un des quais frontaliers ou douaniers situés aux endroits suivants :

a) km 1878,870 – 1879,170 r.d. ;

b) km 1889,320 – 1889,720 r.d. ;

c) km 1916,800 – 1917,150 r.g. et

d) km 1931,170 – 1931,560 r.d.

De telles instructions doivent être fournies en temps utile, afin qu'il soit possible de manœuvrer en toute sécurité pour accoster, et avant l'entrée du bateau dans la zone du quai.

SECTION 6 Règlement du port

CHAPITRE 1 Ports publics

Article 40.01 – Règles de conduite dans la zone portuaire

Dans la zone portuaire, les personnes doivent se comporter de manière :

a) à ne pas compromettre la sécurité de la navigation ou des personnes ;

b) à ne pas gêner la circulation sans obstacle des bateaux effectuant des transports commerciaux ;

c) à ne pas endommager les installations de navigation et leurs équipements, à ne pas les polluer ou à ne pas gêner leur utilisation ;

d) à ne pas polluer les eaux.

Article 40.02 – Obligation de fournir des renseignements

Sur demande des autorités de la surveillance de la navigation, il convient de fournir des renseignements sur les raisons de l'entrée dans un port, le délai de séjour envisagé et la nature de la cargaison et de présenter les documents relatifs à la cargaison.

Article 40.03 – Restrictions relatives à l'entrée dans les ports

1. Les bateaux, matériels flottants ou établissements flottants

   a) menacés de couler ;

   b) à bord desquels s'est déclaré un incendie ;

   c) à bord desquels il existe un risque d'incendie ou il n'est pas certain que l'incendie ait été complètement éteint ;

   d) portant trois feux bleus ou trois cônes bleus conformes au point 3 de l'article 3.14 ou transportant des matières dangereuses de la classe 7 conformément aux Règles ADN ;

c) destinés au déchirage, ou

d) se déplaçant dans le cadre d'un transport spécial

ne peuvent entrer dans un port qu'avec l'autorisation expresse des autorités de la surveillance de la navigation.

2. Dans les cas visés au point 1, les autorités de la surveillance de la navigation doivent interdire aux bateaux l'entrée dans le port si cela peut compromettre ou mettre en danger la sécurité de la navigation, des personnes ou des ports, la fluidité de la navigation commerciale ou les opérations portuaires. Toutefois, l'entrée des bateaux visés aux sous-points a), e) et f) du point 1, n'est pas interdite s'ils se déplacent vers un chantier naval ou vers l'endroit de leur déchirage situé dans le port ou si, par un déchargement rapide, il est possible d'éviter le risque qu'ils coulent.

3. Lorsqu'une avarie ou des circonstances visées aux sous-points a) à c) du point 1 sont survenues une fois le bateau arrivé dans un port, il convient d'en aviser sans délai les autorités de la surveillance de la navigation les plus proches.

4. Les bateaux de sport et les matériels flottants ne peuvent entrer dans un port public, sauf pour l'utiliser en tant qu'abri ou hivernage, qu'avec l'autorisation expresse de l'autorité compétente de la surveillance de la navigation qui ne saurait la délivrer que si la place nécessaire aux autres bateaux, aux opérations de transbordement et à la circulation dans le port est suffisante.

5. Les radeaux ne peuvent être amenés dans un port public qu'à condition que celui-ci dispose d'une installation pour démonter les radeaux et transborder le bois.

Article 40.04 – Surcharge d'un port

1. L'entrée dans un port public peut être interdite sur instruction des autorités de la police de la navigation si une telle mesure est requise par le degré d'occupation du port, des opérations de transbordement ou la fluidité de la circulation des bateaux effectuant des transports commerciaux.

2. Dans les conditions visées au point 1, les bateaux en stationnement dans le port sans effectuer des opérations de chargement/déchargement, ainsi que les matériels flottants, peuvent être renvoyés du port sur instruction des autorités de la police de la navigation. Cette disposition ne s'applique pas s'il est nécessaire d'utiliser des abris ou des hivernages.

Article 40.05 – Notification d'arrivée et de départ

1. Avant d'entrer dans un port public, les bateaux et les matériels flottants visés aux points 1 et 4 de l'article 40.03 doivent notifier leur arrivée à l'autorité de la surveillance de la navigation la plus proche et notifier leur départ avant de sortir du port.

2. Les autres bateaux et matériels flottants doivent communiquer à l'Administration du port leur arrivée après leur entrée dans un port public et communiquer de

nouveau leur départ avant la sortie du port. L'Administration du port doit conserver les communications pendant au moins 1 an et les présenter à l'autorité de la surveillance de la navigation.

3. Les bateaux transportant ou ayant transporté des matières dangereuses et dont les citernes n'ont pas été dégazés doivent indiquer explicitement dans la notification d'arrivée la nature et la quantité de la cargaison transportée ou ayant été transportée.

4. Ne sont pas tenus à une notification d'arrivée et de départ :

   a) les bateaux utilisés à des fins de sauvetage ou de secours ;

   b) les bateaux du service de pompiers ;

   c) les bateaux des autorités de la surveillance de la navigation et des autorités du maintien de l'ordre public ;

   d) les bateaux de l'administration portuaire ;

   e) les bateaux à passagers se dirigeant vers le quai d'un port destiné à la navigation de passagers ;

   f) les bateaux de sport auxquels une aire de stationnement fixe dans le port a été affectée.

5. La notification d'arrivée d'un bateau servant au remorquage dans la zone portuaire doit être faite à sa mise en service dans le port, ledit bateau ne devant notifier son départ que si son service dans le port est interrompu pour une période excédant deux mois.

Article 40.06 – Accès à bord d'un bateau

Les conducteurs et les personnes assurant la garde des bateaux, matériels flottants ou établissements flottants sont tenus de permettre l'accès à bord aux autorités de la surveillance de la navigation devant, dans l'exercice de leur fonction, monter à bord de bateaux, matériels flottants ou établissements flottants et de leur accorder le concours nécessaire pour ce faire.

Article 40.07 – Restrictions d'utilisation des ports

Dans les ports publics,

a) il est interdit de se baigner, de nager et de pratiquer la plongée ; cette disposition ne s'applique pas aux parties du port affectées expressément à cette fin par l'administration portuaire et balisées de manière adéquate ;

b) sauf en cas de nécessité extrême, il est interdit de marcher sur les surfaces d'eau prises par la glace ;

c) il est interdit de pêcher avec des filets, des nasses ou des cageots ou à partir d'un bateau ou d'un matériel flottant ;

d) les bateaux de sport ne peuvent être mis à l'eau ou en être retirés qu'avec l'autorisation de l'administration portuaire.

Article 40.08 – Prévention de la pollution du port

1. Les cabinets de toilette installés à bord de bateaux ou de matériels flottants et déversant directement dans l'eau ne peuvent pas être utilisés pendant le séjour dans le port ; il est interdit de vider dans les ports les citernes servant au stockage des eaux usées à bord des bateaux.

2. En cas de déversement de matières polluantes dans l'eau ou sur la rive, la personne exploitant l'installation de transbordement et le conducteur du bateau ou la personne sous la garde de laquelle est placé le bateau, le matériel flottant ou l'établissement flottant, sont tenus dans la même mesure d'en aviser l'administration portuaire sans délai. Ils doivent en outre prendre immédiatement toutes les mesures pour éliminer la pollution.

Article 40.09 – Conduite en cas de danger

1. Les pompiers, l'autorité de la surveillance de la navigation la plus proche et l'administration du port doivent être avertis sans délai de tout incendie survenant à bord d'un bateau, matériel flottant ou établissements flottant.

2. En cas d'incendie, les bateaux et matériels flottants doivent être déplacés sans délai de la zone dangereuse, et leurs écoutilles doivent être fermées pour autant que cela n'entraîne un danger inacceptable.

3. Les accidents survenus à bord, les dommages causés aux bateaux, matériels flottants ou établissements flottants, les autres avaries ou le naufrage d'un bateau ou matériel flottants doivent être portés sans délai à la connaissance de l'autorité de la surveillance de la navigation la plus proche et de l'administration portuaire.

Article 40.10 – Remorquage, poussage et déhalage des bateaux

1. Sauf en cas de détresse, le remorquage ou le poussage dans le port ne peut être effectué que par des bateaux officiellement autorisés à cet effet. Les bateaux munis de crochets de remorque doivent être en mesure de lâcher les câbles de remorque même en pleine traction. Ces règles ne s'appliquent pas au remorquage ou au poussage de menues embarcations.

2. Seuls des bateaux susceptibles d'effectuer en sécurité toutes les manœuvres nécessaires, eu égard à la place disponible et aux mouvements des autres bateaux dans le port, peuvent être utilisés pour déhaler.

3. Les opérations de déhalage doivent être effectuées de façon à gêner le moins possible la navigation.

4. Pendant les opérations de déhalage, une garde doit se trouver à la barre du bateau remorqué ; le conducteur du bateau effectuant le déhalage est responsable de l'observation de cette disposition.

5. Les bateaux et les matériels flottants qui ne sont pas en mesure d'effectuer en sécurité des manœuvres dans le port, doivent recourir à un nombre suffisant de remorqueurs.

6. Pendant les opérations de déhalage, les bateaux dépourvus d'un gouvernail efficace ainsi que les matériels flottants doivent être déplacés par poussage et accouplés bord à bord.

7. Le câble de remorquage entre les bateaux remorqués et le remorqueur ne doit pas être lâché sans accord réciproque.

8. Pour des raisons d'espace dans le port et sur instruction des autorités de la police de la navigation, les convois doivent être reformés pour les opérations de transbordement ou pour la fluidité du trafic de la navigation commerciale.

Article 40.11 – Lieux de stationnement

1. Les lieux de stationnement doivent être attribués par les autorités de la surveillance de la navigation, ne pouvant être changés qu'avec le consentement de ces dernières. Ceci ne s'applique pas aux lieux de stationnement situés dans les bassins des chantiers navals, de réparation ou de gréement ou des chantiers de déchirage.

2. Sur instruction de la police de la navigation, les bateaux doivent être déplacés d'un lieu de stationnement à un autre si cela est nécessaire dans l'intérêt de la sécurité de la navigation ou des personnes, du bon ordre de la navigation, de la fluidité de la navigation commerciale ou de l'exécution des opérations de transbordement.

Article 40.12 – Amarrage

1. Les bateaux et les matériels flottants doivent être amarrés aux dispositifs destinés à cet effet ou aux bateaux y étant amarrés. Le cas échéant, l'amarrage doit être contrôlé et modifié en fonction des variations du niveau d'eau et de l'enfoncement pendant les opérations de chargement/déchargement.

2. Les bateaux et les matériels flottants doivent être amarrés solidement et en toute sécurité de manière à pouvoir lâcher facilement les amarres et à gêner le moins possible l'amarrage d'autres bateaux.

3. L'amarrage doit entraver le moins possible la circulation sur le plan d'eau, les chemins des berges, les escaliers et les échelles de coupée. Le cas échéant, les zones dangereuses à bord de bateaux ou matériels flottants doivent être signalées de manière adéquate et éclairées la nuit.

4. Les canots de service doivent être amarrés directement à la proue ou à la poupe du bateau, uniquement du côté de la rive.

Article 40.13 – Surveillance des bateaux

1. Par dérogation aux points 1 à 3 de l'article 7.08, seules les dispositions relatives aux personnes chargées de la surveillance (point 4 de l'article 7.08) sont applicables dans les ports à l'égard de tout bateau et matériel flottant en stationnement.

2. Lorsqu'une entreprise de navigation emploie dans un port une équipe de port composée de plusieurs personnes chargées de la surveillance, seul le nom du chef de l'équipe du port doit être communiqué aux autorités de la surveillance de la navigation.

Article 40.14 – Utilisation d'ancres, de câbles, de cordes et de chaînes

1. Dans le port, les ancres doivent être prêtes à être immédiatement jetées ; leur position doit exclure tout endommagement d'autres bateaux ou installations. Il n'est permis de laisser traîner les ancres, câbles ou chaînes que si le bateau se déplace la poupe vers l'avant.

2. Les bateaux ou matériels flottants ne sont autorisés à jeter des câbles ou des chaînes dans l'eau que temporairement et lorsque ceci est impérativement indispensable pour effectuer des manœuvres ou exécuter des travaux de construction ou de dragage. En cas de hautes eaux, des câbles peuvent être tendus à travers le bassin du port si la sécurité des bateaux ou matériels flottants l'exige.

3. Les câbles ou chaînes mis à l'eau doivent être signalés s'ils peuvent constituer un danger pour la navigation. Ils doivent être halés à bord ou posés sur le fond si les besoins de la navigation l'exigent.

Article 40.15 – Démarrage

Sauf en cas de danger imminent, les bateaux ou assemblages de matériels flottants amarrés ne peuvent être désamarrés sans le consentement du conducteur de bateau ou de la personne chargée de sa surveillance, le conducteur du bateau ou la personne chargée de la surveillance ainsi que l'autorité de la surveillance de la navigation la plus proche devant en être avertis sans délai.

Article 40.16 – Emploi du système de propulsion

1. Les bateaux amarrés dans le port ne peuvent utiliser leurs systèmes de propulsion que dans les cas suivants :

   a) pour vérifier les machines ou pour déterminer l'effort de traction aux endroits désignés à cet effet par l'administration ;

   b) pour une brève vérification ordinaire avant le démarrage, lorsque

      aa) la quille du bateau ne touche pas le fond,

      bb) les systèmes de propulsion tournent à bas régime,

      cc) l'emploi des systèmes de propulsion n'entraîne pas, dans la mesure du possible, d'effets nuisibles modifiant le lit du port et

      dd) d'autres bateaux ne sont pas mis en danger.

2. Durant la vérification, un membre de l'équipage doit se tenir à la poupe et avertir les autres bateaux qui s'approchent et, si nécessaire, faire arrêter les machines.

Article 40.17 – Descente à terre

1. Si plusieurs bateaux sont en stationnement latéral, les bateaux stationnant plus près de la rive doivent permettre l'installation d'échelles de coupée, le transit de marchandises en cas d'avitaillement et la descente à terre des personnes exerçant leur activité professionnelle à bord.

2. Un accès sûr doit être aménagé pour les personnes travaillant à bord.

Article 40.18 – Emploi du feu à bord des bateaux

Il est interdit d'employer du feu et l'éclairage à flamme ouverte dans les cales fermées et à proximité des écoutilles ouvertes de ces dernières.

Article 40.19 – Protection des conduites

Les orifices d'évacuation des conduites (par exemple d'eau, de vapeur, d'air comprimé, de déversement de substances polluantes) installées à bord doivent être protégés de façon à ne pas constituer un danger pour les personnes, les autres bateaux ou matériels flottants, les marchandises ou les ouvrages de la rive, à ne pas les endommager, et à ne pas polluer l'eau.

Article 40.20 – Utilisation des bassins portuaires à d'autres fins

En dehors des bassins du port faisant partie des chantiers navals, de réparation ou de gréement, des travaux de réparation à bord de bateaux ne sont permis que dans la mesure où ils ne compromettent pas la sécurité de la navigation et des personnes ni la libre circulation des bateaux.

Article 40.21 – Circulation dans le port

1. Les bateaux souhaitant entrer dans un port ne peuvent s'engager dans l'entrée du port qu'en observant les indications des signaux y réglementant l'entrée et la sortie et lorsque les bateaux sortants l'ont quittée.

2. L'entrée d'un port ne peut être traversée simultanément dans les deux sens que si elle offre suffisamment d'espace pour permettre un croisement sans danger.

3. Dans les ports, la puissance du système de propulsion des bateaux motorisés ne doit pas dépasser celle permettant d'effectuer des manœuvres sûres.

4. Les embarcations de sport ne peuvent circuler dans le port que pour arriver au lieu de stationnement leur ayant été assigné ou pour le quitter.

Article 40.22 – Règles de stationnement

1. Si un bateau stationne à l'endroit d'une installation fixe de transbordement (station de pompage, talus pour les sacs, etc.), l'espace nécessaire au déhalage du bateau pendant les opérations de transbordement doit être dégagé d'autres bateaux.

2. Les lieux de stationnement à l'endroit d'installations de transbordement sont destinés aux bateaux effectuant des opérations de chargement ou de déchargement. Pour autant qu'ils ne soient pas utilisés pour des opérations de transbordement, le stationnement d'autres bateaux y est permis.

Article 40.23 – Chargement et déchargement

1. Pour effectuer des opérations de chargement/déchargement, les bateaux ne peuvent accoster qu'aux endroits destinés à cet effet.

2. Les bateaux transportant des marchandises générales et circulant selon un horaire régulier jouissent de priorité aux opérations de chargement /déchargement ; dans les autres cas, les bateaux sont chargés/déchargés dans l'ordre de leur arrivée. Néanmoins, le conducteur de bateau ou la personne habilitée à en disposer et les entreprises de transbordement peuvent convenir d'un ordre différent.

3. Par dérogation aux dispositions visées au point 2, le transbordement de matières dangereuses conformément aux Règles ADN lesquelles, en raison de leur nature ou de leur emballage insuffisant ou endommagé, peuvent compromettre la sécurité, et le déchargement des bateaux faisant eau et risquant de couler, doivent être effectués le plus rapidement possible et en dehors de l'ordre établi.

Article 40.24 – Danger causé par des objets tombés à l'eau pendant les opérations de transbordement

Lorsque, pendant les opérations de transbordement, des objets étant de nature à constituer un danger pour la navigation tombent à l'eau, les autres bateaux se trouvant dans le port doivent en être avertis sans délai et l'administration portuaire doit en être informée.

Article 40.25 – Bateaux transportant des matières dangereuses

1. Les bateaux transportant des matières dangereuses conformément au Règlement ADN doivent être amarrés la proue dirigée vers la sortie du port.

2. De nuit ou par visibilité réduite, les bateaux portant trois feux bleus visés ou trois cônes bleus visés à l'article 3.2 ne peuvent être déhalés que manuellement ou à l'aide de treuils.

Article 40.26 – Ports pétroliers

1. A Vienne et à Linz, les bateaux transportant ou ayant transporté des liquides inflammables et dont les citernes n'ont pas encore été dégazées, ne peuvent entrer que dans les ports pétroliers (port de Wien-Lobau ou bassins Est et Ouest du port pétrolier de Linz). Cette interdiction ne concerne pas :

   a) les bateaux entrant dans un port pour ravitailler d'autres bateaux en combustibles et matériaux d'exploitation ou pour en collecter des matières polluant l'eau (art. 31 a) de la Loi sur les cours d'eau de 1959) ;

   b) les bateaux ne transportant pas de matières inflammables dont la température d'inflammation ne dépasse pas 55° C et ;

c) les bateaux agréés pour ravitailler d'autres bateaux en combustibles et matériaux d'exploitation ou pour en collecter des matières polluant l'eau.

2. Seuls des bateaux motorisés dont les machines fonctionnent aux combustibles dont le point d'inflammation dépasse 55° C peuvent être utilisés dans des ports pétroliers. Les dispositifs d'échappement des installations de propulsion et des mécanismes de pont ainsi que les cheminées de ces bateaux doivent être conçus et équipés de façon à prévenir toute émanation d'étincelles. La circulation de bateaux à vapeur dans les ports pétroliers est interdite.

3. La circulation conformément au point 1 dans les ports pétroliers des bateaux motorisés et des convois n'est admise que pour y amener ou reconduire des bateaux, pour s'avitailler en carburants, pour déverser les matières polluantes dans les installations de réception prévues à cet effet ou pour exécuter des travaux hydrotechniques ; leur présence dans le port doit se limiter au temps nécessaire pour effectuer ces opérations. Cette disposition ne s'applique pas aux remorqueurs portuaires.

4. A l'exception des cas visés au point 3, l'entrée dans les ports pétroliers n'est permise qu'aux bateaux souhaitant utiliser des installations nautiques y étant situées, en vertu de leur destination agréée.

5. Dans les ports pétroliers, pendant les opérations de transbordement de liquides inflammables ayant un point d'inflammation inférieur à 55° C, pendant les opérations de dégazage et de nettoyage des citernes ou cales dans lesquelles de telles matières ont été chargées, il est interdit à bord de tous les bateaux :

   a) de fumer ou d'utiliser du feu ou de la flamme ouverte ;

   b) d'utiliser sur le pont ou dans les cales des lampes électriques portables n'étant pas antidéflagrantes et dont les ampoules à incandescence peuvent également être changées quant elles ne sont pas hors circuit ;

   c) d'utiliser des appareils de chauffage électrique n'étant pas expressément agréés à de telles fins ;

   d) de travailler sur le pont avec des instruments et outils produisant des étincelles ;

   e) d'utiliser des moteurs fonctionnant au combustible dont le point d'inflammation est inférieur à 55° C ;

   f) d'avoir à bord des sources d'inflammation potentielles.

