

**MODIFICATIONS ET COMPLEMENTS A  
APPORTER AUX DISPOSITIONS FONDAMENTALES  
RELATIVES A LA NAVIGATION SUR LE DANUBE**

---

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

**DFND**                    **MODIFICATIONS ET COMPLEMENTS A APPORTER  
AUX DISPOSITIONS FONDAMENTALES RELATIVES  
A LA NAVIGATION SUR LE DANUBE**

-----

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

- ALLEMAGNE**        Dispositions spéciales applicables sur le secteur de Danube de la République Fédérale d'Allemagne
- AUTRICHE**         Dispositions complémentaires relatives à la navigation sur les voies navigables de l'Autriche
- SLOVAQUIE**       Règles spéciales de navigation applicables sur le secteur de Danube de la République Slovaque
- HONGRIE**         Dispositions complémentaires relatives aux voies d'eau intérieures de la République de Hongrie
- ROUMANIE**       Règles spéciales de navigation applicables sur le secteur roumain du Danube fluvial
- AFBD**             Dispositions spéciales relatives à la navigation sur le Bas-Danube

**MODIFICATIONS ET COMPLEMENTS  
A APPORTER AUX DISPOSITIONS  
FONDAMENTALES RELATIVES A LA  
NAVIGATION SUR LE DANUBE**

**COMMISSION DU DANUBE  
Budapest, 1997**

## MODIFICATIONS

à apporter aux Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube\*

Apporter les modifications et les compléments suivants aux Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (doc. CD/SES 48/10) adoptées par Décision de la Quarante-huitième session de la Commission du Danube (doc. CD/SES 48/21) en date du 25 avril 1990, modifiées par Décision de la Cinquante-troisième session de la Commission du Danube (doc. CD/SES 53/32) en date du 12 avril 1995 et par Décision de la Cinquante-cinquième session de la Commission du Danube (doc. CD/SES 55/52) en date du 24 avril 1997.

1. Remplacer partout dans le texte français des DFND le mot "bâtiment" par "bateau" et les mots "établissement flottant" par "installation flottante".
2. Dans le texte russe des DFND, remplacer partout le mot "voditel" par "soudovoditel". Dans le point 3 de l'article 1.09, dans le texte russe, remplacer le mot "roulevogo" par "soudovoditelia" pour des raisons de conformité avec les versions française et anglaise du texte du CEVNI.
3. Libeller le point d) de l'article 1.01 de la manière suivante:
  - d) le terme "menue embarcation" désigne tout bateau dont la longueur de la coque est inférieure à 20 m, à l'exception des bateaux construits ou aménagés pour remorquer, pousser ou mener à couple des bateaux autres que des menues embarcations, ceux qui sont autorisés au transport de plus de 12 passagers et les bacs.
4. L'article 1.01 doit être complété par les termes ci-après:
  - z-bis 3 - le terme "état de fatigue" désigne un état consécutif à un repos insuffisant ou à une maladie, et se manifestant par des écarts par rapport à la norme dans le comportement ou la vitesse de réaction;
  - z-bis 4 - le terme "état d'ébriété" désigne un état résultant de la consommation d'alcool, de narcotiques, de médicaments ou d'autres produit semblables, et déterminé par les résultats d'analyses en laboratoire ou par des indices cliniques conformément à la législation et à la pratique nationale;

---

\* Les présentes Modifications des DFND ont été adoptées par Décision de la Cinquante-sixième session de la Commission du Danube (doc. CD/SES 56/32) en date du 27 avril 1998. Par cette même Décision, il a été recommandé aux pays danubiens de les mettre en vigueur à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1999.

z-bis 5 - le terme "moto nautique" désigne toute menue embarcation qui utilise ses propres moyens mécaniques de propulsion, à même de transporter une ou plusieurs personnes, construite ou conçue pour skier sur l'eau ou exécuter des figures, par exemple: "waterbobs", "waterscooters", "jetbikes", "jetski" et autres embarcations analogues.

5. Inclure dans l'article 1.02 un nouveau point 6, de contenu ci-après:
  6. Le conducteur ne doit pas se trouver dans un état de fatigue ou d'ébriété lors de la conduite du bateau.
6. Inclure dans l'annexe 7 aux DFND un nouveau signal A.20.

A. 20 Navigation interdite aux motos nautiques



7. Dans l'Annexe 7 aux DFND, remplacer les dessins C.1, C.2 et C.3 ainsi que les inscriptions explicatives à ces dessins de la manière suivante:

C.1 La profondeur d'eau est limitée



C.2 La hauteur libre au-dessus du plan d'eau est limitée



C.3 La largeur de la passe ou du chenal est limitée



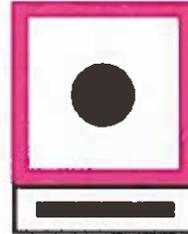
8. Inclure dans l'Annexe 7 aux DFND un nouveau signal E.24.

E.24 Navigation autorisée  
pour les motos nautiques



9. Dans la section II de l'Annexe 7 aux DFND, remplacer le point 4 de la manière suivante:

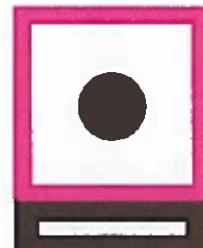
4. Cartouches portant des inscriptions explicatives ou des informations complémentaires



Exemples:



Arrêt pour la douane



Emettez un son prolongé

**MODIFICATIONS ET COMPLEMENTS  
A APPORTER AUX DISPOSITIONS FONDAMENTALES RELATIVES A LA  
NAVIGATION SUR LE DANUBE\***

Apporter les modifications et compléments qui suivent aux Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (doc. CD/SES 48/10), adoptées par Décision de la Quarante-huitième session de la Commission du Danube (doc. CD/SES 48/21) en date du 25 avril 1990, modifiées par Décision de la Cinquante-troisième session de la Commission du Danube (doc. CD/SES 53/32) en date du 12 avril 1995.

1. Compléter le point 2 de l'article 1.07 par la phrase suivante:

Le chargement ne doit pas limiter à moins de 350 m la vue directe ou latérale des bâtiments ou des convois faisant route.

2. Après le point 3 de l'article 1.07, ajouter un nouveau point 4 dans la rédaction suivante:

4. En outre, dans les cas ci-après, il faut vérifier avant le départ la stabilité des bâtiments transportant des conteneurs:

a) la largeur du bâtiment est inférieure à 9,5 m, le chargement de conteneurs dépasse 1 étage;

b) la largeur du bâtiment est égale ou supérieure à 9,5 m, le chargement de conteneurs dépasse 2 étages;

c) la largeur du bâtiment est égale ou supérieure à 11 m, le chargement de conteneurs dépasse 3 étages ou 3 rangées en largeur".

3. A l'article 1.10., compléter le point 1 par un nouveau point "e":

e) à bord des bâtiments à équipage doivent se trouver également des documents visés aux marginaux 10.381 et 210.381 des annexes de l'ADND.

---

\* Les présentes Modifications et compléments à apporter aux DFND ont été adoptés par Décision de la Cinquante-cinquième session de la Commission du Danube (doc. CD/SES 55/52) en date du 24 avril 1997. Par cette même Décision, il est recommandé aux pays danubiens de les mettre en vigueur à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1998.

4. Article 3.14., le rédiger de la manière suivante:

Article 3.14. Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments faisant route effectuant certains transports de matières dangereuses

1. Les bâtiments effectuant des transports de certaines matières inflammables visées au marginal 10.500 de l'Annexe B<sub>1</sub> et à l'Appendice 4 (liste des matières) de l'Annexe B<sub>2</sub> de l'ADND doivent porter, outre les feux prescrits par les autres dispositions du présent règlement, un feu bleu.

Ce feu doit être placé à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés.

2. Les bâtiments effectuant des transports de certaines matières présentant un danger pour la santé visées au marginal 10.500 de l'Annexe B<sub>1</sub> et à l'Appendice 4 (liste des matières) de l'Annexe B<sub>2</sub> de l'ADND doivent porter, outre les feux prescrits par les autres dispositions du présent règlement, deux feux bleus.

Ces feux doivent être placés à 1 m l'un au-dessus de l'autre, à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés.

3. Les bâtiments effectuant des transports de certaines matières explosibles visées au marginal 10.500 de l'Annexe B<sub>1</sub> de l'ADND doivent porter, outre les feux prescrits par les autres dispositions du présent règlement, trois feux bleus.

Ces feux doivent être placés à 1 m l'un au-dessus de l'autre, à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés.

4. Lorsqu'un convoi poussé ou une formation à couple comprend un ou plusieurs bâtiments visés au chiffre 1, 2 ou 3 ci-dessus, c'est le bâtiment assurant la propulsion du convoi ou de la formation qui doit porter la signalisation visée au chiffre 1, 2 ou 3 ci-dessus.
5. Les bâtiments, convois poussés ou formations à couple qui transportent ensemble plusieurs matières dangereuses différentes visées au chiffre 1, 2 ou 3 ci-dessus doivent porter la signalisation relative à la matière dangereuse qui, en conformité avec lesdits chiffres, exige le plus grand nombre de feux bleus ou de cônes bleus.
6. L'intensité des feux bleus prescrits au présent article doit correspondre au minimum à celle des feux ordinaires bleus.

5. Article 3.15. - à supprimer

6. Article 3.21., le rédiger de la manière suivante:

**Article 3.21. Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments en stationnement effectuant certains transports de matières dangereuses**

Les prescriptions de l'article 3.14. s'appliquent également aux bâtiments visés à cet article lorsqu'ils sont en stationnement.

7. Article 3.22. - à supprimer

8. Article 3.32., le rédiger de la manière suivante:

**Article 3.32. Signalisation de jour supplémentaire des bâtiments faisant route effectuant certains transports de matières dangereuses**

1. Les bâtiments effectuant des transports de certaines matières inflammables visées au marginal 10.500 de l'Annexe B<sub>1</sub> et à l'Appendice 4 (liste des matières) de l'Annexe B<sub>2</sub> de l'ADND doivent porter, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent règlement, un cône bleu, pointe en bas.

Ce cône doit être placé à un endroit approprié et à une telle hauteur qu'il soit visible de tous les côtés.

2. Les bâtiments effectuant des transports de certaines matières présentant un danger pour la santé visées au marginal 10.500 de l'Annexe B<sub>1</sub> et à l'Appendice 4 (liste des matières) de l'Annexe B<sub>2</sub> de l'ADND doivent porter, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent règlement, deux cônes bleus, pointes en bas.

Ces cônes doivent être placés à 1 mètre l'un au-dessus de l'autre, à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés.

3. Les bâtiments effectuant des transports de matières explosibles visées au marginal 10.500 de l'Annexe B<sub>1</sub> de l'ADND doivent porter, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent règlement, trois cônes bleus, pointes en bas.

Ces cônes doivent être placés à 1 mètre l'un au-dessus de l'autre, à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés.

4. Lorsqu'un convoi poussé ou une formation à couple comprend un ou plusieurs bâtiments visés au chiffre 1, 2 ou 3 ci-dessus, c'est le bâtiment assurant la propulsion du convoi ou de la formation qui doit porter la signalisation visée au chiffre 1, 2 ou 3 ci-dessus.

5. Les bâtiments, convois poussés ou formations à couple qui transportent ensemble plusieurs matières dangereuses différentes visées au chiffre 1, 2 ou 3 ci-dessus doivent porter la signalisation relative à la matière dangereuse qui, en conformité avec lesdits chiffres, exige le plus grand nombre de cônes.

9. Article 3.33. - à supprimer

10. Article 3.37., le rédiger de la manière suivante:

Article 3.37. Signalisation de jour des bâtiments en stationnement effectuant certains transports de matières dangereuses

Les prescriptions de l'article 3.32. s'appliquent également aux bâtiments visés audit article lorsqu'ils sont en stationnement.

11. Article 3.38. - à supprimer

12. Compléter l'article 4.04. par un nouveau point 5:

5. Un exemplaire des "Recommandations relatives à l'utilisation des radio-communications dans la navigation sur le Danube" doit se trouver à bord de tout bâtiment automoteur, à l'exception des menues embarcations.

13. A l'article 6.28., remplacer le texte des paragraphes 8 - 10 par un nouveau texte:

8. Dans les écluses et dans les avant-ports des écluses, il est obligatoire de maintenir une distance latérale minimale de 10 m à l'égard des bâtiments et des convois portant le feu bleu visé à l'article 3.14., chiffre 1, ou un cône bleu visé à l'article 3.32., chiffre 1. Toutefois, cette obligation ne s'applique pas aux bâtiments et aux convois qui portent également cette signalisation.
9. Les bâtiments et convois portant deux ou trois feux bleus visés à l'article 3.14., chiffre 2 ou 3, ou deux ou trois cônes bleus visés à l'article 3.32, chiffre 2 ou 3 sont éclusés séparément.
10. Les bâtiments et convois portant un feu bleu visé à l'article 3.14., chiffre 1, ou un cône bleu visé à l'article 3.32, chiffre 1, ne sont pas éclusés avec les bâtiments à passagers.

14. A l'article 7.07., remplacer le texte du paragraphe 1 par un nouveau texte:

1. La distance minimale à respecter entre deux bâtiments, convois poussés et formations à couple en stationnement est de:
- 10 m si l'un de ceux-ci porte le feu bleu visé à l'article 3.14, chiffre 1, ou le cône bleu visé à l'article 3.32, chiffre 1;
  - 50 m si l'un de ceux-ci porte deux feux bleus visés à l'article 3.14, chiffre 2, ou deux cônes bleus visés à l'article 3.32, chiffre 2;

- 100 m si l'un de ceux-ci porte trois feux bleus visés à l'article 3.14, chiffre 3, ou trois cônes bleus visés à l'article 3.32, chiffre 3.

Lorsque les bâtiments, convois poussés ou formations à couple portent un nombre différent de cônes ou de feux, la distance entre eux est établie comme il est prévu pour le plus grand nombre de cônes ou de feux. Au cas où les bâtiments, convois poussés ou formations à couple portent la même signalisation, aucune distance minimale n'est établie.

**15. A l'article 7.08, remplacer le texte du paragraphe 3 par un nouveau texte:**

3. Une garde suffisante doit se trouver en permanence à bord des bâtiments en stationnement portant la signalisation visée aux articles 3.14 ou 3.32, ainsi qu'à bord des bateaux-citernes transportant des matières dangereuses. Les bâtiments sans équipage portant la signalisation visée aux articles 3.14 ou 3.32, ainsi que les bateaux-citernes, peuvent stationner dans les bassins des ports et aux aires de stationnement auxquelles la surveillance est assurée.

**16. Compléter les DFND par un nouveau chapitre 8 rédigé comme suit:**

## Chapitre 8

### TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

**Article 8.01. Le signal "Tenez-vous à l'écart"**

1. Dans le cas d'un accident ou d'une avarie qui peuvent mener au déversement des matières dangereuses transportées, il est nécessaire de donner le signal "Tenez-vous à l'écart":
  - a) à bord des bateaux-citernes qui doivent porter la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 1 ou 2, ou à l'article 3.32, chiffre 1 ou 2, lorsque l'équipage n'est pas en mesure d'éliminer le danger survenu pour la vie humaine ou pour la navigation en résultat de déversement des matières dangereuses;
  - b) à bord des bâtiments qui doivent porter la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 3, ou à l'article 3.32, chiffre 3, lorsque l'équipage n'est pas en mesure d'éliminer le danger survenu pour la vie humaine ou pour la navigation en résultat de déversement des matières dangereuses.

Cette disposition ne s'applique pas aux barges poussées et aux autres bâtiments non-automoteurs de même genre. Au cas où ils font partie d'un convoi ou d'une formation à couple, le signal "Tenez-vous à l'écart" doit être

donné par le bâtiment à bord duquel se trouve le conducteur du convoi ou de la formation à couple.

2. Le signal "Tenez-vous à l'écart" se compose d'un signal sonore et d'un signal lumineux.

Le signal sonore est constitué d'un son prolongé et d'un son bref répétés pendant une durée d'au moins 15 minutes. En même temps que le signal sonore, il faut donner le signal lumineux visé à l'article 4.01, chiffre 2.

Après son déclenchement, le signal "Tenez-vous à l'écart" doit continuer automatiquement jusqu'à la fin; son interrupteur doit être conçu de manière à exclure sa mise en service non préméditée.

3. Les bâtiments qui perçoivent le signal "Tenez-vous à l'écart" doivent prendre toutes les mesures possibles afin d'éviter le danger qui menace. Notamment ils doivent:
  - a) lorsqu'ils font route vers la zone dangereuse, se tenir à une distance aussi grande que possible de celle-ci et, le cas échéant, virer;
  - b) lorsqu'ils viennent de passer par la zone dangereuse, continuer leur route le plus vite possible.
4. Les bâtiments visés ci-dessus au paragraphe 3 doivent immédiatement prendre les mesures suivantes:
  - a) fermer toutes les fenêtres et ouvertures;
  - b) éteindre tous les feux non protégés;
  - c) cesser de fumer à bord;
  - d) arrêter tous les moteurs auxiliaires qui ne sont pas nécessaires pour l'exploitation;
  - e) éviter qu'une étincelle puisse se produire.
5. Le paragraphe 4 s'applique également aux bâtiments se trouvant en stationnement près de la zone dangereuse. Le cas échéant, lorsque le signal "Tenez-vous à l'écart" a été perçu, l'équipage doit quitter le bateau.
6. Lors de l'exécution des mesures visées aux paragraphes 3 à 5, il faut tenir compte du courant du fleuve ainsi que de la direction du vent.
7. Les bâtiments doivent prendre les mesures visées aux paragraphes 3 à 6, même dans le cas où le signal "Tenez-vous à l'écart" est donné de la rive.

8. Le conducteur du bâtiment qui a perçu le signal "Tenez-vous à l'écart" doit en informer immédiatement l'autorité compétente la plus proche.

#### Article 8.02. Déclaration des transports des marchandises dangereuses

1. Avant le commencement du voyage, si le voyage commence dans le pays du port d'immatriculation, ou aussitôt après l'arrivée du bateau dans les autres cas, les conducteurs des bâtiments auxquels s'applique l'ADND doivent communiquer à l'autorité de police de navigation la plus proche les données suivantes:
  - a) type du bâtiment;
  - b) nom du bâtiment;
  - c) nationalité et numéro d'immatriculation;
  - d) sens de la navigation (vers l'aval ou vers l'amont);
  - e) portée en lourd;
  - f) longueur et largeur;
  - g) pour les convois: longueur et largeur du convoi;
  - h) tirant d'eau;
  - i) trajet;
  - j) port de chargement;
  - k) port de déchargement;
  - l) type de cargaison (dénomination des marchandises et indication de la quantité transportée en conformité avec la lettre de voiture);
  - m) nombre de feux bleus et de cônes bleus;
  - n) nombre de personnes se trouvant à bord.

Ces données doivent être communiquées uniquement par les bateaux qui transportent des marchandises dangereuses.

2. Les données énumérées ci-haut au paragraphe 1, peuvent être déclarées par n'importe quelle autre personne et peuvent être transmises par écrit, par téléfax ou par liaison "on-line".

3. Au début du voyage, lors de l'arrivée ou du départ, lors du passage par le point de contrôle au début et à la fin du voyage, le conducteur de bâtiment doit déclarer dans le délai d'une heure au plus tard:
  - a) le nom du bâtiment;
  - b) la nationalité et le numéro d'immatriculation.
4. Les déclarations visées au paragraphe 3, peuvent être transmises par radio, téléphone, fax ou par liaison "on-line".
5. Les modifications des données visées au paragraphe 1 doivent être immédiatement communiquées à l'autorité de police de navigation la plus proche.

**17. Compléter les DFND par un nouveau chapitre 9 dans la rédaction ci-après:**

**Chapitre 9**

**PROTECTION DES EAUX ET ELIMINATION DES  
DECHETS SURVENANT A BORD DES BATIMENTS**

**Article 9.01 - Définitions**

**Au sens du présent chapitre les termes suivants signifient:**

**I. GENERALITES**

- a) "Déchets/eaux usées": on distingue entre les déchets survenant lors de l'exploitation du bateau et les déchets liés à la cargaison.
- b) "Déchets survenant lors de l'exploitation du bateau": déchets et eaux usées survenant à bord du fait de l'exploitation et de l'entretien du bateau.
- c) "Déchets liés à la cargaison": déchets et eaux usées survenant à bord du bateau du fait de la cargaison.
- d) "Stations de réception agréées": bâtiments au sens de l'article 1.10, lettre a) ou installations à terre agréés par les autorités compétentes pour recueillir les déchets survenant lors de l'exploitation du bateau ainsi que les déchets liés à la cargaison.
- e) "Chargement exclusif": transport au cours duquel est transportée constamment la même cargaison ou une autre cargaison dont l'acheminement n'exige pas le nettoyage des cales ou des citernes à cargaison.

## II. EXPLOITATION DU BATEAU

- a) "Graisse usée": graisse usée recueillie lors de son écoulement de graisseurs, de roulements et d'installations de graissage et autre graisse non réutilisable.
- b) "Huiles usées": huiles usées ou autres graisses non réutilisables, pour moteurs, engrenages et installations hydrauliques.
- c) "Autres déchets huileux ou graisseux": filtres usagés (filtres usagés à huile et à air), chiffons usagés (chiffons et laine à polir souillés), contenants (récipients vides, souillés), emballages.
- d) "Eau de fond de cale": eau huileuse provenant des fonds de cale de la salle des machines, du pic, des cofferdams ou des compartiments latéraux.
- e) "Eaux usées domestiques": eaux usées provenant de cuisines, salles à manger, salles d'eau (douches, lavabos) et buanderies ainsi que les eaux fécales.
- f) "Ordures ménagères": déchets organiques et inorganiques provenant des ménages (par exemple: restes alimentaires, papier, verre et déchets de cuisine analogues) ne contenant toutefois pas de composants des autres déchets définis liés à l'exploitation du bateau.
- g) "Boues de curage": résidus survenant à bord du bateau lors de l'exploitation d'une station d'épuration à bord.
- h) "Eau séparée": eau séparée des eaux de fond de cale grâce à des moyens mis en oeuvre à bord des bateaux.
- i) "Slops": mélanges de résidus de cargaison avec par exemple des restes d'eaux de lavage, de la rouille ou de la boue, aptes ou non à être pompés.
- j) "Autres déchets spéciaux": déchets survenant lors de l'exploitation du bateau, à l'exception des déchets visés aux lettres a) à g) et i) ci-dessus.

## III. CARGAISON

- a) "Cargaison restante": toute cargaison liquide restant après le déchargement comme résidus dans les citernes ou dans les tuyauteries sans utilisation d'un système d'assèchement supplémentaire selon l'ADND, ainsi que toute cargaison sèche restant après le déchargement comme les résidus dans les cales sans utilisation de balais, de balayeuses mécaniques ou d'installations d'aspiration. Les emballages et moyens d'arrimage font partie de la cargaison.

- b) "Résidus de cargaison": toute cargaison liquide qui ne peut être évacuée des citernes ou des tuyauteries par le système d'assèchement supplémentaire selon l'ADND, ainsi que toute cargaison sèche dont la cale ne peut être débarrassée par l'utilisation de balayuses mécaniques ou de balais.
- c) "Résidus de manutention": cargaison sèche ou, le cas échéant, liquide qui tombe sur le bateau à l'extérieur de la cale (par exemple sur le plat-bord) lors de la manutention.
- d) "Cale/citerne non nettoyée": une cale ou une citerne où subsistent des cargaisons restantes.
- e) "Cale balayée": cale débarrassée de toute cargaison restante (par exemple à l'aide de balayuses mécaniques ou de balais) et où ne subsistent que des résidus de cargaison.
- f) "Citerne asséchée": citerne débarrassée de toute cargaison restante (par exemple à l'aide du système d'assèchement supplémentaire selon l'ADND) et où ne subsistent que des résidus de cargaison.
- g) "Cale aspirée": cale débarrassée de la cargaison restante à l'aide de la technique d'aspiration et où subsistent nettement moins de résidus de cargaison que dans une cale balayée.
- h) "Nettoyage": évacuation de la cale et de la citerne des cargaisons restantes à l'aide de moyens appropriés (par exemple balais, balayuses mécaniques, technique d'aspiration, système d'assèchement supplémentaire) qui permet d'atteindre l'état de propreté  
  - "balayé" ou
  - "aspiré" pour la cale ou
  - "asséché" pour la citerne à cargaison
 ainsi que l'évacuation des résidus de manutention à des endroits autres que les cales.
- i) "Lavage": évacuation des résidus de cargaison des cales balayées ou aspirées et des citernes asséchées à l'aide de vapeur d'eau ou d'eau.
- j) "Cale/citerne lavée": cale ou citerne qui après lavage est appropriée à toute cargaison.
- k) "Eau de lavage": eau survenant lors du nettoyage de cales balayées ou aspirées ou de citernes asséchées. En font partie également l'eau de ballastage et l'eau de pluie provenant de ces cales ou citernes.

### Article 9.02 - Devoir général de vigilance

Le conducteur, les autres membres d'équipage et les autres personnes se trouvant à bord sont tenus de montrer toute la vigilance que commandent les circonstances, afin d'éviter la pollution de la voie d'eau et de limiter au maximum la quantité de déchets et d'eaux usées survenant à bord.

### Article 9.03 - Interdiction de déversement

1. Il est interdit de laisser tomber ou s'écouler dans la voie d'eau à partir des bâtiments des huiles usées, des eaux de fonds de cale, des graisses usées ou d'autres déchets huileux ou graisseux ainsi que des slops, des ordures ménagères et d'autres déchets spéciaux.
2. En cas de déversement accidentel de déchets visés au chiffre 1 ci-dessus ou de menace d'un tel déversement, le conducteur doit aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches en indiquant aussi exactement que possible la nature et l'endroit du déversement.

### Article 9.04 - Collecte et traitement à bord

1. Le conducteur doit assurer la collecte séparée à bord des déchets visés à l'article 9.01, chiffre 1, dans les récipients prévus à cet effet et la collecte des eaux de fonds de cale dans les fonds de cales des salles des machines. Les récipients doivent être stockés à bord de telle manière que toute fuite de marchandise puisse être constatée et empêchée à temps et facilement.
2. Il est interdit
  - a) d'utiliser des réservoirs mobiles stockés sur le pont comme réservoirs de collecte des huiles usées,
  - b) d'introduire dans le fond de cale de la salle des machines des produits de nettoyage dissolvant l'huile ou la graisse ou à action émulsifiante. Sont exceptés les produits qui ne rendent pas plus difficile l'épuration des eaux de cale par les stations de réception agréées, toutefois il est nécessaire de le faire après le nettoyage de la cale par pompage.

### Article 9.05 - Registre des hydrocarbures, dépôt des déchets aux stations de réception

1. Tout bâtiment ayant un compartiment des machines ou une section de moteurs est pourvu d'un registre des hydrocarbures, délivré par l'autorité compétente selon le modèle de l'Annexe 1 des "Recommandations relatives à la prévention de la pollution des eaux du Danube par la navigation". Ce registre de contrôle doit être conservé à bord. Après son renouvellement, il doit être conservé à bord 6 mois au moins après la dernière inscription.

2. Les déchets visés à l'article 9.03, chiffre 1, à l'exception des ordures ménagères, doivent être déposés, contre justificatif, dans les stations de réception agréées par les autorités compétentes à des intervalles réguliers, déterminés par l'état et l'exploitation du bâtiment. Ce justificatif consiste en une mention portée dans le registre des hydrocarbures par la station de réception.
3. Tout bâtiment qui, en vertu de dispositions valables en dehors du Danube, est muni d'autres documents relatifs au dépôt des déchets liés à l'exploitation du bateau, doit pouvoir apporter la preuve du dépôt des déchets en dehors du Danube, par ces autres documents. Est considéré également comme preuve à cet effet le journal de contrôle des huiles usées prévu par la Convention sur la prévention de la pollution en mer (Marpol).
4. Les eaux usées et les ordures ménagères doivent être déposées aux stations de réception prévues à cet effet.

#### Article 9.06 - Normes pour le traitement des déchets

1. Les eaux résiduaires provenant des bâtiments ne sont pas considérées comme des résidus d'hydrocarbures ou des mélanges d'eau et d'hydrocarbures si leur teneur en hydrocarbures ne dépasse pas 15 mg/litre.
2. Les eaux usées et les eaux résiduaires ménagères traitées provenant des bâtiments ne sont pas, du point de vue de la protection des eaux du Danube, considérées comme polluées si leur indice de pollution ne dépasse pas:
  - indice-colis: 1000
  - teneur en matières en suspension: 50 mg/litre
  - DBO<sub>5</sub>: 50 mg/litre
  - CCO-Cr: 150 mg/litre.

Ces caractéristiques sont obtenues au moyen d'un traitement spécial des eaux; la dilution de l'eau traitée par ce moyen n'est pas admise.

#### Article 9.07 - Déversement des eaux usées traitées

Est excepté de l'interdiction visée à l'article 9.03, chiffre 1, le déversement dans la voie d'eau d'eaux traitées par les bateaux si la teneur maximale de résidus à la sortie est continuellement et sans dilution antérieure conforme aux prescriptions prévues à l'article 9.06.

#### Article 9.08 - Peinture et nettoyage externe des bateaux

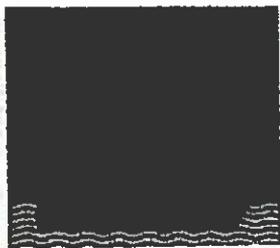
Il est interdit d'enduire d'huile ou de nettoyer le bordé extérieur des bateaux avec des produits dont le déversement dans l'eau est interdit.

18. Les dessins 2.8.1 - 2.8.10 de l'Annexe 3 aux DFND sont à modifier de la manière suivante:

Nuit

2.8.1. Bâtiments effectuant des transports de certaines matières inflammables (art. 3.14, par. 1)

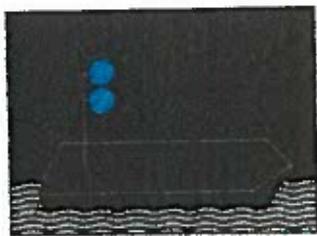
Signalisation supplémentaire:



Un feu bleu ordinaire, visible de tous les côtés

2.8.3. Bâtiments effectuant des transports de certaines matières présentant un danger pour la santé (art. 3.14, par. 2)

Signalisation supplémentaire:

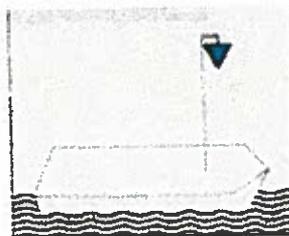


Deux feux bleus ordinaires, visibles de tous les côtés

Jour

2.8.2. Bâtiments effectuant des transports de certaines matières inflammables (art. 3.32, par. 1)

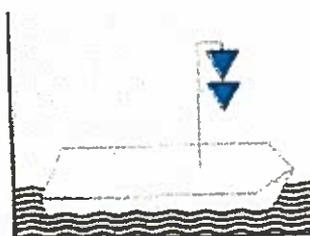
Signalisation supplémentaire:



Un cône bleu, pointe en bas

2.8.4. Bâtiments effectuant des transports de certaines matières présentant un danger pour la santé (art. 3.32, par. 2)

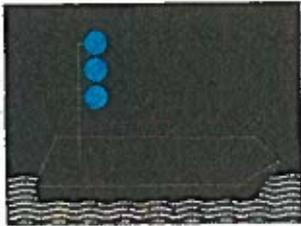
Signalisation supplémentaire:



Deux cônes bleus, pointes en bas

2.8.5. Bâtiments effectuant des transports de certaines matières explosibles (art. 3.14, par. 3)

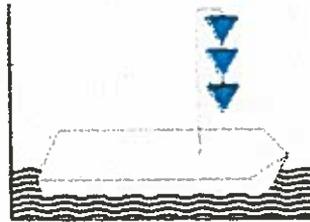
Signalisation supplémentaire:



Trois feux bleus ordinaires, visibles de tous les côtés

2.8.6. Bâtiments effectuant des transports de certaines matières explosibles (art. 3.32, par. 3)

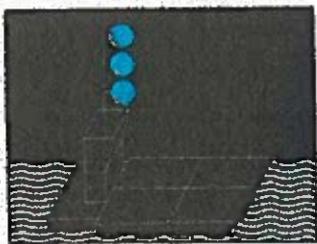
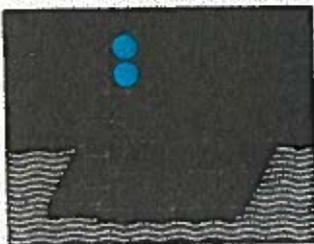
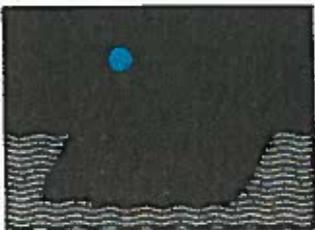
Signalisation supplémentaire:



Trois cônes bleus, pointes en bas

2.8.7. Convois poussés effectuant des transports de matières dangereuses (art. 3.14, par. 4)

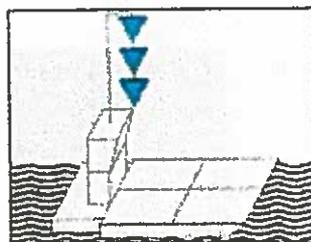
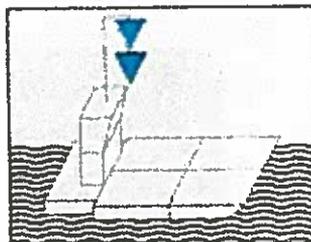
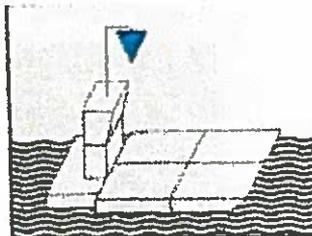
Signalisation supplémentaire du pousseur:



En fonction du degré de danger présenté par la marchandise: un, deux ou trois feux bleus ordinaires, visibles de tous les côtés

2.8.8. Convois poussés effectuant des transports de matières dangereuses (art. 3.32, par. 4)

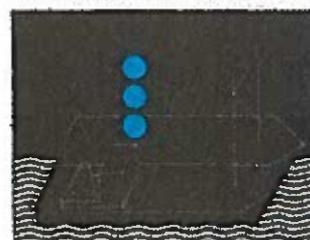
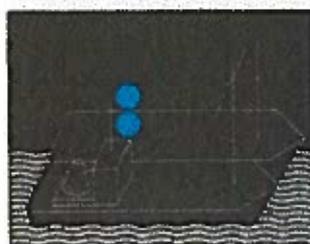
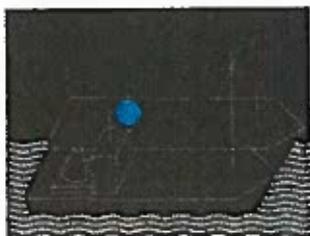
Signalisation supplémentaire du pousseur:



En fonction du degré de danger présenté par la marchandise: un, deux ou trois cônes bleus, pointes en bas

2.8.9. Formations à couple effectuant un transport de matières dangereuses (art. 3.14, par. 4)

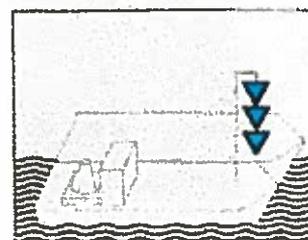
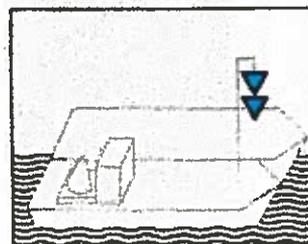
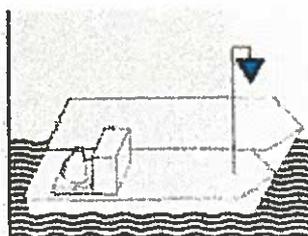
Signalisation supplémentaire du bâtiment assurant la propulsion de la formation:



En fonction du degré de danger présenté par la marchandise: un, deux ou trois feux bleus ordinaires, visibles de tous les côtés

2.8.10. Formations à couple effectuant un transport de matières dangereuses (art. 3.32, par. 4)

Signalisation supplémentaire du bâtiment assurant la propulsion de la formation:



En fonction du degré de danger présenté par la marchandise: un, deux ou trois cônes, pointes en bas

19. Les dessins 2.8.11 - 2.8.20 de l'Annexe 3 aux DFND sont à supprimer.

20. Les dessins 3.2.1 - 3.2.6 de l'Annexe 3 aux DFND sont à modifier comme suit:

Nuit

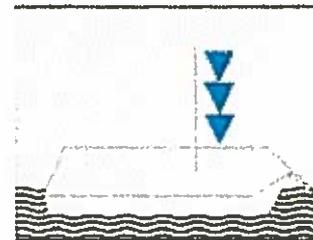
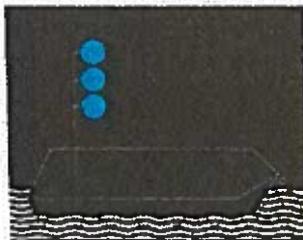
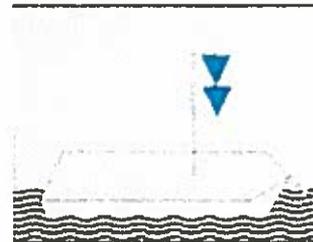
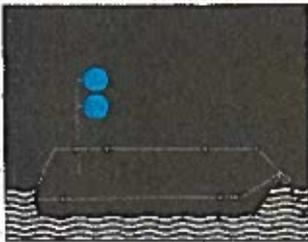
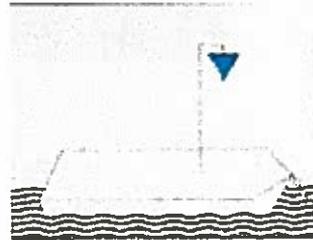
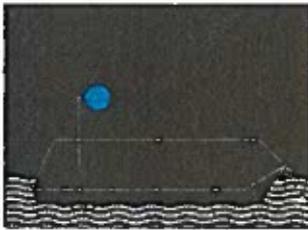
Jour

3.2.1. Bâtiments effectuant des transports de matières dangereuses (art. 3.21):

3.2.2. Bâtiments effectuant des transports de matières dangereuses (art. 3.37):

Signalisation supplémentaire:

Signalisation supplémentaire:



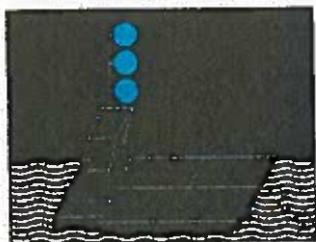
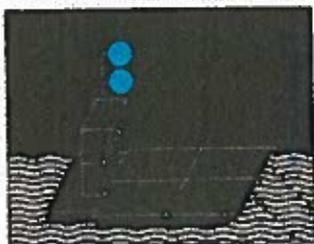
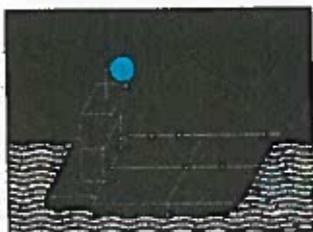
En fonction du degré de danger présenté par la marchandise: un, deux ou trois feux bleus ordinaires, visibles de tous les côtés

En fonction du degré de danger présenté par la marchandise: un, deux ou trois cônes bleus, pointes en bas

Nuit

3.2.3. Convois poussés effectuant des transports de matières dangereuses (art. 3.21.)

Signalisation supplémentaire du pousseur:

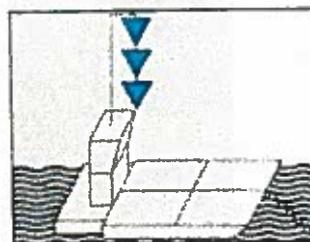
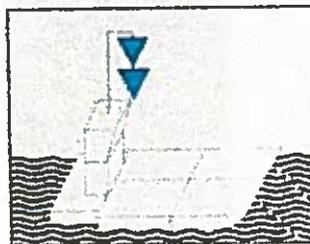
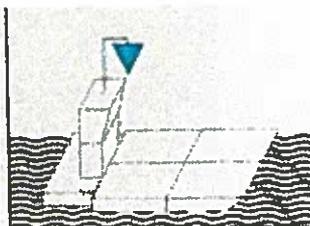


En fonction du degré de danger présenté par la marchandise: un, deux ou trois feux bleus ordinaires, visibles de tous les côtés

Jour

3.2.4. Convois poussés effectuant des transports de matières dangereuses (art. 3.27.)

Signalisation supplémentaire du pousseur:

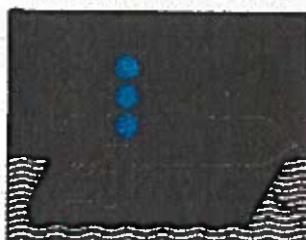
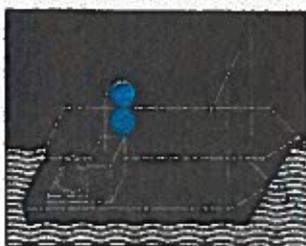
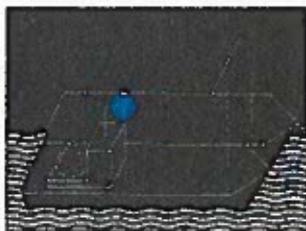


En fonction du degré de danger présenté par la marchandise: un, deux ou trois cônes bleus, pointes en bas

Nuit

- 3.2.5. Formations à couple effectuant des transports de matières dangereuses (art. 3.21.)

