

R E C U E I L

DES REGLES LOCALES DE LA NAVIGATION
SUR LE DANUBE (DISPOSITIONS SPECIALES),
ETABLIES PAR LES ETATS DANUBIENS ET
LES ADMINISTRATIONS FLUVIALES SPECIALES

COMMISSION DU DANUBE
Budapest, 1981

R E C U E I L

DES REGLES LOCALES DE LA NAVIGATION
SUR LE DANUBE (DISPOSITIONS SPECIALES),
ETABLIES PAR LES ETATS DANUBIENS ET
LES ADMINISTRATIONS FLUVIALES SPECIALES

COMMISSION DU DANUBE

Budapest, 1981

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY

ISBN 963 01 3630 9

Le présent Recueil des règles locales de la navigation sur le Danube (dispositions spéciales) est édité en vertu du Plan de travail de la Commission du Danube pour 1980/1981 (doc. CD/SES 38/34), adopté par la XXXVIII^e Session.

Le Recueil a été établi sur la base de la documentation fournie par les Etats danubiens pour les secteurs sur lesquels la navigation est régie par des règles locales établies par les Etats et les administrations fluviales spéciales pour leurs secteurs de fleuve respectifs. Les secteurs sont présentés de l'aval vers l'amont.

Original: russe

REGLES SPECIALES DE NAVIGATION
APPLIQUEES SUR LE BAS-DANUBE

Les présentes Règles spéciales de navigation à appliquer sur le Bas-Danube ont été établies par l'Administration Fluviale spéciale du Bas-Danube (ci-après "Administration") en vertu de l'art. 23 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, signée à Belgrade le 18 août 1948, et sur la base des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube adoptées par la XXV^e session de la Commission du Danube, le 9 juin 1967.

Chapitre premier

DISPOSITIONS GENERALES

§ 1.01

Les présentes Règles spéciales, qui complètent les Règles de navigation sur le secteur du Danube de la République Socialiste de Roumanie, établissent les prescriptions spéciales de navigation sur le secteur du Danube entre le km 173 et la rade de Sulina, la rade y compris, et s'appliquent à tous les bateaux fluviaux et navires de mer qui naviguent sur ce secteur.

§ 1.02

Tous les capitaines et conducteurs de bâtiments sont tenus de respecter les présentes Règles, indépendamment du pavillon sous lequel navigue leur bâtiment dans le Bas-Danube sur le secteur de l'Administration.

Les navires de mer doivent porter les feux et les signaux établis par le Règlement international pour prévenir les abordages en mer.

Chapitre II

DOCUMENTS DE BORD, CERTIFICAT DE JAUGEAGE

§ 2.01

1. Tous les bateaux qui traversent le canal de Sulina doivent être en possession du Certificat de jaugeage de l'Administration, sur la base duquel sont perçus les droits de passage par le canal. En ce qui concerne le système de jaugeage, le Certificat de jaugeage de l'Administration est analogue au Certificat de jaugeage du Canal de Suez.

Si un bateau ne dispose d'aucun desdits certificats, il sera jaugé par un expert de l'Administration. Les frais de jaugeage sont à la charge du propriétaire du bateau.

2. Les bateaux fluviaux doivent être munis des documents de bord conformément à la Partie I des "Règles de navigation sur le Danube".

Chapitre III

SERVICE DE PILOTAGE PILOTAGE OBLIGATOIRE

§ 3.01

1. Il est interdit aux bateaux de naviguer de l'embouchure du canal de Sulina jusqu'au port de Brăila et vice versa sans un pilote de l'Administration ou un pilote titulaire du certificat délivré par l'Administration, l'autorisant à piloter sur ce secteur.

2. Les bâtiments fluviaux sont tenus d'appliquer les prescriptions des Règles de navigation sur le Danube.

EMBARQUEMENT ET DEBARQUEMENT DE PILOTES

§ 3.02

1. Pour assurer la sécurité de la prise à bord et du débarquement du pilote, le capitaine doit diminuer la vitesse du bâtiment ou arrêter les machines et adopter toutes les mesures qui s'avèrent nécessaires.

2. Quand un bateau venant de la mer s'engage dans le canal de Sulina, le pilote est tenu de se charger de son pilotage dès un mille du musoir de la digue Nord du canal de Sulina.

3. Quand le bateau quitte le canal de Sulina pour prendre la mer, le pilote ne peut quitter le bâtiment qu'à une distance de mille mètres au moins du musoir de la digue Nord du canal de Sulina.

4. L'embarquement et le débarquement des pilotes dans les ports fluviaux du Bas-Danube sont assurés par les moyens du bateau donné.

LA RADE DE SULINA

§ 3.03

Pour l'embarquement et le débarquement des pilotes, la rade de Sulina comprend les eaux maritimes entre 0° et 121° sur un rayon de 2 milles à partir de la bouée 02 (musoir de la digue Nord).

IMPOSSIBILITE D'EMBARQUER ET DE DEBARQUER
UN PILOTE DANS LA RADE DE SULINA.
INACCESSIBILITE DE LA BARRE

§ 3.04

1. Quand la barre est déclarée inaccessible aux bateaux, il ne sera pas mis de pilote à la disposition des bateaux voulant entrer dans le canal de Sulina. Dans ce cas-là, les bateaux doivent ancrer dans la rade extérieure et si cela n'est pas possible, se laisser aller à la dérive. Les bateaux qui descendent le canal pour sortir en mer et qui doivent débarquer le pilote dans la rade sont tenus dans ce cas de retourner dans le port de Sulina.

2. La barre est considérée inaccessible quand les conditions hydrométéorologiques sont défavorables, comme par exemple vent fort en mer et houle.

3. En cours de route, ainsi que pendant les manoeuvres du bâtiment, toutes les instructions sont données par le capitaine et sous sa responsabilité. Si, dans l'intérêt d'une exécution rapide des manoeuvres, le capitaine estime nécessaire que les ordres soient donnés directement par le pilote, il est considéré dans ce cas que les manoeuvres sont exécutées sur ordre du capitaine et seul le capitaine en assume la responsabilité.

4. Le capitaine est responsable pour toutes les manoeuvres du bateau et pour tous les dommages causés au cours de ces manoeuvres même si un pilote se trouve à bord du bâtiment.

5. Si en cours de route, ou pendant une manoeuvre, le capitaine quitte la passerelle de commande, le pilote doit demander au capitaine de nommer un responsable pour assumer la commande pendant son absence. Si le capitaine ne donne pas suite à cette demande, le pilote doit arrêter le bateau ou la manoeuvre, et si les conditions requises à cet effet ne sont pas réunies, il poursuivra le cours ou les manoeuvres jusqu'à ce que le bateau puisse s'arrêter. Dans les deux cas le pilote est tenu

d'en informer incessamment l'Administration par n'importe quel moyen. Le capitaine assume l'entière responsabilité pour les dommages éventuels que le bâtiment aurait causés dans de telles circonstances.

NON-EXECUTION DES INDICATIONS DU PILOTE A BORD DU BATEAU

§ 3.07

1. Au cas où le capitaine d'un bateau n'accepte pas ou ne suit pas les conseils d'ordre technique du pilote, ce dernier est tenu de rester à bord sur la passerelle et d'attirer l'attention du capitaine sur les erreurs qu'il commet au point de vue de la sécurité de la navigation.

2. Si le capitaine insiste à ne pas suivre les indications du pilote, ce dernier doit alors dresser un rapport qui, au point terminal de pilotage, sera remis au représentant de l'Administration et au capitaine du port. En cas de nécessité, le pilote peut, en temps utile, demander à l'Administration de faire arrêter le bâtiment pour procéder à une enquête.

MESURES DE PRECAUTION LORS DE L'EMBARQUEMENT ET DU DEBARQUEMENT DU PILOTE

§ 3.08

1. Tant à l'embarquement qu'au débarquement du pilote, le capitaine est tenu de lui assurer une échelle qui doit être en bon état technique, propre et solidement fixée, car il répond de la vie du pilote ainsi que de tout accident.

2. Au cas où le pilote constate que les moyens d'embarquement ne répondent pas aux exigences requises, il peut refuser d'embarquer, ou de débarquer, et attendre jusqu'à ce que ces moyens soient mis en état approprié.

Chapitre IV

NAVIGATION DANS L'EMBOUCHURE DU CANAL DE SULINA. ACCES DANS LE CANAL PAR LA BARRE DE SULINA

§ 4.01

1. Les bateaux peuvent entrer dans le canal de Sulina et en sortir seulement pendant le jour. Des exceptions ne sont admises que dans des cas exceptionnels, sur autorisation du chef du corps des pilotes de l'Administration.

2. Dans le cas où des travaux de dragage ou d'autres travaux hydrotechniques sont en cours dans l'embouchure du canal de Sulina, l'entrée et la sortie des bâtiments sont réglées par le sémaphore installé à l'entrée du canal.

Dans de tels cas, la station de signalisation (sémaphore) hisse sur son mât le signal A.1 de l'Annexe 7 des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube.

3. Quand le phare central du canal de Sulina montre le signal A.1 de l'Annexe 7, les avalants qui veulent sortir en mer doivent retourner dans le port.

CHOIX DU LIEU DE MOUILLAGE DANS LA RADE DE SULINA

§ 4.02

Les bateaux stationnant à l'ancre dans la rade de Sulina doivent mouiller de manière à ne pas gêner les bâtiments qui se trouvent à proximité et exécutent des manoeuvres pour entrer dans le canal de Sulina ou pour en sortir.

ORDRE D'ENTREE DANS LE CANAL DE SULINA
DES BATEAUX VENANT DE LA RADE

§ 4.03

En règle générale, les bateaux venant de la rade entrent dans le canal de Sulina dans l'ordre de leur arrivée dans la rade. Les bateaux à passagers, les bateaux transportant des matières dangereuses, les bateaux en danger ou nécessitant une aide médicale urgente en font exception.

REMORQUAGE OBLIGATOIRE DES BATEAUX LORS DU
PASSAGE PAR LA BARRE DE SULINA

§ 4.04

1. Les bateaux ne possédant pas la capacité de manoeuvre requise seront pris en remorque pour entrer ou sortir par la barre de Sulina.

2. Le remorquage est également obligatoire pour tous les bateaux en cas de conditions hydrologiques extraordinaires. Ces cas sont établis par le pilote de l'Administration qui se trouve à bord du bateau.

3. Le remorquage est effectué sur la base d'un acte signé par le capitaine du bateau et remis au pilote.

4. Le refus de se faire remorquer entraîne le stationnement du bateau en rade jusqu'à l'apparition de conditions favorables et le capitaine assume la responsabilité pour les conséquences qui en découlent.

TIRANT D'EAU DES BATEAUX

§ 4.05

Dans le Bas-Danube et dans la barre de Sulina le tirant d'eau maximum de tous navires de mer ne doit pas dépasser 23 pieds en eau douce, soit 7,01 m. Dans des cas spéciaux, qui seront portés à la connaissance des conducteurs de bâtiment, le tirant d'eau maximum admis peut être diminué.

RENCONTRE DANS LA BARRE DE SULINA

§ 4.06

Le croisement de bateaux sur le secteur balisé du canal de Sulina est interdit. Les bateaux qui viennent de la mer cèdent la route à ceux qui se dirigent vers la mer.

Chapitre V

NAVIGATION DANS LE CANAL DE SULINA.

BATEAUX AUXQUELS LA NAVIGATION DANS

LE CANAL DE SULINA EST INTERDITE

§ 5.01

Il est interdit aux voiliers dont le déplacement dépasse 50 tonnes de naviguer à la voile dans le canal de Sulina.

VITESSE DANS LE CANAL DE SULINA

§ 5.02

1. Quand ils naviguent dans le canal de Sulina, les capitaines doivent conduire leur bateau à une vitesse qui permette d'éviter l'endommagement des ouvrages hydrotechniques et ne crée pas de danger pour les bateaux amarrés à la rive.

La vitesse du bateau est établie en accord avec le pilote qui se trouve à bord; toutefois, en aucun cas elle ne doit dépasser dix noeuds.

2. Sur indication du pilote, le capitaine est tenu de diminuer la vitesse en fonction des conditions qui règnent dans le canal.

NAVIGATION A LA MEME HAUTEUR

RENCONTRE ET DEPASSEMENT

§ 5.03

1. La navigation à la même hauteur est interdite dans le canal de Sulina, sauf en cas de dépassement.

2. Dans les courbes et les lieux où la largeur du chenal est insuffisante, la rencontre et le dépassement des bateaux sont interdits.

3. Les bateaux de tout tonnage sont autorisés à dépasser les montants, tandis que le dépassement des avalants est autorisé seulement aux bateaux dont le déplacement est inférieur à 4000 tonnes. Néanmoins, dans les deux cas le dépassement n'est autorisé que si les conditions s'y prêtent.

PRIORITE EN CAS DE RENCONTRE

§ 5.04

1. Quand deux bâtiments qui se rencontrent s'approchent en même temps d'une section difficile du canal ou du Bas-Danube, le droit de passer en premier et de choisir le cours appartient à l'avalant. Les montants sont tenus d'attendre en aval de la section difficile et de laisser passer l'avalant.

2. Quand dans le canal de Sulina les montants aperçoivent sur le mât du Tchatal de St Georges le signal A.1 de l'Annexe 7 aux DFND, ils sont tenus d'attendre au mille 32 de la rive gauche le passage de l'avalant.

3. Les bateaux en route pour des travaux de sauvetage ou pour porter secours à un bateau en détresse ainsi que les bateaux à passagers doivent, quand ils approchent d'un point difficile, montrer à la proue, à un endroit bien visible, un pavillon rouge. Dans ce cas-là, les autres bateaux les laissent passer en premier. Si nécessaire, le signal visuel peut être accompagné d'un signal sonore composé d'un son bref entre deux sons longs. (Annexe 6, point F des DFND).

DISTANCE ENTRE LES BATEAUX

§ 5.05

1. Quand dans le canal de Sulina les bateaux traversent des passages étroits ou des courbes brusques, ils ne doivent s'approcher du bateau qui navigue devant eux à moins d'un mille et sont tenus d'adopter toutes les mesures de précaution requises.

2. Les menues embarcations de tout type sont tenues de laisser en temps utile la route à tous les automoteurs et de suivre la rive à une distance ne dépassant pas 15 m.

3. Il est interdit à toute menue embarcation de traverser le canal quand elle se trouve à une distance de moins de un mille de la proue d'un navire de mer.

NAVIGATION DE NUIT

§ 5.06

1. La navigation de nuit entre le mille 0 et la barre de Sulina est interdite à tous les navires de mer, à l'exception des bateaux de l'Administration ou des bateaux qui ont une autorisation spéciale à cet effet.

2. La navigation de nuit est interdite à tous les navires de mer entre le mille 0 et le mille 34. En période de crue sur le Danube (quand le niveau d'après la station hydrométrique Tulcea dépasse +3,00 m), cette restriction s'étend jusqu'au mille 43.

CANAL DE SULINA FERME A LA NAVIGATION

§ 5.07

Quand pour des raisons objectives qui pourraient compromettre la sécurité de la navigation dans le canal de Sulina les autorités compétentes décident de fermer temporairement le canal, les mâts des stations de signalisation Crişan, Gorgova, Tchatal de St Georges et Tchatal d'Ismail montrent de jour et de nuit le signal A.1 de l'Annexe 7 aux DFND.

STATIONNEMENT DES BATIMENTS

§ 5.08

L'amarrage des bâtiments dans des courbes brusques et le mouillage dans des endroits où sont posés des câbles électriques ou téléphoniques balisés conformément aux DFND par des signaux spéciaux côtiers, est interdit.

Le stationnement bord à bord dans le canal de Sulina est interdit, à l'exclusion des cas de travaux de sauvetage ou d'entretien du canal, qui doivent cependant être autorisés par l'Administration.

Chapitre VI

NAVIGATION DANS LE BAS-DANUBE.

ETAT TECHNIQUE DES BATEAUX

§ 6.01

1. Tous les bateaux naviguant sur le Bas-Danube, doivent avoir leur équipage au complet pour assurer la sécurité du bateau en marche et au stationnement.

2. Tous les bateaux qui naviguent dans le Bas-Danube doivent être en bon état technique, leur permettant de naviguer en sécurité.

3. Lors de la navigation dans le Bas-Danube, les bateaux doivent être équipés de moyens pour le sauvetage et pour les cas d'avarie, ainsi que d'appareils de navigation, conformément aux normes en vigueur.

GITE DE BATEAU ADMIS

§ 6.02

Il est interdit aux bateaux dont le gîte dépasse 8° de naviguer dans le Bas-Danube.

COURS DES BATIMENTS

§ 6.03

En règle générale, lors de la navigation sur le Bas-Danube, les bateaux qui traversent les passages difficiles du fleuve ou du canal doivent se tenir du côté droit suivant le sens de leur cours. En font exception les bateaux qui, par suite de conditions locales spécifiques, sont obligés de modifier leur cours.

MESURES DE PRECAUTION

§ 6.04

1. Les capitaines des bateaux en marche ou au stationnement doivent veiller à la sécurité de leur bateau, avoir toujours les ancres, les moyens d'amarrage et de signalisation prêts à être actionnés, et adopter les mesures requises afin que leur bateau n'entrave pas la navigation.

2. Tout navire de mer dont la longueur dépasse 75 m est tenu, quand il traverse la barre de Sulina, le canal de Sulina ou d'autres sections difficiles du secteur de l'Administration, d'avoir l'ancre de poupe prête à être mouillée.

3. Les bateaux à vapeur doivent, quand ils naviguent dans le canal de Sulina ou dans d'autres passages difficiles du Bas-Danube ainsi que lors de manoeuvres dans les ports, garder leurs machines sous pleine pression.

NAVIGATION A LA DERIVE

§ 6.05

La navigation à la dérive est interdite à tous les bateaux et radeaux sur le secteur de Brăila au confluent du Sulina; il leur est également interdit de laisser traîner leurs ancres, filer les chaînes, cordages, etc.

INTERDICTION DE DEVERSEMENT PAR-DESSUS BORD DE DECHETS DANS LE CANAL

§ 6.06

Il est strictement interdit aux bateaux en cours de route ou en stationnement dans le Bas-Danube de jeter par-dessus bord des cendres, des scories, ou d'autres objets. Les cendres, scories et autres objets doivent être déchargés sur la rive aux lieux affectés à cette fin par les autorités portuaires. Il est strictement interdit, lors du passage par le secteur de l'Administration, de pomper l'eau de cale et de laver les citernes.

OBJETS COULES

§ 6.07

Les ancres, les chaînes d'ancre et autres objets coulés dans le fleuve ne peuvent être renfloués sans autorisation spéciale de l'Administration.

RENCONTRE DES BATIMENTS

§ 6.08

Sur le Bas-Danube:

1. Les bacs et autres moyens flottants qui traversent le fleuve d'une rive à l'autre cèdent la route aux bateaux naviguant sur le fleuve.

2. Tout bâtiment fluvial isolé qui rencontre un remorqueur tractionnant un convoi dans lequel se trouvent des radeaux ou des bâtiments non automoteurs est tenu de céder la route au remorqueur.

3. Tous les bâtiments fluviaux doivent céder la route aux navires de mer.

PASSAGE DES PORTS ET DES REGIONS OÙ DES TRAVAUX SPECIAUX SONT EN COURS

§ 6.09

Tout automoteur qui passe devant un port, devant un engin flottant, un ouvrage, ou un radeau mouillé ou amarré, ou bien à proximité de bâtiments remorqués, de radeaux, de canots lourdement chargés, de bâtiments échoués, de lieux de renflouement de bâtiments, de travaux de scaphandrier et de construction, est tenu de ralentir sa marche en temps utile et dans la mesure suffisante et, si nécessaire, de faire stopper ses machines, à condition que ni l'automoteur ni les bâtiments remorqués ne soient mis en danger.

ENDOMMAGEMENT DE LA SIGNALISATION ET DU
BALISAGE, OBSERVE EN COURS DE ROUTE

§ 6.10

Les capitaines des bateaux, les pilotes de l'Administration, qui naviguent sur le Bas-Danube, doivent porter à la connaissance de l'Administration, dans le port le plus proche, leurs observations concernant tout dommage survenu dans le balisage, la signalisation, ou l'absence des moyens de balisage sur leurs lieux d'affectation.

ECHOUAGE, AVARIE, ETC.

§ 6.11

Si, pour une raison quelconque, un bateau se trouve en danger de couler, le capitaine est tenu d'adopter toutes les mesures qui dépendent de lui pour quitter le chenal navigable.

Le capitaine et l'équipage doivent rester à bord du bateau ou dans sa proximité et ne pas quitter les lieux de l'avarie avant l'enquête des organes de la capitainerie du port. Le capitaine est également tenu de communiquer l'accident au capitaine du port le plus proche et à l'Administration.

Chapitre VII

MAUVAISE VISIBILITE DANS LE CANAL DE SULINA

§ 7.01

Par mauvais temps, à visibilité insuffisante ou restreinte (brouillard, brume, averse, chute de neige, etc), la navigation dans le canal de Sulina est interdite.

Dans ce cas, les stations de signalisation du canal hissent sur leur mât un pavillon portant la lettre "U" du Code international des signaux et les bateaux doivent mouiller à proximité de la station dont ils ont aperçu le signal. Toutefois, même dans ce cas les bâtiments doivent tant en marche qu'au mouillage respecter les prescriptions des Règles de navigation sur le Danube en ce qui concerne la signalisation et le port des feux.

CAS SPECIAL - FORT COURANT DANS LE CANAL DE SULINA

§ 7.02

Quand il y a dans le canal de Sulina un fort courant qui cause des difficultés pour la navigation, un pavillon noir est hissé sur le mât du Tchatal d'Ismail. Dans ce cas les capitaines des navires de mer doivent adopter les mesures de précaution particulières indiquées par le pilote. Des mesures de précaution sont à adopter également par les montants qui traversent la courbe de Tulcea. Ces mesures sont recommandées par les autorités compétentes de l'Administration.

REMORQUAGE FORMATION DES CONVOIS REMORQUES

§ 8.01

Le nombre maximum des chalands remorqués dans le canal de Sulina ne doit pas dépasser vers l'amont 4 unités placées en 2 rangées de 2 unités; vers l'aval, le nombre maximum autorisé est de 2 unités en une rangée de front.

La longueur de la remorque ne doit pas dépasser 30 m. Les bâtiments à voile, les élévateurs ou autres engins flottants remorqués sont assimilés aux chalands.

OBLIGATIONS DU REMORQUEUR A L'EGARD DES UNITES
DE SON CONVOI

§ 8.02

Pendant des opérations de mouillage ou d'amarrage, en aucun point du Bas-Danube le remorqueur ne doit abandonner les unités qu'il remorque tant que le capitaine ne s'est pas assuré que celles-ci n'entravent pas la navigation.

ENTREE DES CONVOIS PAR LA BARRE DE SULINA

§ 8.03

Quand un convoi entre dans le canal de Sulina en venant de la mer, il n'est autorisé à remorquer que deux unités et la longueur de la remorque ne doit pas dépasser 100 m; en ce qui concerne les autres prescriptions, les convois sont tenus de respecter les dispositions du paragraphe 8.01.

Lors de la sortie en mer par le canal de Sulina, la longueur de la remorque ne doit pas dépasser 50 m pour le même nombre de chalands. En cas de conditions hydrométéorologiques extraordinaires, les convois ne peuvent traverser la barre de Sulina qu'avec l'autorisation de l'Administration et dans les conditions établies par elle.

Chapitre IX

RADEAUX

ECHOUAGE DES RADEAUX

§ 9.01

Quand un radeau a échoué sur le Bas-Danube et notamment dans le canal de Sulina, le propriétaire du radeau est tenu de le remettre à flot dans les 24 heures. Dans le cas contraire, les frais de son allègement ou de son démontage partiel ainsi que les dommages causés par suite de l'interruption de la circulation des bateaux sont à la charge du propriétaire du radeau.

CONSTRUCTION ET DIMENSIONS

§ 9.02

1. Les radeaux doivent être composés de pièces solidement attachées entre elles et les opérations d'assemblage et de démontage des radeaux effectuées sur le fleuve ne doivent ni gêner ni entraver la navigation.

2. La largeur des radeaux remorqués dans le canal de Sulina ne doit pas dépasser 16 m et leur longueur, 40 m. Si les dimensions du radeau dépassent les valeurs indiquées, sa conduite n'est autorisée qu'avec le consentement de l'Administration.

Chapitre X

TRANSPORT DE MATIERES INFLAMMABLES ET EXPLOSIBLES

DECLARATION DE LA MARCHANDISE

§ 10.01

1. Les capitaines des bateaux qui ont à bord des marchandises inflammables ou explosibles, sont tenus d'en informer le pilote de l'Administration à leur bord.

2. Les bâtiments fluviaux doivent en informer les organes de l'Administration et des ports.

LIEUX DE MOUILLAGE POUR LES BATEAUX TRANSPORTANT DES MATIERES INFLAMMABLES ET EXPLOSIBLES

§ 10.02

1. Les bâtiments chargés de marchandises inflammables ou explosibles qui entrent dans le canal de Sulina en venant de la mer doivent mouiller aux lieux indiqués par le pilote de l'Administration.

2. Les avalants transportant des matières inflammables qui seront déchargées dans le port de Sulina sont tenus d'attendre au mille 35 l'autorisation de l'Administration d'entrer dans le canal.

Chapitre XI

DOMMAGES ET AVARIES

§ 11.01

Aucune responsabilité ne peut être imputée à l'Administration pour les dommages causés aux bâtiments lors de leur passage par le secteur du Danube desservi par l'Administration.

§ 11.02

L'endommagement de digues, d'ouvrages de consolidation des berges, de pontons, de quais, de traverses, du balisage ou d'autres ouvrages, ainsi que l'encombrement du chenal dans le Bas-Danube sont considérés comme des dommages causés à l'Administration, et toutes les pertes qui en découlent sont à la charge du bâtiment qui est en cause.

Chapitre XII

REGLES GENERALES

MARQUES D'IDENTIFICATION DES BATIMENTS

§ 12.01

1. Tous les navires de mer doivent porter sur les deux bords, en un endroit bien visible, leur nom ou numéro et à la poupe, leur numéro et le nom de leur port d'attache. Ces marques d'identification doivent être exécutées en caractères latins et peuvent être répétées en caractères nationaux.

2. Tout navire de mer doit avoir sur les deux bords, à l'étrave et à l'étambot, des échelles de tirant d'eau nettement poinçonnées.

VERIFICATION DU TIRANT D'EAU

§ 12.02

Pendant le chargement, le capitaine du bâtiment est tenu de veiller constamment à ce que le tirant d'eau du bâtiment ne dépasse pas le tirant d'eau maximum admis sur le Bas-Danube et communiqué pour la période donnée par un avis aux bateliers.

INSTALLATION DE FILETS DE PECHE ET DE DIVERS BARRAGES

§ 12.03

Il est interdit d'installer dans le chenal navigable quelque barrage que ce soit ou des filets de pêche.

BATEAUX DE PILOTAGE

§ 12.04

En rade et dans le port de Sulina, le service de pilotage est assuré par des bateaux de pilotage portant les marques d'identification suivantes: de jour, un pavillon rouge-blanc (lettre "H" du Code international des signaux) hissé sur le mât de proue, et de nuit un feu rouge visible sur un arc d'horizon de 360°, placé sous le feu blanc du mât de proue.

BATEAUX A AILES PORTANTES

§ 12.05

Sur le Bas-Danube, et notamment dans le canal de Sulina, les bateaux à ailes portantes doivent respecter strictement les Règles de navigation sur le Danube, qui se rapportent au cours à suivre, à la vitesse et à la signalisation.

DEMANDE DE PILOTE

§ 12.06

Les navires de mer arrivés dans la rade de Sulina doivent, pour demander un pilote, hisser au-dessus de la passerelle, en un endroit bien visible, un pavillon avec des bandes verticales bleues et jaunes qui s'alternent (lettre "G" du Code international des signaux) et émettre les signaux sonores qui correspondent à la signification de cette lettre.

§ 12.07

1. Dans des cas particuliers, fixés par l'Administration, les bateaux de l'Administration peuvent naviguer avec d'autres bateaux ou convois à condition de ne pas gêner la navigation ni en compromettre la sécurité, et s'ils y ont l'autorisation du capitaine du port.

2. Quand la navigation est interrompue en raison des conditions indiquées aux paragraphes 5.07 et 7.01, les bâtiments de l'Administration peuvent, sur leur propre responsabilité, naviguer pour éliminer les causes qui ont provoqué la fermeture du canal et également pour adopter des mesures préventives.

Original: français

REGLES SPECIALES DE NAVIGATION
DANS LES SECTIONS DU DANUBE DU KM 936 AU KM 949
ET DU KM 965 AU KM 975

Eclusage dans le secteur du Danube
du km 949 au km 936

Article premier

Les écluses sont à deux sas, elles sont disposées symétriquement le long de chaque rive. Le bief intermédiaire des écluses est situé au km 943.

Article 2

La longueur des sas des écluses est de 310 m.

La largeur des sas des écluses est de 34 m.

La profondeur minimum aux seuils des écluses est de 4,5 m.

La hauteur de passe libre des écluses est de 10 m.

Toutefois pour assurer la hauteur de passe libre de 9,50 à 10 m dans l'écluse de la rive droite, il est nécessaire de régler le niveau de l'eau par des mesures spéciale. Pour cette raison, pour le passage par l'écluse de la rive droite les conducteurs des bâtiments sont tenus d'annoncer à l'opérateur de l'écluse le nombre d'unités de leur convoi dont le tirant d'air dépasse 9,5 m.

Si besoin est, sous réserve d'une demande préalable et contre compensation des frais y afférents, il est possible d'assurer dans l'écluse de la rive droite une profondeur minimum de 5 m et une hauteur de passe libre de 13,5 m.

Article 3

A l'amont et à l'aval des écluses, dans le prolongement de leurs sas, des avant-ports se trouvent le long de chaque rive.

La longueur et la largeur des avant-ports est respectivement de 570 m et de 100 m.

Les avant-ports à l'amont des écluses sont dotés d'une rangée de pieux installés dans le prolongement des murs des sas supérieurs et destinées à acheminer les convois entrant dans les écluses.

Article 4

Des aires réservées à l'attente et à la formation des convois pour l'éclusage se trouvent le long de chaque rive, à savoir: à l'aval des écluses, entre le km 939 et le km 941; à l'amont des écluses, entre le km 945 et le km 947.

Article 5

Le chenal d'accès d'amont bifurque au km 939, l'un des chenaux en direction de l'écluse droite et l'autre de l'écluse gauche. Le chenal d'accès d'aval bifurque au km 936, l'un des chenaux en direction de l'écluse droite et l'autre de l'écluse gauche.

Article 6

Seuls les convois ayant une longueur de 300 m et une largeur de 33 m au maximum sont admis dans les sas des écluses.

Article 7

Durant le remplissage et la vidange des sas des écluses, un membre de l'équipage doit se tenir en permanence près du coffre d'amarrage correspondant. En cas de blocage du coffre, il est tenu de libérer les amarres et le bateau émettra plusieurs brefs signaux sonores consécutifs pour appeler l'attention des opérateurs de l'écluse afin qu'ils prennent les mesures qui s'imposent.

Pour permettre la tenue des statistiques, les capitaines de bateau sont tenus de déposer, durant l'éclusage, aux endroits fixés par l'Administration de l'éclu-

se, le "Bulletin d'arrivée" contenant toutes les indications relatives aux bateaux, respectivement aux convois.

Il est strictement interdit d'émettre pendant l'éclusage des signaux sonores autres que ceux prévus par les règles de navigation.

Article 8

Sur la rive gauche, au km 935,700 pour les bateaux naviguant vers l'amont et sur la rive droite, au km 949 pour les bateaux naviguant vers l'aval sont installés sur un même plan horizontal des signaux avancés composés de deux feux blancs qui indiquent aux bateaux celle des deux écluses qui est libre.

Lesdits signaux avancés ont la signification suivante:

- a) deux feux blancs fixes - interdiction de dépasser le signal avancé;
- b) un feu blanc fixe et un feu blanc clignotant - autorisation de dépasser le signal en direction de la rive correspondant au feu clignotant pour atteindre l'aire d'attente d'entrée dans l'écluse.
- c) deux feux blancs clignotants - autorisation de dépasser le signal en direction des deux rives pour atteindre les aires d'attente d'entrée dans l'écluse.

Article 9

Sur les deux rives, au km 941,200 pour les bateaux naviguant vers l'amont et au km 944,950 pour les bateaux naviguant vers l'aval sont installés des signaux d'appel composés de deux feux blancs juxtaposés, qui indiquent aux bateaux si l'entrée dans les avant-ports des écluses est autorisée.

Lesdits signaux d'appel ont la signification suivante:

- a) deux feux blancs fixes - interdiction d'entrer dans l'avant-port, les bateaux doivent s'arrêter devant le signal;
- b) un feu blanc fixe et un feu blanc clignotant - autorisation d'entrer dans l'avant-port du côté indiqué par le feu clignotant;
- c) deux feux blancs clignotants - autorisation d'entrer dans l'avant-port du côté gauche ou bien du côté droit.

Article 10

Sur les murs des avant-ports, du côté considéré dans le sens du mouvement des bateaux, sont installés les signaux composés de deux feux blancs juxtaposés, qui indiquent aux bateaux l'autorisation de passer par l'avant-port jusqu'à la ligne, devant les portes de l'écluse.

