

**ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ
О ПЛАВАНИИ ПО ДУНАЮ**

**DISPOSITIONS FONDAMENTALES
RELATIVES A LA NAVIGATION
SUR LE DANUBE**

DISPOSITIONS FONDAMENTALES
RELATIVES A LA NAVIGATION
SUR LE DANUBE

COMMISSION DU DANUBE
G A L A T Z

DISPOSITIONS FONDAMENTALES RELATIVES A LA NAVIGATION SUR LE DANUBE

Les présentes Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube sont établies par la Commission du Danube suivant la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, signée le 18 août 1948 à Belgrade.

Conformément à l'art. 23 de la Convention, la navigation sur le Bas Danube, dans le secteur des Portes-de-Fer et dans le secteur Rajka-Gönyü s'effectue conformément aux règles de navigation établies par les Administrations fluviales des zones indiquées ; la navigation sur les autres secteurs du Danube s'effectue conformément aux règles établies par les pays danubiens respectifs dont le territoire est traversé par le Danube et dans les zones où les rives du Danube appartiennent à deux Etats différents, d'après les règles établies d'un commun accord entre ces Etats.

En établissant leurs règles de navigation, les Etats danubiens et les Administrations tiendront compte des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, établies par la Commission.

Chapitre I

DISPOSITIONS GENERALES

Titre I

DOMAINES D'APPLICATION DES DISPOSITIONS FONDAMENTALES

Article 1

Les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube s'appliquent à la partie navigable du Danube (fleuve) d'Ulm à la Mer Noire, en suivant le bras de Soulina avec accès à la mer par le Canal de Soulina.

Titre II

DISPOSITIONS SPECIALES

Article 2

Les capitaines et les patrons des bâtiments navigant sur le Danube se conforment aux règles de navigation établies par les Etats danubiens et par les Administrations fluviales spéciales.

Article 3

La navigation des bâtiments dans les zones où les rives du Danube appartiennent à deux Etats différents, s'effectue conformément aux règles établies d'un commun accord entre ces Etats.

Navigation
dans les
zones limi-
trophes

Article 4

Abri et
hivernage
des bâti-
ments

Les bâtiments ont le droit, à condition de se conformer aux règles établies par les Etats danubiens, de recevoir l'abri et d'hiverner aux lieux d'hivernage si des causes météorologiques empêchent les bâtiments de continuer la navigation.

Article 5

Sortie des
bâtiments
des afflu-
ents au lit
principal

§ 1. Tous les bâtiments sortant des affluents et des canaux d'accès au lit principal du Danube cèdent la voie aux bâtiments navigant sur le lit principal.

§ 2. La sortie des bâtiments des affluents et des canaux d'accès est assurée par un système de stations ou de postes de signalisation.

§ 3. Le suivant système de signalisation est établi pour les bâtiments qui accèdent au lit principal (les signaux sont émis par les stations ou postes de signalisation mentionnés au § 2 du présent article):

de jour — un ballon noir ayant 0 m. 80 de diamètre, monté jusqu'à la flèche du mât de signalisation signifie — l'accès au lit principal est défendu;

de nuit — un feu rouge monté jusqu'à la flèche du mât de signalisation et un feu vert à un mètre au-dessous, suivant la verticale, signifient — l'accès au lit principal est défendu.

Les feux doivent être visibles à une distance d'au moins 2 kilomètres.

Si l'accès au lit principal est libre, les signaux ne sont pas émis.

Article 6

Equipage
des bâti-
ments

§ 1. L'équipage des bâtiments doit être complété conformément à l'état fixe du personnel déterminé par les autorités compétentes de l'Etat dont le bâtiment bat le pavillon et doit être suffisant pour garantir la sûreté du bâtiment en marche et en stationnement.

§ 2. Les capitaines et les navigateurs des bâtiments doivent posséder les diplômes ou les certificats correspondants les autorisant de conduire le bâtiment.

les mécaniciens doivent posséder les certificats les autorisant de régler les mécanismes et les patrons doivent posséder les certificats leur donnant le droit d'occuper leur poste.

§ 3. Les modalités de délivrance des diplômes et des certificats, les connaissances exigées au personnel des cadres de commandement et le procédé de vérification de leurs connaissances sont établis par les autorités compétentes respectives de l'Etat dont le bâtiment hal le pavillon.

Article 7

Gabarits
de la voie
navigable

Lors du départ du bâtiment, les autorités compétentes de l'Administration respective ou le capitaine du dernier port de départ doivent veiller que la profondeur du lit du fleuve sous le fond du bâtiment, la quantité d'eau entre le bâtiment et les rives ainsi que le rapport entre la longueur des bâtiments et les rayons des courbes du fleuve, correspondent aux gabarits de la voie par laquelle doit passer le bâtiment.

Article 8

Etat technique des
bâtiments

Tous les bâtiments, au départ, doivent être en bon état technique de sorte qu'une navigation sûre leur soit garantie.

Le maintien en bon état des bâtiments, lors de leur départ, est à la charge du capitaine, du patron ainsi que de tout le reste de l'équipage du bâtiment.

Le contrôle du bon état technique des bâtiments à leur départ est à la charge du capitaine du port de départ.

Article 9

Balisage et
entretien
de la voie
fluviale

§ 1. Le balisage sur tout le parcours navigable du Danube doit marquer les limites, la direction et la profondeur des voies navigables ; il doit de même baliser les obstacles et les constructions se trouvant dans les secteurs des voies navigables ou à proximité immédiate de celles-ci.

En principe le balisage côtier et flottant doit fonctionner continuellement sur tous les secteurs du Danube (de jour et de nuit) depuis la fonte des glaces jusqu'au moment où le fleuve est de nouveau pris par les glaces.

Le nombre des signes côtiers et flottants et leur installation doivent correspondre aux exigences de la navigation sûre et sans obstacle des bâtiments.

Les autorités compétentes des États danubiens doivent informer les navigateurs de tous les changements du balisage, éditant dans ce but les „Avis aux navigateurs“.

Le capitaine ou le patron du bâtiment est tenu de faire connaître aux autorités compétentes respectives, dans les plus courts délais, leurs observations concernant le déplacement de balises ou d'autres signaux de balisage ainsi que toutes autres observations intéressant la navigation et, surtout, tout échouement ou avarie du bâtiment.

§ 2. La partie navigable du Danube d'Ulm à Soulina doit être maintenue en état de navigabilité pour les bâtiments fluviaux et en ce qui concerne les secteurs appropriés — pour les bâtiments de mer.

Tous les points difficiles du fleuve où la visibilité n'est pas suffisante à la suite des obstacles naturels, sont marqués par les signaux des postes d'avertissement.

§ 3. Le balisage s'effectue suivant la technique du balisage moderne tenant compte de l'établissement sur tout le parcours navigable du Danube d'un système uniforme, conformément à l'art. 8 point „f“ de la Convention.

Jusqu'à l'établissement par la Commission du Danube d'un système uniforme de balisage, le balisage peut se baser sur le système adopté déjà par les États danubiens sur leurs secteurs respectifs, tenant compte des principes exposés aux §§ 1 et 2 du présent article.

§ 4. Il est interdit d'installer des barrages et des rets pour les poissons sur le chenal navigable.

Titre III
EQUIPEMENT ET AMENAGEMENT DES BATIMENTS

Article 10

Marque d'identification et pavillon

Sur tous les bâtiments doivent se trouver marqués le numéro ou le nom du bâtiment et le nom de l'organisation à laquelle ils appartiennent ainsi que le nom du port auquel ils sont inscrits.

Le bâtiment doit porter à sa poupe, dès l'aube jusqu'au coucher du soleil, le pavillon de l'état auquel il appartient.

Article 11

Echelle du tirant d'eau

Tous les bâtiments dont le tirant d'eau peut dépasser 0 m. 60, doivent porter l'échelle du tirant d'eau.

Article 12

Papiers de bord

§ 1. Les bâtiments ayant plus de 10 tonnes de déplacement sont tenus d'avoir :

1. Certificat donnant le droit de naviguer sous le pavillon qu'ils portent (patente de navigation).

2. Certificat de propriété (attestation du droit de propriété sur le bâtiment).

3. Certificat de jaugeage.

4. Certificat sanitaire pour les bateaux de passagers, pour les bâtiments de charge dont la capacité de chargement dépasse 1000 tonnes ainsi que pour les remorqueurs d'une puissance dépassant 150 c. v.

5. Certificat de navigation.

6. Rôle d'équipage (liste du personnel de l'équipage ayant en annexe les diplômes ou certificats donnant aux cadres du commandement le droit de conduire le bâtiment et aux mécaniciens le droit de régler les mécanismes).

7. Journal de bord.

8. Livre de chaudière pour les bâtiments ayant des chaudières à vapeur.

9. Certificat donnant le droit de se servir des postes de T.S.F. et journal radiotélégraphe pour les bâtiments ayant des postes de T.S.F.

10. Journal de machines pour les bâtiments à propulsion mécanique et livre d'inspection des ballons d'air pour les bâtiments automoteurs possédant ces ballons.

11. Certificat de passagers si le bâtiment en effectue le transport.

12. Livre d'inventaire.

13. Journal sanitaire.

§ 2. Les bâtiments de petite catégorie (voir § 5 de l'Annexe) sont tenus d'avoir :

1. Permis de navigation, certifiant le droit de naviguer sous le pavillon de l'Etat auquel ils appartiennent.

2. Certificat de navigation.

3. Certificat de passagers si le bâtiment en effectue le transport.

4. Rôle d'équipage.

REMARQUE : Pour les canots et barques de sport suffit le certificat de navigation.

Article 13

Marque et
ligne de
flottaison
en charge

Le bâtiment doit avoir nettement marquée la ligne de flottaison en charge, c'est à dire la ligne extrême jusqu'où le bâtiment peut être chargé.

Sur les deux côtés du bâtiment suivant le couple médian doit être nettement marqué un cercle ayant 0 m. 15 de diamètre coupé le long du diamètre par une ligne horizontale longue de 0 m. 25 et large de 2 cm.; le bord inférieur de cette ligne doit coïncider avec la ligne de flottaison en charge.