   Ces interdictions s'appliquent également dans le cas où des citernes ou cales non dégazées seraient ouvertes.

Article 40.27 – Utilisation des abris et hivernage

1. Les bateaux et matériels flottants peuvent trouver abri dans un port public dans la limite des places de stationnement disponibles

a) pendant la période où, en raison de hautes eaux (article 20.01) ou pour d'autres raisons, la navigation est interdite sur instruction de la police de la navigation, et

b) si la navigation est interrompue suite au charriage, aux glaces dérivant des centrales hydro-électriques, à l'interruption du fonctionnement des écluses ou aux conditions météorologiques extrêmes (par exemple tempête, brouillard)

les aires de stationnement destinées aux opérations de transbordement pouvant également être utilisées en cas de nécessité.

2. Les dispositions visées au point 1 ne s'appliquent aux matériels flottants que dans la mesure où les places de stationnement ne sont pas réclamées par des bateaux en quête d'abri.

3. Les bateaux entrent dans le port dans l'ordre de leur arrivée à l'entrée, pour autant que les autorités de la surveillance de la navigation n'en disposent autrement dans l'intérêt d'une meilleure utilisation des places disponibles.

4. Il convient de laisser libre un plan d'eau nécessaire pour le bris des glaces et pour la circulation dans le port.

5. Aux lieux de stationnement des bateaux pris par la glace, il convient de débarrasser des glaces une surface d'eau suffisante pour y puiser de l'eau en cas d'incendie.

6. Les bateaux risquant de faire eau suite à la pression des glaces doivent en être dégagés dans la mesure nécessaire.

7. Les bateaux transportant ou ayant transporté des liquides inflammables et dont les citernes n'ont pas encore été dégazées, doivent stationner à l'écart des autres bateaux à l'entrée dans le port.

8. Par dérogation aux dispositions visées aux points 1 et 7, les bateaux transportant ou ayant transporté des liquides inflammables, et dont les citernes n'ont pas encore été dégazées, ne peuvent entrer à Vienne et à Linz que dans les ports pétroliers (point 1 de l'article 40.26). Cette interdiction ne concerne pas :

   a) les bateaux entrant dans un port pour ravitailler d'autres bateaux en combustibles et matériaux d'exploitation ou pour en collecter des matières polluant l'eau (article 31 a) de la Loi sur les cours d'eau de 1959) ;

   b) les bateaux ne transportant pas de matières inflammables dont la température d'inflammation ne dépasse pas 55° C et ;

   c) les bateaux agréés pour ravitailler d'autres bateaux en combustibles et matériaux d'exploitation ou pour en collecter des matières polluant l'eau.

Article 40.28 – Autorités de la surveillance de la navigation dans les ports

1. Sur demande de l'Administration portuaire, les autorités de la surveillance de la navigation doivent lui communiquer les informations qu'elles reçoivent en vertu des dispositions du présent chapitre.

2. Les autorités de la surveillance de la navigation doivent informer l'Administration portuaire ou les entreprises de transbordement de leurs dispositions, pour autant que ces dernières les concernent.

3. Les capitaines des ports sont tenus d'exécuter, en tant qu'autorités auxiliaires, les tâches revenant, en vertu des dispositions du présent chapitre, aux autorités de la surveillance de la navigation. Dans l'exercice de leurs fonctions de police de la navigation, ils appliquent les instructions reçues des autorités de la surveillance de la navigation.

4. Les capitaines des ports sont tenus d'informer sans délai les autorités de la surveillance de la navigation de tout incident survenu dans le port et menaçant la sécurité de la navigation, ainsi que de toute infraction à la Loi sur la navigation ou aux règlements émis en vertu de cette loi.

CHAPITRE 2 Ports privés

Article 41.01 – Application des dispositions du Chapitre 1 à l'égard des ports privés

1. Les règles suivantes s'appliquent également aux ports privés : article 40.01, point 5 de l'article 40.03, articles 40.06 à 40.10, articles 40.13 à 40.15, point 1 b) et point 2 de l'article 40.16, articles 40.17 à 40.19, article 40.21, point 1 de l'article 40.22, articles 40.24, 40.25 et points 2 à 5 de l'article 40.26.

2. Par dérogation au point 1, seules les dispositions de l'article 40.08, de l'article 40.13 et du point 1 de l'article 40.21 sont applicables aux ports privés destinés exclusivement à des fins sportives.

3. L'entrée des bateaux visés aux sous-points b) et c) du point 1 de l'article 40.03, n'est admise qu'à condition de ne pas compromettre la sécurité de la navigation et des personnes.

4. Si des responsables sont désignés pour un port privé, les points 3 et 4 de l'article 40.28 s'appliquent par analogie.

Article 41.02 – Utilisation des abris et hivernage dans les ports privés

Des bateaux et matériels flottants peuvent également entrer dans des ports privés pour s'y abriter ou hiverner si les ports publics sont combles ou s'il est impossible d'arriver à un port public sans danger ; dans ces cas, l'article 40.27 s'applique par analogie.

CHAPITRE 3 Dérogations

Article 42.01 – Dérogations aux dispositions de la Partie 2

1. Dans les ports, les bateaux et les matériels flottants stationnant ou déhalés d'un lieu de stationnement à un autre, sont exemptés des dispositions visées au chapitre 3 de la Partie 2 (signalisation des bateaux) ; cette exemption ne s'applique pas :

   a) aux bateaux-citernes portant un feu bleu ou un cône bleu visé au point 1 de l'article 3.14 se trouvant dans des ports autres que les ports pétroliers ;

   b) aux autres bateaux portant la signalisation visée à l'article 3.14 ;

   c) l'utilisation du signal de détresse (article 3.30).

2. Les dispositions des articles 6.31 à 6.33 (navigation par visibilité réduite ; navigation au radar) ne s'appliquent pas dans les ports.

3. Par dérogation aux prescriptions des articles 3.31 et 3.32 il n'est pas nécessaire d'illuminer dans un port les panneaux y étant visés.

SECTION 7 Chemins de halage

Article 50.01 – Utilisation des chemins de halage

1. Les chemins de halage sont destinés à être utilisés :

   a) à des fins de navigation, notamment pour porter secours en cas d'avarie, pour avitailler les bateaux ou pour le halage ;

   b) à l'arrivée et au départ des équipages de bateau et des membres de leurs familles et au transport commercial de passagers ;

   c) à des fins de sauvetage et pour éteindre des incendies ;

   d) pour les besoins de l'Administration de la navigation de la Direction fédérale des voies navigables, des services de maintien de l'ordre public, des services de communication (Direction supérieure des communications, départements de radiocommunication, services d'interception) et des autorités de la surveillance des eaux, ainsi que

   e) pour les besoins des entreprises exploitant des centrales hydroélectriques.

   f) Les moyens de transports routiers impliqués dans l'accomplissement des travaux autorisés selon la législation en matière de navigation et des cours d'eaux, sur le secteur compris entre l'endroit des travaux de construction et les routes publiques les plus proches

2. Il est interdit d'utiliser les chemins de halage à d'autres fins.

3. Sont exemptés de l'interdiction visée au point 2, sans pour autant gêner l'utilisation aux fins visées au point 1 :

   a) les piétons ;

   b) les bicyclistes et les invalides se déplaçant en fauteuil roulant ;

c) les personnes munies d'une autorisation de pêche industrielle, pour autant qu'il soit impérieusement nécessaire ; cette exemption ne concerne pas les titulaires d'un permis de pêche ;

d) les personnes autorisées pour ce faire et ayant affiché à un endroit visible l'attestation visée au point 6 ;

e) les personnes se promenant en patins à roulettes, Inline Skates et d'autres engins analogues, en observant le point 3 de l'article 50.02 ;

f) les véhicules routiers impliqués dans l'exécution des travaux autorisés selon la législation relative à la navigation ou aux cours d'eau, sur le secteur compris entre l'endroit des travaux de construction et la voie routière publique la plus proche.

4. L'utilisation du chemin de halage par des véhicules routiers visés aux points 1 a) et 1 b) n'est autorisé que pour les trajets effectués entre un bateau (point a) 1 de l'article 1.01) et la voie routière publique la plus proche.

5. Les exceptions visées au sous-point c) du point 3 ne s'appliquent qu'aux trajets effectués entre l'endroit destiné à la pêche industrielle et la voie routière publique la plus proche.

6. Les personnes légalement autorisées à circuler sur un chemin de halage en véhicule ou à cheval se voient délivrer sur demande par l'Administration des voies d'eau fédérales une attestation indiquant le lieu et la période de validité de l'autorisation.

7. Les personnes utilisant les chemins de halage conformément au point 3, doivent assurer l'utilisation sans entrave du chemin de halage aux fins visées au point 1.

8. Les personnes utilisant les chemins de halage sont tenues d'observer dûment l'obligation de vigilance visée à l'article 1.04 (Obligation général de vigilance).

9. Lors du déplacement sur le chemin de halage, il convient de limiter la vitesse de manière à pouvoir s'arrêter à une distance représentant la moitié de la portée de visibilité.

10. Les personnes utilisant les chemins de halage doivent se conformer aux dispositions émises par les autorités de la surveillance de la navigation dans l'intérêt de la navigation.

Article 50.02 – Règlementation de la circulation sur les chemins de halage

1. L'utilisation du chemin de halage à des fins visées aux points 1 a), 1 b) et 1 e) de l'article 50.01, ainsi qu'à des fins exemptées en vertu du point 3 de l'article 50.01, de l'interdiction visée au point 2 de l'article 50.01 peut être provisoirement interdite par les autorités de la police de la navigation sur des sections utilisées

a) au secours en cas d'avarie ou à des actions autorisées en vertu de l'article 11.08 ;

b) pour exécuter des travaux de régularisation ou d'entretien de la voie navigable, pour la construction ou la réparation dûment autorisée d'ouvrages hydrotechniques, nautiques ou de protection contre les inondations, ainsi que pour exécuter des travaux autorisés sur la base d'autres normes législatives mais menaçant la sûreté des usagers du chemin de halage (ex. travaux de construction ou travaux de défrichage sur le talus le surplombant ou déplacement de câbles à proximité de ce chemin).

Cette interdiction ne concerne pas l'utilisation du chemin de halage à des fins visées aux points a) et b) ci-dessus. Il ne convient pas de limiter une telle disposition qu'au temps et lieu effectivement nécessaires et l'annuler sans délai, une fois les raisons de l'interdiction provisoire disparues.

2. Les exemptions visées au point 3 b) de l'article 50.01 ne concernent pas les chemins de halage sur lesquels la pratique du vélo est interdite par l'autorité de la police de la navigation.

3. Les exemptions visées au point 3 e) de l'article 50.01 ne concernent que des sections des chemins de halage dont la construction le permet et sur lesquels la police de la navigation a autorisé explicitement la promenade en patins à roulettes, Inline Skates et d'autres engins analogues.

4. Les exemptions visées au point 3 de l'article 50.01 ne sont pas applicables

a) en cas de couche de neige ou de verglas sur la partie carrossable ;

b) en cas de crues ;

c) dans les zones de dépôt de sédiments ou d'accumulation d'objets flottants suite à des inondations ;

d) sur des sections à vents forts.

Article 50.03 – Signalisation des chemins de halage

1. Les chemins de halage sont signalés par des panneaux carrés du signe F.1 (annexe 7). Si les circonstances du trafic et la sécurité de la navigation l'exigent, le panneau du signe F.2 (annexe 7) est installé à la fin du chemin de halage.

2. Les chemins de halage sur lesquels la pratique du vélo est autorisée conformément au point 3 b) de l'article 50.01 en observant les conditions du point 4 de l'article 50.02 sont signalés par les panneaux carrés du signe F.3.1 (annexe 7).

3. Les chemins de halage sur lesquels la promenade en patins à roulettes, Inline Skates et d'autres engins analogues est interdite, sont signalés par les panneaux carrés du signe F.4.2 (annexe 7).

4. Les autorités de l'Administration fédérale des voies navigables responsables des territoires concernés ont le droit d'établir des règles

a) conformément au point 2 de l'article 50.02 par l'emplacement d'un panneau carré du signe F.3.2 (annexe 7) et

b) conformément au point 3 de l'article 50.02 par l'emplacement d'un panneau carré du signe F.4.1 (annexe 7).

5. Les chemins de halage sur lesquels la pratique du vélo est interdite conformément au point 2 de l'article 50.02 sont signalés par les panneaux carrés du signe F.3.2 (annexe 7).

6. Les chemins de halage sur lesquels la promenade en patins à roulettes, Inline Skates et d'autres engins analogues est autorisée conformément au point 3 de l'article 50.02 sont signalés par les panneaux carrés du signe F.4.1 (annexe 7).

7. Les autorités de la surveillance de la navigation ont le droit d'établir des règles, conformément au point 1 a) de l'article 50.02 par l'emplacement de barrières et du panneau carré du signe F.5 (annexe 7). Dans chaque cas concret, il convient d'indiquer sur une plaque additionnelle la raison de l'interdiction et la période envisagée de sa validité. La période allant de l'emplacement à l'enlèvement du panneau du signe doit être indiquée dans une note de service (article 16 de la Loi générale sur les actions administratives 199 – AVG, BGBl Nº 51/1991, version en vigueur au moment respectif).

8. Les autorités de l'Administration fédérale des voies navigables responsables des territoires concernés ont le droit d'établir des règles conformément au point 1 b) de l'article 50.02 par l'emplacement de barrières et du panneau carré du signe F.5 (annexe 7). Dans chaque cas concret, il convient d'indiquer sur une plaque additionnelle la raison de l'interdiction et la période envisagée de sa validité.

9. Les autorités de l'Administration fédérale des voies navigables responsables des territoires concernés ont le droit de placer dans la zone des embarcadères le panneau carré du signe F.6 – Attention, piétons (annexe 7) s'il est exigé par la situation de transport et requis pour des raisons de sécurité de la circulation.

10. Les panneaux des singes visés aux points 2 à 4 sont toujours placés en aval du panneau visé au point 1. La longueur de leur côté représente la moitié de la longueur du côté du panneau du signal visé au point 1.

11. La période allant de l'emplacement à l'enlèvement des panneaux des signes visés aux points 1 à 4, 6 et 7 doit être indiquée dans une note de service (article 16 de la Loi générale sur les actions administratives AVG), remise à l'autorité de la surveillance de la navigation. Chaque note de service doit comprendre un croquis de la position des panneaux.

Article 50.04 – Contrôle des autorités du maintien de l'ordre public

Les autorités du maintien de l'ordre public sont habilitées à veiller à l'observation des règles relatives à l'utilisation des chemins de halage (article 36 de la Loi sur la navigation corroborée par les articles 50.01 et 50.02 des présentes Règles) et, si une infraction des règles administratives est soupçonnée, de prendre les mesures visées au point 23 du paragraphe 2 de l'article 42 de la Loi sur la navigation requise pour entamer et dérouler la procédure d'amende administrative.

SECTION 8 Dispositions pénales et dispositions finales

Article 60.01 – Amendes administratives

Les organes de la surveillance de la navigation sont autorisés à infliger des amendes s'élevant jusqu'à 90 euros ou à remettre à l'auteur de l'infraction un chèque postal du montant de l'amende infligée pour toute contravention administrative observée dans l'exercice de leurs fonctions ou dont la personne s'est reconnue coupable devant eux en vertu des articles 42, 72, 97, 114 et 133 de la Loi sur la navigation ou des Règlements émis en vertu de cette Loi.

Article 60.02 – Dispositions transitoires

(1) L'obligation visée au pt. 3 de l'article 4.05 est en vigueur pour les bacs sans propulsion mécanique à partir du 1er janvier 2020.

(2) Les attestations de service délivrées avant l'entrée en vigueur des présentes règles, visées aux pts. 3 et 4 de l'article 11.02, conservent leur validité.

Article 60.03 – Abrogation des anciennes dispositions

Par l'entrée en vigueur de la présente Décision, la Décision du Ministre fédéral des transports, des innovations et des technologies relative aux « Règles de la navigation sur les voies d'eau intérieures » (BGBl.II Nº 289/2011) dernièrement modifiées conformément au BGBl.II Nº 171/2017 est abrogé.

Article 60.04 – Entrée en vigueur

La présente Décision entre en vigueur le 1er février 2019.

Les présentes « Dispositions additionnelles relatives aux voies d'eau intérieures sur le territoire de la Hongrie » représentent la deuxième section des « Règles de navigation » mises en vigueur à partir du 1er janvier 2012 par arrêté du Ministre du développement national de Hongrie 57/2011 (XI.22) NFM.

(dernière mise à jour en 2022)

SECTION II
Dispositions additionnelles relatives aux voies d'eau intérieures sur le territoire de la Hongrie

A. Règles générales

CHAPITRE 1 Dispositions générales

Article 1.01 – Significations des termes

Concernant l'application de la Section II :

1. *bateau de surveillance* – bateau du Département de la navigation, de la police pour la protection des cours d'eau et de la police des frontières, du Service national des impôts et des taxes douanières ainsi que de l'organisation qui conduit l'enquête des accidents de transport nautique avec des conséquences lourdes et des accidents de la navigation ;

2. *km de fleuve (km fluvial)* – distance mesurée jusqu'à un point défini de la voie navigable à partir de l'embouchure d'un fleuve ou d'un canal ;

3. *type de bateau ou de convoi* – caractéristiques d'un bateau ou d'un convoi compte tenu de sa construction, de sa destination et d'autres paramètres (par exemple dimensions, composition) ;

4. *pont de pontons* – pont provisoire mobile, composé d'installations flottantes et fixé à la rive ou au fond du fleuve ;

5. *distance entre le bateau et le fond du fleuve* – distance entre le point le plus bas de la coque d'un bateau et le point le plus haut du fond du lit du fleuve ;

6. *Avis aux bateliers en navigation intérieure* – avis servant à diffuser ou à publier des prescriptions (mesures visant à assurer la sécurité) émises par le Département de la navigation, en vertu de l'article 1.22 de la section I des présentes Règles ;

7. *Informations pour les bateliers en navigation intérieure* – avis publié par le Département de la navigation pour assurer l'observation de l'article 1.06 de la section I des présentes Règles et pour informer les personnes s'intéressant à la navigation ;

8. *proximité du chenal navigable* – plan d'eau de la voie navigable se situant en dehors du chenal tout en y étant directement adjacent ;

9. *menue embarcation d'escorte motorisée* – menue embarcation, bateau à propulseur mécanique destinée à accompagner des canots à voile et à rames ou des embarcations de sport, des menues embarcations à voile et des personnes se trouvant dans l'eau, et à procéder, le cas échéant, à des opérations de sauvetage au cours d'exercices, d'entraînements, de compétitions et autres manifestations ;

10. *bac, bac à câble directionnel (bac à pendule)* – bac à câble attaché à un câble directionnel franchissant le fleuve ou fixé par un câble longitudinal au fond du fleuve au milieu du lit, le câble étant maintenu en état de flottaison par des bouées ou des espars ; le bac est mis en marche par le courant du fleuve grâce au changement de la position du gouvernail ;

11. *bac à traille à câble bas* – bac à traille se déplaçant le long d'un câble situé à une faible hauteur au-dessus de la surface de l'eau ;

12. *bac, bac à câble aérien* – bac à traille se déplaçant le long d'un câble situé au-dessus de la surface de l'eau ; ceci peut être un bac à câble bas, un bac à câble haut ou un bac à câble directionnel (bac à pendule) ;

13. *bac à câble* – bac ne naviguant pas librement ; ceci peut être un bac à câble profond ou un bac à câble aérien ;

14. *bac, bac à câble haut* – bac à câble se déplaçant le long d'un câble situé au-dessus du niveau de l'eau à une hauteur n'étant pas inférieure à celle prescrite par la « Disposition relative aux cours d'eau de surface naturels et artificiels rapportés aux voies d'eau navigables ou aménagés pour la navigation » ;

15. *bac, bac à câble profond* – bac à câble se déplaçant le long d'un câble situé sous la surface de l'eau sur le fond du fleuve ;

16. *visibilité limitée* – distance de visibilité inférieure à 1000 m ;

17. *équipement flottant d'utilisation publique* – équipement flottant à destination économique pouvant être utilisé par toute personne dans des conditions établies ;

18. *canot de sauvetage motorisé* – menue embarcation, bateau à propulseur mécanique, conforme aux prescriptions visées à l'Annexe 11 à la Section II, expressément destinée au sauvetage de personnes et agréée par le Département de la navigation ;

19. *service de gardiennage* – service de surveillance permanente à bord d'un équipement flottant ou sur la rive pour contrôler la sécurité d'un établissement flottant ;

20. *règlement de visite* – règlement publié par un acte juridique spécial pour mettre en œuvre la « Directive de l'Union européenne relative aux prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure » en vigueur, sur les conditions d'agrément et de conformité aux fins de la navigation, sur les

essais et la certification de la fonctionnalité des équipements flottants pour leur utilisation sur des voies d'eau intérieures ;

21. *service de veille* – service d'alerte à bord d'équipements flottants ou bien à un endroit convenable à l'exécution immédiate des mesures prises en cas de besoin ;

22. *engin nautique sportif à voiles* – embarcation de sport dont la surface nominale des voiles dépasse 3 m^2 ;

23. *hydravion* – aéronef, régie par la Loi sur les transports aériens, apte, selon les règles, à décoller ou se poser sur l'eau ;

24. *hydroaérodrome* – plan d'eau destiné, aménagé et mis à disposition d'un exploitant qui l'utilise pour le décollage, l'atterrissage et les manœuvres d'hydravions effectuées sur l'eau, ainsi que pour leur stationnement et les services fournis pendant leur stationnement ;

25. *surface pour les sports nautiques* – plan d'eau destiné ou agréé pour la pratique du ski nautique, du kitesurf et du fly-surf, pour le remorquage d'engins et d'embarcations de sport et l'utilisation d'autres embarcations de sport à moyens mécaniques de propulsion ; elle doit être séparée des autres participants de la circulation sur l'eau et destinée à une activité concrète.