Lesdits signaux ont la signification suivante:

- a) deux feux blancs fixes - interdiction de dépasser le signal;
- b) un feu blanc fixe et un feu blanc clignotant - autorisation d'entrer dans l'avant-port et d'avancer jusqu'à la ligne d'arrêt devant les portes de l'écluse, du côté correspondant au feu clignotant;
- c) deux feux blancs clignotants - autorisation d'entrer dans l'avant-port des deux côtés et d'avancer jusqu'à la ligne d'arrêt devant les portes de l'écluse.

Article 11

Les signaux lumineux commandant l'entrée dans les écluses sont installés sur les murs droits, suivant le sens de la marche des bateaux, et ont la signification suivante:

- a) deux feux rouges fixes superposés - navigation interrompue - écluse hors service;

- b) deux feux rouges fixes juxtaposés - défense d'entrer dans l'écluse;
- c) un feu rouge fixe - défense d'entrer dans l'écluse, mais les bateaux doivent se tenir prêts pour l'éclusage;
- d) deux feux verts fixes juxtaposés - autorisation d'entrer dans l'écluse.

Article 12

Les signaux lumineux commandant la sortie des sas des écluses sont installés sur le mur droit des écluses suivant le sens de la marche des bateaux, et ont la signification suivante:

- a) un feu rouge fixe - défense de sortir;
- b) un feu vert fixe - autorisation de sortir.

Article 13

En règle générale, l'ordre de passage dans les écluses s'établit dans l'ordre de l'arrivée des bateaux au km 939, respectivement au km 947. L'opérateur de l'écluse peut fixer un ordre de passage différent en vue d'une utilisation rationnelle de l'écluse.

Article 14

Il est interdit d'écluser en même temps des bateaux à passagers et des pétroliers ou des bateaux transportant des matières dangereuses.

Article 15

Il est interdit d'écluser en même temps des pétroliers et des bateaux transportant des matières explosibles.

Pendant le jour, durant les périodes à température élevée de l'année, le pont des pétroliers devra être obligatoirement arrosé d'eau tout au long de l'opération d'éclusement.

Pendant les périodes à température élevée de l'année, les pétroliers qui n'ont pas la possibilité d'assurer l'arrosage du pont avec de l'eau, ne seront éclusés que pendant la nuit.

II

Navigation sur le secteur du Danube du km 965 au km 975

Article 16

Lors de la navigation vers l'amont, la largeur des convois ne devra pas dépasser 60 m, et la vitesse de marche ne devra pas être inférieure à 6 km à l'heure.

Article 17

Les bateaux naviguant dans les secteurs du km 965,500 au km 966,000; du km 967,200 au km 968,900 ; du km 970,300 au km 970,900 et du km 972,200 au km 973,700, sont tenus de se conformer aux règles suivantes:

- a) la priorité de passage est réservée aux bateaux naviguant vers l'aval;
- b) sont interdits:
 1. le croisement et le dépassement des convois ainsi que la navigation à la même hauteur;
 2. le dépassement de convois par des bateaux isolés à l'exception des bateaux à ailes portantes;

3. le dépassement de bateaux isolés ou de convois par des bateaux à ailes portantes au moment du croisement de bateaux isolés et de convois;

4. le dépassement de bateaux isolés par des convois;

c) il est autorisé aux bateaux isolés de croiser d'autres bateaux isolés ou convois.

Original: russe

REGLES SPECIALES DE NAVIGATION
SUR LE SECTEUR DE LA
REPUBLIQUE POPULAIRE HONGROISE

PARTIE II

Dispositions complémentaires appliquées sur les voies d'eau intérieures de la République Populaire Hongroise

Chapitre 9

DISPOSITIONS GENERALES

Article 9.01 - Signification de quelques termes

Pour l'application de la partie II du Règlement de navigation, les termes énumérés ci-après ont les significations suivantes:

a) bâtiment: désigne un moyen flottant destiné à la circulation et au transport par voie d'eau ainsi qu'au remorquage (navire de mer, grand et petit bâtiment de navigation intérieure, bac, canot, radeau);

b) grand bâtiment de navigation intérieure: désigne un bâtiment de navigation intérieure dont la longueur et la largeur de la coque sont respectivement de 15 m et plus et de 3 m et plus, ou dont le déplacement est de 15 tonnes et plus;

c) menue embarcation de navigation intérieure: désigne un bâtiment de navigation intérieure dont la longueur et la largeur de la coque sont respectivement inférieures à 15 m et à 3 m et dont le déplacement est inférieur à 15 tonnes. Les menues embarcations de navigation intérieure se répartissent - en fonction de leur moyen de propulsion - en menues embarcations motorisées, menues embarcations sans propulseur mécanique et menues embarcations à voile; ces dernières peuvent appartenir:

- à la classe "A" si la surface des voiles est de plus de 25 m², ou le poids de quille est d'au moins 200 kg;

- à la classe "B", si la surface des voiles est de 10 m² à 25 m², ou le poids de quille est de moins de 200 kg;

d) chaland: désigne un bâtiment à marchandises non motorisé, apte au remorquage et doté d'un gouvernail;

e) barge: désigne un bâtiment à marchandises non motorisé adapté au poussage;

f) canot (barque): désigne un moyen de transport flottant dont la longueur et le déplacement sont respectivement inférieurs à 7 m et à 3 tonnes, ou dont la cylindrée du moteur a un volume inférieur à 250 cm³, ou bien la surface des voiles n'excède pas 10 m²;

g) canot (barque) de traversée, bateau de traversée: désigne un moyen de transport flottant qui assure aux passagers un service de traversée de la voie navigable;

h) bac à traîlle: désigne un bac qui se déplace à l'aide d'un cordage de guidage qui traverse la voie navigable;

i) gardiennage: désigne un service de surveillance permanente à bord du bâtiment ou sur la rive;

j) service de veille: désigne l'état d'alerte à bord, ou en un endroit d'où l'on peut surveiller le bâtiment;

k) bâtiment d'usage commun: désigne un bâtiment dont n'importe qui peut faire usage aux fins de transport de passagers ou de marchandises;

l) bâtiment affecté à la production: désigne un bâtiment exploité à des fins de production (par exemple: pêche, extraction de gravier);

m) bâtiment de service: désigne un bâtiment affecté à un service déterminé (service public, travaux de sauvetage réguliers, etc.);

n) bateau de sport, de plaisance: désigne un bateau exploité à des fins de sport, de repos ou d'autres loisirs;

o) chenal: désigne la partie de la voie navigable marquée par des signaux de balisage et, en l'absence de signaux, la partie de la voie navigable régulièrement utilisée par les bateaux du trafic d'usage commun, y compris les plans d'eau des ports, des lieux de mouillage et de chargement.

Article 9.02 - Règles générales de navigation

1. Le bâtiment (y compris l'engin flottant faisant route) doit être conduit compte tenu des conditions météorologiques, du trafic et des conditions du chenal, ainsi que de toutes autres circonstances qui influencent la sécurité de la navigation.

2. Le bâtiment mû par un propulseur mécanique peut être laissé sans garde à condition qu'une personne étrangère ne puisse le mettre en marche.

Article 9.03 - Interdictions et restrictions générales

1. Il est interdit d'exploiter un bâtiment mû par un moteur à combustion interne non pourvu d'amortisseur de son.

2. La musique n'est autorisée à bord d'un bâtiment que si sa sonorité ne cause pas de gêne pour l'environnement.

3. L'émission du signal sonore prévu au par.2 de l'article 4.03 du Règlement est interdite à proximité d'une localité.

4. La circulation des bâtiments, à l'exclusion des cas mentionnés au point 5, est interdite sur les espaces d'eau destinés aux baigneurs.

5. Les menues embarcations et canots ne peuvent traverser l'espace d'eau destiné à la baignade que si leur garage (quai) permanent se trouve sur ce plan d'eau; ils sont tenus de traverser cet espace d'eau en prenant la voie la plus courte et à une vitesse n'excédant pas 5 km/heure.

6. Il est interdit d'installer sur le chenal, ou dans sa proximité, des feux (sources de lumière) non mentionnés dans le Règlement d'une manière qui puisse faire confondre ces feux avec les signaux lumineux prévus dans le Règlement ou entraver la perception des signaux lumineux ou encore menacer la sécurité de la navigation (par exemple: éblouissement de l'équipage).

Article 9.05 - Retrait du permis de conduire un bâtiment

1. L'autorité de la navigation peut - avec l'accord de l'avocat général - retirer le permis de conduire un bâtiment de celui

- contre lequel un procès est intenté pour délit commis dans le domaine de la circulation par voie d'eau: jusqu'à l'achèvement définitif de la procédure;

- qui a récidivé ou commis une infraction flagrante aux dispositions du Règlement ou d'autres actes législatifs ayant trait à la navigation: pour une durée d'un an au plus.

2. L'inspecteur de la police fluviale ou de l'autorité de la navigation, peut retirer sur place le permis de conduire une menue embarcation ou un canot si le conducteur

- a occasionné des blessures mortelles ou mortellement dangereuses, ou un accident de masse par l'infraction du Règlement ou d'autres actes législatifs ayant trait à la navigation;

- si, incontestablement, il conduisait son embarcation sous l'effet de l'alcool.

L'autorité de la police envoie le permis retiré à l'autorité de la navigation.

Chapitre 10

MARQUES D'IDENTIFICATION DES BATIMENTS MOYENS DE SIGNALISATION LUMINEUX ET SONORES

Article 10.01 - Marques d'identification

1. Les menues embarcations de sport et de plaisance ainsi que les canots étrangers doivent porter à la poupe le pavillon national du pays où réside le propriétaire, ou bien la lettre distinctive de ce pays.

2. Les établissements et les engins flottants doivent porter le numéro qui figure dans leur certificat. Pour l'indication de ce numéro, il convient de suivre les prescriptions du par. 3 de l'art. 2.01.

Article 10.02 - Moyens de signalisation lumineux et sonores

Les caractéristiques des signaux lumineux mentionnés dans le chapitre 3 du Règlement, ainsi que celles des installations de la signalisation sonore figurent dans les Prescriptions de la surveillance technique des bâtiments de navigation intérieure. Ces caractéristiques s'appliquent également aux feux installés sur les ouvrages d'art se trouvant dans le chenal, sur les obstacles à la navigation, et aussi aux feux des signaux servant

à diriger la circulation par voie d'eau. En ce qui concerne la puissance des feux, l'autorité de la navigation peut émettre d'autres dispositions.

Article 10.03 - Exemption de l'utilisation
de signaux lumineux

1. Les bâtiments en stationnement dans le bassin d'un port, ainsi que les menues embarcations amarrées à un ponton et suffisamment éclairées à partir de la rive ne sont pas tenus de porter le signal lumineux indiqué à l'art. 3.20.

2. Les établissements flottants qui servent à des fins de sport et de plaisance, s'ils n'avancent pas dans l'eau à plus de 5 m de la rive, ne doivent pas porter le signal lumineux mentionné à l'art. 3.25.

Article 10.04 - Signalisation des ancrs des engins
flottants sur le secteur
Rajka - Gönyü

Sur le secteur du Danube entre Rajka (km 1851) et Gönyü (km 1791), les ancrs des engins flottants qui se trouvent dans le chenal ou dans sa proximité immédiate doivent être balisées du côté droit du chenal par un espar rouge et du côté gauche, par un espar noir, munis de nuit d'un feu clignotant rouge, respectivement vert (voir figures A.1 et A.2 de l'Annexe 8).

Article 10.05 - Signal du bateau-baliseur

Le bateau-baliseur doit porter à l'avant un pavillon triangulaire rouge avec au milieu un cercle vert.

PONTS DE BATEAUX, ECLUSES, NAVIGATION A LA DERIVE

Article 12.01 - Dispositions concernant les pont
de bateau

1. L'établissement de ponts de bateaux requiert l'autorisation de l'autorité de la navigation.

2. L'exploitant du pont de bateaux doit ouvrir le pont deux fois par jour; les autorités de la navigation peuvent en disposer autrement, selon les besoins du trafic.

Article 12.02 - Dispositions concernant les écluses

1. Les bâtiments peuvent stationner dans la région de l'écluse avant ou après l'éclusage si des raisons d'ordre nautique le rendent nécessaire ou si le personnel de l'écluse y a donné l'autorisation.

2. Il est interdit d'écluser des bateaux à passagers ou des canots en commun avec des bateaux transportant des matières inflammables ou d'autres matières dangereuses. Le conducteur du bâtiment qui transporte des matières explosibles doit, avant l'éclusage, aviser le personnel de l'écluse du caractère de son chargement.

3. Si le personnel de l'écluse n'en dispose autrement, les menues embarcations et les canots ne peuvent entrer dans le sas de l'écluse et en sortir qu'après les grands bâtiments.

4. Les règles d'amarrage et de passage dans les écluses sont exposées dans le règlement publié par l'exploitant de l'écluse en accord avec l'autorité de la navigation.

Chapitre 13

DISPOSITIONS CONCERNANT LES CANOTS (BARQUES)

Article 13.01 - Conducteurs de canots

1. Si la loi n'exige pas de qualification, un canot - à l'exclusion des prévisions du point 2 - peut être conduit par toute personne:

- a) qui a atteint l'âge de 14 ans;
- b) qui sait nager;
- c) qui possède la pratique requise, connaît les particularités de la voie d'eau donnée ainsi que les règles de navigation.

2. Le sportif de moins de 14 ans membre d'une association sportive n'a droit de conduire qu'un canot à rames ou à voile et seulement sous la conduite et le contrôle de l'entraîneur ou d'une personne ayant la qualification requise, et quand les moyens de sauvetage nécessaires et un service de sauvetage motorisé sont assurés, et à condition qu'il sache nager et connaisse les règles de navigation.

3. Si plusieurs personnes se trouvent dans le canot, il faut, avant le départ, désigner le conducteur.

4. Seule une personne possédant un permis de conduire et connaissant les particularités de la voie d'eau donnée peut conduire un groupe de canots ou le canot en tête.

Article 13.02 - Etat technique et équipement des canots

1. Les dispositions concernant la construction, l'équipement et l'exploitation des canots figurent dans les annexes 9 et 10.

2. Avant le départ, le conducteur d'un canot est tenu de prendre soin à ce que le canot soit pourvu de l'équipement nécessaire à son exploitation et soit en bon état technique.

3. Le canot doit être vidé de l'eau de pluie et de l'eau qui s'y est infiltrée.

Article 13.03 - Règles de navigation des canots

1. On ne peut démarrer de la rive ou d'un quai et changer de cours que si cela ne gêne pas d'autres participants à la navigation.

2. En cas de rencontre, les canots doivent appliquer les règles de rencontre figurant au par. 6 de l'article 6.02.

3. Les canots doivent éviter les baigneurs à une distance d'au moins 5 m et de manière à les laisser du côté de la rive la plus proche. Si nécessaire, les baigneurs doivent être avisés à la voix de l'approche d'un canot.

4. Le canot avalant doit assurer au canot montant la possibilité de passer près de la rive; en cas de rencontre (lorsque la sécurité du croisement ne peut être assurée que si l'un des canots modifie son cours), le montant doit céder la route à l'avalant.

5. En cas de traversée, le canot arrivant par tribord a la priorité de passage.

6. Les canots à moteur ou à l'aviron doivent céder la route aux bateaux à voile.

7. Il est interdit aux canots de traverser la voie à moins de 300 m devant un bâtiment en marche et à moins de 1000 m devant un bâtiment à ailes portantes; de même il est interdit de s'approcher - à condition que les gabarits du chenal le permettent - à moins de 30 m d'un bâtiment en marche. Le bateau (bâtiment) qui exécute des manoeuvres de départ est considéré comme bateau en marche.

Article 13.04 - Autres dispositions concernant
les canots

1. Un canot en marche ne peut être quitté - même pour se baigner - sans l'autorisation du conducteur du canot.

2. Le canot doit suivre le baigneur jusqu'à ce que celui-ci se trouve en pleine sécurité.

3. Il est interdit de se tenir debout dans un canot en marche, sauf pour pagayer ou avancer à l'aide d'une gaffe.

4. Un canot à moteur n'est autorisé à remorquer un canot, une menue embarcation ou un skieur nautique que si:

- a) le conducteur du canot à moteur est titulaire d'un permis de conduire une menue embarcation;
- b) la puissance du moteur est suffisante pour assurer le remorquage;
- c) le canot à moteur ainsi que l'unité remorquée sont équipés de dispositifs adéquats (bitte, croc, etc.) pour fixer le câble de remorque et si celui-ci n'entrave pas la manoeuvrabilité du canot;

- d) le câble de remorque est attaché sur le canot qui remorque ainsi que sur l'unité remorquée de manière qu'il soit facile de le dénouer.

5. Les associations sportives, les lieux de location de canots, les maisons de repos et autres organisations doivent tenir un journal dans lequel sont enregistrés les bâtiments loués dont la conduite exige une qualification. Dans le journal seront indiqués le numéro d'immatriculation du bâtiment, la durée pour laquelle il est loué et les données de la personne qui l'a loué (nom, prénom, adresse, numéro de sa carte d'identité).

6. L'enseignement et l'entraînement du canotage ne sont autorisés qu'à proximité de la rive, en dehors du chenal et du plan d'eau d'un port.

Chapitre 14

REGLES CONCERNANT LE SKI NAUTIQUE

Article 14.01 - Dispositions générales

1. Il est interdit de pratiquer le ski nautique:
 - a) dans les bassins portuaires et à l'entrée des ports sur un rayon de 200 m;
 - b) sur le plan d'eau faisant partie d'une écluse;
 - c) aux aires de mouillage;
 - d) dans les passages étroits;
 - e) dans les passes des ponts;

- f) sur les plans d'eau destinés aux baigneurs;
- g) sur le Danube, à Budapest, dans le secteur entre le pont-rail Nord et le pont-rail Sud;
- h) dans le bras Ráckeve du Danube et sur les lacs, à l'exception des plans d'eau destinés au ski nautique.

2. Le ski nautique n'est autorisé que dans de bonnes conditions de visibilité.

3. Le skieur nautique doit porter un gilet de sauvetage.

4. A bord du canot qui remorque un skieur nautique, il doit y avoir en dehors du conducteur une personne qui est tenue de veiller sur le skieur et de l'avertir des dangers éventuels.

Article 14.02 - Désignation du tracé pour le ski nautique

1. Le tracé pour le ski nautique est établi par l'autorité de la navigation en accord avec la police compétente pour le territoire donné. Le tracé du ski nautique doit être balisé par des bouées.

2. L'exploitant du tracé doit prendre soin de l'installation des bouées.

Article 14.03 - Règles de remorquage

1. Un canot à moteur qui remorque un skieur nautique, ni le skieur ne doivent traverser la voie d'eau à moins de 300 m de distance devant un bâtiment en marche et à moins de 1000 m devant un bateau à ailes portantes; de plus, ils ne doivent s'en approcher à moins de 30 m.

2. Un canot à moteur qui remorque un skieur nautique ni le skieur nautique ne doivent s'approcher d'un nageur à moins de 20 m; ils ne peuvent passer à côté d'un nageur de manière à l'encadrer.

3. Il est interdit de traîner la corde de remorque à vide, sans skieur nautique.

Chapitre 15

DISPOSITIONS SPECIALES

Article 15.01 - Gardiennage et veille à bord des bâtiments

1. Les bâtiments qui stationnent en dehors du chenal doivent avoir à bord une garde quand:

- a) des passagers ou d'autres personnes se trouvent à bord du bâtiment;
- b) le bâtiment transporte des matières explosibles ou radioactives définies dans l'Annexe 5 du Règlement;
- c) les conditions locales l'exigent (charriage de glaces, crue, voie d'eau dans la coque, danger d'incendie).

2. Les automoteurs et les engins flottants qui stationnent en dehors du chenal doivent avoir un service de garde.

3. Les bâtiments qui stationnent côte à côte en dehors du chenal peuvent être placés sous une garde commune.

4. Dans les bassins des ports, les bâtiments peuvent être placés sous la garde de la surveillance portuaire.

5. Les bâtiments en stationnement qui ne sont pas tenus d'avoir un service de surveillance ou de garde doivent être placés sous la surveillance d'une personne capable de contrôler l'observation des mesures prévues au par. 3 de l'art. 7.01, de s'occuper de l'élimination des lacunes et de l'installation des signaux exigés par le Règlement.

Article 15.02 - Règles de transport de passagers

1. Le conducteur du bâtiment peut autoriser l'embarquement et le débarquement des passagers uniquement aux quais ouverts au transport public de passagers.

2. L'embarquement et le débarquement sont interdits tant que le conducteur du bâtiment ou la personne habilitée par lui n'y ont pas donné l'autorisation.

3. Le conducteur peut refuser de transporter des personnes qu'il est en droit de juger pouvoir mettre en danger la tranquillité ou la sécurité des passagers.

4. Les bateaux à passagers ne peuvent circuler en formation à couple, remorquer, faire partie d'un convoi remorqué et pousser qu'avec la permission de l'autorité de la navigation.

5. Le conducteur est tenu de veiller à ce que le chargement du bateau soit réparti de façon équilibrée.

6. Le transport en commun de passagers et de marchandises dangereuses est interdit.

7. Pour établir la mesure dans laquelle le bateau, à l'exception des canots, est occupé par rapport au nombre maximum de passagers admis:

- a) deux enfants de moins de 10 ans comptent pour une personne (ce mode de calcul peut être appliqué sur le lac Balaton pour jusqu'à 10% du nombre de passagers admis, et sur les autres voies d'eau intérieures jusqu'à 25% du nombre de passagers admis);
- b) un enfant de moins de 4 ans - s'il n'occupe pas une place séparée - n'est pas inclus dans le nombre de passagers.

8. Les normes indiquées sous point 7 ne sont applicables aux menues embarcations que lorsque chaque passager (adultes et enfants) peut disposer d'un siège.

Article 15.03 - Plan d'alerte

Si l'équipage d'un bâtiment est composé de plus de 5 personnes, le conducteur doit, dans une ordonnance de service (plan d'alerte), déterminer les tâches de l'équipage pour les cas d'incendie, de voie d'eau dans la coque ou de sauvetage. L'équipage doit être informé de ce plan d'alerte.

Article 15.04 - Obstacles dans le chenal

1. L'autorité de la navigation peut établir un délai pour l'éloignement d'un bateau échoué ou coulé dans le chenal (pour dégager le chenal). Si le propriétaire du bâtiment n'accomplit pas ses obligations dans le délai imparti et ne dégage pas le chenal, l'autorité de la navigation peut le faire aux frais du propriétaire du bâtiment.

2. Il est interdit d'installer dans le chenal des objets pouvant constituer un danger pour la navigation, de fixer des perches, de mouiller des menues embarcations ou des canots. Dans l'espace d'eau en dehors du chenal, il est autorisé d'installer des perches pour l'amarrage de canots; toutefois, avant de quitter ce lieu, il faut enlever les perches.

Article 15.05 - Dispositions concernant les bâtiments
transportant des marchandises
dangereuses

1. Le stationnement de bâtiments transportant des marchandises dangereuses est interdit sous les ponts, à une distance de 100 m d'un pont, d'un autre bâtiment, d'une voie ferrée ou d'un édifice sur la berge.

2. Le transbordement de marchandises dangereuses n'est autorisé que dans les conditions établies par l'autorité de la navigation.

3. En cas de déchargement et de chargement de matières explosibles ainsi que de liquides inflammables de la classe I (K-1) énumérés dans l'Annexe 4 au Règlement et également quand, après le transport de liquides inflammables des classes I (K-1) et II (K-2), les citernes n'ont pas encore été dégazées, le panneau IV.5 (interdiction de stationnement latéral) de l'Annexe 3 doit être placé sur le bâtiment.

4. Depuis le commencement jusqu'à l'achèvement des opérations de chargement et de déchargement de liquides inflammables, il faut établir une bonne connexion métallique entre le bâtiment et la prise de terre sur la rive; des tuyaux de caoutchouc ne peuvent être utilisés que s'ils sont pourvus d'une spirale métallique.

5. A bord des bâtiments transportant ou chargeant des liquides inflammables, ou des bâtiments qui après le déchargement de ces marchandises n'ont pas encore été dégazés, il est interdit, outre ce qui est prévu au par. 1 de l'art. 8.02:

- d'utiliser des dispositifs, instruments, vêtements pouvant produire des étincelles, ou être chargés d'électricité statique;

- d'exécuter des travaux qui provoquent des jaillissements d'étincelles;

- de placer des lampes au-dessus des ouvertures d'aération et des ouvertures du dépôt de marchandises;

- d'ouvrir les orifices de ventilation pendant le transport et le chargement desdites matières en système fermé.

6. Avant le commencement des opérations de chargement et de déchargement, il faut vérifier si les installations et moyens de protection contre l'incendie sont utilisables.

Article 15.06 - Transport de marchandises volumineuses,
à faible poids spécifique

Lors du transport de marchandises volumineuses, à faible poids spécifique, il peut être renoncé à l'application des dispositions du par. 2 de l'art. 1.07 - sauf pour ce qui est des exigences concernant la stabilité du bâtiment - dans les conditions suivantes:

a) si l'utilisation du gouvernail s'avère nécessaire, il faut installer au-dessus de la cargaison un personnel auxiliaire qui transmet à la personne qui commande le gouvernail les ordres concernant la conduite du bâtiment;

b) au-dessus et dans toute la longueur de la cargaison, il convient d'aménager une voie; des échelles doivent être installées à l'avant et à l'arrière afin de pouvoir y monter et descendre;

c) en cas de transport de matières inflammables (par exemple paille, chanvre), les cheminées du bâtiment doivent être pourvues d'un pare-étincelles et un panneau portant l'inscription "Défense de fumer" sera installé en un endroit bien visible.

Dans ce cas, le chargement doit être disposé de manière à permettre le contrôle des eaux de fond, à assurer

l'accès des ouvertures des tuyaux de pompage et à assurer l'espace nécessaire aux cabestans et pour faire actionner l'ancre.

Article 15.07 - Travaux dans le chenal,
manifestations nautiques

1. L'exécution de travaux dans le chenal ou dans sa proximité, requiert l'autorisation de l'autorité de la navigation. La procédure à suivre en rapport avec la délivrance de l'autorisation est indiquée dans l'Annexe 11.

2. L'organisation de manifestations nautiques (parade, concours, etc.) requiert l'autorisation de la police. La procédure à suivre en rapport avec la délivrance de l'autorisation figure dans l'Annexe 12.

3. Si la manifestation mentionnée sous par. 2 touche le chenal, la police délivrera l'autorisation en accord avec l'autorité de la navigation. Si la manifestation touche des eaux frontalières, l'assentiment de l'Autorité Garde-frontière est aussi nécessaire pour la délivrance de l'autorisation.

Article 15.08 - Interdiction de la consommation
de boisson alcoolique

1. Il est interdit au conducteur d'un bâtiment, d'un engin flottant, de consommer de l'alcool, ou tout autre produit ayant un effet semblable, immédiatement avant ou pendant la conduite ou de conduire un bâtiment ou un engin flottant dans un état influencé par l'effet de l'un d'entre ces produits, ou de transmettre la conduite du bâtiment à une personne se trouvant dans un tel état.

2. Si la sécurité de la conduite du bâtiment n'est assurée que par le travail commun de plusieurs personnes (conducteur du bâtiment, timonier, machiniste, matelot sur un chaland ou un bac), les dispositions du par. 1 s'appliquent à tous ceux qui sont en service simultanément.

Chapitre 16

EXPLOITATION DES SERVICES DE TRAVERSEE

Article 16.01 - Automoteurs et canots exploités en trafic de traversée

1. Les automoteurs circulant régulièrement en trafic de traversée doivent porter de nuit les feux indiqués au par. 2 de l'art. 3.16.

2. Les automoteurs et les canots circulant en trafic de traversée sont tenus de respecter également les dispositions du par. 1 de l'art. 6.23.

Article 16.03 - Transport de passagers et de véhicules de transport routier

1. Les passagers des véhicules de transport routier - à l'exception des personnes énumérées au point 2 - doivent descendre du véhicule avant l'embarquement sur le bac; ils ne peuvent y remonter qu'après qu'il a quitté le bac.

2. Pendant la traversée, peuvent rester dans les véhicules:

a) un malade, son médecin, l'infirmier ou toute autre personne qui l'accompagne, pour autant que le médecin accompagnant l'estime nécessaire, ou si la personne accompagnant le malade confirme la nécessité de l'accompagnement par un certificat médical;

b) un détenu accompagné d'un garde armé.

Pendant la traversée, le chauffeur d'une voiture d'ambulance et le garde armé doivent rester auprès de la voiture.

3. Après avoir rangé son véhicule sur le bac, le chauffeur doit arrêter le moteur et quitter le véhicule. Sur les bacs-automoteurs, le conducteur d'une voiture peut rester dans la voiture, mais la portière de la voiture doit rester ouverte pendant la traversée.

4. Pendant la traversée, le conducteur d'un véhicule à traction animale doit se tenir devant ses bêtes; après l'amarrage du bac, il doit faire descendre son véhicule dans l'ordre indiqué par le conducteur du bac.

5. Le conducteur du bac est tenu de prendre soin du calage des véhicules transportés.

6. Les passagers ne peuvent s'embarquer qu'après les véhicules et les bêtes. Les véhicules et les bêtes ne peuvent quitter le bac qu'après le débarquement des passagers.

7. Le conducteur du bac doit veiller à ce que les véhicules dont la pression sur les essieux dépasse celle autorisée pour le bac ne montent pas sur le bac; veiller à ce que les passagers, les véhicules, les bêtes et les marchandises soient répartis sur le bac de façon équilibrée et ne gênent pas l'embarquement et le débarquement des passagers. Sur la demande du conducteur du bac, le conducteur d'un véhicule doit communiquer les données concernant la pression sur les essieux de son véhicule.

EQUIPEMENT OBLIGATOIRE DES CANOTS

N ^o d'ordre	Type de canot	E q u i p e m e n t				
		Ancre	Câble d'ancre	Aviron de gouverne	Avirons	Toilets
		kg	m	n	m b r e	e
	<u>I. Canots à l'aviron</u>					
1.	Kayak-kenou	-	-	-	1	-
2.	Canot fluvial	-	-	-	2	2
3.	Canot à 2 paires d'avirons	-	-	-	4	4
4.	Canot de service ou de sauvetage à fond plat	-	-	1	2	2
5.	Canot à fond plat jusqu'à 4 personnes	-	-	1	-	-
6.	Canot à fond plat pour plus de 4 personnes	-	-	1	1	1
7.	Barque de pêche	-	-	1	1	1
8.	Canot de sauvetage pour lacs	-	-	-	2	2
9.	Canot lacustre	-	-	-	2	2
10.	Barque de travail à fond plat pour les lacs	7-10	10	1	2	2
	<u>II. Canots à moteur</u>					
11.	Hors-bord fluvial	-	-	1	-	-
12.	Hors-bord fluvial jusqu'à 4 personnes	-	-	1	-	-
13.	Hors-bord pour plus de 4 personnes	-	-	1	-	-
14.	Hors-bord lacustre	4-8	8	1	-	-
	<u>III. Canot à voile</u>					
15.	Canot à voile	8-10	15	1	-	-

N ^o d'ordre	E q u i p e m e n t							Planche de fond				
	Gaffe	Godet	Bouée de sauve- tage	Câble d'amar- rage	Cais- sette de pre- mier secours	Feu blanc de si- gnali- sation	Appa- reil à gou- verner					
	n	m	b	r	e	m	n	o	m	b	r	e
1.	-	-	-	3	-	3	-	1	-	-	-	1
2.	-	-	-	3	-	3	-	1	-	-	-	1
3.	1	1	1	4	1	4	1	1	1	1	1	1
4.	1	1	1	4	1	4	1	1	1	1	1	1
5.	1	1	1	4	1	4	1	1	1	1	1	1
6.	1	1	1	4	1	4	1	1	1	1	1	1
7.	1	1	1	4	1	4	1	1	1	1	1	1
8.	1	1	1	5	1	5	1	1	1	1	1	1
9.	1	1	1	4	1	4	1	1	1	1	1	1
10.	1	1	1	5	1	5	1	1	1	1	1	1
11.	*	*	*	4	1	4	1	1	1	1	1	1
12.	*	*	*	4	1	4	1	1	1	1	1	1
13.	*	*	*	4	1	4	1	1	1	1	1	1
14.	-	-	-	4	1	4	1	1	1	1	1	1
15.	-	-	-	4	1	4	1	1	1	1	1	1

Remarque: * Selon le type du canot équipé d'un moteur.

L'équipement des canots de course doit être assuré conformément aux règles de la course.

En ce qui concerne les canots de sauvetage pour un service de sauvetage régulier, seuls les canots pouvant embarquer 4 personnes et plus sont autorisés.

L'équipement des canots de trafic public, des canots affectés à la production et des canots de service peut être fixé par l'autorité de la navigation en fonction des besoins.