Signalisation supplémentaire du bâtiment assurant la propulsion de la formation:

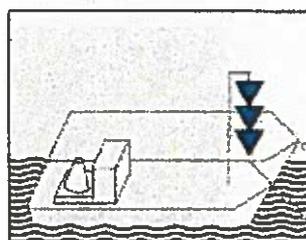
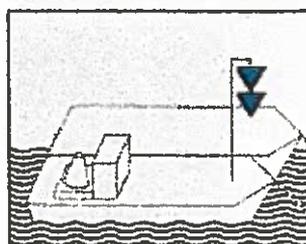
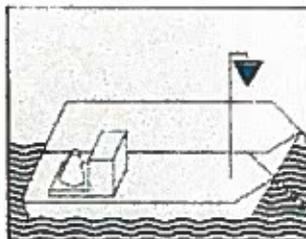


En fonction du degré de danger présenté par la marchandise: un, deux ou trois feux bleus ordinaires, visibles de tous les côtés

Jour

- 3.2.6. Formations à couple effectuant des transports de matières dangereuses (art. 3.37.)

Signalisation supplémentaire du bâtiment assurant la propulsion de la formation:



En fonction du degré de danger présenté par la marchandise: un, deux ou trois cônes bleus, pointes en bas

21. Les dessins 3.2.7 - 3.2.12 de l'Annexe 3 aux DFND sont à supprimer.

22. A l'Annexe 7 des DFND, remplacer le modèle de signaux E.5.4. par un nouveau modèle de signaux E. 5. 4 - E. 5. 15

- |         |  |  |
|---------|--|--|
| E. 5. 4 | Aire de stationnement réservée aux bâtiments sans équipage, à l'exception des bâtiments qui doivent porter les feux bleus ou les cônes bleus prescrits à l'art. 3.14 ou 3.32.        |    |
| E. 5. 5 | Aire de stationnement réservée aux bâtiments sans équipage qui doivent porter le feu bleu prescrit à l'art. 3.14, par. 1 ou le cône bleu prescrit à l'art. 3.32, par. 1.             |    |
| E. 5. 6 | Aire de stationnement réservée aux bâtiments sans équipage qui doivent porter deux feux bleus prescrits à l'art. 3.14, par. 2 ou deux cônes bleus prescrits à l'art. 3.32, par. 2.   |   |
| E. 5. 7 | Aire de stationnement réservée aux bâtiments sans équipage qui doivent porter trois feux bleus prescrits à l'art. 3.14, par. 3 ou trois cônes bleus prescrits à l'art. 3.32, par. 3. |  |
| E. 5. 8 | Aire de stationnement réservée aux bâtiments avec équipage, à l'exception des bâtiments qui doivent porter les feux ou les cônes bleus prescrits à l'art. 3.14 ou 3.32.              |  |
| E. 5. 9 | Aire de stationnement réservée aux bâtiments avec équipage qui doivent porter le feu bleu prescrit à l'art. 3.14, par.1, ou le cône bleu prescrit à l'art. 3.32, par.1.              |  |

- E. 5. 10 Aire de stationnement réservée aux bâtiments avec équipage qui doivent porter deux feux bleus prescrits à l'art. 3.14, par.2, ou deux cônes bleus prescrits à l'art. 3.32, par.2. 
- E. 5. 11 Aire de stationnement réservée aux bâtiments avec équipage qui doivent porter trois feux bleus prescrits à l'art. 3.14, par.3, ou trois cônes bleus prescrits à l'art. 3.32, par.3. 
- E. 5. 12 Aire de stationnement réservée aux bâtiments avec équipage et sans équipage, à l'exception des bâtiments qui doivent porter les feux ou les cônes bleus prescrits à l'art. 3.14 ou à l'art. 3.32. 
- E. 5. 13 Aire de stationnement réservée aux bâtiments avec équipage et sans équipage, qui doivent porter le feu bleu prescrit à l'art. 3.14, par. 1 ou le cône bleu prescrit à l'art. 3.32, par. 1. 
- E. 5. 14 Aire de stationnement réservée aux bâtiments avec équipage et sans équipage, qui doivent porter deux feux bleus prescrits à l'art. 3.14, par. 2 ou deux cônes bleus prescrits à l'art. 3.32, par. 2. 
- E. 5. 15 Aire de stationnement réservée aux bâtiments avec équipage et sans équipage, qui doivent porter trois feux bleus prescrits à l'art. 3.14, par. 3 ou trois cônes bleus prescrits à l'art. 3.32, par. 3. 

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

**établies par:**

- les autorités compétentes de la République Fédérale d'Allemagne
- les autorités compétentes de la République d'Autriche
- les autorités compétentes de la République Slovaque
- les autorités compétentes de la République de Hongrie
- les autorités compétentes de la Roumanie

Les Règles locales de la navigation sur le Danube (Dispositions spéciales) ont été adoptées par les autorités compétentes des pays danubiens, compte tenu des conditions locales et spécifiques de la navigation sur leurs secteurs de Danube, en tant que complément à la partie générale des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (DFND). Cette partie de la publication comprend également les Dispositions spéciales relatives à la navigation sur le Bas-Danube.

Les Règles locales de la navigation sur le Danube (Dispositions spéciales) contiennent les textes des documents reçus des autorités compétentes des pays danubiens, ainsi que la traduction dans la deuxième langue officielle de la Commission du Danube, effectuée par le Secrétariat.

**DISPOSITIONS SPECIALES APPLICABLES  
SUR LE SECTEUR DE DANUBE DE LA  
REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE**

**COMMISSION DU DANUBE**

**Budapest, 1997**

Les présentes "Dispositions spéciales applicables sur le secteur de Danube de la République Fédérale d'Allemagne" constituent la deuxième partie du "Règlement de police pour la navigation sur le Danube" entré en vigueur à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1993, et régissent le secteur de Danube de Kelheim à Jochenstein (km 2414,60-2201,77).

Le Secrétariat de la Commission du Danube a reçu des autorités compétentes de l'Allemagne le texte de ces Dispositions spéciales en français.

## DEUXIEME PARTIE

### DISPOSITIONS PARTICULIÈRES APPLICABLES AU SECTEUR DANUBIEN RELEVANT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE

#### Chapitre 8

#### RÉGLEMENTATIONS SPÉCIALES COMPLÉTANT CERTAINES DISPOSITIONS DE LA PREMIÈRE PARTIE

##### Article 8.01

##### Signification de quelques termes (art. 1.01)

1. Par dérogation à l'article 1.01, par. 2, 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 font partie d'un convoi, sont considérés comme bâtiments non motorisés.
2. Sans préjudice des dispositions de l'article 1.01, par. 29, sur la voie d'eau fédérale du Danube:
  - a) le terme "chenal" désigne un secteur de la voie navigable utilisé par la navigation de transit à un niveau donné et en fonction des circonstances locales;
  - b) le terme "passe" désigne un secteur du chenal présentant certaines largeurs et profondeurs en vue de la navigation de transit, dimensions dont le maintien est souhaité.

##### Article 8.02

##### Devoirs de l'équipage et des autres personnes se trouvant à bord (art. 1.03)

Par dérogation à l'article 1.03, par. 2, les membres de l'équipage et les autres personnes se trouvant à bord qui, de façon temporaire, déterminent la route et la vitesse du bâtiment sont responsables de l'observation des dispositions du présent Règlement et des prescriptions édictées dans le cadre des articles 1.22 et 8.05.

##### Article 8.03

##### Tenue de la barre (art. 1.09)

Par dérogation à l'article 1.09, par. 1, la réquisition d'âge ne s'applique pas aux menues embarcations sans moyens mécaniques de propulsion.

## **Article 8.04**

### **Documents de bord (art. 1.10)**

1. En trafic national, les documents visés à l'article 1.10, par. 1, litt. a, b et c, doivent se trouver à bord des bâtiments, et le certificat relatif à la marque d'identification officielle en plus à bord des menues embarcations. Le journal de bord au sens de l'article 1.10, par. 1, litt. d, est également le livre de bord.
2. En outre, doivent également se trouver à bord les attestations et les documents d'accompagnement relatifs au transport de certaines marchandises dangereuses, en particulier le document de transport établi par l'expéditeur, les instructions écrites à joindre par l'expéditeur, relatives à l'ensemble des marchandises dangereuses se trouvant à bord, un exemplaire de l'Annexe B à l'AND-R et le certificat d'agrément du bâtiment visé à l'AND-R. Il n'est pas dérogé aux dispositions de l'article 2, par. 2, du règlement du 7 avril 1992.

## **Article 8.05**

### **Prescriptions de caractère temporaire (art. 1.22)**

Par dérogation à l'article 1.22, l'autorité compétente peut édicter des prescriptions dérogatoires au présent Règlement à titre d'essai ou dans l'attente d'une modification du présent Règlement pour une période d'au plus trois ans. Des exemplaires de ces prescriptions et du règlement visé à l'article 1.11 dans leurs versions actuelles doivent se trouver à bord des bâtiments, à l'exception des menues embarcations.

## **Article 8.06**

### **Marques d'identification des bâtiments à l'exception des menues embarcations (art. 2.01)**

1. Par dérogation à l'article 2.01, par. 1, litt.a, sur les bâtiments non motorisés le nom peut également être apposé de façon à ne pas être visible de l'arrière.
2. Par dérogation à l'article 2.01, par. 6, les bâtiments nationaux ne sont pas tenus de montrer le pavillon national. Cependant, d'autres pavillons ne doivent pas être montrés à sa place.

## **Article 8.07**

### **Echelles de tirant d'eau (art. 2.04)**

L'article 2.04, par. 2, ne s'applique qu'aux bâtiments soumis à la visite obligatoire.

## **Article 8.08**

### **Signalisation de nuit des menues embarcations faisant route (art. 3.13)**

1. L'article 3.13, par. 2, ne s'applique pas aux menues embarcations isolées propulsées par un moteur, à l'exception des canots de bord, d'une longueur inférieure à 7 m, lorsqu'elles sont en mesure de faire route à plus de 10 km/h en eau dormante.
2. Par dérogation au paragraphe 1 ci-dessus et à l'article 3.13, les menues embarcations peuvent également porter les feux visés à l'article 3.13 du Code allemand des voies navigables intérieures dans sa version actuelle.

## **Article 8.09**

### **Signalisation de nuit supplémentaire des bâtiments effectuant certains transports de marchandises dangereuses**

Par dérogation aux articles 3.14, 3.15, 3.21, 3.22, 3.32, 3.33, 3.37 et 3.38, les bâtiments transportant des marchandises dangereuses sur le Danube entre les p.k. 2414,60 et 2223,20 peuvent également porter les feux et cônes supplémentaires prescrits par les articles 3.14, 4.21, 3.32 et 3.37 du Code allemand des voies navigables intérieures dans sa version actuelle. Les bâtiments transportant ou ayant transporté des matières liquides inflammables de la catégorie K3 doivent porter, également dans ce cas, un cône bleu ou un feu bleu. Les bâtiments qui, en fonction des prescriptions visées à la première phrase ci-dessus, doivent porter deux cônes bleus ou deux feux bleus doivent le faire également sur le secteur signalé dans cette même phrase.

## **Article 8.10**

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

L'article 3.20, par. 4, s'applique également aux

- a) - bâtiments amarrés à un établissement flottant et suffisamment éclairés par celui-ci;
- b) - menues embarcations amarrées en une rangée à un établissement flottant;
- c) - bâtiments munis d'une autorisation de l'autorité compétente.

### Article 8.11

#### Signalisation de nuit des matériels flottants en stationnement (art. 3.25)

L'article 3.25 ne s'applique pas aux matériels flottants qui

- a) font partie d'un groupement de bâtiments ou d'un convoi lorsque le bâtiment stationnant côté chenal porte le feu visé à l'article 3.20, par. 1;
- b) n'entrent dans la voie navigable qu'à moins de 5 m.

### Article 8.12

#### 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 portent secours.

### Article 8.13

#### Signaux sonores interdits (art. 4.03)

Par dérogation à l'article 4.03, par. 2, l'usage de signaux sonores pour la communication entre bâtiment et rive est interdit dans les agglomérations situées sur la voie fluviale.

### Article 8.14

#### Garde et surveillance (art. 7.08)

1. Une garde efficace doit se trouver en permanence à bord des bâtiments stationnant en dehors du chenal ou amarrés à la rive lorsqu'ils
  - a) ont des passagers à bord,
  - b) transportent des matières explosibles et d'autres matières visées à l'Annexe 10 ou des matières radioactives;
  - c) font eau.

Par dérogation à l'article 7.08, par. 2, tous les autres bâtiments en stationnement doivent être surveillés par une personne capable d'intervenir rapidement en cas de besoin, à moins que les conditions locales ne l'exigent autrement ou que l'autorité compétente n'y déroge. Une telle personne, qui est à désigner par le conducteur ou le propriétaire du bâtiment, peut être responsable de plusieurs bâtiments. Les

phrases 2 et 3 ci-dessus s'appliquent par analogie aux matériels flottants et aux établissements flottants.

2. La garde visée au paragraphe 1 ci-dessus ou à l'article 7.08 peut assumer la surveillance de plusieurs bâtiments lorsque ceux-ci stationnent l'un à côté de l'autre et lorsque le passage d'un bâtiment à l'autre est possible.
3. Le paragraphe 3 ne s'applique pas lorsque l'autorité compétente y accorde une dérogation ou lorsque les conditions locales n'exigent pas une surveillance.
4. Lorsqu'une garde ou un préposé à la surveillance a été désigné pour des bâtiments, des matériels flottants et des établissements flottants en stationnement, celle-ci (celui-ci) prend la place du conducteur (art. 1.02).

### **Article 8.15**

#### Signal "n'approchez-pas"

1. En cas d'incident ou d'accident susceptibles de provoquer un dégagement de matières dangereuses transportées et visées à l'Annexe 9 ou 10 au présent Règlement, le signal "n'approchez-pas" doit être déclenché si l'équipage n'est pas en mesure d'éliminer les dangers qui en résultent pour les personnes ou pour la navigation. Cette prescription ne s'applique pas aux barges de poussage et aux autres bâtiments non motorisés. Toutefois, lorsque ceux-ci font partie d'un convoi, le signal "n'approchez-pas" doit être donné par le bâtiment à bord duquel se trouve le conducteur du convoi.
2. Le signal "n'approchez-pas" consiste en un signal sonore et lumineux. Le signal sonore consiste en la répétition continue, pendant au moins 15 minutes consécutives, d'un son bref suivi d'un son prolongé. Le signal sonore doit être accompagné d'un signal lumineux synchronisé, visé à l'article 4.01, paragraphe 2, du présent Règlement. Après déclenchement, le fonctionnement du signal "n'approchez-pas" doit être automatique; la commande doit être conçue de telle manière qu'un déclenchement involontaire du signal soit impossible.
3. Les bâtiments qui perçoivent le signal "n'approchez-pas" doivent prendre toutes les mesures utiles pour éviter le danger menaçant. En particulier:
  - a) s'ils se dirigent vers la zone de danger, ils doivent se tenir au plus grand écart possible de celle-ci et, si la situation l'exige, virer;
  - b) s'ils ont déjà franchi la zone de danger, ils doivent poursuivre leur route à la plus grande vitesse possible.
4. A bord des bâtiments visés au paragraphe 3 ci-dessus, il faut immédiatement
  - fermer toutes les fenêtres et toutes les ouvertures donnant sur l'extérieur;

- éteindre toute lumière et tout feu non protégés;
- cesser de fumer;
- arrêter les machines auxiliaires dont le fonctionnement n'est pas nécessaire;
- de manière générale, éviter toute formation d'étincelles.

En cas de mise à l'arrêt du bâtiment, tous les moteurs et toutes les machines auxiliaires étant encore en service doivent être arrêtés ou débranchés.

5. Le paragraphe 4 ci-dessus est également applicable aux bâtiments qui stationnent à proximité de la zone de danger lors de la perception du signal "n'approchez-pas"; le cas échéant, il convient d'abandonner le bâtiment.
6. Dans l'application des mesures visées aux paragraphes 3 à 5 ci-dessus, il y a lieu de tenir compte du courant et de la direction du vent.
7. Les mesures visées aux paragraphes 3 à 6 ci-dessus doivent également être prises par les bâtiments si le signal "n'approchez-pas" est émis de la rive.
8. Les conducteurs des bâtiments qui perçoivent le signal "n'approchez-pas" doivent en aviser sans délai l'autorité compétente.

## C h a p i t r e 9

### GROUPEMENT DES BÂTIMENTS

#### Article 9.01

##### Dimensions des bâtiments

Sur les secteurs énumérés ci-après, les bâtiments isolés ne doivent pas dépasser les dimensions suivantes:

N°d'ordre	Secteur	longueur m	largeur m
1	pont-raîl de Kräutelstein (km 2223,30) - Vilshofen (km 2249,00)	110,00/ 120,00*	22,80
2	Vilshofen (km 2249,00) - canal Main-Danube (km 2411,60)	110,00	11,40
3	canal Main-Danube (km 2411,60) <sup>9</sup> - Kelheim (km 2414,72)	55,00	11,40

\* bâtiments mis en chantier avant le 1<sup>er</sup> juillet 1990

## Article 9.02

### Dimensions des convois poussés

Sur les secteurs énumérés ci-après, les convois poussés ne doivent pas dépasser les dimensions suivantes:

a) en navigation vers l'amont

N° d'ordre	Secteur	longueur m	largeur m
1	pont-rail de Kräutelstein (km 2223,30) - Vilshofen (km 2249,00)	185,00	22,80
2.1	Vilshofen (km 2249,00) - amont de l'écluse de Straubing (km 2325,50)	110,00	22,80
2.2	ou bien	185,00	11,40
2.3	lors d'un niveau d'eau de 350 cm et plus à l'échelle de Hofkirchen	185,00	22,80
3	amont de l'écluse de Straubing (km 2325,50) - amont de l'écluse de Geisling (km 2355,00)	110,00	22,80
4	amont de l'écluse de Geisling (km 2355,00) - Regensburg, pont-rail de Schwabelweis (km 2376,80)	185,00	22,80
5	Regensburg pont-rail de Schwabelweis (km 2376,80) - canal Main-Danube (km 2411,60)	185,00	11,40
6	canal Main-Danube (km 2411,60) - Kelheim (km 2414,72)	55,00	11,40

b) en navigation vers l'aval:

N° d'ordre	Secteur	longueur m	largeur m
1	Kelheim (km 2414,72) - canal Main-Danube (km 2411,60)	550,00	11,40
2	canal Main-Danube (km 2411,60) - Regensburg, pont-rail de Schwabelweis (km 2376,80)	185,00	11,40
3	Regensburg, pont-rail de Schwabelweis (km 2376,80) - amont de l'écluse de Geisling (km 2355,00)	185,00	22,80
4	amont de l'écluse de Geisling (km 2355,00) - amont de l'écluse de Straubing (km 2325,50)	110,00	11,40
5	amont de l'écluse de Straubing (km 2325,50) - Vilshofen (km 2249,00)	110,00	22,80
6	Vilshofen (km 2249,00) - pont-rail de Kräutelstein (km 2223,30)	185,00	22,80

**Article 9.03****Dimensions des formations à couple**

Sur les secteurs énumérés ci-après, les formations à couple ne doivent pas dépasser les dimensions suivantes:

N° d'ordre	Secteur	longueur m	largeur m
1	pont-rail de Kräutelsein (km 2223,30) - Vilshofen (km 2249,00)	110,00	34,20
2	Vilshofen (km 2249,00) - amont de l'écluse de Geisling (km 2355,00)	110,00	22,80
3	amont de l'écluse de Geisling (km 2355,00) - Regensburg pont-rail de Schwabelweis (km 2376,80)	110,00	34,20
4	Regensburg pont-rail de Schwabelweis (km 2376,80) - canal Main-Danube (km 2411,60)	110,00	11,40
5	canal Main-Danube (km 2411,60) - Kelheim (km 2414,72)	55,00	11,40

## Article 9.04

### Composition des convois remorqués

Sur les secteurs énumérés ci-après, les convois remorqués doivent se conformer aux dimensions maximales et aux groupements admissibles comme suit:

a) en navigation vers l'amont

N° d'ordre	Secteur	Nombre des bâtiments accouplés latéralement au bâtiment de remorque	Nombre des rangées de bâtiments en remorque	largeur m
1	pont-rail de Kräutelstein (km 2223,30) - Vilshofen (km 2249,00)	1	4	22,80
2.1	Vilshofen (km 2249,00) - amont de l'écluse de Geisling (km 2355,00)	-	5	11,40
2.2	ou bien	1	1	22,80
2.3	ou bien	-	2	22,80
3	amont de l'écluse de Geisling (km 2355,00) - Regensburg, pont-rail de Schwabelweis (km 2376,80)	1	4	22,80
4	Regensburg, pont-rail de Schwabelweis (km 2376,80) - canal Main-Danube (km 2411,60)	1	2	11,40
5	canal Main-Danube (km 2411,60) Kelheim (km 2414,72)	-	1	11,40

b) en navigation vers aval

N° d'ordre	Secteur	Nombre des bâtiments accouplés latéralement au bâtiment de remorque	Nombre des rangées de bâtiments en remorque	largeur m
1	Kelheim (km 2414,72) - canal Main-Danube (km 2411,60)	-	1	11,40
2	canal Main-Danube (km 2411,60) - Regensburg, pont-rail de Schwabelweis (km 2376,80)	-	1	22,80
3.1	Regensburg, pont-rail de Schwabelweis (km 2376,80) - aval de l'écluse de Geisling (km 2353,80)	1	1	30,00
3.2	ou bien	1	2	22,80
4	aval de l'écluse de Geisling (km 2353,80) - aval de l'écluse de Straubing (km 2321,40)	1	1	22,80
5.1	aval de l'écluse de Straubing (km 2321,40) - pont-rail de Kräutelstein (km 2223,30)	1	1	30,00
5.2	Vilshofen (km 2249,00) - aval de l'écluse de Kachlet (km 2230,30)	1	2	22,80

### Article 9.05

#### Dérogations

L'autorité compétente peut accorder des dérogations aux articles 9.01 à 9.04 si la sécurité et le bon ordre de la navigation n'en sont pas compromis.

## Chapitre 10

### DISPOSITIONS ADDITIONNELLES

#### Article 10.1

##### Hauts niveaux navigables

1. Si la hauteur des eaux a atteint ou dépassé le plus haut niveau navigable (HNN), toute navigation, y inclus la traversée du fleuve, doit être arrêtée. Les hauts



### **Article 10.03**

#### **Bâtiments échoués**

Les tentatives de remettre à flot les bâtiments échoués par ses propres moyens ou à l'aide de tiers sont soumises à l'autorisation préalable de l'autorité compétente.

### **Article 10.04**

#### **Arrêt des convois remorqués avalants**

1. Avant de s'arrêter, les convois remorqués avalants doivent virer vers l'amont.
2. Le paragraphe 1 ci-dessus ne s'applique pas à l'arrêt en cas d'urgence, à l'attente de l'éclusage ainsi que dans les canaux d'écluse, les garages des écluses, les écluses et les ports.

### **Article 10.05**

#### **Remorquage par convoi poussé**

1. Le remorquage par convoi poussé est interdit.
2. Le paragraphe 1 ci-dessus ne s'applique pas aux convois poussés dont les dimensions maximales ne dépassent pas 110 m de longueur et 11,40 m de largeur et si le pousseur est admis à effectuer des opérations de remorquage.
3. Le groupement formé d'un convoi poussé effectuant des opérations de remorquage est un convoi remorqué au sens de l'article 1.01, par. 12, et le convoi poussé est assimilé à un bâtiment motorisé en tête d'un convoi remorqué.

### **Article 10.06**

#### **Convois poussés comprenant des bâtiments autres que des barges de poussage**

1. Un convoi poussé ne peut comprendre des bâtiments autres que des barges de poussage que lorsque ceux-ci sont accouplés latéralement et lorsque le convoi poussé est constitué du pousseur et d'une ou de deux barges de poussage en flèche.
2. Les chalands munis de dispositifs de poussage à l'avant et à l'arrière sont assimilés, pour l'application des dispositions du paragraphe 1 ci-dessus, aux barges de poussage. Les chalands munis de dispositifs de poussage seulement à l'arrière ne peuvent être déplacés en flèche avec le pousseur qu'en tête du convoi.

### **Article 10.07**

#### **Déplacement de barges de poussage et d'autres bâtiments sans installation de gouverne**

Le déplacement d'une barge de poussage ou d'un autre bâtiment sans installation de gouverne en dehors d'un convoi poussé ne peut se faire que:

- a) à couple d'un bâtiment motorisé;
- b) en convoi remorqué à couple d'un ou de plusieurs bâtiments disposant d'une manoeuvrabilité suffisante pour l'ensemble des bâtiments remorqués de la même rangée.

### **Article 10.08**

#### **Déplacement de bâtiments munis d'installations de gouverne**

Un convoi ne peut comprendre des bâtiments non munis d'une installation de gouverne à la proue que lorsque leur avant est dirigé vers la tête du convoi. Ceci ne s'applique pas aux déplacements mineurs (par exemple dans les ports ou aux postes de transbordement).

## **Chapitre 11**

### **PORTS D'ABRI (ART. 1.25)**

#### **Article 11.01**

##### **Champ d'application**

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux ports d'abri de Deggendorf (p.k. 2283,90 rive gauche) et de Passau-Lindau (p.k. 2222,10 rive gauche).

#### **Article 11.02**

##### **Utilisation des ports d'abri**

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

Par dérogation aux dispositions ci-avant, du 1<sup>er</sup> mars au 31 octobre, le plan d'eau compris entre les p.k. 2284,30 et 2284,03 est réservé aux menues embarcations en une rangée de 20 m avant la rive gauche du port. Les bâtiments transportant des marchandises dangereuses ne peuvent entrer dans le port qu'avec l'autorisation préalable de l'autorité compétente.

2. Le port d'abri de Passau-Lindau est réservé aux bâtiments transportant des matières liquides inflammables.

### **Article 11.03**

#### **Garde-port**

Lorsque l'autorité compétente a désigné des garde-port pour les ports d'abri, ceux-ci sont chargés des tâches incombant à l'autorité compétente.

### **Article 11.04**

#### **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. A 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 11.05**

#### **Personne de surveillance**

La personne de surveillance visée à l'article 8.14, par. 3, doit être désignée nommément à l'autorité compétente ou au garde-port.

### **Article 11.06**

#### **Ancrage**

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

**Article 11.07****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 11.08****Déclaration obligatoire**

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

**Article 11.09****Dispositions à prendre pour les cas de danger**

Il doit être garanti que les bâtiments transportant des marchandises dangereuses puissent être déhalés en cas de danger et que les dispositifs extincteurs à bord puissent être utilisés.

**Article 11.10****Bâtiments-citernes**

Pendant le stationnement dans les ports d'abri, les lucarnes des bâtiments-citernes du type V ne doivent pas être ouvertes non plus.

**Article 11.11****Travaux de réparation**

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

## **Article 11.12**

### **Présence de glace**

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

## **Article 11.13**

### **Dérogations**

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 12**

### **MENUES EMBARCATIONS**

## **Article 12.01**

### **Navigation sur les eaux mortes**

1. Les menues embarcations munies de moyens mécaniques de propulsion ne doivent pas naviguer sur les eaux mortes (par exemple, plans d'eau situés derrière les ouvrages parallèles ou des digues latérales). Cela ne s'applique pas aux bâtiments utilisés pour l'exercice d'un droit de chasse ou de pêche professionnelle.
2. La première phrase du paragraphe 1 ci-dessus ne s'applique pas aux accès aux postes de stationnement admis par l'autorité compétente.

## C h a p i t r e 13

### DISPOSITIONS PARTICULIÈRES DE ROUTE ET DE STATIONNEMENT POUR CERTAINS SECTEURS DANUBIENS RELEVANT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE

#### Section I.

#### NAVIGATION DANS LES BIEFS DE BAD ABBACH A GEISLING ET LE BIEF DE KACHLET

#### Article 13.01

#### Rencontre réglée

La rencontre sur les secteurs

- a) entre l'embouchure du canal Main-Danube (p.k. 2411,60) et l'amont de l'écluse de Geisling (p.k. 2355,00) et
- b) entre Vilshofen (p.k. 2249,00) et Schalding (p.k. 2234,50)

est régie par les règles suivantes.

1. Par dérogation à l'article 6.04, les montants et les avalants doivent, en cas de rencontre, se diriger si loin vers tribord que le passage bâbord puisse s'effectuer sans danger.
2. Les montants peuvent demander que le passage ait lieu, suivant les règles de l'article 6.04, tribord sur tribord, lorsqu'ils veulent soit se diriger vers un affluent, un port, un poste de chargement ou de déchargement, un quai ou un lieu de stationnement sur la rive droite, soit partir d'un poste de chargement, de déchargement, d'accostage ou de stationnement situé sur la rive droite, soit sortir d'un affluent ou d'un port sur la rive droite. Toutefois, ils ne peuvent l'exiger qu'à condition d'être assurés qu'il est possible de leur donner satisfaction sans danger.
3. Le paragraphe 2 ci-dessus s'applique par analogie aux avalants, les lieux y mentionnés étant situés, dans ce cas, sur la rive gauche.
4. Les avalants qui veulent user de la possibilité visée au paragraphe 3 ci-dessus, doivent émettre en temps utile "deux sons brefs" et, en outre, montrer les signaux visuels visés au paragraphe 3 de l'article 6.04. Les montants doivent alors satisfaire à la demande des avalants et en donner confirmation en émettant "deux sons brefs" et en montrant les signaux visuels visés au paragraphe 3 de l'article 6.04. Dès qu'il est à craindre que les intentions des avalants n'aient pas été comprises par les montants, les avalants doivent répéter les signaux sonores prévus dans la première phrase du présent paragraphe.
5. L'article 6.05 ne s'applique pas.

**Section II.****DISPOSITIONS ADDITIONNELLES POUR LE SECTEUR FRONTALIER  
GERMANO-AUTRICHIEN  
(du p.k. 2223,20 au p.k. 2201,77)****Article 13.02****Menues embarcations et certains appareils de sport nautique**

Sur le secteur frontalier germano-autrichien, il est interdit de faire usage de planches à voile, de scooters et de menues embarcations similaires ainsi que de matériels flottants. L'autorité compétente peut y accorder des dérogations.

**Section III.****PASSAGE AUX ÉCLUSES****Article 13.03****Généralités**

La zone éclusière comprend

1. pour l'écluse de Bad Abbach, l'écluse ainsi que les garages amont et aval (du p.k. 2397,70 au p.k. 2396,60),
2. pour l'écluse de Regensburg, le secteur entre le pont Oberpfalzbrücke (p.k. 2380,20) et l'embouchure du Regen (p.k. 2379,20),
3. pour les écluses de Geisling à Jochenstein, le secteur entre les installations de présignalisation (art. 13.07).

**Article 13.04****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 Geisling à Jochenstein, une longueur maximale de 230 m et une largeur maximale de 22,80 m.

2. L'enfoncement des bâtiments ne doit être que de 2,80 m au maximum. Les bâtiments d'un enfoncement de plus de 2,50 m qui veulent passer à l'écluse de Kachlet nécessitent l'autorisation préalable du personnel de l'écluse si le niveau d'eau à l'échelle de Passau-Donau est inférieur à 400 cm.
3. Les bâtiments et les convois dont les dimensions dépassent celles prévues au paragraphe 1 ci-dessus nécessitent pour l'éclusage l'autorisation préalable de l'autorité compétente.

### **Article 13.05**

#### Comportement dans la zone éclusière

1. Avant et après l'éclusage, 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.

Il n'est pas dérogé aux dispositions de l'article 13.11 (poste de stationnement de Heining - du p.k. 2232,40 au p.k. 2231,60, rive droite).