Article 14

Les normes de la capacité, du volume de cargaison et du nombre maximum de passagers indiquées par les papiers de bord ne doivent pas être dépassées.

Le capitaine ou le patron du bâtiment ainsi que les autorités compétentes du port de départ sont responsables de l'exécution de la présente disposition.

Article 15

Moyens
de signali-
sation
phonique

Tous les bâtiments automoteurs doivent être pourvus d'un sifflet à vapeur ou d'une sirène ainsi que d'une cloche suffisamment forte qui doivent être installées de manière à ce que leur son ne soit empêché par un obstacle quelconque.

Tous les bâtiments non automoteurs doivent être pourvus d'une cloche ou d'un autre objet à l'aide duquel on peut émettre des signaux phoniques suffisamment forts.

Les sons émis comme signaux doivent être nettement distincts en vue de leur réception.

On entend par son bref — le son ayant la durée d'une à deux secondes ; par son prolongé — le son ayant la durée de 4 à 6 secondes.

L'intervalle entre les sons consécutifs doit être d'une à deux secondes.

Article 16

Equipement
des bâti-
ments

Le bâtiment doit être muni d'une quantité suffisante de moyens contre l'incendie, de sauvetage, de signalisation et de pompes de vidange ainsi que d'autres moyens de navigation, conformément aux normes établies.

Chapitre II

NAVIGATION DES BATIMENTS

Titre I

REGLES GENERALES

Article 17

Le capitaine ou le patron du bâtiment en marche et en stationnement est obligé de veiller à la sécurité du bâtiment ayant toujours prêt à l'action les ancres, les amarres, les moyens de signalisation ou autres moyens; de même il doit prendre toutes les mesures nécessaires afin que son bâtiment ne cause d'entraves à la navigation.

Le capitaine ou le patron doit veiller de même que son bâtiment ne cause aucune entrave aux travaux en cours d'exécution.

Afin d'éviter le danger d'échouage le capitaine ou le patron du bâtiment est obligé, lors du chargement, de contrôler le tirant d'eau du bâtiment et de le régler en conformité avec les profondeurs du trajet que le bâtiment doit parcourir.

Article 18

Un bâtiment automoteur passant près d'un port ou d'autres bâtiments, des constructions, des engins flottants, des radeaux mouillés ou amarrés ou bien à proximité des bâtiments remorqués, des radeaux, des barques

Ralentissement de vitesse

lourdement chargées, près des bâtiments échoués, des lieux de renflouement des bâtiments coulés, des travaux de scaphandrier et de construction, est tenu de ralentir suffisamment sa vitesse, à temps, et si c'est nécessaire d'arrêter complètement les machines à condition que le bâtiment ou les unités qu'il remorque, ne soient pas exposés au danger.

Article 19

Passage des
endroits où
se trouve
un câble
etc.

§ 1. Les bâtiments ne doivent pas laisser traîner leurs ancres ou chaînes sur le fond du fleuve ni jeter l'ancre aux endroits du fleuve où sont immergés des câbles ou des tuyaux.

§ 2. Les points du fleuve qui sont traversés par un câble ou par des tuyaux doivent être jalonnés par les signes côtiers suivants :

de jour — un écran rectangulaire peint en blanc ayant 1 m. 50 pour chaque côté ; sur l'écran est dessinée une ancre d'amirauté renversée (la tige en bas) de couleur noire ;

de nuit — le même écran éclairé par un feu blanc brillant.

L'écran doit être placé sur la rive à une hauteur de 4—6 mètres au minimum au-dessus du plus haut niveau d'eau.

§ 3. Tous les lieux de passage de bac doivent être jalonnés par les signes avertisseurs situés à une distance de 250 mètres en amont et en aval du lieu de passage.

On établit les signes avertisseurs suivants :

de jour — un écran rond peint en blanc ayant un diamètre de 1 m.—1 m. 50 ; sur l'écran est dessiné un point d'exclamation en noir ;

de nuit — si le passage des bacs se pratique pendant la nuit, l'écran est éclairé par un feu blanc brillant.

L'écran doit être placé sur la rive à une hauteur de 4—6 mètres au minimum au-dessus du plus haut niveau d'eau.

Article 20

Remorquage
des bâti-
ments

Le remorquage des bâtiments s'effectue conformément aux dispositions générales suivantes :

§ 1. La puissance des bâtiments servant au remorquage doit être suffisante pour l'exécution sûre de toutes manoeuvres nécessaires.

§ 2. Le capitaine du remorqueur navigant en tête du train de remorque dirige tout le remorquage y compris toutes les manoeuvres respectives et veille à la sécurité des bâtiments remorqués.

§ 3. Le remorqueur n'a pas le droit d'abandonner les bâtiments remorqués pendant l'amarrage ou pendant le mouillage aussi longtemps qu'ils ne libèrent le chenal navigable et que le capitaine du remorqueur ne s'assure de la sécurité de leur installation.

Article 21

Navigation
à la même
hauteur

La navigation des bâtiments à la même hauteur est défendue sauf le cas de trématage.

Article 22

Signalisa-
tion des
passages
navigables
sous les
ponts

§ 1. Les bâtiments peuvent passer sous les ponts fixes seulement par les ouvertures indiquées par des signes spéciaux suivant les règles établies par les autorités de l'Etat sur le territoire duquel se trouvent les ponts.

§ 2. Pour le passage des bâtiments et des radeaux sous les ponts doivent être déterminées les ouvertures navigables et marquées par les signes suivants :

de jour — un écran rectangulaire divisé par une diagonale de haut en bas en deux couleurs (le triangle d'en haut de couleur rouge et le triangle d'en bas de couleur blanche); l'écran doit se trouver au milieu de l'ouverture du pont tenant compte de l'axe du chenal ;

de nuit — par deux feux rouges d'alignement, visibles seulement du côté de l'entrée du passage et disposés aussi suivant l'axe du chenal.

En outre, pendant la nuit, les piles du pont entre lesquelles se trouve le passage pour la navigation, doivent être marquées chacune de feux vert à droite et rouge à gauche, suivant la marche du bâtiment.

§ 3. Les bâtiments lors de l'approche des pontons sont tenus de signaler en préalable leur approche par un son prolongé de sifflet ou de sirène et modérer leur vitesse, réglant leur marche de manière à ne pas s'engager dans l'ouverture du pont avant qu'elle ne soit entièrement libre.

Article 23

Navigation
dans des
conditions
spéciales

De nuit ou par temps sombre, de brume, de brouillard, de neige ou d'averse, les bâtiments sont tenus de ralentir leur vitesse afin de pouvoir manoeuvrer toujours en sûreté, de s'arrêter lors de la rencontre de tout obstacle ou en cas s'ils ont perdu la possibilité d'établir leur position sur le chenal.

La navigation des bâtiments à la dérive dans de pareilles conditions est défendue.

Article 24

Interdiction
du départ
des bâti-
ments en
navigation

Le départ des bâtiments en navigation est interdit dans les cas suivants :

a) en absence du certificat donnant le droit de naviguer ;

b) en absence du certificat de navigation ;

c) quand l'équipage nécessaire à la sûreté de la navigation des bâtiments est incomplet, à savoir : pour les bâtiments qui n'exigent pas l'habitation permanente de l'équipage — minimum une équipe complète, pour tous les autres bâtiments — minimum deux équipes ;

d) quand le corps du bâtiment est avarié, particulièrement en cas de voie d'eau dans le corps, les cloisons, les cofferdams ou le pont si cette voie d'eau dépasse la possibilité du vidange par les propres moyens du bâtiment ;

e) si le poids de la cargaison du pont compromet la stabilité du bâtiment ;

f) si le poids de la cargaison dépasse le tirant d'eau maximum admissible pour le bâtiment ;

g) si la cargaison est disposée de manière qu'elle empêche la visibilité des timoniers ;

h) si le nombre des passagers dépasse le chiffre prévu dans le certificat établissant le nombre admissible des passagers ;

i) si le fonctionnement des gouvernails du bâtiment est défectueux ;

j) si le bâtiment n'est pas muni de moyens suffisants de sauvetage, contre l'incendie, de pompes de vidange, de moyens de signalisation et d'ancre ou si les bittes sont défectueuses.

Le contrôle de l'exécution de la présente disposition est à la charge du capitaine du port de départ et de l'armateur du bâtiment.

Titre II

NAVIGATION DANS LES POINTS DIFFICILES DU FLEUVE

Article 25

Mesures de précaution à l'approche des points difficiles du fleuve

Avant de s'engager dans une passe étroite ou dans un coude brusque du fleuve, le bâtiment est tenu de signaler son approche en faisant entendre un son prolongé environ de 4—6 secondes de durée.

Le bâtiment traversant les passes étroites, les coudes brusques du chenal et les endroits où la visibilité est insuffisante, ne doit pas trop s'approcher du bâtiment qui le précède sans prendre toutes les mesures de précaution.

Article 26

Ordre de passage des points difficiles du fleuve

Les bâtiments destinés aux travaux de sauvetage ou allant prêter secours au bâtiment qui a fait naufrage ainsi que les bateaux de passagers doivent à l'approche des points difficiles placer visiblement un objet cylindrique de couleur noire. Dans ce cas ils passent les premiers.

Tous les autres bâtiments passent les points difficiles du fleuve d'après l'ordre de leur arrivée.

Titre III
RENCONTRE ET TREMATAGE DES BATIMENTS

Article 27

Signaux
phoniques
en cas de
rencontre

§ 1. Lorsque les bâtiments sont en vue l'un de l'autre, le bâtiment en marche doit en changeant sa route indiquer cette manoeuvre par les signaux suivants :
un son bref — je viens sur tribord ;
deux sons brefs — je viens sur bâbord ;
trois sons brefs — ma machine fonctionne en arrière ou j'ai l'intention de tourner.

Le bâtiment qui a émis un des signaux indiqués ci-dessus, est tenu d'exécuter la manoeuvre prescrite par ce signal.

§ 2. Pour attirer l'attention, le bâtiment en marche fait entendre un son prolongé.