RESTRICTIONS CONCERNANT LES CONVOIS

1. Dimensions maxima admises pour les convois sur le secteur du Danube de Rajka à Gönyü, compte tenu du niveau d'eau enregistré à la station hydrométrique de Bratislava:

A - Dimensions des convois remorqués:

a) Vers l'aval:

le remorqueur peut conduire une unité accouplée à son bord, et à la remorque tout au plus 4 bâtiments accouplés bord à bord en une rangée. Quand le niveau d'eau est de +350 cm ou plus, la largeur du convoi remorqué ne doit pas dépasser 46 m; quand le niveau d'eau est inférieur à +350 cm, la largeur du convoi ne doit pas dépasser 35 m. Quand les bâtiments placés aux extrémités sont vides et que le niveau d'eau n'est pas inférieur à +300 cm, la largeur de convoi admise est de 46 m.

b) Vers l'amont:

- quand le niveau d'eau est de +300 cm ou plus, le remorqueur peut avoir un bâtiment accouplé à son bord, et à la remorque au maximum 5 bâtiments à la file ou 2 rangées de 2 bâtiments accouplés. Quand un convoi est formé de bâtiments à lège, le remorqueur peut remorquer jusqu'à 6 bâtiments placés en 3 rangées de 2 bâtiments accouplés. Seul l'un des bâtiments accouplés bord à bord peut ne pas avoir de gouvernail,

- quand le niveau d'eau est inférieur à +300 cm, le remorqueur peut mener une unité accouplée à son bord et 4 unités à la file ou 2 unités accouplées bord à bord. Du nombre des bâtiments accouplés bord à bord, l'un des bâtiments peut ne pas avoir de gouvernail.

B - Dimensions des convois poussés:

a) Vers l'aval:

- quand le niveau d'eau est de +350 cm ou plus, la longueur de convoi admise est de 140 m et la largeur de 46 m;

- quand le niveau d'eau est inférieur à +350 m, la longueur de convoi admise est de 140 m et la largeur de 35 m.

b) Vers l'amont:

- quand le niveau d'eau est de +350 cm ou plus, la longueur de convoi admise est de 210 m et la largeur de 23 m. Si la largeur du convoi ne dépasse pas 12 m, sa longueur peut être de 220 m;

- quand le niveau d'eau n'atteint pas +350 cm, mais n'est pas inférieur à +250 cm, la longueur de convoi admise est de 185 m et la largeur de 23 m. Si la largeur du convoi ne dépasse pas 12 m, sa longueur peut être de 195 m;

- quand le niveau d'eau est inférieur à +250 cm, la longueur de convoi admise est de 165 m et la largeur de 23 m. Si le convoi a une largeur ne dépassant pas 12 m et s'il est équipé à l'avant d'un boteur ou si sa vitesse atteint 6 km/h en n'importe quel endroit du secteur de fleuve la longueur de convoi admise est de 195 m.

2. Dimensions des convois sur le secteur du Danube entre Gönyü-Bok (à l'exception de la région de la ville de Budapest):

a) dans la navigation vers l'aval, à chacun des bords du remorqueur un bâtiment au plus peut être accouplé, et le remorqueur ne peut tractionner que 2 rangées de bâtiments. La largeur des rangées ne doit pas dépasser 53 m;

b) dans la navigation vers l'amont, le remorqueur peut tractionner jusqu'à 5 rangées de bâtiments, la largeur des rangées ne devant pas dépasser 42 m.

3. Dimensions et vitesse des convois dans la région de Budapest:

Dans la région de Budapest, à partir de la tête amont de l'île Marguerite (km 1652) jusqu'au pont-rail Sud (km 1642,5), les dimensions maxima suivantes sont admises pour les convois:

A - Vers l'aval:

a) un bâtiment accouplé au remorqueur et une rangée de chalands remorqués. La largeur de la rangée ne doit pas dépasser 53 m;

b) la longueur d'un convoi poussé (le pousseur inclus) ne doit pas dépasser 175 m et sa largeur 50 m.

B - Vers l'amont:

a) le convoi d'un remorqueur peut être composé de 3 rangées, la largeur de la première et de la deuxième rangées ne doit pas dépasser 35 m et celle de la troisième, 23 m. La longueur du câble de remorque ne doit pas dépasser 100 m;

b) la longueur totale d'un convoi poussé (le pousseur inclus) ne doit pas dépasser 240 m et sa largeur 35 m;

c) la vitesse des convois remorqués et poussés doit atteindre au moins 6 km/h, excepté aux lieux de regroupement où la vitesse minimum peut être d'au moins 4 km/h.

Original: russe

REGLES SPECIALES DE NAVIGATION
SUR LE SECTEUR DE LA
REPUBLIQUE SOCIALISTE TCHECOSLOVAQUE

Extrait du Recueil des Règles de la sécurité de la
navigation sur les voies d'eau intérieures.

Chapitre II

Prescriptions complémentaires applicables au Danube

Article 11.01

Champ d'application

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent

- a) au Danube, du confluent de la Morava (km 1880,260) jusqu'au confluent de l'Ipel' (km 1708,200);
- b) à la Morava, depuis son embouchure dans le Danube à Devin (km 1880,260) jusqu'à son confluent avec le Dyje (km 74,500);
- c) au parcours navigable du Váh.

Article 11.02

Documents de bord

(ad art. 1.10)

- (1) Sur les bâtiments sans équipage, l'attestation de bord et le certificat de jaugeage sont remplacés comme indiqué ci-après:
 - a) l'attestation de bord est remplacée par une inscription comportant les données suivantes:
 - aa) le numéro de l'attestation de bord,
 - bb) la date d'expiration de la validité de l'attestation de bord,
 - cc) les dimensions maxima du bâtiment (longueur, largeur, hauteur du bord, hauteur et tirant d'eau maxima),

- dd) des indications sur les éventuelles restrictions concernant la navigation sur certains secteurs du fleuve ou sur la nature des marchandises à transporter.

En dehors des inscriptions susmentionnées, les bâtiments sans équipage peuvent avoir à bord une copie ou une photocopie de l'attestation de bord (cette disposition s'applique également au remorqueur-pousseur).

- b) Le certificat de jaugeage est remplacé soit par une photocopie, ou une copie certifiée conforme, se trouvant à bord du bâtiment sans équipage ou à bord du remorqueur-pousseur, soit par des inscriptions donnant un extrait du certificat de jaugeage, et notamment le tableau de chargement.
- c) Les inscriptions mentionnées sous a) et b) sont à apposer soit sur un panneau soit directement sur les surboux du bâtiment, en un endroit où elles sont facilement et bien lisibles; elles doivent être protégées contre tout endommagement.

(2) Le rôle d'équipage doit contenir les données suivantes: le nom du bâtiment, le nom et l'adresse du domicile du propriétaire du bâtiment la liste des membres de l'équipage comportant les données suivantes: numéro d'ordre, lieu de travail, nom, date et lieu de naissance, nationalité, poste occupé ou raison de sa présence à bord, date et lieu d'embarquement ou de débarquement. Le rôle de l'équipage doit porter la signature du capitaine du bâtiment et le sceau du bâtiment. Des copies de ce rôle sont établies en le nombre exigé par les autorités compétentes.

(3) Le journal de bord doit être tenu par le capitaine du bâtiment. En cours de route, les données suivantes doivent y être inscrites:

- a) date et lieu de l'arrivée, du départ et d'autres manoeuvres;

- b) données sur la quantité de marchandises à bord, le nombre de passagers et le tirant d'eau du bâtiment;
- c) données concernant le nombre des unités remorquées, poussées, ou en formation à couple, le type du convoi, la nature des marchandises et le tirant d'eau de chaque bâtiment;
- d) l'heure de la relève de la veille sur le pont du capitaine et à la barre;
- e) événement observé en cours de route (avarie de bâtiments, obstacle à la navigation, état de la voie navigable du chenal, balisage du chenal, accident grave ou maladie à bord du bâtiment, etc.);
- f) heure et lieu où les moteurs principaux ont été ralentis ou accélérés (tours/minute);
- g) nom des bateaux dépassés ou rencontrés;
- h) conditions météorologiques influençant la navigation (brouillard, chute de neige, tempête, direction et force du vent, niveau d'eau, etc.);
- i) données concernant l'embarquement et le débarquement des membres de l'équipage.

Article 11.03

Exemption de la signalisation prescrite

(ad art. 3.25, 3.27 et 3.41)

Les bâtiments ou constructions flottantes sont exemptés de l'obligation de porter la signalisation de nuit dans les cas suivants:

- a) les constructions flottantes ne sont pas tenues de porter le feu ordinaire blanc mentionné à l'art. 3.25, quand elles sont utilisées uniquement à des fins de sport et avancent dans le chenal jusqu'à 5 m au plus;

- b) les menues embarcations échouées ou coulées doivent porter les signaux prescrits aux art. 3.27 et 3.41 seulement quand elles constituent un obstacle pour la navigation.

Article 11.04

Niveau du bruit admis dans la timonerie (ad art. 4.01)

Afin d'assurer l'audibilité des signaux sonores, le bruit dans la timonerie au niveau de la tête de l'homme de barre ne doit pas dépasser 70 dB (A) quand le bâtiment fait route dans des conditions normales d'exploitation.

Article 11.05

Défense de stationner et de pratiquer le sport nautique

(ad chapitre 7 et art. 9.04)

- (1) Sur le secteur frontalier du Danube, du confluent de la Morava (km 1880,260) jusqu'au km 1872,700, il est interdit:
- a) de renflouer et de laisser stationner des bâtiments et engins flottants. Cette interdiction ne s'applique pas aux cas d'avarie et aux bâtiments qui exécutent des travaux hydrotechniques ainsi qu'aux bâtiments de la surveillance fluviale et nautique;
 - b) d'organiser des manifestations sportives.
- (2) Sur le secteur du Danube du confluent de la Morava (km 1880,260) jusqu'à Kližska Nema (km 1791,000) il est interdit de pratiquer le ski nautique et de nager sur les vagues.

Restrictions concernant les dimensions
des convois

(ad art. 1.06)

- (1) Sur le secteur du Danube du confluent de la Morava (km 1880,260) jusqu'à Kližska Nema (km 1791,000) la navigation des convois poussés et remorqués suivants est admise:

Convois remorqués:

- a) Dans la navigation vers l'aval, le remorqueur peut mener accouplé à son bord un bâtiment et remorquer au maximum 4 bâtiments accouplés en une rangée. Quand le niveau d'eau à la station hydrométrique de Bratislava est de 350 cm et plus, la largeur maxima admise pour la rangée est de 46 m et quand le niveau est inférieur à 350 cm, la largeur maxima admise est de 35 m. Si les bâtiments extrêmes de la rangée sont à lège, la largeur maxima admise pour la rangée est de 46 m quand le niveau d'eau à la station hydrométrique de Bratislava est de 300 cm et plus.
- b) Dans la navigation vers l'amont, quand le niveau d'eau à la station hydrométrique est de 300 cm et plus, le remorqueur peut conduire un bâtiment accouplé à son bord et remorquer à la file 5 bâtiments au maximum ou 4 bâtiments en deux rangées de deux unités à couple. Si les bâtiments sont à lège, le remorqueur peut remorquer 6 unités placées en deux ou trois rangées; dans chaque rangée, un bâtiment peut ne pas avoir de barre.
- aa) Quand le niveau d'eau à la station hydrométrique de Bratislava est inférieur à 300 cm, le remorqueur peut avoir un bâtiment accouplé à son bord et, en outre, 4 bâtiments à la file.

- bb) Quand le niveau d'eau à la station hydrométrique de Bratislava est inférieur à 300 cm, le remorqueur n'est autorisé à remorquer qu'une rangée de 2 bâtiments accouplés bord à bord, dont l'un peut ne pas avoir de barre.

Convois poussés:

- a) Dans la navigation vers l'aval:
- aa) Quand le niveau d'eau à la station hydrométrique de Bratislava est de 350 cm et plus, la longueur maxima de convoi admise est de 140 m et la largeur maxima de 46 m.
 - bb) Quand le niveau d'eau à la station hydrométrique de Bratislava est inférieur à 350 cm, la longueur maxima du convoi ne doit pas dépasser 140 m et sa largeur maxima 35 m.
- b) Dans la navigation vers l'amont:
- aa) Quand le niveau d'eau à la station hydrométrique de Bratislava est de 350 cm et plus, la longueur maxima admise pour le convoi est de 210 m et la largeur maxima de 23 m, ou bien la longueur maxima peut être de 220 m, la largeur maxima étant alors de 12 m.
 - bb) Quand le niveau d'eau à la station hydrométrique de Bratislava est inférieur à 350 cm, la longueur maxima admise pour le convoi poussé est de 185 m et sa largeur maxima de 23 m, ou bien la longueur maxima peut être de 195 m, la largeur maxima admise étant alors de 12 m.
 - cc) Quand le niveau d'eau à la station hydrométrique de Bratislava est inférieur à 250 cm, la longueur maxima admise pour le convoi poussé est de 165 m et sa largeur maxima de 23 m. Si la largeur du convoi poussé ne dépasse pas 12 m, sa longueur peut être de 195 m, à condition que le convoi soit équipé d'un boteur ou qu'il puisse assurer sur chaque secteur une vitesse d'au moins 6 km/heure.

- (2) Sur le secteur du Danube entre Kližska Nema (km 1791,000) et le confluent de l'Ipel' (km 1708,200) les dimensions suivantes sont admises pour les convois poussés:
- a) Dans la navigation vers l'aval, le remorqueur peut accoupler à chacun de ses bords un bâtiment au plus et remorquer deux rangées de bâtiments accouplés, la largeur de chaque rangée ne devant pas dépasser 53 m.
 - b) Dans la navigation vers l'amont, le remorqueur peut avoir en remorque 5 rangées de bâtiments, la largeur de chaque rangée ne devant pas dépasser 42 m.
- (3) La puissance des remorqueurs - pousseurs et des remorqueurs mentionnés aux par. 1 et 2 doit être conforme aux dispositions de l'art. 6.21.

Article 11.07

Restrictions et interruption de la navigation
lors de hauts niveaux et de crues

(ad art. 1.06)

- (1) Sur le secteur commun tchécoslovaque-autrichien (km 1880,2 - 1872,7), le secteur tchécoslovaque (km 1872,7 - 1850,0) et sur le secteur commun tchécoslovaque-hongrois (km 1850,0-1708,2), en cas de crues, c'est-à-dire quand le niveau d'eau atteint ou dépasse 610 cm à la station hydrométrique de Wien, 638 cm à la station hydrométrique Heinburg, 700 cm à la station hydrométrique Bratislava, 580 cm à la station hydrométrique Dunaremete, 600 cm à la station hydrométrique Komárno et 600 cm à la station hydrométrique Esztergom, la navigation à proximité des ouvrages de protection de la berge n'est autorisée que si l'on prend toutes les mesures de précaution requises et si l'on diminue la vitesse afin de protéger les ouvrages servant à la protection contre les inondations.

- (2) L'interruption de la navigation est communiquée par un avis nautique quand le niveau d'eau dépasse 690 cm à la station hydrométrique Wien, 770 cm à la station hydrométrique Bratislava et 680 cm à la station hydrométrique Komárno et que l'on s'attend à des crues prolongées. Les bâtiments qui se trouvent en route au moment de la communication de l'interruption de la navigation peuvent poursuivre leur cours jusqu'au port ou quai le plus proche. Tous les bâtiments doivent être garés dans un port-abri ou un autre lieu protégé, avant le débordement.
- (3) L'interdiction de la navigation ne s'applique pas aux bâtiments en route à des fins de sauvetage ni aux bâtiments qui remplissent les fonctions publiques de surveillance de la navigation.
- (4) Dans des cas bien fondés des exceptions aux dispositions du point 2 peuvent être autorisées par l'administration de la navigation.

A v i s n a u t i q u e

N° 14/1964

Conformément au par. 2 de l'alinéa 5 de la Loi No 26/1964 sur la navigation intérieure et en connexion avec le commencement de l'exploitation de bateaux à ailes portantes par l'entreprise de navigation danubienne tchécoslovaque, il est ordonné à tous les conducteurs de bâtiment et entreprises de navigation d'appliquer les dispositions suivantes:

1. Les bateaux à passagers à ailes portantes doivent appliquer les Règles de la sécurité de la navigation (RSN) avec l'amendement suivant: "Les bateaux à ailes portantes, quand ils rencontrent d'autres bâtiments, doivent, outre l'émission des signaux sonores prescrits, montrer, même de jour, du côté du bâtiment qui vient à leur rencontre, un signal lumineux constitué d'un feu blanc puissant".

Le signal prescrit à l'art. 43 des RSN, c'est-à-dire le pavillon bleu n'est pas montré par les bateaux à ailes portantes.

2. Les bâtiments et les canots ne doivent pas, dans la mesure du possible, modifier leur position ou leur cours initial quand ils rencontrent des bateaux à ailes portantes.

3. Le choix du côté du croisement appartient aux bateaux à ailes portantes.

4. Les bâtiments à ailes portantes doivent émettre les signaux sonores à une distance de 2 km des bâtiments qui viennent à leur rencontre, quand ils naviguent vers l'aval, et de 1 km quand ils naviguent vers l'amont.

5. Les bâtiments à ailes portantes doivent, quand ils dépassent d'autres bâtiments, s'écarter de ces derniers autant que le permettent les circonstances (conditions de la navigation).

6. Lors de l'approche des sections de fleuve difficiles (passages étroits, passes navigables de ponts), et de la navigation dans ces sections, les bâtiments à ailes portantes jouissent de tous les droits accordés par les RSN aux bâtiments à passagers.

7. Le caractère de la construction et du grément des bâtiments à ailes portantes est tel que ces bâtiments doivent stationner seuls aux quais. Le stationnement d'autres bâtiments à leurs côtés est interdit.

8. Les bateaux à passagers et les autres automoteurs qui créent des remous lors de la navigation doivent, quand ils rencontrent des bateaux à ailes portantes, réduire en temps utile et dans une mesure suffisante leur vitesse afin de ne pas causer d'avarie ou d'accident.

N° 7/1975

Décision du Ministère Fédéral des Transports
N° 9806/75 du 4 avril 1975 portant sur les
restrictions concernant les dimensions des
convois sur le Danube

Sur la base des paragraphes 17 et 24 de la Loi
N° 26/1965 concernant la navigation intérieure, le Mi-
nistère Fédéral des Transports décide d'introduire les
dispositions suivantes:

§ 1

Les Règles de la sécurité de la navigation sur les
voies d'eau intérieures*) sont modifiées et complétées
comme suit:

art. 11.06 - à rédiger comme suit:

"Art. 11.06

Restrictions concernant les dimensions des convois
(ad art. 1.06)

1. Sur le secteur du Danube du confluent de la
Morava (km 1880,260) à Kližska Nema (km 1791,000) la na-
vigation des convois remorqués et poussés est autorisée
dans les formations suivantes:

*) Annexe à l'Avis N° 155/1973 du MFT inclus dans le
Recueil des Règles de la sécurité de la navigation
sur les voies d'eau intérieures.

Convois remorqués:

- a) Dans la navigation vers l'aval, le remorqueur peut accoupler un bâtiment à l'un de ses bords et, en outre, avoir en remorque une rangée de 4 bâtiments accouplés. Quand le niveau d'eau d'après la station hydrométrique de Bratislava est de 350 cm et plus, la largeur maxima admise pour la rangée est de 46 m; quand le niveau d'eau est inférieur à 350 cm, la largeur maxima admise est de 35 m. Si les bâtiments extrêmes de la rangée sont à lège, la largeur maxima admise de la rangée est de 46 m quand le niveau d'eau d'après la station hydrométrique de Bratislava est de 300 cm.
- b) Dans la navigation vers l'amont:
- aa) quand le niveau d'eau d'après la station hydrométrique de Bratislava est de 300 cm et plus, le remorqueur peut accoupler un bâtiment à son bord et tractionner à la file 5 bâtiments au plus ou deux rangées de 2 bâtiments accouplés bord à bord. Le remorqueur peut mener à la file 6 bâtiments à lège ou 3 rangées de 2 bâtiments accouplés bord à bord, dans chaque rangée un bâtiment n'est pas tenu d'avoir un gouvernail.
- bb) quand le niveau d'eau à la station hydrométrique de Bratislava est inférieur à 300 cm, le remorqueur peut avoir accouplé à son bord un bâtiment et, en outre à la remorque, 4 bâtiments à la file;
- cc) quand le niveau d'eau à la station hydrométrique de Bratislava est inférieur à 300 cm, le remorqueur peut remorquer au maximum 2 bâtiments accouplés bord à bord, l'un des bâtiments n'étant pas tenu d'être pourvu de gouvernail.

Convois poussés:

a) Dans la navigation vers l'aval:

aa) quand le niveau d'eau d'après la station hydrométrique de Bratislava est de 350 cm et plus, la longueur maxima admise pour le convoi poussé est de 140 m et la largeur maxima de 46 m;

bb) quand le niveau d'eau à la station hydrométrique de Bratislava est inférieur à 350 cm, la longueur maxima admise pour le convoi poussé est de 140 m et la largeur maxima de 35 m.

b) Dans la navigation vers l'amont:

aa) quand le niveau d'eau à la station hydrométrique de Bratislava est de 350 cm et plus, la longueur maxima admise pour le convoi poussé est de 210 m et sa largeur maxima de 23 m, ou bien la longueur maxima admise est de 220 m et la largeur maxima de 12 m;

bb) quand le niveau d'eau à la station hydrométrique de Bratislava est inférieur à 250 cm, la longueur maxima admise pour les convois poussés est de 165 m et la largeur maxima de 23 m. Si la largeur du convoi poussé ne dépasse pas 12 m, sa longueur peut être de 195 m à condition que le convoi soit équipé d'un bouteur puissant ou puisse atteindre sur chaque secteur du fleuve une vitesse de 6 km/heure.

2. Sur le secteur du Danube entre Kližska Nema (km 1791,000) et le confluent de l'Ipel' (km 1708,200) les dimensions suivantes sont admises pour les convois remorqués:

- a) Dans la navigation vers l'aval, le remorqueur peut avoir un bâtiment accouplé à chacun de ses bords et tractionner 2 rangées d'unités accouplées, la largeur de chaque rangée ne devant pas dépasser 53 m.
- b) Dans la navigation vers l'amont, le remorqueur peut remorquer 5 rangées, la largeur de chaque rangée ne devant pas dépasser 42 m.
3. La puissance des remorqueurs et des remorqueurs-pousseurs mentionnés sous points 1 et 2 doit être conforme aux dispositions de l'art. 6.21.

§ 2

La présente décision entre en vigueur le 1^{er} mai 1975.

Original: français

REGLES SPECIALES DE NAVIGATION
SUR LE SECTEUR DE LA
REPUBLIQUE D'AUTRICHE

Extrait du Règlement de navigation sur les voies
navigables intérieures, dans la version parue dans
le BGBl. N° 198/1974.

Dispositions complémentaires relatives à la navigation
sur les voies navigables de l'Autriche

CHAPITRE 1

DISPOSITIONS GENERALES

Article 11.01 - Définitions

1. Sans préjudice des dispositions énoncées à l'article 1.01:
 - a) le terme "bâtiment spécial" désigne tout bâtiment utilisé pour les fins de sauvetage et d'assistance, de la surveillance fluviale, du service de la sécurité publique, de la garde douanière ou de l'administration de construction hydraulique. En outre, dans la région des écluses, les bâtiments appartenant à l'entreprise de la centrale hydraulique respective sont considérés comme bâtiments spéciaux. Les bâtiments précités ne sont cependant considérés comme bâtiments spéciaux que lorsqu'ils sont en cours de route vers le lieu d'une intervention urgente ou pendant la durée de leur intervention;
 - b) le terme "établissement flottant" désigne non seulement les établissements énumérés à titre d'exemple à l'article 1.01 sous litt. g), mais aussi d'autres équipements de destination analogue, notamment ceux servant à des fins d'habitation ou d'entrepôt, à des fins commerciales ou aux sports, comme par exemple des soutes flottantes pour l'huile minérale, des ateliers et des sautoirs de ski nautique;
 - c) le terme "constructions flottantes" désigne des radeaux, des établissements flottants et d'autres objets, motorisés ou non, capables de naviguer isolément ou en combinaison - par exemple des planches à voile, des engins sans équipage pour la remorque, et des engins pour la remorque du ski nautique - pour autant qu'ils ne sont pas des bâtiments;
 - d) le terme "bac ne naviguant pas librement" désigne un bac qui traverse la voie navigable sans être propulsé par ses propres moyens ni par un autre bâtiment; en particulier les bacs qui traversent la voie navigable au moyen d'un câble

ancré en amont du tracé du bac (bac à câble longitudinal, "pont volant"), qui la traversent au moyen d'un câble tendu d'une rive à l'autre (bac à câble suspendu) ou qui la traversent au moyen de chaînes, câbles ou rails posés au fond du fleuve dans le tracé du bac;

- e) le terme "objet de sport" désigne des matelas pneumatiques, des ceintures de natation et d'autres objets non motorisés destinés exclusivement à des fins de sport ou de jeu; les objets de sport ne sont pas considérés comme bâtiments (§ 1.01, lettre a) ou comme construction flottantes (lettre c);
- f) le terme "lieu d'immatriculation d'un bâtiment" désigne le lieu où se trouve le siège du tribunal sur le registre des bateaux de navigation intérieure duquel le bâtiment est inscrit;
- g) le terme "port d'attache" désigne le lieu à partir duquel la navigation avec le bâtiment est effectuée. Si, en raison de cette définition, plusieurs lieux peuvent entrer en ligne de compte, est considéré comme port d'attache le lieu où se trouve l'établissement commercial du propriétaire du bâtiment, en cas de plusieurs établissements, le lieu de l'établissement principal et, à défaut d'un établissement principal, son domicile (siège). S'il est impossible de le déterminer, est considéré comme port d'attache le lieu d'imposition du propriétaire du bâtiment;
- h) le terme "bâtiment autrichien" désigne un bâtiment dont le port d'attache se trouve en Autriche et
 - aa) qui est enregistrable dans un registre des bateaux de navigation intérieure autrichien (art. 3, alinéa 3 du Règlement relatif aux registres des bateaux, Bulletin des lois du Reich allemand de 1940, I, Page 1591) ou
 - bb) si cette condition n'est pas donnée, qui est la propriété d'une collectivité locale autrichienne, d'une personne physique résidant habituellement en Autriche ou d'une

personne morale ou d'une société de personnes de droit commercial dont le siège se trouve en Autriche;

- i) le terme "propriétaire du bâtiment" désigne le propriétaire d'un bâtiment destiné aux fins de la navigation sur les voies navigables intérieures et utilisé par lui à cet effet. Toute personne qui utilise pour la navigation intérieure un bâtiment qui ne lui appartient pas et le conduit soit personnellement, soit qu'il en charge un conducteur (désigné en allemand par le terme "Ausrüster"), est également considérée comme propriétaire;
- j) le terme "chenal" désigne les parties de la voie navigable qui, aux niveaux d'eau respectifs, peuvent être utilisées pour et sont destinées à la navigation permanente;
- k) le terme "chenal navigable" désigne la partie du chenal qui peut être utilisée à l'étiage - s'il s'agit de voies navigables pour lesquelles un étiage navigable de régulation est fixé, au niveau de celui-ci - par des bâtiments de la navigation commerciale transportant un chargement et qui sont de construction et de dimensions habituelles.

2. Les bâtiments à propulsion mécanique auxiliaire, utilisée uniquement pour effectuer des petits déplacements (par exemple dans les ports ou dans les lieux de chargement ou de déchargement) ou pour accroître la manoeuvrabilité du bâtiment, ne sont pas considérés comme "bâtiments motorisés" (art.1.01, lettre b).

Les bâtiments destinés aux fins de sport sont considérés, jusqu'à une longueur de 15 m, comme menues embarcations, indépendamment de leurs largeur et déplacement (Article 1.01, lettre i).

3. Pour le secteur autrichien du Danube, les heures figurant à l'Appendice 1 sont considérées comme étant les heures de lever et de coucher du soleil.

Article 11.02 - Documents de bord

1. Le rôle d'équipage (article 1.10, par. 1, lettre c) doit être établi par le conducteur; il doit porter comme titre "rôle d'équipage" et contenir en outre les indications suivantes:
- la désignation de l'Etat d'origine du bâtiment,
 - le nom du bâtiment et la désignation de son lieu d'immatriculation, ou, s'il n'est pas inscrit sur un registre des bateaux de navigation intérieure, celle de son port d'attache,
 - le nom et le domicile (siège) du propriétaire du bâtiment, la liste des personnes de l'équipage, des autres personnes employées à bord et des membres de famille qui les accompagnent pendant le trajet, en utilisant une ligne pour chacune des personnes. La liste doit comprendre des colonnes réservées aux indications suivantes concernant la personne:
 - a) numéro consécutif,
 - b) nom de famille,
 - c) prénom,
 - d) date et lieu de naissance,
 - e) nationalité,
 - f) fonction ou autre motif justifiant la présence à bord,
 - g) numéro, date et lieu de délivrance ainsi que désignation de l'autorité délivrant le passeport ou le document tenant lieu de passeport, ou du service ayant délivré la carte de légitimation pour navigateurs,
 - h) observations (concernant notamment la date et le lieu du débarquement ou de l'embarquement pendant le trajet).

La signature du conducteur doit être apposée au bas de la liste. La liste peut être rédigée en outre dans les langues des Etats dont les frontières seront franchies au cours du trajet. La liste doit

être dressée dans un nombre d'exemplaires permettant aux autorités frontalières d'en recevoir des copies.

2. Le journal de bord (article 1.10, par. 1, lettre d) doit être tenu par le conducteur du bâtiment lui-même ou sous sa responsabilité. Tant que le bâtiment sera utilisé pour la navigation, les indications suivantes devront être chaque jour portées au journal:
- a) les données hydrologiques et météorologiques essentielles pour le trajet. Pour décrire les conditions atmosphériques et indiquer les niveaux d'eau (en centimètres) en hausse et en baisse, les symboles figurant à l'Appendice 1 devront être utilisés;
 - b) des indications sommaires portant sur le trajet et le travail du bâtiment, notamment le nombre des bâtiments qui font partie du convoi, leur tirant d'eau et les quantités de marchandises qu'ils transportent et s'ils sont remorqués, poussés ou accouplés, ainsi que la date du départ, de l'arrivée, des arrêts et des manoeuvres plus importantes;
 - c) des indications sur les entraves à la navigation rencontrées par le bâtiment, les détériorations des conditions des voies navigables ou les défauts à la signalisation de la voie navigable;
 - d) des indications sur la relève des personnes chargées de la conduite du bâtiment dans la mesure où elles exercent leur fonction sur le pont ou à la timonerie, avec précision de l'heure de la relève;
 - e) la description des accidents et avaries avec indication de tous les détails;
 - f) des indications concernant des travaux et réparations plus importants effectués sur le bâtiment au cours du trajet;
 - g) des indications relatives à d'autres événements et mesures importants qui ne sont pas énumérés sous les points a) à f) ainsi que concernant des maladies graves de personnes se trouvant à bord, l'organisation des exercices et des con-

trôles effectués conformément à l'article 3, alinéas 2 et 3 du Règlement de service de la navigation, Bulletin des lois fédérales No 260/1971.

Au cas où des tachygraphes mécaniques sont utilisés sur le bâtiment, il n'est pas nécessaire de répéter dans le journal de bord les données enregistrées par eux. Pendant toute la durée du trajet, le journal de bord doit se trouver à bord.

3. Par dérogation à l'article 1.10, par. 2, les menues embarcations étrangères servant uniquement à des fins de sport et de plaisance doivent être munies des documents dont la présence à bord leur est prescrite dans leur Etat d'origine.

Article 11.03 - Carte de légitimation pour navigateurs

1. Sur demande de l'entreprise de navigation ayant pris en service le membre de l'équipage, la Chambre fédérale du Commerce, Groupement professionnel des entreprises de navigation, doit délivrer des cartes de légitimation pour navigateurs conformément au formulaire figurant à l'Appendice 3, aux membres de l'équipage des bâtiments appartenant aux entreprises autrichiennes - à l'exception des membres de l'équipage des petites embarcations servant uniquement aux fins de sport et de plaisance - et aux autres personnes travaillant à bord de ces bâtiments ainsi qu'à leurs membres de famille qui les accompagnent.
2. Pour la demande de délivrance d'une telle carte de légitimation, il faut utiliser les formulaires du Ministère fédéral des Transports. Les documents suivants doivent être joints à la demande:
 - a) s'il s'agit de nationaux: un passeport ou un document tenant lieu de passeport; les enfants de moins de quinze ans qui sont à inscrire dans la carte de légitimation pour navigateurs doivent déjà être inscrits dans le passeport ou le document tenant lieu de passeport de la personne ayant présenté la demande;

- b) s'il s'agit d'étrangers:
 - aa) un passeport ou un document tenant lieu de passeport; les enfants de moins de quinze ans qui sont à inscrire dans la carte de légitimation pour navigateurs doivent déjà être inscrits dans le passeport ou le document tenant lieu de passeport de la personne ayant présenté la demande;
 - bb) un permis de séjour délivré par la police des étrangers.
- 3. Une carte de légitimation pour navigateurs doit également être délivrée dans les cas suivants:
 - a) si la carte de légitimation doit être considérée comme inutilisable ou si des rectifications au sujet de plusieurs inscriptions sont nécessaires, ou si la photographie dont la carte d'identité est munie ne permet plus de reconnaître avec certitude l'identité du titulaire et que la carte de légitimation est présentée en même temps pour invalidation;
 - b) si la carte de légitimation pour navigateurs a été perdue, à condition que la perte soit justifiée en présentant un avis de perte de la police.
- 4. Une carte de légitimation pour navigateurs peut être délivrée à une personne de nationalité autrichienne qui ne jouit pas de la capacité juridique en appliquant, par analogie, la disposition énoncée à l'article 11 de la loi sur les passeports de 1969, Bulletin des lois fédérales No 422. L'autorisation du représentant légal est présumée être accordée si la personne qui ne jouit pas de la capacité juridique est titulaire d'un passeport valable pour tous les Etats du monde.
- 5. La durée de validité d'une carte de légitimation pour navigateurs ne doit pas dépasser la durée de la validité du passeport ou du document tenant lieu de passeport qui doit être présenté ou, s'il s'agit d'étrangers, ne pas dépasser, en plus, la durée de

la validité du permis de séjour. Pour autant que les conditions préalables à la délivrance sont toutes données, la durée de validité des cartes de légitimation pour navigateurs peut être prolongée dans le cadre de la durée de validité du passeport ou du document tenant lieu de passeport ou, s'il s'agit d'étrangers, en plus dans le cadre de la validité du permis de séjour.