2. Pendant le passage à l'écluse, l'équipage de pont doit se trouver sur le pont, à moins qu'il ne doive descendre à terre pour fixer les aussières. La timonerie des bâtiments motorisés doit être occupée pendant l'éclusage.
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 radiotéléphonie que le bâtiment ou le convoi est prêt à être éclusé. Les bâtiments ne pouvant pas utiliser la radiotéléphonie doivent faire l'annonce par voix.
5. Il est interdit
  - a) de manipuler les dispositifs de commande de l'écluse sans autorisation,
  - b) de monter sur les installations éclusières sans autorisation.
6. Les convois doivent regrouper, si besoin est, leurs éléments en temps utile en vue de l'éclusage. Les convois avalants ne doivent être composés après l'éclusage que dans le garage aval de l'écluse. A cette fin, ils peuvent accoster aux deux quais du garage aval de l'écluse. Les convois montants ne doivent être recomposés après l'éclusage qu'après avoir quitté le garage amont de l'écluse.
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 l'administration publique, du service des centrales hydro-électriques et des titulaires d'un droit 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.
9. Dans les sas
  - a) les menues embarcations doivent se tenir à l'écart des bâtiments motorisés,
  - b) il est interdit de faire du bruit.

### Article 13.06

#### Navigation au radar dans les zones éclusières

1. Par visibilité réduite, les bâtiments qui, à l'approche des zones éclusières, ne peuvent reconnaître les feux des installations de présignalisation ou de signalisation d'accès, doivent s'arrêter aux lieux d'attente et contacter par radiotéléphonie le poste de service de l'écluse. Les lieux d'attente sont
  - pour les écluses de Bad Abbach et de Regensburg, les murs à la rive droite du garage des écluses,
  - pour l'écluse de Geisling, les lieux de stationnement au p.k. 2356,70 et ceux près de Pfatter,
  - pour l'écluse de Straubing, les lieux de stationnement au p.k. 2324,20 et au p.k. 2320,20,
  - pour les groupes d'écluses de Kachlet, les lieux de stationnement de Heining et de Stelzhof,
  - pour le groupe d'écluses de Jochenstein, les lieux de stationnement de Ranning et de Engelhartzell.
2. Dans les conditions visées à la première phrase du paragraphe 1 ci-dessus, seuls les bâtiments naviguant au radar, et seulement avec l'autorisation expresse du poste de service de l'écluse, sont autorisés à poursuivre leur route en direction de l'écluse.

## Article 13.07

### Signalisation dans les zones éclusières de Geisling à Jochenstein

Dans les zones éclusières de Geisling à Jochenstein, les bâtiments doivent respecter, outre les feux de signalisation visés au paragraphe 1 de l'article 6.28 bis, les feux des installations de présignalisation et d'appel.

1. Les avalants doivent respecter les feux des installations de présignalisation ainsi que ceux des installations de présignalisation d'appel.
  - a) Les feux des installations de présignalisation - deux feux blancs juxtaposés - ont la signification suivante:
    - aa) deux feux fixes:  
écluses non utilisables; il faut attendre l'appel au lieu d'attente dans la zone éclusière; les bâtiments isolés peuvent attendre dans le garage amont de l'écluse 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:  
probablement l'écluse sud est utilisable;
    - dd) feu rythmé à gauche, feu fixe à droite:  
probablement l'écluse nord est 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 littéras bb) ou cc) ci-dessous;
    - bb) feu fixe à gauche, feu rythmé à droite:  
continuer la route vers les écluses; probablement l'écluse sud est utilisable;
    - cc) feu rythmé à gauche, feu fixe à droite:  
continuer la route vers les écluses; probablement l'écluse nord est utilisable.
2. Les montants doivent observer les feux de signalisation des installations de présignalisation. Les feux de présignalisation - un feu blanc - ont la signification suivante:

- a) feu fixe:  
attendre devant le présignal l'ouverture de l'accès à la zone éclusière;
- b) feu rythmé:  
accès libre à la zone éclusière; pénétrer dans une écluse conformément aux feux montrés à l'installation de signalisation d'entrée (article 6.28, par. 1) ou attendre l'ouverture en dehors du garage aval de l'écluse.

### **Article 13.08**

#### Ordre de passage aux écluses

1. Outre les bâtiments énoncés à l'article 6.29, les bâtiments suivants bénéficient de la priorité de passage:
  - a) les bâtiments du service de secours et les bâtiments avariés,
  - b) les bâtiments du service des centrales hydro-électriques,
  - c) les bateaux à passagers naviguant selon un horaire fixe visé à l'article 14.07.

Après chaque éclusage à priorité en navigation montante ou avalante, il est procédé à l'éclusage dans la même direction des bâtiments ne jouissant pas de la priorité de passage.

2. 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.
3. Par dérogation à la deuxième phrase du paragraphe 3 de l'article 6.28, l'éclusage des menues embarcations est réglée comme suit:
  - a) Les menues embarcations doivent utiliser les écluses à nacelles, les rigoles pour canots ou les rampes pour bateaux de sport. Si elles ne peuvent pas utiliser ces installations, elles ne sont éclusées qu'en groupe ou conjointement avec d'autres bâtiments. Exceptionnellement, les menues embarcations peuvent également être éclusées isolément après un certain temps d'attente.
  - b) Les menues embarcations doivent attendre aux postes de stationnement leur assignés dans les garages des écluses jusqu'à ce que le personnel de l'écluse les invite à entrer dans l'écluse. Lorsque des menues embarcations sont éclusées en commun avec d'autres bâtiments, elles ne doivent pénétrer dans le sas qu'après ces derniers, doivent accoster derrière eux et quitter le sas après ces derniers en se tenant à l'écart.
4. Les menues embarcations qui ne veulent pas être éclusées ne doivent pas entrer dans les garages des écluses.

5. Pour les écluses de Geisling à Jochenstein,
- a) le passage aux écluses s'effectue, par dérogation à la première phrase du paragraphe 3 de l'article 6.28, selon l'ordre d'arrivée aux installations de présignalisation,
  - b) les menues embarcations n'ont à observer, par dérogation à l'article 13.07, que les feux de signalisation visés à l'article 6.28 ainsi que les panneaux d'indication particuliers.

### **Article 13.09**

#### **Escale entre les chutes de Jochenstein et d'Aschach**

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

### **Section IV.**

#### **NAVIGATION DANS LA ZONE URBAINE DE PASSAU**

### **Article 13.10**

#### **Stationnement au poste de Heining**

1. Au poste de stationnement de Heining (du p.k.2232,36 au p.k. 2232,62, rive droite), les bâtiments transportant des matières liquides inflammables des catégories Kx à K2 ne doivent stationner que lorsqu'ils attendent l'éclusage.
2. 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 faisant partie d'un convoi.
3. Les bâtiments doivent tenir une distance d'au moins 10 m de la rive.
4. Les menues embarcations ne doivent pas stationner au poste de stationnement.

### Article 13.11

#### Stationnement entre la chute de Kachlet et l'embouchure de l'Inn

1. Dans la zone comprise entre la chute de Kachlet et l'embouchure de l'Inn, les bâtiments ne doivent stationner qu'aux postes de stationnement suivants:
  - a) sur la rive droite
    - du p.k. 2228,70 au p.k. 2228,53,
    - du p.k. 2227,03 au p.k. 2225,33;
  - b) sur la rive gauche
    - du p.k. 2229,24 au p.k.2228,55.
2. Les menues embarcations ne doivent pas stationner aux postes énoncés au paragraphe 1 ci-dessus.
3. Sur la rive droite du p.k. 2227,03 au p.k. 2226,40 ne doivent stationner que les bâtiments qui attendent le dédouanement ou qui sont soumis au dédouanement. Après le dédouanement, le poste de stationnement doit être abandonné. Les bâtiments transportant des matières liquides inflammables des catégories Kx à K2 ne doivent pas stationner à ce poste de stationnement. Les bâtiments transportant des matières liquides inflammables de la catégorie K3 ne doivent stationner à ce poste qu'en aval du p.k. 2226,92. Le stationnement doit se faire en occupant le moins de place possible. Les remorqueurs doivent, si besoin est, se mettre à côté des bâtiments remorqués.
4. Sur la rive gauche du p.k. 2229,24 au p.k. 2228,84, les bâtiments doivent tenir une distance d'au moins 10 m de la rive.
5. Les bâtiments se tenant à l'ancre doivent être amarrés à la rive.
6. L'autorité compétente peut accorder des dérogations aux paragraphes 1 à 5 ci-dessus si la sécurité et le bon ordre de la navigation n'en sont pas compromis.

### Article 13.12

#### Installation de signalisation de Racklauhafen

Sur la tête de la digue séparative de Racklauhafen (p.k. 2228,42, rive droite), des feux de signalisation indiquent en direction d'aval et en direction de Racklauhafen si des avalants se trouvent sur le secteur compris entre l'écluse de Kachlet et le p.k. 2228,40. 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, à l'exception des menues embarcations, doivent indiquer au p.k. 2228,00 leur position par radiotéléphonie sur la voie 10 et, pendant les heures de service de l'écluse de Kachlet, également sur la voie 20.

### **Article 13.13**

#### **Virage**

1. Sur le secteur compris entre Stelzlhof (p.k.2229,30) et l'embouchure du port de Racklau (p.k.2228,35), le virage vers l'aval n'est admis qu'avec l'autorisation du personnel de l'écluse de Kachlet. Cela ne s'applique pas aux bateaux à passagers et aux menues embarcations.
2. Les bâtiments-citernes, à l'exception des bateaux de ravitaillement, et les convois comportant des bâtiments-citernes ne doivent pas virer vers l'amont entre la chute de Kachlet et l'aire de virage de Passau (du p.k.2227,44 au p.k.2227,05).

## **Chapitre 14**

### **TRANSPORT DE PASSAGERS**

#### **Article 14.01**

##### **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 à cet effet par l'autorité compétente.

#### **Article 14.02**

##### **Mouvements aux lieux d'accostage**

1. Lorsqu'un bateau à passagers a l'intention d'amarrer à un lieu d'accostage, les autres bâtiments doivent l'abandonner sans délai.
2. Les conducteurs de bâtiments, les passagers et les autres personnes utilisant le lieu d'accostage doivent se conformer aux instructions données en vue de la sécurité au lieu d'accostage par la personne chargée, avec le consentement de l'autorité compétente, de la surveillance. Des bâtiments autres que des bateaux à passagers ne doivent y accoster qu'avec l'autorisation de la personne chargée de la surveillance.

#### **Article 14.03**

##### **Embarquement et débarquement des passagers**

1. Pour l'embarquement et le débarquement, les passagers ne doivent emprunter que les entrées et sorties, les embarcadères et passerelles, les accès et escaliers destinés à cet effet. Aucun passager ne doit embarquer ou débarquer avant que le conducteur ou la personne chargée par lui n'ait donnée la permission expresse.
2. Le conducteur ou la personne chargée par lui ne doit permettre aux passagers d'embarquer ou de débarquer que lorsque le bateau à passagers est arrivé conformément aux prescriptions et qu'il a vérifié que
  - a) les passagers peuvent, sans risque, monter au ou descendre du lieu d'accostage,
  - b) le lieu d'accostage 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, outre des passagers, des marchandises sont transportées, le conducteur ou la personne chargée par lui ne doit permettre le chargement ou le déchargement des marchandises à travers les dispositifs destinés 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 14.04**

##### **Récusation de passagers**

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

#### **Article 14.05**

##### **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. Ceci 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 leur sont pas réservés et qui sont spécialement marqués comme tels.
4. Dans l'obscurité, les locaux réservés aux passagers doivent être suffisamment éclairés. 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 n'en soit pas compromise. Lorsque l'espace réservé aux passagers est utilisé en partie pour des marchandises, le nombre maximal admissible des passagers diminue d'un passager pour 0,4 m<sup>2</sup> de la surface occupée. En plus, une note de calcul prouvant la stabilité du bateau doit se trouver à bord. Il est interdit de transporter à la fois des marchandises dangereuses (art. 1.24) et des passagers.

**Article 14. 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 l'exige.

**Article 14.07****Horaires**

1. L'entrepreneur réalisant des voyages réguliers en bateaux à passagers doit soumettre au plus tard quatre semaines avant la réalisation des voyages l'horaire comprenant les heures de départ et d'arrivée ainsi que les lieux d'accostage à l'autorité de la police de navigation, dans le district de laquelle les voyages sont exploités. Il en est de même pour les modifications d'horaire. L'autorité compétente peut admettre des voyages spéciaux bénéficiant de la priorité de passage aux écluses.
2. A la demande de l'autorité compétente, l'entrepreneur doit modifier l'horaire de façon à éviter les perturbations de la navigation.

**Article 14.08****Dérogations**

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.

**DISPOSITIONS COMPLEMENTAIRES RELATIVES  
A LA NAVIGATION SUR LES VOIES NAVIGABLES  
DE L'AUTRICHE**

**COMMISSION DU DANUBE**

**Budapest, 1997**

Les présentes “Dispositions complémentaires relatives à la navigation sur les voies navigables de l’Autriche” représentent la troisième partie des Règles de navigation sur les voies navigables” publiées le 27 avril 1993. En conformité avec l’article 60.03 de ces Règles, elles sont entrées en vigueur le lendemain de leur publication.

Le Secrétariat de la Commission du Danube a reçu les autorités compétentes de l’Autriche le texte de ces Dispositions complémentaires en français.

**PARTIE 3****DISPOSITIONS COMPLEMENTAIRES RELATIVES A 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 motorisé" désigne tout bâtiment équipé d'un moyen mécanique de propulsion; un tel moyen mécanique, destiné à la propulsion du bâtiment, est considéré comme équipement s'il est installé, embrayé ou à bord;
  - b) le terme "embarcation de sport" désigne toute menue embarcation destinée à des fins de sport ou de plaisance;
  - c) le terme "matériel flottant" désigne les radeaux ainsi que toute construction, tout assemblage ou tout objet apte à naviguer avec ou sans propulsion motorisée, autre qu'un bâtiment ou un établissement flottant (par exemple, planches à voile, wetbike, jetski, matériel de remorquage sans équipage et remorqueur de ski nautique);
  - d) le terme "engin de sport" désigne tout matelas pneumatique, toute ceinture de natation ou tout autre engin sans propulsion mécanique destiné exclusivement à des fins de sport ou de jeu; les engins de sport ne sont pas considérés comme des bâtiments ou des matériels flottants;
  - e) 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;
  - f) le terme "port d'attache d'un bâtiment" désigne le domicile régulier ou le siège de la personne habilitée à disposer d'un bâtiment;
  - g) le terme "chemin de halage" désigne tout chemin longeant les voies navigables sur la rive ou sur ou à côté des digues et leur liaison aux routes à trafic public, dans la mesure où elles sont soumises à l'administration fédérale; un tel chemin n'est pas destiné au trafic public.
2. Pour le secteur autrichien du Danube, les heures figurant à l'Appendice 1 sont considérées comme étant les heures du lever et du coucher du soleil. Pendant le

temps d'été fixé par décret du gouvernement fédéral sur la base de la Loi relative à l'organisation du temps, Bulletin des lois fédérales no.78/1976, dans la version du Bulletin des lois fédérales no. 52/1981, une heure sera ajoutée aux horaires figurant au tableau de l'Appendice.

## Article 11.02

### Organes de la surveillance fluviale; maîtres de port; personnes en charge

1. Les organes de la surveillance fluviale sont des agents du Ministère fédéral de l'Economie et des Transports chargés des fonctions de surveillance en vertu de l'article 37, par.1, de la Loi de 1990 sur la navigation. Les services responsables de la surveillance fluviale, éclusière et portuaire, mis en place en vue d'assumer ces fonctions, sont fixés à l'Appendice 2.
2. Les organes de la surveillance fluviale portent un insigne de fonction sur la manche gauche de l'uniforme bleu foncé conforme au modèle figurant à l'Appendice 3. Lorsqu'il s'agit du chef d'un service de surveillance fluviale, éclusière ou portuaire (Strommeister), l'insigne de fonction est complété par les mots "STROMMEISTER".
3. Pour les besoins des ports publics de la ville de Vienne (Wien-Freudenau, Wien-Lobau et Wien-Albern), de la ville de Krems ainsi que de la ville de Linz (port communal, port industriel et pétrolier), des agents appropriés de l'administration du port doivent être désignés, sur proposition de ce service, comme maîtres de port (Hafenmeister), dans la mesure où ces personnes remplissent les conditions prescrites à l'article 38, alinéa 3, de la Loi de 1990 sur la navigation. La connaissance des règlements administratifs doit être constatée par un examen oral. La désignation portera sur un ou plusieurs des ports mentionnés ci-dessus. L'autorité doit révoquer le maître de port si des faits préjudiciables surviennent à l'exercice du service, notamment s'il n'est plus agent du service assurant l'administration du port ou s'il ne remplit plus les conditions prescrites pour la désignation. 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 justifier son identité sur demande lorsqu'il accomplit un acte administratif ou judiciaire. Il doit en outre porter sur sa poitrine, du côté gauche, un insigne de fonction conforme au modèle figurant à l'Appendice 5. La carte de service et l'insigne de fonction sont à restituer à l'autorité en cas de révocation. Dans les limites du port pour lequel ils sont désignés, les maîtres de port sont autorisés à donner des ordres selon l'article 37, alinéa 3, de la Loi de 1990 sur la navigation.
4. Les organes des services de la garde douanière de
  - a) Kasten (uniquement pour les bateaux de sport),
  - b) Wien-Albern,

- c) Wien-Prater,
- d) Wien-Reichsbrücke,
- e) Wien-Lobau et
- f) Hainburg

sont chargés de remettre aux conducteurs des ordres de navigation contre reçu (article 22, alinéas 3 et 4, de la Loi de 1990 sur la navigation).

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, lettres a) et b) de la Loi relative à l'armée, Bulletin des lois fédérales no. 305/1990, les fonctions exercées par la surveillance fluviale peuvent être assumées de façon autonome par des militaires ou des membres de l'administration de l'armée. En cas de manoeuvres à caractère d'intervention ou en cas d'interventions de l'armée fédérale conformes à l'article 2, alinéa 1, lettre c) de la Loi de 1990 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, éclusière ou portuaire doit être informé au préalable des mesures envisagées; s'il y a danger en la demeure, il 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 les 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.

### **Article 11.03**

#### **Contrôle**

1. En complément aux dispositions de l'article 1.20, les conducteurs, le personnel de surveillance (article 17.04, par. 3) ainsi que les personnes sous la garde desquelles sont placés les installations de navigation ou les établissements flottants, doivent permettre aux organes de la surveillance fluviale d'aborder avec leurs véhicules de service les bâtiments, établissements flottants, installations de navigation ou matériels flottants. Ils doivent permettre aux organes de monter à

bord et d'en descendre et de les accompagner en route en vue d'assurer leur fonction d'organe de la surveillance fluviale.

2. A toute réquisition des organes de la surveillance fluviale, les menues embarcations doivent s'arrêter et s'approcher de leurs bâtiments de service.

#### **Article 11.04**

##### **Informations obligatoires**

1. Les informations qui, conformément aux dispositions de la deuxième partie, doivent être portées à la connaissance de l'autorité compétente sont à transmettre à l'organe de la surveillance fluviale le plus proche accessible.
2. Par dérogation au paragraphe 1 et concernant les voies d'eau Enns et Traun, les informations à transmettre conformément aux dispositions de ce règlement à l'autorité compétente ou à l'organe de la surveillance fluviale le plus proche accessible, doivent être transmises au service de sécurité le plus proche accessible.
3. Sans préjudice des paragraphes 1 et 2, les informations visées peuvent également être transmises, dans les ports publics de Vienne, de Krems et de Linz, par les maîtres de port.

#### **Article 11.05**

##### **Devoir général de vigilance**

Par dérogation à l'article 1.04, les conducteurs doivent prendre toutes les mesures de précaution que la sécurité de la navigation et des personnes ainsi que la pratique professionnelle exigent, en vue d'éviter:

1. de mettre la vie des personnes en danger;
2. de causer des dommages aux autres bâtiments ou matériels flottants, aux rives ou aux ouvrages ou installations de toute nature se trouvant sur la voie navigable ou à ses abords;
3. de créer des entraves à la navigation ou à la pêche professionnelle;
4. de polluer les eaux.

## **Article 11.06**

### **Limites d'âge**

1. Dans la mesure où des certificats d'aptitude ne sont pas prescrits dans la partie G de la Loi de 1990 sur la navigation afin de pouvoir conduire des bâtiments, la condition pour conduire
  - a) des bâtiments motorisés
    - aa) d'une puissance de propulsion inférieure à 4,4 kW est d'avoir 16 ans révolus,
    - bb) dotés d'une propulsion électrique d'une puissance inférieure à 500 W est d'avoir 12 ans révolus;
  - b) des bâtiments à voile
    - aa) est d'avoir 14 ans révolus,
    - bb) est d'avoir 12 ans révolus, si toutes les personnes à bord portent des gilets de sauvetages pendant la route;
  - c) des bateaux à rames est d'avoir 12 ans révolus,
  - d) des planches à voile est d'avoir 12 ans révolus.
2. Les dispositions du paragraphe 1, lettres b à d, ne s'appliquent pas aux personnes qui, d'évidence, prennent part à des manifestations de sport nautique agréées par l'autorité, y compris aux essais et entraînements, ou qui sont en formation, sous surveillance appropriée, pour être aptes à conduire des bâtiments à voile, des bateaux à rames ou des planches à voile.

## **Article 11.07**

### **Documents de bord**

1. Le rôle d'équipage (article 1.10, par.1, lettre c) doit être tenu par le conducteur; il doit comporter le nom du bâtiment, la lettre ou le groupe de lettres distinctifs de l'Etat d'origine, le nom et le lieu d'immatriculation ou le port d'attache du bâtiment, le nom et le domicile (siège) de la personne habilitée à disposer du bâtiment, ainsi que l'équipage, d'autres personnes employées à bord et d'éventuels membres de leur famille. Le rôle d'équipage doit comprendre pour chaque personne une ligne dont les colonnes sont réservées aux indications suivantes:

- a) numéro d'ordre,
- b) nom de famille,
- c) prénom,
- d) date de naissance,
- e) lieu de naissance,
- f) nationalité,
- g) fonction ou autre motif justifiant la présence à bord,
- h) numéro, date et lieu de délivrance du passeport ou du document tenant lieu de passeport ainsi que la désignation de l'autorité ou du service ayant délivré le passeport,
- j) observations (concernant notamment le lieu et la date de débarquement ou d'embarquement pendant le trajet).

Le rôle d'équipage doit être signé par le conducteur; il peut être rédigé en outre dans les langues des Etats dont les frontières seront franchies au cours du trajet.

2. Le journal de bord (article 1.10, par. 1, lettre d) doit être tenu par le conducteur du bâtiment. 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 (en centimètres) les niveaux d'eau en hausse et en baisse, les symboles figurant à l'Appendice 6 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 la nature du convoi (remorqué, poussé ou accouplé), ainsi que la date du départ, de l'arrivée, des arrêts et des manoeuvres les plus importantes;
  - c) des indications sur les entraves à la navigation, les détériorations des conditions des voies navigables ou les défauts de 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 des avaries avec indication de tous les détails;

- f) des indications concernant les travaux et les réparations les 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 des indications concernant les maladies graves de personnes se trouvant à bord, l'organisation des exercices et les contrôles effectués conformément à l'article 11.09.

Au cas où des tachygraphes mécaniques agréés sont utilisés sur le bâtiment, il n'est pas nécessaire de répéter dans le journal de bord les données enregistrées par ceux-ci. Le journal de bord doit être signé chaque jour par le conducteur du bâtiment et doit se trouver à bord pendant toute la durée du trajet.

3. Les bateaux de sport étrangers doivent avoir à bord les documents de bord qui sont prescrits dans leur Etat d'origine.
4. Par dérogation à l'article 1.10, par. 5, les bâtiments immatriculés avant l'entrée en vigueur du présent Règlement ne sont pas tenus de porter la plaque du côté tribord.

### **Article 11.08**

#### Carte de légitimation pour navigateurs

1. A la demande de l'entreprise de navigation ou de l'entreprise effectuant des transports pour son propre compte, la Chambre fédérale de Commerce, Groupement professionnel des entreprises de navigation, doit délivrer des cartes de légitimation pour navigateurs, conformément au formulaire figurant à l'Appendice 7, aux membres de l'équipage des bâtiments appartenant aux entreprises autrichiennes utilisés dans le transport transfrontalier pour leur propre compte, aux autres personnes travaillant à bord de ces bâtiments ainsi qu'aux membres de famille les accompagnant.
2. 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 douze ans qui sont à inscrire sur la carte de légitimation pour navigateurs doivent déjà être inscrits dans le passeport ou dans 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 douze ans qui sont à inscrire sur 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 dans la mesure où ce permis ne ressort pas déjà du passeport ou du document tenant lieu de passeport; cette mesure ne s'applique pas aux ressortissants d'une partie contractante de l'Accord sur l'Espace Economique Européen.
3. Une carte de légitimation pour navigateurs doit également être délivrée sur demande dans les cas suivants:
    - a) si la carte de légitimation est devenue inutilisable ou si des rectifications sont nécessaires au sujet de plusieurs inscriptions, ou bien si la photographie apposée sur la carte d'identité ne permet plus de reconnaître avec certitude l'identité du titulaire et que la carte de légitimation est présentée en même temps pour invalidation;
    - b) si la carte de légitimation pour navigateurs a été perdue, à condition de justifier la perte en présentant un avis de perte de la police.
  4. Une carte de légitimation pour navigateurs ne peut être délivrée à un mineur de nationalité autrichienne qu'en appliquant par analogie la disposition de l'article 8 de la Loi de 1992 sur les passeports, Bulletin des lois fédérales no. 839. L'autorisation du représentant légal est présumée être accordée si le mineur est titulaire d'un passeport valable pour tous les Etats du monde.
  5. La durée de validité de la carte de légitimation pour navigateurs d'un ressortissant autrichien doit être limitée en fonction de la durée de validité de son passeport ou du document tenant lieu de passeport. La durée de validité de la carte de légitimation pour navigateurs d'un étranger doit être limitée en fonction de la durée du permis de séjour, mais au plus tard à cinq ans; dans le cadre de cette durée, elle peut être prorogée à deux reprises.
  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 expire pour une autre raison. Dans un tel cas, la carte de légitimation pour navigateurs doit être remise sans délai à la Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft, Fachverband der Schifffahrtsunternehmungen.
  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 Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft, Fachverband der Schifffahrtsunternehmungen.

8. Les cartes de légitimation pour navigateurs délivrées avant l'entrée en vigueur du présent Règlement sont considérées comme étant des cartes de légitimation pour navigateurs au sens du présent Règlement.

### **Article 11.09**

#### Exploitation de la navigation - Dispositions générales

1. Dans le cas des bâtiments dont l'équipage comprend plus de cinq personnes, le conducteur du bâtiment doit régler, par instruction de service ("rôle de sécurité"), les devoirs et obligations des membres de l'équipage en cas d'incendie, de voie d'eau du bâtiment et de péril de couler pour les personnes; cette instruction doit être portée à la connaissance de l'équipage en l'affichant à bord.
2. L'équipage doit être instruit, de manière appropriée, de l'usage des équipements de sauvetage, d'extinction de feu, d'assèchement et d'étanchéité des voies d'eau qui se trouvent à bord. Chaque mois, pendant l'exploitation du bâtiment, des exercices et entraînements avec ces équipements et matériels doivent être effectués en appliquant le rôle de sécurité.
3. Pendant l'exploitation des bâtiments, à l'exception des bateaux de sport, les équipements de sauvetage, d'extinction de feu, d'assèchement et d'étanchéité des voies d'eau à bord doivent être soumis à un contrôle d'utilisation au moins tous les deux mois; à cette occasion, le matériel inutilisable doit être éliminé et remplacé.
4. Les écoutilles donnant accès à des locaux sous le pont et qui ne sont pas protégées par des surbaux ou des garde-fous d'une hauteur suffisante doivent être tenues fermées, à moins que l'exploitation du bâtiment n'exige de les tenir ouvertes. S'il est indispensable de les tenir ouvertes, la zone de danger doit être signalée de façon appropriée et doit être éclairée aussi en cas de besoin. Les sorties de secours doivent être dégagées de toute cargaison et de tout équipement et ne doivent pas être fermées à clef.
5. L'entrée dans les roues à aubes ne doit se faire qu'avec la permission du conducteur du bâtiment et du responsable du fonctionnement des machines et qu'à condition que les roues à aubes soient fixées par des chaînes ou par tout autre dispositif de blocage.
6. Les canots de secours ou de sauvetage doivent être utilisables à tout moment aux fins de sauvetage, et ne doivent pas être chargés. La mise à l'eau de canots de sauvetage occupés par des personnes est interdite.
7. Les installations servant à l'embarquement et au débarquement des personnes ainsi qu'au passage d'un bâtiment en stationnement à un autre bâtiment en stationnement latéral, à la rive ou aux installations de débarquement doivent être aménagées et éclairées, si besoin est, de façon à ne pas compromettre la sécurité des personnes.

**Article 11.10****Navigation des passagers**

1. Pour embarquer et débarquer des passagers, les bateaux à passagers ne peuvent s'amarrer qu'aux aires de stationnement agréées à cette fin par les autorités compétentes. Lorsque des bateaux à passagers souhaitent de s'amarrer aux aires de stationnement, les autres bâtiments sont tenus de les dégager sans délai.
2. Lorsqu'un responsable est désigné pour l'aire de stationnement, il règle la navigation à l'aire de stationnement. Les conducteurs des bâtiments sont tenus de se conformer à ses ordres. Des bâtiments autres que les bateaux à passagers ne peuvent s'amarrer qu'avec l'autorisation du responsable.
3. Pour embarquer et débarquer, les passagers ne doivent utiliser que les entrées et sorties, accès et escaliers à bord destinés à cette fin. Les passagers ne peuvent embarquer ou débarquer qu'après en avoir reçu l'autorisation du conducteur du bâtiment ou de la personne en charge.
4. Les embarcadères et débarcadères destinés à l'usage des passagers doivent être aménagés de façon antidérapante, avoir une largeur de 0,60 m et être munis des deux côtés d'un garde-fou solide, d'au moins 1 m de hauteur, à main courante et avec au moins deux passantes.
5. Le conducteur du bâtiment ne doit autoriser l'embarquement et le débarquement des passagers qu'après avoir solidement amarré le bateau à passagers et après avoir vérifié
  - a) que la montée et la descente des passagers à/de l'aire de stationnement soit possible sans danger,
  - b) que l'aire de stationnement soit suffisamment éclairée lorsqu'il fait nuit.
6. Les passagers doivent se comporter de manière à ne pas compromettre la sécurité à bord. Les personnes susceptibles de présenter des risques pour l'exploitation de la navigation ou de troubler les autres passagers, doivent être exclues du transport.
7. Dans l'intérêt de la navigation, le conducteur du bâtiment doit veiller à la bonne répartition des passagers sur le bâtiment et au dégagement de l'accès aux sorties.
8. Sans l'autorisation du conducteur du bâtiment, il est interdit aux passagers d'entrer dans la timonerie, la salle des machines et d'autres locaux et surfaces du pont qui ne leur sont pas réservés et qui sont signalés de façon appropriée.
9. Lorsqu'il fait nuit, les locaux réservés aux passagers doivent être éclairés de manière suffisante. L'éclairage ne doit pas gêner la visibilité des feux de signalisation de nuit et produire un effet d'éblouissement.

10. Les marchandises doivent être chargées de façon à ne pas compromettre la sécurité des passagers. Lorsque l'espace réservé aux passagers est utilisé en partie pour stocker des marchandises, le nombre maximal autorisé de passagers se réduit d'un passager pour chaque demi-mètre carré de surface chargée. Le transport de marchandises dangereuses (par exemple des matières explosibles, inflammables, toxiques, corrosives et radioactives) en même temps que des passagers est interdit.
11. Le chargement de carburants et de combustibles liquides ne doit se faire que s'il n'y a pas de passagers à bord; sont exclues de cette disposition les matières dans des récipients d'une capacité inférieure à 20 l ainsi que les substances ayant un point d'inflammation supérieur à 55° C.
12. Les bateaux à passagers qui ont des passagers à bord ne doivent pas naviguer en convoi; cette disposition ne s'applique pas aux bâtiments agréés à ce genre d'utilisation par l'autorité compétente.

### **Article 11.11**

#### **Service des bacs**

1. Les charges maximales admises du bac, c'est-à-dire la charge unique maximale admise, le nombre maximal admis de passagers et le port en lourd total du bâtiment doivent être indiqués de manière bien visible et durable sur des panneaux apposés au bac.
2. Le service des bacs ne doit s'effectuer qu'entre les aires de stationnement agréées par les autorités compétentes pour le trafic des bacs; entre les aires de stationnement, la voie à suivre doit être le trajet le plus court possible.
3. Le conducteur du bâtiment ou son responsable ne doit permettre l'accès au bac ou la descente du bac, à pied ou en véhicule, que si le bac est solidement amarré à l'aire de stationnement et qu'après avoir vérifié qu'il est possible de monter sans danger sur le bac à pied ou en véhicule, ou d'en descendre, ainsi que de charger et de décharger des marchandises. Il doit veiller à ne pas dépasser la charge maximale admise ainsi que le nombre maximal admis de passagers; à cette fin, il peut contrôler le poids du véhicule et du chargement ainsi que leurs dimensions avant leur montée sur le bac. En cas de besoin, le conducteur du bâtiment doit régler la circulation sur le bac.
4. Le conducteur du bâtiment doit s'assurer que les personnes, les véhicules et les marchandises sont répartis sur le bac de façon à ne pas causer des risques ou des entraves pendant le trajet, à la montée ou à la descente, au chargement ou au déchargement, ainsi que pendant les manoeuvres du bâtiment.
5. Lorsque des véhicules routiers sont transportés en même temps que des passagers, les passagers ne peuvent monter que lorsque ces véhicules sont

sûrement stationnés sur le bac. A l'arrivé, les passagers doivent quitter le bac avant les véhicules.

6. Les véhicules routiers doivent monter si lentement sur le bac qu'ils puissent être arrêtés à tout moment. En montant et pendant la traversée, seul le conducteur doit rester dans le véhicule, les autres personnes occupant la voiture ne peuvent remonter qu'après la traversée, lorsque la voiture aura quitté le bac. Des véhicules à deux roues doivent être poussés, dans la mesure du possible, eu égard à leur masse.
7. Les roues des véhicules routiers doivent être bloquées de sorte à empêcher le véhicule de rouler ou de glisser.
8. Les conducteurs des véhicules à moteur doivent arrêter le moteur après la montée.
9. Pendant la traversée, les passagers doivent rester dans les lieux qui leur sont réservés.
10. Le transport de passagers en même temps que de marchandises dangereuses ou d'autres marchandises susceptibles de blesser les passagers est interdit; cette disposition ne s'applique pas à l'équipage accompagnant de tels transport.
11. Les marchandises doivent être chargées de façon à ne pas compromettre la sécurité des passagers.
12. Les animaux doivent être tenus ou chargés de manière à ne pas compromettre le service du bac et à ne pas causer de danger ou de gêne pour les passagers. Les animaux d'attelage doivent être dételés et tenu ferme par le cocher.
13. Pendant la traversée, les ouvertures dans les garde-fous du bac servant à la montée ou à l'accès doivent rester fermées.
14. Seuls les bâtiments motorisés peuvent être utilisés comme bacs naviguant librement.
15. En période de charriage de glaces couvrant en moyenne trois dixièmes de la largeur du fleuve, le service de bac sera interrompu.

## **Article 11.12**

### **Prévention de la pollution des eaux**

1. Il est interdit de jeter, de verser ou de laisser tomber ou s'écouler d'une autre manière à partir des bâtiments et des matériels flottants des objets solides ou d'autres substances de nature à faire naître une entrave ou un danger pour la navigation ou bien à polluer l'eau (par exemple pétrole, essence, résidus de liquides inflammables, lubrifiants, produits de traitement de bois, acides, sodes,

détergents et substances servant à nettoyer, matières fécales, eaux usées, ordures, déchets domestiques).