Article 28

Lorsque deux bâtiments faisant route en sens contraire se rapprochent de manière à faire craindre un abordage, ils doivent prendre toutes les mesures pour s'éviter se dirigeant tous les deux sur leur tribord. Chacun d'eux est tenu de faire entendre un son bref du sifflet ou de la sirène et de ralentir sa marche avant leur approche.

Article 29

Le bâtiment
avalant
choisit le
cours

Lors de la rencontre des bâtiments, le droit de choisir le cours appartient au bâtiment avalant.

A l'approche simultanée de deux bâtiments d'un passage difficile du fleuve, le bâtiment avalant a le droit de passer le premier.

Article 30

Exception
aux règles
générales

Dans le cas où un bâtiment se trouve dans l'impossibilité de se conformer aux règles établies par l'art. 28 des présentes Dispositions fondamentales, sans faire courir à lui même ou aux bâtiments qu'il re-

morque un danger imminent, il doit prévenir à temps le bâtiment qui approche, faisant entendre deux sons brefs et consécutifs, exécutant simultanément les signaux visuels mentionnés à l'art. 43 des Dispositions fondamentales pour lui indiquer qu'il vient sur bâbord.

Le bâtiment prévenu par deux sons brefs de ce que le bâtiment venant à sa rencontre ne se conforme pas à la règle générale d'écartement, est tenu de répéter ce signal en exécutant la manoeuvre correspondante.

Si ce bâtiment ne peut exécuter la manoeuvre nécessaire sans danger pour lui-même ou pour les bâtiments qu'il remorque, il est tenu de le signaler au minimum par 5 sons brefs consécutifs du sifflet ou de la sirène indiquant qu'il se trouve dans l'impossibilité de venir sur bâbord. Dans ces cas les capitaines des bâtiments sont obligés, pour éviter le danger, de prendre les mesures et d'exécuter les manoeuvres que les circonstances du moment peuvent dicter.

Article 31

Ecartement des bâtiments sur les passages difficiles du fleuve

Sur les passages difficiles du fleuve où les conditions locales exigent des précautions, les bâtiments qui vont en amont, doivent régler leur marche de manière que la rencontre et l'écart avec les bâtiments avalant aient lieu à un endroit convenable du fleuve.

Article 32

Dans les coudes brusques et sur les points où le chenal ne présente pas une largeur suffisante, la navigation à la même hauteur, le trématage et le croisement des bâtiments sont interdits.

Article 33

Interdiction de couper la route

Le bâtiment, lors de son départ, en manoeuvre ou en marche, ne doit pas couper la route à un autre bâtiment ou radeau afin de ne pas empêcher leur circulation.

Article 34

Trématage
d'un bâti-
ment

Lorsqu'un bâtiment veut trémater un autre bâtiment et qu'il ne peut le faire sans que le bâtiment qui le précède ne s'écarte de sa route, il demande passage libre, en temps utile, faisant entendre 5 sons prolongés et consécutifs du sifflet ou de la sirène, ralentissant en même temps sa marche.

Le bâtiment qui le précède doit s'écarter de sa route sur bâbord dès qu'il est à même de le faire et indiquer l'exécution de cette manoeuvre par deux sons brefs, ralentissant en même temps sa marche. Ce n'est qu'après cela que le bâtiment qui dépasse un autre bâtiment, peut, faisant entendre un son bref, accélérer sa marche et dépasser le bâtiment qui le précède le laissant à bâbord.

Si le bâtiment qui précède ne peut s'écarter sur bâbord sans danger pour lui-même ou pour les bâtiments qu'il remorque, il doit s'écarter sur tribord, annonçant le bâtiment qui le suit par un son bref; dans ce cas le bâtiment qui dépasse, faisant entendre deux sons brefs, s'écarte sur bâbord et laisse à tribord le bâtiment qui le précède.

Article 35

Quand le
cours du
bâtiment
reste in-
variable

Deux bâtiments navigant dans la même direction dont l'un a une plus grande vitesse que l'autre, de même que deux bâtiments faisant route en sens contraire et dont le moment de rencontre s'approche, sont tenus de conserver leur position par rapport aux rives, s'ils considèrent qu'en suivant le chenal chacun du côté où il se trouve à ce moment, ils passeront à une distance suffisante l'un de l'autre sans risque d'abordage.

Article 36

Trématage
à l'entrée
d'une passe
étroite

Lorsqu'un bâtiment isolé à faible vitesse ou celui qui remorque un train est rattrapé par un autre bâtiment navigant isolément, juste à l'entrée d'une passe étroite, il doit, si ce dernier en fait la demande, se

laisser dépasser par celui-ci avant de s'engager dans la passe en faisant entendre 5 sons prolongés et consécutifs du sifflet ou de la sirène.

Dans ce cas les deux bâtiments doivent se conformer aux stipulations de l'art. 34 des présentes Dispositions fondamentales.

Article 37

Petits bâtiments cèdent la route

Tous les petits bâtiments (voir § 5 de l'Annexe) doivent céder la route à tous les autres bâtiments.

Article 38

Cas où un remorqueur est assimilé au bâtiment navigant seul

Les remorqueurs, toutes sortes de moyens flottants et les radeaux sont assimilés aux bâtiments à vapeur navigant seuls et tenus, comme ceux-ci, d'observer les règles exposées au présent chapitre.

Lors de la rencontre avec d'autres bâtiments, les remorqueurs doivent effectuer le remorquage de manière que les bâtiments venant à leur rencontre, aient la possibilité suffisante de s'écarter sans difficulté.

Cas exceptionnel

Cependant dans les conditions où un bâtiment avalant seul et un bâtiment montant avec un train de remorque s'approchent venant des directions opposées, de manière que surgit le danger d'abordage, le bâtiment navigant seul est tenu de céder la route au bâtiment remorquant un train si par cette manoeuvre il ne s'expose lui-même au danger.

Article 39

Circulation des bacs

Les bacs et d'autres unités flottantes traversant le fleuve d'une rive à l'autre, cèdent la route aux bâtiments navigant sur le fleuve.

NAVIGATION DES BATIMENTS A VOILES

Article 40

Ecartement
des bâti-
ments à
voiles

§ 1. Quand deux bâtiments à voiles se rapprochent de manière que la possibilité d'un abordage est à supposer, l'un d'eux cède la route à l'autre, conformément aux règles ci-dessous :

1. Le bâtiment navigant à pleines voiles doit céder la route au bâtiment navigant au plus près (du vent).

2. Le bâtiment navigant au plus près bâbord amûres, doit s'écarter de la route du bâtiment navigant au plus près tribord amûres.

3. Si les deux bâtiments naviguent à pleines voiles mais à différentes amûres, le bâtiment navigant au plus près bâbord amûres doit céder la route au bâtiment navigant au plus près tribord amûres.

4. Si les deux bâtiments naviguent à pleines voiles et sous les mêmes amûres, le bâtiment se trouvant au vent doit céder la route au bâtiment se trouvant sous vent.

Le bâtiment navigant vent arrière s'écarte de la route d'un autre bâtiment.

Ecartement
du bâtiment
à voiles et
du bâtiment
à vapeur

§ 2. Si le bâtiment à vapeur et le bâtiment à voiles se rapprochent de manière que la possibilité d'un abordage surgit, le bâtiment à vapeur doit s'écarter de la route du bâtiment à voiles.

Chapitre III

FEUX ET SIGNAUX

Article 41

Feux
visibles

Le mot „visible“ dans les présentes Dispositions fondamentales signifie que le feu est visible par une nuit noire et par une atmosphère pure.

Article 42

Intervalle
quand le
bâtiment
porte des
feux

Les règles concernant les feux doivent être observées du coucher au lever du soleil. Pendant cet intervalle, le bâtiment ne doit porter que les feux prescrits par les présentes Dispositions fondamentales.

Il est interdit de montrer tout autre feu qui puisse être pris par erreur pour un des feux prescrits.

Article 43

Signaux vi-
suels lors
du croise-
ment des
bâtiments
sur tribord

Les signaux visuels mentionnés à l'art. 30 s'exécutent de tribord :

de j o u r — en agitant à tribord un pavillon bleu foncé ;

de n u i t — en émettant à l'aide d'un fanal une succession d'éclats blancs.

Chaque éclat doit avoir une durée d'environ une seconde et être suivi d'une éclipse complète de la même durée. Les éclats doivent être visibles à une distance d'au moins 1 km. 500 m. et seulement dans la direction du bâtiment qui vient à la rencontre.

Ces signaux, de jour et de nuit, une fois montrés, doivent continuer sans interruption, jusqu'à la fin du croisement des bâtiments.

Article 44

Feux du bâtiment automoteur en marche

Un bâtiment automoteur en marche doit porter :

a) au mât de misaine ou devant ce mât ou bien si le bâtiment n'a pas de tel mât, sur la partie d'avant du bâtiment, à une hauteur d'au moins 6 m. au-dessus de la ligne de flottaison qui correspond au plus grand tirant d'eau admis, un feu blanc brillant disposé de manière à montrer une lumière ininterrompue tout le parcours d'un arc de l'horizon de 225° , c'est à dire de $112^{\circ}30'$ de chaque côté du bâtiment, comptant de l'avant ; ce feu doit être visible à une distance d'au moins 4 km. ;

b) à tribord — un feu vert visible sur le parcours d'un arc de l'horizon de $112^{\circ}30'$ comptant de l'avant du bâtiment ; ce feu doit être visible à une distance d'au moins 2 km. ;

c) à bâbord — un feu rouge visible sur le parcours d'un arc de l'horizon de $112^{\circ}30'$ comptant de l'avant du bâtiment ; ce feu doit être visible à une distance d'au moins 2 km. ;

d) sur la poupe — un feu bleu visible sur le parcours d'un arc de l'horizon de 135° , c'est à dire d'un arc de $67^{\circ}30'$ de chaque côté de la ligne de la quille directement en arrière de chaque côté du bâtiment ; ce feu doit être visible à une distance d'au moins 500 m.

Ces feux doivent être disposés de manière à émettre une lumière continue visible de tous les points des arcs susmentionnés.