6. La carte de légitimation pour navigateurs n'est plus valable au 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 de légitimation pour navigateurs délivrée à un étranger n'est plus valable si une interdiction de séjour, un bannissement ou une expulsion juridique a été prononcé contre l'étranger ou que le permis de séjour s'éteint pour une autre raison. Dans un tel cas, la carte de légitimation pour navigateurs doit être remise sans délai à la Chambre fédérale du Commerce, Groupement professionnel des entreprises de navigation.
7. Lorsqu'une personne quitte le service de l'entreprise de navigation, la carte de légitimation pour navigateurs doit être remise sans délai à la Chambre fédérale du Commerce, Groupement professionnel des entreprises de navigation, par la voie de l'entreprise de navigation concernée.
8. Les cartes de légitimation pour navigateurs délivrées avant l'entrée en vigueur du présent Règlement par les organes de la surveillance fluviale en vertu de conventions internationales, sont assimilées aux cartes de légitimation pour navigateurs au sens du présent Règlement jusqu'au 30 septembre 1973.

Article 11.04 - Pureté des eaux

1. Les matières dont le déversement dans l'eau est interdit en vertu de l'article 1.15 doivent, lorsqu'elles sont évacuées du bord des bâtiments et qu'il s'agit de pétrole ou de substances pétroliè-

res, être mises dans des réservoirs collecteurs destinés à cet effet; s'il s'agit d'autres matières, dans les dispositifs de collecte des déchets, etc. situés sur la rive.

2. Les eaux usées provenant des bâtiments ne sont pas considérées comme pétrole, déchets pétroliers ou mélanges de ces déchets avec de l'eau au sens de l'article 1.15, par. 2, si elles sont épurées au moyen d'un déshuileur de sorte que leur teneur résiduaire en pétrole ne dépasse pas 20 milligrammes par litre.
3. Les citernes des bâtiments ayant transporté des huiles minérales ne doivent être nettoyées que dans les ports disposant d'installations appropriées permettant de recueillir et d'épurer les mélanges d'eau et de déchets pétroliers.
4. Le chargement et le déchargement de liquides combustibles (Annexe 4, par. 1) et d'autres huiles minérales transportées en vrac par des bâtiments-citernes ne doivent s'effectuer que dans les ports pétroliers ainsi qu'aux installations de transbordement qui sont autorisés à cette fin par les autorités. Sont exemptés de cette disposition:
 - a) l'approvisionnement des bâtiments en carburants et combustibles liquides ainsi que le remplissage des installations destinées à approvisionner les bâtiments en ces matières (postes de chargement, postes d'approvisionnement des bâtiments);
 - b) le transbordement en cas d'avarie ou d'allègement à l'étiage, si ces opérations ne peuvent être effectuées dans les ports pétroliers ou dans les installations de transbordement d'huiles minérales aménagées dans la proximité, immédiate, à l'extérieur des ports pétroliers.
5. Les bâtiments-citernes transportant des huiles minérales et ayant une fuite telle qu'ils perdent leur chargement doivent entrer au prochain port pétrolier qui se trouve sur leur route pour y vider ou rendre étanche leur citerne faisant eau. Cette disposition ne s'applique pas au cas où le bâtiment-citerne a

la possibilité de vider sa citerne faisant eau dans une installation de transbordement d'huiles minérales située à l'extérieur d'un port pétrolier, ou de la rendre étanche.

Article 11.05 - Organe de la surveillance fluviale;
personnes chargées de certaines
fonctions précises de la surveillance
fluviale

1. Les informations qui, conformément aux dispositions du Chapitre 1 de la Partie 2, doivent être portées à la connaissance de l'autorité compétente sont à transmettre par la voie de l'organe de la surveillance fluviale le plus proche. Le siège et le rayon de surveillance des services de la surveillance fluviale sont fixés à l'Appendice 9. Dans les ports publics de Linz et de Vienne, les informations peuvent également être transmises par la voie des maîtres de port.
2. Pour les besoins des ports publics de la ville de Vienne (Wien-Freudenau, Wien-Lobau et Wien-Albern) ainsi que de la ville de Linz (port communal, port industriel et pétrolier), des agents du service assurant l'administration du port doivent être désignés, sur proposition de ce service, comme maîtres de port dans la mesure où ces personnes remplissent les conditions prescrites à l'article 33, alinéa 2 de la loi sur la surveillance fluviale. L'aptitude physique requise doit être établie par un médecin de l'administration, les qualités morales requises seront établies par l'administration sur la base d'une enquête menée d'office, la connaissance des règlements administratifs doit être constatée par un examen oral. Selon les besoins, la désignation portera sur un ou plusieurs des ports mentionnés ci-dessus. L'autorité doit révoquer un maître de port s'il survient des faits préjudiciables à l'exercice du service, notamment s'il n'est plus agent du service assurant l'administration du port ou s'il

apparaît des circonstances qui feraient obstacle à une désignation ou si de telles circonstances sont connues ultérieurement. L'administration doit délivrer au maître de port une carte de service conformément au modèle figurant à l'Appendice 4. Le maître de port doit, dans l'exercice de ses fonctions, être muni de la carte de service et doit s'identifier sur demande lorsqu'il accomplit un acte administratif ou judiciaire. Dans l'accomplissement de son service, il doit en outre porter sur sa poitrine, du côté gauche, un insigne de fonctions conforme au modèle figurant à l'Appendice 5. La carte de service et l'insigne des fonctions sont à restituer à l'autorité en cas de révocation. Les maîtres de port sont autorisés à donner des ordres selon l'article 32, alinéa 4, de la loi sur la surveillance fluviale.

3. Le responsable respectif d'une direction des travaux du Service fédéral de construction hydraulique est autorisé à assumer les fonctions suivantes sur la section à sa charge;
- a) régler, en cas de travaux urgents de régulation, provisoirement la navigation par l'installation ou l'enlèvement des signaux de navigation correspondants en tenant compte de la sécurité et de l'ordre de la navigation et de la facilité de la circulation au cas et dans la mesure où l'exécution des travaux l'exige; ainsi que
 - b) donner, dans chaque cas particulier, aux conducteurs ainsi qu'aux personnes sous la responsabilité desquelles les établissements flottants sont placés et aux autres usagers de la voie navigable ou de ses rives, les instructions, qui s'imposent en raison de l'exécution de travaux hydrauliques, ou pour éviter toute pollution de l'eau.

En l'absence du responsable respectif d'une direction des travaux du Service fédéral de construction hydrotechnique, les conducteurs des bâtiments du Service précité sont autorisés au cas et dans la mesure où les nécessités de la construction

hydrotechnique l'exigent sur un lieu de construction, de donner dans chaque cas particulier des instructions aux autres conducteurs.

4. Les organes des services de garde douanière de

- a) Felsen-Hütt (uniquement pour les bateaux de sport)
- b) Wien-Albern,
- c) Wien-Prater,
- d) Wien-Reichsbrücke,
- e) Wien-Lobau,
- f) Hainburg,

sont chargés de remettre aux conducteurs des ordres de navigation contre reçu (art. 18, alinéas 3 et 4 de la loi sur la surveillance fluviale).

5. Les militaires 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 de l'armée fédérale conformément à l'article 2, alinéa 1, litt. a) et b) de la loi relative à l'armée, Bulletin des lois fédérales No 181/1955, les fonctions exercées par la surveillance fluviale peuvent être assumées par des militaires ou des membres de l'administration de l'armée de façon autonome. En cas de manoeuvres à caractère d'interventions ainsi qu'en cas d'interventions de l'armée fédérale conformément à l'article 2, alinéa 1, litt. c) de la loi relative à l'armée, les militaires ou les membres de l'administration de l'armée n'ont le droit d'assumer des fonctions de la surveillance fluviale qu'en qualité d'auxiliaires des organes compétents de la surveillance fluviale.

- b) Lorsque des militaires ou des membres de l'administration de l'armée assument de façon autonome des fonctions de la surveillance fluviale, l'organe compétent de la surveillance fluviale doit être au préalable informé des mesures envisagées; s'il y a danger en la demeure, l'organe compétent de la surveillance fluviale doit en être informé dès que les exigences militaires le permettent.
- c) Les militaires ou les membres de l'administration de l'armée doivent, en assumant des fonctions de la surveillance fluviale, 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 agents du service de sécurité publique doivent aider à surveiller l'observation des prescriptions définies à l'article 11 du Règlement, Bulletin des lois fédérales No 243/1964, visant la protection des chemins de halage appartenant à l'Etat fédéral.

Article 11.06 - Contrôle

1. En complément aux dispositions de l'article 1.20, les conducteurs et les personnes sous la garde desquelles les bâtiments sont placés (art.17.03, par.2) doivent permettre aux bâtiments de service des organes de la surveillance fluviale d'aborder les bâtiments et constructions flottantes. Ils doivent leur permettre en outre de monter à bord et d'en descendre et les accompagner dans leur route pour le contrôle.
2. Sur la demande des organes de la surveillance fluviale, les menues embarcations doivent s'arrêter et s'approcher de leurs bâtiments de service.

Article 11.07 - Transports spéciaux

1. La personne effectuant le transport doit, par la voie du service compétent du lieu de départ du transport, solliciter l'autorité de délivrer l'autorisation permettant d'effectuer un transport spécial conformément à l'article 1.21 en indiquant le parcours prévu pour effectuer le transport, le mode envisagé pour sa réalisation, ainsi que les équipements utilisés. L'organe compétent de la surveillance fluviale doit vérifier les indications du requérant en descendant sur les lieux et constater si les dispositions des par.4 à 7 sont satisfaites.
2. Lorsqu'il a été constaté que les mesures proposées par le requérant sont suffisantes, l'organe de la surveillance fluviale a le droit de donner, au nom de l'autorité, l'autorisation de transport en délivrant un permis de transport (Appendice 6). Sur le permis de transport doivent être inscrites les plus importantes de ces mesures. Le requérant est tenu d'observer au cours du transport les mesures prévues par lui. Pendant le transport, le permis de transport doit se trouver à bord.
3. Au cas où les mesures prévues par le requérant sont insuffisantes, l'organe de la surveillance fluviale est tenu de soumettre à l'autorité la requête ainsi que le rapport de contrôle. Celle-ci pourra interdire le transport par une décision administrative ou le permettre dans des conditions définies par les dispositions énoncées aux par. 4. à 7. Ces conditions doivent être inscrites sur le permis de transport.
4. S'il s'agit de transports spéciaux, toutes les mesures nécessaires doivent être prises en vue d'assurer la sécurité de la navigation et des personnes se trouvant à bord, de ne pas entraver l'ordre et les mouvements des bâtiments, de ne pas endommager des constructions et des ouvrages servant à la navigation, notamment des écluses, et de

ne pas polluer les eaux. A cette fin, les mesures suivantes s'imposent en particulier:

- a) les bâtiments et constructions flottantes participant au transport doivent être reliés entre eux de façon à permettre l'exécution prompte et sûre des manoeuvres,
 - b) tous les équipements nécessaires au transport doivent se trouver à bord, notamment les moyens de signalisation et les feux nécessaires en vue de se conformer aux règles respectives de la circulation, ainsi que le matériel de sauvetage pour l'équipage, prescrit sur les unités transportées,
 - c) le nombre et la qualification de l'équipage doivent être suffisants pour assurer toutes les manoeuvres et mesures de sécurité en rapport avec le transport.
5. 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. Sur les radeaux, le transport de marchandises est interdit.
6. L'assemblage des radeaux n'est permis que juste avant le commencement de leur mise à flot et ils doivent être disloqués immédiatement après la fin du trajet. Les parties du radeau doivent être solidement reliées entre elles au moyen de câbles, de manière que le radeau réponde aux exigences de la navigation.
7. Sauf permission expresse, les transports spéciaux ne doivent être effectués ni pendant la nuit, ni par temps bouché. Si des raisons de sécurité l'exigent, le transport doit être accompagné par des organes de la surveillance fluviale.
8. Dans la mesure où la Partie 2 et les alinéas précédents ne stipulent pas de dispositions s'appliquant aux constructions flottantes, y compris aux

établissements flottants et aux radeaux, et que les autorités ne prévoient pas de prescriptions contraires pour des cas particuliers, les constructions flottantes, tant en marche qu'en stationnement, sont assimilées aux bâtiments non motorisés aux fins de l'application du présent Règlement. Néanmoins, les dispositions énoncées aux articles 1.10, 1.11, 2.01 à 2.05 et 4.01 à 4.03 ne s'appliquent pas à eux; en outre, ils ne sont pas tenus de donner en cas d'arrêt les signaux sonores prévus à l'art. 6.32.

Article 11.08 - Autorisation d'organiser
des manifestations

1. Les manifestations de sport nautique (par exemple des courses de canots, des compétitions de ski nautique, de natation), de fêtes nautiques et d'autres manifestations de nature à entraîner un rassemblement de bâtiments sur la voie navigable ou susceptibles de constituer une entrave pour la navigation marchande, y compris les entraînements et exercices d'une envergure similaire en relation avec ces manifestations, sont soumises à l'autorisation délivrée par l'autorité.
2. L'autorisation visée au par. 1, ne doit être délivrée que si des mesures appropriées sont prises en vue d'assurer la sécurité et l'ordre de la navigation, la sécurité des personnes, le mouvement des bâtiments utilisés à des fins commerciales et l'exécution des constructions hydrotechniques, et d'éviter que le bruit causé par ces manifestations ne gêne les personnes qui y participent et à condition qu'un service de surveillance et de sauvetage ait été prévu.
3. Dans la mesure où les manifestations ne compromettent pas la réalisation des conditions énoncées

au paragraphe 2, l'autorité peut, dans chaque cas particulier, admettre des exceptions à certaines dispositions définies aux articles 18.01 et 18.02 ainsi qu'aux articles 30.01, paragraphe 2, et 40.21, paragraphes 3 et 4.

Article 11.09 - Devoir général de vigilance

Par dérogation à l'article 1.04, paragraphe 1, litt. b et c, les conducteurs doivent prendre toutes les mesures de précaution que commandent les exigences de la navigation et la pratique professionnelle courante en vue d'éviter de causer des dommages aux autres bâtiments ou constructions flottantes, aux rives ou ouvrages et installations de toute nature se trouvant dans la voie navigable et à ses abords et de créer des entraves à la navigation ou à la pêche professionnelle.

CHAPITRE 2

MARQUES ET ECHELLES DES BATIMENTS; JAUGEAGE

Article 12.01 - Marques d'identification des bâtiments, à l'exception des menues embarcations et des navires de mer

1. Lorsqu'il s'agit de bâtiments étrangers
 - a) par dérogation à l'art. 2.01, par. 1., litt. a), sur les bâtiments non motorisés le nom ne doit pas être apposé de façon à être visible de l'arrière,
 - b) l'article 2.01, par. 2., litt. c) n'est pas applicable.

2. En complément à l'article 2.01, par. 1, litt. a), les bâtiments autrichiens devront porter, à défaut de nom, soit le nom (ou son abréviation habituelle) de l'entreprise à laquelle le bâtiment appartient suivi, en cas de besoin, par un numéro, ou le numéro sous lequel il est inscrit sur un registre des bateaux de navigation intérieure autrichien (art. 3, alinéa 3 du Règlement des registres des bateaux, Bulletin des lois du Reich allemand de 1940, I, page 1591), suivi de la lettre A (Annexe 1).
3. En complément à l'article 2.01, par. 1, litt. b), tout bâtiment autrichien inscrit sur un registre des bateaux de navigation intérieure autrichien doit porter à l'arrière le nom du lieu d'immatriculation; tout bâtiment autrichien qui n'est pas inscrit sur un registre des bateaux de navigation intérieure autrichien doit, par contre, porter à l'arrière le nom de son port d'attache.
4. Par dérogation à l'article 2.01, par. 5, les bâtiments ne doivent pas montrer leur pavillon national. Il ne leur est pas permis cependant de porter d'autres pavillons à sa place.

Article 12.02 - Marques d'identification des
menues embarcations

1. Par dérogation à l'art. 2.02, par. 1, les menues embarcations non motorisées ne sont pas obligées de porter de nom.
2. Par dérogation à l'art. 2.02, par. 1, les menues embarcations portant une marque officielle d'identification (art. 2.02, par. 3) ne sont pas obligées de porter d'autres marques d'identification.
3. Par dérogation à l'art. 2.02, par. 1, les menues embarcations autrichiennes servant à des fins de l'administration fédérale et ne portant pas de marque officielle d'identification peuvent remplacer le nom

du bâtiment et le nom et l'adresse du propriétaire par des lettres et numéros à fixer par l'administration compétente.

4. Les dispositions relatives à l'identification des menues embarcations, y compris les marques officielles d'identification, ne s'appliquent pas aux menues embarcations servant exclusivement à des fins de course et ceci pour la durée d'une course autorisée ou admise par l'autorité, y compris les exercices et entraînements en relation avec une telle manifestation. L'exception ne s'applique cependant que sur les eaux ou la partie des eaux sur lesquelles la manifestation, l'entraînement ou l'exercice ont été autorisés ou admis par l'autorité. Les menues embarcations doivent cependant être marquées de façon à permettre à tout moment de les identifier.

Article 12.03 - Marques d'enfoncement et échelles
de tirant d'eau

1. En complément à l'article 2.04, par. 1, les menues embarcations autrichiennes - à l'exception des canots de service et des bâtiments servant à des fins de sport ou de l'administration fédérale - doivent porter au moins une paire de marques d'enfoncement apposées sur la mi-longueur du bâtiment.
2. En complément à l'Annexe 2, les échelles de tirant d'eau apposées sur les bâtiments autrichiens doivent être conformes au modèle visé dans les dispositions de l'Annexe 2 de la loi sur le jaugeage des bateaux, Bulletin des lois fédérales No 206/1963.

CHAPITRE 3

SIGNALISATION VISUELLE DES BATIMENTS

Article 13.01 - Signalisation de nuit des menues embarcations faisant route

1. Par dérogation à l'article 3.13, paragraphe 2, les menues embarcations motorisées isolées dont la longueur de la coque ne dépasse pas 7 m doivent porter les feux prescrits à l'article 3.12, paragraphe 1, si elles peuvent atteindre une vitesse supérieure à 10 km par heure (en eau stagnante). Cette disposition ne s'applique pas aux canots de service.
2. Par dérogation à l'article 3.13, paragraphe 5, les menues embarcations qui naviguent isolément, mais qui ne sont propulsées ni par un moteur ni par des voiles, doivent porter un feu ordinaire blanc.
3. Par dérogation à l'article 3.13, paragraphe 1, litt. a), le feu clair blanc ne doit pas être placé à la même hauteur que les feux de côté.

Article 13.02 - Signalisation de nuit de bâtiments et bacs en stationnement

1. Le feu ordinaire blanc prescrit à l'article 3.20, par. 1 et 2 n'est pas obligatoire dans les cas énoncés à l'article 3.20, par. 3:
 - a) pour les bâtiments qui se trouvent entièrement entre des épis non immergés ou sont en stationnement derrière un ouvrage longitudinal (ouvrage de guidage),
 - b) pour les bâtiments amarrés à la rive ou à un établissement flottant et suffisamment éclairés à partir de la rive ou de l'établissement flottant,

c) pour les menues embarcations amarrées à un établissement flottant.

2. Le feu blanc prescrit à l'article 3.23 n'est pas obligatoire pour les bacs qui sont en stationnement ou amarrés dans les mêmes conditions que les bâtiments ou menues embarcations visés au par. 1, litt. a) à c). Dans ce contexte, les bacs dont la longueur ne dépasse pas 15 mètres et dont la largeur ne dépasse pas 3 mètres, ou dont le plus grand déplacement est inférieur à 15 m³, doivent être assimilés aux menues embarcations conformément au par. 1, litt. c).

Article 13.03 - Signalisation de nuit des constructions flottantes en stationnement

1. Par dérogation à l'article 3.25, les constructions flottantes ne sont pas obligées de porter des feux lorsqu'elles sont en stationnement dans les conditions définies aux articles 3.20, par. 3, litt. a), et 13.02, litt. a) et b).
2. Par dérogation à l'article 3.25, les constructions flottantes s'avancant à moins de 5 mètres dans la voie d'eau, ne sont pas obligées de porter des feux.

Article 13.04 - Signalisation de nuit et de jour des menues embarcations échouées ou coulées

Par dérogation aux articles 3.27 et 3.41, par. 1, les menues embarcations échouées ou coulées ne doivent porter la signalisation de nuit et de jour que si elles peuvent causer un danger pour la navigation.

Article 13.05 - Signalisation de jour des ancres
des engins flottants

L'article 3.42, par. 2, ne s'applique pas aux engins flottants dont les ancres sont mouillées de manière qu'elles peuvent causer un danger pour la navigation.

Article 13.06 - Signalisation des bâtiments de la
surveillance fluviale

Les bâtiments affectés à la surveillance fluviale doivent porter comme signe distinctif (art. 3.45) le numéro du bâtiment peint en noir sur la coque.

Article 13.07 - Signalisation des bâtiments de l'armée
fédérale ou de l'administration de
l'armée assurant des fonctions de sur-
veillance fluviale

Les bâtiments de l'armée fédérale ou de l'administration de l'armée, utilisés par des militaires ou par des membres de l'administration de l'armée pour assurer les fonctions de surveillance fluviale visées à l'article 11.05, par. 5, doivent porter à l'avant une flamme sur laquelle se trouve le signe distinctif mentionné à l'article 3.45.

Article 13.08 - Signalisation de bord des bâtiments
de douane

Les bâtiments affectés à l'administration des douanes doivent montrer comme signal indiquant que les organes douaniers peuvent monter à bord du bâtiment

- a) de jour, une flamme blanche portant l'inscription "DOUANE" au-dessous de laquelle se trouve un pavillon vert rectangulaire, ou émettre un son prolongé,
- b) de nuit, un feu rouge scintillant, ou émettre un son prolongé.

Article 13.09 - Signalisation de nuit des engins
flottants

Par dérogation à l'article 3.27, les engins flottants en stationnement lorsqu'ils n'avancent pas dans le chenal navigable, ne doivent porter du côté du chenal navigable que le feu prescrit à l'article 3.20, par. 1.

CHAPITRE 4

SIGNAUX SONORES DES BATIMENTS

Article 14.01 - Signaux lumineux accompagnés de
signaux sonores

Par dérogation à l'article 4.01, par. 2, les signaux lumineux jaunes clairs ne doivent pas être synchronisés avec les signaux sonores de trois sons de tonalités différentes émis par les bâtiments avalants naviguant au radar conformément à l'article 6.33, par. 5, ni avec les coups de cloche.

Article 14.02 - Signaux sonores interdits

L'émission de signaux sonores pour la communication entre un bâtiment et la rive conformément à l'art. 4.03, par. 2, est interdite sur les sections où des agglomérations sont situées sur la rive.

CHAPITRE 5

SIGNALISATION DE LA VOIE NAVIGABLE

Article 15.01 - Signaux servant à régler la navigation sur la voie navigable

1. Les dispositifs d'indication des niveaux d'eau aux stations hydrométriques et dans les écluses sont considérés comme des signaux de 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.
2. Les dispositifs d'indication de la hauteur libre des passes de pont sont considérés comme signaux de navigation (signaux d'indication). L'indication se fait au moyen d'échelles chiffrées horizontales (étiage de pont) ou par des chiffres lumineux. La hauteur de la passe est indiquée par des chiffres noirs sur fond blanc en centimètres, ou par des chiffres lumineux en décimètres.

Article 15.02 - Signaux flottants et côtiers balisant
le chenal et les dangers nautiques

Les signaux figurant à l'Annexe 8 sont des signaux de navigation (signaux d'indication).

CHAPITRE 6

RÈGLES DE ROUTE

Article 16.02 - Véhicules amphibies

Les véhicules amphibies sont des bâtiments motorisés (art. 1.01, lettre b), qui sont également des véhicules au sens de l'article 2, par. 1 de la loi sur les véhicules à moteur de 1967, Bulletin des lois fédérales No 267. Ces véhicules n'ont le droit de circuler sur les voies navigables qu'à condition d'être des bâtiments de secours (art. 11.01, par. 1, lettre a) et à des fins de sport dans le cadre des manifestations de sport nautique autorisées par les services compétents (art. 11.08).

Article 16.03 - Protection contre les remous

1. Sous réserve des dispositions énoncées à l'article 1.04, les bâtiments ne sont pas tenus à l'obligation d'éviter de créer des remous ou un effet de succion exagérés conformément à l'article 6.20, par. 1, à l'égard des établissements flottants pour autant que ceux-ci ne font pas partie des installations d'un bac exploité de manière professionnelle.

2. Sans préjudice des dispositions énoncées à l'article 6.20, par.3, litt. a, l'autorité peut, sur demande du propriétaire des bâtiments, reconnaître une telle protection à certains bâtiments qui sont utilisés à des fins qui demandent une protection particulière contre les remous ou les effets de succion exagérés (par exemple des travaux de plongée, travaux de forage dans le lit du fleuve). La demande doit être adressée par la voie du service local compétent de surveillance fluviale. L'organe compétent de surveillance fluviale doit vérifier les indications du requérant et est autorisé, au cas où les conditions sont remplies, à donner au nom de l'autorité une autorisation écrite (Appendice 7) leur permettant de porter les signaux visés aux articles 3.17 et 3.35 respectivement. Lorsque les conditions ne sont pas remplies, l'organe de surveillance fluviale doit soumettre la demande, accompagnée de son rapport d'examen, à l'autorité qui en décidera. L'autorisation écrite doit se trouver à bord du bâtiment à protéger.

Article 16.04 - Passage aux écluses

1. En ce qui concerne les écluses, est considérée comme "écluse gauche" l'écluse qui est située près de la rive gauche, et comme "écluse droite" celle située près de la rive droite. Est considérée comme "zone d'écluse" la section comprise entre les avant-signaux (par. 4 et 7).
2. Les bâtiments et convois à écluser doivent avoir une longueur maximum de 230 m, et une largeur maximum de 22 m, les convois poussés et les formations à couple une largeur maximum de 23 m. Les bâtiments doivent avoir un tirant d'eau inférieur à 2,80 m. Les conducteurs sont tenus d'observer la hauteur libre des passes des ponts traversant les écluses ou avant-ports, indiquées par le signal C.2 (Annexe 7) ou par une échelle de gabarit. La hauteur libre de la passe peut diminuer de 0,15 m au maximum en raison des variations du niveau d'eau.

3. Les bâtiments et les convois dont les dimensions sont supérieures à celles indiquées au par. 2, doivent, pour l'éclusage, être munis de l'autorisation délivrée préalablement par le service de surveillance de l'écluse.
4. Dans la zone de l'écluse, les avalants doivent observer, outre les signaux visés à l'article 6.28, par. 6 et 7, les signaux suivants:
 - a) l'avant-signal (par. 5) placé à la limite supérieure de la zone de l'écluse,
 - b) le signal d'appel (par. 6) qui n'est visible qu'à partir de l'aire d'attente et ne fonctionne que si un bâtiment attend l'éclusage.
5. L'avant-signal - deux feux blancs juxtaposés - a la signification suivante:
 - a) deux feux fixes:

l'entrée dans les écluses est interdite; attendez l'appel dans l'aire d'attente de la zone de l'écluse; les bâtiments naviguant isolément peuvent - si les circonstances le permettent - attendre dans l'avant-port amont;
 - b) deux feux rythmés:

les deux écluses seront probablement praticables; le bâtiment passant le premier l'avant signal empruntera l'écluse droite, le bâtiment qui le suit, l'écluse gauche;
 - c) feu fixe à gauche, feu rythmé à droite:

l'écluse droite pourra probablement être utilisée;
 - d) feu rythmé à gauche, feu fixe à droite:

l'écluse gauche sera probablement praticable.

6. Le signal d'accès - deux feux blancs juxtaposés - a la signification suivante:
- a) deux feux fixes:
attendez l'accès conformément au litt. b ou c;
 - b) feu fixe à gauche, feu rythmé à droite:
avancez en direction de l'écluse;
l'écluse droite sera probablement praticable;
 - c) feu rythmé à gauche, feu fixe à droite:
avancez en direction de l'écluse;
l'écluse gauche sera probablement praticable.
7. Les bâtiments montants doivent observer, outre les signaux visés à l'article 6.28, par. 6 et 7, l'avant-signal (par. 8) placé à la limite inférieure de la zone l'écluse.
8. L'avant-signal - un feu blanc - a la signification suivante:
- a) feu fixe:
attendez en-deçà de l'avant-signal l'autorisation d'entrer dans la zone de l'écluse;
 - b) feu rythmé:
l'entrée dans la zone de l'écluse est autorisée; entrez dans l'une des écluses en vous conformant aux signaux autorisant l'entrée (art. 6.28, par. 6) ou attendez en de-çà de l'avant-port aval l'autorisation d'entrer.
9. Les bâtiments ne sont autorisés à stationner dans la zone de l'écluse avant ou après l'éclusage que dans les conditions suivantes:
- a) si le stationnement est nécessaire pour des raisons d'ordre nautique ou

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

10. A l'entrée dans les écluses, les conducteurs doivent ralentir la marche de leurs bâtiments de manière à éviter tout choc contre la porte de l'écluse ou les dispositifs de protection. Pendant le passage par l'écluse l'équipage du pont doit se trouver à bord du bâtiment dans la mesure où il ne doit pas descendre à terre pour attacher les câbles. Pendant l'éclusage, l'équipage de la timonerie des bâtiments motorisés doit se trouver à son poste.
11. Dans le sas de l'écluse, les bâtiments doivent avancer et se ranger de manière à ne pas gêner les bâtiments qui les suivent et qui désirent entrer dans le sas.
12. Le personnel de l'écluse doit être avisé par des coups de cloche que le bâtiment ou le convoi est prêt à l'éclusage. Les bâtiments qui ne sont pas munis d'une cloche doivent indiquer par des appels à la voix leur disposition à l'éclusage.
13. Dans la section de l'écluse les convois remorqués avalants doivent, si nécessaire, regrouper à temps leur convoi pour les besoins de l'éclusage. Les convois remorqués avalants ne doivent être regroupés après l'éclusage que dans l'avant-port aval. A cette fin, ils peuvent accoster aux deux murs de quai de l'avant-port aval.
14. Pendant l'éclusage, les bateaux à passagers transportant des passagers ne doivent pas stationner à côté de bâtiments qui

de nuit, montrent un feu bleu visé à l'article 3.21

ou

de jour, montrent un cône bleu visé à l'article 3.37.

15. Les bâtiments transportant des matières explosibles (Annexe 5) doivent déclarer leur arrivée à l'organe de surveillance de l'écluse avant l'entrée dans la zone de l'écluse. Ils ne doivent pas entrer dans la zone de l'écluse avant d'y être invités par l'organe de surveillance de l'écluse.
16. Par dérogation à l'article 6.28, paragraphe 5, litt. c, des objets appropriés, qui ne sont pas flottants, peuvent également être utilisés comme défenses dans les écluses.

Article 16.05 Ordre de passage aux écluses

1. En complément à l'article 6.29, il est stipulé que le passage aux écluses s'effectue selon l'ordre de l'entrée des bâtiments dans la zone de l'écluse dans la mesure où le par. 2 et l'article 16.04 n'en disposent pas autrement.
2. Outre les bâtiments énoncés à l'article 6.29, litt. b, les bâtiments suivants bénéficient du droit de priorité de passage:
 - a) les bâtiments en mission spéciale,
 - b) les bâtiments gravement endommagés,
 - c) les bateaux à passagers circulant suivant un horaire régulier porté à la connaissance du public ou les autres bateaux à passagers transportant des passagers à condition que leur arrivée ait été déclarée à l'organe de surveillance de l'écluse au moins une heure avant.
3. Au cas où un bâtiment ayant reçu le signal d'entrer n'est pas prêt à l'éclusage, il doit en informer l'organe de surveillance de l'écluse et le bâtiment qui le suit dans l'ordre de passage.

4. Dans le cas visé à l'article 6.29, litt. b, le propriétaire du bâtiment doit adresser la demande sollicitant le droit de priorité par la voie du service de surveillance fluviale compétent pour le lieu de départ du bâtiment. La demande doit faire état des raisons motivant la nécessité d'accorder ce droit de priorité et indiquer la date du trajet prévu. L'organe compétent de surveillance fluviale doit vérifier les indications du requérant et est autorisé, au cas où les conditions sont remplies, à accorder au nom de l'autorité le droit de priorité et à délivrer un certificat à cet effet (Appendice 8). Lorsque les conditions ne sont pas remplies, l'organe de surveillance fluviale doit soumettre la demande, accompagnée du rapport d'examen dressé par lui, à l'autorité qui en décidera. Le certificat doit se trouver à bord du bâtiment ayant demandé le droit de priorité.