Article 1.02 – Conducteur et personnes effectuant la surveillance des établissements flottants

1. Pour autant que les actes juridiques ne disposent autrement, les canots, les embarcations sportives n'étant pas soumises à l'enregistrement obligatoire, à l'exception des cas visés aux points 2 et 3, peuvent être conduits par des personnes :

   a) âgées de 14 ans révolus (17 ans dans le cas d'embarcations à moyens mécaniques de propulsion) ;

   b) sachant nager ;

   c) possédant la pratique nautique requise en la matière ; et

   d) connaissant les dispositions des présentes Règles et les particularités du secteur de plan d'eau utilisé.

2. Si plusieurs personnes se trouvent dans un canot ou une embarcation de sport n'étant pas soumis à l'enregistrement obligatoire, une personne âgée de 16 ans révolus (17 ans dans le cas d'une embarcation à moyens mécaniques de propulsion) et satisfaisant aux prescriptions visées aux lettres b) à d) du point 1 doit être désignée en tant que conducteur avant le départ.

3. Des sportifs de moins de 14 ans, membres d'une association sportive, ne peuvent conduire un canot ou une embarcation de sport sans moyens mécaniques de propulsion que sous la direction et la surveillance d'un entraîneur de l'association sportive, en présence des moyens de sauvetage requis et d'un canot de sauvetage

ou d'une menue embarcation d'escorte motorisés l'accompagnant et pour autant qu'ils sachent nager et connaissent les dispositions des présentes Règles.

La surveillance de l'entraîneur est estimée comme étant acquise si

a) tous les sportifs se trouvent constamment dans son champ visuel, et

b) le temps nécessaire pour qu'il prête secours ou qu'il intervienne n'excède pas 2 minutes.

3.a. Une excursion de groupe organisée sur l'eau à bord de canots à rames si plus de dix canots à rames y participent peut avoir lieu sous la conduite d'un conducteur de l'excursion sur l'eau.

3.b. Avant le commencement de l'excursion sur l'eau visée au point 3.a, le conducteur de l'excursion doit notifier à la circonscription régionale de la police pour la protection des cours d'eau concernée l'heure du départ, ses données personnelles et l'itinéraire envisagé.

3.c. Le conducteur de l'excursion sur l'eau doit appliquer les règles visées au point 3 pour les entraîneurs lorsqu'il s'agit des bateaux et des personnes participant à l'excursion.

3.d. Le conducteur de l'excursion sur l'eau doit porter sur son embarcation le pavillon de la lettre « U » conformément à l'Annexe 3 de la Section II des présentes Règles. Les dimensions (longueur du côté) du pavillon et de la plaque avec le même contenu le remplaçant doivent être d'au moins 0,3 m.

3.e. Le conducteur de l'excursion sur l'eau a le droit de donner aux participants de l'excursion des indications concernant leur comportement en cours de route que ces derniers doivent mettre en œuvre.

3.f. Il est interdit de poursuivre l'excursion sur l'eau dans des conditions de visibilité limitée.

4. La personne utilisant des établissements flottants soumis à l'enregistrement obligatoire assume la responsabilité de leur surveillance. Conformément au point 5 de l'article 1.02 de la Section I des présentes Règles et pour autant que le Département de la navigation n'en dispose autrement, la personne assumant la surveillance doit être au moins matelot qualifié.

5. Le terme « provisoirement » visé au point 2b) de l'article 1.02 de la Section I des présentes Règles signifie que le remorqueur d'appoint est considéré comme étant utilisé « provisoirement » si cela a lieu sur un secteur d'une longueur ne dépassant pas 2000 m, indépendamment de la période d'utilisation. Le nom et le prénom du conducteur de convoi, y compris du remorqueur d'appoint visé aux sous-points a), b), c), d) ou e) du point 2 de l'article 1.02 de la Section I doivent figurer dans le journal de bord du bateau qu'il conduit.

6. Conformément à l'article 1.08 de la Section I et pour autant que les conditions y figurant soient remplies, si la durée du voyage n'excède pas 14 heures, des

personnes qualifiées en matière de navigation doivent assurer la veille, comme suit :

a) à bord des bateaux accouplés en une seule rangée, une personne à bord de chaque bateau, et dans le cas de convois à accouplement rigide, une personne pour 3 bateaux,

b) à bord des bateaux remorqués dans un convoi remorqué au moins deux personnes.

7. En ce qui concerne l'âge établi au point 1 de l'article 1.09 de la Section I, à bord d'engins flottants battant pavillon hongrois il convient d'appliquer les normes juridiques relatives à la formation des bateliers et le règlement de visite.

8. Bateau-maison :

(a) Equipage minimum

(aa) équipage prescrit par le Département de la navigation dans le certificat de bateau si le conducteur responsable du bateau-maison est au moins qualifié pour conduire un petit bateau de sport à propulseur mécanique sur les voies navigables intérieures, ou

(ab) au moins 2 personnes, si le conducteur du bateau-maison ne possède pas la qualification minimale pour conduire un petit bateau de sport à propulseur mécanique : une personne âgée de plus de 21 ans et une personne âgée de plus de 16 ans ;

(b) Aptitude médicale du conducteur de bateau

(ba) par un certificat de conducteur de bateau exigeant un examen médical d'aptitude valide, ou

(bb) par un certificat médical à son nom « Apte à conduire un bateau de sport » délivré dans les 30 derniers jours, ou

(bc) attesté par un certificat d'aptitude valable au moins pour les bateaux de sport sur les voies navigables intérieures ;

c) l'équipage doit suivre un cours de formation théorique et pratique auprès du bailleur, à moins qu'il ne soit au moins qualifié pour la conduite d'un bateau de sport à propulseur mécanique sur les voies navigables intérieures.

9. Exigences à l'égard du conducteur du bateau-maison et de la circulation :

(a) en cas d'urgence de santé ou d'accident, le conducteur du bateau-maison doit en informer le bailleur,

(b) il est interdit aux bateaux-maisons de naviguer et de jeter l'ancre la nuit, à moins que le conducteur responsable ne soit qualifié pour la conduite de petits bateaux de sport à propulseur mécanique sur les voies navigables intérieures,

(c) si le conducteur d'un bateau-maison n'est pas au moins qualifié pour la conduite de petits bateaux de sport à propulseur mécanique sur les voies navigables intérieures, il ne doit pas passer la nuit dans le port.

10. En complément aux documents de bord et des autres documents énumérés au paragraphe 2 de l'article 1.10 de la Section I, les documents suivants doivent se trouver à bord d'un bateau de sport :

(a) extrait du certificat de navigation de l'opérateur,

(b) une copie certifiée de la licence individuelle délivrée par le Département de la navigation au nom de l'opérateur pour la location du bateau-maison,

(c) si le bateau-maison est loué

(ca) une carte du bateau-maison établie par l'opérateur, et

(cb) les instructions d'utilisation du bateau-maison mises à disposition par l'opérateur en hongrois et dans une langue étrangère.

Article 1.03 – Capacité de conduire des installations flottantes

1. Selon le paragraphe 6 de l'article1.02 de la Section I, un engin flottant peut être conduit par des (sa conduite peut être confiée aux) personnes :
   a) ne se trouvant pas sous l'influence de substances ayant un effet négatif sur la capacité de conduire un bateau, et dont l'organisme ne contient pas d'alcool suite à l'utilisation de boissons alcoolisées ou tout autre substance ayant un effet semblable (p. ex. narcotiques, médicaments ou leurs mélanges) ;
   b) ne présentant pas de signes visibles de fatigue ;
   c) ayant utilisé le temps de repos prescrit par les autorités compétentes en conformité avec le régime d'exploitation de l'installation flottante ;

   A bord d'un bateau battant pavillon étranger, la présence de documents justifiant l'emploi du temps de travail et de repos 24 heures avant son arrivée sur le territoire de la Hongrie est obligatoire.

2. Si la sécurité de l'exploitation ne peut être assurée que par le travail commun de plusieurs personnes, les dispositions du point 1 s'appliquent à tous ceux qui participent simultanément à la conduite et à l'exploitation de l'installation flottante.

3. Les prescriptions des paragraphes 1 et 2 doivent être appliquées à l'égard de la personne assurant la garde ou la veille sur une installation flottante en stationnement.

4. Si un bateau est affrété, il est nécessaire d'observer les prescriptions de l'Annexe 10 à la Section II (Règles relatives à la sécurité applicables à l'égard de l'affrètement de bateaux à des fins de loisirs).

Article 1.04 – Conduite des installations flottantes

1. La conduite d'une *installation flottante* doit s'effectuer en fonction des conditions météorologiques, des particularités du trafic, de l'état du chenal navigable, ainsi que d'autres circonstances influençant la sécurité de la navigation conformément aux prescriptions de la Section I des présentes Règles et des règles additionnelles de la présente section.

2. Il est interdit qu'une installation flottante touche le fond du lit du fleuve, à l'exception de l'amarrage, des travaux nécessaires pour limiter les dommages dans le cadre d'opérations de sauvetage et de travaux d'entretien et de régularisation des voies d'eau ainsi qu'en présence d'une autorisation spéciale pour exécuter de telles activités.

   Le tirant d'eau d'une installation flottante doit être établi comme suit :

   a) sur la base de données fournies par l'organisation chargée de l'entretien des voies d'eau ou par une autorité compétente (par exemple, informations pour les bateliers de la navigation intérieure, avis, avis radio ou électroniques, panneau de signalisation indiquant le niveau de l'eau et/ou la profondeur sur le seuil) ;

   b) en tenant compte de la vitesse de déplacement, de la structure et de la manœuvrabilité de l'installation flottante, du type des marchandises transportées et des conditions nautiques sur le seuil ;

   c) en observant la distance prescrite entre le bateau et le fond du fleuve.

   Afin d'assurer la sécurité de la navigation, le Département de la navigation peut établir en tant que prescriptions temporaires sur certains plans d'eau une distance minimale obligatoire entre le bateau et le fond du fleuve.

Article 1.05 – Chargement maximal ; nombre maximal de passagers, construction, gréement et équipage des bateaux

1. Il convient de disposer la marchandise de manière à permettre le contrôle du niveau des eaux de fond de cale et l'accès aux écoutilles des tuyaux de pompage du système de secours. L'espace libre nécessaire à l'amarrage et à l'ancrage doit être assuré à bord.

2. Le conducteur est tenu d'assurer une répartition équilibrée du chargement à bord. Si une procédure différente est requise, il ne peut l'autoriser qu'après s'être convaincu qu'un chargement déséquilibré ne saurait diminuer la sécurité de la navigation.

3. Du point de vue de la répartition à bord du nombre maximal admis de personnes, y compris l'équipage et les passagers, deux enfants de moins de 10 ans comptent pour une personne. S'il n'est pas établi autrement dans les présentes Règles, ce mode de calcul est admis pour 25 % du nombre maximum admis de passagers. Pour les installations flottantes dont le nombre maximum de passagers est 10 ou davantage, la possibilité d'une telle augmentation du nombre de passagers est indiquée par le Département de la navigation par une inscription distincte dans le certificat de bateau.

4. Les dispositions du point 3 ne s'appliquent aux menues embarcations que dans le cas où tous les passagers disposent d'une place assise.

5. L'attestation d'une vérification obligatoire prescrite en vertu du point 4 de l'article 1.07 de la Section I doit être portée sur le journal de bord.

6. Si le point 3 est appliqué, il convient d'assurer l'existence de gilets de sauvetage dans un nombre et avec des dimensions conformes au nombre accru de passagers.

7. Les prescriptions visées à l'article 1.08 de la section I des présentes Règles sont considérées comme étant accomplies si le bateau est muni d'une attestation de bord délivrée conformément au règlement de visite ou agréée sur une autre base et si la construction et le gréement du bateau sont conformes aux données de l'attestation de bord.

8. Les marques d'enfoncement et les échelles de tirant d'eau visées à l'article 2.04 de la Section I des présentes Règles doivent être portées conformément aux dispositions du règlement de visite.

Article 1.06 – Documents de bord

1. A l'exception des bateaux des forces de la défense nationale, en dehors des documents visés à l'article 1.10 de la Section I
   a) les bateaux équipés d'une chaudière à vapeur doivent être munis d'un permis d'exploitation de la chaudière ;
   b) les bateaux équipés d'un réservoir à haute pression doivent être munis d'une attestation d'essai de compression (dans le cas d'une pression d'exploitation du système de compression dépassant 0,1 mPa) ;
   c) les convois composés d'« assemblages de matériels flottants » doivent être munis d'un certificat national autorisant leur déplacement.

2. Les canots et tout autre moyen de transport nautique n'étant pas soumis à l'enregistrement obligatoire ne sont pas tenus d'être munis des documents visés au paragraphe 2 de l'article 1.10 de la Section I des présentes Règles.

3. Dans le cas d'une barge de poussage, le Numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI) doit être indiqué sur la plaque métallique visée au paragraphe 5 de l'article 1.10 de la Section I des présentes Règles et lors de la transmission de données en tant que numéro d'identification.

4. Dans le cas des menues embarcations à propulseur mécanique utilisées dans la zone des travaux hydrauliques, qui ne disposent pas d'un local fermé et protégé des intempéries, les documents exigés au paragraphe 2 de l'article 1.10 de la Section I doivent se trouver sur l'installation flottante qui est desservie dans la zone des travaux par ces menues embarcations.

5. Dans le cas des petits établissements flottants, le certificat de bateau visé au sous-point a) du paragraphe 2 de l'article 1.10 de la Section I peut être remplacé par un document attestant l'immatriculation et l'état de navigabilité technique.

6. Le document visé aux sous-points f) et g) du paragraphe 1 de l'article 1.10 de la Section I peut être remplacé par le document visé au sous-point d) du paragraphe 1 de l'article 1.10 de la Section I.

Article 1.07 – Obstacles dangereux pour la navigation

L'obligation de notification conforme aux points 3 et 4 de l'article 1.12 et aux points 2 et 3 de l'article 1.13, à l'article 1.14, au point 3 de l'article 1.15 et au point 1

de l'article 1.17 de la Section I peut être également observée par radiocommunication sur le réseau d'informations nautiques et de messages urgents indiqués par la Département de la navigation dans un Avis pour les bateliers de la navigation intérieure.

Article 1.08 – Installations flottantes échouées ou coulées

1. Les signaux visés au point 2 de l'article 1.17 de la Section I ne doivent pas être montrés dans les cas suivants :

   a) si à proximité d'un bateau échoué ou coulé, entre ce dernier et le chenal navigable, se trouve un bateau faisant route (en stationnement ou s'étant arrêté avec le propulseur en fonction) et que

   b) l'information continuelle des bateaux ou convois s'approchant de la zone respective de la voie navigable au sujet de l'existence d'un obstacle est assurée sur la voie 10 du réseau « bateau-bateau ».

2. Après avoir reçu l'avis, le Département de la navigation peut interdire le renflouement de l'installation flottante échouée ou coulée et établir le moment, la durée et la manière d'y procéder.

Article 1.09 – Dispositions spéciales

1. En dehors des dispositions visées sous le point 2 de l'article 1.20 de la Section I, les autorités compétentes ont le droit d'interdire le départ d'un bateau dans les cas suivants :

   a) ce dernier n'est pas apte à la navigation ou

   b) une action pénale a été ouverte à l'encontre du conducteur de bateau soupçonné à juste titre d'avoir commis un délit contre la sécurité de la navigation ou

   c) le bateau a causé un accident et son conducteur n'a pas rempli son obligation de le notifier.

2. Le conducteur de bateau devant, conformément au point 1 de l'article 10.05 de la Section I, tenir le registre des hydrocarbures, est obligé d'y porter ce qui suit :

   a) les cas de pollution de l'eau par des hydrocarbures ;

   b) les circonstances de la pollution par des hydrocarbures ;

   c) l'élimination des eaux usées et des déchets à titre ordinaire et extraordinaire.

   Le dépositaire doit attester la livraison des déchets conformément au point 3 de l'article 10.05 de la Section I.

3. En vertu de l'article 1.19 de la section I, le conducteur de bateau et l'équipage des bateaux et des convois composés d'« assemblages de matériels flottants » sont tenus d'observer les dispositions

   - du Règlement portuaire, régissant l'utilisation des ports et des ports-abris ;
   - des règles de circulation publiées par le Département de la navigation ;
   - des règles d'exploitation des ouvrages nautiques ;
   - du Règlement annexé à l'ADN.

Article 1.10 – Transports spéciaux

1. Les installations flottantes (conçues à partir d'éléments destinés initialement à d'autres fins) différant des installations flottantes ordinaires, ne sont autorisées à participer indépendamment à la navigation que si elles sont aptes à la navigation et agréées à la navigation par le Département de la navigation.

2. Sont considérés transports spéciaux au vu de l'article 1.21 de la Section I, les changements de l'emplacement d'établissements flottants aptes techniquement pour autant que :

   a) le tirant d'eau total de(s) l'établissement(s) flottant(s) en déplacement dépasse le double du tirant d'eau du bateau automoteur assurant son déplacement, ou

   b) ses dimensions totales dépassent les dimensions établies par les normes juridiques ou les dispositions provisoires en vigueur sur ledit plan d'eau, ou

   c) les dimensions totales (longueur et/ou largeur) de(s) établissement(s) flottant(s) se déplaçant dépassent les dimensions du convoi dont le déplacement est permis pour le bateau en question conformément à son attestation de bord,

   d) l'établissement(s) flottant(s) en déplacement n'est (ne sont) pas inscrit(s) au Registre naval de la Hongrie,

   e) le déplacement a lieu de manière à ce qu'il comprenne également des voies d'eau situées au-delà des frontières.

3. Sauf en cas d'avarie, les bateaux transportant (y compris) des passagers ne peuvent se déplacer en convoi que sur autorisation spéciale du Département de la navigation.

4. Conformément au point 4 de l'article 1.21 de la Section I, le conducteur de bateau doit avoir la qualification prévue par le Département de la navigation.

Article 1.11 – Prescriptions à caractère temporaire

1. Pour assurer la sécurité de la navigation, des voies d'eau ou des participants au trafic sur les voies d'eau, le Département de la navigation a le droit d'exiger l'exécution immédiate de prescriptions à caractère temporaire, selon l'article 1.22 de la Section I même en cas d'absence d'un danger direct (Avis aux navigateurs de la navigation intérieure).

2. Le Département de la navigation peut rejeter un avis concernant une activité ayant lieu sur l'eau sans pour autant empêcher la navigation en le justifiant dans sa conclusion ou dans une conclusion intra-départementale.

3. En ce qui concerne la conduite d'essais influant sur la navigation, l'autorité compétente de la navigation peut accorder des dérogations aux dispositions des présentes Règles, si la sécurité des personnes et de la navigation, le trafic, la qualité de l'eau et l'environnement n'en sont pas compromis.

4. Le régime provisoire de la navigation nécessaire pour un laps de temps suite aux restrictions concernant les gabarits des voies d'eau aussi bien que les règles locales détaillées de navigation sur divers plans d'eau non spécifiés dans les présentes Règles sont établis par le Département de la navigation et publiés en tant qu'Avis aux navigateurs de la navigation intérieure.