Les feux de côté susmentionnés—vert et rouge—doivent être munis au bord du bâtiment d'écrans s'avancant au moins de 0 m. 90 en avant du feu de telle manière que chacun de ces feux ne soit pas visible du côté opposé en passant par l'avant.

Le feu bleu de poupe doit être muni du côté du bâtiment d'un écran de sorte qu'il ne soit pas visible de la proue du bâtiment.

La distance suivant la verticale entre les feux de côté vert et rouge et le feu blanc doit être d'au moins 3 mètres.

Article 45

Port des
feux au
passage
sous les
ponts

Au passage sous les ponts fixes, sous les cordes des bacs, sous les fils électriques ou sous tout autre obstacle analogue se trouvant à travers du fleuve, les bâtiments sont tenus de baisser temporairement le feu blanc mentionné à l'art. 44 point „a“; néanmoins ce feu doit être levé immédiatement à sa place réglementaire dès que lesdits obstacles ont été franchis.

Les bâtiments automoteurs qui exercent un service locale et qui ont à franchir fréquemment les obstacles mentionnés à l'alinéa précédent, ont le droit de porter leur feu blanc à une hauteur inférieure à celle indiquée ci-dessus à l'art. 44 point „a“ à condition que ce feu reste toujours au-dessus des feux de côté rouge et vert.

Article 46

Feux des
bâtiments
à voiles en
marche

§ 1. Le bâtiment à voiles en marche doit porter les mêmes feux mentionnés à l'art. 44 points „b“, „c“ et „d“ pour un bâtiment automoteur en marche — à l'exception du feu blanc mentionné à l'art. 44 que le bâtiment à voiles en marche ne doit montrer en aucun cas.

§ 2. Le petit bâtiment à voiles en marche ne doit porter que les feux prescrits à l'art. 44 points „b“ et „c“. Ces deux feux peuvent être réunis en un seul fanal montrant les feux vert et rouge de même puissance; chacun de ces feux doit être visible sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 112° 30' du côté du bord respectif, à une distance d'au moins 1 km.

Article 47

Feux des
petits bâti-
ments au-
tomoteurs

Les bâtiments automoteurs de la catégorie des petits bâtiments doivent porter en marche :

a) à la proue du bâtiment, sur la cheminée ou au devant de celle-ci — sur un point visible à deux mètres au moins au-dessus de la surface de l'eau, le feu blanc brillant — tel qu'il est prescrit au-dessus à l'art. 44 point „a“; ce feu doit être visible à une distance d'au moins 2 km. ;

b) les feux de côté vert et rouge tels qu'ils sont prescrits ci-dessus à l'art. 46, § 2.

La distance verticale entre les feux de côté et le feu blanc (qui doit être plus haut) ne doit pas être inférieure à un mètre.

Article 48

Feux des
remorqueurs
en marche

Le bâtiment remorquant un ou plusieurs bâtiments à couple ou en flèche, doit, en plus des feux prescrits à l'art. 44, porter un deuxième feu blanc brillant — de même puissance que le feu mentionné au point „a“ du même article — placé sous ce dernier à une distance verticale d'un à deux mètres.

Lorsque parmi les bâtiments remorqués se trouve un ou plusieurs bâtiments chargés de matières dangereuses indiquées au chapitre VI des présentes Dispositions fondamentales, le remorqueur doit, en plus des autres feux prescrits, porter un feu rouge visible seulement de l'avant et à une distance de 1 km. 500 m.

Ce feu doit se trouver à une distance de 1 m. 50 du feu vert de côté mesurée dans le sens transversal et à une distance de 1 m. 50 également mesurée dans le sens vertical du bâtiment.

Les feux de côté doivent être installés de telle manière qu'ils ne soient pas masqués par les bâtiments remorqués à couple.

Le remorqueur doit, en outre, porter au cours du remorquage derrière sa cheminée ou sur son mât arrière — un petit feu blanc d'après lequel se dirigent

les bâtiments remorqués ; mais la puissance de ce feu doit être amoindrie par un verre dépoli et il ne doit pas être visible sur l'avant du travers du remorqueur.

Article 49

Marques de distinction des remorqueurs conduisant un train pendant le jour

Le remorqueur conduisant un train doit porter, pendant le jour, en tête du mât un pavillon bleu de forme rectangulaire.

Article 50

Feu bleu pendant le remorquage

Dans un train de remorque, lorsqu'un ou plusieurs bâtiments sont amarrés à couple sur un seul flanc du remorqueur, celui-ci et le bâtiment placé à l'extrémité du train, sont obligés de porter le feu bleu mentionné ci-dessus à l'art. 44 point „d“.

Lorsque les bâtiments remorqués sont amarrés sur les deux flancs du remorqueur, seuls les bâtiments placés en marge doivent porter le feu bleu.

Lorsque les bâtiments sont remorqués en file (en flèche) ou en ligne (en arbalète), même si le remorqueur conduit en même temps des bâtiments amarrés à couple, seuls les bâtiments qui se trouvent à la queue de chaque groupe, sont obligés de montrer le feu bleu.

Si à la queue du train de remorque se trouve une rangée composée de plusieurs bâtiments accouplés, seuls les bâtiments placés à la marge de cette rangée, sont obligés de montrer le feu bleu.

Article 51

Signaux visuels des embarcations et des canots en marche

Les embarcations et les canots en marche doivent montrer à l'approche d'un autre bâtiment un feu blanc. Ce feu doit être visible à une distance d'au moins 1 km.

Article 52

Signaux phoniques des bâtiments en marche par temps de brume, de tempête de neige, de brouillard

Par temps de brume, de brouillard, d'averse et de tempête de neige, le bâtiment en marche est tenu de faire entendre à des intervalles ne dépassant pas deux minutes un son prolongé du sifflet ou de la sirène lorsqu'il navigue seul; un son prolongé et deux sons brefs lorsqu'il remorque d'autres bâtiments.

Dans un train de remorque, seul le remorqueur en tête est obligé d'observer la disposition du présent article.

Lorsqu'un bâtiment est en marche, il lui est interdit en toute circonstance de sonner de la cloche.

Article 53

Le petit bâtiment navigant à la voile ou à l'aviron n'est pas tenu d'émettre les signaux mentionnés ci-dessus à l'art. 52 mais il doit émettre d'autres signaux phoniques similaires d'une intensité suffisante, à des intervalles qui ne doivent pas dépasser une minute.

Article 54

Feux des bâtiments au mouillage ou à l'amarrage

Un bâtiment mouillé ou amarré doit, pendant la nuit, porter à l'avant à une hauteur ne dépassant pas 6 m. au-dessus du pont, un feu blanc, à l'endroit où il peut être le mieux visible de tous les points de l'horizon, d'une distance d'au moins 1 km.

Lorsque plusieurs bâtiments se trouvent amarrés à couple à la rive ou au mouillage sur le fleuve, seul le bâtiment qui est le plus près du chenal doit porter le feu prescrit par le présent article.

Article 55

Signaux phoniques des bâtiments au mouillage ou à l'amarrage par temps de brume, de brouillard, d'averse, de tempête de neige

Par temps de brume, de brouillard, de tempête de neige et d'averse, le bâtiment stationnant en dehors du port et qui n'a pas complètement dégagé le chenal, est tenu, pendant le jour ainsi que pendant la nuit, d'émettre des signaux précipités à la cloche ou par d'autres objets appropriés, chaque fois pendant cinq secondes environ à des intervalles ne dépassant pas une minute.

Article 56

Interdiction de faire usage des signaux phoniques

Il est interdit à un bâtiment stationnant sur le fleuve, de faire usage du sifflet ou de la sirène à l'approche d'autres bâtiments et d'émettre des signaux sans motif légitime.

Article 57

Signaux de secours

Pour demander secours on doit attirer l'attention, de jour, en agitant circulairement du bras tendu un pavillon de signalisation, un morceau de tissu ou tout autre chose similaire et de nuit, en agitant circulairement de la même manière un feu quelconque; on attire l'attention par tout autres moyen visuel ou phonique approprié.

Signaux indiquant que le bâtiment ne peut se gouverner

Si un bâtiment n'est plus à même de se gouverner, il est tenu à l'approche d'autres bâtiments se dirigeant vers lui, de l'indiquer en émettant des coups intermittants de sifflet ou de sirène ou tout autre signal approprié.

Le bâtiment se trouvant dans l'impossibilité de se gouverner, doit faire tout son possible afin de quitter au plus vite le chenal et si nécessaire, demander dans ce but l'aide des bâtiments passant à proximité par le signal de demande de secours.

Tous les bâtiments passant ou se trouvant à proximité, sont obligés de prêter tout aide au bâtiment qui le demande si cela ne menace pas le bâtiment qui est en train de prêter aide ainsi que ses passagers.

Article 58

Signaux visuels des bâtiments échoués

Le bâtiment échoué est tenu de lever à un point bien apparent :

de j o u r — deux pavillons de couleur ou deux objets de forme sphérique disposés verticalement ;

de n u i t — deux feux rouges disposés verticalement à une distance de 1 m. 80 à 2 m.

Les ballons ou objets sphériques employés dans ce but doivent avoir au moins 0 m. 60 de diamètre.

Les feux doivent être visibles à une distance d'au moins 1 km. de tous les points de l'horizon.

Les mêmes règles se rapportent aux bâtiments coulés dont une partie de la coque est visible.

Lorsque le capitaine ou le patron du bâtiment suppose que la circulation près de son bâtiment peut s'effectuer sans danger, il est tenu de hisser, du côté du passage libre, pendant le jour, un pavillon blanc ou un morceau d'étoffe de couleur claire et pendant la nuit, le feu de mouillage prescrit ci-dessus à l'art. 54.

Article 59

Signaux visuels des petits bâtiments échoués

Les petits bâtiments échoués doivent, lors de l'approche d'autres bâtiments, annoncer la position où ils se trouvent par des sons intermittents de sifflet ou tout autre signal approprié, émis par les moyens existant sur le petit bâtiment.

Si la navigation des autres bâtiments peut être continuée auprès du bâtiment échoué, alors ce dernier hisse du côté du passage libre — de jour, un fanion blanc ou un morceau de tissu de couleur claire et de nuit, montre un feu blanc de mouillage prescrit ci-dessus à l'art. 54.