Article 16.06 - Circulation des menues embarcations
dans la zone de l'écluse

1. Par dérogation à l'article 16.04, les menues embarcations ne doivent observer dans la zone de l'écluse que les signaux visés à l'article 6.28, par. 6 et 7, ainsi que les panneaux d'indication spéciaux installés à leur intention.
2. Les menues embarcations doivent attendre aux aires de stationnement qui leur sont réservées dans les avant-ports, à être invitées par l'organe de surveillance de l'écluse d'entrer dans l'écluse. Lorsque les menues embarcations sont éclusées en même temps que d'autres bâtiments, elles ne doivent s'engager dans le sas qu'après ceux-ci, s'amarrer derrière eux et sortir du sas après eux en observant une certaine distance.
3. Les menues embarcations non motorisées destinées à des fins de sport et de plaisance et pouvant

Être portées par l'équipage par terre, doivent utiliser l'installation de transposition. La fermeture de cette installation de transposition sera signalée au débarcadère amont par deux feux rouges superposés. Dans ce cas, les menues embarcations peuvent utiliser l'écluse.

4. Les menues embarcations qui ne veulent pas être éclusées ne doivent pas entrer dans les avant-ports.

Article 16.07 - Bâtiments à voiles

Les bâtiments à voile ayant une surface de voile supérieure à 12 m² ne peuvent utiliser les voies navigables que s'ils sont munis d'un moteur dont la capacité dépasse 4.400 W.

CHAPITRE 7

REGLES DE STATIONNEMENT

Article 17.01 - Ancrage et amarrage

1. Il est interdit d'enfoncer des poteaux dans le chenal navigable pour maintenir des bâtiments en stationnement.
2. Sauf en cas de détresse ou de transports spéciaux (article 1.21), les constructions flottantes ne doi-

vent pas être ancrées, mais seulement amarrées directement à la rive.

3. Les coffres d'amarrage, ancres et autres dispositifs servant à l'ancrage et à l'amarrage des bâtiments et des constructions flottantes ne peuvent être attachés à la rive qu'avec l'accord de l'administration de construction hydrotechnique compétente.

Article 17.02 - Mesures en cas de charriage de glaces

Lorsque les glaces recouvrent environ les trois dixièmes de la largeur du fleuve, les bâtiments et les constructions flottantes en stationnement doivent être retirés du chenal navigable et amenés sur terre ou dans un port, en même temps que tous les objets qui en font partie et se trouvent dans l'eau. Au cas où les circonstances ne le permettent pas, il faut les transporter dans des baies, dans des bras secondaires ou à des endroits protégés de la rive et les y amarrer solidement de manière qu'ils ne puissent ni couler ni s'arracher des amarres.

Article 17.03 - Garde; surveillance des bâtiments et des constructions flottantes

1. En complément à l'article 7.06, par 2, il est stipulé qu'une garde désignée par le conducteur doit se trouver en permanence à bord des bâtiments stationnant en dehors du chenal navigable ou amarrés à la rive, lorsqu'il s'agit de bâtiments
 - a) qui transportent des passagers,
 - b) qui transportent des matières explosibles (Annexe 5) ou des substances radioactives,
 - c) qui ont une fuite,

- d) qui doivent stationner en dehors des ports ou des endroits protégés en cas de niveaux d'eau auxquels la navigation est interdite (article 19.01, par. 2) ou en cas de charriage de glaces (article 17.02). Cette obligation ne s'applique pas aux menues embarcations en cas de niveaux d'eau auxquels la navigation est interdite. Lorsque plusieurs des bâtiments visés au par. 1 stationnent côte à côte, permettant ainsi de passer d'un bâtiment à l'autre, la garde peut surveiller plusieurs bâtiments à la fois.
2. Les bâtiments en stationnement qui n'ont pas besoin d'une garde ainsi que les constructions flottantes doivent être placés sous la garde d'une personne ayant l'aptitude nécessaire à cet effet en matière de navigation (personne de surveillance), qui sera désignée par le conducteur ou par le propriétaire du bâtiment. Lorsque plusieurs bâtiments et constructions flottantes stationnent à proximité les uns des autres et que l'accès à chaque unité est assuré, une seule personne peut prendre sous sa garde plusieurs bâtiments et constructions flottantes.
3. Lorsque, sur un bâtiment en stationnement, le conducteur n'est pas à bord (article 1.02, par. 3) ou s'il s'agit d'une construction flottante en stationnement, la garde ou la personne de surveillance prend la place du conducteur et est, de ce fait, chargée de l'observation des prescriptions du présent règlement visant les bâtiments ou constructions flottantes.

Article 17.04 - Stationnement à proximité de bâtiments transportant certaines matières dangereuses

1. Il est interdit de stationner sur une distance inférieure à 10 m à proximité d'un bâtiment qui montre
- de nuit, le feu bleu visé à l'article 3.21 ou
 - de jour, le cône bleu visé à l'article 3.37.

Cette prescription ne s'applique pas

- a) aux bâtiments portant la même signalisation ou
- b) en cas de groupement et d'interruption du trajet des convois ou des formations à couple.

2. Il est interdit de stationner sur une distance inférieure à 100 m à proximité d'un bâtiment qui montre
 - de nuit, le feu rouge visé à l'article 3.22 ou
 - de jour, le cône rouge visé à l'article 3.38.

Cette prescription ne s'applique pas en cas de groupement ou d'interruption du trajet des convois.

3. Le stationnement latéral à proximité d'un bâtiment portant le signal visé à l'article 3.47 est interdit sur la distance indiquée en mètres sur le panneau triangulaire blanc.

Article 17.05 - Interdiction d'accostage

1. L'accostage, c'est-à-dire le stationnement en dehors des ports, des bâtiments qui désirent établir une liaison avec la rive pour embarquer ou débarquer des passagers et pour charger ou décharger des marchandises ou pour s'approvisionner en combustibles n'est autorisé à l'exception des cas de détresse - qu'aux quais publics ou privés et à condition d'observer les prescriptions portant sur leur utilisation (affectation, règlement du stationnement). Si, dans un cas particulier, le stationnement est prévu à des endroits autres que les lieux de stationnement, il ne sera permis qu'à condition d'en aviser au préalable le service local compétent de la surveillance fluviale et qu'un contrôle effectué par celui-ci ait montré que le stationnement prévu dans la section de l'écluse ne causerait pas une entrave à la sécurité et au bon ordre de la navigation, aux mouvements des bâtiments, à la propreté de l'eau et

aux exigences de la construction hydro-technique et qu'il ne serait pas non plus de nature à endommager les ouvrages servant à la navigation ou d'autres installations situées dans la section de l'écluse.

2. Si, en cas de détresse, un bâtiment est contraint d'accoster à des endroits autres que les lieux de stationnement, le conducteur est tenu d'en informer aussi rapidement que possible le service de surveillance fluviale le plus proche.

CHAPITRE 8

AUTRES DISPOSITIONS

Article 18.01 - Restrictions concernant les baigneurs et les nageurs

1. Il est interdit de se baigner et de nager
 - a) dans une zone s'étendant de 100 mètres en amont à 50 mètres en aval des entrées de port, des lieux de transbordement, des lieux de stationnement réservés aux bateaux à passagers et aux bacs, des chantiers de constructions navales ainsi que des installations d'écluse, y compris leurs avant-ports, du côté de la voie navigable où se trouve l'entrée ou l'installation,
 - b) dans le rayon d'action des engins flottants.
2. Les personnes qui se baignent ou qui nagent doivent se comporter de manière à ne pas obliger les bâtiments faisant route de modifier leur route ni de réduire leur vitesse; il est interdit en particulier

- a) de nager dans la direction d'un bâtiment faisant route,
 - b) de s'approcher en nageant à plus de 30 mètres des bâtiments qui passent.
3. De plus, il est interdit aux personnes qui se baignent et qui nagent de s'accrocher, de grimper, de monter à bord des bâtiments faisant route ainsi que des bâtiments en stationnement, et à leurs dispositifs d'amarrage.

Article 18.02 - Ski nautique, aquaplaning (surfing) et sports nautiques similaires

1. L'exercice du ski nautique et d'autres sports similaires où les personnes pratiquant ces sports sont remorquées par une menue embarcation motorisée n'est permis que de jour et sous condition de bonne visibilité.
2. Les bâtiments servant à l'exercice de ces sports doivent avoir à bord, outre le conducteur, une autre personne (coéquipier) qualifiée et en mesure de veiller aux personnes pratiquant ce sport et d'observer la route à parcourir. Outre les personnes susmentionnées, ne doivent se trouver à bord que les personnes participant à l'exercice du sport. Un bâtiment ne doit pas prendre en remorque plus de deux personnes à la fois. Le câble de remorque ne doit pas traîner à vide dans l'eau. Il est interdit d'utiliser pour le remorquage des embarcations motorisées non équipées.
3. Dans une zone de 200 m en amont et en aval respectivement de l'emplacement des bacs en service, les bâtiments qui remorquent doivent traverser la zone en ligne droite.

4. Les bâtiments qui remorquent et les personnes qu'ils remorquent doivent se tenir à une distance d'au moins 20 mètres des personnes qui nagent, se baignent ou qui pêchent, ainsi que des bâtiments, des installations de bacs et des signaux de navigation installés dans le chenal et sur la rive. Ils doivent en outre se tenir à une distance suffisante des endroits où sont effectués dans l'eau ou sur la rive des travaux visant à éliminer des obstacles à la navigation ou à signaler le chenal navigable, ou à réaliser des constructions hydrauliques, de manière à ne pas entraver ces travaux et à ne pas causer des remous ou des éclaboussements qui gêneraient les personnes occupées à les effectuer.
5. Lorsque les bâtiments remorquant rencontrent ou dépassent d'autres bâtiments, ils doivent veiller à ce que les personnes exerçant ces sports restent dans le sillage de leurs bâtiments.
6. Dans l'intérêt de la sécurité de la navigation et de la facilité de la circulation, les personnes remorquées doivent être munies, pendant l'exercice du sport, d'un gilet de sauvetage capable de les porter, d'une ceinture de natation ou d'un costume de bain approprié.
7. L'exercice du sport à l'aide de remorquage est interdit
 - a) dans les sections des ports publics et dans les zones d'écluse,
 - b) dans les passes de pont recommandées pour la navigation, si elles ont une largeur inférieure à 100 m,
 - c) dans les passages étroits du chenal (article 6.07, par. 1),
 - d) dans le rayon d'action d'engins flottants.
8. Dans les ports privés, l'exercice du sport à l'aide de remorquage n'est permis qu'avec l'accord de l'organe assurant l'administration du port.

9. Le remorquage d'objets tels que: cerfs-volants, parachutes cerf-volant et autres objets similaires est interdit, sauf dans le cas des manifestations visées à l'article 11.08.
10. L'emploi de constructions flottantes (article 11.01, paragraphe 1, litt. c), à l'exception des radeaux et des établissements flottants, est interdit sur les voies navigables.

Article 18.03 - Défense de détacher les bâtiments et constructions flottantes

Sauf en cas de détresse et d'assistance, il est interdit à des personnes autres que les membres de l'équipage du bâtiment de détacher les câbles d'amarage des bâtiments en stationnement ou des constructions flottantes en stationnement ou d'en lever l'ancre. Cette prescription n'affecte en rien les dispositions de l'article 40.07.

CHAPITRE 9

RESTRICTIONS LOCALES ET TEMPORAIRES DE LA NAVIGATION
SUR LE DANUBE

Article 19.01 - Restrictions de la navigation en cas de hauts niveaux d'eau

1. Au cas où les niveaux d'eau sont supérieurs aux niveaux indiqués au par. 3, litt. a, les restrictions suivantes doivent être observées:

- a) tous les bâtiments et convois doivent se tenir à une distance aussi grande que possible de la rive,
- b) tous les avalants doivent diminuer leur vitesse jusqu'à la vitesse minimum nécessaire pour gouverner avec sécurité,
- c) tous les montants doivent réduire leur vitesse jusqu'à moins de 4 km par heure lorsqu'ils passent en des endroits où des édifices ou des digues de protection se trouvent sur la rive.

Sont exemptés des restrictions énumérées sous les litt. b et c les bâtiments des organes de garde-chasse, les menues embarcations, et les bateaux à passagers à horaire régulier. Les restrictions ne s'appliquent pas non plus dans les sections de retenue des centrales hydrauliques sur le Danube; toutefois dans la retenue de la centrale de Wallsee cette exemption vaut seulement jusqu'au pont près de Mauthausen (km 2111,0).

2. Lorsque les niveaux d'eau dépassent les valeurs indiquées au paragraphe 3 sous litt. b, la navigation est interdite en dehors des ports.

Cependant

- a) sont exclus de l'interdiction de naviguer les bâtiments affectés à l'armée fédérale qui s'apprêtent à effectuer une intervention et les bâtiments de l'administration fédérale de construction hydrotechnique, ainsi que les bâtiments affectés aux organes de garde-chasse,
- b) les bâtiments déjà en route au moment où surviennent de tels niveaux d'eau peuvent poursuivre leur chemin jusqu'au prochain port, dans les zones de retenue des barrages jusqu'au lieu de stationnement le plus proche protégé contre les hautes eaux, en prenant les précautions appropriées en vue d'éviter tout endommagement des rives et des constructions,
- c) le départ de l'une des stations hydrométriques énumérées au paragraphe 3 en direction de la

station suivante est permis si le niveau d'eau à la station du point de départ est inférieur à la hauteur indiquée au paragraphe 3 sous litt. b, et si le niveau d'eau de la station hydrométrique la plus proche dans la direction de la marche dépasse la hauteur prescrite pour celle ci,

- d) dans les sections des villes de Linz et de Vienne, le mouvement des bâtiments marchands n'est autorisé que pour les déplacements des bâtiments entre des ports, ou des lieux de stationnement publics et privés. Ces exceptions ne s'appliquent dans la section de la ville de Linz que jusqu'à un niveau d'eau de 720 cm au plus à la station hydrométrique de Linz, dans la section de la ville de Vienne jusqu'à une hauteur de 730 cm à la station de Wien-Reichsbrücke. Au cas où les niveaux d'eau dépassent ces valeurs, tous les bâtiments doivent être conduits, dans la mesure du possible, dans des ports d'abri,
- c) l'interdiction de naviguer ne s'applique aux bacs que dans la mesure où l'autorité n'a pas prescrit, dans les conditions d'exploitation variables pour les bacs, un autre niveau d'eau entraînant l'arrêt de leur service.

3. Les niveaux d'eau à observer conformément aux paragraphes 1 et 2 correspondent aux étiages suivants:

Station hydrométrique	a) (en cm)	b)	
Wien-Reichsbrücke	600	680	(s'applique vers l'amont à partir de Vienne)
Wien-Reichsbrücke	610	690	(s'applique vers l'aval à partir de Vienne)
Kienstock	553	633	
Linz	587	667	

Article 19.02 - Réglementation de la navigation
dans les zones de retenue

1. a) Dans les zones de retenue entre deux barrages successifs, les bâtiments ayant l'intention de s'arrêter dans la section entre les écluses doivent en aviser le personnel de surveillance de l'écluse au moment du passage à la première écluse. Les bâtiments qui sont obligés, pour une raison imprévue, de s'arrêter dans la section indiquée doivent en aviser aussi vite que possible le personnel de surveillance de l'écluse la plus proche. Ils sont tenus d'indiquer en même temps quand ils poursuivront leur route. S'il est incertain quand ils poursuivront leur route, ils doivent en informer le personnel de surveillance de l'écluse, si possible avant leur départ.
 - b) Sont exemptés de cette information obligatoire visée au litt. a) les bateaux à passagers qui interrompent leur route conformément à leur horaire ainsi que les menues embarcations.
2. Lorsque les niveaux d'eau enregistrés à la station de Engelhartzell dépassent 500 cm, la navigation vers l'aval dans la section de retenue d'Aschach est interdite aux convois de formations suivantes:
 - a) convois remorqués: le remorqueur ne doit remorquer plus d'un bâtiment ou une seule rangée de bâtiments accouplés bord à bord et ne pas avoir plus d'un bâtiment accouplé à son bord,
 - b) convois poussés: le pousseur ne peut pousser qu'un bâtiment ou qu'une seule rangée de bâtiments accouplés bord à bord,
 - c) bâtiments motorisés: il est interdit d'accoupler bord à bord plus d'un bâtiment.

Article 19.03 - Restrictions de la navigation dans le
secteur de Struden

1. Lorsque les niveaux d'eau enregistrés à la station de Mauthausen dépassent 530 cm et plus, en cas d'avaries et de travaux de régularisation le secteur de Struden (du km 2079,5 au km 2074,8) est considéré comme passage étroit (art. 6.07) où seule la navigation en sens unique alternant est autorisée. Ceci sera indiqué aux avalants dans l'écluse de Wallsee (avant-signal) et à la station de signalisation de Tiefenbach (km 2080,9 - rive droite) par un panneau blanc rectangulaire éclairé de nuit, et portant en noir les lettres "E" ou "S".

2. Les avalants doivent observer les signaux de la station de signalisation de Tiefenbach. Si cette station montre le panneau portant la lettre "E" et
 - a) de jour, un feu rouge au-dessus d'un feu jaune et, de nuit, deux feux rouges et un feu jaune l'un au-dessous de l'autre, les convois et formations à couple avalants doivent s'arrêter et attendre aux lieux de stationnement publics de Tiefenbach (du km 2081,42 au km 2080,92 - rive droite). Les bâtiments avalants naviguant isolément peuvent poursuivre leur route, mais doivent utiliser le passage appelé "Hössgang" (bras droit du Danube entre les km 2077,2 et 2076,2);

 - b) de jour, un feu vert, ils doivent poursuivre leur route en passant par le secteur de Struden. Les bâtiments avalants naviguant isolément doivent utiliser le "Hössgang"; les convois et les formations à couple peuvent choisir entre le "Hössgang" et le "Strudenkanal" (bras gauche du Danube, entre les km 2077,2 et 2076,2).

3. Lorsque cette station de signalisation montre le panneau portant la lettre "S" et

- a) de jour, un feu rouge ou, de nuit, deux feux rouges superposés, il est interdit à tous les avalants de poursuivre leur route; ils doivent attendre aux lieux de stationnement publics à Tiefenbach;
- b) de jour, un feu vert, ils doivent poursuivre leur route en passant par le "Strudenkanal". Il est interdit aux avalants de passer par le "Hössgang". Les avalants attendant au lieu de stationnement de Tiefenbach doivent continuer leur route dans l'ordre de leur arrivée.

Lorsque un bateau à passagers avalant veut s'arrêter à Grein, il doit en aviser la station de signalisation de Tiefenbach par appel au moment du passage. De même il est tenu de déclarer l'heure envisagée pour poursuivre la route. Cette déclaration n'est pas obligatoire en cas de l'arrêt régulier d'un bateau à passagers à Grein.

- 4. Les montants doivent observer les signaux visuels au km 2074,8 de la rive gauche (St. Nikola).
 - a) Lorsque ce signal montre un feu rouge, les montants doivent s'arrêter au lieu de stationnement public de St. Nikola (km 2074,8 -- km 2074,3, rive gauche).
 - b) Lorsque ce signal montre un feu vert, les montants doivent poursuivre leur route sans délai et emprunter le "Strudenkanal". Il est interdit aux montants de passer par le "Hössgang". Les montants naviguant isolément ont, au moment d'entrer dans le secteur de Struden, toujours la priorité face aux convois et aux formations à couple.
- 5. Lorsque le secteur de Struden n'est pas un passage étroit, la station de signalisation de Tiefenbach et le signal visuel de Sankt Nikola montrent, de jour et de nuit, deux feux verts superposés. Dans ce cas, il convient d'observer les prescriptions suivantes:

- a) Les avalants peuvent poursuivre leur route sans restriction, mais ils doivent utiliser le "Hössgang".
- b) Les montants doivent observer les signaux visuels synchronisés de jour sur la rive gauche au km 2074,8 ("St. Nikola") et au km 2078,05 ("Föhre"). Ces signaux visuels de jour montrent après le passage d'un avalant à la station de signalisation de Tiefenbach, un feu blanc fixe, pendant environ 25 minutes, autrement ils montrent toujours un feu blanc rythmé. Cependant, ces signaux visuels n'indiquent ni le passage de menues embarcations à la station de signalisation de Tiefenbach, ni les bateaux à passagers et les menues embarcations avalants venant du lieu de stationnement de Grein.
- c) Lorsque le signal visuel de jour de St. Nikola montre, à côté des deux feux verts, un feu blanc fixe (approche d'un avalant), les convois remorqués montants doivent, s'ils ne conduisent pas des unités remorquées sur câbles court croisés ou si le convoi est constitué de plus de deux rangées de deux bâtiments accouplés bord à bord, s'arrêter en aval des signaux visuels de jour "St. Nikola" ou "Föhre" jusqu'à ce que les signaux visuels de jour montrent par un feu blanc rythmé qu'il n'y a aucun avalant en cours de route sur le secteur.
- d) Les montants doivent utiliser le "Strudenkanal" pour passer par le secteur de Struden, et serrer autant que possible la rive gauche. En traversant, ce secteur, ils doivent diminuer leur vitesse de manière à éviter toute dérive des unités remorquées. Ils doivent effectuer leur 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 "Hössgang".

6. La restriction de la navigation durant la nuit, conformément aux prescriptions énoncées ci-dessus, commence pour les avalants visés en principe 30 minutes après le coucher du soleil et se termine 30 minutes avant le lever du soleil. Cependant, pour les

avalants qui partent de l'écluse de Wallsee 30 minutes au plus tard après le coucher du soleil, la restriction de la navigation ne commence que 90 minutes après le coucher du soleil.

7. Les lieux de stationnement publics à "Sailer" (km 2080,35 - km 2079,65, rive gauche) et le lieu de stationnement à Grein (du km 2079,27 au km 2078,93, rive gauche) ne sont ouverts qu'aux bâtiments montants.

Article 19.04 - Trajet en aval du lieu de transbordement dans la section de l'écluse de Persenbeug

Les bâtiments qui veulent poursuivre leur route vers l'aval après un arrêt au lieu de transbordement entre les km 2062,500 et 2063,040 (rive gauche) doivent d'abord remonter le fleuve assez loin pour pouvoir reconnaître l'indication de l'avant-signal de l'écluse de Persenbeug (km 2963,400, rive gauche). Ce n'est qu'alors qu'ils peuvent tourner vers l'aval et poursuivre leur route conformément à l'indication de l'avant-signal.

DISPOSITIONS RELATIVES AUX SECTEURS FRONTALIERS
DU DANUBEArticle 20.01 - Prescriptions relatives à la navigation
sur le secteur frontalier austro-allemand
(du km 2223,15 au km 2201,77)

1. Dans le secteur frontalier, les convois remorqués doivent observer les dispositions suivantes:
- a) lorsque les bâtiments font route vers l'aval, le bâtiment remorqueur ne doit pas avoir accouplés bord à bord plus de deux bâtiments et remorquer plus de deux rangées successives de bâtiments accouplés bord à bord. La largeur totale du convoi ne doit pas dépasser 30 m;
 - b) lorsque les bâtiments font route vers l'amont,
 - aa) le remorqueur ne doit pas avoir accouplés bord à bord plus de deux bâtiments ne dépassant pas une largeur totale de 30 mètres, et remorquer plus de deux rangées successives de bâtiments accouplés bord à bord. La largeur de chaque rangée ne doit pas être supérieure à 20 m,
 - bb) au cas où le remorqueur n'a pas de bâtiment accouplé à son bord, il peut remorquer trois rangées successives de bâtiments accouplés bord à bord, d'une largeur maximum de 30 m chacune, ou quatre rangées d'une largeur maximum de 20 m chacune.

Par dérogation aux dispositions prévues sous litt. a et b, il est permis de ne pas accoupler en une rangée les bâtiments remorqués.

2. Les dispositions énoncées au par. 1 ne s'appliquent pas aux menues embarcations.
3. Par dérogation à l'article 3.13, par. 1, les menues embarcations motorisées isolées dont la longueur de la coque dépasse 7 m, ne doivent porter le feu visé à l'article 3.13, par. 2, que si elles ne peuvent naviguer à une vitesse supérieure à 10 km/h (en eau dormante). L'article 3.13, par. 2, deuxième moitié de la phrase, ne s'applique pas à ces bâtiments.
4. Il est interdit de naviguer dans les bras des barrages et des centrales hydrauliques plus loin que la ligne droite de liaison entre les signaux d'interdiction A.1 installés sur les rives opposées (Annexe 7).
5. Il est interdit aux menues embarcations motorisées de naviguer sur les bras morts et les plans d'eau derrière les ouvrages de guidage. Cette interdiction ne s'applique pas aux bâtiments à partir desquels la pêche est exercée.
6. En cas de rencontre et de dépassement de bâtiments à partir desquels la pêche est exercée, les menues embarcations doivent
 - a) les passer en poursuivant tout droit leur route et en observant une distance aussi grande que possible, mais non inférieure à 30 m et
 - b) par dérogation à l'article 6.20, par. 2, observer les dispositions de l'article 6.20, par. 1.
7. Lorsque le niveau d'eau du Danube à la station hydrométrique de Passau-Maxbrücke dépasse 810 cm, la navigation, y compris la circulation des bacs, est interdite dans le secteur frontalier au-dehors des ports.

8. Dans le secteur frontalier il est interdit de se baigner et de nager dans un rayon de 100 m aux alentours des engins de construction hydraulique utilisés dans la voie navigable.
9. De plus, les dispositions suivantes sont applicables aux secteurs frontaliers:
 - a) l'article 11.02, par. 3 et 4; l'article 12.01, par. 1 et 4; l'article 12.02, par. 1 et 2; les articles 13.01 à 13.05; l'article 13.08; les articles 16.04 à 16.06; l'article 17.04; l'article 18.01, par. 1, litt. a, 2 et 3; l'article 18.02, par. 1, par. 2, première phrase, par. 3, par. 4 première phrase, et par. 5; l'article 50.01, par. 2 et l'article 50.02 ainsi que
 - b) l'article 11.04, par. 1 et 4; l'article 11.05, par. 1 et 4; les articles 11.07 et l'art.11.08; l'article 12.02, par. 3; les articles 13.06, 13.07, 15.02, 16.03, par.1; les articles 17.01, 17.03, 17.05, 18.03 et le Chapitre 6.

La République Fédérale d'Allemagne a mis en vigueur pour son territoire des règlements de contenu analogue aux dispositions du litt. a.

Article 20.02 - Prescriptions relatives à la navigation
sur le secteur frontalier austro-tchéco-
slovaque (du km 1880,260 au km 1872,700)

1. Dans le secteur frontalier, les convois remorqués doivent observer les dispositions suivantes:
 - a) lorsque les bâtiments font route vers l'aval le remorqueur ne peut avoir accouplé à son bord qu'un seul bâtiment et en remorque qu'une seule rangée composée de quatre bâtiments au maximum.

La largeur de cette rangée ne doit pas dépasser 46 m à un niveau d'eau de 350 cm et plus à la station hydrométrique de Bratislava, et 35 m à un niveau d'eau inférieur à 350 cm à la station de Bratislava. Au cas où, dans la rangée, les bâtiments placés aux extrémités sont vides, la largeur maximale admise est de 46 m au niveau d'eau de 300 cm et plus à la station hydrométrique de Bratislava;

- b) lorsque les bâtiments font route vers l'amont
 - aa) à des niveaux d'eau de 300 cm et plus, enregistrés à la station hydrométrique de Bratislava, le remorqueur peut avoir accouplé à son bord un bâtiment et pas plus de cinq bâtiments à la file ou plus de deux rangées composées tout au plus de deux unités accouplées bord à bord ou trois rangées de bâtiments composées au maximum de deux bâtiments vides accouplés bord à bord, un seul bâtiment de chaque rangée pouvant ne pas être pourvu de boteur,
 - bb) à des niveaux d'eau inférieurs à 300 cm, enregistrés à la station hydrométrique de Bratislava, le remorqueur ne doit pas avoir plus de quatre bâtiments à la file. En outre, le remorqueur peut avoir un bâtiment accouplé à son bord,
 - cc) à des niveaux d'eau inférieurs à 300 cm à la station hydrométrique de Bratislava, le remorqueur peut également remorquer une seule rangée composée au maximum de deux bâtiments accouplés bord à bord, un seul bâtiment de la rangée pouvant ne pas être pourvu de boteur.

2. Dans le secteur frontalier, les convois poussés doivent observer les dispositions suivantes:

- a) lorsqu'ils font route vers l'aval
 - aa) à des niveaux d'eau de 350 cm et plus enregistrés à la station hydrométrique de Bratislava, la longueur maximum admise est de 140 m et la largeur maximum, de 46 m;
 - bb) à des niveaux d'eau inférieurs à 350 cm enregistrés à la station hydrométrique de Bratislava, la longueur maximum admise est de 140 m et la largeur maximum, de 35 m;
- b) lorsqu'ils font route vers l'amont
 - aa) à des niveaux d'eau de 350 cm et plus enregistrés à la station hydrométrique de Bratislava, les dimensions admises sont: longueur maximum de 210 m et largeur maximum de 23 m, ou longueur maximum de 220 m et largeur maximum de 12 m,
 - bb) à des niveaux d'eau de 250 cm à 350 cm enregistrés à la station hydrométrique de Bratislava, les dimensions admises sont: longueur maximum de 185 m et largeur maximum de 23 m, ou longueur maximum de 195 m et largeur maximum de 12 m,
 - cc) à des niveaux d'eau inférieurs à 250 cm enregistrés à la station hydrométrique de Bratislava, la longueur maximum admise est de 165 m et la largeur maximum de 23 m. Lorsque la largeur du convoi poussé est inférieure à 12 m, sa longueur sera de 195 m au maximum. Cela à condition que le convoi poussé soit équipé d'un dispositif de commande efficace à l'avant et puisse atteindre dans chaque secteur du fleuve une vitesse minimum de 6 km par heure.

3. L'installation d'établissements flottants et le stationnement des bâtiments et des engins flottants sont interdits. Cette interdiction ne s'applique ni en cas de détresse ni en cas d'installation d'établissements flottants de l'Administration fédérale de la construction hydrotechnique.
4. L'organisation de manifestations de sport nautique ainsi que de fêtes sur l'eau et d'autres manifestations de nature à entraîner un rassemblement de bâtiments (art. 11.08), ainsi que l'exercice du sport à l'aide de remorquage (art. 18.02) sont interdits.
5. Lorsque le niveau d'eau du Danube dépasse 700 cm à la station hydrométrique de Bratislava, la navigation dans le secteur frontalier doit observer les restrictions énoncées à l'article 19.01, par. 1; lorsque le niveau d'eau dépasse 770 cm à la station hydrométrique de Bratislava, la navigation est interdite, sauf exceptions visées à l'article 19.01 par. 2, litt. a, b, c et e.
6. En outre, les dispositions ci-après sont applicables dans le secteur frontalier:
 - a) art. 11.02 par. 3 et 4, 50.01 par. 2. et 50.02 ainsi que
 - b) art. 11.05 à 11.07, 12.02 par. 3, 13.06 à 13.08, 15.01, 15.02, 16.03, 17.01 à 17.05 et 18.01.

La République Socialiste Tchécoslovaque a mis en vigueur pour son territoire des règles de contenu analogue aux dispositions du litt. a).

DISPOSITIONS PARTICULIERES RELATIVES A CERTAINES
VOIES D'EAUArticle 30.01 - Réglementation de la navigation dans
le canal "Wiener Donaukanal"

1. Dans le Donaukanal
 - a) les bacs ne sont pas tenus de porter les signaux ou feux prescrits aux articles 3.16 et 3.34,
 - b) les petites embarcations et les engins flottants ne sont pas tenus de porter les signaux ou feux prescrits aux articles 3.20, par. 2 et 3.25.
2. Sur toute la longueur du Donaukanal, sont interdits:
 - a) la circulation des bâtiments motorisés destinés uniquement à des fins de sport,
 - b) le virage et la traversée du canal, lorsqu'un bâtiment avalant est en vue ou qu'un bâtiment montant se trouve à une distance inférieure à 200 m,
 - c) la navigation à la même hauteur,
 - d) la navigation dans son ensemble, lorsque, par temps bouché, il est impossible de voir des obstacles à une distance de 200 m,
 - e) le stationnement latéral de plusieurs bâtiments.

L'interdiction conformément au litt. d) ne s'applique pas aux bacs ou aux bâtiments montants naviguant au radar. L'interdiction, conformément au litt. e) ne s'applique pas aux lieux de stationnement si l'administration y a permis le stationnement latéral de plusieurs bâtiments.

3. Dans la section supérieure du canal, y compris la section de l'écluse de Nussdorf, c'est-à-dire en amont du km 11,709 du canal (pont "Ostbahnbrücke") sont interdites:
 - a) la navigation de bâtiments isolés, de bâtiments accouplés et de convois poussés dont la longueur totale dépasse 45 m et la largeur totale 13 m,
 - b) la navigation de convois poussés avalants,
 - c) la navigation de bâtiments transportant des matières inflammables ou explosibles (Annexes 4 et 5) ou ayant transporté des matières inflammables dans des citernes, pour autant que celles-ci n'aient pas été dégazées,
 - d) la navigation à un niveau d'eau supérieur à 480 cm, enregistré à la station hydrométrique de Schwedenbrücke.