2. Les matières visées au paragraphe 1 doivent être stockées à bord du bâtiment et déchargées dans des installations de réception agréées par l'autorité compétente; leur traitement par des installations à bord du bâtiment, agréées à cet effet par l'autorité compétente, est permis.
3. La pollution provenant des hydrocarbures ou des combustibles des moteurs ne doivent pas dépasser le niveau inévitable correspondant à l'état de la technique.
4. Il est interdit de déverser dans l'eau les mélanges d'eau et d'hydrocarbures, sauf s'ils ont été épurés par un équipement de séparation agréé par l'autorité compétente de façon que la teneur en hydrocarbures ne dépasse pas 15 mg/litre; cette permission ne s'applique pas aux ports et aux écluses ainsi qu'aux secteurs de la voie navigable indiqués à l'Appendice 8.
5. Les eaux usées d'un bâtiment ne peuvent être rejetées dans l'eau qu'à condition
  - a) que le nombre admis de personnes à bord ne dépasse pas 10 ou
  - b) que les eaux usées soient passées à travers un séparateur officiellement agréé.
6. Les matières dangereuses, notamment les liquides inflammables, ne doivent être transbordées qu'aux installations de navigation agréées à cet effet; cette disposition ne s'applique pas aux allègements opérés d'un bâtiment à l'autre en cas de détresse ainsi qu'à l'approvisionnement des bâtiments en caburants ou en combustibles.
7. Le nettoyage des citernes à cargaison des bâtiments-citernes n'est autorisé que dans des ports disposant d'installations appropriées permettant de collecter et d'épurer les eaux de lavage des citernes ainsi que de collecter les restes des cargaisons.
8. Les bâtiments-citernes ayant une telle fuite qu'ils perdent leur chargement doivent entrer au prochain port pétrolier pour vider ou rendre étanche leur citerne faisant eau. Cette disposition ne s'applique pas au cas où la citerne faisant eau peut être vidée ou rendue étanche, avant que le bâtiment arrive au port, dans une installation de transbordement d'huiles minérales située à l'extérieur d'un port pétrolier.
9. Dans le cas où des matières visées au paragraphe 1 ont été déversées dans l'eau ou risquent de s'écouler, le conducteur du bâtiment doit prendre sans retard toutes les mesures en vue d'éliminer ou de prévenir la pollution.
10. Les conducteurs de bâtiments sont tenus d'aviser sans retard l'organe de la surveillance fluviale le plus proche de tout déversement de matières visées au paragraphe 1. L'information sur le déversement doit communiquer:

- a) le type, le nom et l'Etat d'origine du bâtiment faisant la communication;
  - b) le lieu de la pollution;
  - c) le nom du bâtiment qui a déversé les matières nocives;
  - d) les conditions hydrométéorologiques sur le lieu de l'accident (visibilité, force et direction du vent, courant, température de l'eau);
  - e) le caractère de la pollution, en donnant des indications aussi précises que possibles sur la matière nocive;
  - f) la concentration de la pollution à la surface de l'eau;
  - g) les dimensions de la surface polluée.
11. Chaque cas de déversement de matières visées au paragraphe 1 sera enregistré dans le journal de bord.
12. Les organes de la surveillance fluviale et les organes de l'autorité d'immatriculation du bâtiment ont le droit de contrôler les installations destinées à la collecte des matières visées au paragraphe 1 et d'ordonner le traitement de ces matières dans un port.

### **Article 11.13**

#### **Manifestations**

1. Les manifestations, notamment celles de nature à entraîner un rassemblement de bâtiments ou de matériels flottants sur la voie d'eau (manifestations de sport nautique, fêtes nautiques et manifestations similaires), y compris les entraînements et exercices en relation avec ces manifestations, sont soumises à l'autorisation délivrée par l'autorité compétente.
2. L'autorisation visée au paragraphe 1 sera délivrée à condition que soient assurés, par des mesures appropriées, la sécurité de la navigation et des personnes, la fluidité du trafic de la navigation commerciale, l'ordre à bord ainsi que l'ordre de stationnement des bâtiments, la protection des personnes contre les gênes dues au bruit, la protection de l'air et des eaux contre toute pollution, la protection des rives et des installations ainsi que des ouvrages d'art servant à l'aménagement, à la protection et à l'exécution des travaux hydrotechniques ou des travaux autorisés en vertu de la législation relative aux voies d'eau ou nécessaires dans l'intérêt de l'économie des eaux, et qu'un service de surveillance et de sauvetage soit prévu.
3. Dans la mesure où l'exécution des mesures énoncées au paragraphe 2 n'est pas compromise, l'autorité peut, dans chaque cas particulier, déroger à certaines dispositions définies au présent règlement concernant

- a) les marques d'identification des bâtiments;
- b) les règles de route;
- c) l'équipement des bateaux à voile;
- d) l'utilisation des matériels flottants;
- e) la pratique du ski nautique et des sports similaires;
- f) les restrictions de la natation, de la nage et de la plongée sportive;
- g) les règles de la navigation dans le Wiener Donaukanal;
- h) le trafic dans le port.

#### **Article 11.14**

##### Transports spéciaux

1. L'autorisation d'effectuer un transport spécial conformément à l'article 1.21 doit être sollicitée à l'autorité par la personne désirant effectuer le transport. La demande doit indiquer les bâtiments ou matériels flottants prévus, la date prévue et le parcours du transport ainsi que des précisions sur la réalisation du transport.
2. L'autorisation doit être délivrée à condition que soient assurés, par des mesures appropriées, la sécurité de la navigation et des personnes, la fluidité du trafic de la navigation commerciale, l'ordre à bord ainsi que l'ordre de stationnement des bâtiments, la protection des personnes contre les gênes dues au bruit, la protection de l'air et des eaux contre toute pollution, la protection des rives et des installations ainsi que des ouvrages d'art servant à l'aménagement, à la protection et à l'exécution des travaux hydrotechniques ou des travaux autorisés en vertu de la législation relative aux voies d'eau ou nécessaires dans l'intérêt de l'économie des eaux.

A cette fin notamment,

- a) l'équipage doit être en nombre et de qualification suffisants pour permettre de répondre aux exigences visées et
  - b) tous les équipements nécessaires au transport spécial doivent se trouver à bord (par exemple, matériel de sauvetage, feux de signalisation, moyens de signalisation).
3. L'autorisation sera donnée moyennant un permis de transport conforme au modèle figurant à l'Appendice 9; ce permis est considéré comme décision administrative. L'autorisation peut être délivrée en déterminant des conditions à remplir en vertu du paragraphe 2; celles-ci figureront sur le permis de transport.

4. Si des raisons de sécurité de la navigation ou des personnes l'exigent, il sera prévu que des organes de la surveillance fluviale accompagnent le transport; pour cet accompagnement du transport, des taxes de surveillance seront à payer par le titulaire du permis de transport.
5. Le titulaire du permis de transport est tenu d'observer au cours du transport les mesures prévues ou les conditions imposées et d'avoir à bord le permis de transport.
6. Sauf permission expresse, les transports spéciaux ne doivent être effectués ni pendant la nuit, ni par des conditions de visibilité réduite.
7. Le transport de passagers est interdit dans le cadre des transports spéciaux; le transport de marchandises n'est permis que dans la mesure où il n'entrave pas l'exécution de transports spéciaux. Le transport de marchandises sur les radeaux est interdit.
8. 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 si solidement reliées entre elles que le radeau résiste à toutes les sollicitations du transport.
9. Les interdictions de dépassement en vertu de l'article 6.11 ne s'appliquent pas à l'égard des transports spéciaux.
10. Sauf dispositions contraires définies dans le présent règlement ou sauf prescriptions contraires prévues par l'autorité pour un transport spécial, les dispositions relatives aux bâtiments non motorisés s'appliquent aux matériels flottants ou aux établissements flottants, à l'exception des articles 1.10, 1.11, 2.01 à 2.05, 4.01 et 4.02.

## **Chapitre 2**

### **MARQUES ET ECHELLES DE TIRANT D'EAU DES BATIMENTS**

#### **Article 12.01**

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

1. En complément à l'article 2.01, par.1, lettre a), les bâtiments autrichiens doivent porter, à défaut d'un nom, soit le nom de la personne habilitée à disposer du bâtiment, soit son abréviation habituelle, suivi d'un numéro.
2. En complément à l'article 2.01, par. 1, lettre b), tout bâtiment autrichien inscrit sur un registre autrichien des bateaux de navigation intérieure, doit porter, à l'arrière, le nom du lieu d'immatriculation; tout bâtiment autrichien qui n'est pas

inscrit sur un registre autrichien des bateaux de navigation intérieure doit porter, à l'arrière, le nom du port d'attache du bâtiment.

### **Article 12.02**

#### **Marques d'identification des menues embarcations**

1. Par dérogation à l'article 2.02, par. 1 et 2, les menues embarcations de l'administration fédérale qui ne portent pas de marque d'identification officielle, peuvent remplacer le nom du bâtiment ainsi que le nom et l'adresse du service qui en dispose par des lettres ou des chiffres à fixer par l'administration compétente.
2. Les dispositions relatives à l'identification des menues embarcations ne s'appliquent pas aux bâtiments motorisés servant exclusivement à des fins de course, et ceci pour la durée d'une course autorisée par l'autorité, y compris les exercices et les entraînements autorisés. Cette exception ne s'applique que sur la partie des eaux sur laquelle la manifestation a été autorisée par l'autorité compétente. Les bâtiments doivent être marqués de façon à permettre de les identifier à tout moment.

### **Article 12.03**

#### **Marques d'enfoncement et échelles de tirant d'eau**

1. Par dérogation à l'article 2.04, par. 1, les menues embarcations autrichiennes de la navigation commerciale doivent porter au moins une paire de marques d'enfoncement apposées sur la mi-longueur du bâtiment.
2. Par dérogation à l'article 2.04, par. 2, les bâtiments autrichiens, à l'exception des menues embarcations, doivent porter des échelles de tirant d'eau conformes au modèle présenté à l'Appendice 10. En ce qui concerne les bâtiments immatriculés avant l'entrée en vigueur du présent Règlement, les échelles de tirant d'eau peuvent être apposées conformément aux prescriptions antérieurement valables.

## **Chapitre 3**

### **SIGNALISATION VISUELLE DES BATIMENTS**

#### **Article 13.01**

##### **Signalisation de nuit des menues embarcations faisant route**

Par dérogation à l'article 3.13, par. 2, les menues embarcations motorisées, isolées et d'une longueur inférieure à 7 m, doivent porter, en faisant route la nuit, les feux

prescrits à l'article 3.13, par. 1, si elles peuvent dépasser une vitesse de 10 km/h (en eau dormante); cette disposition ne s'applique pas aux canots de service.

### **Article 13.02**

#### **Signalisation de nuit des bâtiments en stationnement**

1. Le feu ordinaire blanc prescrit à l'article 3.20, par. 1 à 3, n'est pas obligatoire dans les cas énoncés à l'article 3.20, par. 4:
  - a) pour les bâtiments qui se trouvent entièrement entre des épis non immergés ou qui 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 dans les conditions visées au paragraphe 1, lettres a) à c); les dispositions du paragraphe 1, lettre c), s'appliquent, dans ce cas, aux bacs d'une longueur ne dépassant pas 20 m.

### **Article 13.03**

#### **Signalisation de nuit des matériels flottants et des établissements flottants en stationnement**

1. Par dérogation à l'article 3.25, les matériels flottants ne sont pas tenus de porter des feux lorsqu'ils sont en stationnement dans les conditions définies aux articles 3.20, par. 4, lettre a) et 13.01, par. 1, lettres a) et b).
2. Par dérogation à l'article 3.25, les établissements flottants n'entrant dans la voie d'eau qu'à moins de 5 m, ne sont pas tenus de porter des feux.

### **Article 13.04**

#### **Signalisation des bâtiments de la surveillance fluviale**

Dans la mesure où ils ne portent pas de nom, les bâtiments affectés à la surveillance fluviale doivent porter parmi les signes distinctifs (art. 3.45) le numéro du bâtiment.

### **Article 13.05**

#### **Signalisation des bâtiments de l'armée fédérale ou de l'administration de l'armée, assurant des fonctions de surveillance fluviale**

Les bâtiments de l'armée fédérale ou de l'administration de l'armée, utilisées par des militaires ou des membres de l'administration de l'armée pour assurer les fonctions de surveillance fluviale visées à l'article 11.02, par. 5, doivent porter à l'avant une flamme sur laquelle se trouve le signe distinctif mentionné à l'article 3.45.

### **Article 13.06**

#### **Signalisation de bord des bâtiments de douane**

1. Les bâtiments affectés à la garde douanière doivent montrer comme signal ordonnant au conducteur du bâtiment de permettre aux organes douaniers de 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;
  - b) de nuit, un feu rouge scintillant.

Cette signalisation peut être accompagnée d'un son prolongé.

2. Les conducteurs de bâtiments doivent obtempérer à l'ordre visé au paragraphe 1.

### **Article 13.07**

#### **Signalisation de nuit des engins flottants**

Par dérogation à l'article 3.27, les engins flottants, lorsqu'ils sont amarrés à la rive et ne s'avancent pas dans le chenal navigable, ne sont tenus de porter de nuit du côté du chenal navigable que le feu prescrit à l'article 3.20, paragraphe 1.

### **Article 13.08**

#### **Signalisation des bâtiments dans des conditions de visibilité réduite**

Dans des conditions de visibilité réduite, les bâtiments effectuant des travaux dans la voie navigable doivent placer, outre la signalisation prescrite aux articles 3.27 ou 3.41, du ou des côtés où le passage est interdit, deux bouées de radar sur la ligne de jonction la plus courte avec la rive, de manière qu'elles puissent être reconnues isolément sur l'écran radar par les autres bâtiments.

**Article 13.09****Interdiction d'accès à bord**

1. L'accès à bord des bâtiments transportant des matières inflammables, explosibles ou autres, visées aux Annexes 9 et 10 du présent Règlement, ou des matières radioactives, est interdit à toute personne n'appartenant pas à l'équipage, à leurs familles ou aux services. La même disposition s'applique aux bâtiments ayant transporté des matières inflammables en citernes tant que celles-ci n'aient pas été dégazées.
2. Les bâtiments visés au paragraphe 1, autant qu'ils sont directement ou indirectement amarrés à la rive, doivent porter le panneau prescrit à l'article 3.43.

**Article 13.10****Interdiction de fumer et d'employer des flammes ou feux ouverts**

Les bâtiments transportant ou ayant transporté des matières inflammables, et dont les citernes n'ont pas encore été dégazées, doivent, lorsqu'ils sont directement ou indirectement amarrés à la rive, porter les panneaux prescrits à l'article 3.44.

**Chapitre 4****NIVEAU DE PRESSION ACOUSTIQUE, SIGNALISATION SONORE DES  
BATIMENTS - RADIOTELEPHONIE****Article 14.01****Niveau de pression acoustique**

1. Par dérogation à l'article 4.01, par.5, lorsqu'il s'agit de bâtiments immatriculés avant l'entrée en vigueur du présent Règlement, le niveau de pression acoustique pondéré du bruit dans la timonerie, à l'emplacement de la tête de l'homme de barre, ne doit pas dépasser 75 dB (A).
2. L'emploi de bâtiments de sport dont le bruit de fonctionnement n'est pas amorti conformément à l'état actuel de la technique, est interdit. Le bruit de fonctionnement est mesuré sur la base de l'ÖNORM S 5022 "Mesurage de l'émission de bruit des bâtiments sur les voies d'eau intérieures", et ne doit pas dépasser un niveau de pression acoustique pondéré de 70 dB (A).

## **Article 14.02**

### **Signaux sonores interdits**

L'usage de signaux sonores pour la communication entre bâtiments et rive, visé à l'article 4.03, par. 2, est interdit dans toute zone d'agglomération se situant le long des voies d'eau.

## **Article 14.03**

### **Radiotéléphonie**

1. Les bâtiments motorisés, à l'exception des menues embarcations, doivent être munis d'une installation de radiotéléphonie destinée aux communications bâtiment - bâtiment et bâtiment - rive.
2. L'installation de radiotéléphonie ne doit être exploitée que conformément aux dispositions pertinentes de la législation en vigueur sur les télécommunications.

## **Article 14.04**

### **Obligation aux radiocommunications**

1. L'installation de radiotéléphonie doit recevoir en permanence en cours de route la voie 16 et avant l'entrée dans le secteur de l'écluse jusqu'à la sortie de ce secteur la voie de l'écluse respective.
2. La disposition visée au paragraphe. 1 s'applique également à un bâtiment touché par une avarie lorsqu'il est en stationnement.
3. En s'approchant des postes de contrôle de frontières du service des douanes à Hainburg (km 1883,450, rive droite), les bâtiments de la navigation commerciale entrant dans le ou sortant du territoire fédéral doivent communiquer au poste des douanes de Hainburg par radiotéléphonie sur la voie 16 le nom, la marque d'identification, la nationalité et l'état de cargaison (chargé ou vide), s'il s'agit de convois, cela concerne tous les bâtiments faisant partie du convoi.

## Chapitre 5

### SIGNALISATION DE LA VOIE NAVIGABLE

#### Article 15.01

##### Signaux d'indication

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. De plus, les tendances de la modification du niveau d'eau peuvent être indiquées par une flèche montante (tendance à la hausse) ou descendante (tendance à la baisse).
2. Les dispositifs d'indication de la hauteur libre des passes des ponts sont considérés comme des signaux de navigation (signaux d'indication). L'indication se fait au moyen d'échelles chiffrées perpendiculaires (étiage de pont) ou par des chiffres noirs sur fond blanc en centimètres, ou par des chiffres lumineux en décimètres.
3. Les signaux de balisage visés à l'article 5.02 sont considérés comme des signaux de navigation (signaux d'indication).

#### Article 15.02

##### Placement des signaux de navigation

1. Si les signaux de navigation sont placés de manière à n'être visibles que d'une direction déterminée du sens du trafic, les règlements annoncés par les signaux ne s'appliquent que dans cette direction. Lorsque les règlements annoncés par les signaux de navigation portent sur un secteur déterminé et sur le trafic dans les deux sens, les signaux de navigation correspondants sont placés aux deux bouts de ce secteur; la longueur approximative du secteur est indiquée en mètres sur des panneaux supplémentaires triangulaires aux pointes juxtaposées.
2. Des signaux supplémentaires placés au-dessus des signaux de navigation indiquent la distance en mètres entre le lieu de placement du signal de navigation et le lieu auquel se réfère le règlement annoncé par le signal de navigation.
3. Les signaux supplémentaires placés au-dessous des signaux de navigation servent à des fins d'explication, d'extension ou de restriction du signal de navigation.

## Chapitre 6

### REGLES DE ROUTE

#### Article 16.01

##### Protection contre les remous

1. Sous réserve des dispositions énoncées aux articles 1.04 et 11.05, 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 autant que ceux-ci ne sont pas des installations de bac.
2. Sans préjudice des dispositions énoncées à l'article 6.20, par. 3, l'autorité peut, à la demande de la personne habilitée à disposer d'un bâtiment, donner par décision administrative à un bâtiment dont l'état ou l'utilisation demandent une protection particulière contre les remous ou les effets de succion exagérés (par exemple travaux de plongée, travaux de forage dans le lit du fleuve) l'autorisation de porter les signaux visés l'article 3.48; cette autorisation doit se trouver à bord du bâtiment à protéger.

#### Article 16.02

##### Passage aux écluses

1. En ce qui concerne les écluses, il est considéré comme "écluse gauche" l'écluse qui est située près de la rive gauche, et comme "écluse droite" celle située près de la rive droite. Il est considéré comme "zone d'écluse" la section comprise entre les avant-signaux (paragraphe 5 et 8).
2. Les bâtiments et convois à écluser doivent avoir une longueur maximum de 230 m et une largeur maximum de 23 m. Ils doivent avoir un tirant d'eau inférieur à 3 m. Les conducteurs sont tenus d'observer la hauteur libre des passes des ponts traversant les écluses ou avant-ports, indiquée par le signal C.2 (Annexe 7) ou par une échelle de gabarit. 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 paragraphe 2, doivent, pour l'éclusage, avoir l'autorisation du service de surveillance de l'écluse.
4. Les bâtiments équipés d'une installation de radiotéléphonie pour le réseau d'informations nautiques doivent surveiller, dans la zone de l'écluse (paragraphe. 1), la voie attribuée à l'écluse.
5. Dans la zone de l'écluse, les avalants doivent observer, outre les signaux visés à l'article 6.28, lettre a), les signaux suivants:

- a) l'avant-signal (paragraphe 6) placé à la limite supérieure de la zone de l'écluse;
- b) le signal d'appel (paragraphe 7) qui n'est visible qu'à partir de l'aire d'attente et ne fonctionne que si un bâtiment attend l'éclusage.

6. L'avant-signal - deux feux blancs juxtaposés - a la signification suivante:

- a) deux feux fixes:

l'entrée dans les écluses est interdite; attendre 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 utilisables; le bâtiment passant le premier l'avant-signal empruntera l'écluse droite, le bâtiment suivant, l'écluse gauche;

- c) feu fixe à gauche, feu rythmé à droite:

l'écluse droite sera probablement utilisable;

- d) feu rythmé à gauche, feu fixe à droite:

l'écluse gauche sera probablement utilisable.

7. Le signal d'accès - deux feux blancs juxtaposés - a la signification suivante:

- a) deux feux fixes:

attendre l'accès conformément à la lettre b) ou c);

- b) feu fixe à gauche, feu rythmé à droite:

continuer jusqu'à l'écluse; l'écluse droite sera probablement utilisable;

- c) feu rythmé à gauche, feu fixe à droite:

continuer jusqu'à l'écluse; l'écluse gauche sera probablement utilisable.

8. Les bâtiments montants doivent observer, outre les signaux visés à l'article 6.28, lettre a), l'avant-signal (paragraphe 9) placé à la limite inférieure de la zone de l'écluse.

9. L'avant-signal - un feu blanc - a la signification suivante:
- a) feu fixe:  
attendre 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; entrer dans l'une des écluses en se conformant aux signaux autorisant l'entrée ou attendre l'autorisation d'entrer en deçà de l'avant-port aval.
10. 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 autorisation.
11. Pendant le passage de l'écluse, l'équipage étant de service sur le pont doit se trouver à bord du bâtiment, à moins qu'il ne doive 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.
12. 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.
13. Le personnel de l'écluse doit être avisé par radiophone ou téléphone de l'écluse, par des coups de cloche ou par appel à la voix, que le bâtiment ou le convoi est prêt à l'éclusage.
14. Dans la section de l'écluse, les convois remorqués avalants doivent, si nécessaire, regrouper à temps leur convoi pour les besoins de l'éclusage. Ils ne doivent être regroupés après l'éclusage que dans l'avant-port aval. A cette fin, ils peuvent accoster aux deux murs de quai.
15. Les bâtiments transportant des matières explosibles 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, par. 7, des objets appropriés, qui ne sont pas flottants, peuvent également être utilisés comme défenses dans les écluses.
17. Les bâtiments qui, compte tenu des conditions de visibilité réduite, ne peuvent pas, à l'approche de la zone de l'écluse, discerner les feux de l'avant-signal ou du signal d'accès, doivent s'arrêter près de ces signaux et annoncer leur présence au service de surveillance de l'écluse par voie radiotéléphonique. Ils ne doivent

poursuivre leur route jusqu'à l'écluse qu'avec l'autorisation du personnel assurant la surveillance de l'écluse; ils doivent se conformer immédiatement à l'ordre de continuer leur route.

### **Article 16.03**

#### **Ordre de passage aux écluses**

1. Par dérogation à l'article 6.28, par. 3, le passage aux écluses s'effectue selon l'ordre de l'entrée des bâtiments dans la zone éclusière.
2. Par dérogation à l'article 6.29, les bâtiments suivants bénéficient de la priorité de passage:
  - a) les bâtiments utilisés à des fins de sauvetage et d'assistance;
  - b) les bâtiments de la police fluviale, du service public de police et du service de douane en mission;
  - c) les bâtiments gravement endommagés;
  - d) les bateaux à passagers circulant suivant un horaire régulier porté à la connaissance du public, et 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. A la demande de la personne habilitée à disposer d'un bâtiment, le droit de priorité de passage à l'écluse peut être accordé à un bâtiment conformément à l'article 6.29, lettre b), si cela est dans l'intérêt de la sécurité de la navigation ou des personnes, dans l'intérêt public ou dans l'intérêt de l'économie nationale. Le droit de priorité est délivré par un certificat correspondant au modèle figurant à l'Appendice 11; celui tient lieu de décision administrative. Afin de bénéficier de ce droit de priorité, le certificat doit se trouver à bord du bâtiment.

### **Article 16.04**

#### **Circulation des menues embarcations dans la zone de l'écluse**

1. Les avant-signaux et les signaux d'accès (article 16.02, par. 5 à 9) ne s'appliquent pas aux menues embarcations.
2. Les menues embarcations doivent observer dans la zone de l'écluse les signaux et panneaux d'indication spéciaux installés à leur intention.

3. Les menues embarcations doivent attendre aux aires d'attente qui leur sont réservées à être invitées par l'organe de surveillance de l'écluse à 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, si possible au mur opposé, et sortir du sas après eux, en se tenant suffisamment à l'écart.
4. Les bateaux de sport non motorisés et pouvant être portés à terre par l'équipage, doivent utiliser l'installation de transposition. S'il n'est pas possible d'utiliser cette installation de transposition, ceci sera signalé au débarcadère amont par deux feux rouges superposés. Dans ce cas, les menues embarcations peuvent utiliser l'écluse.
5. Les menues embarcations qui ne veulent pas être éclusées ne doivent pas entrer dans les avant-ports.

### **Article 16.05**

#### Convois

1. Il est interdit aux convois poussés de remorquer.
2. L'interdiction conforme au paragraphe 1 ne s'applique pas aux convois poussés d'une longueur ne dépassant pas 110 m et d'une largeur ne dépassant pas 12 m si le pousseur est autorisé à effectuer le remorquage.
3. En dehors d'un convoi poussé ou d'une formation à couple, les bâtiments sans appareil de timonerie ne peuvent être conduits que
  - a) s'ils sont accouplés à un bâtiment à propulsion mécanique ou
  - b) s'ils sont accouplés dans des convois remorqués à un ou à plusieurs bâtiments en assurant une manoeuvrabilité suffisante à tous les bâtiments remorqués.
4. Les bâtiments munis d'un appareil de timonerie ne doivent être conduits en convoi, à l'exception des opérations de déhalage, que si la proue est orientée vers la tête du convoi.

### **Article 16.06**

#### Navigation des embarcations de sport dans des conditions de visibilité réduite

Dans des conditions de visibilité réduite, les embarcations de sport doivent dégager le chenal sans délai.

### **Article 16.07**

#### **Bateaux à voile**

Les bateaux à voile doivent être munis d'un appareil de gouverne approprié (par exemple en installant des fourches de barre), au cas où le déplacement à vide est supérieur à 250 kg et que leur moteur a une puissance de plus de 4,4 kW.

### **Article 16.08**

#### **Matériels flottants**

1. Sous réserve des dispositions de l'article 11.14, l'emploi de matériels flottants est interdit.
2. Les véhicules amphibies (des véhicules routiers capables de flotter et de rouler) sont considérés comme matériels flottants.

### **Article 16.09**

#### **Ski nautique et activités analogues**

1. La personne visée à l'article 6.35, par. 2, doit avoir 14 ans révolus et être apte à assumer ce rôle. Outre cette personne et le conducteur du bâtiment, ne doivent se trouver à bord que les personnes participant à l'exercice du sport. Il est interdit à un bâtiment de prendre en remorque plus de deux personnes à la fois. L'utilisation des embarcations à propulsion mécanique sans équipage pour le remorquage et le remorquage à partir de la terre sont interdits.
2. Les bâtiments remorqueurs doivent traverser en ligne droite la zone de 200 m en amont et en aval respectivement des bacs en service.
3. Le bâtiment remorqueur et les personnes remorquées doivent se tenir à une distance d'au moins 20 mètres de tout autre bâtiment et des baigneurs. La corde de traction doit être flottante et ne doit pas être élastique; elle ne doit pas être traînée à vide dans l'eau.
4. Lorsque les bâtiments remorqueurs rencontrent ou dépassent d'autres bâtiments, les personnes remorquées doivent se tenir dans le sillage de leur bâtiment.
5. Pendant l'exercice du sport, les personnes remorquées doivent porter un gilet de sauvetage, une ceinture de natation ou une combinaison de natation.
6. L'exercice du sport de remorquage est interdit
  - a) dans les sections des ports publics et dans les zones d'écluse;

- b) dans les passes de pont recommandées ou prescrites à la navigation, si elles sont d'une largeur inférieure à 100 m;
  - c) dans les passages étroits du chenal;
  - d) dans le rayon d'action des engins flottants.
7. Dans les ports privés, l'exercice du sport de remorquage n'est permis qu'avec le consentement de l'organe assurant l'administration du port.
8. Le remorquage d'engins volants (par exemple parachutes, deltaplanes et cerfs volants) est interdit.

### **Article 16.10**

#### **Restrictions de baignade, de natation et de plongée sportive**

1. Il est interdit de se baigner, de nager et de pratiquer de la plongée sportive
- a) dans une zone s'étendant sur 100 mètres en amont et 50 mètres en aval des entrées de port, des lieux de transbordement, des lieux de stationnement réservés aux bateaux à passagers et aux bacs, des chantiers de constructions navales ainsi que des installations d'écluse, y compris les 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;
  - c) dans le secteur du Struden (du km 2079,5 au km 2074,8).
2. Les baigneurs, les nageurs et les plongeurs sportifs doivent se comporter de manière à n'obliger les bâtiments faisant route ni de modifier leur route ni de réduire leur vitesse; il est interdit en particulier
- a) de nager dans la trajectoire normale d'un bâtiment faisant route;
  - b) de s'approcher, en nageant, à moins de 30 mètres des bâtiments qui passent.
3. Il est interdit aux baigneurs, aux nageurs et aux plongeurs sportifs de grimper ou de monter à bord des bâtiments faisant route et des bâtiments en stationnement, ainsi qu'à leurs dispositifs d'amarrage.

## 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 les bâtiments en stationnement.
2. Sauf en cas de détresse ou de transports spéciaux, les matériels flottants ne doivent pas être ancrés, mais seulement amarrés directement à la rive.
3. Sauf en cas de détresse, les coffres d'amarrage, ancres et autres dispositifs similaires ne doivent pas être utilisés pour l'amarrage à la rive.

#### Article 17.02

##### Interdiction de désamarrage

Sauf en cas de détresse ou à des fins d'assistance, il est interdit aux personnes autres que l'équipage du bâtiment de délier les dispositifs d'amarrage des bâtiments ou des matériels flottants en stationnement ou d'en lever l'ancre. Ceci ne porte pas atteinte aux dispositions de l'article 40.15.

#### Article 17.03

##### Mesures en cas de charriage de glaces

Lorsque la glace recouvre environ les trois dixièmes de la largeur du fleuve ou que les zones de retenue risquent d'être complètement prises, les bâtiments et les matériels flottants en stationnement ainsi que les établissements flottants doivent, si nécessaire, être retirés du chenal navigable et amenés sur terre ou dans un port. 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 pas s'arracher des amarres.

#### Article 17.04

##### Garde, surveillance des bâtiments et des matériels flottants

1. Par dérogation à l'article 7.08, par.1, une garde efficace ne doit se trouver à bord des bâtiments que

- a) lorsqu'ils transportent des passagers;
  - b) lorsqu'ils transportent des matières dangereuses;
  - c) lorsqu'ils ont une fuite;
  - d) lorsque, pendant la durée d'une interdiction de la navigation en vertu de l'article 18.01, par.1, ils doivent stationner en dehors des ports ou des endroits protégés similaires, à l'exception des menues embarcations;
  - e) lorsque, en cas de charriage de glaces (article 17.03), ils doivent stationner en dehors des ports ou des endroits protégés similaires.
2. Lorsque plusieurs bâtiments stationnent côte à côte, permettant ainsi de passer d'un bâtiment à l'autre, la garde peut surveiller plusieurs bâtiments à la fois.
  3. Les bâtiments en stationnement n'ayant pas besoin d'une garde ainsi que les matériels flottants 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 la personne habilitée à disposer du bâtiment. Lorsque plusieurs bâtiments et matériels flottants 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 matériels flottants.
  4. Lorsque, sur des bâtiments et matériels flottants en stationnement, le conducteur n'est pas à bord, la garde ou la personne de surveillance est responsable de l'observation des prescriptions pertinentes du présent règlement.

### **Article 17.05**

#### **Stationnement dans le voisinage des bâtiments effectuant certains transports de matières dangereuses**

1. Le stationnement latéral à proximité d'un bâtiment portant le signal visé à l'article 3.47 est interdit à la distance indiquée en mètres sur le panneau blanc triangulaire.
2. Les dispositions du paragraphe 1 ainsi que de l'article 7.07, par. 1, ne s'appliquent pas
  - a) aux bâtiments portant la même signalisation ou transportant des matières similaires et
  - b) en cas d'assemblage et d'interruption du trajet des convois menant de tels bâtiments.

**Article 17.06****Interdiction d'accostage**

Pour charger ou décharger des marchandises, pour embarquer ou débarquer des passagers, ou bien pour s'approvisionner en combustibles, en produits d'entretien et de ravitaillement ainsi que pour prendre toutes autres mesures nécessaires à la poursuite du trajet, les bâtiments ne peuvent accoster, en dehors des ports, qu'aux quais publics ou privés et à condition d'observer les prescriptions d'utilisation (affectation, règlement de stationnement). Le stationnement à d'autres endroits ne sera permis que dans des cas particuliers, avec le consentement de l'organe responsable de la surveillance fluviale, éclusière ou portuaire. L'autorisation ne sera pas donnée s'il n'en pas tenu suffisamment compte des conditions énoncées à l'article 15, alinea 1, par. 1 à 10, de la Loi de 1990 sur la navigation. En cas de détresse, le conducteur du bâtiment est tenu d'informer sans délai l'organe de police fluviale le plus proche accessible de l'accostage effectué.

**Chapitre 8****RESTRICTIONS LOCALES ET TEMPORAIRES DE LA NAVIGATION  
SUR LE DANUBE****Article 18.01****Restrictions de la navigation en cas de hauts niveaux d'eau**

1. A des niveaux d'eau dépassant de plus de 90 cm le haut niveau navigable (HNN), conformément à l'article 22, par. 1, du Règlement sur les ouvrages servant à la navigation, Bulletin des lois fédérales no.334/1991, la navigation peut être interdite par instruction des organes de la surveillance fluviale dans l'intérêt de la sécurité de la navigation ou des personnes. Dans la section de Vienne, le débit d'eau en amont de l'ouvrage de la prise d'eau du nouveau bras du Danube (Neue Donau) est déterminant.
2. Les bâtiments déjà en route au moment où surviennent de tels niveaux d'eau, peuvent poursuivre leur route jusqu'au prochain port ou bien, dans les zones de retenue 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 ouvrages d'art.
3. Dans le cas de débits d'eau ne permettant pas d'utiliser en sécurité l'avant-port inférieur de l'écluse, compte tenu de la hauteur du mur de guidage, les bâtiments n'ont pas droit à l'éclusage; de plus, dans l'intérêt de la navigation ou des personnes, la navigation peut être interdite par instruction des organes de la surveillance fluviale.

4. L'interdiction visée au paragraphe 1 ou 3 ne s'applique pas aux bâtiments de l'armée fédérale ou de l'administration militaire qui s'appêtent à effectuer une intervention ainsi qu'aux bâtiments de l'administration fédérale des voies d'eau, aux bâtiments affectés aux sapeurs-pompiers et aux bâtiments affectés aux organes de garde-chasse.

### **Article 18.02**

#### Réglementation de la navigation dans les zones de retenue

1. Les bâtiments ayant l'intention de s'arrêter dans la section entre deux écluses, doivent en aviser le personnel de surveillance de l'écluse au moment du passage à l'écluse précédant l'interruption du trajet. Les bâtiments qui sont obligés, pour une raison imprévue, de s'arrêter dans la section entre deux écluses, 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 le moment où ils poursuivront leur route; au cas où ce moment est incertain, ils doivent l'annoncer au personnel de surveillance de l'écluse avant leur départ.
2. Sont exemptés de l'information obligatoire visée au paragraphe 1 les bateaux à passagers qui interrompent leur route conformément à leur horaire régulier, ainsi que les menues embarcations.

### **Article 18.03**

#### Restrictions de la navigation dans le secteur de Struden

1. Sont considérés comme convois au sens du présent paragraphe les bâtiments naviguant isolément, les convois remorqués, les convois poussés et les formations à couple, à condition que la longueur ne dépasse pas 110 m ou la largeur 17 m.
2. A des niveaux d'eau dépassant le plus haut niveau navigable enregistrés à la station de Grein, ainsi qu'en cas d'avaries et de travaux de régularisation, le secteur de Struden (du km 2079,50 au km 2074,80) est considéré comme passage étroit où seule la navigation en sens unique alternant est autorisée; ceci sera indiqué dans l'écluse de Wallsee par le signal d'obligation B.5 "Obligation de s'arrêter dans les conditions prévues dans le Règlement", complété par le signal additionnel "Station de signalisation de Tiefenbach". Les dispositions des paragraphes 3 à 9 s'appliquent à la navigation.
3. Les avalants doivent observer les signaux visés au paragraphe 2 dans l'écluse de Wallsee et les signaux visuels de la station de signalisation de Tiefenbach.
4. Les signaux visuels de la station de signalisation de Tiefenbach (au km 2080,90, rive droite) règlent le passage par les deux bras du Danube pour les bâtiments naviguant isolément (une rangée de feux) et les convois (deux rangées de feux);

la partie gauche des signaux s'applique au Strudenkanal, la partie droite au Hößgang. Les rangées de feux vert signalent l'autorisation au passage, les rangées de feux rouge, l'interdiction de passage. Les bâtiments avalants auxquels le passage est interdit doivent s'arrêter et attendre aux lieux de stationnement publics à Tiefenbach. Lorsque le passage est libre, les bâtiments doivent poursuivre leur route sans délai dans l'ordre de leur arrivée.