Article 60

Mesures concernant le jalonnement du bâtiment coulé ou échoué

§ 1. Si un bâtiment échoué ou coulé est dans une position telle qu'il constitue une entrave pour la navigation et sur un point du fleuve où par suite de la configuration du terrain ou de tout autre circonstance, les bâtiments qui avalent ne peuvent apercevoir à temps les signaux émis, le capitaine ou le patron du bâtiment échoué ou coulé doit placer, dès que possible, sur la rive ou sur le fleuve un poste avertisseur temporaire suffisamment en amont de l'endroit où a eu lieu l'accident.

§ 2. Lorsqu'un bâtiment est coulé dans le chenal et se trouve complètement immergé, le capitaine ou le patron est tenu de même d'indiquer provisoirement son emplacement en ancrant au-dessus du bâtiment

coulé un objet flottant d'une forme quelconque et muni de nuit d'un feu vert ou rouge suivant la position du bâtiment coulé par rapport à la rive droite ou gauche.

§ 3. Le poste avertisseur et l'objet flottant de signalisation, mentionnés ci-dessus, pourront être enlevés, dès que le passage aura été balisé ou lorsque les autorités compétentes auront pu prendre d'autres mesures pour assurer la sécurité de la navigation dans ce secteur.

§ 4. De leur côté les autorités compétentes de l'Etat sur le secteur duquel le bâtiment a coulé, doivent prendre toutes les mesures pour baliser le plus vite possible l'endroit où le bâtiment se trouve coulé.

Article 61

Signaux visuels des radeaux remorqués

Le bâtiment qui remorque un radeau, porte les feux prescrits pour les remorqueurs conduisant un train, conformément à l'art. 48 des présentes Dispositions fondamentales.

De nuit, le radeau remorqué doit montrer une flambée à l'approche du bâtiment qui le trémate.

Article 62

Signaux visuels des radeaux au mouillage ou à l'amarrage

Les radeaux, lorsqu'ils sont au mouillage ou à l'amarrage, doivent porter du coucher jusqu'au lever du soleil, à chaque extrémité se trouvant du côté du chenal, un feu blanc placé à une hauteur suffisante mais ne dépassant pas 6 m. au-dessus de la surface de l'eau, visible de tous les points de l'horizon d'une distance d'au moins un kilomètre.

Article 63

Signaux visuels des radeaux échoués

Le radeau échoué doit porter :
de jour — dès l'aube — deux ballons ou deux objets sphériques disposés verticalement à une distance de 1 m. 50—2 m. l'un de l'autre ;

de nuit — deux feux rouges disposés verticalement à une distance de 1 m. 50—2 m. l'un de l'autre.

Les feux doivent être visibles de tous les points de l'horizon d'une distance d'au moins un kilomètre.

Article 64

Signaux des
engins
flottants

§ 1. Sur les engins flottants, pendant leur travail, on hisse sur un mât ou sur une autre place visible les signaux suivants :

de jour — un ballon noir de 0 m. 60 de diamètre;

de nuit — un feu vert ou rouge suivant le côté du chenal où le passage est libre. Le feu doit être visible à 2 km. au moins.

§ 2. A l'approche de l'engin flottant le bâtiment émet un signal phonique avertisseur par un son prolongé du sifflet ou de la sirène.

Si le passage près de l'engin flottant sur le chenal est libre, l'engin flottant doit, après avoir entendu le signal avertisseur du bâtiment qui s'approche, émettre un son prolongé et, en outre, agiter du côté du passage libre :

de jour — un pavillon noir ;

de nuit — un feu vert ou rouge supplémentaire suivant le côté du chenal où le passage est libre.

En outre, on doit installer sur les ancrs extrêmes de l'engin flottant, les signaux conformes aux règles de jalonnement du chenal adoptées dans le secteur respectif du Danube.

§ 3. Dans le cas où le passage est impossible, on hisse au mât de l'engin ou sur une autre place visible les signaux suivants :

de jour — trois ballons noirs ayant chacun 0 m. 60 de diamètre, disposés verticalement à une distance de 2 mètres au plus ;

de nuit — trois feux rouges disposés verticalement au même emplacement, visibles d'une distance de 2 km. au moins de tous les points de l'horizon.

Article 65

Signaux
phoniques
pendant
l'appareil-
lage et pen-
dant le
mouillage

§ 1. Quand le bâtiment veut mouiller l'ancre, il doit faire savoir cette manoeuvre par trois sons prolongés et consécutifs du sifflet ou de la sirène.

§ 2. Quand le bâtiment veut lever l'ancre, il doit indiquer cette manoeuvre par deux sons prolongés et un son bref émis consécutivement.

Signaux
phoniques
pendant la
conduite
d'un train

On établit pour le bâtiment qui remorque un ou plusieurs bâtiments, au cours des virages, des signaux phoniques consécutifs du sifflet ou de la sirène, pour diriger le convoi, comme il suit :

un son prolongé et un son bref — mettre la barre à tribord ;

un son prolongé, deux sons brefs et un son prolongé — mettre la barre à bâbord ;

un son prolongé et trois sons brefs — tenir la barre droite.

Chapitre IV

PRECAUTIONS A PRENDRE POUR LES BATIMENTS EN MARCHÉ, AU MOUILLAGE OU A L'AMARRAGE

Article 67

Précautions
à prendre
pour les bâ-
timents au
mouillage,
à l'amar-
rage ou en
marche

§ 1. Les bâtiments, pendant le mouillage ou l'amarrage à n'importe quel endroit, près de n'importe quelle rive, doivent être installés (amarrés) de manière que le mouillage (l'amarrage) ne soit pas un obstacle à la libre navigation sur le fleuve et ne cause pas de dommage au balisage, aux installations portuaires, hydrotechniques et autres. Dans ce but les capitaines, les patrons des bâtiments ainsi que toutes les autres personnes qui ont un rapport aux bâtiments indiqués, doivent prendre toutes les mesures de précaution possibles qui dépendent d'eux, suivant la situation.

§ 2. Les bâtiments, pendant le mouillage dans un endroit dont la profondeur ne dépasse pas 3 mètres, doivent marquer l'endroit où l'ancre est mouillée par une bouée munie d'un fanion rouge.

§ 3. Les bâtiments ne doivent pas jeter par dessus bord dans les ports et dans les parties du fleuve où la profondeur est inférieure à 3 mètres : la cendre, les scories et autres produits similaires.

§ 4. Quand un objet quelconque qui fait partie de l'armement ou de la cargaison du bâtiment, est coulé dans le secteur navigable du fleuve et présente un danger pour la navigation, le capitaine ou le patron

du bâtiment doit prendre des mesures immédiates pour le renflouement de l'objet coulé ; s'il n'est pas à même de le faire, il doit marquer l'endroit où l'objet est coulé :

de jour — par un signal flottant de n'importe quelle forme et couleur ;

de nuit — par un feu de couleur appropriée indiquant que le chenal est libre entre l'obstacle surgi et la rive droite ou entre l'obstacle et la rive gauche.

Dans ce cas le capitaine ou le patron du bâtiment doit en informer, dans le plus bref délai, par tous les moyens se trouvant à sa disposition, les plus proches autorités compétentes.

Chapitre V

RADEAUX

Article 68

Dispositions
spéciales
pour les
radeaux

Toutes les règles de navigation pour les radeaux navigant à la remorque et à la dérive, l'ordre de leur formation, leurs dimensions et leur aménagement avec des cordes, des ancres et autres agrès, doivent être établis par les autorités compétentes, compte tenu des présentes Dispositions fondamentales ainsi qu'en prenant en considération ce qui suit :

§ 1. Les radeaux doivent porter l'indication du nom et du domicile du propriétaire ou de l'expéditeur qui est inscrite sur un tableau de dimensions suffisantes, élevé de sorte que l'inscription soit lisible de tous les deux côtés.

§ 2. Les radeaux doivent être composés de pièces solidement reliées entre elles et les opérations d'assemblage ou de dislocation des radeaux s'effectuant sur le fleuve ne doivent présenter aucune gêne ou obstacle à la navigation.

§ 3. L'assemblage des radeaux doit répondre aux exigences du remorquage.

Article 69

Pendant le flottage ou le stationnement des radeaux, le conducteur doit veiller à ne pas causer d'entraves à la navigation et à ne pas porter dommage aux bâtiments navigant ou stationnant sur le fleuve.

Chapitre VI

TRANSPORT DES MATIERES DANGEREUSES

Article 70

Matières dangereuses Les bâtiments transportant des matières dangereuses, à savoir : matières explosives (ME), matières toxiques (MT), produits pétroliers et inflammables, doivent prendre des mesures spéciales de précaution.

Article 71

Signaux au cours du transport des matières dangereuses § 1. Le bâtiment transportant les matières dangereuses définies ci-dessus à l'art. 70, stationnant sur le fleuve, doit porter de jour, à l'avant un pavillon rouge de forme triangulaire.

Le bâtiment muni de moyens mécaniques de propulsion qui transporte des matières dangereuses, doit porter, de nuit, en plus du feu blanc prescrit par l'art. 44 des présentes Dispositions fondamentales pour les bâtiments automoteurs en marche, le feu rouge prescrit par l'art. 48 ci-dessus.

Quand le bâtiment mentionné ci-dessus à l'art. 70 remorque d'autres bâtiments, il doit porter les feux prescrits par l'art. 48 ci-dessus pour les bâtiments qui remorquent d'autres bâtiments chargés de matières dangereuses.

Couleur distinctive des bâtiments transportant des produits pétroliers § 2. Les bâtiments transportant les produits pétroliers doivent avoir un train bleu clair large de 0 m. 15 tout autour de la coque au-dessus de la ligne de flottaison en charge, tandis que les bâtiments transportant des produits pétroliers d'essence légère ayant

une température d'inflammation inférieure à 28°C, doivent être à part cela peints en gris (blanc argent).

Article 72

Place des
bâtiments
transportant
les matières
dangereuses
dans un
train de re-
morque

Dans un train de remorque les bâtiments transportant des matières dangereuses, doivent être généralement placés en queue et aussi éloignés que possible des autres bâtiments, autant que c'est compatible avec la sécurité de la navigation et avec l'ordre de formation du convoi.