4. Dans la section inférieure du canal, c'est-à-dire en aval du km 11,709 du canal sont interdits:
 - a) la navigation de bâtiments isolés, de bâtiments accouplés et de convois poussés dont la longueur totale dépasse 85 m et la largeur totale 18 m,
 - b) le remorquage de plus de deux bâtiments accouplés bord à bord,
 - c) la navigation à un niveau d'eau supérieur à 660 cm enregistré à la station hydrométrique de Wien-Reichsbrücke.

5. a) L'entrée et la sortie du Donaukanal à Nussdorf ne sont autorisées que par le barrage, pour autant que le passage par le barrage n'est pas interdit. Au cas où le passage par le barrage est interdit, on peut utiliser l'écluse à Nussdorf - sous réserve de la disposition énoncée au par. 6. Les menues embarcations ser-

vant uniquement à des fins de sport et pouvant être portées à travers terre, doivent en cas de fermeture du barrage, utiliser l'installation de transposition sur la rive droite du canal.

- b) Nonobstant la disposition énoncée au par. 3, litt. a, le passage par l'écluse n'est permis qu'aux formations dont la longueur totale ne dépasse pas 80 m et la largeur totale 13 m. La hauteur des bâtiments, mesurée à partir du niveau d'eau, ne doit pas être supérieure à 6,40 m.
- c) Le passage par l'écluse n'est permis aux formations énoncées au paragraphe précédent qu'à condition de l'avoir déclaré au préalable au personnel de surveillance de l'écluse et qu'un contrôle ait montré qu'il sera possible de passer par l'écluse sans endommager les ouvrages servant à la navigation.
- d) En ce qui concerne le passage par l'écluse, les dispositions de l'article 6.28, par. 6, litt. c, ne s'y appliquent pas et de celles énoncées à l'article 16.04, seules les dispositions visées aux par. 9 à 11 sont applicables.
- e) L'éclusage se fait dans l'ordre de l'arrivée des bâtiments aux lieux de stationnement publics destinés à l'attente de l'éclusage. Des dispositions énoncées à l'article 16.05, seules celles du par. 2 seront appliquées.
- f) Les agents de l'Administration fédérale de la construction hydrotechnique chargés du service de l'écluse et du barrage à Nussdorf (surveillance de l'écluse de Nussdorf) sont autorisés à régler la circulation passant par l'écluse et le barrage dans le cadre des dispositions précédentes définies sous les litt. a) à e) et à donner en outre aux conducteurs des bâtiments tous les ordres nécessaires dans l'intérêt de la sécurité et de l'ordre de la navigation et de la continuité de la circulation dans la section de l'écluse et du barrage ainsi que les ordres nécessaires dans l'intérêt du bon fonctionnement de l'écluse et du barrage.

6. a) Dans le cas où l'écluse n'est pas hors de service en raison de hautes-eaux (plus de 660 cm à la station hydrométrique de Wien-Reichsbrücke), de phénomènes de glaces prévus ou pour d'autres raisons majeures, les éclusages seront effectués pendant les jours ouvrables - excepté les samedis - de 7.00 à 16.30 h (éclusages ordinaires). Si les conditions de l'exploitation le permettent, le personnel de la surveillance de l'écluse doit en outre assurer des éclusages spéciaux.
- b) Les éclusages ordinaires doivent être déclarés au personnel de la surveillance de l'écluse 30 minutes au plus tard avant l'arrivée du bâtiment concerné. Les éclusages spéciaux doivent être déclarés pendant les jours ouvrables - sauf les samedis - jusqu'à 16 heures du même jour au personnel de la surveillance de l'écluse. Les éclusages spéciaux à effectuer les samedis, dimanches et jours fériés, doivent être déclarés le jour ouvrable précédent - sauf le samedi - jusqu'à 16 heures. En cas d'éclusage dans le cadre de la navigation de ligne régulière, dont les horaires ont été communiqués au personnel de la surveillance de l'écluse, une déclaration n'est pas nécessaire. Lorsqu'un éclusage déjà déclaré ou prévu dans l'horaire n'a pas lieu, le personnel de la surveillance de l'écluse doit en être informé le plus tôt possible.

Article 30.02 - Prescriptions relatives à la navigation
sur la Morava

Sur la Morava, la navigation des bâtiments motorisés est interdite. Sont exemptés de cette interdiction les bâtiments en mission spéciale et les bâtiments destinés à la navigation marchande ou à d'autres fins commerciales.

Original: français

REGLES SPECIALES
DE NAVIGATION APPLICABLES AU SECTEUR DANUBIEN
RELEVANT DE LA REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE *)

- *) Deuxième Partie du Règlement de police
pour la navigation sur les voies intérieures
(Binnenschiffahrtsstrassen Ordnung)

Chapitre 9

REGLEMENTATIONS SPECIALES COMPLETANT CERTAINES DISPOSITIONS DE LA PREMIERE PARTIE

Article 9.01

Bâtiments à propulsion mécanique auxiliaire (art. 1.01, litt. b)

Les bâtiments à propulsion mécanique auxiliaire dont le moteur n'est employé que pour effectuer de petits déplacements (par exemple dans les ports ou aux postes de transbordement) ou pour augmenter leur manoeuvrabilité lorsqu'ils sont remorqués, ne sont pas considérés comme des bâtiments motorisés visés à l'article 1.01 b).

Article 9.02

Documents de bord (art. 1.10)

1. Pour la navigation internationale, les documents de bord visés à l'article 1.10, chiffre 1, litt. a et b doivent se trouver à bord des bâtiments.
2. Pour les bâtiments qui ne sont pas tenus d'avoir un équipage, les documents de bord visés aux articles 1.10, chiffre 1 et 9.02, chiffre 1 peuvent se trouver à bord du bâtiment sur lequel se trouve le con-

ducteur de bâtiment ou de convoi. Pour les bâtiments en stationnement qui ne sont pas tenus d'avoir une garde de surveillance (art. 7.06, 9.16), les documents peuvent se trouver également entre les mains de la personne de surveillance prévue à l'article 9.16, chiffre 3.

3. Pour les menues embarcations qui ne servent que de bâtiments de sport et de plaisance et dont les propriétaires ont leur domicile permanent en République fédérale d'Allemagne,
 - a) en navigation nationale ainsi qu'en navigation internationale avec l'Autriche ni une attestation de bord ni un permis de navigation n'est exigé;
 - b) en navigation internationale avec les autres Etats riverains un permis de navigation est exigé.
4. A bord des menues embarcations qui ne servent que de bâtiments de sport et de plaisance et dont les propriétaires ont leur domicile permanent à l'étranger, doivent se trouver les documents de bord prescrits dans leur Etat d'origine.

Article 9.03

Prescriptions de caractère temporaire (art. 1.22)

L'article 1.22 s'applique également aux prescriptions qui sont nécessaires pour prendre des mesures de police de la navigation à titre d'essais ou dans l'attente d'une modification du présent règlement. La validité maximale des prescriptions sera de trois ans.

Article 9.04

Marques d'identification des bâtiments,
à l'exception des menues embarcations

(art. 2.01)

1. Par dérogation à l'article 2.01, chiffre 1, litt. a, sur les bâtiments non motorisés le nom ne doit pas être apposé de façon à être visible de l'arrière.
2. Par dérogation à l'article 2.01, chiffre 5, les bâtiments ne sont pas astreints à arborer leur pavillon national. D'autres pavillons ne doivent pourtant pas être arborés à sa place.

Article 9.05

Marques d'identification des menues embarcations

(art. 2.02)

1. Les menues embarcations soumises au règlement relatif au marquage des menues embarcations naviguant sur la voie d'eau fédérale du Danube en date du 24 juin 1968 doivent montrer une marque officielle d'identification (art. 2.02, chiffre 3); elles ne sont pas tenues de montrer les marques d'identification visées à l'article 2.02, chiffre 1.
2. Par dérogation à l'article 2.02, chiffre 1, litt. a, les menues embarcations non motorisées dont les propriétaires ont leur domicile permanent à l'étranger ne sont pas tenues de porter leur nom.

Article 9.06

Marques d'enfoncement

(art. 2.04)

Sur les bâtiments dont le port d'attache ou le lieu d'immatriculation se trouve en République fédérale d'Allemagne

- a) le rectangle constituant la marque d'enfoncement doit être d'une longueur de 30 cm et d'une hauteur de 4 cm;
- b) une paire de marques, soit ou bien celle placée au milieu du bâtiment ou bien celle à l'arrière placée la plus proche au milieu, doit être complétée par un cercle d'un diamètre extérieur de 20 cm et d'une épaisseur de 3 cm. Le cercle est à placer de manière que son centre se trouve au milieu de la marque de jaugeage du bâtiment.

Article 9.07

Signalisation de nuit des menues embarcations

faisant route

(art. 3.13)

1. Par dérogation à l'article 3.13, chiffre 1, les menues embarcations isolées propulsées par un moteur et d'une longueur de plus de 7 m, peuvent porter le feu visé à l'article 3.13, chiffre 2, lorsqu'elles ne sont pas en mesure de faire route à plus de 10 km/h en eau dormante. L'article 3.13, chiffre 2, deuxième partie de la phrase ne s'applique pas à de tels bâtiments.
2. Par dérogation à l'article 3.13, chiffre 2, les menues embarcations isolées propulsées par un moteur et d'une longueur de 7 m au maximum doivent porter

les feux visés à l'art. 3.13, chiffre 1, lorsqu'elles sont en mesure de faire route à plus de 10 km/h en eau dormante. Cette prescription ne s'applique pas aux canots de service.

Article 9.08

Signalisation de nuit des bacs faisant route (art. 3.16)

Les bacs sur le secteur compris entre Kelheim (p.k. 2414,60) et l'ouvrage hydrotechnique de Kachlet (p.k. 2230,70) ne sont pas tenus de porter le feu visé à l'article 3.16, chiffre 1, litt. c.

Article 9.09

Signalisation de nuit des bâtiments en stationnement (art. 3.20)

Outre les cas visés à l'article 3.20, chiffre 3, les bâtiments énoncés ci-dessous ne sont pas tenus de porter le feu prescrit au chiffre 1 ou 2 de l'art. 3.20:

- a) les bâtiments qui se trouvent entièrement sur une surface d'eau comprise entre des épis non submergés ou qui stationnent derrière un ouvrage parallèle ou une digue latérale émergeant de l'eau;
- b) les bâtiments qui stationnent le long de la rive ou sont amarrés à un établissement flottant et qui sont suffisamment éclairés de cette rive ou de cet établissement flottant.

- c) les menues embarcations qui sont amarrées en une rangée à un établissement flottant;
- d) les bâtiments qui y ont été autorisés par l'autorité compétente.

Article 9.10

Signalisation de nuit des matériels flottants en stationnement

(art. 3.25)

Par dérogation à l'article 3.25, les matériels flottants qui

- a) stationnent dans les conditions énoncées à l'article 3.20, chiffre 3, litt. a et à l'article 9.09, litt. a, b et d;
- b) n'entrent dans la voie navigable qu'à moins de 5 m ne sont pas tenus de porter des feux.

Article 9.11

Signalisation de nuit et de jour des menues embarcations

(art. 3.27, 3.31, 3.41)

Par dérogation aux articles 3.27 et 3.41, chiffre 1, les menues embarcations échouées ou coulées ne sont pas tenues de porter la signalisation de nuit et de jour lorsqu'elles ne peuvent pas entraver la navigation.

Article 9.12

Signalisation de jour des ancres des engins flottants

(art. 3.42)

L'article 3.42, chiffre 2 ne s'applique pas aux engins flottants dont les ancres sont lancées de manière à risquer de compromettre la sécurité de la navigation.

Article 9.13

Signalisation des bâtiments des services d'incendie (art. 3.45)

L'article 3.45, litt. b s'applique également aux bâtiments des services d'incendie quand ils vont porter secours.

Article 9.14

Signaux lumineux synchronisés avec des signaux sonores (art. 4.01)

L'article 4.01, chiffre 2 ne s'applique pas au signal prévu à l'article 6.33, chiffre 5, litt. a émis par les avalants naviguant au radar ni aux coups ou volées de cloche.

Article 9.15

Signaux sonores interdits (art. 4.03)

Par dérogation à l'article 4.03, chiffre 2, des signaux sonores pour la communication entre un bâtiment et la terre ne doivent pas être émis dans la zone d'une agglomération située le long de la voie d'eau. Cette prescription ne s'applique pas au secteur danubien compris entre les p.k. 2250,0 et 2248,0.

Article 9.16

Garde de surveillance (art. 7.06); proposé à la surveillance

1. Sur les bâtiments qui stationnent en dehors du chenal ou qui sont amarrés à la rive, doit se trouver une garde de surveillance lorsqu'ils
 - a) ont à bord des passagers,
 - b) transportent les matières explosibles et les autres matières énumérées à l'annexe 5 ou des matières radioactives,
 - c) prennent de l'eau.

Il n'est pas dérogé à la prescription de l'art.7.06, chiffre 2 visant la présence obligatoire d'une garde de surveillance lorsque les circonstances locales l'exigent.

2. Une garde de surveillance suffisante pour un bâtiment selon les articles 7.06 et 9.16, chiffre 1 peut garantir la surveillance de plusieurs bâtiments lorsque ceux-ci sont juxtaposés et lorsque le passage d'un bâtiment à l'autre est possible.

3. Les bâtiments sur lesquels la présence d'une garde n'est pas exigée doivent être placés sous la surveillance d'une personne capable d'intervenir en cas de besoin. Une telle personne qui est à désigner par le conducteur ou le propriétaire du bâtiment peut avoir la responsabilité de plusieurs bâtiments. Les phrases 1 et 2 s'appliquent par analogie aux matériels et établissements flottants.
4. Le chiffre 3 n'est pas applicable lorsque l'autorité compétente dispense les bâtiments de cette prescription ou lorsque les circonstances locales n'exigent pas cette surveillance.
5. Si pour des bâtiments, des matériels flottants et des établissements flottants en stationnement une garde ou un préposé à la surveillance a été désigné, celle-ci (celui-ci) prend la place du conducteur (art. 1.02).

Article 9.17

Matières liquides inflammables

La classification des matières liquides inflammables dans les groupes de danger K0, K1, K2 et K3 est régie par les prescriptions internationales relatives au transport de matières liquides inflammables sur les voies d'eau intérieures (annexe 2 au règlement de visite des bâtiments et des radeaux du Rhin et relative au transport de matières liquides inflammables sur les voies d'eau intérieures en date du 30 avril 1950). Les prescriptions de ce règlement s'appliquent aussi bien aux bâtiments qui ont transporté des matières liquides inflammables et dont les citernes ne sont pas exemptes de gaz, qu'aux bâtiments chargés de telles matières.

Chapitre 10

COMPOSITION DES BATIMENTS

Article 10.01

Composition des bâtiments en navigation vers l'aval

1. Les avalants

- a) ne doivent pas dépasser en amont de l'embouchure du canal Main-Danube (p.k. 2414,7 à p.k.2411,6) une longueur totale de 55 m et une largeur totale de 11,40 m;
- b) ne doivent pas dépasser entre l'embouchure du canal Main-Danube (p.k. 2411,6) et Lazarettspitze à Regensburg (p.k. 2377,7) en tant que bâtiments isolés et convois poussés une longueur totale de 110 m et une largeur totale de 11,40 m;
en tant que convois remorqués ils ne doivent consister qu'en un seul bâtiment remorquant dont la longueur ne dépassera pas 50 m et avec une seule rangée de bâtiments en remorque; la largeur totale des bâtiments ne doit pas dépasser 11,40 m;
- c) entre Lazarettspitze à Regensburg (p.k. 2377,7) et la limite aval de la zone éclusière de la chute de Jochenstein (p.k. 2201,8) ainsi que sur le bras sud du Danube à Regensburg entre le Eiserne Brücke (p.k. 2379,3) et Lazarettspitze (p.k. 2377,7) peuvent avoir un bâtiment accouplé latéralement et en remorque une rangée de bâtiments accouplés latéralement; les bâtiments ne doivent pas avoir une largeur totale dépassant 22,00 m entre le Eiserne Brücke et l'entrée du Port Ouest à Regensburg (p.k. 2376,3), entre l'entrée du Port Ouest et la limite aval de la zone éclusière de la chute de Jochenstein une largeur totale dépassant 30,00 m.

2. Sans préjudice du chiffre 1 les avalants peuvent dans les zones de retenue

a) comprises entre le pont-route de Vilshofen (p.k. 2249,2) et l'avant-port d'écluse amont de la chute de Kachlet (p.k. 2231,2) ainsi qu'entre l'embouchure de l'Inn (p.k. 2225,3) et l'avant-port d'écluse amont de la chute de Jochenstein (p.k. 2203,9)

aussi avoir deux bâtiments accouplés latéralement et deux rangées de bâtiments accouplés latéralement en remorque; la largeur totale des bâtiments ne doit pas dépasser 30,00 m;

b) et dans celle comprise entre la limite aval de la zone éclusière de Kachlet (p.k. 2229,3) et l'embouchure de l'Inn (p.k. 2225,3) aussi avoir deux bâtiments accouplés latéralement à moins que des bâtiments ne soient remorqués; la largeur totale des bâtiments ne doit pas dépasser 30,00 m.

3. Lors d'un niveau d'eau inférieur à 125 cm à l'échelle de Regensburg-Schwabelweis, la largeur totale des bâtiments ne doit pas, par dérogation au chiffre 1, litt. c, dépasser 22,0 m sur le secteur compris entre l'entrée du Port Ouest à Regensburg et l'aire le poste de virage de Sand (p.k. 2312,4).

4. Les convois poussés avalants peuvent

a) entre Regensburg (p.k. 2379,3) et Vilshofen (p.k. 2249,0) avoir une longueur maximale de 110 m et une largeur maximale de 12,00 m;

b) lors d'un niveau d'eau de 300 cm et plus à l'échelle de Hofkirchen entre Sand (p.k. 2312,6) et Vilshofen (p.k. 2249,0) sans préjudice du litt a, avoir une longueur maximale de 110 m et une largeur maximale de 23,00 m,

entre Vilshofen (p.k. 2249,0) et Jochenstein (p.k. 2201,8) avoir une longueur maximale de 135 m et une largeur maximale de 23,00 m.

5. L'autorité compétente peut accorder des dérogations aux chiffres 1 à 4 si la sécurité et le bon ordre de la navigation n'en sont pas compromis.
6. Les chiffres 1 à 4 ne s'appliquent pas aux menues embarcations.

Article 10.02

Composition des bâtiments en navigation vers l'amont

1. Les montants peuvent avoir
 - a) entre la limite aval de la zone éclusière de la chute de Jochenstein (p.k. 2201,8) et le Eiserne Brücke à Regensburg (p.k. 2379,3)
 - aa) deux bâtiments accouplés latéralement et un bâtiment en remorque; la largeur totale ne doit pas dépasser 20,00 m;
 - bb) au maximum 5 rangées de bâtiments accouplés latéralement en remorque d'une largeur totale ne dépassant pas 12,00 m, si pas de bâtiments sont accouplés latéralement au montant;
 - b) entre Lazarettspitze à Regensburg (p.k. 2377,7) et l'embouchure du canal Main-Danube (p.k. 2411,6) en tant que bâtiments isolés, convois poussés et bâtiments accouplés une longueur maximale de 110 m et une largeur maximale de 11,40 m;
en tant que convois remorqués ils ne doivent consister qu'en un bâtiment remorquant dont la longueur ne dépassera pas 50 m et une rangée de bâtiments en remorque; la largeur totale des bâtiments ne doit pas dépasser 11,40 m;

- c) en amont de l'embouchure du canal Main-Danube (du p.k. 2414,7 au p.k. 2411,6) une longueur maximale de 55 m et une largeur maximale de 11,40 m.
2. Sans préjudice du chiffre 1, les montants peuvent, dans les zones de retenue - comprises entre l'avant-port d'écluse amont de la chute de Jochenstein (p.k. 2203,9) et la limite aval de la zone éclusière de Kachlet (p.k. 2229,3) ainsi qu'entre l'avant-port d'écluse amont de la chute de Kachlet (p.k. 2231,2) et le pont-route de Vilshofen (p.k. 2249,2) - avoir également
- a) deux bâtiments accouplés latéralement leur largeur totale ne devant pas dépasser 30,00 m, et au maximum deux rangées de bâtiments accouplés latéralement en remorque d'une largeur totale ne dépassant pas 20,00 m;
- b) s'il n'y a pas de bâtiments accouplés latéralement, au maximum trois rangées de bâtiments accouplés latéralement en remorque d'une largeur totale ne dépassant pas 30,00 m ou quatre rangées d'une largeur totale ne dépassant pas 20,00 m.
3. Lors d'un niveau supérieur à 220 cm à l'échelle de Regensburg-Schwabelweis les montants peuvent, sur le secteur compris entre le pont-route de Vilshofen et le Eiserne Brücke à Regensburg et sans préjudice du chiffre 1, litt. a, bb, avoir également en remorque au maximum quatre rangées de bâtiments accouplés latéralement d'une largeur totale ne dépassant pas 20,00 m.
4. Les convois poussés montants peuvent
- a) entre Jochenstein (p.k. 2201,8) et Vilshofen (p.k. 2249,0) avoir une longueur maximale de 185 m et une largeur maximale de 23,00 m;
- b) entre Vilshofen (p.k. 2249,0) et Regensburg (p.k. 2379,3) avoir une longueur maximale de 110 m et une largeur maximale de 12,00 m;

- c) lors d'un niveau d'eau de 300 cm et plus à l'échelle de Hofkirchen entre Vilshofen (p.k. 2249,0) et Sand (p.k. 2312,4) sans préjudice du litt. b avoir une longueur maximale de 110 m et une largeur maximale de 23,00 m;
- d) lors d'un niveau d'eau de 350 cm et plus à l'échelle de Hofkirchen entre Vilshofen (p.k. 2249,0) et Sand (p.k. 2312,6) sans préjudice du litt. b avoir une longueur maximale de 165 m et une largeur maximale de 23,00 m.
5. Par dérogation aux chiffres 1 et 2 il est permis de ne pas accoupler les bâtiments remorqués en une rangée sur les secteurs compris entre l'avant-port d'écluse amont de la chute de Jochenstein (p.k. 2203,9) et le pont ferroviaire de Kräutelsstein (p.k. 2223,3) ainsi qu'entre l'avant-port d'écluse amont de la chute de Kachlet (p.k. 2231,2) et le pont-route de Vilshofen (p.k. 2249,2).
6. L'autorité compétente peut accorder des dérogations aux chiffres 1 à 4 si la sécurité et le bon ordre de la navigation n'en sont pas compromis.
7. Les chiffres 1 à 4 ne s'appliquent pas aux menues embarcations.

Chapitre 11

NAVIGATION PAR HAUTES EAUX

Article 11.01

Plus hauts niveaux navigables

1. Dès que le débit d'eau de la voie fluviale fédérale du Danube dépasse le plus haut niveau navigable, toute navigation, y inclus la traversée du fleuve, doit être arrêtée. Le plus haut niveau navigable se chiffre à

l'échelle de Oberndorf	à 480 cm
l'échelle de Regensburg-Schwabelweis	à 470 cm
l'échelle de Hofkirchen	à 480 cm
l'échelle de Passau-Maxbrücke	à 750 cm
	ou à 810 cm

Les échelles régissent les secteurs suivants de la voie navigable:

l'échelle de Oberndorf - Kelheim-Regensburg

l'échelle de Regensburg-Schwabelweis -
Regensburg-Deggendorf

l'échelle de Hofkirchen - Deggendorf-Schalding

l'échelle de Passau-Maxbrücke 750 cm -
Schalding-Kräutelstein (p.k. 2223,20)

l'échelle de Passau-Maxbrücke 810 cm -
Kräutelstein-Jochenstein (p.k. 2201,77)

2. Par dérogation au chiffre 1, la navigation entre le Eiserne Brücke et l'entrée du port Est à Regensburg est permise jusqu'à une hauteur des eaux de 520 cm à l'échelle de Regensburg-Schwabelweis, lorsque l'exploitation portuaire exige ces déplacements.
3. L'autorité compétente peut accorder des dérogations au chiffre 1, phrase 1, lorsque la sécurité et le bon ordre de la navigation n'en sont pas compromis.

Chapitre 12

PORTS DE REFUGE (art. 1.24)

Article 12.1

Champ d'application

1. Les dispositions de ce chapitre s'appliquent aux ports de refuge de Deggendorf (p.k. 2283,9 rive gauche) et de Passau-Lindau (p.k. 2222,1 rive gauche).
2. Au port de refuge de Regensburg-Kreuzhof (p.k. 2373,0 rive droite) s'appliquent les dispositions du règlement de la Direction des Eaux et de la Navigation Sud relatif à l'utilisation des ports et quais à Regensburg et à Barbing.

Article 12.02

Utilisation des ports de refuge

1. Dans le port de refuge de Deggendorf
 - a) la zone en amont du p.k. 2284,30 est destinée aux bâtiments du Bund et du Land,
 - b) celle en aval du p.k. 2284,30 aux bâtiments de la navigation commerciale.

Les bâtiments transportant des matières liquides inflammables des groupes de danger K0 à K2 ne peuvent entrer dans le port que lorsqu'ils ont reçu l'autorisation de l'autorité compétente.

2. Le port de refuge de Passau-Lindau est destiné aux bâtiments transportant des matières liquides inflammables. Si la place ne suffit pas pour les bâtiments cherchant refuge, les bâtiments transportant des matières liquides inflammables des groupes de danger K0 à K2 auront priorité sur ceux transportant des matières liquides inflammables du groupe de danger K3. Des bâtiments autres que ceux nommés dans la phrase 1 ne peuvent entrer dans le port que lorsqu'ils ont reçu l'autorisation de l'autorité compétente.

Article 12.03

Garde-port

Lorsque l'autorité compétente a désigné des garde-port pour le port de refuge, ceux-ci sont chargés des tâches incombant à l'autorité compétente.

Article 12.04

Déclaration d'entrée et de sortie; assignation de lieux de stationnement

1. Les conducteurs sont tenus de déclarer l'entrée de leurs bâtiments à l'autorité compétente ou au garde-port sans délai et en présentant les documents de bord et les connaissements; ils doivent de même déclarer la sortie des bâtiments.
2. L'autorité compétente ou le garde-port peut assigner aux bâtiments des lieux de stationnement. Sur la demande éventuelle de l'autorité compétente ou du garde-port, les bâtiments doivent se déplacer d'un lieu de stationnement assigné à un autre.

Article 12.05

Personne de surveillance

La personne de surveillance visée à l'article 9.16, chiffre 3 doit être désignée nommément à l'autorité compétente ou au garde-port.

Article 12.06

Ancrage

Dans les ports de refuge l'ancrage n'est autorisé qu'en cas d'urgence. Il est toutefois admissible de faire traîner des ancres.

Article 12.07

Entrée du port

Dans l'entrée du port les bâtiments ne doivent stationner que lorsque l'autorité compétente ou le garde-port l'a permis. Un bâtiment ne peut s'engager dans l'entrée du port que lorsqu'un bâtiment sortant l'a passée.

Article 12.08

Déclaration obligatoire

Tous les événements qui sont de nature à compromettre la sécurité et le bon ordre de la navigation dans les ports de refuge doivent être déclarés sans délai à l'autorité compétente ou au garde-port.

Article 12.09

Dispositions à prendre en vue du cas de danger

Les conducteurs de bâtiments transportant des matières liquides inflammables doivent, immédiatement après l'entrée dans le port, prendre des dispositions en vue d'un cas de danger. Il doit surtout être garanti que les bâtiments peuvent, si nécessaire, être déhalés et que les dispositifs extincteurs à bord peuvent être utilisés.

Article 12.10

Bâtiments-citernes

Les lucarnes des bâtiments-citernes transportant des matières liquides inflammables ne doivent pas être ouvertes pendant le stationnement dans les ports de refuge.

Article 12.11

Travaux de réparation

Dans les ports de refuge, des travaux de réparation aux bâtiments ne peuvent être effectués qu'avec la permission de l'autorité compétente ou du garde-port.

Article 12.12

Présence de glace

1. Lors de la présence de glace, les conducteurs sont tenus de tenir exempt de glace au moins un endroit de dimensions suffisantes à proximité immédiate de leur bâtiment pour la lutte contre des incendies.
2. L'autorité compétente ou le garde-port peut faire effectuer par les conducteurs les travaux nécessaires en vue de protéger les bâtiments contre des pressions exercées par la glace.

Article 12.13

Exceptions

L'autorité compétente ou le garde-port peut accorder des dérogations aux dispositions du présent chapitre si la sécurité et le bon ordre de la navigation n'en sont pas compromis.

Chapitre 13

MENUES EMBARCATIONS

Article 13.01

Navigation sur les eaux mortes

1. Les menues embarcations propulsées par un moteur ne doivent pas naviguer sur les eaux mortes (surfaces d'eau situées derrière les ouvrages parallèles ou les digues latérales). Cela ne s'applique pas aux bateaux effectuant la pêche.
2. Chiffre 1, phrase 1 ne s'applique pas aux accès aux postes de stationnement indiqués par le signal E.5 (annexe 7).

Article 13.02

Croisement et dépassement de bateaux de pêche (art. 6.20)

Pour croiser et dépasser des bateaux effectuant la pêche, les menues embarcations doivent

- a) passer tout droit et à une distance minimale de 30 m et
- b) respecter, par dérogation à l'article 6,20, chiffre 2, les prescriptions de l'article 6.20, chiffre 1.

Article 13.03

Autres restrictions à la navigation

Sans préjudice des prescriptions prévues par les articles 1.04, 1.06 et 6.20, les menues embarcations à propulsion mécanique ne doivent pratiquer, sur des secteurs à navigation intense, devant les plages et des campings ainsi qu'à proximité de lignes de pêche et d'autres équipements de pêche posés de manière visible, qu'une vitesse telle que leur manoeuvrabilité soit maintenue. Il est interdit de naviguer entre d'autres bâtiments ou à proximité d'équipements de pêche de manière incommode ou embarrassante. La distance de passage à l'égard de personnes doit être telle qu'il ne soit porté atteinte à leur sécurité par des remous ou des effets de succion ou que celles-ci ne soient incommodées plus que les circonstances n'y obligent.

Chapitre 14

MANIFESTATIONS SUR LA VOIE NAVIGABLE

Article 14.01

Autorisation de manifestations

Les manifestations sportives, fêtes nautiques et autres manifestations qui peuvent entraîner des rassemblements de bâtiments ou entraver la navigation sont subordonnées à la permission des autorités compétentes.

Chapitre 15

Dispositions particulières de route et de stationnement pour certains secteurs danubiens relevant de la République Fédérale d'Allemagne

Section I

Navigation sur le bras de barrage de Bad Abbach

Article 15.01

Restrictions à la navigation

La navigation sur le bras de barrage de Bad Abbach (en amont du p.k. 2397,5) est interdite aux bâtiments à propulsion mécanique. Elle ne l'est pas pour les bateaux effectuant la pêche ainsi que pour les bateaux à passagers.

Section II

Navigation sur le secteur compris entre la Eiserne Steg et le Eiserne Brücke à Regensburg

Article 15.02

Croisement, dépassement, stationnement

1. Entre la Eiserne Steg (p.k. 2380,1) et le Eiserne Brücke (p.k. 2379,3) à Regensburg le croisement et le dépassement des bâtiments sont interdits.

2. Si un montant vient à la rencontre d'un avalant s'engageant dans le secteur, l'avalant doit virer à l'aire de virage au p.k. 2580,0 et attendre le passage du montant.
3. Si un avalant qui a déjà passé le poste de virage au p.k. 2380,0 vient à la rencontre d'un montant s'engageant dans le secteur, le montant doit attendre le passage de l'avalant en aval du Eiserne Brücke.
4. Avant et pendant la navigation sur le secteur les bâtiments doivent émettre un son prolongé aux endroits suivants:
 - a) les avalants en amont de la Eiserne Steg et à moitié secteur entre la Eiserne Steg et le Eiserne Brücke (p.k. 2379,6),
 - b) les montants en aval du Eiserne Brücke et à la hauteur du Gareishaufen (p.k. 2379,5).
5. Sur la rive droite entre
 - a) la Eiserne Steg et le p.k. 2379,97 (escalier de quai situé le plus en amont), le stationnement n'est autorisé que dans le cas visé au chiffre 2;
 - b) les p.k. 2379,97 et 2379,77 (10 m en aval de l'escalier de quai situé le plus en aval), le stationnement latéral est interdit;
 - c) le p.k. 2379,77 et le Eiserne Brücke, le stationnement est interdit.
6. Les chiffres 1 à 4 ne s'appliquent pas aux menues embarcations.

Section III

Passage du pont de chemin de fer de Regensburg-Schwabelweis

Article 15.03

Bâtiments naviguant à la dérive (art. 6.19, chiffre 2)

Les bâtiments qui passent le pont de chemin de fer de Regensburg-Schwabelweis (km 2376,8) en se laissant descendre cap à l'amont avec machine en marche avant doivent permettre aux avalants le passage dudit pont par la passe balisée.