5. Pour les avalants, le passage par le secteur de Struden est interdit dans la période de 30 minutes après le coucher du soleil jusqu'à 30 minutes avant le lever du soleil. 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.
6. Lorsqu'un bateau à passagers avalant veut s'arrêter à Grein, il doit en aviser la station de signalisation de Tiefenbach, tout comme de l'heure prévue pour poursuivre la route; cette déclaration n'est pas obligatoire dans le cas de l'arrêt régulier d'un bateau à passagers à Grein. Les bateaux à passagers partant de Grein en avalant sont tenus de déclarer leur départ à la station de signalisation de Tiefenbach.
7. Les montants doivent observer les signaux visuels de la station de signalisation de St. Nikola (km 2074,80, rive gauche).
8. Lorsque la station de signalisation de St. Nikola montre un feu rouge, les montants doivent s'arrêter au lieu de stationnement public de St. Nikola (du km 2074,80 au km 2074,30, rive gauche).
9. Lorsque la station de signalisation de St. Nikola montre un feu vert, les montants doivent poursuivre leur route sans délai en passant par le "Strudenkanal"; il est interdit aux montants d'emprunter le "Hößgang". Au moment d'entrer dans le secteur de Struden, les montants naviguant isolément ont la priorité sur les convois.
10. Lorsque le secteur de Struden n'est pas considéré comme passage étroit, l'écluse de Wallsee ne montre pas le signal de navigation visé au paragraphe 2; les dispositions des paragraphe 4 et 11 à 18 s'appliquent.
11. Les avalants doivent observer les signaux visuels de la station de signalisation de Tiefenbach (paragraphe 4).
12. Les menues embarcations avalantes doivent passer à Tiefenbach par la travée du pont près de la rive droite.
13. Les montants doivent observer les signaux visuels des stations de signalisation de St. Nikola et de Föhre (km 2078,05, rive gauche).
14. Lorsque la station de signalisation de St. Nikola montre deux feux verts superposés et un feu blanc fixe, un avalant est engagé dans le secteur de Struden; les convois montants doivent s'arrêter en aval de la station de signalisation en

attendant qu'un feu blanc rythmé montre qu'il n'y a pas d'avalants dans le secteur de Struden.

15. Lorsque la station de signalisation de Föhre montre un feu blanc fixe, un avalant est engagé dans le secteur de Struden; les convois montants doivent s'arrêter en aval du km 2077,20 en attendant qu'un feu blanc rythmé montre qu'il n'y a pas d'avalants dans le secteur de Struden.
16. Les menues embarcations avalantes ne sont pas indiquées par les feux blancs visés aux paragraphes 13 et 14.
17. Les montants doivent utiliser le "Strudenkanal" et serrer autant que possible la rive gauche; ils doivent effectuer le passage par le secteur de Struden de manière à ne pas gêner les avalants, notamment dans la section de l'entrée et de la sortie du "Hößgang".
18. Les lieux de stationnement publics à "Sailer" (du km 2080,35 au km 2079,65, rive gauche) et à Grein (du km 2079,27 au km 2078,93, rive gauche) ne sont ouverts qu'aux bâtiments montants qui, en partant de là, poursuivent leur route vers l'amont.
19. Sur la totalité du secteur de Struden (paragraphe 2), y compris l'île de Wörth,
  - a) il est interdit aux embarcations de sport de stationner, à l'exception du port de Grein et des lieux de stationnement désignés à cette fin,
  - b) les bateaux de sport ne doivent pas être déposés sur les talus de la rive.

#### **PARTIE 4**

### **DISPOSITIONS RELATIVES AUX SECTEURS FRONTALIERS DU DANUBE**

#### **Article 20.01**

##### **Prescriptions relatives au secteur frontalier austro-allemand (du km 2223,15 au km 2201,77)**

1. 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 (Annexe 7) installés sur les rives opposés.
2. Il est interdit aux embarcations de sport 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.

3. 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 leur route tout droit 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.
4. Lorsque le niveau d'eau du Danube dépasse 780 cm à la station hydrométrique de Passau-Maxbrücke, la navigation, y compris la circulation des bacs, est interdite en dehors des ports.
5. Par dérogation à l'article 14.04, par. 1, lorsque le bâtiment fait route, l'installation de radiotéléphonie doit rester en permanence à l'écoute sur la voie 10, et sur la voie de l'écluse respective depuis l'entrée dans la section de l'écluse jusqu'à la sortie de cette section.
6. Les dispositions des articles 14.01, par. 2, et 16.08 ne s'appliquent qu'aux bâtiments immatriculés en Autriche.
7. Il est interdit de se baigner, de nager et de pratiquer de la plongée sportive dans un rayon de 100 m aux alentours des engins flottants.
8. De plus, les dispositions suivantes sont applicables au secteur frontalier austro-allemand: les articles 11.01, 11.02, par. 1 à 10 et 13, 11.03 à 11.05, 11.08, 11.10, par. 1 à 5, 11.11, par. 1 à 12, 11.12 à 11.14, 12.01 à 12.03, 13.01 à 13.07, 13.09, 13.10, 14.01 à 14.03, 15.02, 16.04 à 16.06, 16.09, 16.10, 17.10 à 17.06, 18.01, par. 1, 2 et 4 ainsi que la Partie 6.

### **Article 20.02**

#### **Prescription relatives au secteur frontalier austro-slovaque** **(du km 1880,26 au km 1872,70)**

1. Dans le secteur frontalier entre la République d'Autriche et la République Slovaque, le stationnement de bâtiments et de matériels flottants et l'installation d'établissements flottants sont interdits.
2. L'interdiction visée au paragraphe 1 ne s'applique ni en cas de détresse ni en cas de mesures prises par l'Administration fédérale des voies d'eau navigables en vue d'aménager ou d'entretenir la voie navigable.
3. Lorsque le niveau d'eau du Danube dépasse 770 cm à la station hydrométrique de Bratislava, la navigation est interdite sans préjudice des dispositions de l'article 18.01.

4. L'organisation de manifestations (article 11.13) ainsi que l'exercice du ski nautique et des activités similaires (article 16.09) sont interdits.
5. L'interdiction conforme au paragraphe 4 ne s'applique pas aux manifestations pour lesquelles l'autorité compétente slovaque a donné une autorisation; l'autorisation d'organiser de telles manifestations ne doit être délivrée qu'avec le consentement des autorités compétentes en matière de contrôle douanier et de police des frontières.
6. En s'approchant du poste de contrôle de frontières à Hainburg (km 1883,450, rive droite), les bâtiments de la navigation commerciale entrant dans le ou sortant du territoire fédéral doivent communiquer au poste de contrôle de frontières par radiotéléphonie, sur ondes métriques, sur la voie 16 le nom, la marque d'identification, la nationalité et l'état de cargaison (chargé ou vide); s'il s'agit de convois, cela concerne tous les bâtiments faisant partie du convoi.
7. De plus, les dispositions suivantes sont applicables au secteur frontalier austro-slovaque: les articles 11.02 à 11.05, 11.07, 11.08, 11.11 à 11.14, 12.01 à 12.03, 13.04 à 13.06, 15.01, 15.02, 16.02, 16.06 et 17.01 à 17.06.

## **PARTIE 5**

### **DISPOSITIONS PARTICULIERES RELATIVES A CERTAINES VOIES D'EAU**

#### **Article 30.01**

##### Règlementation de la navigation dans le canal "Wiener Donaukanal"

1. Sur le Donaukanal, sont interdits
  - a) la navigation à la même hauteur;
  - 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) le stationnement latéral de plusieurs bâtiments, sauf aux lieux de stationnement en conformité avec les règles de stationnement y applicables, et
  - d) la navigation dans son ensemble dans des conditions de visibilité réduite, inférieure à 200 m.
2. L'interdiction conforme au paragraphe 1 ne s'applique pas aux bacs ou aux bâtiments montants naviguant au radar.

3. En amont du km 11,709 du canal, y compris la section de l'écluse de Nussdorf, sont interdites:
  - a) la navigation de bâtiments isolés, de bâtiments accouplés et de convois poussés avalants dont la longueur totale dépasse 45 m et la largeur totale 13 m;
  - b) la navigation de bâtiments isolés, de bâtiments accouplés et de convois poussés montants dont la longueur totale dépasse 80 m et la largeur totale 13 m;
  - c) la navigation de convois remorqués avalants;
  - d) la navigation de bâtiments transportant des matières inflammables ou explosibles (Annexes 9 et 10) ou ayant transporté des matières inflammables dans des citernes, autant que celles-ci n'ont pas été dégazées, et
  - e) la navigation dans son ensemble à un niveau d'eau supérieur à 480 cm, enregistré à la station hydrométrique de Schwedenbrücke.
4. En aval du km 11,709 du canal, sont interdites:
  - a) la navigation de bâtiments isolés, de bâtiments accouplés et de convois poussés dont la longueur totale dépasse 120 m et la largeur totale 18 m, et
  - b) la navigation dans son ensemble à un niveau d'eau supérieur à 660 cm, enregistré à la station hydrométrique de Wien-Reichsbrücke.
5. L'entrée dans le et la sortie du Donaukanal à Nussdorf ne sont autorisées que par le barrage. Au cas où le passage par le barrage est interdit, l'écluse peut être utilisée. Des bateaux de sport pouvant être portés à terre doivent utiliser l'installation de transposition sur la rive droite du canal.
6. Sans préjudice des dispositions énoncées au paragraphe 3, lettres a) et b), le passage par l'écluse n'est permis qu'aux formations d'une longueur totale ne dépassant pas 70 m, d'une largeur totale de maximum 13 m et d'une hauteur (mesurée à partir du niveau d'eau) n'étant pas supérieure à 6,40 m; en ce qui concerne les bâtiments et les convois ayant des dimensions supérieures, le passage par l'écluse n'est permis qu'à condition qu'il ait été déclaré au préalable au personnel de surveillance de l'écluse et qu'il soit possible de passer par l'écluse sans endommager les ouvrages servant à la navigation.
7. En ce qui concerne le passage par l'écluse, les dispositions énoncées à l'article 16.02, par. 1 à 9, 14, 15 et 17, sont applicables.
8. L'éclusage se fait dans l'ordre de l'arrivée des bâtiments aux lieux de stationnement publics destinés à l'attente de l'éclusage.

9. Les agents de l'Administration fédérale des voies d'eau chargée 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 définies ci-haut aux paragraphes 5 à 8 ainsi qu'à l'article 6.28, lettre a), et à donner, en outre, aux conducteurs des bâtiments dans chaque cas particulier tous les ordres nécessaires dans l'intérêt de la sécurité de la navigation et des personnes, de l'ordre de la navigation, de la fluidité de la circulation ainsi que du bon fonctionnement de l'écluse et du barrage dans la section de l'écluse et du barrage.
10. Dans le cas où l'écluse n'est pas hors de service en raison de hautes eaux, de phénomènes de glaces prévus ou pour d'autres raisons majeures, les éclusages seront effectués pendant les jours ouvrables, excepté le samedi, de 7 h à 16 h 30; les éclusages doivent être déclarés au personnel de la surveillance de l'écluse 30 minutes au plus tard avant l'arrivée du bâtiment concerné.
11. Les éclusages en dehors des heures indiquées au paragraphe 10 ne seront effectués que dans la mesure où ceci est nécessaire pour la navigation commerciale, notamment pour la navigation effectuant un service régulier, et pour la circulation des embarcations de sport conformément au paragraphe 12. Ces éclusages doivent être déclarés les jours ouvrables, excepté le samedi, jusqu'à 16 heures du jour même. En cas d'éclusage dans le cadre de la navigation effectuant un service régulier, portée à la connaissance du personnel de surveillance de l'écluse, la déclaration n'est pas nécessaire. Lorsqu'un éclusage déjà déclaré ou prévu dans l'horaire n'a pas lieu, le personnel de surveillance de l'écluse doit en être avisé le plus tôt possible.
12. Il est interdit aux embarcations de sport motorisés de circuler sur le canal du Danube. Du mois d'avril au mois de septembre, cette interdiction ne s'applique pas entre 9 h et 22 h aux embarcations de sport montantes, dotées d'un moteur intérieur à quatre temps. Il est interdit à ces embarcations de dépasser les bâtiments de navigation commerciale; la vitesse maximum admise par rapport à la rive est de 20 km/h.
13. A condition que la sortie du canal du Danube ne se fasse pas par le barrage, les éclusages des embarcations de sport visées au paragraphe 12 seront effectués, par dérogation aux dispositions du paragraphe 10, après l'éclusage des bâtiments à passagers. Ils n'ont en outre pas droit à un éclusage spécial.

### Article 30.02

#### Prescriptions relatives à la navigation sur la Morava

1. Sur la Morava, la navigation des bâtiments motorisés est interdite.
2. L'interdiction énoncée au paragraphe 1 ne s'applique pas
  - a) aux bâtiments utilisés à des fins de sauvetage et d'assistance;

- b) aux bâtiments de police et du service de douane;
  - c) aux bâtiments de l'Administration de construction hydraulique et
  - d) aux bâtiments destinés à la navigation marchande ou à d'autres fins commerciales.
3. Seules les dispositions des articles 11.02 à 11.05, 11.07, 11.08, 11.11 à 11.14, 12.01 à 12.03, 13.04 à 13.06, 15.01, 15.02, 16.02, 16.06 et 17.01 à 17.06 s'appliquent sur la Morava.

## **PARTIE 6**

### **REGLEMENT RELATIF AUX PORTS**

#### **Chapitre 1**

#### **PORTS PUBLICS**

##### **Article 40.01**

##### **Conduite dans la zone portuaire**

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

- a) à ne pas compromettre la sécurité de la navigation ou des personnes;
- b) à ne pas gêner le bon déroulement de la navigation commerciale;
- c) à ne pas causer des dommages aux installations de navigation et à leurs équipements, à ne pas les polluer ou à ne pas compromettre leur usage et
- d) à ne pas polluer les eaux.

##### **Article 40.02**

##### **Obligation de donner des renseignements**

Il y a obligation de donner, sur demande, aux organes de la surveillance fluviale des renseignements sur les motifs et la durée prévue de l'utilisation du port et sur la nature de la cargaison des bâtiments, ainsi que de leur permettre de vérifier les titres de transport.

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

1. Les bâtiments, les matériels flottants ou les établissements flottants
  - a) qui sont en danger de couler;
  - b) qui ont pris feu;
  - c) qui risquent de prendre feu ou pour lesquels il n'est pas constaté avec certitude si le feu a été complètement éteint après l'incendie;
  - d) qui transportent des matières explosibles ou radioactives;
  - e) qui sont destinés à être mis à la ferraille, ou
  - f) qui sont déplacés dans le cadre d'un transport spécialne peuvent entrer dans un port qu'avec l'autorisation expresse des organes de la surveillance fluviale.
2. Dans les cas visés au paragraphe 1, les organes de la surveillance fluviale doivent interdire l'entrée dans le port des bâtiments qui sont de nature à compromettre ou de mettre en danger la sécurité de la navigation ou des personnes, la fluidité de la navigation commerciale, les ouvrages ou les opérations portuaires. Dans les cas visés au paragraphe 1, lettres a), e) et f), l'entrée dans le port ne peut pas être interdite s'il est indispensable d'amener les bâtiments à un chantier naval, de réparation ou de démolition situé dans le port ou si, par un déchargement rapide, le bâtiment ne risque plus de couler.
3. Lorsqu'une avarie ou un des incidents mentionnés au paragraphe 1, lettres a) à c), ne survient qu'une fois arrivé au port, il faut en aviser sans délai les organes de la surveillance fluviale les plus proches.
4. A l'exception de l'abri et de l'hivernage, les embarcations de sport et les matériels flottants ne peuvent entrer dans un port public qu'avec l'autorisation expresse de l'organe compétent de surveillance fluviale. L'autorisation ne peut être donnée qu'à condition que la place nécessaire à d'autres bâtiments, aux opérations de transbordement et aux mouvements dans le port la permette.
5. Les radeaux ne peuvent être amenés dans un port public qu'à condition que celui-ci dispose d'une installation pour démonter les radeaux et transborder le bois.
6. A Vienne et à Linz, les bâtiments transportant des liquides inflammables ou les bâtiments dont les citernes n'ont pas encore été dégazées après avoir transporté un tel chargement, ne peuvent entrer que dans les ports pétroliers.

## **Article 40.04**

### **Surencombrement du port**

1. L'accès aux ports publics peut être interdit par ordre des organes de surveillance fluviale si cette mesure est nécessaire à l'occupation du port, aux opérations de transbordement ou au bon déroulement de la navigation commerciale.
2. Dans les conditions visées au paragraphe 1, les bâtiments en stationnement dans le port sans effectuer des opérations de chargement ou de déchargement, ainsi que les matériels flottants, peuvent être renvoyés du port par ordre des organes de surveillance fluviale; cette disposition ne s'applique pas en cas d'abri et d'hivernage.

## **Article 40.05**

### **Déclaration d'arrivée et de départ**

1. Les bâtiments et les matériels flottants visés à l'article 40.03, par.1 et 4, doivent déclarer leur arrivée aux organes de surveillance fluviale les plus proches avant d'entrer dans un port public; tous les autres bâtiments doivent le faire après leur entrée dans un port public; tous les bâtiments doivent déclarer leur départ avant de quitter le port.
2. Pour les bâtiments transportant ou ayant transporté des matières dangereuses et dont les citernes n'ont pas encore été dégazées, la déclaration d'arrivée doit comporter des indications précises sur la nature et la quantité du chargement actuel ou précédent.
3. Ne sont pas soumis à une déclaration d'arrivée et de départ
  - a) les bâtiments utilisés à des fins de sauvetage ou d'assistance;
  - b) les bâtiments destinés à l'extinction d'incendie;
  - c) les bâtiments affectés à la surveillance fluviale, à l'administration de sécurité publique et à la garde douanière;
  - d) les bâtiments de l'administration portuaire;
  - e) les bateaux à passagers qui font escale dans le port à une installation de débarquement destinée au service des passagers;
  - f) les embarcations de sport auxquelles une aire de stationnement fixe dans le port a été assignée.

4. Les bâtiments servant au remorquage dans la zone portuaire doivent être déclarés avant leur mise en service, et ne sont tenus de déclarer leur départ que s'ils ne sont plus utilisés dans le port pour une période dépassant deux mois.

#### **Article 40.06**

##### **Accès aux bâtiments**

Les conducteurs et les personnes sous la garde desquels les bâtiments, matériels flottants ou établissements flottants sont placés, sont tenus de permettre l'accès à bord aux organes de surveillance fluviale qui, dans l'exercice de leur fonction, doivent monter à bord des bâtiments, matériels flottants ou établissements, ainsi que de les aider en cas de besoin.

#### **Article 40.07**

##### **Restrictions d'utilisation**

Dans les ports publics,

- a) il est interdit de se baigner, de nager et de pratiquer de la plongée sportive; cette disposition ne s'applique pas aux parties du port affectées expressément à cette fin par l'administration portuaire et balisées de manière adéquate;
- b) il est interdit d'aller sur les surfaces d'eau prises par la glace sans raison contraignante;
- c) il est interdit de pêcher avec des filets, des nasses ou des coffres à poisson ou à partir d'un bâtiment ou d'un matériel flottant;
- d) les embarcations de sport ne peuvent être mises à l'eau ou retirées de l'eau qu'avec l'autorisation de l'administration portuaire.

#### **Article 40.08**

##### **Prévention de la pollution du port**

1. L'autorisation visée à l'article 11.12, par. 4 et 5, ne s'applique pas aux ports publics; notamment, les cabinets de toilette installés dans les bâtiments ou les matériels flottants et dont l'égout s'écoule directement dans l'eau ne peuvent pas être utilisés pendant le séjour des bâtiments dans le port; les citernes contenant l'eau usée des bâtiments ne doivent pas être vidées dans le port.
2. En cas de déversement de matières polluantes dans l'eau ou sur la rive, la personne exploitant l'installation de transbordement et le conducteur du bâtiment ou la personne sous la garde de laquelle sont placés les bâtiments, matériels

flottants ou établissements flottants, sont obligés d'en aviser l'administration portuaire sans délai. Ils doivent en outre prendre immédiatement toutes les mesures de lutte contre la pollution.

#### **Article 40.09**

##### **Conduite en cas de danger**

1. L'incendie s'étant déclaré sur un des bâtiments, matériels flottants ou établissements flottants doit être annoncé sans délai aux sapeurs-pompiers, à l'organe de surveillance fluviale le plus proche et à l'administration portuaire.
2. En cas d'incendie, les bâtiments et matériels flottants doivent être sortis sans délai de la zone dangereuse, et leurs écoutilles doivent être fermées pour autant que le risque qui pourrait en résulter le permet.
3. Les accidents survenus à bord, les dommages causés aux bâtiments, matériels flottants ou établissements flottants, les autres avaries ou le fait que des bâtiments ou matériels flottants coulent doivent être portés sans délai à la connaissance des organes de surveillance fluviale les plus proches et de l'administration portuaire.

#### **Article 40.10**

##### **Remorquage, poussage et déhalage des bâtiments**

1. Sauf en cas de détresse, les bâtiments ne doivent servir au remorquage ou au poussage dans le port qu'à condition d'être agréés à cet effet par l'autorité compétente. Les bâtiments munis de crochets de remorque doivent être en mesure de lâcher les câbles de remorque même en pleine traction. Ces dispositions ne s'appliquent pas au remorquage ou au poussage de menues embarcations.
2. Pour déhaler, ne peuvent être utilisés que des bâtiments susceptibles d'effectuer en sécurité toutes les manoeuvres nécessaires, en tenant compte de la place disponible et des mouvements des autres bâtiments dans le port.
3. Les opérations de déhalage doivent être effectuées de façon à ne pas gêner plus que nécessaire le bon ordre de la navigation.
4. Pendant les opérations de déhalage, la barre du bâtiment remorqué doit être tenue par une personne qualifiée; le conducteur du bâtiment effectuant le déhalage est responsable de l'observation de cette disposition.
5. Les bâtiments et les matériels flottants qui ne sont pas en mesure d'effectuer en sécurité des manoeuvres dans le port, doivent se servir d'une aide de remorquage suffisante.

6. Les bâtiments sans timonerie efficace ainsi que les matériels flottants doivent, pendant les opérations de déhalage, être poussés ou accouplés bord à bord.
7. Le câble de remorquage entre les bâtiments remorqués et le remorqueur ne doit pas être lâché sans préavis réciproque.
8. Sur ordre des organes de surveillance fluviale, les convois doivent être désassemblés si cela est nécessaire pour occuper le port, pour les opérations de transbordement ou pour la fluidité du trafic de la navigation commerciale.

#### **Article 40.11**

##### **Aires de stationnement**

1. Les aires de stationnement doivent être assignés par les organes de surveillance fluviale; elles ne peuvent être changées qu'avec le consentement de ces organes. Cette disposition ne s'applique pas aux aires de stationnement situées sur les plans d'eau faisant partie des chantiers navals, de réparation ou de gréement ou des chantiers de démolition.
2. Sur ordre des organes de surveillance fluviale, les bâtiments doivent être déhalés à une autre aire de stationnement si cela est nécessaire dans l'intérêt de la sécurité de la navigation ou des personnes, du bon ordre de la navigation, de la fluidité de la navigation commerciale ou de l'exécution des opérations de transbordement.

#### **Article 40.12**

##### **Amarrage**

1. Les bâtiments et les matériels flottants doivent être amarrés aux dispositifs destinés à cet effet ou aux bâtiments y amarrés déjà. L'amarrage doit être contrôlé en cas de besoin et adapté aux variations du niveau d'eau ainsi qu'aux changements d'enfoncement pendant les opérations de chargement et de déchargement.
2. Les bâtiments et les matériels flottants doivent être solidement amarrés et de manière à permettre de détacher facilement l'amarrage et à gêner le moins possible le désamarrage des autres bâtiments.
3. L'amarrage doit être effectué de façon à ne pas entraver plus que nécessaire la circulation sur la voie navigable, sur les voies de la rive ainsi que sur les escaliers et les échelles. Les zones de danger sur les bâtiments ou matériels flottants doivent être signalées, en cas de besoin, de manière adéquate et éclairées la nuit.
4. Les canots de service ne doivent être amarrés qu'immédiatement devant ou derrière les bâtiments, et seulement du côté de la rive.

**Article 40.13****Surveillance des bâtiments**

1. Par dérogation à l'article 17.04, par. 1, seules les dispositions relatives aux personnes chargées de la surveillance (article 17.04, par. 2 et 3) sont applicables dans les ports à tous les bâtiments et matériels flottants en stationnement.
2. Lorsqu'une entreprise de navigation emploie dans un port une équipe de port composée de plusieurs personnes chargées de la surveillance, seul le nom du chef de l'équipe de port doit être communiqué aux organes de surveillance fluviale.

**Article 40.14****Utilisation d'ancres, de câbles, de cordages et de chaînes**

1. Dans le port, les ancres doivent être disponibles à être immédiatement jetées; elles doivent avoir une telle position que tout endommagement des autres bâtiments ou installations soit exclu. Il n'est pas permis de laisser traîner les ancres, câbles ou chaînes sauf en cas de remorquage du bâtiment par-dessus la poupe.
2. Les câbles ou chaînes ne peuvent être jetés des bâtiments ou matériels flottants que temporairement et dans la mesure où ceci est indispensable pour les manoeuvres du bâtiment, pour les travaux de construction ou de dragage. En cas de hautes eaux, des câbles peuvent être tendus à travers le bassin du port dans la mesure où la sécurité des bâtiments ou matériels flottants l'exige.
3. Les câbles ou chaînes mis à l'eau doivent être signalés dans la mesure où ils risquent de constituer un danger pour la navigation. Ils doivent être halés à bord ou amarrés au fond si les besoins de la navigation l'exigent.

**Article 40.15****Désamarrage**

Sauf en cas de danger imminent, les bâtiments ou matériels flottants amarrés ne peuvent être désamarrés sans le consentement du conducteur du bâtiment ou de la personne chargée de la surveillance; dans ce cas, le conducteur du bâtiment ou la personne chargée de la surveillance et les organes de surveillance fluviale les plus proches doivent en être avertis sans délai.

**Article 40.16****Emploi des moyens de propulsion**

1. Sur les bâtiments amarrés dans le port, les moyens de propulsion ne peuvent pas être mis en marche, à l'exception des cas suivants:
  - a) pour vérifier la machine de propulsion ou pour déterminer la force de remorque à la perche aux endroits que l'administration portuaire a désignés à cet effet;
  - b) pour une brève vérification qui est d'usage avant le démarrage, lorsque
    - aa) le bâtiment ne touche pas le fond,
    - bb) les moyens de propulsion tournent lentement,
    - cc) l'emploi des moyens de propulsion n'entraîne pas, dans la mesure du possible, d'effets nuisibles modifiant le lit du port et
    - dd) d'autres bâtiments ne sont pas mis en danger.
2. Durant la vérification, un membre de l'équipage doit se tenir à la poupe et avertir les autres bâtiments qui s'approchent et, si nécessaire, faire arrêter la machine.

**Article 40.17****Descente à terre**

1. En cas de stationnement latéral de plusieurs bâtiments, l'installation de plançons de bord, la fourniture des approvisionnements et la descente à terre des personnes exerçant leur activité professionnelle à bord qui traversent les bâtiments stationnant plus près de la rive doivent être tolérés.
2. Un accès sûr doit être aménagé permettant aux personnes exerçant une activité professionnelle à bord de monter sur le bâtiment.

**Article 40.18****Emploi du feu sur les bâtiments**

1. Sur les bâtiments, le feu ne doit être allumé que dans des foyers protégés; il doit être surveillé. La flamme ouverte ne peut être utilisée que dans des lampes fermées, à réservoir de combustibles en métal.

2. Dans les cales couvertes et à proximité des écoutilles de chargement ouvertes des cales couvertes, il est interdit d'employer du feu et de la flamme ouverte, ainsi que de fumer.

#### **Article 40.19**

##### **Protection des conduites**

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

#### **Article 40.20**

##### **Utilisation des eaux portuaires à d'autres fins**

En dehors des plans d'eau du port faisant partie des chantiers navals, de réparation ou de gréement, des travaux de réparation sur des bâtiments ou matériels flottants ne sont permis que dans la mesure où ils ne compromettent pas la sécurité de la navigation et des personnes et le bon ordre de la navigation.

#### **Article 40.21**

##### **Circulation dans le port**

1. Les bâtiments désirant entrer dans le port doivent observer les éventuels signaux de la voie navigable réglant l'entrée et la sortie, et ne peuvent s'engager dans l'entrée du port qu'au moment où les bâtiments sortants l'ont quittée.
2. L'entrée du port ne peut être traversée simultanément dans les deux sens que si elle offre suffisamment d'espace pour permettre une rencontre sans danger.
3. La rangée de remorque d'un convoi remorqué entrant dans le port ne peut comprendre par rangée que jusqu'à deux unités accouplées bord à bord, la remorque d'un convoi remorqué sortant doit être composée au maximum de trois unités accouplées bord à bord.
4. Dans le port, les bâtiments motorisés ne doivent pas utiliser une force motrice supérieure à celle permettant d'effectuer des manoeuvres sûres.
5. Les embarcations de sport ne peuvent circuler dans le port que pour arriver à leur aire de stationnement ou pour partir de là.

**Article 40.22****Règlement de stationnement**

1. Dans le cas où les bâtiments stationnent à une installation fixe de transbordement (station de pompage, installation pour le transport des sacs, etc.), l'espace nécessaire au déhalage du bâtiment pendant les opérations de transbordement doit être dégagé des autres bâtiments.
2. Les aires de stationnement aux installations de transbordement sont destinées aux bâtiments effectuant des opérations de chargement ou de déchargement. Dans la mesure où ces aires de stationnement ne sont pas utilisées pour des opérations de transbordement, d'autres bâtiments peuvent y stationner aussi.

**Article 40.23****Opérations de transbordement**

1. Pour effectuer des opérations de transbordement, les bâtiments ne peuvent accoster qu'aux endroits destinés à cet effet.
2. Les radeaux ne peuvent être assemblés ou désassemblés dans le port qu'aux installations destinées à cet effet.
3. Sous réserve d'autres ordres donnés par les organes de la garde douanière, les bâtiments transportant des colis de détail et circulant selon un horaire régulier doivent être traités en priorité aux opérations de transbordement; par ailleurs, l'ordre de l'arrivée des bâtiments est déterminant pour les opérations de transbordement. Cependant, le conducteur du bâtiment ou la personne habilitée à disposer des bâtiments et les entreprises de transbordement peuvent convenir d'un ordre différent.
4. Par dérogation aux dispositions énoncées au paragraphe 3, le transbordement de matières dangereuses (art.1.24) qui, en raison de leur nature ou de leur emballage insuffisant ou endommagé, peuvent compromettre la sécurité, et le déchargement des bâtiments qui ont une fuite d'eau et risquent de couler, doivent être effectués le plus tôt possible et en dehors de l'ordre établi.
5. Les organes de surveillance fluviale doivent être informés de la fin des opérations de transbordement.

**Article 40.24****Danger causé par des objets pendant les opérations de transbordement**

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

**Article 40.25****Bâtiments transportant des matières dangereuses**

1. Les matières dangereuses (article 1.24) ne peuvent être transbordées qu'aux aires de stationnement destinées à cet effet.
2. Les bâtiments transportant des matières dangereuses doivent être amarrés de façon que la proue du bâtiment soit dirigée vers la sortie du port.
3. Durant la nuit et dans des conditions de visibilité réduite, les bâtiments transportant des matières explosibles ne peuvent être déhalés qu'à la main ou à l'aide de treuils.

**Article 40.26****Transbordement de liquides en vrac**

Les opérations de transbordement de liquides en vrac en provenance et à destination de bateaux-citernes doivent être surveillées en permanence; il faut prendre soin qu'en cas de danger (par exemple surremplissage des citernes), les pompes de chargement, respectivement de déchargement, soient immédiatement arrêtées et les dispositifs de fermeture à bord fermés.

**Article 40.27****Ports pétroliers**

1. A Vienne et à Linz, les bâtiments transportant ou ayant transporté des liquides inflammables et dont les citernes n'ont pas encore été dégazées, ne peuvent entrer que dans les ports pétroliers (port de Wien-Lobau ou bassin du port pétrolier I et II du port industriel de Linz).
2. Dans les ports pétroliers, ne peuvent être utilisés que des bâtiments motorisés dont la machine de propulsion est alimentée d'un type de combustible ayant un point d'inflammation supérieur à 55° C. Le dispositif d'échappement des machines de propulsion et des machines de pont ainsi que les conduites de fumée

de ces bâtiments doivent être construits et équipés de façon à empêcher toute sortie d'étincelles. La circulation de bateaux à vapeur dans les ports pétroliers est interdite.

3. Les bâtiments motorisés et les convois ne peuvent circuler dans les ports pétroliers que pour y amener ou reconduire des bâtiments, pour être chargés de carburants, pour déverser les matières polluantes dans les installations de réception prévues à cet effet ou pour effectuer des travaux hydrotechniques; leur présence dans le port doit se limiter au temps nécessaire pour effectuer ces opérations. Cette disposition ne s'applique pas aux bâtiments affectés au service de remorquage.
4. A l'exception des cas visés au paragraphe 3, ne peuvent entrer dans les ports pétroliers que les bâtiments ayant l'intention d'utiliser une installation de navigation située dans le port, en conformité avec son application agréée, ainsi que les bâtiments effectuant des travaux hydrotechniques et qui ne sont pas des bâtiments motorisés. Les bâtiments transportant des liquides inflammables peuvent également entrer dans le port à des fins de contrôle douanier.
5. Dans les ports pétroliers, il est interdit sur tous les bâtiments pendant les opérations de transbordement de liquides inflammables ayant un point d'inflammation inférieur à 55° C, pendant les opérations de dégazement et de nettoyage des citernes ou cales dans lesquelles de telles matières ont été chargées,
  - a) de fumer ou d'utiliser du feu ou de la flamme ouverte;
  - b) d'utiliser sur le pont ou dans les cales des lampes électriques portables qui ne sont pas antidéflagrantes et pour lesquelles l'échange des ampoules ne peut pas s'effectuer entièrement hors circuit;
  - c) d'utiliser des appareils de chauffage électriques qui ne sont pas expressément agréés à ce genre d'utilisation;
  - d) de travailler sur le pont avec des instruments et outils produisant des étincelles;
  - e) d'avoir à bord des sources d'inflammation potentielles.

Ces interdictions s'appliquent également dans le cas où l'on ouvre des citernes ou cales pas encore dégazées.

6. Dans les ports pétroliers, il est interdit de tenir ouvertes les écoutilles durant les opérations de transbordement des liquides inflammables ayant un point d'inflammation inférieur à 55° C.

**Article 40.28****Abri et hivernage**

1. a) Pendant la période où, en raison de hautes eaux (article 18.01) ou pour d'autres raisons, la navigation est interdite sur ordre des organes de surveillance fluviale, et
- b) pendant les périodes d'interruption de la navigation par suite de phénomènes de glace, de glaçons dérivant des centrales hydro-électriques, de l'interruption de l'exploitation des écluses ou des conditions météorologiques défavorables (par exemple tempête, brouillard),

les bâtiments et matériels flottants peuvent trouver abri dans un port public dans la mesure des places de stationnement disponibles; au cas de besoin, les aires de stationnement destinées aux opérations de transbordement peuvent également être utilisées.

2. Les dispositions énoncées au paragraphe 1 ne s'appliquent aux matériels flottants que dans la mesure où les places de stationnement ne sont pas réclamées par des bâtiments cherchant abri.
3. L'entrée des bâtiments dans le port doit se faire dans l'ordre de l'arrivée à l'entrée du port, sauf si, dans des cas particuliers, les organes de surveillance fluviale ne l'ordonnent pas autrement dans l'intérêt d'une meilleure utilisation des places disponibles.
4. Les surfaces d'eau nécessaires pour le bris des glaces et pour la circulation indispensable dans le port doivent être débarrassées.
5. Aux aires de stationnement des bâtiments pris par la glace, des endroits suffisamment grands doivent être débarrassés de la glace pour permettre de puiser de l'eau en cas d'incendie.
6. Les bâtiments qui risquent de faire eau par suite de la pression de la glace, doivent être dégelés dans la mesure nécessaire.
7. Les bâtiments transportant ou ayant transporté des liquides inflammables et dont les citernes n'ont pas encore été dégazées, doivent stationner séparément des autres bâtiments, et à proximité de la sortie du port.
8. Par dérogation aux dispositions des paragraphes 1 et 7, les bâtiments transportant ou ayant transporté des liquides inflammables, et dont les citernes n'ont pas encore été dégazées, ne peuvent chercher abri à Vienne et à Linz que dans les ports pétroliers (article 40.27, par. 1).