Article 73

Signaux vi-
suels des
bâtiments
transportant
des matières
dangereuses
au mouil-
lage ou à
l'amarrage

Tout bâtiment transportant des matières dangereuses doit, lorsqu'il est au mouillage ou à l'amarrage, porter, de nuit, un feu rouge à une distance de 1 m.50—2 m. au-dessus du feu blanc brillant prévu par l'art. 54 ci-dessus; ce feu ainsi que le feu de mouillage doivent être visibles de tous les points de l'horizon à une distance d'au moins un kilomètre.

Article 74

Les bâtiments non dégazés qui après le transport des matières dangereuses représentent encore un danger à la suite de l'accumulation des gaz dégagés par les matières qu'ils ont transportées, doivent se conformer aux stipulations des articles 70, 71, 72 et 73 des présentes Dispositions fondamentales.

Article 75

Cas
spéciaux

Il est interdit aux bâtiments transportant des matières dangereuses de s'arrêter sous les ponts, de s'amarrer ou de mouiller à proximité des bâtiments stationnant sur le fleuve ainsi qu'auprès d'une voie ferrée ou d'habitations situées près des rives.

Il ne leur est permis d'exécuter des opérations de transbordement des matières dangereuses sur le fleuve qu'en observant les conditions et les règles établies par les autorités compétentes et sous leur contrôle.

Chapitre VII

AVARIES

Article 76

Mesures em-
ployées en
cas d'avarie

§ 1. Si un bâtiment menace de couler, le capitaine ou le patron de ce bâtiment ou de celui qui le remorque, doit prendre toutes les mesures pour libérer le chenal du fleuve et diriger le bâtiment avarié vers une des rives.

§ 2. En cas d'abordage si l'un des bâtiments entrés en collision menace de couler, le capitaine ou le patron de l'autre bâtiment doit faire usage de tous les moyens qui sont à sa disposition pour prêter secours au bâtiment avarié et, en premier lieu, pour l'écarter du chenal.

§ 3. Tous les bâtiments se trouvant à proximité du bâtiment qui émet des signaux demandant secours, doivent immédiatement prêter toute aide à ce dernier si le bâtiment ou bien les passagers du bâtiment portant aide ne courent pas de danger.

§ 4. Si, à la suite d'un accident arrivé sur le fleuve, des vies humaines sont en danger, tous les bâtiments qui se trouvent à proximité, doivent immédiatement participer à leur sauvetage.

Article 77

Une avarie ayant trait à la navigation, doit être annoncée par le capitaine ou le patron aux plus proches

autorités de la surveillance fluviale, à l'aide de tous les moyens de liaison possibles.

Les autorités compétentes doivent accorder au bâtiment qui a subi une avarie, la possibilité de l'accès et du séjour dans le port-abri le plus proche.

En cas d'échouage d'un des bâtiments remorqués, le capitaine du remorqueur doit prendre toutes les mesures pour remettre ce bâtiment à flot.

En cas d'impossibilité de faire déséchouer le bâtiment, le capitaine du remorqueur agit selon les circonstances prenant en même temps des mesures, conformément à l'art. 58 des présentes Dispositions fondamentales.

Article 78

En cas d'échouage du bâtiment ou en cas de son immersion, le capitaine, l'armateur ainsi que d'autres personnes intéressées qui ont le droit de disposer de ce bâtiment, prennent les mesures nécessaires pour renflouer ou remettre à flot le bâtiment ainsi que pour écarter les obstacles qui empêchent la navigation.

Si les personnes susmentionnées ne peuvent pas ou ne veulent pas exécuter les travaux indiqués ou si ces personnes ne peuvent pas être trouvées, les autorités compétentes dégagent le lit du fleuve par leurs propres moyens, dans le plus bref délai, au compte de l'armateur.

Chapitre VIII

SERVICE DE PILOTAGE

Article 79

Service de
pilotage

§ 1. Le service de pilotage sur le Danube s'organise :

— sur le secteur de l'embouchure du canal de Soulina à Braïla inclusivement, par l'Administration fluviale spéciale du Bas Danube ;

— sur le secteur des Portes-de-Fer par l'Administration fluviale spéciale des Portes-de-Fer ;

— sur tous les autres secteurs si c'est nécessaire, par les compagnies de navigation des pays danubiens, indépendamment.

§ 2. Pour assurer le pilotage des bâtiments sur le secteur des Administrations fluviales spéciales mentionnées ci-dessus, ces dernières organisent les corps des pilotes, déterminent le mode de leur recrutement établi par un accord spécial entre les pays membres de ces Administrations.

§ 3. Pour assurer le pilotage des bâtiments susmentionnés, les compagnies de navigation des pays danubiens peuvent avoir leurs groupes de pilotes dont le mode de recrutement est établi par les compagnies de navigation elles-mêmes.

Dans ce cas pour avoir le droit d'effectuer le pilotage des bâtiments sur les secteurs desdites Administrations fluviales spéciales, le pilote de la compa-

gnie de navigation est tenu d'avoir le certificat délivré par l'Administration du secteur respectif.

§ 4. Dans tous les cas les groupes des pilotes peuvent être recrutés seulement parmi les ressortissants des pays danubiens et les corps des pilotes des Administrations seulement parmi les ressortissants des pays danubiens — membres des Administrations respectives.

§ 5. La navigation des bâtiments sur les secteurs des Administrations fluviales spéciales du Bas Danube et des Portes-de-Fer est interdite sans pilotage.

§ 6. Tout le personnel du service de pilotage de ces Administrations doit passer des examens devant les organes de l'Administration respective. Le personnel du service de pilotage des compagnies de navigation passe les examens devant les organes compétents de l'Etat où se trouve la compagnie de navigation ou bien son agence.

Après les examens, les pilotes reçoivent les certificats spéciaux qui leur donnent le droit d'exercer le service de pilotage.

Chapitre IX

DISPOSITIONS FINALES

Article 80

Modification des présentes Dispositions fondamentales Les présentes Dispositions fondamentales peuvent être modifiées ou complétées à tout moment, par décision de la Commission du Danube.

Article 81

Solution des différends La solution des différends au sujet de l'interprétation des articles des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube exposées ci-dessus, sera effectuée, en cas où des différends auront lieu, selon l'ordre prévu par l'art. 45 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube.

Article 82

Les présentes Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube ont été établies par la Commission du Danube, le 2 juin 1951.

ANNEXE
aux Dispositions fondamentales relatives
à la navigation sur le Danube

TERMES EMPLOYES

1. La présente Annexe entre en vigueur en même temps que les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube.

2. Les noms et les termes employés dans les présentes Dispositions fondamentales doivent être compris dans le sens suivant :

§ 1. *Bâtiment*

Par ce terme on comprend les bâtiments de mer, de lac et de fleuve ayant plus de dix (10) tonnes de déplacement ¹⁾, les bâtiments ayant des machines ou des voiles comme moyen de propulsion ou bien les bâtiments non-automoteurs.

§ 2. *Bâtiment automoteur*

L'expression „bâtiment automoteur“ se rapporte à tout bâtiment ayant comme moyen de propulsion des machines.

§ 3. *Bâtiment à voiles*

L'expression „bâtiment à voiles“ se rapporte à tout bâtiment ayant comme moyen de propulsion des voiles.

1) Le déplacement se calcule par la formule suivante :
 $\frac{3}{4}$ du produit de la longueur avec la largeur et le tirant d'eau moyen du bâtiment immergé jusqu'à la ligne de flottaison ayant un maximum de chargement. La longueur est mesurée suivant le pont depuis l'arrête postérieure de l'étrave jusqu'à l'arrête antérieure de l'étambot ; la largeur est mesurée suivant le maître-couple du bord extérieur du revêtement d'un côté jusqu'au bord extérieur du revêtement de l'autre côté, la largeur de la ceinture d'accostage non comprise.

Remarque au § 3

Un bâtiment qui navigue sous les voiles et sans utiliser des machines à vapeur, est considéré comme bâtiment à voiles et tout bâtiment à vapeur indépendamment s'il porte des voiles ou non, est considéré comme bâtiment à vapeur.

§ 4. Bâtiment „en marche“

Un bâtiment est „en marche“ quand il n'est ni mouillé ni amarré près d'une rive ni échoué.

§ 5. Petits bâtiments

Les bâtiments ayant moins de dix (10) tonnes de déplacement et comme moyen de propulsion une machine, des voiles ou des rames, sont considérés comme des petits bâtiments.

§ 6. Etablissements flottants

Toute sorte d'installations de bains, de docks, d'hangars et d'appontements flottants, de pontons d'accostage etc. sont considérés comme établissements flottants.

§ 7. Engins flottants

Toute sorte d'engins de draguage, d'élévateurs, de grues flottantes, de sonnettes, pompes etc. s'appellent engins flottants.

§ 8. Radeaux

Les trains de bois composés de poutres assemblées plus ou moins rigidement s'appellent radeaux.

§ 9. Trains de remorque (caravanes)

Le groupement de bâtiments, de remorqueurs et d'autres unités flottantes formé de plusieurs bâtiments destinés au remorquage soit à couple, soit à la remorque en flèche ou en arbalète, s'appelle train de remorque ou caravane.

§ 10. Capitaine-navigateur qui commande le bâtiment (§ 1).

Patron-navigateur qui commande un bâtiment non-automoteur (tanc pétrolier, chaland marchand etc.).

Conducteur de radeau-personne chargée de la conduite du radeau.

§ 11. *Tirant d'eau*

Le tirant d'eau d'un bâtiment est une mesure variable ; elle varie suivant le degré de chargement du bâtiment.

Il existe dans la pratique d'exploitation les tirants d'eau suivants :

de construction, c'est à dire le maximum de tirant d'eau admissible déterminé au cours de la construction du bâtiment donné ; le tirant d'eau *de Registre* — c'est aussi le maximum de tirant d'eau admissible mais déterminé par le Registre, tenant compte de l'usure du bâtiment et qui diffère du tirant d'eau de construction ; le tirant d'eau *d'exploitation* (de charge) — c'est à dire le tirant d'eau jusqu'où le bâtiment est effectivement chargé.