5. La demande de publication d'un Avis ou d'une information aux navigateurs de la navigation intérieure doit être soumise au Département de la navigation, avec les annexes requises, au moins 8 jours avant la date de la publication envisagée et 15 jours avant le commencement de l'activité visée dans l'avis.

Article 1.12 – Manifestations sportives et autres sur l'eau

1. Des manifestations sur l'eau peuvent se dérouler sur autorisation du département de la police de la protection des cours d'eau responsable de l'endroit du déroulement de la manifestation et, sur les rivières, lacs et autres plans d'eau ouverts ne relevant pas de la compétence des autorités de la police de la protection des cours d'eau, sur autorisation du département régional de police responsable du lieu où se déroule la manifestation.

2. La tenue sur la voie navigable de manifestations entraînant des restrictions de la navigation requiert également l'autorisation du Département de la navigation et, dans tous les autres cas, l'accord du département responsable.

3. Si le Département de la navigation n'en dispose pas autrement, il n'est pas admis de dérouler des manifestations sur les voies navigables sans les avoir notifiées dans des Avis ou Informations pour les bateliers de la navigation intérieure.

Article 1.13 – Transport de marchandises dangereuses

1. En dehors des lieux de stationnement indiqués par le Département de la navigation, tout bateau transportant des marchandises dangereuses doit se trouver à une distance d'au moins:
   a) 100 m de la zone d'habitations, d'ouvrages artificiels ou de réservoirs de dépôt si le bateau doit montrer un cône ou un feu bleu ;
   b) 100 m d'ouvrages artificiels ou de réservoirs de dépôt et 300 m de la zone d'habitations si le bateau doit montrer deux cônes ou deux feux bleu ;
   c) 500 m de la zone d'habitations, d'ouvrages artificiels ou de réservoirs de dépôt si le bateau doit montrer trois cônes ou trois feux bleu.
2. En attendant le franchissement des écluses ou des ponts, les bateaux en stationnement transportant des marchandises dangereuses peuvent déroger aux dispositions du paragraphe 1 tout en observant l'obligation de se tenir à une distance d'au moins 100 m.

3. Le transbordement de marchandises dangereuses en dehors des quais autorisés ne peut être effectué que suivant les conditions établies par le Département de la navigation ou sur autorisation de cette dernière.

4. En cas de déchargement et de chargement de marchandises dangereuses et après ces opérations, si, en raison des particularités du chargement précédent, la présence de gaz est supposée tant que les cales n'ont pas été dégazées, le bateau doit porter les signaux visés aux articles 3.31 et 3.33 de la Section I.

5. Depuis le commencement jusqu'à l'achèvement des opérations de chargement et de déchargement de liquides inflammables, il faut établir une connexion métallique à

bonne conductibilité entre l'installation flottante et la prise de terre sur la rive, seuls des tuyaux de caoutchouc pourvus d'une spirale métallique pouvant être utilisés.

6. A bord des bateaux transportant ou chargeant des matières explosives ou des objets remplis de telles matières, des gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression, des liquides inflammables, des matières pouvant émettre des gaz inflammables, du peroxyde organique d'hydrogène, ainsi qu'à bord de bateaux n'ayant pas encore été dégazés, après le déchargement de ces matières, il est interdit :
   a) d'utiliser des instruments et vêtements pouvant produire des étincelles ou être chargés d'électricité statique ;
   b) d'effectuer des travaux provoquant des étincelles ;
   c) de placer des lampes au-dessus des écoutilles de la cale de marchandises ou des ouvertures d'aération ;
   d) d'ouvrir le panneau de la caisse d'expansion pour la ventiler en cours de route et de procéder au transbordement en système clos ;
   e) de fumer ou d'utiliser des feux ouverts (à l'exception des cabines de l'équipage).
7. Avant de procéder au chargement/déchargement de marchandises dangereuses, il convient de vérifier le bon fonctionnement des installations et moyens de protection contre l'incendie.

8. En cas de transport de marchandises inflammables (p. ex. chanvre, paille), les cheminées du bâtiment doivent être munies d'un pare-étincelles et un panneau visé à l'article 3.32 de la Section I (« Défense de fumer ») doit être placé à bord à un endroit parfaitement visible.

9. L'obligation de notification conforme au point 2 de l'article 8.02 de la Section I ne concerne pas les bacs reliant des quais permanents.

10. Tout bateau faisant route et montrant trois cônes bleus ou trois feux bleu doit, dans la mesure du possible, se tenir à une distance d'au moins 50 m de tout autre bateau.

Article 1.14 – Règles de navigation

1. Les dispositions de l'article 1.11 de la Section I sont également applicables aux menues embarcations déplaçant de grands bateaux.

2. Les dispositions de l'article 1.11 de la Section I ne sont pas applicables à l'intérieur du pays aux bateaux sans installation mécanique de propulsion propre.

3. Il est considéré que les Règles visées à l'article 1.22 de la Section I, ainsi que les Règles locales de la navigation et les prescriptions provisoires visées à l'article 1.11 de la Section I en vigueur sur le secteur considéré se trouvent à bord si lesdits documents sont constamment accessibles sous forme électronique (par Internet, sur disquette ou CD-ROM).

CHAPITRE 2 Marques d'identification des établissements flottants, signalisation visuelle, signalisation sonore, radiotéléphonie, balisage de la voie navigable

Article 2.01 – Marques d'identification des établissements flottants

1. Les établissements flottants non soumis à l'enregistrement obligatoire doivent porter le nom, le prénom et l'adresse du propriétaire. Les établissements flottants enregistrés doivent porter en outre le numéro d'enregistrement qui figure dans leur certificat. Pour inscrire ce numéro, il convient de suivre les prescriptions du point 3 de l'art. 2.01 de la Section I des présentes Règles.

2. Les marques d'identification des hydravions sont réglementées par une Disposition relative à l'enregistrement des appareils volants.

Article 2.02 – Marques d'identification des canots pose-bouées, des canots de la police, de la protection des cours d'eau, des canots douaniers, des navires militaires et des bateaux des services de liquidation des conséquences des catastrophes effectuant des opérations de prévention ou d'élimination de situations dangereuses

1. Tout canot pose-bouées doit porter les signaux prescrits à l'article 3.25 de la Section I.

2. Les bateaux effectuant le contrôle frontalier ou les bateaux des autorités de la protection des cours d'eau doivent montrer les signaux prescrits à l'article 3.27 de la Section I sous forme de losange blanc dans un cadre bleu, l'inscription « RENDŐRSÉG » ou « POLICE » devant être portée sur les deux côtés du bateau.

3. Les bateaux du Service national des impôts et des taxes douanières doivent porter de conserve avec les signaux prescrits à l'article 3.27 de la Section I un signal blanc, sous forme de losange dans un cadre vert, l'inscription « VÁM-ZOLL » devant être portée sur les deux côtés du bateau.

4. Les bateaux militaires effectuant des opérations de prévention et d'élimination de situations dangereuses, lorsqu'ils n'exécutent pas d'opérations de déminage, ainsi que les bateaux des services de liquidation des conséquences des catastrophes peuvent montrer un feu bleu scintillant visible de tous les côtés, utilisé à bord des bateaux de la surveillance fluviale.

Article 2.03 – Installations de signalisation lumineuse et sonore

1. Il est interdit d'installer et d'exploiter sur la voie d'eau et à proximité de la ligne de la rive des feux (sources de lumière) pouvant empêcher ou porter atteinte à la perception des signaux lumineux prévus par les présentes Règles ou qu'ils portent atteinte de toute autre manière à la sécurité de la circulation (p. ex éblouissement).

2. Si un bateau militaire ou un bateau des services de liquidation des conséquences des catastrophes effectuant des opérations de prévention et d'élimination de situations dangereuses ou de contrôle montre un feu bleu scintillant lors de son

stationnement, les bateaux sont tenus de réduire leur vitesse de marche en le croisant et se tenir le plus loin possible de ce bateau.

3. Les bateaux rapides doivent montrer la signalisation visée au point 4 de l'article 3.08 de la Section I après avoir atteint la vitesse de croisière même si leur vitesse n'atteint pas 40 km/h.

4. La couleur, l'intensité lumineuse et la visibilité des feux de signalisation doivent être conformes aux prescriptions visées dans le Règlement de visite.

Article 2.04 – Droit préférentiel de passage

1. Pour autant qu'ils montrent la signalisation visée à l'article 3.27 de la Section I ou à l'article 2.02 de la présente Section, les bateaux suivants jouissent du droit préférentiel de passage par rapport à d'autres établissements flottants :

   a) les bateaux militaires et les bateaux des services de liquidation des conséquences des catastrophes effectuant des opérations de prévention et d'élimination de situations dangereuses ou effectuant la surveillance ayant mis en marche les signaux lumineux et sonores de prévention et

   b) les canots pose-bouées émettant de conserve les signaux visuel et sonore de prévention.

2. Dans les cas visés au point 1, tous les établissements flottants sont tenus de céder le passage à l'embarcation montrant un signal de prévention et, sur instruction du conducteur de cette dernière, de réduire la vitesse et, le cas échéant, de s'arrêter.

Article 2.05 – Radiotéléphonie

1. Pour les liaisons bateau-bateau ou bateau-rive ainsi que pour les communications à bord d'un bateau et à l'intérieur d'un convoi, il convient d'utiliser les voies indiquées dans un acte normatif relatif à l'établissement d'un tableau national de répartition de la gamme des fréquences.

2. En cas de croisement, intersection, dépassement, virage, départ du quai, entrée/sortie d'un port ou d'un bras latéral de la voie navigable, éclusage et autres manœuvres, les bateaux sont tenus d'établir en premier lieu la liaison radiotéléphonique pour transmettre leurs messages et recevoir les messages d'autrui. S'il est impossible d'établir une liaison radiotéléphonique bateau-bateau, il est nécessaire d'utiliser les signaux lumineux et sonores prescrits par les présentes Règles.

3. En dehors du bras principal du Danube, les prescriptions visées aux points 2 à 5 de l'article 4.05 de la Section I sont également applicables sur les voies d'eau à l'égard desquelles la présente Section prescrit l'utilisation obligatoire de la liaison radiotéléphonique. En dehors du Danube, sur les autres voies d'eau les bateaux motorisés ont également le droit de naviguer s'ils ne sont pas équipés d'une deuxième installation radiotéléphonique.

4. Si la présente Section prescrit à l'égard de voies d'eau spécifiées l'utilisation obligatoire de la liaison radiotéléphonique

a) au même titre que les établissements flottants visés aux points 3 et 4 de l'article 4.05 de la Section I, les engins flottants exécutant des travaux doivent également être équipés d'une installation de radiotéléphonie visée au point 1 de l'article 4.05 de la Section I ;

b) l'installation de radiotéléphonie est utilisée pour veiller constamment sur la voie 16 (156,8 MHz) et la voie 10 (156,5 MHz), en faisant route ou en exécutant des travaux (à l'exception des embarcations se déplaçant en convoi) ;

c) il n'est permis de changer de voie que pour un bref délai, dans les cas prescrits par les présentes Règles ou par le Département de la navigation, ou en utilisant une autre installation radiotéléphonique.

d) dans les échanges radio sur les voies 10 (156,500 MHz) et 16 (156,800 MHz) et sur le réseau bateau-rive, il convient d'utiliser le hongrois, dans les zones frontalières les langues des Etats voisins et l'allemand ;

e) dans les échanges radio sur les voies 10 (156,500 MHz) et 16 (156,800 MHz), l'allemand doit être utilisé si un bateau se trouve dans la zone où le hongrois ou la langue de l'Etat voisin n'est pas clairement comprise ;

f) pour les échanges radio sur le réseau bateau-rive, les deux parties peuvent convenir de l'utilisation d'une langue d'un pays tiers après le début de l'échange radio.

Article 2.06 – Signalisation des embarcadères de bacs

1. La position des embarcadères et des quais de bacs doit être marquée par les panneaux E.4.a) ou E.4.b) figurant à l'Annexe 7 de la Section I.

2. Les panneaux visés au point 1 doivent être complétés par un signal indiquant la distance entre le bac et le panneau.

3. Le Département de la navigation peut exempter de l'obligation d'installer sur un lac la signalisation prescrite aux points 1 et 2.

Article 2.07 – Obligation de porter une signalisation à bord d'un canot naviguant de nuit avec une personne à bord

Toute personne naviguant à bord d'un canot doit attirer l'attention des bateaux l'approchant ou naviguant à proximité par un feu blanc visible aux environs.

CHAPITRE 3 Règles de navigation

Article 3.01 – Navigation au radar par visibilité réduite

1. Au vu du point 1 de l'article 6.32 de la Section I, une personne titulaire d'un certificat de conducteur de bateau au radar ou ayant reçu une formation au cours de laquelle elle a passé avec succès l'examen de connaissances radar est considérée comme étant apte à la conduite au radar.

2. Au vu l'article 4.05 de la Section I, sur les voies d'eaux où les présentes Règles ne prescrivent pas l'obligation d'utiliser la liaison radiotéléphonique, en cas de

visibilité réduite il est considéré que le bateau navigue au radar si à son bord fonctionne une installation radiotéléphonique en bon état, capable d'émettre et de recevoir des signaux radio sur le réseau « bateau-bateau » et « renseignements nautiques » aussi bien qu'« appel d'urgence » (voie N° 16).

3. Les prescriptions visées au point 1 de l'article 6.32 de la Section I relatives à la présence d'une deuxième personne apte à la conduite au radar ne sont pas applicables aux bacs (en appliquant les présentes Règles ceci comprend un bateau utilisé pour la traversée à l'aide d'un bac).

4. L'installation radiotéléphonique doit être conforme aux prescriptions comprises dans le Règlement de visite.

Article 3.02 – Conduite du bateau au départ

Avant le départ, le conducteur de bateau doit être particulièrement attentif aux plans d'eau se situant à la proximité immédiate du bateau (angle mort).

Article 3.03 – Navigation des canots, des embarcations de sport et des menues embarcations

1. Il n'est admis de quitter la rive ou un quai à bord de canots, d'embarcations de sport et de menues embarcations ou de changer de cours que si ladite opération ne gêne pas les autres participants à la navigation et si elle ne met pas en danger les personnes se trouvant dans l'eau.

2. En cas de croisement avec d'autres bateaux, d'intersection ou de dépassement, les canots ou les embarcations de sport doivent observer les règles relatives aux menues embarcations.

3. Lorsque des canots ou des engins sportifs (à l'exception des embarcations à voile) ou des menues embarcations munis de mêmes moteurs s'intersectent, l'embarcation arrivant par tribord a la priorité.

4. En cas de rencontre et de croisement, les menues embarcations, canots et engins de sport motorisés ainsi que les canots et engins de sport non-motorisés et dépourvus de voiles doivent céder la route aux canots à voile, engins de sport et menues embarcations.

5. En cas de rencontre et de croisement, les canots, engins de sport et menues embarcations motorisés doivent céder la route aux canots et aux engins de sport non-motorisés et dépourvus de voiles et, pour autant que la largeur et la profondeur du cours d'eau le permettent, se tenir à une distance d'au moins 30 m de ces derniers.

6. En cas de rencontre, les menues embarcations, les engins de sport et les canots motorisés doivent s'écarter vers tribord et se croiser par bâbord.

7. Au regard de l'application des règles de rencontre et de croisement des cours, les canots et les embarcations sportives à voiles sont considérées comme étant des

menues embarcations à voiles, les dispositions du point a) de l'article 6.03 de la Section I étant applicables à leur égard.

8. Il est interdit aux canots (à l'exception du canot du bateau) ainsi qu'aux menues embarcations (à l'exception de la menue embarcation motorisée appartenant au bateau) et aux engins de sport de croiser:
   a) le cours d'un grand bateau faisant route, à moins de 1 000 m dans le sens de son déplacement;
   b) le cours d'un grand bateau rapide faisant route, à moins de 1 500 m dans le sens de son déplacement, s'il montre deux feux scintillants jaunes à 100-120 scintillements par minute, et en outre ;
   c) de s'approcher des bateaux visés aux points a) et b) faisant route de la poupe à une distance inférieure à 60 m et latéralement à une distance inférieure à 30 m, sauf contrainte suite aux gabarits de la voie d'eau.

9. Il est interdit de stationner ou de circuler sur le plan d'eau se situant entre un établissement flottant amarré et la rive, notamment sous les amarres, les perches, les installations de quai et au-dessous ou à moins de 50 m de chaque côté du câble bas tendu d'un bac.

10. Sauf en cas de sauvetage, les personnes se trouvant dans l'eau doivent être évitées :
    a) à une distance d'au moins 10 m par les menues embarcations à voile, les canots et les engins de sport ainsi que par des canots dépourvus de voile et de moteur ;
    b) à une distance d'au moins 30 m par des canots motorisés, des engins de sport motorisées et par des menues embarcations motorisées ainsi que par des engins de sport dépourvus de voile et de moteur

    de manière à ce que les personnes se trouvant dans l'eau restent entre l'embarcation et la rive la plus proche ou l'embarcation les accompagnant. Le cas échéant, les personnes se trouvant dans l'eau doivent être prévenues par un cri de l'approche du moyen de transport nautique, la vitesse de ce dernier devant être réduite de manière à ne pas créer de remous à leur proximité.

11. Si l'observation des règles d'approche visées au point 10 est impossible suite aux dimensions limitées du plan d'eau, le passage à une vitesse inférieure à 5 km/h est permis dans un rayon de 30 m autour d'une personne se trouvant dans l'eau, sans que le bateau le gêne d'une façon quelconque.

12. De nuit ou par visibilité réduite, la pratique du ski et d'autres sports nautiques, l'utilisation d'équipements de baignade et le remorquage de fly-surf est interdite.

Article 3.04 – Rencontre avec des bateaux rapides

En cas de rencontre selon l'article 6.01-bis de la Section I avec un bateau rapide montrant deux feux scintillants jaunes à 100-120 scintillements par minute, les autres bateaux, à l'exception de menues embarcations, canots et engins de sport, doivent conserver le cours initial qu'ils tenaient avant l'apparition du bateau rapide jusqu'à ce que ce dernier soit passé.

CHAPITRE 4 Règles spéciales

Article 4.01 – Transports de passagers et de véhicules à bord de bacs

Le conducteur du bac n'a pas le droit de refuser le transport – à titre prioritaire si nécessaire – des ambulances, des véhicules des pompiers et de la police, signalisés de façon spéciale. Dans de tels cas, les autres véhicules ou personnes ne peuvent pas exiger d'être transportés avec les automobiles susmentionnées.

Article 4.02 – Pont de pontons

1. Les ponts de pontons sont signalés par le signe visé à la Section II, Annexe 9, figure 2.

2. A l'approche d'un pont de pontons, les embarcations tenues à communiquer par radiotéléphonie doivent annoncer leur arrivée sur la voie radio du pont et, si le régime d'exploitation du pont le permet, demander l'ouverture du pont au moins une heure avant leur arrivée.

3. Les embarcations qui ne sont pas tenues de communiquer par radiotéléphonie peuvent demander l'ouverture du pont par téléphone ou sur place, en émettant deux signaux sonores prolongés ou de vive voix.

4. Les règles officiellement approuvées d'ouverture du pont sont publiées par l'opérateur du pont dans des Avis aux navigateurs dans la navigation intérieure.

5. A l'exception des moyens de transport nautique ayant l'intention, selon le point 6, de franchir la passe établie du pont fermé ou assurant le service technique ou la vérification du pont, seuls les moyens de transport nautique souhaitant franchir le pont de pontons peuvent approcher ce dernier à une distance de moins de 100 m et uniquement si le pont est ouvert.

6. La possibilité de franchir des ponts fermés doit être annoncée par un Avis visé au point 4.

Article 4.03 – Passage aux écluses

1. L'éclusage, l'amarrage et le passage aux écluses doivent s'effectuer selon les règles d'éclusage approuvées par le Département de la navigation et publiées par l'opérateur de l'écluse.

2. Les bateaux ne peuvent se trouver sur le territoire de l'écluse avant ou après l'éclusage que si des raisons d'ordre nautique le rendent nécessaire et/ou si le personnel de l'écluse leur a donné l'autorisation.

3. Les règles visées sous le point 10 de l'article 6.28 de la Section I au sujet des bateaux à passagers s'appliquent à l'égard des menues embarcations de plaisance et des canots.

4. Avant l'éclusage, le conducteur d'un bateau effectuant un transport de marchandises dangereuses est tenu d'informer le personnel de l'écluse du caractère de la cargaison.

5. Sauf dispositions différentes du personnel de l'écluse, les règles visées au point 3 de l'article 6.28 de la Section I concernant les menues embarcations s'appliquent également aux canots.