Section IV

Passage du Straubinger Enge

Article 15.04

Généralités

1. Pour éviter des croisements sur le secteur compris entre les p.k. 2323,8 et 2321,0 la navigation dans le Straubinger Enge (p.k. 2330,3 à 2321,0) est réglée par
 - a) un poste d'avertisseurs au p.k. 2330,23 rive gauche (poste d'avertisseurs de Kössnach),
 - b) une station de signalisation située en aval du pont de chemin de fer de Straubing au p.k. 2321,07 rive droite (station de signalisation de Straubing).

2. Sans préjudice des articles 15.05 à 15.10 les conducteurs doivent suivre les instructions données par le poste d'avertisseurs de Kössnach et par la station de signalisation de Straubing.

Article 15.05

Navigation avalante

1. Les avalants ne doivent passer le Straubinger Enge qu'une demi-heure après l'entrée en service du poste d'avertisseurs de Kössnach et de la station de signalisation de Straubing jusqu'à la fin de service.
2. Les avalants qui ont l'intention de s'engager dans le Straubinger Enge doivent en informer le poste d'avertisseurs de Kössnach par l'émission de chaque fois un son prolongé aux signaux B.7 (annexe 7) aux p.k. 2332,0 et 2331,0.
3. Les avalants ne doivent entrer dans le secteur en aval du p.k. 2323,8 que lorsqu'ils ont rencontré les montants dont le nombre est indiqué par le poste d'avertisseurs de Kössnach sur un tableau par des chiffres noirs sur fond blanc.
4. Lors du passage du Straubinger Enge les avalants doivent tenir entre eux une distance d'au moins 500 m. Il n'est pas dérogé aux dispositions de l'article 15.09, chiffre 3. Lorsque des montants se trouvent sur ce secteur les avalants doivent émettre, sur la section comprise entre le poste d'avertisseurs de Kössnach et le p.k. 2323,8 un son prolongé pour chaque kilomètre parcouru.

Article 15.06

Navigation montante

1. Le passage du Straubinger Enge vers l'amont est réglé par des feux de signalisation de la station de signalisation de Straubing. Les feux ont la signification suivante:
 - a) deux feux rouges juxtaposés:
passage interdit, signal A.1 (annexe 7);
 - b) un feu rouge:
passage interdit (attendre l'ouverture),
signal A.1 (annexe 7)
 - c) deux feux verts juxtaposés:
passage libre, signal E.1 (annexe 7).
2. Lorsqu'un feu rouge isolé ou deux feux rouges juxtaposés sont montrés, les montants doivent émettre au signal B.7 (annexe 7) au p.k. 2320,0 un son prolongé et attendre l'ouverture du passage au poste de stationnement (entre les p.k. 2320,3 et 2320,8 sur la rive gauche). Il est interdit de franchir le signal d'arrêt B.5 (annexe 7) au p.k. 2320,8 rive gauche.
3. En complément aux feux de signalisation prévus au chiffre 1, litt. a et b, la station de signalisation montre sur un indicateur à tambour, par des chiffres noirs sur fond blanc, le nombre des avalants se trouvant dans le Straubinger Enge.
4. Si la station de signalisation est en panne, les signaux suivants sont montrés:
 - a) si le passage vers l'amont est interdit: un panneau rouge de forme rectangulaire muni au centre d'une barre blanche horizontale, signal A.1 (annexe 7);

- b) si le passage est libre: un panneau vert de forme rectangulaire muni au centre d'une barre blanche verticale, signal E.1 (annexe 7).

Article 15.07

Arrêt

1. Il n'est permis de s'arrêter dans le Straubinger Enge que pour des raisons impératives et aussi longtemps que les circonstances l'exigent.
2. Les bâtiments qui sont forcés de s'arrêter dans le Straubinger Enge doivent en informer sans délai le poste d'avertisseurs de Kössnach ou la station de signalisation de Straubing. L'annonce n'étant pas possible à cause de la fin du service elle doit être faite immédiatement après l'entrée en service à moins que le bâtiment n'ait déjà quitté le Straubinger Enge. Les phrases 1 et 2 ne s'appliquent pas aux montants qui sont forcés par des conditions météorologiques de s'arrêter en amont du p.k. 2323,8. Lorsque ces bâtiments reprennent la route il doivent émettre un son prolongé toutes les cinq minutes sur le secteur jusqu'au poste d'avertisseurs de Kössnach.
3. Pendant l'arrêt dans le Straubinger Enge, l'annonce visée au chiffre 2 doit être répétée chaque jour à l'entrée en service.
4. Après un arrêt dans le Straubinger Enge les bâtiments ne doivent reprendre la route pendant les heures de service qu'avec la permission du poste d'avertisseurs de Kössnach ou de la station de signalisation de Straubing. Cela ne s'applique pas aux montants dans le cas visé au chiffre 2, phrase 3.
5. Il n'est pas dérogé aux dispositions de l'art. 15.08.

Article 15.08

Arrêt d'avalants au poste de virage d'urgence de Oberau

1. Les avalants qui ont l'intention de s'arrêter au poste de virage d'urgence de Oberau sous les conditions prévues à l'article 15.07, chiffre 1 doivent l'annoncer en passant par le poste d'avertisseurs de Kössnach
 - a) de jour:
par un pavillon blanc agité
 - b) de nuit:
par un feu blanc agité.

En même temps il faut annoncer à haute voix l'heure probable du départ du poste de virage d'urgence au poste d'avertisseurs.

2. Si le poste l'a compris il répondra par les signaux visés au chiffre 1. Au cas contraire, l'avalant doit faire l'annonce prévue au chiffre 1 immédiatement après l'arrêt au poste de virage d'urgence.

Des changements de l'heure de départ doivent être immédiatement annoncés au poste d'avertisseurs.

3. Lors du départ du poste de virage d'urgence il faut émettre trois sons brefs.

Article 15.09

Croisement et dépassement

1. Dans le Straubinger Enge des croisements ne devraient avoir lieu que sur les secteurs suivants:

- du p.k. 2330,3 au p.k. 2329,0;
- du p.k. 2327,7 au p.k. 2327,3;
- du p.k. 2326,8 au p.k. 2325,5;
- du p.k. 2325,1 au p.k. 2324,5;
- du p.k. 2324,2 au p.k. 2323,8.

2. Entre les p.k. 2323,8 et 2321,0 des croisements sont interdits. Les avalants et les montants doivent pratiquer des vitesses adéquates.

3. Dans le Straubinger Enge peuvent être dépassés:

- a) dans la navigation avalante et montante les bâtiments énoncés à l'article 15.11,
- b) dans la navigation montante sur les secteurs énoncés au chiffre 1, également d'autres bâtiments.

Cette disposition ne s'applique pas au dépassement mutuel des convois remorqués.

Article 15.10

Arrêt à la navigation

1. Lors de l'arrêt de la navigation avalante, le poste d'avertisseurs de Kössnach montre
 - a) un panneau rouge rectangulaire muni au centre d'une barre blanche horizontale, signal A.1 (annexe 7), et au-dessous un panneau blanc rectangulaire pourvu du chiffre noir "4000", les deux étant illuminés de nuit, ou

- b) deux feux rouges superposés, signal A.1 (annexe 7), et à côté un panneau blanc rectangulaire pourvu du chiffre noir "4000".

Les avalants doivent s'arrêter au poste de virage d'urgence de Oberau (p.k. 2326,2) jusqu'à ce qu'ils soient autorisés à reprendre la route. L'heure exacte de l'ouverture doit être demandée au poste d'avertisseurs de Kössnach.

2. Lors de l'arrêt de la navigation montante, la station de signalisation de Straubing montre deux feux rouges superposés, signal A.1 (annexe 7).

Article 15.11

Menues embarcations

L'article 15.04, alinéa 1 ainsi que les articles 15.05 à 15.09 ne s'appliquent pas aux menues embarcations isolées.

Section V

Stationnement dans la zone du poste de transbordement
de pétrole à Deggendorf-Deggenau (p.k. 2282,64)

Article 15.12

Comportement des bâtiments

1. Sans préjudice du chiffre 2, seulement un bâtiment-citerne peut stationner au quai du poste de transbordement de pétrole à Deggendorf-Deggenau (p.k. 2282,64 rive gauche).
2. Les bâtiments-citernes qui veulent embarquer ou débarquer au poste de transbordement doivent stationner en amont du quai, à savoir entre les p.k. 2282,80 et 2282,72 sur la rive gauche. Au maximum trois bâtiments-citernes peuvent stationner latéralement. Si le poste de stationnement est occupé, les bâtiments-citernes pourront stationner à côté d'un bâtiment-citerne stationnant au quai ou au poste de stationnement indiqué au chiffre 3.
3. Les bâtiments-citernes qui ont embarqué ou débarqué au poste de transbordement doivent stationner latéralement en aval du poste de transbordement, à savoir entre les p.k. 2282,60 et 2282,50 rive gauche, chaque rangée comptant jusqu'à quatre bâtiments-citernes.
4. Les bâtiments qui n'ont pas l'intention d'embarquer ou de débarquer au poste de transbordement ne doivent pas stationner entre les p.k. 2282,8 et 2282,5 rive gauche.

Section VI

Passage aux écluses

Article 15.13

Généralités

La zone éclusière comprend pour

1. l'écluse de Bad Abbach
l'écluse ainsi que les avant-ports d'écluse amont et aval (du p.k. 2397,7 au p.k. 2396,6),
2. l'écluse de Regensburg
le secteur entre le pont Oberpfalzbrücke (p.k. 2380,2) et l'embouchure du Regen (p.k. 2379,3),
3. les écluses de Kachlet et Jochenstein
le secteur entre les installations de présignalisation (art. 15.17)

Article 15.14

Dimensions des bâtiments

1. Les bâtiments et convois à écluser peuvent avoir
 - a) pour les écluses de Bad Abbach et de Regensburg une longueur maximale de 185 m et une largeur maximale de 11,40 m,
 - b) pour les écluses de Kachlet et de Jochenstein une longueur maximale de 230 m et une largeur maximale de 22,00 m, les convois poussés une largeur maximale de 23,00 m.

L'enfoncement des bâtiments ne doit être que de 2,50 m au maximum.

2. Les bâtiments et convois dont les dimensions dépassent celles prévues au chiffre 1 nécessitent pour l'éclusement l'autorisation préalable du personnel de l'écluse.

Article 15.15

Comportement dans la zone éclusière

1. Avant et après l'éclusement, les bâtiments ne doivent stationner dans la zone éclusière que lorsque
 - a) des raisons nautiques les y obligent ou
 - b) le personnel de l'écluse l'a permis, sans préjudice des règles applicables au poste de stationnement de Heining (p.k. 2232,4 au p.k. 2231,6 rive droite) selon l'article 15.20.
2. Lors de l'entrée dans l'écluse, les conducteurs doivent réduire les vitesses de leurs bâtiments de façon à éviter tout choc contre la porte de l'écluse ou le dispositif de protection anti-choc. Pendant le passage de l'écluse les membres de l'équipage du bâtiment doivent se trouver sur le pont à moins qu'ils ne doivent descendre à terre pour fixer les aussières. La timonerie des bâtiments motorisés doit être occupée pendant tout l'éclusement.
3. Les bâtiments doivent pénétrer dans le sas et s'y placer de manière à ne pas gêner l'entrée et la mise en place des bâtiments suivants.
4. Il doit être signalé au personnel de l'écluse par des volées de cloche que le bâtiment ou le convoi est prêt à être éclusé. Les bâtiments qui ne sont pas équipés d'une cloche doivent faire l'annonce par voix.

5. Il est interdit
 - a) d'opérer les dispositifs de commande de l'écluse sans autorisation,
 - b) de monter sur les installations éclusières sans autorisation.

6. Les convois remorqués avalants doivent regrouper, le cas échéant, leurs unités remorquées en temps utile en vue de l'éclusage. Les convois remorqués avalants ne doivent être composés après l'éclusage que dans l'avant-port d'écluse aval. A cette fin, ils peuvent accoster aux deux quais de l'avant-port d'écluse aval.

7. En navigation sur les bras des barrages et des centrales hydro-électriques, il est interdit de franchir la ligne directe entre les signaux d'interdiction A.1 (annexe 7) situés sur les rives opposées. L'autorité compétente peut accorder des dérogations pour les bâtiments de service public, pour ceux du service des centrales hydro-électriques et pour les bâtiments de pêche.

8. Les bateaux à passagers ayant des passagers à bord et les bâtiments portant de nuit le feu bleu visé à l'article 3.21 ou de jour le cône bleu visé à l'article 3.37 ne doivent pas stationner latéralement pendant l'éclusage.

Article 15.16

Ordre de passage aux écluses

(art. 6.29)

1. Sans préjudice du chiffre 2 et de l'article 15.18, le passage aux écluses s'effectue selon l'ordre d'arrivée dans la zone éclusière. En vertu de l'article 6.29, litt. a, ainsi que pour des raisons émanant d'une ordonnance de police, le personnel de l'écluse peut y déroger.

2. Outre les bâtiments énoncés à l'article 6.29, litt.b, les bâtiments suivants bénéficient du droit de priorité de passage:
- a) les bâtiments de service public dans l'exercice de fonctions relevant des droits de souveraineté,
 - b) les bâtiments du service de secours et les bâtiments avariés,
 - c) les bâtiments du service des centrales hydro-électriques,
 - d) les bateaux à passagers ayant des passagers à bord lorsqu'ils ont été annoncés au personnel de l'écluse au moins une heure avant l'éclusage, ainsi que les bateaux à passagers naviguant selon un horaire annoncé publiquement.
3. Lorsqu'un bâtiment n'est pas prêt à être éclusé lors du signal d'accès libre, il doit en informer le personnel de l'écluse et le prochain bâtiment à écluser.

Article 15.17

Signaux de navigation dans les zones éclusières de Kachlet et Jochenstein

Dans les zones éclusières de Kachlet et Jochenstein, les bâtiments doivent observer, outre les feux de signalisation visés à l'article 6.28, chiffres 6 et 7, les feux de signalisation des installations de présignalisation et de signalisation d'appel:

1. Les avalants doivent observer les feux de signalisation des installations de présignalisation placés aux p.k. 2232,91 et 2205,91 sur la rive gauche ainsi que les feux de signalisation d'appel placés aux p.k. 2231,40 et 2204,14 sur la rive gauche.

a) Les feux de présignalisation - deux feux blancs juxtaposés - ont la signification suivante:

aa) deux feux fixes:

écluses non utilisables; il faut attendre l'appel sur la place d'attente dans la zone éclusière; les bâtiments isolés peuvent attendre dans l'avant-port d'écluse amont si les circonstances le permettent;

bb) deux feux rythmés:

probablement les deux écluses seront utilisables; le bâtiment passant le premier l'installation de présignalisation doit prendre l'écluse sud, le bâtiment suivant l'écluse nord;

cc) feu fixe à gauche, feu rythmé à droite:

l'écluse sud probablement utilisable;

dd) feu rythmé à gauche, feu fixe à droite:

l'écluse nord probablement utilisable.

b) Les feux de signalisation d'appel - deux feux blancs juxtaposés - ont la signification suivante:

aa) deux feux fixes:

attendre l'appel visé aux litt. bb ou cc;

bb) feu fixe à gauche, feu rythmé à droite:

continuer la route vers les écluses;
l'écluse sud probablement utilisable;

cc) feu rythmé à gauche, feu fixe à droite:

continuer la route vers les écluses;
l'écluse nord probablement utilisable.

2. Les montants doivent observer les feux de signalisation des installations de présignalisation placés aux p.k. 2229,29 et 2201,77 sur la rive gauche.

Les feux de présignalisation - deux feux blancs juxtaposés - ont la signification suivante:

a) feux fixes:

attendre devant le présignal l'ouverture de l'accès à la zone éclusière;

b) feux rythmés:

accès libre à la zone éclusière; s'engager dans une écluse ou attendre en dehors de l'avant-port d'écluse aval l'ouverture, conformément aux feux de signalisation montrés à l'installation de signalisation d'entrée (article 6.28, chiffre 6).

Article 15.18

Eclusage des menues embarcations

1. Les menues embarcations qui ne peuvent pas utiliser les écluses à nacelles, les rigoles pour canots et les rampes pour bateaux de sport ne sont éclusées qu'en groupe ou conjointement avec d'autres bâtiments.
2. Les menues embarcations doivent attendre à des postes de stationnement particuliers dans les avant-ports d'écluse jusqu'à ce que le personnel de l'écluse les invite à entrer dans l'écluse. Lorsque les menues embarcations sont éclusées en même temps avec d'autres bâtiments, elles ne doivent entrer dans l'écluse que derrière ceux-ci, doivent amarrer derrière ceux-ci et doivent sortir de l'écluse derrière ceux-ci en tenant une certaine distance.
3. Les menues embarcations qui ne veulent pas être éclusées ne doivent pas entrer dans les avant-ports d'écluse.

4. Pour les écluses de Kachlet et Jochenstein les menues embarcations n'ont à observer, par dérogation à l'article 15.17, que les feux de signalisation visés à l'article 6.28, chiffres 6 et 7 ainsi que les panneaux d'indication particuliers aux menues embarcations. Lorsque la rampe pour bateaux de sport est fermée, deux feux rouges superposés sont montrés au poste d'accostage amont de la rampe.

Article 15.19

Interruption de la navigation entre les chutes de Jochenstein et de Aschach

Les avalants qui ont l'intention d'interrompre leur route sur le secteur compris entre les chutes de Jochenstein et de Aschach doivent l'annoncer au personnel de l'écluse lors de leur éclusage à Jochenstein.

Section VII

Navigation dans la zone urbaine de Passau

Article 15.20

Stationnement en amont de la chute de Kachlet

En amont de la chute de Kachlet (p.k. 2229,3) les bâtiments ne doivent stationner que sur le poste de stationnement de Heining (p.k. 2232,36 au p.k. 2231,62 rive droite) et selon les dispositions suivantes:

- a) les bâtiments transportant des matières liquides inflammables des groupes de danger KO à K2 ne doivent stationner que lorsqu'ils attendent l'éclusage (art. 15.17, chiffre 1, litt. a), aa);

- b) les bâtiments non motorisés doivent être amarrés à la rive même s'ils se tiennent à l'ancre; cela ne s'applique pas aux bâtiments remorqués;
- c) les bâtiments doivent tenir une distance de 10 m de la rive;
- d) des menues embarcations ne doivent pas stationner sur le poste de stationnement.

Article 15.21

Stationnement en aval de la chute de Kachlet

- 1. Dans la zone comprise entre la chute de Kachlet et l'embouchure de l'Inn (p.k. 2225,3) les bâtiments ne doivent stationner que sur les postes de stationnement énoncés ci-après dont la largeur est comptée à partir de la ligne de rive.
 - a) Postes de stationnement sur la rive droite:
 - aa) du p.k. 2228,70 au p.k. 2228,53 sur une largeur de 20 m. Ce poste est réservé aux montants exceptés ceux transportant des matières liquides inflammables et les bâtiments-citernes vides non dégazés,
 - bb) du p.k. 2227,03 au p.k. 2226,40 sur une largeur de 45 m. Ce poste est réservé aux bâtiments qui attendent le dédouanement, exceptés ceux transportant des matières liquides inflammables des groupes de danger KO à K2 et des bâtiments-citernes vides non dégazés relevant des mêmes groupes de danger. Après le dédouanement le poste de stationnement doit être abandonné à moins que des raisons impératives ne s'y opposent. Pendant l'accostage les convois remorqués doivent ou bien halier les câbles de remorquage ou bien les raccourcir de manière à ce que la distance entre le bâtiment remorquant et les unités en remorque

ainsi que celle entre les différentes rangées des unités en remorque ne soit pas supérieure à 10 m. Dans la zone entre les p.k. 2226,40 et 2226,25 et indépendamment du groupe de danger, les bâtiments transportant des matières liquides inflammables et les bâtiments-citernes vides non dégazés ne doivent pas stationner.

Les bâtiments transportant des matières liquides inflammables du groupe de danger K3 et les bâtiments-citernes vides non dégazés du même groupe de danger ne doivent stationner qu'à l'extérieur d'une zone comprise entre 20 m en amont et 20 m en aval du pont Schanzlbrücke la distance étant comptée à partir des garde-corps respectifs du pont. Dans cette zone du poste de stationnement pour le dédouanement entre les p.k. 2227,03 et 2226,40 ceux-ci peuvent stationner lorsqu'au moins un autre bâtiment est en stationnement entre eux et la rive,

- cc) du p.k. 2226,25 au p.k. 2226,05 sur une largeur de 20 m.
Les bâtiments transportant des matières liquides inflammables et les bâtiments-citernes vides non dégazés n'y doivent pas stationner,
- dd) du p.k. 2226,40 au p.k. 2225,33.
Les bâtiments transportant des matières liquides inflammables et les bâtiments-citernes vides non dégazés ne doivent pas utiliser ce poste de stationnement. Le stationnement d'autres bâtiments n'est permis qu'avec la permission de l'autorité compétente,
- ee) du p.k. 2225,81 au p.k. 2225,55.
Etant un poste d'accostage pour le transport de passagers ce poste de stationnement ne doit être utilisé que par les bateaux à passagers et sur une largeur de 17 m.

b) Postes de stationnement sur la rive gauche:

aa) du p.k. 2229,24 au p.k. 2228,84 sur une largeur de 45 m.
Sur ce poste le stationnement n'est permis que pour les bâtiments transportant des matières liquides inflammables et les bâtiments-citernes vides non dégazés. Ce poste peut également être utilisé pour le dédouanement de bâtiments transportant des matières liquides inflammables des groupes de danger K0 à K2 et de bâtiments-citernes vides non dégazés ainsi que de bâtiments transportant des matières dangereuses dans le sens de l'article 1.23,

bb) du p.k. 2228,84 au p.k. 2228,55 sur une largeur de 45 m.
Le stationnement y est interdit aux bâtiments transportant des matières liquides inflammables et aux bâtiments vides non dégazés.

2. Les postes de stationnement ne doivent être occupés qu'à partir de la rive, les bâtiments devant se mettre latéralement.
3. Les bâtiments se tenant à l'ancre doivent être amarés à la terre ferme.
4. Les conducteurs doivent désigner une personne qualifiée qui doit se trouver en permanence à bord. Si plusieurs bâtiments stationnent latéralement une personne est suffisante pour les trois premiers bâtiments à partir de la rive. Pour chaque autre bâtiment stationnant côté fleuve s'applique la phrase 1.
5. Sur les postes de stationnement visés au chiffre 1, litt. a), bb) à dd), les conducteurs doivent veiller à ce que de nuit ainsi que les dimanches et les jours fériés règne le calme et que notamment les machines principales et auxiliaires ne soient en service plus longtemps que nécessaire.

6. Les postes de stationnement doivent être abandonnés par hautes eaux avant que le plus haut niveau navigable soit atteint ou lorsque la voie navigable commence à se prendre en glace.
7. Les menues embarcations ne sont pas autorisées à stationner sur les sections de rive désignées comme postes de stationnement par le signal E.5(annexe 7).

Article 15.22

Installation de signalisation de Racklauhafen

Sur la tête de la digue séparative du Racklauhafen (p.k. 2228,42 rive droite) des feux de signalisation indiquent en direction d'aval et en direction du Racklauhafen, si des avalants se trouvent sur le secteur compris entre l'écluse de Kachlet et le p.k. 2228,4. Les feux de signalisation ont la signification suivante:

- a) une barre horizontale:
il y a des avalants sur le secteur;
- b) une barre verticale:
il n'y a pas d'avalants sur le secteur.

Les feux de signalisation ne sont montrés que pendant les heures de service de l'écluse de Kachlet et lors de conditions de visibilité suffisantes. Lorsqu'aucun feu n'est montré, les montants doivent émettre un son prolongé au p.k. 2228,0.

Article 15.23

Bâtiments faisant marche arrière et effectuant des manoeuvres vers l'arrière

Les bâtiments qui, entre le poste de virage de Passau (p.k. 2227,2) et l'embouchure de l'Inn, font marche arrière ou repoussent leurs unités remorquées, doivent veiller dans toute la mesure du possible à ne pas gêner les autres bâtiments. Les manoeuvres doivent être arrêtées lorsqu'un autre bâtiment approche.

Article 15.24

Virage

1. Sur le poste de virage près de Stelzhof (du p.k. 2229,20 au p.k. 2228,80) les bâtiments et convois ne doivent virer vers l'amont ou vers l'aval que lorsque l'occupation des postes de stationnement devant la zone éclusière permet un virage sans risque. Le virage vers l'aval ne doit être effectué qu'avec l'autorisation du personnel de l'écluse de Kachlet.
2. En aval du p.k. 2227,05 (poste de virage de Passau-Eggendobl) le virage vers l'amont en zone urbaine est interdit aux convois remorqués.
3. A l'embouchure de l'Ilz (du p.k. 2225,45 au p.k. 2225,30) les bâtiments et convois ne doivent pas virer vers l'amont ou vers l'aval.
4. Les dispositions des chiffres 1 à 3 ne s'appliquent pas aux bateaux à passagers naviguant seulement dans la zone de retenue ainsi qu'aux menues embarcations.

Chapitre 16

TRANSPORT DE PASSAGERS

Article 16.01

Lieux d'accostage

En vue du débarquement et de l'embarquement de passagers les bateaux à passagers ne doivent accoster qu'aux lieux d'accostage admis par l'autorité compétente.

Article 16.02

Mouvements aux lieux d'accostage

1. Lorsque des bateaux à passagers ont l'intention d'accoster au lieu d'accostage, les autres bâtiments doivent l'abandonner sans délai.
2. Lorsque le lieu d'accostage est placé, avec le consentement de l'autorité compétente, sous la surveillance d'une personne, celle-ci règle les mouvements des bâtiments et des passagers au lieu d'accostage. Les conducteurs de bâtiments, les passagers et les autres personnes utilisant le lieu d'accostage doivent exécuter ses ordres. Des bâtiments autres que des bateaux à passagers ne doivent accoster qu'avec l'autorisation de la personne chargée de la surveillance.

Débarquement et embarquement des passagers

1. Pour le débarquement et l'embarquement, les passagers ne doivent emprunter que les entrées et sorties, les embarcadères et passerelles, les accès et escaliers y destinés. Aucun passager ne doit débarquer ou embarquer sans la permission expresse du conducteur.
2. Le conducteur ne doit permettre aux passagers de débarquer et d'embarquer que lorsque le bateau à passagers est accosté conformément aux prescriptions et qu'il a vérifié que
 - a) les passagers peuvent, sans risque, monter et descendre au lieu d'accostage;
 - b) le lieu de débarquement est, dans l'obscurité, suffisamment éclairé - soit à partir de la terre - soit à partir du bateau lui-même.
3. Les passagers montants ne doivent s'engager sur la passerelle que lorsque les passagers descendants l'ont abandonnée sauf dans le cas où il y a des passerelles séparées.
4. Si à côté des passagers sont transportées des marchandises, il ne doit pas être admis d'embarquer ou de débarquer les marchandises en empruntant les installations d'embarquement destinées aux passagers pendant que les passagers montent ou descendent.
5. Il est interdit aux passagers de passer par-dessus d'autres bâtiments en stationnement.

Article 16.04

Récusation de passagers

Le conducteur de bâtiment doit exclure du transport des personnes qui sont susceptibles de constituer un risque pour la navigation ou d'importuner, outre mesure, les passagers.

Article 16.05

Sécurité à bord et aux lieux d'accostage

1. Les passagers doivent se comporter de manière à ne pas compromettre la sécurité à bord des bateaux à passagers et aux lieux d'accostage. Cette prescription s'applique par analogie aux autres utilisateurs des lieux d'accostage.
2. Le conducteur doit veiller à ce que, dans l'intérêt de la sécurité, les passagers soient bien répartis sur le bâtiment et que l'accès aux sorties reste libre.
3. Sauf autorisation du conducteur il est interdit aux passagers d'entrer dans la timonerie, dans la salle des machines ainsi que dans les autres locaux ou parties du pont qui ne sont pas réservés aux passagers et qui sont spécialement marqués comme tels.
4. Dans l'obscurité, les locaux réservés aux passagers doivent être éclairés suffisamment. L'éclairage ne doit pas entraver l'identification des feux de navigation sur le bâtiment ni avoir des effets éblouissants.
5. Les marchandises doivent être embarquées de manière que la sécurité des passagers ne soit pas compromise. Lorsque l'espace réservé aux passagers

est utilisé en partie pour des marchandises, le nombre maximal admissible de passagers diminue d'un passager pour chaque demi-mètre carré de la surface occupée. Il est interdit de transporter à la fois des marchandises dangereuses (art. 1.23) et des passagers.

Article 16.06

Interdiction de remorquer

Les bateaux à passagers ayant des passagers à bord ne doivent pas naviguer à couple; ils ne doivent ni remorquer ni se faire remorquer, sauf dans le cas où le déhalage d'un bâtiment avarié le nécessite.

Article 16.07

Pouvoir de l'autorité compétente

L'autorité compétente peut accorder des dérogations à certaines dispositions du présent chapitre si la sécurité et le bon ordre de la navigation n'en sont pas compromis.

Chapitre 17

TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES (art. 1.23)

I

Transport de marchandises inflammables

Article 17.01

Postes de transbordement

Les bâtiments transportant des matières inflammables énumérées à l'annexe 4 ne doivent embarquer ou débarquer qu'aux postes de transbordement y affectés par l'autorité compétente.

Article 17.02

Stationnement au voisinage de bâtiments transportant des matières inflammables

1. Il est interdit de stationner à moins de 10 m d'un bâtiment portant de nuit le feu bleu visé à l'article 3.21 ou de jour le cône bleu visé à l'art. 3.37. Toutefois, cette interdiction ne s'applique pas aux bâtiments
 - a) qui portent également cette signalisation, ou
 - b) qui font partie d'un convoi ou sont accouplés latéralement.
2. L'autorité compétente peut accorder des dérogations au chiffre 1 si la sécurité de la navigation n'en est pas compromise.

Article 17.03

Embarquement et débarquement de matières inflammables

1. Avant le transbordement il doit être garanti qu'en cas de danger le bâtiment-citerne puisse sortir, se faire remorquer ou déhaler sans difficultés; en outre, il doit être garanti que le service d'incendie puisse être appelé sans délai.
2. Les bâtiments engagés dans le transbordement doivent être munis de débordoirs.
3. Pour le transbordement ne peuvent être utilisés que des tuyaux flexibles et des raccords sûrs dont la pression nominale est supérieure à la pression de service maximale. Au cours du transbordement, l'état des tuyaux flexibles et des raccords doit être contrôlé en permanence.
4. Avant de raccorder les tuyaux flexibles au bâtiment, le bâtiment et les canalisations se trouvant sur la terre ferme doivent être en contact conducteur. Ce contact ne doit être enlevé qu'après le détachement des tuyaux flexibles. Lors du transbordement les antennes de bâtiment doivent être mises à la masse.
5. Pendant le transbordement une garde permanente doit veiller à ce qu'en cas de danger les pompes soient immédiatement arrêtées et que les dispositifs de fermeture à bord et à terre soient fermés sans délai.
6. Lors du transbordement, des matières liquides inflammables ne doivent pas s'écouler dans la voie fluviale.
7. Par rapport à des bâtiments qui embarquent ou débarquent des matières liquides inflammables des groupes de danger K0 à K2, les autres bâtiments doivent tenir une distance de sécurité d'au moins 10 m.

8. Sur terre, à l'intérieur d'une bande de sécurité d'une largeur de 10 m comptés à partir du bordage des bâtiments énoncés au chiffre 7, ne doit se trouver aucune source susceptible de danger d'incendie. Le séjour à l'intérieur de la bande de sécurité est interdit aux personnes qui ne sont pas engagées dans le transbordement.

II

Transport de matières explosibles et de matières radioactives

Article 17.04

Déclaration obligatoire

Le transport de matières explosibles ou d'autres matières énumérées dans l'annexe 5 ainsi que de matières radioactives doit être annoncé à l'autorité compétente avant le chargement du bâtiment. Lorsque le bâtiment est chargé à l'étranger, le transport doit être annoncé avant que le bâtiment s'engage sur le territoire de la République fédérale d'Allemagne.

Article 17.05

Postes de transbordement

L'article 17.01 s'applique par analogie aux bâtiments transportant les matières explosibles et les autres matières énumérées dans l'annexe 5 ou des matières radioactives.

Article 17.06

Stationnement au voisinage de bâtiments transportant des matières explosibles et des matières radioactives

1. Il est interdit de stationner à moins de 100 m d'un bâtiment portant de nuit le feu rouge visé à l'article 3.22 ou de jour le cône rouge visé à l'article 3.38. Cette prescription s'applique par analogie à des bâtiments transportant des matières radioactives.
2. L'autorité compétente peut accorder des dérogations au chiffre 1, si la sécurité de la navigation n'en est pas compromise.

Règlement de la Direction des Eaux et de la
Navigation de Regensburg relatif à la reconnaissance
des inscriptions sur les bordages des bâtiments sans
équipage, remplaçant les documents de bord,
daté du 1^{er} octobre 1973

En vertu de l'article 3, alinéa 1 de la loi relative
aux tâches du Bund dans le domaine de la navigation in-
térieure datée du 15 février 1956 et amendée en dernier
lieu par décret du 14 avril 1971, en liaison avec l'ar-
ticle 2 du règlement relatif à l'introduction du
DonauSchPVO du 18 mars 1970 et avec les articles 1.22
et 9.03 du DonauSchPVO du 18 mars 1970, il est décrété
ce qui suit:

Article premier

Documents de bord concernés

L'attestation de bord (le certificat de visite du bâti-
ment) et le certificat de jaugeage, qui en vertu de
l'article 1.10, chiffre 1, litt. a et b, et de l'ar-
ticle 9.02, chiffre 1 DonauSchPVO doivent se trouver à
bord des bâtiments, peuvent être remplacés sur des bâ-
timents sans équipage conformément aux prescriptions
suivantes.