**Article 40.29****Organes de surveillance fluviale dans le port**

1. Les organes de surveillance fluviale doivent communiquer, sur demande, aux agents de l'administration portuaire les informations et déclarations qui leur sont données en vertu des dispositions du présent chapitre.
2. Les organes de surveillance fluviale doivent porter à leur connaissance les ordres et instructions touchant les intérêts de l'administration portuaire ou des entreprises de transbordement.
3. Les maîtres de port sont tenus d'exécuter, en tant qu'organes auxiliaires, les tâches dont les organes de surveillance fluviale sont chargés conformément à ce chapitre. Dans l'exercice de leurs fonctions de surveillance fluviale, ils se tiennent aux instructions données par les organes de surveillance fluviale.
4. Les maîtres de port sont tenus d'informer sans délai les organes de surveillance fluviale des incidents survenus dans le port, qui sont de nature à compromettre la sécurité de la navigation, ainsi que de déclarer toute infraction à la Loi de 1990 sur la navigation ou aux règlements édictés en vertu de cette loi.

**Chapitre 2****PORTS PRIVÉS****Article 41.01****Application des dispositions du Chapitre 1 aux ports privés**

1. Les dispositions suivantes s'appliquent également aux ports privés: les articles 40.01, 40.03, par. 5, 40.06 à 40.10, 40.13 à 40.15, 40.16, par. 1, lettre b) et par. 2, 40.17 à 40.19, 40.21, par. 1 à 4, 40.22, par. 1, 40.24 à 40.26 et 40.27, par. 2 à 6.
2. Par dérogation au paragraphe 1 ci-dessus, ne sont applicables aux ports privés destinés aux bateaux de sport que les dispositions des articles 40.08, 40.13, 40.21, par. 1.
3. Les bâtiments visés à l'article 40.03, par. 1, lettres b) et c), ne peuvent entrer dans les ports privés qu'à condition de ne pas compromettre la sécurité de la navigation et des personnes.
4. Dans le cas où des personnes responsables sont désignées pour un port privé, l'article 40.29, par. 3 et 4, s'applique par analogie.

**Article 41.02****Abri et hivernage dans les ports privés**

Pour s'abriter ou hiverner, les bâtiments et matériels flottants peuvent également chercher abri dans les ports privés si les ports publics sont surencombrés ou s'il n'est plus possible d'arriver à un port public sans danger; dans ces cas, l'article 40.28 s'applique par analogie.

**Chapitre 3****DEROGATIONS****Article 42.01****Dérogations aux dispositions de la Partie 2**

1. Dans les ports, les bâtiments et les matériels flottants stationnant ou déhalés d'une aire de stationnement à une autre, sont exemptés des dispositions définies au chapitre 3 de la Partie 2 (signalisation des bâtiments); cette exception ne s'applique pas
  - a) aux bâtiments transportant ou ayant transporté des liquides inflammables et dont les citernes n'ont pas encore été dégazées, dans des ports autres que les ports pétroliers;
  - b) aux bâtiments transportant des matières explosibles;
  - c) aux bâtiments transportant des matières radioactives;
  - d) à l'utilisation du signal de détresse (article 3.46).
2. Les dispositions définies dans les articles 6.31 à 6.33 (navigation par des conditions de visibilité réduite, navigation au radar) ne s'appliquent pas dans les ports.
3. Par dérogation aux dispositions des articles 3.43 et 3.44, les panneaux d'interdiction visés dans ces articles ne doivent pas être éclairés dans les ports.

## **PARTIE 7**

### **CHEMINS DE HALAGE**

#### **Article 50.01**

##### Signalisation des chemins de halage

Les chemins de halage sont signalés par des panneaux carrés portant l'inscription "CHEMIN DE HALAGE" en blanc sur fond bleu.

#### **Article 50.02**

##### Utilisation des chemins de halage

1. Sur les chemins de halage signalés conformément à l'article 50.01, il est interdit de circuler en véhicule et à cheval.
2. Sont exemptés de l'interdiction définie au paragraphe 1:
  - a) les véhicules routiers affectés à des fins de sauvetage ou d'extinction d'incendie;
  - b) les véhicules routiers affectés à l'administration de la navigation, à l'administration des voies d'eau fédérales ou au service de sécurité public;
  - c) les véhicules routiers affectés aux entreprises qui exploitent les centrales hydro-électriques;
  - d) les véhicules routiers servant à la navigation, notamment à l'assistance en cas d'avarie, à l'approvisionnement des bâtiments ou au halage;
  - e) les véhicules routiers des équipages des bâtiments et des membres de leurs familles;
  - f) les cyclistes;
  - g) les personnes ayant un titre juridique approprié de droit privé et, disposant, de façon bien visible, d'une attestation visée au paragraphe 3.
3. Aux personnes ayant un titre juridique de droit privé leur permettant de circuler en véhicule ou à cheval sur les chemins de halage, une attestation précisant la validité, aussi bien dans le temps que dans l'espace, de la permission sera délivrée, sur demande, par l'administration des voies d'eau fédérales.
4. Les exceptions définies au paragraphe 2, lettres d) et e), s'appliquent seulement aux trajets effectués entre un bâtiment et la voie de trafic la plus proche.

5. Les exceptions définies au paragraphe 2, lettres f) et g), ne s'appliquent que dans la mesure où elles ne constituent pas une entrave à l'utilisation des chemins de halage aux fins de la navigation.
6. L'exception définie au paragraphe 2, lettre f), ne s'applique pas aux chemins de halage sur lesquels, par ordre des organes de la surveillance fluviale, il est interdit de rouler en bicyclette.
7. Les organes compétents locaux de l'administration des voies d'eau fédérales sont autorisés à donner l'ordre visé au paragraphe 6 en plaçant un panneau supplémentaire portant l'inscription "Interdiction de rouler en bicyclette" au-dessous du panneau de signalisation visé à l'article 50.01. La date à laquelle le panneau supplémentaire est placé ou retiré, doit être notée dans un document (§ 16, Loi relative à l'administration générale).
8. L'ordre visé au paragraphe 6 peut être donné dans l'intérêt de la sécurité de la navigation ou des personnes, notamment lorsque l'utilisation sans danger du chemin de halage par des cyclistes n'est pas possible
  - a) en raison de l'état délabré du chemin de halage,
  - b) en raison de phénomènes d'intempéries (par exemple hautes eaux ou leurs effets) ou
  - c) en raison de mesures prises en vue d'aménager et d'entretenir la voie navigable.
9. Les personnes utilisant les chemins de halage doivent se conformer aux ordres que leur donnent les organes de la surveillance fluviale dans l'intérêt de la navigation.

## **PARTIE 8**

### **DISPOSITIONS PÉNALES ET DISPOSITIONS FINALES**

#### **Article 60.01**

##### **Amendes infligées pour infraction aux règlements administratifs**

Les organes de la surveillance fluviale sont autorisés à infliger des amendes s'élevant jusqu'à 800 ATS ou de remettre à l'auteur de l'infraction un avis pertinent pour le versement, par la poste, du montant infligé en tant qu'amende, pour toute contravention administrative observée dans l'exercice de leurs fonctions ou dont la personne s'est reconnue coupable devant eux en vertu des articles 40, 71, 97, 119 et 137 de la Loi de 1990 sur la navigation ou des règlements édictés en vertu de cette loi.

**Article 60.02**

**Abrogation des anciennes dispositions**

Par l'entrée en vigueur du présent Règlement, le Règlement du 21 décembre 1989 du Ministre fédéral de l'Economie et des Transports relatif aux règles de navigation sur les voies navigables, Bulletin des lois fédérales no. 140/1990, sera abrogé.

**Article 60.03**

**Entrée en vigueur**

Le présent Règlement entrera en vigueur le jour suivant le jour de sa publication.

Levers et couchers du soleilpar rapport à 15° de longitude est  
(méridien de l'heure de l'Europe Centrale)

Tag	Jänner		Februar		März		April		Mai		Juni	
	Aufgang	Untergang										
	h m	h m	h m	h m	h m	h m	h m	h m	h m	h m	h m	h m
1	7 52	16 15	7 31	16 57	6 42	17 43	5 39	18 29	4 41	19 13	4 03	19 52
2	7 52	16 16	7 29	16 58	6 40	17 45	5 37	18 31	4 39	19 14	4 02	19 53
3	7 52	16 17	7 28	17 00	6 38	17 46	5 34	18 32	4 38	19 16	4 02	19 54
4	7 52	16 18	7 27	17 02	6 36	17 48	5 32	18 34	4 36	19 17	4 01	19 55
5	7 51	16 19	7 25	17 03	6 34	17 49	5 30	18 35	4 35	19 19	4 01	19 56
6	7 51	16 20	7 24	17 05	6 32	17 51	5 28	18 37	4 33	19 20	4 00	19 56
7	7 51	16 21	7 22	17 06	6 30	17 52	5 26	18 39	4 31	19 21	3 59	19 57
8	7 51	16 22	7 20	17 08	6 28	17 54	5 24	18 40	4 30	19 23	3 59	19 58
9	7 50	16 23	7 19	17 10	6 26	17 56	5 22	18 41	4 28	19 24	3 58	19 59
10	7 50	16 24	7 17	17 12	6 24	17 57	5 20	18 43	4 27	19 26	3 58	20 00
11	7 49	16 25	7 16	17 14	6 22	17 59	5 18	18 44	4 25	19 27	3 58	20 00
12	7 49	16 27	7 14	17 15	6 20	18 00	5 16	18 45	4 24	19 28	3 58	20 01
13	7 48	16 28	7 13	17 16	6 18	18 02	5 14	18 47	4 23	19 30	3 58	20 01
14	7 48	16 30	7 12	17 18	6 16	18 03	5 12	18 48	4 21	19 31	3 58	20 02
15	7 47	16 31	7 10	17 19	6 14	18 05	5 11	18 50	4 20	19 33	3 57	20 02
16	7 46	16 32	7 08	17 21	6 12	18 06	5 09	18 51	4 19	19 34	3 57	20 02
17	7 46	16 34	7 06	17 22	6 10	18 08	5 07	18 53	4 18	19 35	3 57	20 03
18	7 45	16 35	7 05	17 24	6 08	18 09	5 05	18 54	4 16	19 36	3 58	20 04
19	7 44	16 37	7 03	17 26	6 06	18 11	5 03	18 56	4 15	19 37	3 58	20 04
20	7 44	16 39	7 01	17 27	6 04	18 12	5 01	18 57	4 14	19 38	3 58	20 04
21	7 43	16 40	6 59	17 29	6 01	18 13	4 59	18 58	4 13	19 40	3 58	20 05
22	7 42	16 42	6 57	17 30	5 59	18 15	4 57	19 00	4 12	19 41	3 58	20 05
23	7 41	16 43	6 55	17 32	5 57	18 16	4 55	19 02	4 11	19 42	3 58	20 05
24	7 40	16 44	6 53	17 34	5 55	18 18	4 53	19 03	4 10	19 44	3 59	20 05
25	7 39	16 46	6 51	17 35	5 53	18 19	4 52	19 05	4 09	19 45	3 59	20 05
26	7 37	16 47	6 49	17 37	5 51	18 21	4 50	19 06	4 08	19 46	3 59	20 05
27	7 36	16 48	6 47	17 39	5 49	18 22	4 48	19 07	4 07	19 47	4 00	20 05
28	7 35	16 50	6 45	17 40	5 47	18 24	4 46	19 08	4 06	19 48	4 00	20 05
29	7 34	16 52	6 44	17 42	5 45	18 25	4 45	19 10	4 05	19 49	4 01	20 05
30	7 33	16 53	—	—	5 43	18 27	4 43	19 11	4 05	19 50	4 01	20 05
31	7 32	16 55	—	—	5 41	18 28	—	—	4 04	19 51	—	—

Levers et couchers du soleil

par rapport à 15° de longitude est  
(méridien de l'heure de l'Europe Centrale)

Tag	Juli		August		September		Oktober		November		Dezember	
	Aufgang	Untergang	Aufgang	Untergang	Aufgang	Untergang	Aufgang	Untergang	Aufgang	Untergang	Aufgang	Untergang
	h m	h m	h m	h m	h m	h m	h m	h m	h m	h m	h m	h m
1	4 02	20 05	4 33	19 37	5 16	18 42	5 58	17 40	6 45	16 42	7 29	16 07
2	4 02	20 04	4 35	19 36	5 18	18 40	6 00	17 38	6 46	16 40	7 31	16 07
3	4 03	20 04	4 36	19 34	5 19	18 38	6 01	17 36	6 48	16 38	7 32	16 07
4	4 04	20 03	4 38	19 33	5 21	18 36	6 03	17 34	6 49	16 37	7 33	16 06
5	4 05	20 03	4 39	19 31	5 22	18 34	6 04	17 32	6 51	16 35	7 34	16 06
6	4 05	20 02	4 40	19 29	5 23	18 32	6 05	17 29	6 52	16 33	7 36	16 06
7	4 06	20 02	4 42	19 28	5 24	18 30	6 07	17 27	6 54	16 32	7 37	16 06
8	4 07	20 01	4 43	19 26	5 26	18 28	6 08	17 25	6 56	16 31	7 38	16 05
9	4 08	20 01	4 45	19 25	5 28	18 26	6 10	17 23	6 57	16 29	7 39	16 05
10	4 09	20 00	4 46	19 23	5 29	18 23	6 11	17 21	6 59	16 28	7 40	16 05
11	4 10	20 00	4 47	19 21	5 30	18 21	6 13	17 19	7 01	16 27	7 41	16 05
12	4 11	19 59	4 49	19 20	5 32	18 19	6 14	17 17	7 02	16 25	7 42	16 05
13	4 12	19 58	4 50	19 18	5 33	18 17	6 16	17 15	7 03	16 24	7 43	16 05
14	4 13	19 58	4 51	19 16	5 34	18 15	6 18	17 14	7 05	16 23	7 44	16 05
15	4 14	19 57	4 53	19 14	5 36	18 13	6 19	17 12	7 06	16 21	7 44	16 05
16	4 15	19 56	4 54	19 12	5 37	18 11	6 20	17 10	7 08	16 20	7 45	16 05
17	4 16	19 55	4 56	19 11	5 38	18 09	6 22	17 08	7 10	16 19	7 46	16 06
18	4 17	19 54	4 57	19 09	5 40	18 07	6 23	17 06	7 11	16 18	7 46	16 06
19	4 18	19 53	4 59	19 07	5 41	18 05	6 25	17 04	7 13	16 17	7 47	16 07
20	4 19	19 52	5 00	19 05	5 43	18 03	6 26	17 02	7 14	16 16	7 48	16 07
21	4 20	19 51	5 01	19 03	5 44	18 00	6 28	17 00	7 16	16 15	7 48	16 07
22	4 21	19 50	5 03	19 02	5 46	17 58	6 29	16 58	7 17	16 14	7 49	16 08
23	4 23	19 49	5 04	19 00	5 47	17 56	6 31	16 56	7 19	16 14	7 49	16 08
24	4 24	19 48	5 05	18 58	5 49	17 54	6 33	16 55	7 20	16 13	7 50	16 09
25	4 25	19 46	5 07	18 56	5 50	17 52	6 34	16 53	7 21	16 12	7 50	16 10
26	4 26	19 45	5 08	18 54	5 51	17 50	6 36	16 51	7 23	16 11	7 50	16 10
27	4 28	19 44	5 10	18 52	5 52	17 48	6 37	16 49	7 24	16 10	7 51	16 11
28	4 29	19 43	5 11	18 50	5 54	17 46	6 38	16 47	7 25	16 09	7 51	16 12
29	4 30	19 42	5 13	18 48	5 55	17 44	6 40	16 46	7 27	16 09	7 51	16 13
30	4 31	19 40	5 14	18 46	5 57	17 42	6 42	16 45	7 28	16 08	7 51	16 14
31	4 32	19 39	5 15	18 44	—	—	6 43	16 43	—	—	7 51	16 15

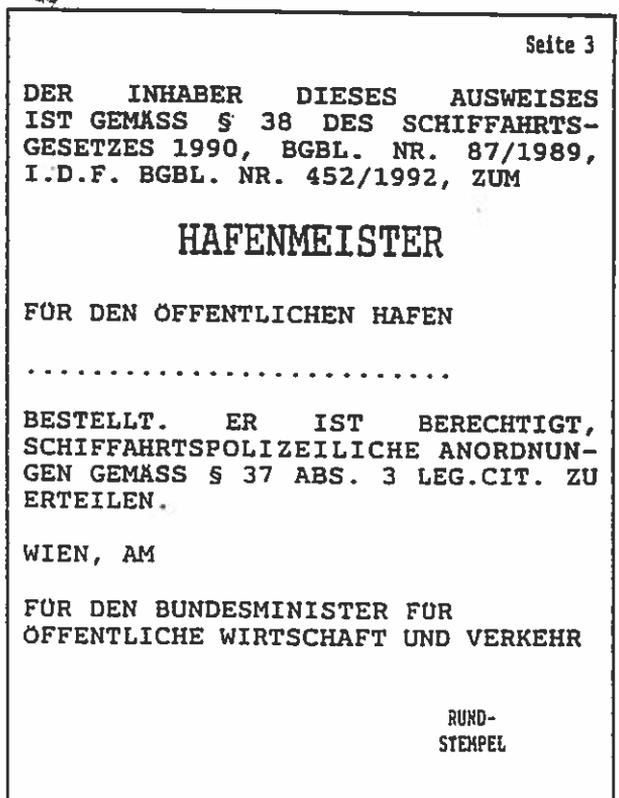
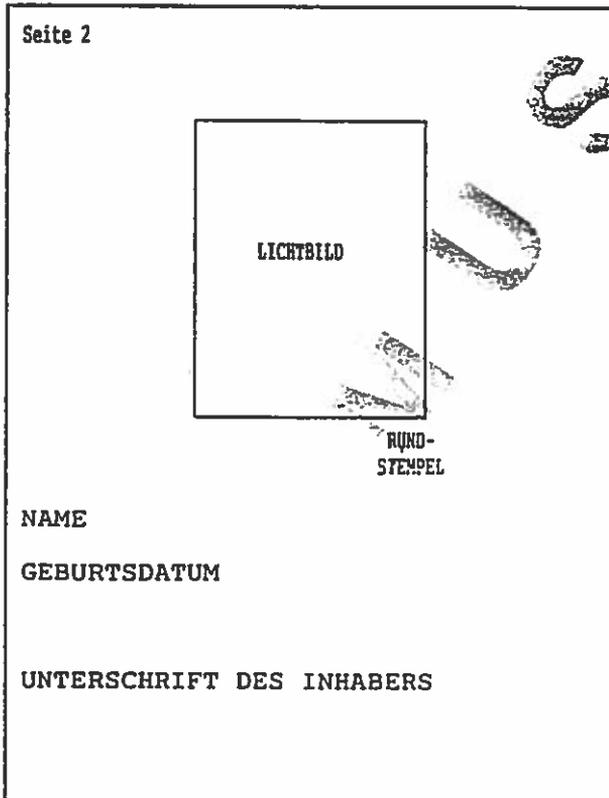
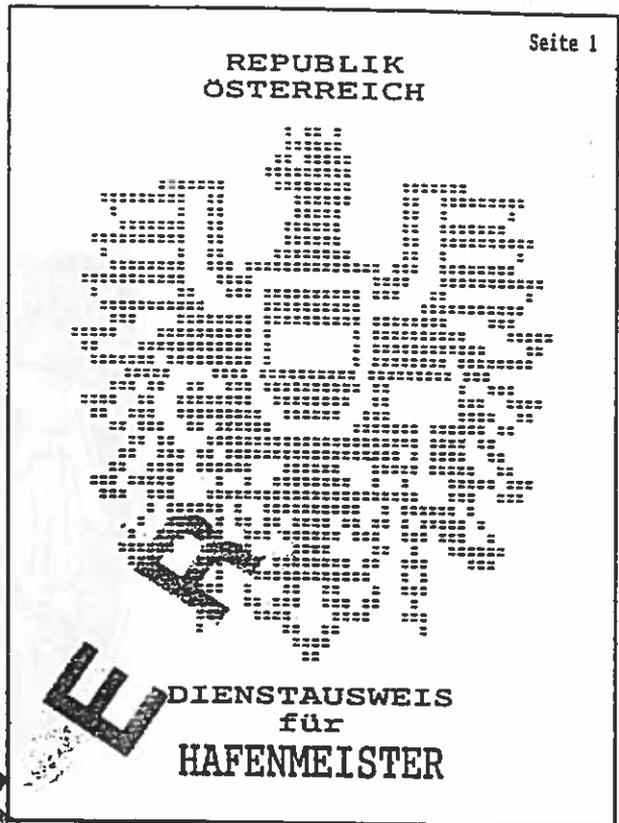
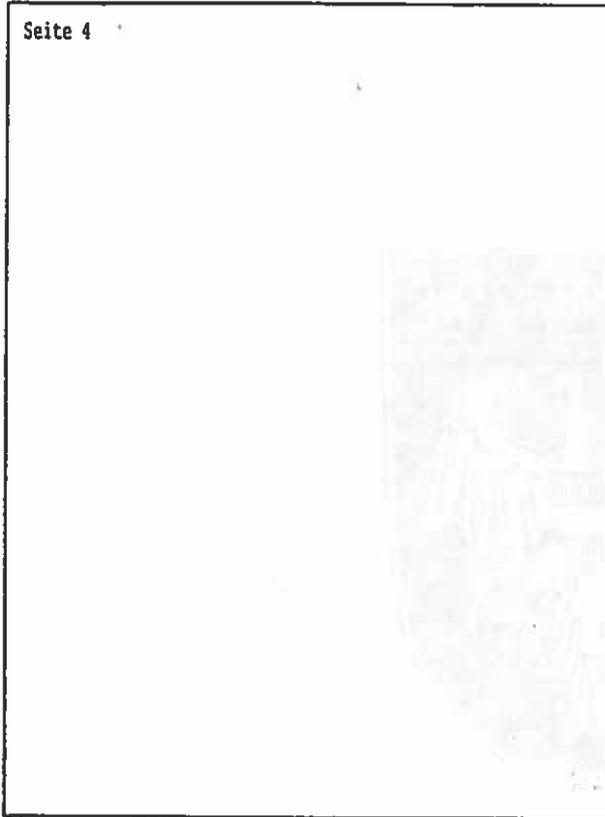
Surveillance fluvialeServices de la surveillance fluviale, éclusière et portuaire

N°	Désignation du service	Siège du service	Rayon d'action du service
1	Stromaufsicht HAINBURG	Hainburg a/D (NÖ)	Donau von Stromkilometer 1872,700 am rechten Ufer und von 1880,260 am linken Ufer bis 1894,000 und March
2	Stromaufsicht WILDUNGSMAUER	Wildungsmauer a/D (NÖ)	Donau von Stromkilometer 1894,000 bis 1915,730
3	Strom- und Hafenaufsicht WIEN-PRATERKAI	Wien II	Donau von Stromkilometer 1915,730 bis 1927,700 einschließlich der Häfen Lobau, Albern und Freudenu sowie des Wiener Donaukanals von Kanalkilometer 17,10 bis 11,70
4	Stromaufsicht WIEN-NUSSDORF	Wien II	Donau von Stromkilometer 1927,700 bis 1937,730 sowie Wiener Donaukanal von Kanalkilometer 11,70 bis 0,00 (einschließlich Schleuse)
5	Strom- und Schleusenaufsicht GREIFENSTEIN	Greifenstein (NÖ)	Donau von Stromkilometer 1937,730 bis 1955,000
6	Stromaufsicht TULLN	Tulln a/D (NÖ)	Donau von Stromkilometer 1955,000 bis 1972,000
7	Strom- und Schleusenaufsicht ALTENWÖRTH	Zwentendorf a/D (NÖ)	Donau von Stromkilometer 1972,000 bis 1994,000
8	Strom- und Hafenaufsicht KREMS	Krems a/D (NÖ)	Donau von Stromkilometer 1994,000 bis 2025,000 einschließlich des Hafens Krems
9	Strom- und Schleusenaufsicht MELK	Melk a/D (NÖ)	Donau von Stromkilometer 2025,000 bis 2045,000
10	Strom- und Schleusenaufsicht PERSENBEUG	Persenbeug a/D (NÖ)	Donau von Stromkilometer 2045,000 bis 2067,950
11	Strom- und Hafenaufsicht GREIN	Grein a/D (OÖ)	Donau von Stromkilometer 2067,950 bis 2090,000 am rechten Ufer und 2091,000 am linken Ufer einschließlich des Hafens Grein
12	Strom- und Schleusenaufsicht WALLSEE	Wallsee a/D (OÖ)	Donau von Stromkilometer 2090,000 am rechten Ufer und 2091,000 am linken Ufer bis 2111,828
13	Strom- und Schleusenaufsicht ABWINDEN	Luftenberg a/D (OÖ)	Donau von Stromkilometer 2111,828 bis 2127,100
14	Strom- und Hafenaufsicht LINZ	Linz a/D (OÖ)	Donau von Stromkilometer 2127,100 bis 2143,000 einschließlich des Stadthafens sowie des Tank- und Industriefhafens
15	Strom- und Schleusenaufsicht OTTENSHEIM	Wilhering a/D (OÖ)	Donau von Stromkilometer 2143,000 bis 2158,000
16	Strom- und Schleusenaufsicht ASCHACH	Aschach a/D (OÖ)	Donau von Stromkilometer 2158,000 bis 2181,500
17	Strom- und Hafenaufsicht ENGELHARTSZELL	Engelhartszell a/D (OÖ)	Donau von Stromkilometer 2181,500 bis 2201,770 am linken Ufer und 2223,150 am rechten Ufer einschließlich des Hafens Kasten

Insigne de fonction  
des organes de la surveillance fluviale



Carte de service des maîtres de port



Insigne de fonction des maîtres de port



Symboles des données hydrologiques et météorologiques dans le journal de bord

## I.

- ↑ Tendance du niveau d'eau à la hausse  
↓ Tendance du niveau d'eau à la baisse

## II.

- Ciel dégagé  
 1/4 de ciel nuageux  
 1/2 de ciel nuageux  
 3/4 de ciel nuageux  
● ciel couvert  
● pluie\*  
≡ brouillard (visibilité inférieure à 1 km)\*  
✕ neige\*  
▲ grêle\*  
⌚ orages\*  
∞ brumes  
← vent faible (la flèche indique la direction du vent)  
←| vent modéré  
←|| vent fort  
←||| tempête

\* Les chiffres 0,1 ou 2, ajoutés à mi-hauteur aux symboles, indiquent l'intensité des précipitations, à savoir:

- 0 = faible  
1 = modéré  
2 = fort

Carte de légitimation pour navigateurs

**SCHIFFERAUSWEIS**  
**REPUBLIK ÖSTERREICH**



**CARTE DE LEGITIMATION POUR NAVIGATEURS**  
**REPUBLIQUE D'AUTRICHE**

**ПАСПОРТ МОРЯКА**  
**РЕСПУБЛИКА АВСТРИЯ**

2

Schifferausweis <i>Carte de légitimation pour navigateurs Nr.</i> Паспорт шкипера	
Familienname <i>Nom</i> Фамилия	
Vorname <i>Prénom</i> Имя в отчестве	
Datum und Ort der Geburt <i>Date et lieu de naissance</i> Дата и место рождения	
Beruf <i>Profession</i> Профессия	
Wohnort <i>Domicile</i> Место жительства	
Staatsbürgerschaft <i>Nationalité</i> Гражданство	

T

**PERSONSBESCHREIBUNG**  
**SIGNALEMENT**  
**ОПИСАНИЕ ЛИЧНОСТИ**

Größe  
*Taille*  
Рост

Farbe der Augen  
*Couleur des yeux*  
Цвет (цвет)

Besondere Kennzeichen  
*Signes particuliers*  
Особые признаки

Siegel  
*cachet*  
Место печати

Unterschrift des Inhabers  
*Signature du titulaire*  
Подпись владельца

3

4

KINDER UNTER 12 JAHREN  
 ENFANTS DE MOINS DE 12 ANS  
 ДЕТИ ВОЗРАСТОМ ДО 12 ЛЕТ

Name Nom Имя	Geburtsdatum Date de naissance Дата рождения	Geschlecht Sexe Пол

DIE GÜLTIGKEIT DIESES SCHIFFER AUSWEISES ENDET AM  
 LA VALIDITÉ DE LA CARTE EXPIRE LE  
 СРОК ДЕЙСТВИЯ НАСТОЯЩЕГО ПАСПОРТА ИСТЕКАЕТ

Ausstellende Stelle  
 Agence délivrant la carte  
 Выдающее учреждение

Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft,  
 Fachverband der Schifffahrtsunternehmen

Stempel-  
 marke

Ort und Datum  
 Lieu et date  
 Место и дата

Unterschrift des Ausfertigenden  
 Signature de l'agent délivrant la carte  
 Подпись выдающего служ.

5

6

Stempel-  
marke

Die Gültigkeitsdauer dieses Schifferausweises wird verlängert bis  
*La validité de la carte est prorogée jusqu'au*  
Срок действия настоящего паспорта продлен до

Ort und Datum  
*Lieu et date*  
Место и дата

Unterschrift des Ausfertigenden  
*Signature de l'agent délivrant la carte*  
Подпись выдающего карту.

Stempel-  
marke

Die Gültigkeitsdauer dieses Schifferausweises wird verlängert bis  
*La validité de la carte est prorogée jusqu'au*  
Срок действия настоящего паспорта продлен до

Ort und Datum  
*Lieu et date*  
Место и дата

Unterschrift des Ausfertigenden  
*Signature de l'agent délivrant la carte*  
Подпись выдающего карту.

Angestellt am  
*Employé le*  
Исполн. за галерею

Dienstverwendung  
*Fonction*  
Звание

Pflichtenstempel und Unterschrift  
*Cachet de l'entrepreneur et signature*  
Имп. и подпись

Ausgegeben am  
*Concédié, le*  
Выдан

Pflichtenstempel und Unterschrift  
*Cachet de l'entrepreneur et signature*  
Имп. и подпись

VERMERKE / OBSERVATIONS / OTMETKI

M U S T E R

13 - 32

Secteurs de la voie navigable sur lesquels  
le déversement de mélanges d'eau et d'hydrocarbures  
est interdit sans exception:

1. Secteur de Vienne, du km 1921,05 au km 1949,18
2. Secteur de Linz, du km 2119,63 au km 2146,73



Ministère fédéral de l'Economie  
et des Transports  
Surveillance fluviale

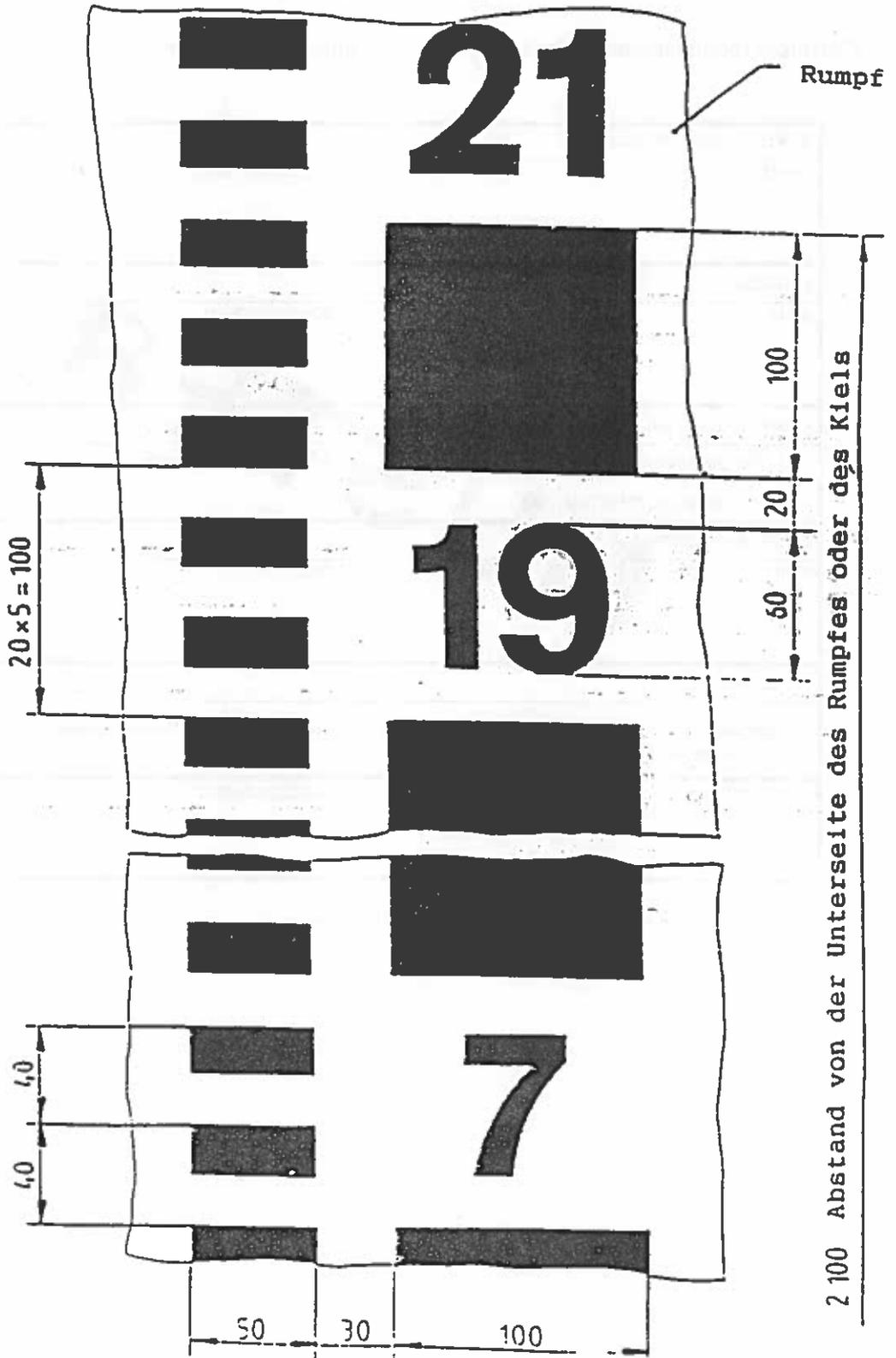
Permis de transport pour effectuer des transports spéciaux

<b>BEWILLIGUNGSINHABER</b>			
NAME		WOHNSITZ (SITZ), TELEFON-NR.	
<b>ANGABEN ÜBER DAS TRANSPORTIERTE OBJEKT</b>			
<b>ART DES OBJEKTES</b>		<b>NAME DES OBJEKTES</b>	
<input type="checkbox"/> FAHRZEUG	<input type="checkbox"/> SCHWIMMENDE ANLAGE		
<input type="checkbox"/> SCHWIMMKÖRPER	<input type="checkbox"/> FLOSS		
<b>FORTBEWEGUNG DES OBJEKTES</b>		<b>VERSTELLFahrZEUG</b>	
<input type="checkbox"/> GESCHLEPPT	<input type="checkbox"/> BEIGEKOPPELT	NAME	
<input type="checkbox"/> GESCHOBEN	<input type="checkbox"/> SELBSTFAHRER	KENNZEICHEN	
<b>AUSRÜSTUNG</b>			
<b>AUFLAGEN</b>			
<b>FAHRTSTRECKE</b>			
VON		NACH	
<b>GÜLTIGKEITSZEITRAUM</b>			
VON		BIS	
ORT, DATUM		UNTERSCHRIFT	

Der Fahrerlaubnisschein ist beim Transport an Bord mitzuführen

Echelle de tirant d'eau

Données en millimètres



Ministère fédéral de l'Economie  
et des Transports  
Surveillance fluviale

Certificat reconnaissant le droit de priorité de passage à l'écluse

<b>BEWILLIGUNGSINHABER</b>	
NAME	WOHNSITZ (SITZ), TELEFON-NR.
<b>FAHRZEUG</b>	
NAME	KENNZEICHEN
<b>DAS VORRECHT GILT</b>	
<input type="checkbox"/> FÜR DIE EINMALIGE FAHRT	DURCH DIE SCHLEUSE
<input type="checkbox"/> FÜR MEHRERE FAHRTEN	
<b>GÜLTIGKEITSZEITRAUM</b>	
VON	BIS
<b>AUFLAGEN</b>	
Das Fahrzeug hat bei der Fahrt durch den Schleusenbereich den roten Wimpel am Vorschiff gemäß § 3.36 der Wasserstraßen-Verkehrsordnung zu führen.	
ORT, DATUM	UNTERSCHRIFT

Die Bescheinigung ist bei Inanspruchnahme des Vorrechtes an Bord mitzuführen

Liste des sections d'eau  
n'étant pas des voies navigables

1. die Neue Donau (Enlastungsgerinne) vom Einlaufbauwerk (Strom-km 1938,060) bis zu Strom-km 1917,500
2. Staustufe Greifenstein:  
der oberhalb der Schwelle (Strom-km 1948,890, rechtes Ufer) gelegene Teil des Donaualtarmes;
3. Staustufe Altenwörth:  
der oberhalb der Schwelle (Strom-km 1979,550, linkes Ufer) gelegene Teil des Donaualtarmes;
4. Staustufe Melk:  
der oberhalb der Schwelle (Strom-km 2037,300, linkes Ufer) gelegene Teil des linksufrigen Donaualtarmes sowie der oberhalb der Schwelle (Strom-km 2035,700, rechtes Ufer) gelegene Teil des Melker Donaualtarmes;
5. entfällt
6. Staustufe Abwinden:  
der oberhalb der Schwelle (Strom-km 2120,400, linkes Ufer) gelegene Teil des Donaualtarmes;
7. die Enns ab Fluß-km 2,70;
8. die Traun ab Fluß-km 1,80;
9. die March ab Fluß-km 6,0.