Article 4.04 – Procédures en cas d'alerte

1. Si le nombre de membres d'équipage d'une embarcation à destination économique, d'une installation flottante ou d'un engin flottant dépasse 3 personnes, l'opérateur est tenu d'établir dans le cadre de procédures en cas d'alerte les tâches de l'équipage en cas d'incendie, d'apparition d'une fuite ou de sauvetage de personnes.

2. Les procédures en cas d'alerte :
   a) doivent être portées à la connaissance de l'équipage ;
   b) doivent être affichées à un endroit visible à bord.

3. Il est nécessaire de procéder à chaque relève de l'équipage mais au moins une fois par mois à un exercice selon le plan d'alerte.

4. Le conducteur d'un établissement flottant à bord duquel un journal de bord est tenu doit inscrire dans le journal de bord la tenue d'exercices selon les procédures en cas d'alerte.

Article 4.05 – Exigence en matière de sécurité des canots et des menues embarcations

1. Les prescriptions relatives à l'équipement de menues embarcations et des canots sont visées aux Annexes II-1 et II-2. Les menues embarcations et les canots ne sont admis à la navigation qu'une fois ces prescriptions observées.

2. En fonction de leur destination, le Département de la navigation peut également établir d'autres prescriptions relatives à l'équipement des canots et menues embarcations que ce qui est visé sous le point 1. Dans le cas d'une embarcation soumise à l'enregistrement obligatoire, ceci est indiqué dans le certificat de bateau et dans le cas d'une embarcation non soumise à l'enregistrement, le Département de la navigation publie ces prescriptions dans une Avis aux bateliers de la navigation intérieure.

3. S'il est temporairement impossible, lors de l'utilisation d'un canot, d'observer la distance minimale de sécurité admise, les personnes se trouvant à son bord sont tenues de porter un gilet de sauvetage.

4. Avant le départ d'un canot et, le cas échéant, durant son déplacement, il convient d'en écoper l'eau accumulée dont la quantité influe négativement sur sa stabilité et sa capacité de naviguer.

Article 4.06 – Règles de baignade à partir d'une embarcation en dehors des zones de baignade balisées

1. Il n'est permis de quitter une embarcation pour se baigner que sur autorisation du conducteur de celle-ci.

2. Le moyen de transport nautique doit suivre le baigneur l'ayant quitté et être prêt à procéder à son sauvetage jusqu'à ce que celui-ci se trouve en toute sécurité.

3. Il est interdit de se baigner à partir d'une embarcation de transport public de passagers !

4. En complément aux points 1 et 2, une personne est autorisée à quitter pour se baigner un moyen de transport nautique fournissant des services touristiques combinés à des services de transport public si :

   a) des mesures adéquates sont prises pour le retour des baigneurs à bord,

   b) l'équipage du bateau est capable de surveiller les baigneurs en vue de les secourir,

   c) en dehors des engins de sauvetage prescrits, il y a à bord une bouée de sauvetage avec une corde insubmersible de 25 m de longueur et une corde synthétique insubmersible de 20 m de longueur et d'un diamètre d'au moins 12 mm.

Article 4.07 – Utilisation des canots et des embarcations de sport

1. S'il ne s'agit pas de personnes assurant le déplacement d'un canot à l'aide d'une pagaye ou d'une gaffe et exécutant d'autres travaux, il est interdit de se tenir debout dans un canot en marche.

2. Le conducteur du canot doit s'assurer avant l'embarquement que les personnes se trouvant dans le canot savent nager et, suivant leurs déclarations, il doit équiper le canot en moyens de sauvetage nécessaires, conformément aux dispositions des présentes Règles, prêts à servir et les distribuer.

3. Les personnes ne sachant pas nager et les passagers mineurs âgés de moins de 14 ans se trouvant dans un canot se déplaçant ou stationnant sur l'eau ainsi que toute personne naviguant à bord d'embarcations de sport sont tenus de porter des gilets de sauvetage.

4. Les entraîneurs de clubs sportifs ou les chefs d'équipes d'organisations civiles pour les jeunes sont responsables du comportement, en tant que participants à la circulation, des sportifs mineurs conduisant, sous leur surveillance, un canot ou une embarcation de sport sans être munis d'un document d'aptitudes approprié, ainsi que de l'observation des dispositions des présentes Règles.

5. Sans préjudice des autres dispositions des présentes Règles, l'enseignement et l'entraînement du/au canotage ou de la navigation à bord d'une embarcation de sport ne sont autorisés qu'à proximité de la rive, en dehors du chenal et sur les plans d'eau d'un port désignés par l'administration de ce dernier. L'enseignement et l'entraînement de/à la conduite de moyens de sport flottants motorisés n'est permis

que sur un plan d'eau pour les sports nautiques balisé, muni d'une autorisation du Département de la navigation.

Article 4.08 – Plan d'eau pour les sports nautiques

1. Sur les fleuves et les canaux, les plans d'eau pour les sports nautiques doivent être balisés par des panneaux des signaux « E.16 » à « E.21 » et « E.24 » conformément à l'Annexe 7 à la Section I et, le cas échéant, par des plaques additionnelles. Sur les lacs, leurs limites doivent être marquées par des bouées jaunes, conformément aux dispositions visées aux points 1 à 3 du Chapitre III de l'Annexe 5 à la Section II et sur les rives par les panneaux des signaux « E.16 » à « E.21 » et « E.24 » conformément à l'Annexe 7 de la Section I et, le cas échéant, par des plaques additionnelles.

2. Le remorquage sur la surface de l'eau d'un hydravion non motorisé ne peut être effectué que sur un hydro-aérodrome ou sur un plan d'eau pour les sports nautiques muni d'une autorisation spéciale du Département de la navigation.

Article 4.09 – Règles relatives au remorquage d'embarcations et d'hydravions et à la présence à leur bord

1. Le remorquage de menues embarcations, canots, embarcations de sport, skieurs nautiques, personnes ou hydravions se trouvant sur la surface de l'eau par une menue embarcation, un canot motorisé, une embarcation de sport à propulsion mécanique n'est permis que si :
   a) la puissance du moteur est suffisante pour assurer le remorquage ;
   b) le câble de remorque n'entrave pas la manœuvrabilité des embarcations ou des hydravions ;
   c) le câble de remorque peut être facilement lâché, y compris de l'embarcation ou de l'hydravion.

2. Sauf disposition différente du présent Règlement ou des prescriptions du Département de la navigation, les prescriptions relatives aux menues embarcations motorisées sont applicables en matière de navigation d'une embarcation remorquant un skieur nautique ou d'autres engins semblables (n'étant pas considérés comme des engins flottants).

3. Les personnes remorquées sur l'eau doivent porter un gilet de sauvetage.

4. Le conducteur de bateau ne peut désigner en tant qu'accompagnateur visé au point 2 de l'article 6.35 de la Section I qu'une personne âgée de 14 ans révolus. L'accompagnateur doit constamment veiller sur la personne remorquée, l'avertir des dangers éventuels et lui transmettre les instructions du conducteur du bateau.

Article 4.10 – Circulation dans des zones assignées à la baignade et aux endroits où travaillent des scaphandriers

1. A l'exception des cas visés au point 2, la navigation d'embarcations aux endroits assignés à la baignade est interdite.

2. La navigation de moyens de transport nautique dans des zones du plan d'eau assignées à la baignade n'est autorisée que si leur lieu de stationnement (lieu de stationnement pour lequel une autorisation a été obtenue) se trouve sur le plan d'eau respectif ou si elles y exécutent des travaux hydrotechniques avec la permission des autorités compétentes. Dans de tels cas, le moyen de transport nautique est tenu de traverser le plan d'eau concerné à une vitesse minimale de sécurité et dans le plus court laps de temps.

3. Faute d'autres dispositions des autorités compétentes, à proximité des endroits où travaillent des scaphandriers toute embarcation est tenue de réduire sa vitesse au minimum possible et de se tenir à au moins 50 m du signal.

Article 4.11 – Règles applicables sur l'eau à l'égard d'hydravions et d'hydro-aérodromes

1. Les hydravions peuvent circuler dans la zone d'un hydro-aérodrome en tant qu'embarcation à propulsion mécanique.

2. Si, pour des raisons contraignantes, un hydravion se déplace sur un plan d'eau situé en dehors d'un hydro-aérodrome, du point de vue de l'application des règles de la navigation il est considéré comme étant une menue embarcation motorisée.

3. Sauf pour des raisons contraignantes, les hydravions ne peuvent se déplacer en dehors du territoire d'un hydro-aérodrome qu'en convoi remorqué par un bateau motorisé.

Article 4.12 – Règles de transport de passagers

1. Le conducteur de bateau a le droit de procéder à l'embarquement et au débarquement des passagers (en dehors de la baignade autorisée à partir du bateau) aux endroits autorisés à ces fins par le Département de la navigation.

2. L'embarquement et le débarquement ne peuvent commencer que sur autorisation du conducteur du bateau ou de la personne désignée par ce dernier.

3. Le conducteur de bateau peut refuser de transporter des personnes pouvant mettre en danger la sécurité de la navigation ou la tranquillité des passagers et leur sécurité physique.

4. Il est interdit de transporter des marchandises dangereuses en même temps que des passagers.

Article 4.13 – Restrictions concernant l'utilisation d'engins de sport flottants

1. En sus d'autres dispositions visées par les présentes Règles et d'autres normes juridiques, la navigation sur un engin de sport flottant est interdite :

   a) aux endroits marqués par les panneaux A.17 et/ou A.18 et/ou A.20, figurant à l'Annexe 7 à la Section I ;

b) aux lieux de stationnement marqués par des signaux, s'il s'y trouve un établissement flottant (sauf en cas de départ ou d'amarrage à une vitesse de moins de 5 km/h) ;

c) sur les zones du plan d'eau destinés à la baignade (sauf en cas de départ ou d'amarrage d'une embarcation de sport non motorisée, à une vitesse de moins de 5 km/h) ;

d) sur un rayon de 100 m autour des ports pour bateaux à passagers et bacs (si les dimensions de la voie d'eau ne le permettent pas, il convient de s'en tenir à une distance maximum pour ne pas entraver l'amarrage ou le déplacement du bateau à passagers ou bac) ;

e) sur des lacs, à l'exception du Balaton, du lac de Velence et du lac Fertő, en dehors d'un plan d'eau d'une largeur de 500 m calculée à partir de la ligne de la berge, si l'administration du lac n'en dispose autrement.

2. Les engins de sport flottants sont tenus de passer par les secteurs mentionnés ci-après sans gêner les autres établissements flottants, à une vitesse de sécurité et dans le plus court laps de temps possible :

a) passages étroits sur le chenal ;

b) passes des ponts et écluses, ainsi que sur un rayon de 200 m avant d'y entrer ;

c) ports (à l'exception des ports pour engins de sport flottants) et sur un rayon de 200 m avant d'y entrer ;

d) confluence ou croisement de voies d'eau.

3. En sus des autres prescriptions des présentes Règles, il est interdit d'utiliser des engins de sport à voile :

a) aux endroits marqués par le panneau A.17 figurant à l'Annexe 7 à la Section I ;

b) dans les passages étroits sur le chenal ;

c) dans les écluses et sur un rayon de 200 m autour de ces dernières ;

d) sur des cours d'eau frontaliers longeant la frontière Schengen.

Article 4.14 – Signalisation du service de sauvetage

Les canots de sauvetage motorisés doivent porter comme signes distinctifs :

a) un pavillon vert de 0,4 x 0,4 m avec au milieu une croix blanche dont les bras sont d'une longueur de 0,3 m et d'une largeur de 0,1 m ;

b) durant l'alerte, pour indiquer qu'il a la priorité, un feu bleu clignotant prescrit par l'article 3.27 de la Section I.

Article 4.15 – Exécution de travaux sur l'eau

Les travaux de chargement/déchargement exécutés en dehors d'un port, à l'exception de ceux exécutés à bord de porte-barges, sont considérés comme étant des travaux exécutés sur l'eau.

CHAPITRE 5 Règles de stationnement

Article 5.01 – Surveillance des établissements flottants

1. La présence et le stationnement sur le chenal navigable ainsi que l'emplacement sur le chenal navigable d'établissements flottants soumis à l'enregistrement hors service ou n'étant pas munis de certificat de bateau valide ne sont pas admis.

2. Si les établissements flottants visés au point 1 se trouvent en dehors du chenal navigable, il est nécessaire d'y organiser une garde devant être mise en place à bord d'établissements flottants mais pouvant également être effectuée en commun.

3. Il n'est admis de laisser des bateaux motorisés ou des bateaux à voile munis de propulseurs mécaniques sans surveillance que si leur exploitation par des personnes non avenues est exclue.

Article 5.02 – Stationnement en dehors du chenal navigable

Du point de vue de sa signalisation et du service de garde à son bord, il est considéré qu'un bateau stationne en dehors du chenal navigable s'il est amarré ou ancré dans un endroit prévu à ces fins conformément aux signaux des Règles ou de prescriptions provisoires.

Article 5.03 – Veille et garde à bord

1. Au cours de la veille, le nombre de membres d'équipage devant se trouver à bord d'un établissement flottant ne doit pas être inférieur au nombre minimum de membres d'équipage établi par un acte normatif relatif au régime de fonctionnement A.1 et, faute de ceci, prévu en vertu de l'attestation de bord.

2. La personne désignée pour assurer la veille doit :
   a) remplir sans faille ses attributions à un endroit dont il est possible de veiller sur l'établissement flottant ;
   b) en cas de danger, en aviser le conducteur de l'établissement flottant.

3. Il convient d'assurer la veille à bord d'un bateau stationnant en dehors du chenal et transportant des passagers ou des matières explosives ou radioactives, de même que si les conditions locales l'exigent (ex. charriage, crues, voie d'eau dans la coque, danger d'incendie, vent fort).

4. En dehors des cas visés au point 3, à bord d'un bateau motorisé et d'un établissement flottant en stationnement en dehors du chenal navigable il est nécessaire d'organiser un service de garde.

5. La veille et le service de garde à bord de bateaux stationnant côte à côte en dehors du chenal navigable peuvent être assurés conjointement.

6. Si un bateau se trouve dans des ports ou sur des aires de stationnement appartenant à un port et s'il est possible de l'observer à partir d'embarcations, la veille peut être reléguée à la surveillance portuaire.

7. S'il n'est pas nécessaire d'organiser une veille ou une garde à bord d'un bateau en stationnement, ce dernier doit être surveillé par une personne à même de vérifier l'observation des dispositions visées au point 3 de l'article 7.01 de la section I, de parer aux situations dangereuses et de montrer les signaux prescrits par les présentes Règles.

B. Règles concernant les rivières et les canaux

CHAPITRE 6 Règles générales

Article 6.01 – Règles de navigation des canots

Lors du croisement de deux canots munis de moteurs du même type, à l'exception des canots à voiles, l'avalant doit ménager au montant le passage à proximité de la rive. Lorsque le croisement en toute sécurité n'est possible que si l'un des canots change de cours, le montant doit céder le passage.

Article 6.02 – Règles de sécurité de la navigation des bacs à treuil

1. Un bateau motorisé tenu d'utiliser la liaison radiotéléphonique s'approchant de l'embarcadère d'un bac à treuil, est tenu d'enjoindre en temps utile à l'équipage du bac de libérer le chenal navigable (en lâchant le treuil bas du bac) par radiotéléphone (si l'utilisation obligatoire de la radiocommunication est prescrite à l'égard d'un bac à treuil) et dans le cas d'un bac n'étant pas tenu d'utiliser la liaison radio en émettant plusieurs signaux acoustiques prolongés. Les conducteurs d'autres bateaux ou de radeaux le font par des cris retentissants. En entendant ce signal

   a) le conducteur du bac en stationnement est tenu de lâcher sans délai jusqu'au fond du cours d'eau le treuil bas du bac ou

   b) si le bac est en cours de route, le conducteur du bac est tenu de lâcher jusqu'au fond du cours d'eau le treuil sitôt le franchissement terminé.

2. De nuit ou par visibilité réduite et si le bac à treuil se trouve en stationnement plus qu'il n'est nécessaire pour l'embarquement ou le débarquement, il est interdit de maintenir tendu le treuil bas du bac.

3. Si le treuil d'un bac à treuil bas est tendu, cette situation doit être signalée par un feu conformément à l'article 3.28 de la section I, se trouvant sur le bac du côté du chenal navigable.

4. Si le treuil d'un bac à treuil bas est relâché jusqu'au fonds du lit, cette situation doit être signalée à partir du bac :

   a) de jour par un drapeau ou panneau vert (signal E.1, conformément à l'Annexe 7 de la section I) hissé sur une lance inclinée à 45° ;

   b) de nuit par un feu vert visible de tous les côtés ;

   bien visibles pour les bateaux s'y approchant.

Article 6.03 – Navigation à la dérive

1. En vertu de l'article 6.19 de la Section I, la navigation à la dérive est autorisée sur les plans d'eau visés dans une autorisation spéciale délivrée par le Département de la navigation.

2. Seule la navigation à la dérive parallèlement au courant de la rivière de deux bateaux accouplés au maximum est admise.

3. A bord d'un bateau naviguant à la dérive il convient d'installer les signaux additionnels visés à l'article 3.34 de la Section I des présentes Règles.

4. Le flottage sur des rivières et des canaux relevant de la catégorie des voies d'eau est interdit.

5. A l'exception des rivières et des canaux où la législation l'interdit, le flottage est admis dans les conditions énumérées ci-dessous :

   a) un panneau de dimensions suffisamment importantes installé à bord du radeau de façon à être lisible des deux rives doit indiquer le nom et l'adresse du propriétaire ou de l'expéditeur ;

   b) il convient d'observer une distance d'au moins 300 m entre les radeaux naviguant à la dérive ;

   c) faute d'une autorisation spéciale pour un transport, tout transport de personnes à bord d'un radeau est interdit.

Article 6.04 – Stationnement d'un établissement flottant

1. Tout en observant les prescriptions visées au point 2 de l'article 7-01 de la Section I, en dehors des dispositions de l'article 7.02, les établissements flottants ne peuvent stationner que sur permission du Département de la navigation :

   a) sur les plans d'eau soumis à des Règles de la navigation par le Département de la navigation et étant balisés conformément au croquis 1 de l'Annexe 9 à la Section II, ou

   b) sur des aires de stationnement marquées par des signaux indiquant les types de bateaux jouissant du droit d'utiliser ladite aire de stationnement.

2. Faute d'autres instructions des autorités compétentes et sans préjudice d'autres prescriptions des présentes Règles, les établissements flottants destinés à l'amarrage peuvent être utilisées pour l'amarrage de canots et d'engins de sport (sur autorisation de la personne exploitant ledit établissement flottant). Une seule rangée de canots ou engins de sport peuvent s'amarrer bord à bord à l'établissement flottant du côté du chenal. L'établissement flottant avec les canots ou engins de sport y étant amarrés ne doit pas restreindre la largeur du chenal.

3. Un établissement flottant n'étant pas soumis à l'enregistrement obligatoire peut être assigné à l'utilisation publique sur autorisation du Département de la navigation délivrée suite à une certification de sa sûreté à l'exploitation. Les prescriptions relatives à la sûreté à l'exploitation figurent dans l'Annexe 1 de la Section II. Sur

un tel établissement flottant doivent être inscrits de manière indélébile des données pour l'identification de l'établissement et relatives au propriétaire (nom, siège ou adresse). Les données relatives à l'autorisation obtenue (procès-verbal) doivent se trouver à bord de l'établissement flottant. En absence de l'autorisation à bord de l'établissement flottant, il convient de montrer à un endroit visible du côté du chenal un panneau (dimensions minimum 0,6 x 0,6 m) du signe A.5 conformément à l'Annexe I-7 aux présentes Règles.

Article 6.05 – Circulation vers l'amont et vers l'aval sur les canaux

Sur les canaux, la circulation vers l'amont et vers l'aval est établie par les présentes Règles ou par des prescriptions provisoires du Département de la navigation.

Article 6.06 – Navigation des bateaux transportant des marchandises dangereuses

1. Sur les rivières ou canaux où l'utilisation de la radiotéléphonie est obligatoire et sur lesquels le Département de la navigation (dans un Avis aux navigateurs de la navigation intérieure) une voie radio spéciale pour les communications, la notification obligatoire visée au point 1 de l'article 8.02 de la section I pour les bateaux transportant des marchandises dangereuses, doit avoir lieu lors du passage du bateau par les points de contrôle.

2. Tout bateau n'ayant pas transmis la notification obligatoire peut être appelé à le faire, étant tenu de donner suite à cet appel.