Article 2

Attestation de bord

- (1) L'attestation de bord sera remplacée par une ins-
cription comprenant les indications suivantes:
- a) le numéro d'ordre de l'attestation;
 - b) la date de son expiration;

- c) les dimensions maxima du bâtiment (longueur, largeur, hauteur du bord, hauteur hors tout et tirant d'eau maxima);
 - d) détails relatifs à des restrictions éventuelles concernant la navigation sur certains secteurs fluviaux ou concernant l'espèce des marchandises à transporter.
- (2) Outre les indications susmentionnées, les bâtiments sans équipage peuvent avoir à bord, ou à bord du pousseur, une copie ou une photocopie de l'attestation de bord.

Article 3

Certificat de jaugeage

- (1) Le certificat de jaugeage sera remplacé soit par une photocopie ou une copie certifiée conforme se trouvant à bord du bâtiment sans équipage ou à bord du pousseur, soit par une plaque contenant un extrait du certificat de jaugeage - à savoir l'indication du déplacement - et fixée au bâtiment à un endroit bien apparent.
- (2) Compte tenu des caractéristiques de construction des bâtiments sans équipage, les inscriptions susmentionnées seront apposées à un endroit bien apparent, soit sur une plaque, soit directement sur les hiloires d'écoutes du bâtiment; les inscriptions doivent être protégées contre tout endommagement.

Article 4

Dépôt des documents de bord

Dans les cas des articles 2 et 3, l'original des documents de bord des bâtiments sans équipage doit se trouver chez la compagnie de navigation.

Article 5
Responsabilité

Les inscriptions complémentaires sur les bordages ou sur les hiloires d'écoutes des bâtiments seront effectuées par la compagnie de navigation qui est propriétaire du bâtiment. Les inscriptions doivent être conformes aux originaux des documents valables. Le propriétaire du bâtiment assume la responsabilité pour toute inexactitude.

Article 6
Contrôle

La conformité des indications sur la plaque et de celles données dans l'attestation de bord doit être vérifiée par une commission de visite des bâtiments et certifiée par l'apposition de son signe sur la plaque.

Article 7
Entrée en vigueur, validité

Le présent Règlement entrera en vigueur le 1^{er} janvier 1974 et expirera le 31 décembre 1976.

DECISION N° 21/1976 DE LA POLICE FLUVIALE
concernant la navigation au radar
dans la région des écluses Kachlet et Jochenstein

Conformément à l'article 1.22 du Règlement de police de navigation sur le Danube en date du 18 mars 1970, les dispositions suivantes sont introduites:

Article premier

Les bâtiments et les convois naviguant au radar par temps bouché (brouillard, tombée de neige) doivent s'arrêter aux lieux de stationnement quand, à l'approche des écluses Kachlet et Jochenstein, ils ne sont pas à même d'identifier les signaux.

Article 2

Les lieux de stationnement visés à l'article 1 sont les aires de stationnement pour bâtiments à Heining, Stelzerhoff, Reining, Engelhartszell.

Article 3

Les conducteurs de bâtiment ou de convoi en stationnement doivent demander au personnel de l'écluse, par radiotéléphonie ou radiocommunication, s'ils sont autorisés à poursuivre leur route.

Article 4

Seuls les bâtiments et les convois qui ont reçu l'autorisation expresse du personnel de l'écluse peuvent poursuivre leur route en direction de l'écluse. Dès que l'indication d'entrée dans l'écluse a été donnée, les manoeuvres respectives doivent être accomplies.

Article 5

En cas de visibilité réduite, l'équipage doit accorder une attention particulière à l'éclusage. Etant donné que la portée de vue du personnel de l'écluse est réduite, le conducteur du bâtiment doit immédiatement, par une série de sons brefs, lui communiquer tout événement qui exigerait l'interruption de l'éclusage.

DECISION N° 2/1977 DE LA POLICE FLUVIALE
concernant le poussage sur le secteur allemand
du Danube entre Deggendorf et la frontière d'Etat

Conformément à l'article 1.22 du Règlement de police de la navigation sur le Danube, en date du 18 mars 1970, les dispositions suivantes sont introduites:

Article premier

Composition des convois poussés avalants

1. Dimensions admises pour les convois poussés:

- a) entre Deggendorf (km 2284,0) et Vilshofen (km 2249,0): longueur maxima 110 m, largeur maxima 12 m:
 - aa) au niveau d'eau de 300 cm et plus d'après la station hydrométrique de Hofkirchen, les dimensions maxima admises sur le secteur mentionné au point a) sont: longueur 110 m, largeur 21 m.
- b) entre Deggendorf (km 2284,0) et Vilshofen (km 2249,0) les pousseurs doivent porter un pavillon bleu et au-dessus un pavillon rouge-blanc hissés sur le mât, d'une hauteur de 12 m mesurée à partir du niveau de l'eau.

Article 2

Composition des convois poussés montants

1. Dimensions admises pour les convois poussés:
 - a) entre Jochenstein (km 2201,8) et Vilshofen (km 2249,0): longueur maxima 185 m, largeur maxima 21 m;
 - b) entre Vilshofen (km 2249,0) et Deggendorf (km 2284,0): longueur maxima 110 m, largeur maxima 12 m;
 - aa) au niveau d'eau de 300 cm et plus d'après la station hydrométrique de Hofkirchen, sur le secteur visé au point b): longueur maxima 110 m, largeur maxima 21 m;
 - bb) au niveau d'eau de 350 cm et plus d'après la station hydrométrique de Hofkirchen, sur le secteur mentionné au point b): longueur maxima 165 m, largeur maxima 21 m.
2. Entre Vilshofen (km 2249,0) et Deggendorf (km 2284,0) les pousseurs doivent porter un pavillon bleu hissé sur un mât dont la hauteur mesurée à partir du niveau d'eau est de 12 m.

Article 3

Les autorités compétentes peuvent autoriser des dérogations aux dispositions des articles 1 et 2 si cela ne porte pas préjudice à la sécurité et au bon ordre de la navigation.

DECISION N° 9/1977 DE LA POLICE FLUVIALE
concernant le poussage sur le secteur allemand du Danube
entre Regensburg et Deggendorf

Conformément à l'article 1.22 du Règlement de police de navigation sur le Danube, en date du 18 mars 1970 les dispositions suivantes sont introduites:

Article premier

Composition des convois poussés avalants:

1. Dimensions admises pour les convois poussés:
 - a) entre Regensburg (km 2379,3) et Deggendorf (km 2284,0): longueur maxima 110 m, largeur maxima 12 m;
 - aa) sans préjudice des dispositions du litt. a), au niveau d'eau de 200 cm et plus d'après la station hydrométrique Regensburg-Schwabelweis, sur le secteur entre Sand (km 2312,6) et Deggendorf (km 2284,0): longueur maxima 110 m, largeur maxima 21 m.
2. Entre Regensburg (km 2379,3) et Deggendorf (km 2284,0), les pousseurs doivent porter un pavillon bleu et au-dessous un pavillon rouge-blanc hissé sur un mât d'une hauteur de 12 m mesurée à partir du niveau d'eau.

Article 2

Composition des convois poussés montants:

1. Dimensions admises pour les convois poussés:
 - a) entre Deggendorf (km 2284) et Regensburg (km 2379,3): longueur maxima 110 m, largeur maxima 12 m;

- aa) sans préjudice des dispositions du litt.a), au niveau d'eau de 200 cm et plus d'après la station hydrométrique Regensburg-Schwabelweis, sur le secteur entre Deggendorf (km 2284,0) et Sand (km 2312,6): longueur maxima 110 m, largeur maxima 21 m;
- bb) sans préjudice des dispositions du point a), au niveau d'eau de 250 cm et plus d'après la station hydrométrique Regensburg-Schwabelweis, sur le secteur entre Deggendorf (km 2284,0) et Sand (km 2312,6): longueur maxima 165 m, largeur maxima 21 m.

2. Entre Deggendorf (km 2284,0) et Regensburg (km 2379,3), les pousseurs doivent porter un pavillon bleu hissé sur un mât dont la hauteur mesurée à partir du niveau d'eau est de 12 m.

Article 3

Les autorités compétentes peuvent autoriser des dérogations aux dispositions des articles 1 et 2 si cela ne porte pas préjudice à la sécurité et au bon ordre de la navigation.

Avis N° 2/1973

Note

Dans la région de la voie d'eau fédérale du Danube les riverains se plaignent de plus en plus des perturbations de la radio-réception et de la télévision causées par des canots de sport à moteur.

Il y a lieu de signaler que selon la loi sur l'exploitation des installations à haute fréquence en date du 9 août 1949, tous les moteurs de bateau et toutes les autres installations mécaniques à bord de bâtiments doivent être déparasités.

Règles de police de la navigation sur les voies d'eau
intérieures de la R.F. d'Allemagne

PARTIE II

Chapitre 11

Main

Article 11.01 -Ma-

Champ d'application

Les dispositions du présent chapitre sont appliquées sur le Main depuis l'embouchure au Rhin jusqu'au p.k. 387,69 (en amont du pont de chemin de fer de Hallstadt).

Article 11.02 -Ma-

Dimensions des bâtiments et des convois (Article 1.06)

1. Sur les secteurs suscités ne doivent pas être dépassées les dimensions suivantes:

	Longueur (en m)	Largeur (en m)
a) par des bâtiments		
embouchure du Main (p.k. 0,00) au port est de Francfort (p.k. 37,20)	-	14,00
en amont du p.k. 37,20 jusqu'au p.k. 40,00 (ports supérieurs de Francfort/ port d'Offenbach)	-	12,20
en amont du p.k. 40,00 jusqu'à l'embouchure de la Regnitz (p.k. 384,00)	-	11,20
en amont du p.k. 384,00 jusqu'au pont de chemin de fer de Hallstadt	-	10,00
b) par des convois poussés		
du p.k. 0,00 jusqu'au p.k. 40,00	185	11,40
en amont du p.k. 40,00	90	9,50

2. Les bâtiments, dont la largeur dépasse 11,20 m, ne doivent pas emprunter les sas d'une largeur totale de 12 m des écluses Kostheim, Eddersheim, Francfort-Griesheim et Offenbach. Ils doivent être annoncés en temps utile au personnel de la première écluse à passer.
3. Un convoi poussé ne doit comprendre qu'un nombre tel de bâtiments qu'il puisse être éclusé en une seule fois. En amont du p.k. 40,00, un convoi poussé montant ne doit comprendre qu'autant de bâtiments qu'un bâtiment motorisé isolé pourra être éclusé en même temps.

Article 11.03. -Ma-

Profondeur du chenal

1. Depuis l'embouchure (p.k. 0,00) jusqu'à l'écluse de Kostheim, la profondeur du chenal correspond au niveau d'eau à l'échelle d'étiage de Mayence plus 5 cm.
2. Depuis l'écluse de Kostheim jusqu'au p.k. 40,00 (ports supérieurs de Francfort / port d'Offenbach), la profondeur du chenal est d'au moins 2,70 m et en amont du p.k. 40,00 d'au moins 2,50 m.
3. Cela n'est pas valable pour
 - a) les bras de barrages;
 - b) le Main en amont de l'embouchure de la Regnitz jusqu'au p.k. 387,69.

Article 11.04 -Ma-

Formations à couple (Articles 1.06, 6.21)

La largeur totale de deux bâtiments accouplés ne doit pas dépasser, sur les secteurs mentionnés à l'article 11.02 -Ma- N^o 1, la largeur maximale admissible pour les bâtiments isolés.

Article 11.05 -Ma-

Vitesse (Article 1.06)

1. En aval de Würzburg, à un niveau d'eau de 150 au maximum à l'échelle de Steinbach, et en amont de Würzburg, à un niveau de 210 au maximum à l'échelle de Schweinfurt, la vitesse minimale des montants par rapport à la rive est de 6 km/h.
2. Dans le canal de l'écluse de Gerlachshausen, entre le p.k. 299,74 et le p.k. 305,60, la vitesse maximale admissible par rapport à la rive est de 8 km/h.
3. Entre le p.k. 384,28 et le p.k. 387,69 (depuis la pointe de terre entre le Main et la Regnitz jusqu'en amont du pont de chemin de fer de Hallstadt), la vitesse maximale admissible par rapport à la rive est de 15 km/h.

Article 11.06 -Ma-

Feux des bacs naviguant librement (Article 3.16 N^o 3)

Les bacs à moteur propre naviguant librement, qui n'effectuent pas de trajet longitudinal, n'ont pas besoin de porter les feux de côté et le feu de poupe visés à l'art. 3.08, chiffre 2 b) et c) s'ils sont illuminés du bord par des luminaires intensifs de façon que les autres bâtiments naviguants soient en mesure de percevoir suffisamment les contours du bac.

Article 11.07 -Ma-

Navigation par hautes eaux

1. Si la hauteur des eaux a atteint ou dépassé la marque de crue I, des transports de matériels flottants et d'engins flottants ne peuvent pas être effectués.
2. Si la hauteur des eaux a atteint ou dépassé la marque de crue I, les dispositions suivantes sont appliquées:

- les convois remorqués avalants ne doivent comprendre qu'une seule remorque, les convois poussés avalants qu'une seule barge de poussage;
- les bâtiments motorisés avalants qui, selon leur construction, sont destinés au transport de marchandises et admis à pousser ou à remorquer, ne doivent plus pousser ou remorquer;
- tous les bâtiments avalants doivent se tenir le plus loin possible de la rive et ne pas dépasser la vitesse nécessaire pour gouverner avec sécurité;
- les bâtiments montants forcés de s'approcher de la rive, doivent diminuer leur vitesse de façon à éviter des endommagements de la rive et des ouvrages sur la rive.

3. Si la hauteur des eaux a atteint ou dépassé la marque de crue II (le plus haut niveau navigable), toute navigation autre que la traversée du fleuve est interdite.

4. Les marques précitées aux chiffres 1 à 3 correspondent aux niveaux d'eau suivants:

marque I = 300, marque II = 370

aux échelles de Viereth, Schweinfurt, Würzburg, Steinbach, Faulbach, Kleinheubach, Obernau, Grosskrotzenburg et Francfort Port est.

Pour chaque secteur entre deux échelles est valable, pour les bâtiments avalants, l'échelle supérieure, pour les bâtiments montants, l'échelle inférieure avec les exceptions suivantes:

- pour les bâtiments avalants entre le pont de chemin de fer de Hallstadt (p.k. 387,69) et Viereth, est valable pour la marque I et II l'échelle de Viereth;
- pour les bâtiments avalants entre Grosskrotzenburg et les ports supérieurs de Francfort, est valable pour la marque II l'échelle de Francfort Port est;
- pour la navigation en aval des ports supérieurs de Francfort, est valable pour les marques I et II l'échelle de Francfort Port est.

Article 11.08 -Ma-

Arrêt de la navigation à cause de glaces

1. Si, par suite de la formation de glaces, la navigation va être arrêtée, les bâtiments, les matériels flottants et les engins flottants doivent gagner en temps utile le port de refuge le plus proche.
2. Cette disposition n'est pas applicable aux bacs s'ils sont amarrés de façon qu'ils ne peuvent pas être entraînés, ni aux bâtiments et engins flottants s'ils peuvent être enlevés de l'eau.

Article 11.09 -Ma-

Usage des écluses à nacelles et des rampes pour bateaux de sport

1. Les écluses à nacelles entre Limbach et Steinbach ne peuvent être utilisées que lors d'un niveau inférieur à 230 à l'échelle de Viereth, celles en aval de Steinbach que lors d'un niveau inférieur à 230 à l'échelle de Steinbach, celles de Kleinostheim à un niveau inférieur à 230 à l'échelle de Francfort-Port est et que de jour. De nuit, seuls les pêcheurs professionnels locaux sont autorisés à les utiliser.
2. Les rampes pour bateaux de sport à la chute de Viereth ne peuvent être utilisées que par niveau inférieur à 160 à l'échelle de Viereth et que de jour. Le chiffre 1, phrase 2, s'applique par analogie.

Article 11.10 -Ma-

Signaux visuels pour l'accès aux écluses

1. Aux sas subdivisés en un grand sas et en un petit sas situé en amont, il est indiqué par les signaux suivants, lequel des deux sas est prévu pour l'éclusage:
 - deux feux verts juxtaposés et un feu blanc au-dessus du feu vert gauche:
 - accès libre au petit sas situé en amont;

- deux feux verts juxtaposés et deux feux blancs juxtaposés au-dessus des feux verts:

- accès libre au grand sas situé en aval.

Si le sas entier est ouvert à l'éclusage, le signal visuel conforme à l'art. 6.28, chiffre 6 b) est donné (deux feux verts juxtaposés).

Article 11.11 -Ma-

Stationnement devant les écluses Kostheim, Eddersheim et Francfort-Griesheim (chapitre 7)

Dans la zone des écluses de Kostheim, d'Eddersheim et de Francfort-Griesheim ne peuvent stationner latéralement que deux bâtiments aux aires de stationnement situées du côté de la rive (au sud). Aux aires de stationnement situées du côté de l'eau (au nord) les bâtiments ne doivent pas stationner latéralement.

Les bâtiments, qui les dimanches et les jours fériés ou lors d'une prolongation du service des écluses au-delà des heures normales n'ont pas l'intention de passer par les écluses, ne doivent ni entrer dans les garages des écluses, ni y stationner.

Article 11.12 -Ma-

Réglementation de la navigation à la Friedensbrücke à Würzburg par hauts niveaux d'eau (Art. 6.25)

1. A partir d'un niveau d'eau de 200 rapporté à l'échelle de Würzburg, les conducteurs de convois poussés ou remorqués avalants doivent, à la Friedensbrücke de Würzburg (p.k. 251,64), s'ils ont l'intention d'utiliser la passe prévue pour la navigation montante (passe gauche, vu d'en amont), en informer préalablement le personnel de l'écluse de Würzburg et attendre la notification de l'autorisation de passage. Cette disposition s'applique également aux bâtiments motorisés avalants, à partir d'un niveau de 225 rapporté à l'échelle de Würzburg.

2. Lorsque le passage par la passe prévue pour la navigation montante est interdit, les bâtiments montants doivent s'arrêter en aval de la Friedensbrücke sur le côté droit du chenal, vu d'en amont, devant le signal conforme à l'article 6.28 chiffre 2, placé au p.k. 251,5.

Article 11.13 -Ma-

Passage sous la Ludwigsbrücke à Würzburg et réglementation de la navigation avalante entre Randersacker et Würzburg (Article 6.25)

1. A la Ludwigsbrücke de Würzburg (p.k. 253,06), les conducteurs de convois remorqués montants, avec plus d'une remorque et de formations accouplées, qui ont l'intention d'utiliser la passe prévue pour la navigation avalante (passe gauche, vu d'en amont) doivent en informer préalablement le personnel de l'écluse de Würzburg et attendre la notification de l'autorisation de passage.

Pendant le temps de service de l'écluse, la navigation avalante est réglée par un signal situé à environ 800 m en amont de la Ludwigsbrücke.

- Deux feux fixes blancs juxtaposés signifient:
 - dans la passe latérale se trouve un convoi remorqué montant;
- deux feux scintillants blancs juxtaposés signifient:
 - la passe latérale est libre.

2. Lors d'un niveau d'eau de 225 et plus à l'échelle de Würzburg ainsi qu'en dehors du temps de service des écluses, la navigation avalante à partir de l'écluse de Randersacker et sur le secteur entre Randersacker et la Ludwigsbrücke de Würzburg ne peut être commencée qu'avec l'autorisation du personnel de l'écluse de Randersacker.

Article 11.14 -Ma-

Restriction de la navigation sur le canal d'écluse
de Gerlachshausen

La navigation de menues embarcations sur le canal d'écluse de Gerlachshausen est interdite. Le cas échéant, la police de la navigation peut accorder une autorisation exceptionnelle si, en raison des dimensions de la menue embarcation, la navigation n'est pas possible sur le Main en aval et en amont du barrage d'Astheim jusqu'aux embouchures du canal d'écluse de Gerlachshausen (bras de barrage).

Article 11.15 -Ma-

Réglementation de la navigation sur le secteur
Limbach-Viereth

Les bâtiments, les convois poussés et les formations accouplées dont la largeur dépasse 7,00 m, ne peuvent remonter le secteur Limbach - Viereth (du p.k. 367,34 jusqu'au p.k. 380,54) qu'avec l'autorisation du personnel de l'écluse de Limbach, et descendre ce secteur qu'avec l'autorisation du personnel de l'écluse de Viereth.

Article 11.16 -Ma-

Passage sous le pont de chemin de fer de Hallstadt
(Article 6.25)

Le passage sous le pont de chemin de fer de Hallstadt (p.k. 387,45) n'est autorisé qu'aux menues embarcations.

Pour des bâtiments plus grands, la police de la navigation peut accorder, le cas échéant, des autorisations exceptionnelles si la sécurité et le bon ordre du trafic n'en sont pas gênés.

Chapitre 12
Canal Main-Danube (CMD)

Article 12.01 -CMD-

Champ d'application

Les dispositions du présent chapitre sont appliquées sur:

1. la Regnitz régularisée (bras droit de la Regnitz), de l'embouchure de la Regnitz jusqu'à l'extrémité inférieure de la zone d'écluse de Bamberg;
2. la section canalisée à partir de l'extrémité inférieure de la zone d'écluse de Bamberg jusqu'à l'embouchure dans la Regnitz régularisée à Neuses;
3. la Regnitz régularisée à partir de l'embouchure du canal à Neuses jusqu'à la bifurcation du canal à Hausen;
4. le canal à partir de la bifurcation à Hausen jusqu'à l'entrée aux bassins du port de Nuremberg;
5. le bras droit de la Regnitz à partir de la bifurcation du canal à l'extrémité inférieure de la zone d'écluse de Bamberg jusqu'à 170 m en amont de l'axe de pont du barrage de Bamberg;
6. la Regnitz à partir de 150 m en aval du barrage de Neuses jusqu'à l'embouchure du canal dans la Regnitz régularisée à Neuses;
7. le bras de barrage de la chute de Forchheim-Buckenhofen;
8. la Regnitz à partir de la bifurcation du canal à Hausen jusqu'à 270 m en amont de l'axe de pont du barrage de Hausen.

Article 12.02 -CMD-

Dimensions des bâtiments et des convois;
Profondeur du chenal (Article 1.06)

1. La longueur des bâtiments ne doit pas dépasser 85,00 m la largeur ne devant pas dépasser 11,20 m.

La restriction relative à la longueur figurant à la phrase 1 ne s'applique pas à la navigation entre l'embouchure de la Regnitz et le port Bamberg.

Un convoi poussé ne doit pas avoir une longueur supérieure à 90,00 m ni une largeur supérieure à 9,50 m.

2. Un convoi remorqué ne doit comprendre qu'un nombre tel de bâtiments qu'il puisse être éclusé en une seule fois.
3. La profondeur du chenal est d'au moins 2,50 m. Cela ne vaut pas sur les secteurs mentionnés à l'article 12.01 -CMD-, chiffres 5 à 8.

Article 12.03 -CMD-

Navigation montante (Article 6.01)

Par navigation montante, on entend la navigation en direction de Nuremberg.

Article 12.04 -CMD-

Bâtiments accouplés (Art. 1.06, 6.21)

Les bâtiments ne peuvent pas circuler accouplés latéralement, à moins que cela ne soit nécessaire pour le déhalage d'un bâtiment avarié.

Article 12.05 -CMD-

Interdiction d'ancrer et de virer (Art. 6.13, 7.04)

1. Il est interdit d'ancrer, exception faite des secteurs situés entre l'embouchure de la Regnitz et l'écluse de Bamberg et entre la porte de fermeture contre les hautes eaux à Neuses et l'écluse de Hausen.
2. Les bâtiments ne peuvent virer que si cette manoeuvre peut être effectuée sans que la rive et les ouvrages soient touchés.

Article 12.06 -CMD-

Vitesse (Article 1.06)

1. La vitesse maximale admissible par rapport à la rive est de 11 km/h.
Cette disposition ne s'applique pas au secteur compris entre l'embouchure de la Regnitz et le port de Bamberg.
2. La vitesse minimale par rapport à la rive est de 6 km/h.
3. Par dérogation au chiffre 1, la police de la navigation peut, dans des cas spéciaux et pour des secteurs particuliers, autoriser les menues embarcations à pratiquer des vitesses plus grandes si cela ne gêne pas outre mesure l'utilisation de la voie navigable et le reste de la navigation.

Article 12.07 -CMD-

Navigation par hautes eaux

1. Sur le secteur compris entre l'embouchure de la Regnitz et le port de Bamberg, s'appliquent les prescriptions de l'Article 11.07 -Ma-, chiffres 1 à 3.
Pour la navigation montante et avalante sur ce secteur vaut, pour les marques de crue I et II, l'échelle de Viereth.
2. Sur le secteur entre le port de Bamberg et l'embouchure du canal près de Hausen, à l'exception du secteur compris entre l'extrémité supérieure de la zone d'écluse de Bamberg et l'extrémité inférieure de la zone d'écluse de Strullendorf, les dispositions suivantes sont applicables:
 - a) si le niveau d'eau à l'échelle de Bamberg a atteint ou dépassé 330 (marque I), les dispositions de l'article 11.07 -Ma-, chiffre 2 sont appliquées;

b) si le niveau d'eau à l'échelle de Bamberg a atteint ou dépassé 370 (marque II) - le plus haut niveau navigable -, toute navigation est interdite.

3. Si le niveau d'eau à l'échelle de Bamberg a atteint ou dépassé 370 (marque II), le stationnement sur le secteur compris entre le port de Bamberg et l'embouchure du canal près de Hausen n'est autorisé que dans la zone supérieure de l'écluse de Bamberg et dans la zone d'écluse de Strullendorf.

Article 12.08 -CMD-

Arrêt de la navigation à cause de glaces

Si, par suite de la formation de glaces, la navigation va être arrêtée, les bâtiments, les matériels flottants et les engins flottants doivent quitter à temps le secteur compris entre l'embouchure de la Regnitz et la tête inférieure de l'écluse de Hausen; exception est faite pour la zone d'écluse de Strullendorf.

Article 12.09 -CMD-

Utilisation des rampes pour bateaux de sport

1. Le stationnement de menues embarcations sans équipage est interdit.
2. Les menues embarcations qui peuvent être mises à l'eau et enlevées à la main, ne peuvent pas emprunter les écluses. Ces menues embarcations doivent être déplacées à l'aide des rampes pour bateaux de sport.
3. Les rampes pour bateaux de sport ne peuvent être utilisées que de jour.
4. Les rampes pour bateaux de sport des barrages de Bamberg, de Neuses, de Buckenhofen et de Hausen ne peuvent être utilisées que si le niveau d'eau à l'échelle de Bamberg se chiffre à moins de 200.
5. Le conducteur de la menue embarcation doit informer en temps utile le personnel de l'écluse de son intention d'écluser, et ce avant d'entrer dans l'écluse.

TABLE DES MATIERES

	Page
REGLES SPECIALES DE NAVIGATION APPLIQUEES SUR LE BAS-DANUBE	5
Chapitre premier - Dispositions générales	6
Chapitre II - Documents de bord, certificat de jaugeage	7
Chapitre III - Service de pilotage, pilotage obligatoire	7
Chapitre IV - Navigation dans l'embouchure du Canal de Sulina. Accès dans le canal par la barre de Sulina	11
Chapitre V - Navigation dans le Canal de Sulina. Bateaux auxquels la navigation dans le canal de Sulina est interdite	13
Chapitre VI - Navigation dans le Bas-Danube Etat technique des bateaux ..	17
Chapitre VII - Mauvaise visibilité dans le Canal de Sulina	21
Chapitre VIII - Remorquage. Formation des convois remorqués	22
Chapitre IX - Radeaux. Echouage des radeaux	24
Chapitre X - Transport de matières inflam- mables et explosibles. Décla- ration de la marchandise	25
Chapitre XI - Dommages et avaries	26
Chapitre XII - Règles générales. Marques d'identification des bâtiments	26

	Page
REGLES SPECIALES DE NAVIGATION DANS LES SECTIONS DU DANUBE DU KM 936 AU KM 949 ET DU KM 965 AU KM 975	29
I - Eclusage dans le secteur du Danube du km 949 au km 936	30
II - Navigation sur le secteur du Danube du km 965 au km 975	35
REGLES SPECIALES DE NAVIGATION SUR LE SECTEUR DE LA REPUBLIQUE POPULAIRE HONGROISE	37
Partie II. Dispositions complémentaires appli- quées sur les voies d'eau intérieures de la République Populaire Hongroise	38
Chapitre 9 - Dispositions générales	38
Chapitre 10 - Marques d'identification des bâti- ments. Moyens de signalisation lumineux et sonores	42
Chapitre 12 - Ponts de bateaux, écluses, naviga- tion à la dérive	44
Chapitre 13 - Dispositions concernant les canots (barques)	45
Chapitre 14 - Règles concernant le ski nautique.	48
Chapitre 15 - Dispositions spéciales	50
Chapitre 16 - Exploitation des services de traversée	56
Annexe 10 - Equipement obligatoire des canots	58
Annexe 14 - Restrictions concernant les convois	61
REGLES SPECIALES DE NAVIGATION SUR LE SECTEUR DE LA REPUBLIQUE SOCIALISTE TCHECOSLOVAQUE	65
Chapitre II - Prescriptions complémentaires ap- plicables au Danube	66

	Page
Avis nautique N° 14/1964	74
Avis nautique N° 7/1975	76
REGLES SPECIALES DE NAVIGATION SUR LE SECTEUR DE LA REPUBLIQUE D'AUTRICHE	81
 PARTIE 3 - Dispositions complémentaires re- latives à la navigation sur les voies navigables de l'Autriche ..	 82
Chapitre 1 - Dispositions générales	82
Chapitre 2 - Marques et échelles des bâti- ments; jaugeage	98
Chapitre 3 - Signalisation visuelle des bâtiments	101
Chapitre 4 - Signaux sonores des bâtiments .	104
Chapitre 5 - Signalisation de la voie navi- gable	105
Chapitre 6 - Règles de route	106
Chapitre 7 - Règles de stationnement	113
Chapitre 8 - Autres dispositions	117
Chapitre 9 - Restrictions locales et tempo- raires de la navigation sur le Danube	120
 PARTIE 4 - Dispositions relatives aux secteurs frontaliers du Danube	 128
 PARTIE 5 - Dispositions particulières rela- tives à certaines voies d'eau ...	 134
 REGLES SPECIALES DE NAVIGATION APPLICABLES AU SECTEUR DANUBIEN RELEVANT DE LA REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE	 139

	Page
Chapitre 9 - Règlements spéciales complé- tant certaines dispositions de la première partie	140
Chapitre 10 - Composition des bâtiments	149
Chapitre 11 - Navigation par hautes eaux	153
Chapitre 12 - Ports de refuge (art. 1.24)	154
Chapitre 13 - Menues embarcations	159
Chapitre 14 - Manifestations sur la voie navigable	160
Chapitre 15 - Dispositions particulières de route et de stationnement pour certains secteurs danubiens rele- vant de la R.F.A.	161
Section I - Navigation sur le bras de barrage de Bad Abbach	161
Section II - Navigation sur le secteur compris entre la Eiserne Steg et le Eiserne Brücke à Regensburg	161
Section III - Passage du pont de chemin de fer de Regensburg-Schwabelweis	163
Section IV - Passage du Straubinger Enge	163
Section V - Stationnement dans la zone du poste de transbordement de pétrole à Deggendorf-Deggenau (p.k. 2282,64)	170
Section VI - Passage aux écluses	171
Section VII - Navigation dans la zone urbaine de Passau	177
Chapitre 16 - Transport de passagers	183
Chapitre 17 - Transport de marchandises dange- reuses	187
I - Transport de marchandises inflam- mables	187

	Page
II - Transport de matières explosibles et de matières radioactives	189
Annexe 1 - Règlement de la Direction des Eaux et de la Navigation de Regensburg relatif à la reconnaissance des ins- criptions sur les bordages des bâti- ments sans équipage, remplaçant les documents de bord, daté du 1 ^{er} octobre 1973	191
Annexe 2 - Décision N ^o 21/1976 de la Police Fluviale concernant la navigation au radar dans la région des écluses Kachlet et Jochenstein	194
Annexe 3 - Décision N ^o 2/1977 de la Police Flu- viale concernant le poussage sur le secteur allemand du Danube entre Deggendorf et la frontière d'Etat .	196
Annexe 4 - Décision N ^o 9/1977 de la Police Flu- viale concernant le poussage sur le secteur allemand du Danube entre Regensburg et Deggendorf	198
Annexe 5 - Avis N ^o 2/1973	200
Annexe 6 - Règles de la navigation sur les voies d'eau intérieures de la R.F. d'Allemagne. Partie II.	201
Chapitre 11 - Main	201
Chapitre 12 - Canal Main-Danube (CMD)	209