**REGLES SPECIALES DE NAVIGATION APPLICABLES  
SUR LE SECTEUR DE DANUBE  
DE LA REPUBLIQUE SLOVAQUE**

**COMMISSION DU DANUBE**

**Budapest, 1997**

Les "Règles de la sécurité de la navigation sur les voies d'eau intérieures de la République Fédérative Tchèque et Slovaque" ont été mises en vigueur à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1992 par ordre du ministre fédéral des Transports. Le texte ci-après des Chapitres 8, 9 et 10 fait partie intégrante desdites Règles.

Le Secrétariat de la Commission du Danube a reçu des autorités compétentes de la Slovaquie le texte de ces chapitres en russe.

## **Chapitre 8**

### **DISPOSITIONS SPÉCIALES POUR LES BATEAUX DES FORCES ARMÉES ET DES AUTORITÉS DE SÉCURITÉ**

#### **Article 8.01**

##### **Restrictions concernant l'application**

Les dispositions des articles 1.10, 2.01 à 2.03 et 3.30, point 2, des présentes Règles ne s'appliquent pas aux bateaux des forces armées et des autorités de sécurité.

#### **Article 8.02**

##### **Obligations de la Surveillance spéciale d'Etat**

1. Les conducteurs des bateaux des forces armées ou des autorités de sécurité doivent donner la possibilité aux organes de la Surveillance spéciale d'Etat de la navigation intérieure de s'assurer de l'observation des présentes Règles et d'autres règles de navigation.
2. Lors de la constatation d'une infraction aux dispositions des présentes Règles ou d'autres règles de navigation par les bateaux mentionnés sous le point 1, l'organe de la Surveillance spéciale d'Etat de la navigation intérieure informe de ladite infraction l'autorité compétente des forces armées ou l'autorité de sécurité.

#### **Article 8.03**

##### **Attributions des autorités de sécurité et de la garde-frontière**

Les conducteurs de bateaux, d'engins flottants et les personnes habilitées à surveiller les installations flottantes doivent donner aux autorités de sécurité et de la garde-frontière la possibilité d'agir selon leurs instructions de service. Toutefois, ces actions ne peuvent porter atteinte aux attributions des organes de la Surveillance spéciale d'Etat de la navigation intérieure.

## Chapitre 9

### RÈGLES COMPLÉMENTAIRES APPLICABLES SUR LA VOIE D'EAU DU DANUBE

#### Article 9.01

##### Champ d'application

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent au secteur slovaque du Danube, du confluent de la Morava (km 1880,26) jusqu'au confluent de l'Ipel' (km 1708,20).

#### Article 9.02

##### Liaison radiotéléphonique

1. Les bateaux automoteurs (à l'exception des menues embarcations) naviguant indépendamment ou assurant le déplacement des convois remorqués, poussés ou de formation à couple, doivent être équipés d'une installation radiotéléphonique.
2. Pour les besoins de la sécurité de la navigation, les conducteurs des bateaux automoteurs et les conducteurs des convois sont tenus d'utiliser la liaison radiotéléphonique sur les voies suivantes:
  - a) 16 (émission et réception sur la fréquence de 156,800 MHz) qui est exclusivement destinée au signal de détresse ou à l'établissement des liaisons bateau-bateau et bateau-rive;
  - b) 10 (émission et réception sur la fréquence de 156,500 MHz) qui sert à la liaison bateau-bateau afin d'échanger les données ayant trait à la navigation;
  - c) 22 (émission sur la fréquence de 157,100 MHz, réception sur la fréquence de 161,700 MHz) qui est destinée à maintenir la liaison avec la Direction d'Etat de la navigation.
3. La liaison radiotéléphonique servant à assurer le déroulement des travaux dans les ports, le déplacement et les autres besoins de la navigation s'effectue sur les voies dont les fréquences sont établies par des instructions et des dispositions distinctes relatives à la navigation et publiées par la Direction d'Etat de la navigation.
4. Les dispositions figurant sous les points 2 et 3 ne portent pas atteinte aux obligations découlant des présentes Règles et traitant de l'application de la signalisation sonore et visuelle prescrite, surtout dans les cas où la liaison bateau-bateau n'a pas été établie correctement et en temps utile, ou bien si l'intention à l'échange de données ayant une importance de principe pour le déroulement de la

navigation en toute sécurité n'a pas été comprise en temps utile et de façon réciproque.

5. Les dispositions visées sous les points 1 à 4 ne portent pas atteinte aux dispositions des articles 6.30 et 6.32 des présentes Règles.

### **Article 9.03**

#### **Journal de bord et rôle d'équipage**

Sans préjudices des dispositions de l'article 1.10 des présentes Règles, le conducteur de bateau répond de la tenue en bonne et due forme du journal de bord et du rôle d'équipage. Ces documents doivent contenir:

a) le journal de bord:

- l'heure et l'endroit de l'arrivée et du départ, y compris la durée de manoeuvre du bateau;
- les données relatives au débarquement et à l'embarquement des membres d'équipage du bateau et des autres personnes se trouvant à bord; dans le cas des bateaux à passagers, ces données se réfèrent également aux passagers;
- les données relatives à la quantité de marchandises chargées ou déchargées, leur nature et leur destination, y compris le tirant d'eau maximum du bateau;
- les données relatives au nombre de bateaux remorqués, poussés ou de formation à couple ainsi qu'au groupement, au cargaison et au tirant d'eau de chaque bateau;
- les événements survenus pendant la période de navigation, en premier lieu selon les dispositions des articles 1.13 à 1.17, 1.22, 6.04, 6.05, 6.10 ainsi que les événements importants sans rapport au déroulement de la navigation;
- la période et le secteur parcouru de la voie d'eau en naviguant au radar;
- la période de service sur le pont de commande et le secteur parcouru de la voie d'eau;
- les données sur les conditions de navigation, en premier lieu celles relatives aux circonstances météorologiques (baisse de visibilité, force et direction du vent, niveaux d'eau etc).

A l'exception du cas où le bateau n'est pas en exploitation, le journal de bord doit être complété chaque jour, chaque page doit être signée par le conducteur de bateau et doit porter le cachet du bateau.

b) le rôle d'équipage:

- les données relatives au nom du bateau et à son administration;
- les données relatives aux membres d'équipage: fonction à bord, date et lieu de naissance, nationalité, date et lieu d'embarquement ou de débarquement; ces données concernent également les autres personnes se trouvant à bord, à l'exception des bateaux à passagers.

Le rôle d'équipage est signé par le conducteur de bateau, qui est tenu d'y apposer le cachet du bateau et de présenter les copies de ce document aux autorités compétentes; dans le cas des bateaux à passagers, le conducteur de bateau est tenu de présenter, si demandé, la liste des passagers aux autorités compétentes.

#### **Article 9.04**

##### **Arrêt de la navigation en période de hauts niveaux d'eau**

1. Afin d'assurer la sécurité de la navigation et la protection des ouvrages hydrotechniques, la navigation des bateaux en période de hauts niveaux d'eau est interdite si les niveaux d'eau ont tendance à la hausse et atteignent 770 cm à la station hydrométrique de Bratislava et 680 cm à celle de Komárno; les bateaux déjà en déplacement sont autorisés, pendant ce temps-là, à poursuivre leur route jusqu'au port le plus proche dans le sens du déplacement.
2. Lors des niveaux de 700 cm à la station hydrométrique de Bratislava et de 600 cm à celle de Komárno, les conducteurs de bateau doivent manoeuvrer avec prudence accrue, en conformité avec les dispositions de l'article 1.14, point 3, des présentes Règles.
3. L'interdiction de naviguer ne s'applique pas aux bateaux de la Surveillance spéciale d'Etat de la navigation intérieure, aux bateaux de sauvetage et aux bateaux munis d'une autorisation spéciale de la Direction d'Etat de la navigation.
4. En période de hauts niveaux d'eau, l'administration des entreprises de navigation et les conducteurs de bateau doivent prendre en temps requis toutes les mesures pour la protection des bateaux en les amenant dans des bassins portuaires ou dans d'autres endroits sûrs.

## **Article 9.05**

### **Interdictions**

1. La navigation des catégories de bateaux énumérées ci-après est interdite sur le secteur de la voie d'eau visé sous l'article 9.01 des présentes Règles:
  - a) menues embarcations naviguant de nuit, à l'exception des menues embarcations de la Surveillance spéciale d'Etat de la navigation intérieure, des bateaux des forces armées, des autorités de sécurité et de l'administration fluviale;
  - b) bateaux à voiles;
  - c) bac ne naviguant pas librement;
  - d) menues embarcations motorisées remorquant des personnes en parachutes, deltaplanes et autres engins de ce genre;
  - e) menues embarcations de type motonautique.
2. Sur le secteur commun slovaco-autrichien de la voie d'eau, (km 1880,260 - 1872,700) sont interdits:
  - a) le stationnement des engins flottants;
  - b) le déroulement de manifestations sportives et de fêtes nautiques.

## **C h a p i t r e 10**

### **DISPOSITIONS SPÉCIALES POUR LA NAVIGATION DES MENUES EMBARCATIONS**

#### **Article 10.01**

##### **Exploitation des menues embarcations**

1. Les conditions d'exploitation des menues embarcations sont établies par des règles spéciales.
2. Sans préjudice des autres dispositions des présentes Règles, il est interdit:
  - a) de surcharger une menue embarcation;
  - b) de transporter des enfants de moins de trois ans à bord d'une menue embarcation instable;

- c) de naviguer sur une menue embarcation si la vitesse du vent dépasse 6 B ( $12,5 \text{ m/s}^{-1}$ ); cette interdiction ne s'applique pas aux bateaux à voiles conduits par des personnes munies d'une attestation de capacité requise;
  - d) de rester debout pendant la navigation à bord d'une menue embarcation instable ou de rester d'un côté d'une menue embarcation; les bateaux à voiles sont exemptés de cette interdiction;
  - e) de croiser avec une menue embarcation le trajet des bateaux automoteurs (qui ne relèvent pas de la catégorie des menues embarcations) se déplaçant dans le sens de leur route, et notamment à une distance de moins de 200 m; les menues embarcations sont tenues d'observer à l'égard de tels bateaux une distance latérale suffisante pour la sécurité. Cette obligation est également valable aux baigneurs.
3. Le conducteur d'une menue embarcation est responsable du port de moyens de sauvetage (gilet ou ceinture de sauvetage) par des enfants de moins de 15 ans ou par des personnes ne sachant pas nager; le conducteur est également responsable de la répartition correcte des personnes se trouvant à bord.
  4. Les conditions d'exploitation des menues embarcations aux points de louage des canots sont établies par la Direction d'Etat de la navigation.
  5. Un groupe de menues embarcations transportant des enfants doit avoir à bord une (des) personne(s) ayant des connaissances suffisantes des règles de navigation et de la technique de navigation des menues embarcations de type respectif.
  6. L'exploitation des bateaux automoteurs de sport n'est permise qu'à des endroits spécialement destinés à leur usage et dans des conditions spéciales établies par la Direction d'Etat de la navigation.
  7. Sans préjudice des dispositions de l'article 2.02 des présentes Règles, chaque menue embarcation à équipage doit porter le pavillon d'Etat à la poupe lors de la navigation de jour sur le secteur frontalier du fleuve.

**DISPOSITIONS COMPLEMENTAIRES RELATIVES  
AUX VOIES D'EAU INTERIEURES DE LA  
REPUBLIQUE DE HONGRIE**

Les présentes "Dispositions complémentaires relatives aux voies d'eau intérieures de la République de Hongrie" représentent la deuxième partie des "Règles de navigation" mises en vigueur à partir du 1<sup>er</sup> octobre 1993 par ordre du ministre des Transports, des Télécommunications et de la Gestion des eaux de la Hongrie.

Le Secrétariat de la Commission du Danube a reçu des autorités compétentes de la Hongrie le texte de ces Dispositions complémentaires en français.

## DEUXIEME PARTIE

### DISPOSITIONS COMPLEMENTAIRES RELATIVES AUX VOIES D'EAU INTERIEURES DE LA REPUBLIQUE DE HONGRIE

#### Chapitre 9

#### DISPOSITIONS GENERALES

#### Article 9.01

#### Signification de quelques termes

Pour l'application de la deuxième partie du Règlement:

- a) établissement flottant: désigne un appareil, une installation, un moyen flottant exploité sur l'eau, qui effectue du trafic par voie d'eau, des travaux et d'autres services liés à la navigation;
- b) embarcation: désigne un établissement flottant autre qu'un engin ou matériel flottants, destiné à la circulation et au transport par voie d'eau ainsi qu'au poussage d'un établissement flottant; dans des cas spéciaux établis ci-après par le présent Règlement, il peut également désigner un hydroplane;
- c) bâtiment: désigne une embarcation ou un engin flottant dont la longueur de coque est d'au moins 20 m; en outre, il désigne les menues embarcations qui poussent des bâtiments ou qui sont autorisées au transport de plus de 12 passagers;
- d) menue embarcation à voile: désigne une embarcation naviguant à la voile, dont la longueur de coque est inférieure à 20 m et la surface nominale de la voile est au moins 10 m<sup>2</sup> ou qui est autorisée au transport de 12 passagers tout au plus. Une menue embarcation à voile appartient à
  - la classe "A" si elle répond aux exigences prescrites à l'Annexe 18 au présent Règlement;
  - la classe "B" si elle ne répond pas aux exigences prescrites à l'Annexe 18 au présent Règlement.
- e) menue embarcation motorisée: désigne une embarcation à propulsion mécanique d'une puissance d'au moins 4 kW et dont la coque est d'une longueur inférieure à 20 m, qui est autorisée au transport de 12 passagers tout au plus. Une menue embarcation motorisée appartient à
  - la classe "A" si la longueur de coque est supérieure à 10 m;
  - la classe "B" si la longueur de coque est inférieure à 10 m.

- f) canot: désigne une embarcation dont la longueur de coque est inférieure à 6,2 m ou le moteur est d'une puissance inférieure à 4 kW (canot motorisé), ou dont la surface nominale de la voile est inférieure à 10 m<sup>2</sup> (canot à voile);

(N'est pas considéré comme canot tout moyen flottant destiné à la baignade.)

- g) bateau de traversée ou canot de traversée: désigne un bac qui n'assure que le transport des passagers;
- h) bac à traîlle: désigne une embarcation qui se déplace à l'aide d'un cordage de guidage traversant la voie navigable;
- i) moyen de sport flottant: désigne une embarcation de sport ou de plaisance autre que bâtiment, menue embarcation, bac ou canot, se déplaçant à l'aide d'une voile, d'un moteur ou d'autre moyen, et qui peut, en cas d'usage normal, flotter et être gouvernée;

Ses types sont les suivants:

- à voile - si la surface nominale de la voile est d'au moins 3 m<sup>2</sup>;
- motorisé - si la puissance du moteur est d'au moins 4kW;
- autres types;

(N'est pas considéré comme moyen de sport flottant tout moyen flottant destiné à la baignade ou aux loisirs.)

- j) canot de sauvetage motorisé: désigne une menue embarcation motorisée destinée au sauvetage régulier par l'autorité de la navigation sur la base de l'Annexe 16 au présent Règlement et possédant les équipements mentionnés dans l'Annexe 17 au présent Règlement;
- k) menue embarcation d'escorte (motorisée): désigne une embarcation qui, pendant l'instruction, l'entraînement et la compétition, sert à suivre les canots à voile et à rames ou l'embarcation à voile et, en cas de besoin, sert à des fins de sauvetage;
- l) bateau d'usage commun: désigne un bateau dont n'importe qui peut faire usage aux fins de transport de passagers ou de marchandises;
- m) bateau affecté à la production: désigne un bateau exploité à des fins de production;
- n) bateau de service: désigne un bateau destiné à l'exécution des tâches des forces militaires, des corps militaires et des autorités administratives, prescrites par une règle de droit (p.ex. balisage);
- o) gardiennage: désigne un service de surveillance permanente à bord d'un établissement flottant ou sur la rive;

- p) service de veille: désigne un service à bord d'un établissement flottant ou bien à un endroit convenable à l'exécution immédiate des mesures prises en cas de besoin;
- q) voie navigable: désigne l'eau intérieure qui est navigable;
- r) chenal: désigne une partie de la voie navigable utilisée par la navigation à un niveau d'eau donné et marquée par des signaux de balisage et, en l'absence de signaux, la partie de la voie navigable régulièrement utilisée par les bâtiments, y compris les plans d'eau des ports, des lieux de mouillage et de chargement;
- s) "à proximité du chenal navigable": signifie le plan d'eau de la voie navigable se situant en dehors du chenal;
- t) eaux frontalières: désignent la partie ou bien le plan d'eau de la rivière, du ruisseau, du lac, du réservoir d'eau et du canal qui correspond à la frontière d'Etat, ainsi que les eaux traversées par la frontière d'Etat, d'une largeur de 50 m à compter de la ligne de frontière;
- u) hydroplane (ci-après: aéronef): désigne un aéronef en mesure de décoller ou d'atterrir sur l'eau, précisé par d'autres règles de droit;
- v) hydrodrome: signifie un plan d'eau désigné, assuré et alloué à l'exploitant, destiné au décollage, à l'atterrissage et aux manoeuvres de l'aéronef effectuées sur l'eau, ainsi qu'aux services prêtés pendant son stationnement;
- w) type du bâtiment ou du convoi: signifie les caractéristiques de construction, d'exploitation et autres (dimension, composition) du bâtiment;
- x) avalage: désigne la navigation dans la direction de l'embouchure du fleuve;
- y) "Avis aux Bateliers": désigne un avis servant à annoncer les mesures prises par l'Inspection générale des transports sur la base de l'article 1.22.

## Article 9.02

### Conducteur

1. Un canot ou un moyen de sport flottant - à l'exclusion des prévisions des points 2 et 4 - peuvent être conduits par toute personne:
  - a) qui a atteint l'âge de 14 ans;
  - b) qui sait nager;
  - c) qui possède la pratique requise;
  - d) qui connaît les dispositions du présent Règlement et les particularités du secteur donné.

2. Le sportif de moins de 14 ans membre d'une association sportive n'a droit de conduire un canot ou un moyen de sport flottant que sous la conduite et le contrôle de l'entraîneur de l'association, et quand les moyens de sauvetage nécessaires et un canot de sauvetage motorisé ou une menue embarcation d'escorte sont assurés, et à condition qu'il sache nager et connaisse les dispositions du présent Règlement.
3. Si plusieurs personnes se trouvent dans le canot, un conducteur est à désigner avant le départ.
4. Un permis de conduire délivré pour les menues embarcations motorisées est valable pour:
  - un moyen de sport flottant motorisé naviguant en dehors du plan d'eau fermé désigné par l'autorité de la navigation;
  - un canot motorisé ou un moyen de sport flottant motorisé remorquant une menue embarcation, un canot, un moyen de sport flottant, un skieur nautique ou un aéronef.
5. Un hydroplane ne peut être conduit que par une personne autorisée à piloter un aéronef et disposant, en même temps, d'un permis de conduire les menues embarcations motorisées.

### Article 9.03

#### Interdiction de la consommation de boisson alcoolique et de tout autre produit ayant un effet semblable

1. Le conducteur d'un bâtiment, d'un engin flottant ne peut pas conduire un bâtiment ou un engin flottant dans un état influencé par l'effet de l'alcool ou tout autre produit ayant un effet semblable et ne peut pas 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, les dispositions du point 1 s'appliquent à tous ceux qui sont en service simultanément ou participent à la conduite et l'exploitation du bâtiment.

### Article 9.04

#### Retrait du permis de bateau

1. L'autorité compétente de la navigation peut retirer le permis de bateau de toute personne
  - a) contre laquelle 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;

- b) qui a récidivé ou commis une infraction flagrante aux dispositions du présent Règlement ou d'autres actes législatifs ayant trait à la navigation: pour une durée d'un an au plus.
2. La police fluviale ou l'autorité de la navigation peut retirer sur place le permis de bateau si le conducteur
- a) a occasionné des blessures mortelles ou très graves, entraînant le danger de mort, ou bien un accident de masse par l'infraction du présent Règlement ou d'autres actes législatifs ayant trait à la navigation;
  - b) qui peut être soupçonné d'avoir conduit en état d'ivresse ou commis une contravention.

Le permis retiré doit être envoyé à l'Inspection générale des Transports.

## Article 9.05

### Utilisation de la voie navigable

1. Une embarcation, à l'exception des canots, ne peut circuler qu'après le classement et la mise en exploitation effectués par l'autorité de la navigation.
2. L'embarcation et l'engin flottant faisant route doivent être conduits en fonction des conditions météorologiques, de celles imposées par le trafic et l'état du chenal navigable, ainsi que d'autres circonstances influençant la sécurité de la navigation.
3. Les prescriptions relatives aux dimensions maxima admises et à la composition des convois poussés ou remorqués sur le Danube et la Tisza sont présentées à l'Annexe 14 au présent Règlement.

## Article 9.06

### Chargement maximal; nombre maximal admis de passagers

1. Lors du transport de marchandises volumineuses, à faible poids spécifique, il peut être renoncé à l'application des dispositions du paragraphe 2 de l'art. 1.07 - sauf pour ce qui est des exigences concernant la stabilité du bâtiment - dans les conditions suivantes:
  - a) si la communication - par l'équipement conforme aux prescriptions des autorités compétentes - entre le remorqueur et le bâtiment transportant de telle marchandise est possible;
  - b) si le passage au-dessus de la cargaison est assuré.

2. 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.
3. Le conducteur est tenu d'assurer le chargement équilibré du bâtiment.
4. Pour l'exploitation du nombre maximal admis de passagers des bâtiments, à l'exception des canots, deux enfants de moins de 10 ans comptent pour une personne. Ce mode de calcul n'est valable qu'à 10% du nombre maximal admis de passagers au lac Balaton et à 25% sur les autres voies d'eau intérieures.
5. Les prévisions du point 4 ne s'appliquent aux menues embarcations que dans les cas où chacun des passagers dispose d'une place assise.

### Article 9.07

#### Documents de bord

1. Outre les documents mentionnés à l'article 1.10, à l'exception des bâtiments de service des forces militaires, il faut munir
  - a) les bâtiments équipés d'une chauffe à vapeur: d'un permis d'exploitation de chauffe;
  - b) les bâtiments propulsés d'un moteur à combustion interne, munis d'un réservoir à air: d'une attestation d'essai de compression du réservoir à air;
  - c) les grands bâtiments: d'une attestation de bord et d'un livre d'inventaires;
  - d) les menues embarcations et les canots tenus à l'enregistrement: d'un connaissance;
  - e) les bacs: d'un certificat de bac;
  - f) les engins flottants: d'une attestation de bord, d'un livre d'inventaires et d'un certificat d'engin flottant;
  - g) les établissements flottants tenus à l'enregistrement: d'un certificat d'établissement flottant;
  - h) les canots et les menues embarcations motorisés mentionnés aux point 2 d) à h) de l'article 16.03: d'un carnet de moteur.
2. Le rôle d'équipage prescrit au point 1 c) de l'article 1.10 doit comporter
  - a) le nom (le numéro d'immatriculation) du bâtiment;
  - b) le nom et le domicile du propriétaire;

c) les membres de l'équipage (y inclus les membres de famille) avec les données suivantes:

- ca/ nom et prénom;
- cb/ date et lieu de naissance;
- cc/ nationalité;
- cd/ fonction ou autre motif justifiant la présence à bord;
- ce/ numéro du passeport, du passeport de service ou du livret de service pour navigateurs;
- cf/ date et lieu de l'embarquement et du débarquement.

Le rôle d'équipage doit être authentifié par la signature du conducteur du bateau et le cachet du bateau.

3. Les documents autorisant la conduite d'une embarcation (à l'exception des canots) ou d'un aéronef doivent se trouver en permanence à bord de l'embarcation ou de l'aéronef et être présentés, si demandé, au contrôle.

#### **Article 9.08**

##### **Protection de l'environnement (interdiction de jeter ou de déverser des objets ou substances étrangers dans la voie navigable)**

1. A l'exception du cas visé au point 3, il est interdit de jeter ou de déverser depuis les bâtiments des objets ou des substances polluant l'eau ou causant des dégâts dans la nature.
2. Il est interdit de déverser dans la voie navigable, même à travers une installation d'épuration, les mélanges d'eau et d'hydrocarbures provenant de la salle des machines, de l'archipompe et des citernes des bateaux-citernes sur le plan d'eau des ports, des hivernages et des chantiers navals.
3. Les mélanges d'eau et d'hydrocarbures ne peuvent être déversés dans l'eau que si
  - a) leur teneur en hydrocarbures ne dépasse pas 15mg/l;
  - b) l'établissement flottant fait route;
  - c) l'établissement flottant se trouve à une distance d'au moins 30 km des puits d'eau potable;
  - d) ils passent à travers une installation d'épuration agréée par l'autorité compétente du pays d'immatriculation;

- e) ils ne contiennent pas de substances chimiques ou autres qui constituent un danger pour l'homme et pour la nature.
4. Les déchets provenant des bateaux doivent être déposés à un endroit destiné à cet effet ou éliminés dans l'incinérateur d'ordures.
5. Le conducteur du bateau transportant des marchandises dangereuses est tenu de veiller au maximum à la sécurité de l'équipage, de la navigation et d'empêcher la pollution des eaux.
6. Le transport de marchandises dangereuses doit être déclaré à l'autorité compétente locale de la navigation.
7. Les établissements flottants disposant d'un moteur incorporé ayant une puissance supérieure à 57 kW et les bateaux-citernes doivent tenir un registre des hydrocarbures.

Dans le registre des hydrocarbures doivent être notées les circonstances:

- a) du nettoyage des citernes;
  - b) de l'évacuation sur les rîes des mélanges d'eau et d'hydrocarbures (l'eau de ballast, l'eau de lavage des citernes, l'eau de fond de cale);
  - c) du déversement d'hydrocarbures ou de mélanges d'eau et d'hydrocarbures, ainsi que de la pollution des eaux par les hydrocarbures résultant d'une avarie ou de tout autre événement exceptionnel (y inclus les données du point 12).
8. Un journal des eaux usées et un journal des déchets, authentifiés, concernant l'évacuation régulière et exceptionnelle des déchets doivent être tenus à bord des établissements flottants ayant une capacité de transporter au moins 12 passagers.
  9. A bord des établissements flottants transportant des matières toxiques et radioactives, un journal authentifié doit être tenu sur les événements liés à de telles matières.
  10. Les journaux prescrits aux points 7 à 9 sont authentifiés par l'Inspection générale des Transports pour les établissements flottants hongrois; pour les établissements flottants d'un autre Etat, par les autorités compétentes de l'Etat en question.
  11. Les notes au journal sont authentifiées par les signatures du conducteur du bâtiment et de la personne responsable de l'activité.
  12. Le conducteur doit aviser sans délai l'autorité compétente la plus proche du déversement dans l'eau des matières mentionnées aux points 1 et 3.

L'avis doit contenir

- a) le type, le nom et le pavillon de l'établissement flottant faisant l'avis;

- b) le type, le nom et le pavillon de l'établissement flottant polluant;
  - c) le lieu et la date exactes de l'événement;
  - d) les conditions hydrométéorologiques au lieu de la pollution des eaux (visibilité, vitesse et direction du vent, vitesse du courant, température de l'eau et d'autres circonstances importantes);
  - e) le type de la pollution (nappe, bandes, taches);
  - f) l'état de la substance polluante (solide, liquide, gazeux) et sa concentration sur la surface de l'eau;
  - g) la surface polluée (m, km et/ou m<sup>2</sup>, km<sup>2</sup>);
  - h) l'épaisseur de la couche polluante.
13. C'est le conducteur et l'exploiteur qui sont responsables de la pollution des eaux causée par l'établissement flottant.
14. Au cas où la navigation se passe par des sites protégés, les prescriptions de l'autorité écologique doivent également être observées.
15. Il est interdit de mettre en fonction une embarcation propulsée par un moteur à combustion interne sans amortisseur.
16. A bord d'un établissement flottant, jouer ou écouter de la musique n'est permis que si le volume ne cause aucune gêne à l'entourage.

### **Article 9.09**

#### **Obstacles dangereux**

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, des canots, des radeaux, des moyens de sport flottants. En dehors du chenal, il est autorisé d'installer des perches pour l'amarage de canots; toutefois, il faut les enlever avant de quitter ce lieu.

### **Article 9.10**

#### **Bâtiments échoués ou coulés**

L'autorité de la navigation peut établir un délai pour dégager le chenal du bâtiment échoué ou coulé. Si le propriétaire du bâtiment ne dégage pas le chenal dans le délai imparti par l'autorité de la navigation, ceci peut être fait aux frais du propriétaire du bâtiment.

## Article 9.11

### Transports spéciaux

1. L'établissement flottant irrégulier (construit d'éléments servant *a priori* à d'autres fins) peut participer à la navigation indépendamment, s'il est apte à naviguer.
2. Si l'autorité de la navigation ne dispose pas autrement (en fonction de la structure et de l'usage envisagé), l'établissement flottant spécial est apte à naviguer s'il satisfait aux conditions suivantes:
  - a) sa résistance, certifiée par calculs, répond aux sollicitations prévues (vagues, tempête, remous) et il a la navigabilité et la stabilité requises même en cas de chargement maximal admis;
  - b) sa distance de sécurité répond aux exigences relatives au plan d'eau présentées à l'annexe 16 au présent Règlement;
  - c) il peut atteindre, par ses propres moyens de propulsion, une vitesse d'au moins 8 km/h en eau morte et est en état d'effectuer les manoeuvres nécessaires (dépassement, virage, arrêt), qu'il peut prouver également dans la pratique;
  - d) il répond aux normes d'hygiène publique et de protection de l'environnement;
  - e) il possède des équipements de navigation, de sécurité, de sauvetage et autres exigés par l'autorité;
  - f) il est muni de signaux prescrits par le présent Règlement;
  - g) son conducteur possède la qualification exigée par l'autorité de la navigation.
3. Pour la vérification des exigences mentionnées au point 2, l'établissement flottant irrégulier doit être présenté à l'autorité de la navigation qui délivre l'autorisation d'itinéraire ou bien, si toutes les exigences de l'usage de longue durée sont satisfaites, les documents de bord.
4. Si la longueur de l'établissement flottant irrégulier est supérieure à 7 m et sa largeur à 3 m, les projets de celui-ci doivent être soumis au moins 60 jours avant la construction à l'autorité de la navigation en vue d'approbation.
5. Si l'établissement flottant irrégulier est d'au moins 20 m de long ou autorisé au transport de plus de 12 passagers, les "Prescriptions techniques à l'égard des bateaux de navigation intérieure" s'appliquent pour les projets, la construction et l'exploitation de tels établissements.

## Article 9.12

### Prescriptions à caractère temporaire

1. Pour effectuer des travaux dans le chenal ou à sa proximité (travaux hydrotechniques, transbordement, essais, expériences), l'autorisation de l'autorité de la navigation est requise. La procédure de délivrance de l'autorisation est indiquée à l'Annexe 11 au présent Règlement.
2. En cas d'expérience ayant trait à la navigation, l'autorité compétente de la navigation peut accorder des dérogations aux dispositions du présent Règlement, si la sécurité des personnes, de la navigation, la fluidité du trafic, la qualité de l'eau et l'environnement n'en sont pas compromis.

## Article 9.13

### Manifestations sportives et autres

1. L'organisation de manifestations nautiques requiert l'autorisation de l'autorité de la police. La procédure de délivrance de l'autorisation figure à l'Annexe 12 au présent Règlement.
2. Si la manifestation mentionnée au point 1 touche le chenal, l'autorité de 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 de garde-frontière est aussi nécessaire pour la délivrance de l'autorisation.

## Article 9.14

### Transport des matières dangereuses

1. Si l'autorité de la navigation n'en dispose pas autrement, le stationnement de bâtiments transportant des matières dangereuses est interdit sous les ponts, à une distance de 100 m d'un pont, d'un établissement flottant, d'un véhicule ferroviaire ou routier, ou d'un édifice sur la berge.
2. Le transbordement de matières dangereuses ne peut être effectué que suivant les conditions établies par l'autorité de la navigation.
3. En cas de déchargement et de chargement de matières explosibles et de liquides inflammables ayant un point d'inflammation inférieur à 55°C et avant que les citernes soient dégazées, le bateau doit porter les signaux visés à l'article 3.43 et aux points 1 et 2 de l'article 3.47 du présent Règlement.
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 matières, n'ont pas encore été dégazés, il est interdit
  - a) d'utiliser des instruments et vêtements pouvant produire des étincelles ou être chargés d'électricité statique;
  - b) d'effectuer des travaux qui provoquent des jaillissements d'étincelles;
  - c) de placer des lampes au-dessus des ouvertures d'aération et du dépôt;
  - d) d'ouvrir les orifices de ventilation pendant le transport et le chargement desdites matières en système fermé;
  - e) de fumer ou d'employer de la flamme ouverte à bord (à l'exception des cabines de l'équipage).
6. Avant le commencement des opérations de chargement et de déchargement de liquides inflammables, il faut vérifier si les installations et moyens de protection contre l'incendie sont utilisables.
7. En cas de cargaison inflammable (p.ex. chanvre, paille), les cheminées du bâtiment doivent être munies d'un pare-étincelles et un panneau visé à l'article 3.44 du présent Règlement ("Défense de fumer") doit être placé à bord du bâtiment à un endroit parfaitement visible.

## **Chapitre 10**

### **MARQUES D'IDENTIFICATION DES BATEAUX, SIGNALISATION VISUELLE, SIGNALISATION SONORE, RADIOTELEPHONIE, SIGNALISATION DE LA VOIE NAVIGABLE**

#### **Article 10.01**

##### **Marques d'identification des embarcations, des engins flottants et des établissements flottants**

1. Les établissements et les engins flottants doivent porter le numéro qui figure dans leur certificat ainsi que le nom et le domicile du propriétaire. Pour l'indication de ce numéro, il convient de suivre les prescriptions du point 3 de l'art. 2.01 du présent Règlement.
2. Les menues embarcations et les canots naviguant sur les eaux frontalières doivent porter à la poupe le pavillon national du pays où réside le propriétaire, ou bien la lettre distinctive de ce pays.

3. Les menues embarcations à voile de la classe "A" doivent porter le pavillon de code "A" (Annexe 19) en un endroit parfaitement visible pendant toute la période indiquée par le signal de tempête de second degré si elles sont en déplacement.
4. Les menues embarcations n'étant pas considérées comme canots et n'étant pas indiquées à l'article 3.31, ayant une longueur supérieure à 15 m, doivent porter un pavillon blanc avec au milieu une bande rouge horizontale ayant des dimensions d'au moins 0,6 x 0,6 m et étant visible de tous les côtés.
5. Les marques d'identification des aéronefs sont régies par d'autres règles de droit.

### **Article 10.02**

#### Signal du bateau-baliseur

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

### **Article 10.03**

#### Installations de signalisation lumineuses et sonores

1. Les caractéristiques des installations de signalisation lumineuses mentionnées dans le chapitre 3 et celles des installations de signalisation sonores précisées dans le chapitre 4 sont établies par les Annexes 4, 5 et 6 au présent Règlement. Ces caractéristiques s'appliquent également aux feux installés sur les ouvrages 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.
2. Dans le chenal navigable et à sa proximité, il est interdit d'installer d'autres feux que ceux mentionnés dans le Règlement, de telle façon qu'ils puissent être confondus avec les feux ou signaux mentionnés dans le Règlement, qu'ils puissent gêner l'identification de ces signaux ou bien compromettre la navigation (p. ex. éblouissement).