3. La non transmission de la notification obligatoire est considérée comme constituant une menace à la sécurité de la navigation et le Département de la navigation est en droit d'interdire la poursuite de la navigation du bateau ou d'établir des conditions appropriées pour la poursuite du voyage.

CHAPITRE 7 Règles détaillées concernant certaines voies d'eau

7.1 Danube

Article 7.11 – Utilisation des radiocommunications et navigation au radar

1. Conformément aux points 2 et 3 de l'article 4.05 de la Section I ainsi qu'au point 4 de l'article 2.05 de la Section II, l'utilisation des communications par radiotéléphone sur le bras principal du Danube est obligatoire.

2. En ce qui concerne l'application du point 1 de l'article 6.32 de la Section I, tout conducteur de bateau disposant d'une qualification pour conduire un bateau au radar ou, dans le cas des bateaux ne battant pas pavillon hongrois, d'une qualification reconnue conformément au Règlement relatif à la formation des conducteurs de bateau dans le cadre duquel il a passé avec succès un examen de connaissances de conduite au radar est considéré comme étant un conducteur qualifié pour conduire le bateau au radar. Si le bateau, conformément à l'attestation de bord, dispose de par sa construction d'une timonerie pour une personne avec radar, en cas de navigation au radar il est nécessaire d'assurer la présence d'une deuxième personne

qualifiée pour la navigation au radar pouvant être appelée sans délai dans la timonerie.

Article 7.12 – Conduite du bateau au départ

Par dérogation à l'article 6.14 de la Section I, sur le secteur de Danube km 1652 – 1642 l'émission d'un signal sonore au départ n'est permise qu'en cas de menace d'avarie.

Article 7.13 – Flottage

Le flottage est interdit sur le Danube.

Article 7.14 – Signalisation lumineuse des installations flottantes

La signalisation lumineuse visée à l'article 3.23 de la Section I n'est pas requise à bord d'installations flottantes si elles se trouvent à une distance n'excédant pas 5 m à compter de la rive.

Article 7.15 – Règles de navigation

A l'exception des embarcations de plaisance et des canots, sur certains secteurs du Danube à circulation intense il est nécessaire d'observer les règles additionnelles de navigation visées ci-après.

1. Sur les plans d'eau marqués par le panneau visé au croquis 1 de l'Annexe 9 à la Section II et soumis aux Règles de la navigation, le stationnement des établissements flottants n'est admis qu'aux endroits désignés par le Département de la navigation ou établis par les règles relatives à l'utilisation de certains ports.

2. Dans les zones de stationnement il convient d'ancrer aussi près de la rive que possible pour laisser assez de place aux bateaux arrivant par la suite et ne pas menacer la sécurité des bateaux naviguant sur le chenal navigable.

3. L'arrêt d'un bateau arrivant avec une installation d'ancrage hors service n'est pas admis dans une zone de stationnement (en eaux libres), sauf ci cela a lieu sous la surveillance continue d'un bateau motorisé et à titre provisoire (par exemple lors de la formation d'un convoi).

4. Tout bateau poussé sans équipage se trouvant en stationnement doit être ancré la proue vers l'amont, à l'exception des cas où le bateau fait partie d'un convoi comprenant pendant la période de stationnement un bateau motorisé (sous la surveillance du conducteur d'un bateau motorisé ou d'un bateau non motorisé avec équipage).

5. Si un convoi remorqué composé de plusieurs rangées de bateaux stationne sur une aire de stationnement, il est nécessaire d'assurer l'ancrage sûr de chaque rangée.

6. L'organisation de la garde d'un bateau sans équipage en cours de stationnement est assumée par la personne l'utilisant. Faute de garde, la responsabilité concernant cette infraction revient au conducteur de bateau l'ayant mis en stationnement.

7. Si le niveau de l'eau dépasse le niveau établi à l'égard du plan d'eau en question et si plus de deux bateaux stationnent sur une rangée, ils doivent être également amarrés à la rive, au moins par un câble d'amarrage ou tout autre moyen offrant la même sécurité.

8. Stationnement pendant l'hiver :

   a) le conducteur et la personne utilisant le bateau doivent observer attentivement les données et renseignements concernant la météo et les conditions des glaces ; ils sont tenus de veiller à ce qu'en cas de charriage pouvant mettre en danger le bateau ou l'installation flottante, il ne reste en eaux libres aucun bateau ou installation flottante à l'exception des brise-glaces ;

   b) avant le commencement du charriage, toute installation flottante pouvant être mise en danger doit être amenée au port ;

   c) les personnes utilisant des établissements flottants sont tenues de fournir, en accord avec les autorités portuaires, un bateau motorisé en état de fonctionnement pour mettre en stationnement leurs établissements flottants dépourvus de propulsion mécanique et pour exécuter les travaux requis et les manœuvres des bateaux pendant le stationnement, depuis le commencement du charriage jusqu'à la prise du fleuve ou à la fin du charriage sur la partie du plan d'eau soumise aux Règles de la navigation. Il est admis de conclure un contrat d'exécution de ces travaux avec d'autres entreprises ou sociétés de navigation.

   d) les conducteurs des bateaux hivernants doivent aviser sans délai du commencement de l'hivernage le Département de la navigation et les autorités portuaires, si l'hivernage a lieu sur le territoire d'un port. L'opérateur du port (Département de la navigation si l'hivernage a lieu en dehors du territoire d'un port) désigne parmi les conducteurs des bateaux hivernants un gérant de l'hivernage qui est tenu de dresser un « Plan d'hivernage » et le conserver (chez lui) ;

   e) le Département de la navigation applique les sanctions prévues par la loi à l'encontre des personnes utilisant des établissements flottants qui n'ont pas assuré, avant que la prise du fleuve ne commence, le stationnement sûr de leurs installations en menaçant de ce fait la sécurité des participants à la navigation ou de la navigation-même, ou du chenal navigable, ou du maintien de ce dernier en état de liberté. Les frais requis par l'application des mesures coercitives sont assumés par le propriétaire du bateau, les autorités ayant le droit de retenir le certificat de bateau/d'établissement flottant tant que ces frais ne sont pas remboursés.

9. Dans les zones d'ancrage ou sur les lieux d'amarrage des établissements flottants, les bateaux et convois passant à proximité d'un bateau doivent se tenir à une distance maximale des bateaux et des établissements flottants en stationnement (en observant pour ce faire les prescriptions appropriées des présentes Règles) et se déplacer avec une vitesse ne présentant aucun danger pour ces derniers.

Article 7.16 – Régime de la navigation dans la zone de la ville de Budapest

1. Sur le secteur de Danube se trouvant sur le territoire de Budapest entre les km 1660 et 1629 doivent être appliquées les règles additionnelles établies en vertu de l'article 7.15 de la Section II.

2. Si le niveau de l'eau dépasse le HNN il convient d'appliquer les dispositions du point 7 de l'article 7.15 de la Section II.

3. En cas de menace d'avarie survenant suite au charriage il est également permis aux bateaux ne battant pas le pavillon hongrois d'entrer dans le bras de Háros du Danube ainsi que dans le bassin d'Újpest. Néanmoins, il convient qu'une fois en sécurité, ils en avisent les autorités de la police pour la protection des cours d'eau.

4. Sur l'ensemble du parcours des canaux d'accès dans les bassins portuaires se trouvant sur le secteur de Danube de la zone de Budapest ainsi que dans la zone des entrées dans les bras de Háros, Ráckeve, et Óbuda et en outre sur un secteur d'une longueur de 200 m du bras principal, les bateaux ou convoi faisant route vers le bras principal jouissent de la priorité de passage devant les bateaux ou convois faisant route en provenance du bras principal.

Article 7.17 – Régime de la navigation dans la zone de la ville de Mohács

1. Sur le secteur de Danube dans la zone de la ville de Mohács, entre les km 1466 et 1433 doivent être appliquées les règles additionnelles établies en vertu de l'article 7.15 de la Section II.

2. Si le niveau de l'eau dépasse le HNN il convient d'appliquer les dispositions du point 7 de l'article 7.15 de la Section II.

3. Il n'est admis de stationner sur les aires de stationnement situées sur le plan d'eau désigné par les autorités compétentes pour effectuer le contrôle frontalier qu'en vue de franchir la frontière et pour une durée n'excédant pas 4 heures. Une fois le contrôle frontalier effectué, il convient de quitter sans délai ledit secteur.

4. Les bateaux ou convois stationnant dans l'attente du contrôle frontalier ne doivent pas entraver le libre passage des bateaux ou convois circulant sur ce secteur, s'approchant de la rive pour subir le contrôle frontalier ou s'en éloignant une fois le contrôle subi.

5. Si l'aire de stationnement désignée au franchissement de la frontière est provisoirement encombrée ne pouvant accepter pour le moment d'autres bateaux ou convois, le Département de la navigation ou la police pour la protection des cours d'eau arrêtent les bateaux arrivants en leur désignant une aire de stationnement appropriée.

6. Pour observer les dispositions du point 5 lors du passage par le secteur compris entre les km 1466 et 1460, tout bateau et convoi important ainsi que d'autres bateaux pourvus d'une installation radiotéléphonique avalants de même que tout bateau et convoi important ainsi que d'autres bateaux pourvus d'une installation

radiotéléphonique montants sont tenus lors du passage par le secteur km 1433-1443 de communiquer leur position et le port de destination sur la voie 22.

7. Le Département de la navigation ou la police pour la protection des cours d'eau accordent sur la voie 22 aux bateaux et convois provisoirement arrêtés l'autorisation de poursuivre le voyage.

Article 7.18 – Navigation des bateaux transportant des matières dangereuses

Les bateaux transportant des marchandises dangereuses sur le Danube doivent s'acquitter de l'obligation de notifier lors de l'entrée sur le territoire du pays visée à l'article 8.02 de la Section I par liaison radiotéléphonique sur la voie prescrite ou par des méthodes visées dans des normes juridiques relatives aux spécifications et aux règles d'exploitation des services d'information fluviale.

7.2 Bras de Mosony du Danube

Article 7.21 – Communication par radiotéléphone

L'utilisation des communications par radiotéléphone sur le secteur de ce bras du Danube entre les km 2,5 et 0,0 conformément au point 4 de l'article 2.05 de la Section II est obligatoire.

7.3 Bras de Szentendre du Danube

Article 7.31 – Communication par radiotéléphone

L'utilisation des communications par radiotéléphone sur ce bras du Danube conformément au point 4 de l'article 2.05 de la Section II est obligatoire.

Article 7.32 – Utilisation d'engins nautiques de sport

La pratique du ski nautique, l'utilisation d'engins nautiques de sport et de baignade remorqués ainsi que des parachutes et l'hydroplanage en utilisant des engins flottants sur le bras Szentendre du Danube est admise sur les secteurs de fleuve balisés par des signaux appropriés.

Article 7.33 – Navigation et stationnement pendant la période de phénomènes de glaces entre les km 1,5 et 0,5

1. Sur ce bras du Danube, sur le secteur entre les km 1,5 et 0,5, le long de la rive gauche, un lieu de stationnement est désigné où le stationnement provisoire des bateaux transportant des marchandises dangereuses en cas d'urgence suite à des phénomènes de glaces est admis.

2. En cas d'urgence suite à des phénomènes de glaces, il est également permis aux bateaux ne battant pas de pavillon hongrois pour lesquels dans d'autres cas l'entrée n'est pas admise selon les accords internationaux, d'entrer sur le cours d'eau de ce secteur de Danube entre les km 0 et 1,5.

3. Avant d'entrer conformément aux points 1 et 2, il est nécessaire d'en aviser le Département de la navigation et l'autorité de la police pour la protection des cours d'eau.

Article 7.34 – Limitations de la circulation des bateaux pendant les crues

Sur le cours d'eau du bras de Szentendre du Danube les règles ci-dessous sont en vigueur :

1. si à la station hydrométrique de Budapest un niveau de l'eau de 600 cm ou plus est observé, les bateaux, sauf en cas d'amarrage, d'approche de l'aire de stationnement et de croisement, sont obligés de tenir le milieu du lit du fleuve et de réduire la vitesse de manière à ne pas créer des vagues ni d'effet de succion pouvant endommager les berges (navigation prudente) ;
2. la navigation est interdite si le niveau de l'eau à la station hydrométrique de Budapest est supérieur ou égal à 640 cm ;
3. l'interdiction de la navigation visée au point 2 ne concerne pas les bateaux participant aux mesures de protection et aux travaux de sauvetage en cas de crues, ni les bateaux des établissements publics.

7.4 Bras de Ráckeve du Danube

Article 7.41 – Communication par radiotéléphone

L'utilisation des communications par radiotéléphone dans ce bras du Danube conformément au point 4 de l'article 2.05 de la Section II est obligatoire.

Article 7.42 – Navigation des embarcations

Au même titre que les prescriptions des présentes Règles, les conducteurs de moyens de transport nautique sont également tenus d'observer les règles figurant dans un acte normatif sur les restrictions de la circulation des transports nautiques sur diverses voies navigables pour des raisons de protection de l'environnement et la délivrance d'autorisations à l'exploitation sur les territoires soumis aux restrictions.

7.5 Canal de Sió

(sans rapport avec la navigation sur le Danube)

7.6 Dráva

(sans rapport avec la navigation sur le Danube)

7.7 Tisza

(sans rapport avec la navigation sur le Danube)

7.8 Bodrog

(sans rapport avec la navigation sur le Danube)

7.9 Canal magistral oriental

(sans rapport avec la navigation sur le Danube)

7.10 Deuxième et troisième Körös

(sans rapport avec la navigation sur le Danube)

C. Règles relatives aux lacs

CHAPITRE 8 Règles générales

(sans rapport avec la navigation sur le Danube)

CHAPITRE 9 Règles détaillées relatives à certains lacs

(sans rapport avec la navigation sur le Danube)

ANNEXE II-1
Prescriptions concernant la sûreté

I. Prescriptions à l'égard de menues embarcations et de canots

1. Du point de vue de leur conception et de leur construction, les menues embarcations et les canots d'une longueur dépassant 2,5 m doivent être conformes aux prescriptions relatives à la sécurité établies dans un acte normatif distinct relatif à la conception, la construction et la certification de l'agrément des moyens de transport nautique aux fins de plaisance. Les menues embarcations et les canots doivent, même coulés, disposer d'une force résiduelle de poussée de 7,5 kg par personne selon les données relatives à leur capacité en passagers et conserver leur flottabilité.

2. Les menues embarcations doivent être munies de l'équipement visé dans un acte normatif distinct relatif à la conception, la construction et la certification de l'agrément des moyens de transport nautique aux fins de plaisance et au moins d'une paire de rames pouvant être considérés appropriées compte tenu des conditions d'exploitation et de construction.

3. Les canots à voile à moteur auxiliaire approprié en tant que propulseur sont équipés à titre additionnel pour signaler le propulseur mécanique d'un cône noir conformément au point 3 de l'article 3.12 de la Section I des présentes Règles.

4. La distance de sécurité minimale pour les canots et les menues embarcations est la suivante :

   a) sur le lac Balaton – 0,3 m

   b) sur d'autres voies d'eau – 0,25 m.

   La distance de sécurité désigne la distance minimale mesurée entre le point le plus bas de la marge supérieure du bord étanche ou du tableau de l'embarcation ou du canot et la ligne effective de flottaison.

5. Si les barques de sport sont utilisées en dehors d'un concours, du point de vue de la distance de sécurité et de leur équipement de base (Annexe 2 à la Section II) il convient de s'en tenir aux prescriptions relatives aux autres canots.

II. Prescriptions relatives aux établissements flottants non soumis à l'enregistrement obligatoire

1. Prescriptions fondamentales à l'égard de la stabilité et de la résistance : en cas de chargement maximal, les flotteurs ne doivent s'enfoncer dans l'eau plus que la moitié de leur volume. Ils doivent être fixés à demeure par soudure ou par une prise protégée à vis avec le cadre du pont, les endroits de fixation (pour les systèmes composés de flotteurs-tonneaux – 2 unités pour chaque tonneau) devant être situés à une distance n'excédant pas 1 m, le cadre du pont devant posséder des traverses rigides transversales et longitudinales de 500 mm au maximum.

2. Structure du pont : pour le plancher en bois, l'épaisseur minimum du matériau doit être de 25 mm. Même si d'autres matériaux sont utilisés pour le pont, il est requis qu'une déformation résiduelle ne survienne pas au point médian en cas de chargement maximal.

3. Amarrage : les établissements flottants doivent disposer aux angles ou à leur proximité de taquets ou d'anneaux d'amarrage fixés à demeure au cadre.

4. Protection contre la corrosion, protection du matériau, esthétique : exigences minimales à l'égard des structures en acier : apposition d'une protection anticorrosive en deux couches, peinture du pont en une couche, conservation des structures en bois ; élimination de l'effet de glissement sur le pont ; les tables et sièges amovibles doivent être fixés au pont.

5. Matériaux utilisés : flotteurs : au moins des tonneaux en tôle avec des bouchons étanches d'un autre matériau équivalant avec des cloisons intermédiaires divisant la structure en sections étanches au moins tous les 2 mètres.

6. Cadre du pont : au moins un profil angulaire de 60x60x3 mm ou un autre matériau avec une rigidité similaire.

7. Traverses transversales et longitudinales de rigidité sur le pont : au moins un profil angulaire de 40x40x3 mm ou un autre matériau avec une rigidité similaire.

8. Les menues embarcations et les canots sont disposés sur un bateau aux fins d'hivernage.

III. Prescriptions relatives aux moyens de sport nautique non soumis à un enregistrement obligatoire

1. Les moyens de sport nautique peuvent être composés d'un ou de plusieurs flotteurs étanches devant être fixés entre eux de manière tellement fiable qu'ils résistent en cas de chargement maximal sans déformations résiduelles et sans perdre leur étanchéité aux conditions météorologiques, aux caractéristiques du courant d'eau et aux vagues sur la surface de l'eau.

2. Les moyens de sport nautique

   a) doivent supporter le remous lors d'un chargement de 125% par rapport au chargement maximal prévu ;
   b) le volume total de la coque close doit constituer au moins le double du volume maximum d'immersion ;
   c) doivent disposer d'une stabilité appropriée ;
   d) doivent atteindre une vitesse d'au moins 8 km/h (par rapport à l'eau dormante) et disposer d'une manœuvrabilité permettant l'évitement, le virage et l'arrêt.

ANNEXE II-2
I. Equipement obligatoire des canots

1. Les canots sont admis à la navigation avec l'équipement de base suivant :

   a) gilets de sauvetages – conformément au nombre total de personnes de moins de 16 ans et d'adultes ne sachant pas nager et se trouvant dans le canot, mais au moins 1 ;

   b) avirons – conformément au nombre de personnes se trouvant dans le canot et au genre de propulsion de ce dernier, mais au moins 1 ;

   c) ancre – 1 article ; le poids de l'ancre doit représenter au moins 5 % de celui du canot sans ancre (l'ancre peut être remplacée par tout autre engin ou objet ne présentant pas de danger pour les personnes et capable de fixer provisoirement le canot au fond du cours d'eau) ;

   d) câble ou chaîne d'amarrage et d'ancrage d'une longueur d'au moins 10 m, en bon état ;

   e) écope d'une capacité d'au moins 1 l (1) ;

   f) lanterne électrique à feu blanc pouvant être dirigé, le cas échéant, dans la direction nécessaire pour émettre des signaux lumineux à l'intention de moyens de transport nautique s'approchant ; une condition de fonctionnement fiable est l'existence d'une ampoule à incandescence de réserve ou d'une source de lumière à l'intérieur de laquelle se trouvent plusieurs ampoules à incandescence ou diodes lumineuses (LED) fonctionnant indépendamment l'une de l'autre et d'une source d'alimentation de réserve pendant le laps de temps compris entre le coucher et le lever du soleil (1) ;

   g) plaque comportant le nom et l'adresse de la (base) personne exploitant le canot, fixée à demeure au bord de ce dernier ;

   h) lors du transport à bord d'un canot de matières inflammables ou explosives, un extincteur d'une productivité conforme à la classe/type d'extinction 8A ou 34B doit être prévu.

2. Les prescriptions visées au point 1 s'appliquent comme suit aux kayaks, canoës, yawls, barques à deux, quatre et six rames et canots dont la longueur de la coque est inférieure à 2,5 m :

   a) gilets de sauvetages – conformément au nombre de personnes se trouvant dans le canot ;

   b) avirons – conformément au type de propulsion de ce dernier, mais au moins 1 ;

   c) écope d'une capacité d'au moins 1 l ou éponge (1) ;

   d) câble ou chaîne d'amarrage et d'ancrage d'une longueur d'au moins 5 m, en bon état.