Au cours du remorquage, on comprend par tirant d'eau du train le tirant d'eau du bâtiment le plus profondément placé se trouvant dans la composition du train.

§ 12. *Port de départ*

On comprend par port de départ du bâtiment le port dans lequel est effectué le chargement ou l'embarcation des passagers.

Remarque 1. Toutes les règles formulées dans les présentes Dispositions fondamentales concernant les bâtiments en général, se rapportent aussi aux petits bâtiments à l'exception des règles spéciales.

Remarque 2. En appliquant les présentes Dispositions fondamentales, les établissements et les engins flottants sont assimilés pendant la navigation sur le fleuve, d'après leur déplacement, aux bâtiments ou aux petits bâtiments selon le cas.

SOMMAIRE

	Pages
Préambule	51
CHAPITRE I Dispositions générales	
<i>Titre 1.</i> Domaines d'application des Dispositions fondamentales	53
<i>Titre 2.</i> Dispositions spéciales	53
<i>Titre 3.</i> Equipement et aménagement des bâtiments .	57
CHAPITRE II Navigation des bâtiments	
<i>Titre 1.</i> Règles générales	60
<i>Titre 2.</i> Navigation dans les points difficiles du fleuve	64
<i>Titre 3.</i> Rencontre et trématages des bâtiments . .	65
<i>Titre 4.</i> Navigation des bâtiments à voiles . . .	69
CHAPITRE III Feux et signaux	70
CHAPITRE IV Précautions à prendre pour les bâtiments en marche, au mouillage ou à l'amarrage .	81
CHAPITRE V Radeaux	83
CHAPITRE VI Transport des matières dangereuses	85
CHAPITRE VII Avaries	87
CHAPITRE VIII Service de pilotage	89
CHAPITRE IX Dispositions finales	91
Annexe: Termes employés	92



CENTRUL POLIGRAFIC Nr. 3

BUCUREȘTI

Domnița Anastasia, 2



COMPLEMENTS

**AUX DISPOSITIONS FONDAMENTALES RELATIVES A LA
NAVIGATION SUR LE DANUBE**

COMPLÉMENTS

Les présents Compléments aux Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube ont été adoptés à la XI^{ème} session de la Commission du Danube, le 15 décembre 1954. Il est recommandé aux Etats danubiens membres de la Commission du Danube et aux Administrations fluviales spéciales de tenir compte des présents Compléments lors de l'établissement des règles de navigation sur les secteurs respectifs du Danube.

COMPLEMENTS

AU CHAPITRE III „FEUX ET SIGNAUX” DES DISPOSITIONS FONDAMENTALES RELATIVES A LA NAVIGATION SUR LE DANUBE EN CONNEXION AVEC L'APPLICATION DE LA REMORQUE PAR LA METHODE DE LA POUSSEE

Signaux distinctifs de train de remorque poussé, en marche pendant le jour

Le train de remorque poussé en marche doit porter:

§ I. Le jour (du lever au coucher du soleil) —

Sur la proue du premier bâtiment, en tête d'un mât dressé, à une hauteur de 6 mètres au moins au-dessus du pont — un pavillon bleu rectangulaire.

Feux de train de remorque poussé, en marche

§ II. La nuit (du coucher au lever du soleil) —

α) À l'avant du train de remorque, sur un mât dressé, à une distance égale entre les feux de bord vert et rouge, à une hauteur de 6 mètres au moins au-dessus de la ligne de flottaison correspondant au plus grand tirant d'eau admis — un feu blanc brillant, éclairant d'une lumière continue 225° de l'arc de l'horizon; le feu doit être établi de telle sorte qu'il puisse éclairer $112,5^\circ$ de chaque côté du train de remorque, c'est-à-dire, en partant de la direction de la proue jusqu'à $22,5^\circ$ en arrière du travers de chaque côté (du bord), avec une lumière visible à au moins 4 km de distance.

b) Un deuxième feu blanc brillant, supplémentaire, de construction semblable à celle indiquée au point „a” du paragraphe présent, est établi audessous du feu blanc brillant à une distance de 1—2 mètres selon la verticale.

c) En tête d'un mât dressé, à une distance de 1—2 mètres au-dessus du feu blanc brillant — un feu vert éclairant d'une lumière continue 225° de l'arc de l'horizon; le feu doit être établi de telle sorte qu'il puisse éclairer $112,5^{\circ}$ de chaque côté du train en partant de la direction de la proue jusqu'à $22,5^{\circ}$ en arrière du travers de chaque côté (du bord) et soit visible à une distance de 3 km au moins. Ce feu est le signe distinctif de la marche du train de remorque par la méthode de la poussée.

d) Dans la partie la plus large du train, à tribord (côté droit) — un feu vert éclairant d'une lumière continue $112,5^{\circ}$ de l'arc de l'horizon et établi de manière qu'à partir de la direction de la proue jusqu'à $22,5^{\circ}$ en arrière du travers, du côté droit, sa lumière soit visible à au moins 2 km de distance.

e) Dans la partie la plus large du train de remorque, à bâbord (côté gauche) — un feu rouge éclairant d'une lumière continue $112,5^{\circ}$ de l'arc de l'horizon et établi de manière qu'à partir de la direction de la proue jusqu'à $22,5^{\circ}$ en arrière du travers, du côté gauche, sa lumière soit visible à au moins 2 km de distance.

f) Les feux de bord vert et rouge mentionnés plus haut doivent avoir, du côté des bords, des écrans dépassant le feu de 0,9 m au moins pour qu'aucun de ces feux ne soit visible de l'autre côté par-dessus la proue.

La distance, selon la verticale, entre les feux de bord vert et rouge et le feu blanc brillant inférieur doit être de 3 mètres au moins.

g) Sur la poupe de chacun des derniers bâtiments du train de remorque situés à l'extrémité de la formation — un feu bleu éclairant d'une lumière continue 135° de l'arc de l'horizon, c'est-à-dire $67,5^{\circ}$ de chaque côté de la ligne de la quille, vers l'arrière de chaque côté du bâtiment, avec une visibilité de 500 mètres au moins.

h) Si la poupe du remorqueur-pousseur dépasse la poupe des derniers bâtiments extrêmes de la formation du train de remorque, le remorqueur-pousseur doit aussi porter sur la poupe — un feu bleu d'une construction pareille à celle indiquée au point „g” du présent paragraphe.

i) Le feu bleu de la poupe doit porter du côté du bâtiment un écran installé de façon à ne pas être visible de la proue.

Signaux distinctifs
du remorqueur-
pousseur

§ III. Si le remorqueur-pousseur est caché par les bâtiments remorqués il doit indiquer son nom ou le numéro et le nom de l'organisation à laquelle il appartient sur des écrans assez larges établis sur les côtés de la passerelle.

Signaux visuels
lors du croisement
des bâtiments sur
tribord

§ IV. Les signaux visuels prescrits par l'art. 43 des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube doivent être exécutés par le train de remorque poussé en marche, à tribord du bâtiment se trouvant à droite et portant le feu de bord vert.

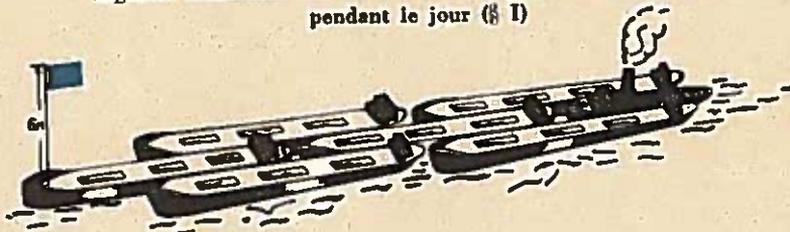
Feux portés en
marche lors de la
remorque d'un ou
de plusieurs bâti-
ments amarrés au
remorqueur par les
bords

§ V. Lors de la remorque d'un ou de plusieurs bâtiments amarrés au remorqueur par les bords, le remorquage ne doit pas être considéré comme une méthode de remorque par la poussée et les feux blancs brillants, ainsi que les feux de bord rouge et vert, sont portés par le remorqueur en conformité avec les articles 44 et 48 des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube.

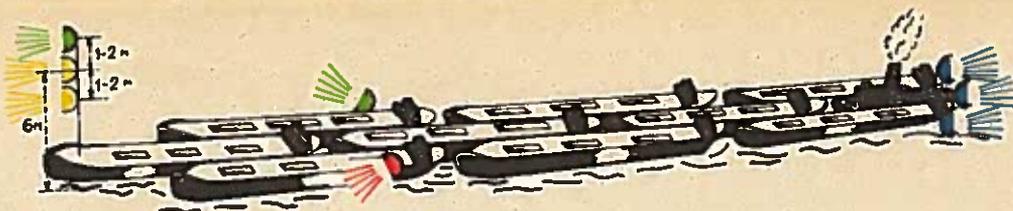
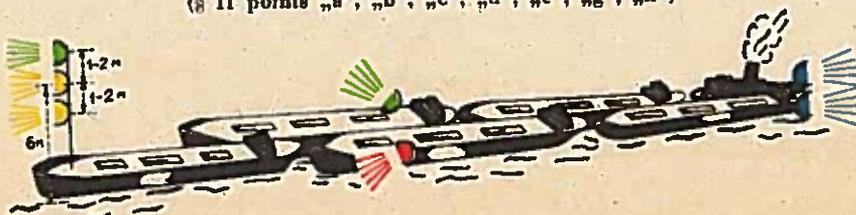
ORDRE

**DANS LEQUEL SONT PORTES LES SIGNAUX ET FEUX
DISTINCTIFS PAR LES TRAINS DE REMORQUE POUSSÉS
SUR LE DANUBE**

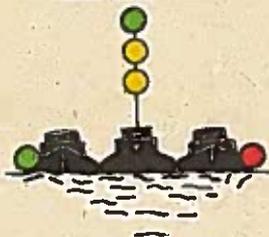
Signaux distinctifs des trains de remorque poussés en marche
pendant le jour (§ I)



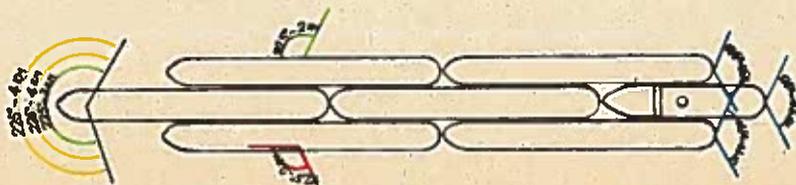
Feux des trains de remorque poussés en marche
(§ II points „a“, „b“, „c“, „d“, „e“, „g“, „h“)



Lorsque le train de remorque
vient vers vous



Vue de l'arrière du train de
remorque s'éloignant



Feux et signaux du train de remorque poussé, non indiqués dans les Compléments présents

§ VI. En ce qui concerne les feux et signaux des trains de remorque poussés au mouillage et en marche (non indiqués dans les Compléments présents), ces feux et signaux doivent être exécutés en stricte conformité avec les exigences des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube.