3. Les embarcations de courses doivent être pourvues de l'équipement obligatoire établi conformément aux règles de concours et d'entraînement publiées par la fédération sportive nationale appropriée. Ledit équipement doit se trouver à bord des canots de courses au cours des entraînements et des concours, y compris durant le trajet vers/de l'endroit de l'entraînement ou du concours, parcouru sous la surveillance prescrite en matière de concours ou d'entraînements.

4. En dehors des équipements visés au point 1, les canots se trouvant à bord de grandes embarcations doivent équipés de :

   a) gilets de sauvetage – conformément au nombre de personnes se trouvant à leur bord ;

   b) bouées de sauvetage avec des cordes flottantes d'au moins 27,5 m – 1 ;

   c) gaffes, dont la longueur de la hampe dépasse 1,5 m – 1.

II. EQUIPEMENT DE PETITS BATEAUX DE PLAISANCE

Longueur de la coque (m)			0-6	6-12	12-15	15-20
1	ancre principale	Ancrage à quatre pattes (kg)	7-10	10-20	20-40	40-50
		Ancre champignon, ancre Danforth et autres types d'ancrage plat, ancre charrue, ancre Bruce et ancre delta.	-10%	-10%	-15%	-20%
2	ancre de rechange (kg)		le poids minimum doit être de 80% du poids de l'ancre principale choisie, mais pas plus de 25 kg			
3	chaîne d'ancre	diamètre (mm)	4	6	8	10
		longueur (m)	13	18	22	25
	câble d'ancrage	diamètre (mm)	8-10	10-16	16-20	20-24
		longueur comme pour la chaîne d'ancre, mais pas moins de (m)	5-7	9-11	13-15	17-19
4	câble d'amarrage	diamètre (mm)	10	10-15	15-20	20-24
		longueur (m)	5	9	13	19
		nombre (pièce)	2	2	2	3
5	gaffe	si le tirant d'eau est supérieur à 1 m, avec hampe graduée en dm	1			
	2 avirons (une paire)		1			
6	moyens de sauvetage	bouée de sauvetage, fer à cheval de sauvetage, corde insubmersible de 8 ou 25 m de long (pièce)	1 (longueur de la corde 8 m)		2 (longueur de la corde 25 m)	
		gilet de sauvetage de catégorie d'au moins 100 N ou 150 N selon la norme EN 395 (ISO 12402-4) ou EN 396 (ISO 12402-3).	conformément au nombre de personnes se trouvant à bord			
7	extincteur	extincteur adapté à l'extinction des feux de catégorie A, B, C (nombre/kg)	1/1		2/4	3/6
8	premiers soins	Coffres de sauvetage de type "I"/ selon MSZ 13553 (pièce)	1			
		Coffres de sauvetage de type "II"/ selon MSZ 13553 (pièce)			1	

9	lanterne électrique étanche	avec ampoule et batterie de réserve	lanterne électrique étanche, alimentée par une source d'alimentation indépendante, 1 pièce, puissance minimale 2,5 W
10	dispositif d'avertissement		mégaphone, sirène fixe ou manuelle qui fonctionne dans la gamme de fréquences supérieure à 350 Hz
11	passerelle (marches ou échelle de corde)	pour un franc-bord supérieur à 0,5 m	au moins un dispositif doit être à bord

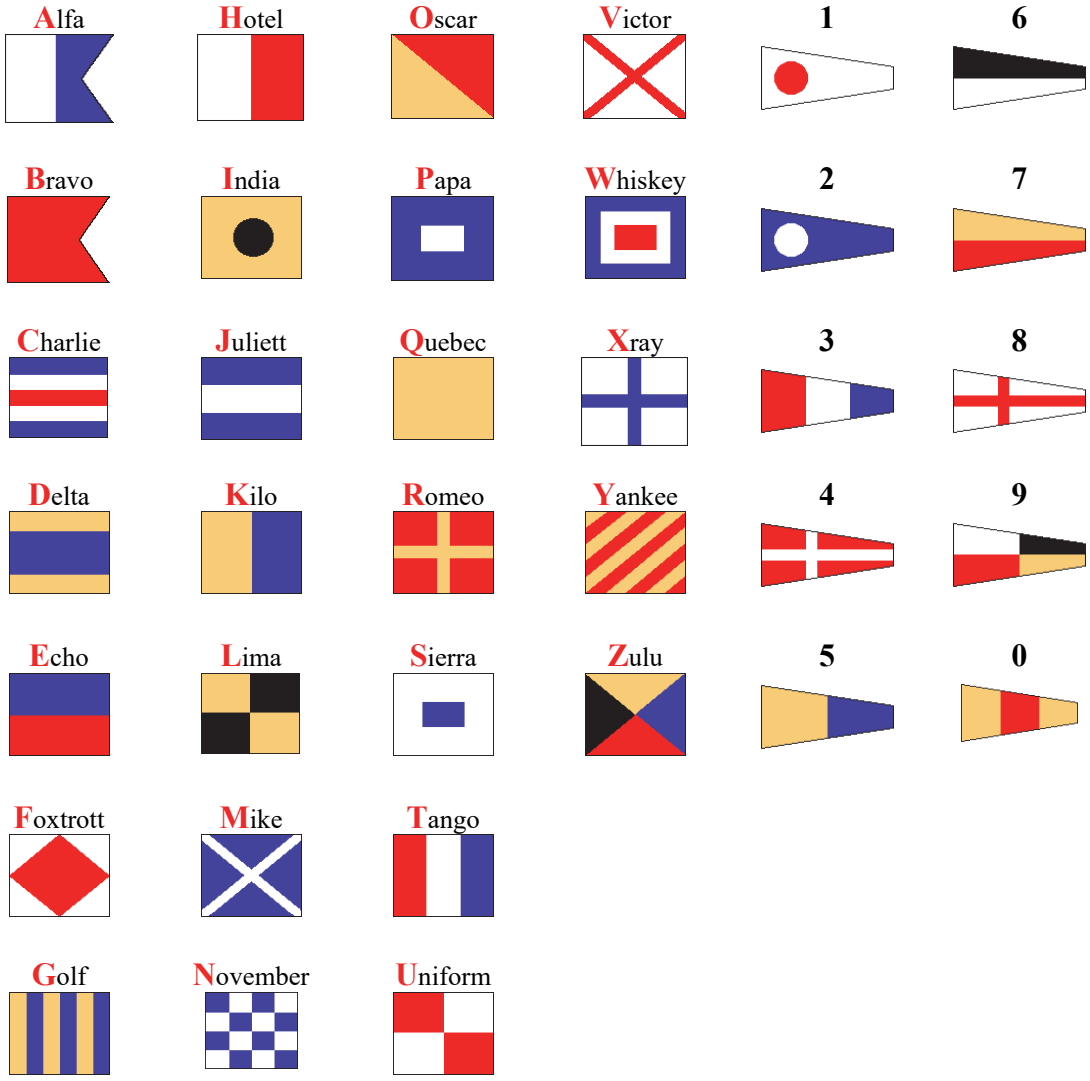
Équipement de sécurité pour une chute dans l'eau													
moyens de protection, équipement		catégorie A *			catégorie B *			catégorie C *			catégorie D *		
		M	V	T	M	V	T	M	V	T	M	V	T
corde de sécurité, garde-corps pour le travail au-dessus du pont	450 mm							>8	>8	>8			>8
	600 mm	X	X	X	X	X	X					>12	>12
mains courantes		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	>8	X
rempart pour protéger contre les chutes		X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X
points d'attache pour la corde de sécurité			X	X		X	X	X		X			
revêtement antidérapant du pont		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
filet de sécurité				X			X			X			X

Explications:

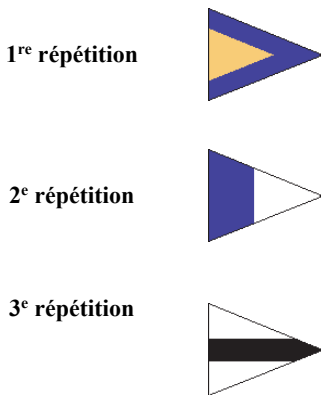
M bateaux de plaisance à moyens mécaniques de propulsion
V bateaux de plaisance à voile
MV bateaux de plaisance à voile à moyens mécaniques de propulsion
T bateaux de plaisance multicoques (catamaran, trimaran)
>8 obligatoire pour une longueur supérieure à 8 mètres
>12 obligatoire pour une longueur supérieure à 12 mètres
X obligatoire
* catégories relevant de la directive (CE) 2013/53 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relative aux bateaux de sport et aux motocycles nautiques et abrogeant la directive 94/25/CE

ANNEXE II-3
Pavillons et flammes du code international des signaux

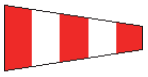
Lettres et chiffres



Répétitions



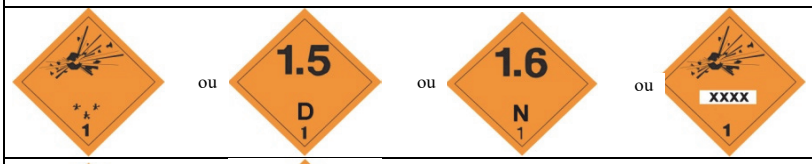
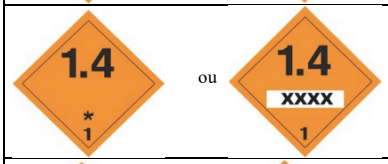
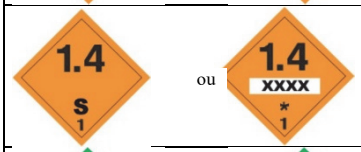
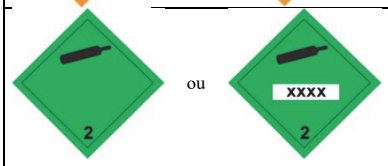
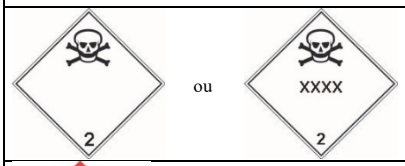
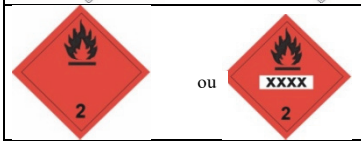
Code



ANNEXE II-4

Signalisation additionnelle des bateaux transportant des marchandises dangereuses dans un port maritime ou en provenance d'un port maritime

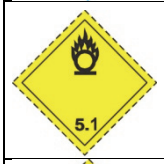
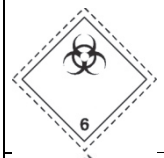
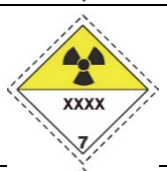
Les marques à bord des bateaux transportant à destination ou en provenance des ports maritimes des marchandises dangereuses dont les documents de transport ont été dressés conformément aux dispositions du Code IMDG (Code maritime international des marchandises dangereuses), peuvent être confectionnées en se fondant sur les marques de danger appliquées sur les conteneurs, conteneurs-citernes ou véhicules conformément au tableau suivant.

Marque de danger [1]	Cônes/feux [2]
	3
	1
	0
	0
	2
	1

[1] Signes divers sur les marques de danger :
* groupe de compatibilité, en dehors du groupe S,
** sous-classe et groupe de compatibilité,
xxxx numéro d'identification de l'ONU.

[2] Si un bateau peut être soumis à plus d'une prescription relative à la signalisation, il ne doit porter que le signal correspondant au nombre le plus grand de cônes ou feux bleus, i.e. conformément à l'ordre de priorité suivant :

- *trois cônes ou feux bleus,*
- *deux cônes ou feux bleus,*
- *un cône ou feu bleu.*

ou	1
ou	0
ou	1
ou	1
 ou	0
ou ou ou	1
ou	2
 ou	0
ou 	2
ou ou	2
ou	2
ou	2

ANNEXE II-5
Signalisation du chenal sur les lacs

(sans rapport avec la navigation sur le Danube)

ANNEXE II-6
Signalisation des ports sur les lacs

(sans rapport avec la navigation sur le Danube)

ANNEXE II-7
Conditions météorologiques des lacs

(sans rapport avec la navigation sur le Danube)

ANNEXE II-8
Règles relatives aux pavillons

1. Sur les bateaux, les pavillons peuvent être placés aux endroits suivants :
   a) à la hampe de pavillon située à la poupe du bateau (lieu principal) ;
   b) à la hampe de pavillon située à la proue (bâton de commandement) ;
   c) sur le mât servant à placer les signaux (mât de signaux).

2. Les pavillons utilisables à bord des bateaux et l'ordre dans lequel ils sont hissés sont indiqués ci-après :
   a) pavillon national ;
   b) pavillon national d'un autre pays ;
   c) pavillon de la Commission du Danube ;
   d) pavillons des autorités compétentes ;
   e) pavillons de signalisation ;
   f) flammes d'entreprises et d'associations ;
   g) pavois.

   Les pavillons sont baissés dans l'ordre inverse.

3. Emplacement des pavillons :
   a) le pavillon national doit être hissé au lieu principal, à la hampe de pavillon située à la poupe du bâtiment (sur un remorqueur, à la hampe de pavillon située derrière la timonerie). Il est interdit de hisser tout autre pavillon au lieu principal. Lors d'occasions solennelles, le pavillon national peut être hissé à la fois sur le mât de signaux ;
   b) le pavillon national d'un Etat étranger concerné doit être hissé :

- sur le bâton de commandement si le bateau navigue dans ses eaux. Ledit pavillon ne doit pas être hissé si le bateau fait route sur un secteur frontalier commun, à l'exception des cas où il arrive dans un port d'un Etat étranger ;
- sur le mât de signaux si un chef d'Etat ou de gouvernement se trouve à bord ;

c) le pavillon de la Commission du Danube est hissé sur le mât de signaux si un membre de la Commission du Danube se trouve à bord ;

d) le pavillon des autorités compétentes (article 3.27 de la Section I des présentes Règles) doit être hissé sur le bâton de commandement ou sur le mât de signaux ;

e) les pavillons de signalisation sont hissés sur le mât de signaux, ou bien fixés sur un bâton en tant que drapeaux de signalisation, étant montrés ou agités à l'endroit visé par les présentes Règles ;

f) les flammes d'entreprises et d'associations (p.ex. clubs de sport) peuvent être hissées sur le mât de signaux ;

g) les pavillons de signalisation présentés à l'Annexe 3 de la Section II peuvent être utilisés en tant que pavois. Il est interdit de placer des pavillons nationaux ou ceux des autorités parmi les pavois.

4. Sur le mât de signaux à traverse, un pavillon peut être hissé, en dehors de la pointe du mât, sur les extrémités de la traverse. Si plusieurs pavillons sont hissés sur le mât de signaux à traverse, ils doivent être hissés dans l'ordre précisé au point 2 en partant de la gauche. S'il n'existe qu'un seul moyen de signalisation (pavillon, cylindre, ballon), il doit être placé sur le côté droit de la traverse, s'il en existe deux, ils doivent être placés sur les deux côtés de la traverse.

5. A bord des bateaux à voile ne disposant pas de bâton de commandement, les pavillons peuvent être placés, suivant les dispositions du point 3, sur le tiers supérieur des haubans.

6. Les établissements et matériels flottants portés sur le registre de bateaux peuvent hisser le pavillon national.

7. Les bateaux militaires portant la flèche de commandant doivent être honorés par les autres bateaux. Ceci s'effectue en hissant et baissant lentement le pavillon national.

8. En cas de deuil national ou sur instruction de la personne exploitant le bateau, le pavillon national doit être mis en berne en signe de deuil.

ANNEXE II-9
Signaux spéciaux utilises sur le territoire de la Hongrie

1. Tout cours d'eau soumis en vertu de ces Règles à un régime de navigation spécial et sur lequel le stationnement est permis à des endroits préétablis est balisé par le signal visé à la figure 1, installé au début et à la fin dudit secteur et pouvant être complété par le signal balisant un plan d'eau à régime de navigation spécial (conformément au point 3 de l'Annexe 7 à la Section I).

Figure 1

2. Aux endroits désignés par le Département de la navigation les ponts à pontons sur les fleuves et les canaux doivent être marqués par le signal visé à la figure 2, dans les deux directions, et pouvant être complété par un signal indiquant la distance entre le pont de pontons et le signal (visé à l'Annexe 7 à la Section 1 et au point 3 de la Section II). En outre, ce signal peut être également complété par un signal faisant état de la largeur du passage libéré (signal C.3 conformément à l'Annexe 7 à la Section I).

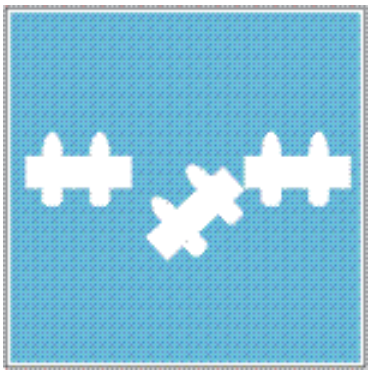


Figure 2

ANNEXE II-10
Règles de sécurité relatives à la location d'embarcations de sport et de plaisance (bateaux de sport)

Lors de la location (ci-après : location sans équipage) de bateaux de sport, il convient d'observer les règles suivantes :

1. La personne qui loue une embarcation sans équipage est responsable de l'état technique de l'embarcation louée.

2. La personne louant une embarcation sans équipage ou la personne habilitée par elle est obligée d'exiger de l'usager une déclaration sur sa capacité à nager, ses connaissances des règles de la navigation et, en outre, sur le fait qu'il a reçu l'embarcation munie des marques d'identification et des moyens de sauvetage requis.

ANNEXE II-11
Prescriptions spéciales concernant les canots de sauvetage motorisés

1. Les menues embarcations, les bateaux à propulseur mécanique peuvent être utilisées en tant que canots de sauvetage pour sauver des personnes tombées à l'eau dans les conditions suivantes :

   a) elles sont aptes à transporter au moins 3 personnes sans compter le conducteur ;

   b) leur distance de sécurité est d'au moins 0,4 m ;

   c) le bord ou la couverture du bord est élastique et facilite la mise à bord de la personne sauvée sans risque de blessure, quelle que fut sa position ;

   d) elles restent en état de navigabilité même en cas de fuite ;

   e) leur stabilité, manœuvrabilité et résistance aux remous et aux vagues sont suffisantes ;

   f) leur vitesse à charge maximale en eau calme doit être d'au moins 30 km/h ;

   g) leurs sièges sont fixés à la coque ;

   h) leur propulsion mécanique permet d'approcher des personnes à sauver en excluant les possibilités de les blesser ;

   i) elles doivent être munies d'au moins quatre poignées fixées à demeure de chaque côté ;

   j) elles sont munies de l'équipement additionnel visé au point 2.

2. En dehors de l'équipement de base, la menue embarcation, le bateau à propulseur mécanique doit être également muni de l'équipement suivant :

   a) une corde insubmersible en matière plastique d'une longueur de 20 m et d'un diamètre d'au moins 12 mm ;

   b) un feu bleu clignotant d'une luminosité ordinaire ;

   c) un émetteur-récepteur radio ;

   d) une lanterne ou un projecteur ;

   e) un pavillon vert de 0,4 x 0,4 m avec une croix blanche au milieu dont les branches ont la longueur de 0,3 m et la largeur de 0,1 m ;

   f) un haut-parleur ;

   g) un seau.

Les présentes règles de la navigation ont été établies par la « Loi relative à la navigation sur les fleuves et aux ports intérieurs » et par les « Règles de la navigation sur les voies d'eau intérieures de la République de Croatie ».

(dernière mise à jour en 2013)

Loi relative à la navigation sur les fleuves et aux ports intérieurs

Article 4
Article 1.01 – Signification de quelques termes

1. Sans préjudice des dispositions de l'article 1.01, point a), sous-point 1) des DFND, le terme **bateau** désigne un engin flottant destiné ou apte au déplacement sur les voies d'eau intérieures.

2. Sans préjudice des dispositions de l'article 1.01, point a), sous-point 2) des DFND, le terme **bateau motorisé** désigne un bateau utilisant pour se déplacer sa propre installation de force.

3. Sans préjudice des dispositions de l'article 1.01, point a), sous-point 10) des DFND, le terme **menue embarcation** désigne un bateau dont la longueur est inférieure à 20 m et dont le volume est inférieur à 100 m^3, à l'exception des remorqueurs, pousseurs, des bateaux à passagers et des bateaux qui déplacent une formation à couple.

4. Sans préjudice des dispositions de l'article 1.01, point b), sous-point 3) des DFND, le terme **convoi poussé** désigne un ensemble rigide de bateaux à l'exception des bateaux dont un au moins est placé en avant du bateau pousseur.

5. Sans préjudice des dispositions de l'article 1.01, point d), sous-point 9) des DFND, le terme **état d'ébriété** désigne l'état d'une personne, dans l'organisme de laquelle, par la mesure de la quantité d'alcool par litre d'air expiré, par l'analyse du sang ou de l'urine, par l'examen médical et par d'autres méthodes et instruments a été constaté un taux d'alcool supérieur à 0,5 g/kg. De même, la personne dans le corps de laquelle, par des moyens ou instruments appropriés, par examens médicaux ou analyses de sang ou d'urine, est déterminée la présence de drogues ou d'autres substances qui altèrent la conscience est considérée comme étant en état d'ébriété.

6. Sans préjudice des dispositions de l'article 1.01, point d), sous-point 13) des DFND, le terme **chenal** désigne une partie de la voie navigable dont la profondeur, la largeur et les autres gabarits sont prescrits, et qui est réglementée et balisée par des signaux de balisage, étant sûre pour la navigation.

Article 62
Article 1.02 – Conducteur

1. Le conducteur de bateau répond de l'approvisionnement du bateau, de la tenue régulière des documents, de la réparation et de l'état conforme de la coque du bateau, des machines, des mécanismes et de l'équipement, de la sûreté de l'équipement utilisé lors de la montée à bord et la descente à terre des passagers, du chargement, du transport et du déchargement appropriés de la cargaison, de la

montée à bord, du transport et de la descente à terre appropriés des passagers, ainsi que des autres tâches liées à la navigation.

3. Le conducteur de bateau est tenu, avant le départ, de vérifier le fonctionnement du bateau et l'existence de provisions lui permettant d'effectuer ledit voyage, de s'assurer que tous les documents et les registres prescrits, ainsi que les membres d'équipage sont à bord du bateau, et, lors du transport de passagers, de vérifier notamment si toutes les précautions pour la sécurité des passagers ont été prises.

4. Le conducteur d'un bateau motorisé est tenu de vérifier avant le départ la conformité et la capacité du bateau de déplacer un convoi remorqué ou poussé.

Article 67
Article 1.02 – Conducteur

1. Si le conducteur constate en cours de route l'apparition d'une menace directe pour la sûreté de la navigation, il est tenu d'en aviser par radiocommunications.

2. Le conducteur est tenu d'inscrire dans le journal de bord qu'un avis a été émis en vertu du paragraphe 1 du présent article.

Règles de la navigation sur les voies d'eau intérieures

Article 2
Article 1.01 – Signification des termes

1. Sans préjudice des dispositions de l'article 1.01, point c), sous-point 3) des DFND, le terme « *feu scintillant* » désigne un feux rythmé dont le nombre de périodes de lumière est de 50-60 éclats par minute.

2. L'article 1.01 des DFND - Signification de quelques termes : *« Inland ECDIS »* désigne un système international de visualisation des cartes électroniques et d'information pour la navigation intérieure, affichant des renseignements sélectionnés d'une carte électronique de navigation fonctionnelle et, en option, les données fournies par d'autres capteurs d'instruments de navigation.

Article 25
Article 6.35 – Ski nautique et activités analogues

Le conducteur d'un bateau qui traîne un skieur doit être accompagné d'une personne âgée d'au moins 18 ans, responsable de la traîne et de la surveillance du skieur et capable de s'acquitter de cette tâche.

Article 29
Article 6.37 – Conduite des plongeurs subaquatiques et actions à leur égard

Les personnes qui pratiquent la pêche subaquatique ou autres activités subaquatiques doivent, pendant la plongée, traîner à la surface de l'eau un ballon orange avec un diamètre d'au moins 30 cm.

Article 42
Article 3.08 – Signalisation des bateaux motorisés isolés faisant route

Sans préjudice des dispositions de l'article 3.08, sous-point 1 a) des DFND, les prescriptions suivantes sont en vigueur: ... un feu de mât placé dans la partie avant et dans 1'axe du bateau, à une hauteur de 6 m au moins. Cette hauteur peut être réduite jusqu'à 4 m si la longueur du bateau ne dépasse pas 40 m.

Article 87
Article 4.05 – Radiotéléphonie

Sans préjudice des dispositions de l'article 4.05, paragraphe 2 des DFND, les prescriptions suivantes sont en vigueur : les bateaux automoteurs et les engins flottants, à l'exception des menues embarcations à usage personnel et à des fins commerciales, non autorisées au transport de passagers auprès d'une longueur inférieure à 7 m, ne peuvent naviguer et effectuer des travaux que s'ils sont équipés de deux installations radiotéléphoniques VHF. En cours de route, ou en cas de travaux sur la voie navigable ou à proximité, les installations de radiotéléphonie VHF doivent être sur une position prête à émettre et prêt à recevoir sur les voies de bateau à bateau et des informations nautiques. La voie affectée aux informations nautiques ne peut être quittée que pour une brève période, le temps d'émettre ou de recevoir des informations sur d'autres voies.

CHAPITRE 12
Règles applicables aux autres secteurs des voies d'eau intérieures, aux ports-hivernages et aux ports-abris d'hiver

Article 161

1. Sur les autres secteurs des voies d'eau intérieures l'ordre est assuré, dans le cadre de leurs compétences, par les inspecteurs de la sécurité de navigation et les agents autorisés du Ministère, ainsi que par les capitaineries des ports. Sur les cours d'eau frontaliers ceux-ci coopèrent avec les établissements d'État responsables du contrôle des frontières.

2. Le stationnement des bateaux n'est admis que dans des zones de stationnement spécialement assignées; il convient d'observer les exigences en matière de sûreté et de nombre des membres d'équipage de la capitainerie du port dont relève ladite zone.

Article 162

1. Les engins flottants, les matériels flottants et les bateaux amarrés ou ancrés (établissements flottants, bateaux effectuant des travaux ou des opérations de sondage sous l'eau, etc.) et les autres engins flottants qui pourraient entraver la navigation doivent porter de jour et de nuit la signalisation prescrite par les présentes Règles.

2. La capitainerie du port peut établir une signalisation supplémentaire des bateaux dans l'intérêt de la sécurité de la navigation dans tous les cas où les conditions locales l'exigent.

3. Les conditions du croisement des bateaux avec les engins flottants visés au paragraphe 1 du présent article sont établies par la capitainerie du port.

Article 163

1. La profondeur et la largeur du plan d'eau des ports-hivernages doivent être suffisantes pour la navigation, l'amarrage et les manœuvres des bateaux.

2. L'entrée et la partie médiane du plan d'eau des ports-hivernages doivent rester libres et dépourvus de glace.

Article 164

Les bateaux motorisés hivernant dans des ports-abris doivent être prêts à tout moment à se protéger contre la prise du fleuve, et, si besoin est, à protéger les autres bateaux pris par les glaces, aussi bien dans des ports-abris que sur le chenal.

Article 165

Les bateaux transportant des matières dangereuses ne peuvent se trouver dans des ports-hivernages ou dans des ports-abris d'hiver que séparément des autres bateaux et à proximité de l'entrée dans le port-hivernage ou le port-abris d'hiver.

Article 166

1. Les bateaux stationnant dans des ports-hivernages doivent être pourvus de l'équipage visé à l'article 9, paragraphe 2 des présentes Règles; les groupes formés de trois bateaux non automoteurs ou moins doivent se trouver sous la garde d'une personne au moins.

2. Lors du complètement des équipages des bateaux stationnant dans des ports-abris d'hiver, sont applicables les mêmes règles que celles visant les bateaux faisant route.

Article 167

Pendant la prise du fleuve, dans les ports-hivernages et les ports-abris d'hiver les membres d'équipage doivent briser constamment la glace autour des bateaux pour y ménager des fissures.

Article 168

1. Lors du séjour dans un port-hivernage ou dans un port-abris d'hiver, seules les parties protégées du bateau peuvent être chauffées.

2. II est interdit de faire du feu en plein air sur la berge d'un port-hivernage ou d'un port-abris d'hiver.

Article 169

Lorsque les conditions météorologiques empêchent les bateaux de poursuivre leur route, les conducteurs peuvent utiliser des ports, des ports-abris et des ports-hivernages à condition de se conformer aux dispositions spéciales des autorités

compétentes, traitant des spécificités locales des opérations de chargement et de déchargement.

Article 170

1. Seules les personnes mandatées par l'administration d'un port peuvent établir les conditions sous lesquelles les bateaux peuvent séjourner dans un port-hivernage ou un port-abris d’hiver.

2. Les conditions visant des ports-hivernages ou des ports-abris d’hiver situés en dehors des bassins d'un port sont établies par la capitainerie du port.

3. Les conditions visées au paragraphe 1 du présent article doivent être formulées sur accord avec la capitainerie du port concerné.

Règles spéciales de navigation pour les bateaux et autres objets de la navigation sur le secteur de chenal du Danube de la République de Serbie (Novi Sad) du km 1.250,00 au km 1.261,00

(dernière mise à jour en 2013)

En vertu de l'article 170 de la Loi sur la navigation et les ports sur les voies navigables intérieures (« Bulletin officiel de la République de Serbie » N° 73/10), l'Administration du port de Novi Sad en tant que département territorial du Ministère des transports, pour assurer la sûreté de la navigation, à savoir la protection des vies humaines, des biens, de l'environnement, la sûreté des ouvrages hydrauliques et du pont route-rail provisoire, approuve des conditions spéciales de la navigation pour les bateaux et autres objets de la navigation sur le secteur de chenal du Danube de la République de Serbie (Novi Sad) du km 1.250,00 au km 1.261,00.

PARTIE 1 Dispositions générales relatives à la navigation et au chenal

1. La navigation vers l'amont et vers l'aval des bateaux et des convois est autorisée chaque jour, 24 heures sur 24.

2. Tout bateau et convoi est tenu de communiquer à l'avance par radiotéléphonie sur la voie 16 VHF son intention de passer par le secteur en question et le sens du déplacement.

   De nuit, les bateaux et convois sont tenus de signaler également leur position à l'aide d'un projecteur, sans porter atteinte à la sécurité de la navigation, en dirigeant le faisceau du projecteur vers le haut et en le balançant.

3. La vitesse de la navigation des bateaux et convois montants ne doit pas être inférieure à 6,00 km/h.

   Si la vitesse de déplacement est inférieure à celle prescrite, le déplacement des unités d'un convoi important par ledit secteur de Danube doit avoir lieu par parties, les bateaux isolés devant exiger l'aide d'un autre bateau (« *Vorspann* »).

4. Les gabarits du chenal du Danube du km 1.250,00 au km 1.261,00 auprès d'un étiage navigable et de régularisation ENR de +80 cm à la station hydrométrique de Novi Sad figurent dans le Tableau 1, les caractéristiques techniques du Danube sur le secteur en question figurant dans le Tableau 2.

Tableau 1

Gabarits du lit et du chenal du Danube auprès de l'ENR

Lit du fleuve			Chenal			Passe navigable du pont	
Largeur (m)	Profondeur (m)	Rayon de courbure (m)	Largeur (m)	Profondeur (m)	Rayon de courbure (m)	Largeur auprès de l'ENR (m)	Hauteur auprès du HNN (m)
250	3,70	900	220	3,70	900	91,30	12,66

Tableau 2

Caractéristiques techniques du Danube

Largeur du lit et du chenal auprès de l'ENR/HNN (m)		Profondeur de l'eau auprès de l'ENR/HNN (m)		« 0 » de la station hydrométrique de Novi Sad = 77.73 m au-dessus du niveau de la mer		Courbure du méandre auprès de l'ENR/HNN		
ENR	HNN	ENR	HNN	ENR	HNN	Rayon R (m)	Angle central (°)	Longueur L (m)
250 220	400 300	3,70 10,70	9,79 16,69	+80	+599	900 1.868	228,16	476 757

5. La navigation sur ledit secteur de Danube est autorisée pour tout bateau et convoi remorqué et poussée auprès de niveaux de l'eau allant de +80 cm (ENR) à +599 cm (HNN) à la station hydrométrique de Novi Sad. En cas de niveaux inférieurs à +80 cm, respectivement supérieurs à +599 cm, la navigation est réglementée par des arrêtés distincts de la Capitainerie du port de Novi Sad.

PARTIE 2 Gabarits des bateaux et convois

1. Les gabarits des bateaux et convois, leur puissance et leur manœuvrabilité de même que leur équipement doivent assurer la sûreté de la navigation dans toutes conditions nautiques et météorologiques.

2. La hauteur du plus haut point stationnaire (H_{fp}) des bateaux (convois) ne doit pas dépasser 12,60 m, mesurés à partir du point le plus bas du fond au point stationnaire le plus haut.

3. Les gabarits (dimensions) admis(es) des convois accouplés, remorqués et poussés figurent dans le Tableau 3.

Tableau 3

Gabarits des convois accouplés, remorqués et poussés

Convois montants		Longueur m	Largeur m	Tirant d'eau m	Remarques
	Remorqués	200	22	2,50	Ces convois ne peuvent comprendre plus de deux (2) barges remorquées accouplées, la longueur du câble de remorquage ne devant pas excéder 45 m.
	Poussés moins de 1.500 kW	135	23	2,50	Ces convois ne peuvent comprendre plus de deux (2) barges de poussage accouplées dans une seule rangée.

	Poussés plus de 1.500 kW	195	23	2,50	Ces convois ne peuvent comprendre plus de quatre (4) barges de poussage accouplées dans 2 rangées.
	Bateaux isolés et convois accouplés	150	23	2,50	/
Convois avalants	Remorqués	135	22	2,50	Les convois remorqués et poussés naviguant vers l'aval, indépendamment de leur puissance, ne peuvent comprendre plus de deux (2) bateaux à marchandises dans une rangée. La longueur du câble de remorquage doit être minimale.
	Poussés	135	23	2,50	
	Bateaux isolés et convois accouplés	150	23	2,50	Un (1) bateau à marchandises accouplé au tribord du pousseur.
Bateaux hors gabarits	Montants	Les bateaux hors gabarits ne peuvent faire route sur ce secteur sans autorisation spéciale de la Capitainerie du port de Novi Sad. La Capitainerie du port de Novi Sad établit l'ordre et le moment du passage.			
	Avalants				

PARTIE 3 Stationnement et ancrage

1. Tout bateau et convoi attendant son tour pour franchir ledit secteur de Danube doit jeter l'ancre ou s'amarrer à la rive aux endroits assignés et balisés à ces fins, de manière à ne pas entraver la navigation et les manœuvres des bateaux et des convois naviguant sur le secteur respectif de la voie d'eau du Danube.

2. En règle générale, les bateaux et convois montants jettent l'ancre entre les km 1.250,00 et 1.253,00 du Danube, sur la rive droite, dans l'ordre de leur arrivée, de manière à assurer les manœuvres et la navigation en toute sûreté des autres participants à la navigation.

3. En règle générale, les bateaux et convois avalants jettent l'ancre entre les km 1.259,60 et 1.261,00 du Danube, sur la rive gauche, dans l'ordre de leur arrivée, de manière à assurer les manœuvres et la navigation en toute sûreté des autres participants à la navigation.

4. Les bateaux hors gabarits s'alimentant en eau de ballast peuvent également s'ancrer au km 1.255,90 sur la rive gauche du Danube pour une brève période, le temps de pomper l'eau. En cas d'attente prolongée d'une baisse du niveau de l'eau, lesdits bateaux doivent s'ancrer aux lieux de stationnement assignés et balisés à ces fins.

   Par leur présence, lesdits bateaux ne doivent pas entraver la circulation des autres participants à la navigation.

5. A chaque quai situé sur la rive gauche du Danube à Novi Sad (quai « Brodokomerc-HC », km 1254,85, quai « Port Novi Sad », km 1254,95 et quai

« Gradsko zelenilo » km 1255,15) ne peuvent se trouver simultanément plus de 2 (deux) bateaux à passagers ou 3 (trois) bateaux à marchandises.

PARTIE 4 Interdictions et restrictions

1. Pour prévenir toute menace à la sûreté de la navigation, sur ledit secteur de Danube il est interdit ce qui suit :

   1.1 la navigation de tout participant à la navigation dans des conditions hydrométéorologiques défavorables telles que : vent fort, charriage et prise du fleuve, niveaux de l'eau inférieurs/supérieurs à ceux prescrits, visibilité réduite (brouillard ou fortes précipitations lorsque les signaux de balisage ou la berge ne sont pas visibles) ;

   1.2 le croisement et le dépassement ;

   1.3 les remous et la succion ;

   1.4 la navigation de nuit des engins flottants sportifs et de plaisance ;

   1.5 l'arrêt, le stationnement, la pêche industrielle et sportive à partir de menues embarcations (ces dernières ne peuvent utiliser ledit secteur de Danube que pour passer vers l'amont ou vers l'aval, de manière à ne pas occuper le chenal destiné à la circulation des bateaux et convois).

Nous attirons l'attention de tous les participants à la navigation sur le fait que lors de la navigation et de manœuvres sur ledit secteur de Danube ils sont tenus d'observer les gabarits (longueur, largeur, hauteur) et de réduire la vitesse de déplacement tout en observant les règles de la navigation pour protéger les vies humaines, les valeurs matérielles et l'environnement et assurer la sûreté de la navigation.

PARTIE 5 Divers

1. Les capitaines et conducteurs de bateau et d'autres objets de la navigation sont tenus d'observer les règles approuvées en matière de sûreté de la navigation ainsi que les ordres et restrictions provisoires reçues de la Capitainerie du port de Novi-Sad.

2. Toute infraction aux dispositions des présentes Règles spéciales de la navigation est considérée comme étant une infraction à la navigation intérieure.

3. Les signaux nautiques et autres servant au balisage dudit secteur de Danube indiquent les limites du parcours navigable, les obstacles et les entraves à la navigation et établissent des interdictions, obligations et recommandations en conformité avec les « Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube ».

4. Les Règles spéciales de la navigation pour les bateaux et autres objets de la navigation sur le secteur de chenal du Danube de la République de Serbie (Novi Sad) du km 1.250,00 au km 1.261,00 sont applicables dès le 3 septembre 2012.

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 nº 859/7.06.2013, sont entrées en vigueur à partir du 26 juillet 2013 et ont été modifiées par l'Ordre nº 624/14.05.2015.

(dernière mise à jour en 2015)

PARTIE 3 Règles spéciales 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. Règles spéciales de navigation relatives au passage sous le pont Giurgeni-Vadu-Oii (km 237 + 800)

Article 1 – Passage 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 maximales 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 Hârşova, 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. Règles spéciales de navigation relatives au passage sous les ponts de Cernavodă (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 maximales 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 ± 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 ± 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 remorquées:

   - 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. Règles spéciales de navigation relatives au passage sous les ponts de Feteşti (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 Feteşti, 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 Călăraşi;

   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 Călăraşi.

Article 2 – Dimensions maximales 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. Règles spéciales de navigation relatives au passage sous le pont de Giurgiu-Roussé (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 maximales 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.

Règles spéciales 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 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 nº 859/7.06.2013, sont entrées en vigueur à partir du 26 juillet 2013 et ont été modifiées par Ordre du Ministre des transports nº 624/14.05.2015.

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 (Galaţi), 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.

(dernière mise à jour en 2015)

CHAPITRE 1 Règles générales

Article 1.01 – Champ 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 Règles spéciales 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 mesurer 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 fluviomaritimes 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 fluviomaritimes 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 spéciales 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 fluviomaritimes.

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 fluviomaritimes.

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 fluviomaritimes 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'Ismaïl 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 procèderont 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 spéciales 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 5-6/29-49 km/h sur l'échelle Beaufort de jour et 4/20-28 km/h sur l'échelle Beaufort de nuit) et de grandes vagues (degré d'agitation de la mer 4/hauteur des vagues 1,25-2,5 m sur l'échelle Douglas de jour et degré d'agitation de la mer 3/hauteur des vagues 0,5-1,25 m sur l'échelle Douglas de nuit), 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 5.06 – Obligations 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 fluviomaritimes 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/fluvial, 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 Matériels flottants

Article 7.01 – Construction, 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 Responsabilité en cas de préjudice

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 Prévention de la pollution des eaux et gestion des déchets survenant à bord des bateaux

Article 10.01 – Information en cas de pollution accidentelle

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.

CHAPITRE 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.

Pays qui ne publient pas de règles locales de la navigation

Allemagne

2012 (ELWIS) n’est pas publié sur le site Internet de la CD.

Bulgarie

Ne publie aucune règle locale de la navigation.

République de Moldova

Ne publie aucune règle locale de la navigation.

Slovaquie

Ne publie aucune règle locale de la navigation.

Ukraine

Ne publie aucune règle locale de la navigation.