COMPLEMENTS

aux articles 22, 27, 29, 31, 36 du chapitre II „Navigation des bâtiments“ des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube.

A l'art. 22.

Le § 2., alinéa 4, est formulé de la manière suivante: „En outre, la nuit les piles du pont entre lesquelles se trouve le passage navigable, doivent être marquées selon le cours du fleuve: la pile droite par un feu vert, la pile gauche par un feu rouge“.

A l'art. 27.

Le § 1. est rédigé comme suit:

„Lorsque les bâtiments sont en vue l'un de l'autre, le bâtiment en marche doit en changeant sa route indiquer cette manœuvre par les signaux suivants:

- 1 son bref — je viens sur tribord
- 2 sons brefs — je viens sur bâbord
- 3 sons brefs — j'ai l'intention de tourner
- 4 sons brefs — ma machine fonctionne en arrière.

Le bâtiment qui a émis un des signaux indiqués ci-dessus est tenu d'exécuter la manœuvre prescrite par ce signal“.

A l'art. 29.

Après les mots: „Lors de la rencontre des bâtiments, le droit de choisir le cours appartient au bâtiment avalant“ on ajoute la phrase suivante:

„Si, du fait de la sinuosité du lit ou pour d'autres raisons, le bâtiment avalant ne peut établir de quel côté il est préférable de contourner le bâtiment venant à sa rencontre, il doit émettre à

temps (à une distance de 1 km et demi au moins) 2 sons longs consécutifs sans effectuer des signaux par agitation; dans ce cas-là, le choix du cours est donné au bâtiment venant en amont".

Ce texte est suivi par: „A l'approche simultanée de deux bâtiments d'un passage difficile du fleuve..."

A l'art. 31.

Cet article est complété par l'alinéa suivant:

„Le bâtiment naviguant en amont doit, si cela est nécessaire, au moment de l'écartement se diriger vers le côté du chenal où il n'entrave ou ne met pas en danger le bâtiment avalant".

A l'art. 36.

Cet article est complété par l'alinéa suivant:

„Il est défendu aux bâtiments naviguant suivant le cours de tré-mater à l'entrée d'une passe étroite".

TEXTE DES ARTICLES 22, 27, 29, 31, 36 DU
CHAPITRE II „NAVIGATION DES BÂTIMENTS“
DES DISPOSITIONS FONDAMENTALES RELATI-
VES A LA NAVIGATION SUR LE DANUBE COMPTE
TENU DES COMPLEMENTS ADOPTES.

Article 22.

Signalisation des
passages naviga-
bles sous les ponts

§ 1. Les bâtiments peuvent passer sous les ponts fixes seulement par les ouvertures indiquées par des signes spéciaux suivant les règles établies par les autorités de l'Etat sur le territoire duquel se trouvent les ponts.

§ 2. Pour le passage des bâtiments et des radeaux sous les ponts, les ouvertures navigables doivent être déterminées et marquées par les signes suivants:

de jour — un écran rectangulaire divisé par une diagonale de haut en bas en deux couleurs (le triangle d'en haut de couleur rouge et le triangle d'en bas de couleur blanche); l'écran doit se trouver au milieu de l'ouverture du pont tenant compte de l'axe du chenal;

de nuit — par deux feux rouges d'alignement, visibles seulement du côté de l'entrée du passage et disposés aussi suivant l'axe du chenal.

En outre, la nuit les piles du pont entre lesquelles se trouve le passage navigable, doivent être marquées selon le cours du fleuve: la pile droite par un feu vert, la pile gauche par un feu rouge.

§ 3. Les bâtiments, lors de l'approche des pontons sont tenus de signaler au préalable leur approche par un son prolongé de sifflet ou de sirène et modérer leur vitesse, réglant leur marche de manière à ne pas s'engager dans l'ouverture du pont avant qu'elle ne soit entièrement libre.

Article 27.

§ 1. Lorsque les bâtiments sont en vue l'un de l'autre, le bâtiment en marche doit en changeant sa route indiquer cette manoeuvre par les signaux suivants:

- 1 son bref — je viens sur tribord
- 2 sons brefs — je viens sur bâbord
- 3 sons brefs — j'ai l'intention de tourner
- 4 sons brefs — ma machine fonctionne en arrière.

Le bâtiment qui a émis un des signaux indiqués ci-dessus est tenu d'exécuter la manoeuvre prescrite par ce signal.

§ 2. Pour attirer l'attention, le bâtiment en marche fait entendre un son prolongé.

Article 29.

Lors de la rencontre des bâtiments, le droit de choisir le cours appartient au bâtiment avalant.

Si, du fait de la sinuosité du lit ou pour d'autres raisons, le bâtiment avalant ne peut établir de quel côté il est préférable de contourner le bâtiment venant à sa rencontre, il doit émettre à temps (à une distance de 1 km et demi au moins) 2 sons longs consécutifs sans effectuer des signaux par agitation; dans ce cas-là, le choix du cours est donné au bâtiment venant en amont.

A l'approche simultanée de deux bâtiments d'un passage difficile du fleuve, le bâtiment avalant a le droit de passer le premier.

Signaux phoniques
en cas de rencontre

Le bâtiment avalant
choisit le cours

Ecartement des
bâtiments sur les
passages difficiles
du fleuve

Sur les passages difficiles du fleuve où les conditions locales exigent des précautions, les bâtiments qui vont en amont, doivent régler leur marche de manière que la rencontre et l'écartement des bâtiments avalant aient lieu à un endroit convenable du fleuve.

Le bâtiment naviguant en amont doit, si cela est nécessaire, au moment de l'écartement se diriger vers le côté du chenal où il n'entrave ou ne met pas en danger le bâtiment avalant.

Article 36.

Trématage à l'en-
trée d'une passe
étroite

Lorsqu'un bâtiment isolé à faible vitesse ou celui qui remorque un train est rattrapé, juste à l'entrée d'une passe étroite, par un autre bâtiment naviguant isolément, il doit, si ce dernier en fait la demande, se laisser dépasser par celui-ci avant de s'engager dans la passe en faisant entendre 5 sons prolongés et consécutifs du sifflet ou de la sirène.

Dans ce cas les deux bâtiments doivent se conformer aux stipulations de l'art. 34 des présentes Dispositions fondamentales.

Il est défendu aux bâtiments naviguant suivant le cours de trémater à l'entrée d'une passe étroite.

§ 3. Les bâtiments, lors de l'approche des pontons sont tenus de signaler au préalable leur approche par un son prolongé de sifflet ou de sirène et modérer leur vitesse, réglant leur marche de manière à ne pas s'engager dans l'ouverture du pont avant qu'elle ne soit entièrement libre.

Article 27.

§ 1. Lorsque les bâtiments sont en vue l'un de l'autre, le bâtiment en marche doit en changeant sa route indiquer cette manœuvre par les signaux suivants:

- 1 son bref — je viens sur tribord
- 2 sons brefs — je viens sur bâbord
- 3 sons brefs — j'ai l'intention de tourner
- 4 sons brefs — ma machine fonctionne en arrière.

Le bâtiment qui a émis un des signaux indiqués ci-dessus est tenu d'exécuter la manœuvre prescrite par ce signal.

§ 2. Pour attirer l'attention, le bâtiment en marche fait entendre un son prolongé.

Article 29.

Lors de la rencontre des bâtiments, le droit de choisir le cours appartient au bâtiment avalant.

Si, du fait de la sinuosité du lit ou pour d'autres raisons, le bâtiment avalant ne peut établir de quel côté il est préférable de contourner le bâtiment venant à sa rencontre, il doit émettre à temps (à une distance de 1 km et demi au moins) 2 sons longs consécutifs sans effectuer des signaux par agitation; dans ce cas-là, le choix du cours est donné au bâtiment venant en amont.

A l'approche simultanée de deux bâtiments d'un passage difficile du fleuve, le bâtiment avalant a le droit de passer le premier.

Signaux phoniques
en cas de rencontre

Le bâtiment avalant
choisit le cours

Ecartement des bâtiments sur les passages difficiles du fleuve

Sur les passages difficiles du fleuve où les conditions locales exigent des précautions, les bâtiments qui vont en amont, doivent régler leur marche de manière que la rencontre et l'écartement des bâtiments avalant aient lieu à un endroit convenable du fleuve.

Le bâtiment naviguant en amont doit, si cela est nécessaire, au moment de l'écartement se diriger vers le côté du chenal où il n'entrave ou ne met pas en danger le bâtiment avalant.

Article 36.

Trématage à l'entrée d'une passe étroite

Lorsqu'un bâtiment isolé à faible vitesse ou celui qui remorque un train est rattrapé, juste à l'entrée d'une passe étroite, par un autre bâtiment naviguant isolément, il doit, si ce dernier en fait la demande, se laisser dépasser par celui-ci avant de s'engager dans la passe en faisant entendre 5 sons prolongés et consécutifs du sifflet ou de la sirène.

Dans ce cas les deux bâtiments doivent se conformer aux stipulations de l'art. 34 des présentes Dispositions fondamentales.

Il est défendu aux bâtiments naviguant suivant le cours de trémater à l'entrée d'une passe étroite.