### **Article 10.04**

#### Exemption de l'utilisation de signaux lumineux

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'article 3.25.

## Article 10.06

### Signalisation des ancrs des engins flottants sur le secteur Rajka-Gönyü

Sur le secteur de Danube Rajka-Gönyü (km 1850,2 - 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, et d'un réflecteur au radar (Annexe 8, A.1. et A.2.).

## Article 10.07

### Radiotéléphonie

1. Les bâtiments motorisés naviguant sur le Danube (km 1850,2 - 1433) et sur ses affluents dans un rayon de 300 m, ainsi que les engins flottants se trouvant dans le chenal ou à sa proximité, doivent être munis d'une installation de radiotéléphonie mentionnée au point 3 de l'article 4.04; il faut être constamment à l'écoute de la voie 16 (156,8 MHz) en faisant route ou en effectuant le travail. Changer de voie n'est permis que dans les cas prescrits par le présent Règlement ou par l'autorité de la navigation, et seulement pour un court délai.
2. Pour les liaisons bateau-bateau ou bateau-rive ne peuvent être utilisées que les voies allouées par l'autorité de la navigation.
3. Si l'établissement de la liaison radiotéléphonique bateau-bateau échoue, les signaux lumineux et sonores prescrits par le présent Règlement doivent être utilisés.

## Article 10.10

### Signalisation des zones de passage à bac et de traversée

1. Les zones de passage à bac et de traversée doivent être indiquées par les panneaux E.4.a) et E.4.b) figurant à l'Annexe 7 au présent Règlement. Les panneaux doivent être placés à une distance d'au moins 300 m ou à une distance fixée par l'autorité de la navigation, à compter de la ligne de jonction des ports, dans les deux directions et sur les deux rives.
2. Les panneaux du point 1. doivent être complétés par
  - a) un signal B.8.,
  - b) un signal auxiliaire indiquant la distance entre le bac et le panneau,
  - c) un signal auxiliaire portant l'inscription "Bac" pour les bacs naviguant librement.

## Chapitre 11

### REGLES DE NAVIGATION

#### Article 11.01

##### Navigation des canots et des moyens de sport flottants

1. Un canot ou un moyen de sport flottant ne peuvent démarrer de la rive ou d'un quai et changer de cours que si cela ne gêne pas les autres participants à la navigation.
2. En cas de rencontre d'un canot ou un moyen de sport flottant et d'un bâtiment, à l'exception des bâtiments mentionnés dans l'article 6.01-bis, les premiers sont tenus de laisser au bâtiment l'espace nécessaire pour poursuivre sa route et effectuer ses manoeuvres; de plus, ils ne peuvent pas exiger l'écartement du bâtiment.
3. En cas de rencontre de canots, le canot avalant doit assurer au canot montant la possibilité de passer près de la rive. 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.
4. En cas de croisement, le canot arrivant par tribord a la priorité de passage.
5. Les canots à moteur ou à l'aviron doivent céder la route aux canots à voile.
6. Les canots motorisés doivent céder la route aux canots à l'aviron.
7. Les moyens de sport flottants motorisés doivent céder la route aux canots. Lorsque deux moyens de sport flottants motorisés se rencontrent, ils doivent s'écarter vers tribord et le dépassement doit s'effectuer sur bâbord. En cas de croisement, le canot arrivant par tribord a la priorité de passage.
8. Pour l'application des règles de rencontre et de croisement, les canots à voile et les moyens de sport flottants sont considérés comme menues embarcations à voile. Ce sont les dispositions du point 4 de l'article 6.03-bis, à l'exclusion de la première phrase, qui s'appliquent à ceux-ci.
9. Il est interdit de croiser la trajectoire
  - d'un bâtiment: à moins de 300 m;
  - d'un bâtiment à grande vitesse: à moins de 1000 m.

Il est interdit de s'approcher - à condition que les gabarits du chenal le permettent - d'un bâtiment en marche à moins de 30 m latéralement et à moins de 60 m de l'arrière. Le bateau qui a signalé d'un son l'intention de son départ est considéré comme bateau en marche.

10. Il est interdit de stationner ou de circuler sur le plan d'eau se situant entre un établissement flottant amarré et la rive, notamment sous les amarres, les perches et les instruments portuaires et à leur proximité.
11. Les canots et les moyens de sport flottants doivent éviter les baigneurs à une distance d'au moins 5 m, les moyens de sport motorisés doivent les éviter de 20 m au moins, 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.
12. Il est interdit de naviguer à bord d'un moyen de sport flottant de nuit ou bien par visibilité réduite (si celle-ci est inférieure à 1000 m).

#### **Article 11.04**

##### **Conduite au départ**

1. Le conducteur de bateau doit être particulièrement attentif aux plans d'eau se situant à la proximité immédiate du bateau (angle mort).
2. Avant de commencer les manoeuvres de départ, le bâtiment doit émettre un son prolongé. Cette disposition ne s'applique pas au secteur de Danube aux km 1652 à 1643 ainsi qu'aux ports lacustres, si ce n'est qu'en cas de besoin.

#### **Article 11.05**

##### **Navigation à la dérive**

1. La navigation à la dérive n'est autorisée que parallèlement au courant d'eau et si le nombre des bateaux accouplés latéralement ne dépasse pas 2.

A bord des bâtiments naviguant à la dérive, doivent être installés

- a) de jour: un ballon noir, d'un diamètre de 0,6 m, à une hauteur d'au moins 6 m à compter du niveau d'eau et un pavillon blanc de 0,6 x 0,6 m au-dessous du ballon noir (à une distance d'un mètre);
- b) de nuit: un feu blanc ordinaire visible de tous les côtés à une hauteur d'au moins 6 m à compter du niveau d'eau. Si d'autres bâtiments s'approchent du bâtiment naviguant à la dérive, un feu blanc ordinaire doit être agité du côté le plus proche du bâtiment s'approchant.

## **Chapitre 12**

### **BACS**

#### **Article 12.01**

##### Navigation du bac à traile

1. Lorsqu'un bâtiment ou d'autres bateaux et radeaux arrivent à la zone de traversée du bac à traile, ils doivent prévenir, le premier par des sons prolongés répétés, les derniers à vive voix, l'équipage du bac à détendre la traile. Après le signal, le conducteur du bac doit immédiatement rabaisser la traile. Si le bac fait route, il doit s'écarter de la trajectoire du bâtiment.
2. De nuit et dans des conditions de visibilité réduite, ou bien si le bac n'est pas en service, il est interdit de tenir la traile tendue.
3. De nuit et dans des conditions de visibilité réduite, le conducteur du bac est tenu d'agiter un feu blanc ordinaire visible de tous les côtés du moment de l'extension de la traile jusqu'à ce qu'elle soit abaissée.
4. De jour, si un bateau s'approche du bac, l'extension de la traile doit être signalée par l'agitation d'un pavillon blanc.
5. Si la traile du bac est abaissée, ceci doit être signalé
  - a) de jour: par un pavillon blanc;
  - b) de nuit: par un feu blanc ordinaire.
6. Dès qu'il est à craindre que la traile du bac ou le feu signalant la navigation du bac n'aient pas été aperçus par les autres bateaux participant à la navigation, le conducteur du bac est tenu d'émettre un son prolongé et le répéter si nécessaire.

#### **Article 12.02**

##### Transport de passagers et de marchandises à bord du bac

1. 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, dans l'ordre indiqué par le conducteur du bac.
2. Les passagers des véhicules de transport routier - à l'exception des personnes énumérées au point 3 - doivent descendre du véhicule avant l'embarquement sur le bac. Pendant la traversée, aucun passager ne peut rester dans le véhicule.

3. 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.

Le garde armé doit rester auprès de la voiture.

4. Après avoir rangé son véhicule sur le bac, le chauffeur doit arrêter le moteur. Si le conducteur reste dans la voiture, la portière de la voiture doit rester ouverte.

5. Pendant la traversée, le conducteur d'un véhicule à traction animale doit se tenir devant ses bêtes.

6. Le conducteur du bac est tenu de prendre soin du calage des véhicules transportés. Le bac ne peut effectuer le départ qu'après le calage des véhicules (freins, clavettes si nécessaire).

7. Le conducteur du bac doit veiller

- à la répartition équilibrée des personnes, des véhicules, des animaux et des marchandises;
- à la facilité de l'embarquement et du débarquement des passagers et du passage des bêtes et des véhicules;
- à la pression sur les essieux des véhicules transportés.

## **C h a p i t r e 13**

### **PONTS DE BATEAUX; PASSAGE AUX ECLUSES**

#### **Article 13.01**

##### **Pont de bateaux**

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. L'autorité de la navigation peut en disposer autrement, selon les besoins du trafic.

## Article 13.02

### Passage aux 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 et/ou si le personnel de l'écluse y a donné l'autorisation.
2. Il est interdit d'écluser des bateaux à passagers, des bateaux de sport ou de plaisance et 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 pas autrement, les menues embarcations et les canots ne peuvent entrer dans le sas de l'écluse et en sortir qu'après les grand 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 15

### REGLES SPECIALES; AUTRES DISPOSITIONS

#### Article 15.01

##### Plan d'alerte

Si l'équipage d'un bâtiment est composé de plus de 5 personnes, le conducteur doit, dans un plan d'alerte, déterminer les tâches de l'équipage pour les cas d'incendie, de voie d'eau dans la coque ou de sauvetage.

Le plan d'alerte doit être

- porté à la connaissance de l'équipage;
- affiché en un endroit bien visible;
- exercé lorsqu'il y a changement d'équipage, mais au moins une fois par mois.

Le conducteur du bâtiment doit noter dans le journal de bord les exercices du plan d'alerte.

## Article 15.02

### Navigation du radeau, flottage

1. Sur le Danube, la navigation de radeaux et le flottage sont interdits.
2. Le radeau doit porter une plaque fixée à demeure lisible des deux rives, indiquant le nom et le domicile du propriétaire ou du chargeur.
3. La distance minimale à respecter entre deux radeaux naviguant à la dérive est d'au moins 300 m.
4. Il est interdit de transporter des passagers à bord d'un radeau.
5. Le flottage ne peut être effectué qu'avec l'autorisation de l'autorité de la navigation. Les règles du flottage sur les eaux frontalières se trouvent dans l'annexe 13.

## Article 15.03

### Exigences de sécurité à l'égard des canots et des moyens de sport flottants

1. Les dispositions concernant la construction, l'équipement et l'exploitation en sécurité des canots et des moyens de sport flottants figurent dans les Annexes 16 et 17 au présent Règlement.
2. Avant le départ, le conducteur d'un canot ou d'un moyen de sport flottant 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 avant le départ.

## Article 15.04

### Utilisation des canots et des moyens de sport flottants

1. Un canot ou un moyen de sport flottant 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. Les personnes se trouvant dans le canot et ne sachant pas nager, et le conducteur d'un moyen de sport flottant sont tenus de porter un gilet de sauvetage.

5. Le conducteur du canot doit s'assurer avant l'embarquement que les personnes se trouvant dans le canot sachent nager. Suivant leurs déclarations et les dispositions du présent Règlement, il doit prévoir des moyens de sauvetage.
6. L'entraîneur d'une association sportive est responsable du comportement des sportifs âgés de moins de 14 ans qui sont placés sous sa conduite ainsi que de l'observation des dispositions du présent Règlement.
7. L'enseignement et l'entraînement du canotage ne sont autorisés qu'à proximité de la rive, en dehors du chenal et sur les plans d'eau d'un port désigné par l'exploitant; ceux de la conduite de moyens de sport flottants motorisés ne sont autorisés que sur un tracé fermé désigné à cet effet.

### **Article 15.05**

#### Tracé pour les sports nautiques et compétitions sportives

1. L'autorité de la navigation peut désigner des tracés pour le ski nautique, les autres sports nautiques et pour les moyens de sport flottants.
2. Si le tracé désigné est considéré comme fermé, il doit être délimité par des signaux de balisage. La personne possédant l'autorisation doit disposer le balisage et veiller à l'exploitation en sécurité du tracé.

Sur un tracé fermé ne peuvent circuler que les embarcations autorisées à cet effet.

3. Le remorquage sur la surface de l'eau d'un aéronef sans moteur ne peut être effectué qu'à un hydrodrome ou sur un tracé désigné par l'autorité de la navigation.
4. Les dispositions de l'article 9.14 et celles de l'Annexe 12 au présent Règlement sont applicables à l'organisation d'une compétition sportive ou de ski nautique.

### **Article 15.06**

#### Règles relatives au remorquage par menue embarcation, canot, moyen de sport flottant, au remorquage d'un aéronef et à la présence à bord d'un aéronef

1. Une menue embarcation, un canot motorisé, un moyen de sport flottant motorisé ne sont autorisés à remorquer une menue embarcation, un canot, un moyen de sport flottant, un skieur nautique ou un aéronef que si:
  - a) la puissance du moteur est suffisante pour assurer le remorquage;
  - b) le câble de remorque n'entrave pas la manoeuvrabilité des embarcations ou des aéronefs;

c/ le câble de remorque peut être facilement lâché de l'embarcation ou de l'aéronef remorqué, ou bien

si le remorquage est autorisé par l'autorité de la navigation et elle l'a noté dans le connaissance du bâtiment. L'aptitude au remorquage sur l'eau d'un aéronef et les modalités de vol lors du remorquage sur l'eau, à partir d'un crochet (de remorque) fixé sur l'embarcation, sont établies par les autorités aéronautiques.

2. Si le présent Règlement ne dispose pas autrement, en cas de navigation d'une embarcation remorquant un aéronef, un skieur nautique ou d'autres moyens semblables, les prescriptions concernant les moyens de sport flottants motorisés sont appliquées.
3. Le skieur nautique doit porter un gilet de sauvetage.
4. L'accompagnateur mentionné au point 2 de l'article 6.35 ne peut être qu'une personne désignée par le conducteur, qui a atteint l'âge de 14 ans. L'accompagnateur doit constamment veiller sur le skieur, l'avertir des dangers éventuels et lui transmettre les ordres du conducteur du bâtiment.
5. La personne se trouvant à bord d'un aéronef doit porter un gilet de sauvetage en cas de survol de la voie navigable utilisée pour l'atterrissage et le décollage ou bien, si elle a la qualification, peut utiliser un système de parachute qui contient un moyen de sauvetage automatique.

### **Article 15.07**

#### Navigation aux endroits assignés à la baignade

1. A l'exclusion des prescriptions du point 2, la navigation des bâtiments est interdite aux endroits assignés à la baignade, signalés par des bouées cylindriques à rayures horizontales rouges et blanches.
2. Les bâtiments ne peuvent naviguer aux endroits assignés à la baignade que si leur lieu de stationnement se trouve sur ce secteur, ou bien s'ils effectuent des travaux hydrotechniques autorisés. Dans ce cas, le bâtiment doit passer par ce secteur à une vitesse minimale de sécurité et dans le plus court laps de temps.

### **Article 15.08**

#### Règles relatives au service de sauvetage

1. A des fins de sauvetage ne peuvent être utilisés comme canots motorisés que les embarcations motorisées considérées comme telles.
2. Les canots de sauvetage motorisés ne peuvent circuler sur les secteurs mentionnés dans les articles 16.03 et 16.05 que pour alerter la police fluviale, le Service

National de Sauvage ou leur propre service de surveillance. L'alerte sert d'autorisation d'itinéraire.

3. Les canots de sauvetage motorisés doivent porter comme signes distinctifs:
  - a) un pavillon blanc de 0,4 x 0,4 m avec au milieu une croix rouge dont les bras sont d'une longueur de 0,3 m et d'une largeur de 0,1 m;
  - b) durant l'alerte, pour indiquer qu'il a la priorité, un feu jaune clignotant prescrit à l'article 3.49 au lieu du signe prescrit par l'article 3.36.

### **Article 15.09**

#### Règles relatives aux aéronefs et aux hydrodromes

1. A l'exception des cas de force majeure, un aéronef ne peut pas circuler en tant qu'embarcation motorisée en dehors des limites d'un hydrodrome.
2. Si, en cas de force majeure, un aéronef motorisé circule sur un plan d'eau situé en dehors de l'hydrodrome, il est considéré, pour l'application des règles relatives au dépassement, comme menue embarcation motorisée.
3. A l'exception de l'atterrissage et du décollage, un aéronef ne peut circuler en dehors des limites d'un hydrodrome qu'en convoi ou assisté d'un bâtiment motorisé.
4. Les hydrodromes sont désignés par l'autorité de la navigation, en tenant compte des interdictions et des restrictions mentionnées au chapitre 16, après présentation des autorisations prescrites par d'autres règles de droit.
5. Les hydrodromes doivent être délimités par des bouées jaunes munies d'un réflecteur au radar et du signal A1. présenté à l'Annexe 7 au Règlement. L'exploitant est tenu de disposer de l'emplacement des bouées et de l'ordre de l'hydrodrome.
6. L'hydrodrome désigné ne peut fonctionner que selon l'ordre approuvé par les autorités aéronautiques et qui répond aux exigences établies par l'autorité de la navigation.

### **Article 15.10**

#### Règles relatives à la location d'embarcations de sport et de plaisance

1. Le propriétaire est responsable de l'état navigable de l'embarcation.
2. Le propriétaire ou le loueur doit se munir de la déclaration du locataire attestant qu'il sait nager et connaît les règles de la navigation, et d'un accusé de réception de l'embarcation portant les marques d'identification et des moyens de sauvetage.

3. Si la conduite de l'embarcation louée requiert une qualification, le propriétaire ou le loueur doit tenir un journal. Le numéro d'immatriculation ou la marque d'identification de l'embarcation, la date à laquelle la location prend effet et la date à laquelle elle prend fin ainsi que les données relatives au locataire (nom, domicile, numéro de sa carte d'identité ou de son passeport, titre, numéro et validité de la qualification) doivent être notés dans le journal.

### **Article 15.11**

#### 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 pouvant mettre en danger la tranquillité ou la sécurité des passagers, ainsi que compromettre la sécurité de la navigation.
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 transport de marchandises dangereuses est interdit si des passagers ou d'autres personnes n'appartenant pas à l'équipage se trouvent à bord.

## **Chapitre 16**

### **RESTRICTIONS DE LA NAVIGATION SUR CERTAINS SECTEURS**

#### **Article 16.01**

##### Navigation sur les eaux frontalières

1. Une embarcation peut circuler sur les eaux frontalières sans autorisation spéciale, à condition qu'un accord international ou le ministre des Transports, des Télécommunications et de la Gestion des eaux, en accord avec le ministre de l'Intérieur, n'en disposent autrement.
2. L'ordre de la navigation sur les eaux frontalières figure dans l'Annexe 13 au présent Règlement.

**Article 16.02****Restrictions de l'usage des moyens de sport flottants**

1. En dehors des autres dispositions du présent Règlement, il est interdit d'utiliser tous moyens de sport flottants:
  - a) sur les eaux frontalières et dans le cours d'eau principal du Danube (à l'exclusion du secteur désigné, à indiquer par un panneau interdisant la baignade);
  - b) sur le bras de Szentendre du Danube (à l'exclusion des tracés désignés);
  - c) aux endroits où ceci est indiqué par le panneau A.14 figurant dans l'Annexe 7 au présent Règlement;
  - d) aux lieux de stationnement désignés;
  - e) aux endroits assignés à la baignade (à l'exclusion du démarrage et de l'amarrage).
2. Les moyens de sport flottants sont tenus de passer par les secteurs mentionnés ci-après sans gêner les autres établissements flottants, à une vitesse minimale de sécurité et dans le plus court laps de temps possible:
  - a) dans les passages étroits;
  - b) dans les ports ou les écluses, et à l'entrée des ports et des écluses sur un rayon de 200 m;
  - c) dans les passes des ponts.
3. En dehors des autres dispositions du présent Règlement, il est interdit d'utiliser toute embarcation de sport à voile:
  - a) aux endroits où ceci est indiqué par le panneau A.17 figurant dans l'Annexe 7 au présent Règlement;
  - b) dans les passages étroits;
  - c) dans les écluses et à l'entrée des écluses sur un rayon de 200 m;
  - d) sur la Tisza (à l'exception des bras secondaires, des réservoirs d'eau et les tracés désignés); en aval du confluent du Canal principal de l'Est dans le secteur du réservoir d'eau de Tiszalök et du confluent du Canal principal de Jászág dans le secteur du réservoir d'eau de Kisköre;
  - e) sur le lac Balaton, à une distance supérieure à 1500 m à compter des rives.

**Article 16.05****Restrictions de la navigation sur les rivières et les canaux**

1. Il est interdit aux menues embarcations propulsées par un moyen ayant une puissance de plus de 10 kW et aux moyens de sport flottants motorisés de naviguer sur le Danube de Ráckeve (Soroksár).

Cette interdiction ne s'applique pas aux menues embarcations de service, aux embarcations d'escorte motorisées effectuant une activité fixée par le permis d'exploitation délivré par l'Inspection générale des Transports, aux canots de sauvetage motorisés et aux menues embarcations affectées à la production industrielle ou agricole.

2. Il est interdit de faire usage de menues embarcations propulsées par un moteur à combustion interne, de canot et de moyens de sport flottants sur le Danube de Ráckeve (Soroksár) de 21 h à 06 h.
3. Les embarcations qui ne sont pas mentionnées aux points 1 à 2 ci-dessus - à l'exception des points j) et m) de l'article 9.01 - ne peuvent naviguer que dans le chenal navigable désigné et à une vitesse maximale de 20 km/h par rapport à la rive. Il n'est possible de quitter les aires de stationnement ou de s'en approcher qu'à une vitesse maximale de 5 km/h par rapport à la rive et perpendiculairement à celle-ci.
4. Sur le Canal principal de l'Est, les bâtiments - à l'exception des embarcations de service - ne peuvent naviguer qu'à une vitesse maximale de 13 km/h par rapport à la rive.

**Chapitre 17****REGLES DE STATIONNEMENT****Article 17.01****Surveillance du bâtiment**

Les bâtiments motorisés ne peuvent être laissés sans surveillance que s'il est impossible qu'une personne incompétente puisse les mettre en marche.

**Article 17.02****Stationnement en dehors du chenal navigable**

Les bâtiments amarrés aux aires désignés à cet effet sont considérés comme étant en stationnement en dehors du chenal navigable.

**Article 17.03****Gardiennage et veille à bord**

1. Les bâtiments qui stationnent en dehors du chenal doivent avoir à bord une garde quand:
  - a) des passagers ou d'autres personnes n'appartenant pas à l'équipage se trouvent à bord;
  - b) le bâtiment transporte des matières explosibles ou radioactives énumérées dans l'Annexe 10 au présent Règlement;
  - c) les conditions locales l'exigent (charriage de glaces, crue, voie d'eau dans la coque, danger d'incendie).
2. Les bâtiments motorisés et les engins flottants qui stationnent en dehors du chenal doivent avoir un service de garde (en dehors des cas énumérés au point 1).
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 paragraphe 3 de l'article 7.01, de s'occuper de l'élimination des lacunes et de l'installation des signaux exigés par le Règlement.

AUTORISATION DES TRAVAUX ET DES ESSAIS  
DANS LE CHENAL NAVIGABLE

La demande d'autorisation prescrite à l'article 9.12 doit être déposée à l'autorité de la navigation

- au moins 15 jours avant le commencement des travaux;
- 30 jours avant le commencement des essais.

1. La demande doit contenir:

- a) le nom, l'adresse, le numéro de téléphone, de télécopie et/ou de télex de la société/personne effectuant le travail/l'essai;
- b) la description et l'objectif de l'activité (p. ex. travaux de dragage, pose de câbles et de tuyaux, renflouement d'épaves, construction de ponts, recherches, expériences, essais);
- c) le lieu exact des travaux (point kilométrique, point de repère);
- d) la désignation des établissements flottants participant aux travaux/essais;
- e) la technologie et la cadence - heures et jours - des travaux/essais ainsi que l'indication de la mesure dans laquelle le chenal navigable peut être libéré pendant les heures d'arrêt de l'activité;
- f) l'indication de la restriction sollicitée de la navigation des bâtiments ou de la mesure de l'interdiction de la navigation (temps, secteur);
- g) les paramètres du chenal navigable mis à la disposition de la navigation pendant la période des travaux/essais (largeur, hauteur, profondeur de l'eau, caractéristiques des courbes);
- h) si les travaux/essais le rendent nécessaire, les données sur le service de sécurité et de sauvetage.

2. A la demande doivent être annexés:

- a) le croquis du secteur d'eau en question (à l'échelle de 1:10.000 pour les secteurs dans un rayon de 3000 m et de 1:5.000 pour les secteurs dans un rayon de 500 m), ainsi que les sections transversales de la partie concernée du lit;
- b) les copies des autorisations à exécuter des travaux délivrées par les autorités compétentes;
- c) le coupon du chèque justifiant le paiement du prix de "l'Avis aux Bateliers".

3. Les autorisations et/ou un "Avis aux Bateliers" émis par l'autorité de la navigation pour les travaux et les essais effectués sur le chenal navigable ou à sa proximité sont, sauf dispositions contraires, valables jusqu'au 31 décembre de l'année en cours.
4. Les personnes qui effectuent les travaux/essais doivent immédiatement aviser l'autorité de la navigation de toute dérogation aux dispositions de l'autorisation ou de l'Avis aux Bateliers (cessation ou prolongation des travaux, changements de la cadence des travaux, de la signalisation, des paramètres du chenal navigable) et demander la modification de l'Avis. La demande doit être déposée dans un délai d'au moins 15 jours avant la modification. Dans des cas justifiés et ne compromettant pas la sécurité de la navigation, l'autorité de la navigation peut accorder des dérogations à ce délai.

## AUTORISATION DES MANIFESTATIONS NAUTIQUES

1. La demande d'autorisation prescrite à l'article 9.13 doit être déposée, pour chaque événement, à l'autorité délivrant l'autorisation, dans un délai d'au moins 30 jours avant la manifestation à organiser. L'autorité décide de l'autorisation dans les 15 jours suivants.
2. La demande sujette au droit de timbre doit contenir:
  - a) le nom, l'adresse, le numéro de téléphone, de télécopie et/ou de télex de l'organisateur de la manifestation (association ou personne);
  - b) le lieu et la date de la manifestation, ainsi que la nature de celle-ci (p. ex. démonstration de canots motorisés, de bateaux à voile ou à rames, natation ou ski nautique aux lampions);
  - c) le nom, le numéro de la carte d'identité, la profession, l'adresse et le numéro de téléphone de la personne chargée de l'organisation de la manifestation;
  - d) le nombre approximatif des participants et des embarcations, et le type de ces derniers.
3. Doivent être annexés à la demande:
  - a) un plan, d'une échelle de 1:10.000, représentant le secteur sur lequel la manifestation aurait lieu;
  - b) pour les compétitions sportives, un exemplaire de l'affiche de la compétition ou de l'autorisation à celle-ci;
  - c) l'agrément de principe de l'autorité de la navigation au cas où la manifestation touche un chenal navigable;
  - d) l'agrément de l'autorité de garde-frontière au cas où la manifestation touche des eaux frontalières.
4. Si la manifestation touche un chenal navigable et l'emplacement de signaux (panneaux, bouées) est nécessaire, le plan doit être présenté à l'autorité de la navigation. L'emplacement et l'enlèvement des signaux reviennent au demandeur.
5. Le demandeur doit mettre à disposition le nombre de canots d'escorte et de sauvetage motorisés prescrit par l'autorisation à la manifestation délivrée par l'autorité de la police.

6. Le demandeur doit présenter l'autorisation à une manifestation touchant un chenal navigable, délivrée par l'autorité de la police, à l'autorité de la navigation dans un délai d'au moins 15 jours avant la date annoncée de la manifestation. L'autorité de la navigation avise les intéressés par un "Avis aux Bateliers".
7. En l'absence d'"Avis aux Bateliers", la manifestation touchant un chenal navigable ou sa proximité ne peut être organisée.

## NAVIGATION ET FLOTTAGE SUR LES SECTEURS FRONTALIERS

1. Les embarcations naviguant dans les eaux frontalières ne peuvent s'éloigner de la rive hongroise que jusqu'à la limite du chenal navigable et, si un accord international n'en dispose pas autrement, jusqu'à la ligne de frontière des autres voies navigables.
2. Les menues embarcations et les canots faisant route régulièrement sur les eaux frontalières doivent être
  - a) peints en blanc des deux côtés - sur une longueur de 0,5 m et une largeur de 0,15 m à compter de la poupe et de la proue. Sur la proue, des deux côtés, doivent être marqués par des lettres ou chiffres noirs d'au moins 0,10 m sur fond blanc
    - le numéro d'immatriculation de l'embarcation tenue à l'enregistrement;
    - le nom et le domicile du propriétaire (exploitant) de l'embarcation non tenue à l'enregistrement;
  - b) marqués d'un carré de 0,15 x 0,15 m divisé en bandes rouge, blanche et verte, apposé sur les deux côtés.
3. Sur les deux côtés et à la proue des menues embarcations et des canots qui ne sont pas tenus à l'enregistrement et qui ne naviguent pas régulièrement sur les eaux frontalières, le nom et le domicile du propriétaire doivent être indiqués avec des lettres ou chiffres d'au moins 0,10 m de couleur différant de la couleur de l'embarcation.
4. Les lieux d'amarrage des menues embarcations et des canots naviguant régulièrement sur les eaux frontalières sont agréés par l'autorité de la navigation avec le consentement des autorités de garde-frontière.

A ces lieux d'amarrage, les embarcations doivent être tenues remorquées/amarrées à la rive et verrouillées. A l'exception des canots de service des bâtiments stationnant dans le port de Komárom, les canots à rames doivent être abrités sans les rames. (Cette disposition ne s'applique aux canots appartenant aux bâtiments, aux matériels flottants et aux établissements flottants que s'ils sont utilisés pour établir la liaison avec la rive et s'ils y sont amarrés sans avoir une garde.)

5. Le flottage sur les eaux frontalières n'est autorisé que si les autorités de garde-frontière y consentent.

## RESTRICTIONS RELATIVES AUX CONVOIS

1. Les dimensions maxima admises des convois sur le secteur de Danube entre Rajka et Szap (km 1850,2 - 1811), en fonction du niveau d'eau mesuré à Dunaremete, sont les suivantes:
  - a) pour les avalants:
    - les convois remorqués ne peuvent être constitués que d'une seule rangée; la largeur ne peut être supérieure à 34 m, ou à 23 m si le niveau d'eau est inférieur à 250 cm;
    - les convois poussés ne peuvent être que de 140 m de longueur et de 34 m de largeur tout au plus, ou de 120 m de longueur et de 23 m de largeur si le niveau d'eau est inférieur à 250 cm;
  - b) pour les montants:
    - les convois remorqués peuvent être constitués de trois rangées de 12 m de largeur tout au plus ou de deux rangées de 23 m de largeur tout au plus; lorsque le niveau d'eau est inférieur à 250 cm, ils ne peuvent être constitués que de deux rangées de 23 m de largeur tout au plus;
    - les convois poussés ne peuvent être que de 185 m de longueur et de 12 m de largeur tout au plus ou de 140 m de longueur et de 23 m de largeur; lorsque le niveau d'eau est inférieur à 250 cm, ils ne peuvent être que de 120 m de longueur et de 23 m de largeur tout au plus.
2. Les dimensions maxima admises des convois sur le Danube entre Szap et Gönyü (km 1811 - 1791), en fonction du niveau d'eau mesuré à Gönyü, sont les suivantes:

### A/ Dimensions des convois remorqués

- a) pour les avalants: le remorqueur ne peut remorquer qu'un seul bâtiment attaché latéralement ou bien une rangée d'une largeur de 46 m tout au plus. Si le niveau d'eau est inférieur à 100 cm, la largeur de la rangée remorquée ne peut pas dépasser 35 m; si les deux derniers bâtiments de la rangée sont des chalands à lège, la largeur de la rangée ne peut pas dépasser 46 m;
- b) pour les montants: le remorqueur ne peut remorquer qu'un seul bâtiment attaché latéralement ou bien une rangée de cinq bâtiments ou deux rangées ayant chacune une largeur de 23 m tout au plus. Ne peuvent être remorqués que deux chalands à lège par rangée et en maximum trois rangées. Si le niveau d'eau est inférieur à 100 cm, ne peuvent être remorqués que quatre bâtiments par convoi. Les bâtiments attachés côte à côte peuvent être

remorqués en deux rangées, chacune ayant une largeur de 23 m, à l'aide d'un câble court transversal.

#### B/ Dimensions des convois poussés

- a) pour les avalants: la longueur du convoi ne peut pas dépasser 140 m, sa largeur 46 m, et si le niveau d'eau est inférieur à 100 cm, sa largeur est de 35 m tout au plus;
- b) pour les montants: la longueur du convoi ne peut pas dépasser 210 m, sa largeur 23 m. Si le niveau d'eau est inférieur à 150 cm, sa largeur est de 12 m tout au plus; s'il est inférieur à 100 cm, sa longueur est de 185 m tout au plus.

#### 3. Dimensions et vitesse des convois à Budapest

Les dimensions maxima admises des convois sur le secteur entre la pointe amont de l'île Margit et le pont-rail de Sud (km 1652 - 1642,5) sont les suivantes:

- a) pour les avalants: le remorqueur ne peut remorquer qu'un seul bâtiment attaché latéralement ou bien une rangée de bâtiments, la largeur de la rangée étant de 53 m tout au plus; la longueur du convoi poussé est de 175 m, sa largeur est de 50 m;
- b) pour les montants: le convoi remorqué ne peut être constitué que de trois rangées remorquées tout au plus, la largeur de la première et de la deuxième rangée est de 35 m, celle de la troisième est de 23 m, la longueur du câble de remorque est de 100 m tout au plus, la longueur du convoi poussé ne peut dépasser 240 m et la largeur 35 m;
- c) les convois remorqués et poussés doivent atteindre une vitesse minimale de 6 km/h à l'exception des changements locaux où la vitesse minimale doit être de 4 km/h.

#### 4. Dimensions des convois remorqués sur la Tisza

- a) sur le secteur de la Tisza en amont de Szolnok:
  - pour les avalants: le remorqueur ne peut remorquer qu'un seul bâtiment attaché latéralement, ou bien une rangée dont la largeur ne peut pas dépasser 26 m;
  - pour les montants: le remorqueur ne peut remorquer que trois rangées de trois bâtiments tout au plus;

**b) sur le secteur de la Tisza en aval de Szolnok:**

- pour les avalants: le remorqueur ne peut remorquer qu'un seul bâtiment attaché latéralement. Si les niveaux d'eau à Szolnok ou à Csongrád sont inférieurs à 200 cm, respectivement à 150 cm, ne peut être remorquée qu'une seule rangée; en cas de niveaux plus élevés, ne peuvent être remorquées que deux rangées, la largeur de chaque rangée ne pouvant pas dépasser 36 m;
- pour les montants: le remorqueur peut remorquer quatre rangées de quatre bâtiments tout au plus.

## REGLES RELATIVES AUX PAVILLONS

1. Sur les bateaux, les pavillons peuvent être placés aux endroits suivants:
  - a) à la hampe de pavillon située à la poupe du bâtiment (lieu principal);
  - b) à la hampe de pavillon située à la proue (bâton de commandement);
  - c) sur le mât servant à placer les signaux (mât de signaux).
2. Les pavillons utilisables à bord des bateau et l'ordre dans lequel ils sont hissés sont indiqués ci-après:
  - a) pavillon national;
  - b) pavillon national de l'Etat étranger;
  - c) pavillon de la Commission du Danube;
  - d) pavillons des autorités;
  - e) pavillons de signalisation;
  - f) pavillons des entreprises, des associations;
  - g) pavois.

Les pavillons sont baissés dans l'ordre inverse.

3. Emplacement des pavillons:
  - a) le pavillon national doit être hissé au lieu principal, à la hampe de pavillon située à la poupe du bâtiment (sur un remorqueur, à la hampe de pavillon située derrière la timonerie). Il est interdit de hisser tout autre pavillon au lieu principal. A des occasions solennelles, le pavillon national peut être hissé à la fois sur le mât de signaux;
  - b) le pavillon national de l'Etat étranger en question doit être hissé
    - sur le bâton de commandement si le bâtiment navigue sur le territoire de cet Etat. Ce pavillon ne doit pas être hissé si le bâtiment navigue sur le secteur commun, à l'exception des cas où le bâtiment arrive au port d'un Etat étranger;
    - sur le mât de signaux si un chef d'Etat voyage à bord du bâtiment;

- c) le pavillon de la Commission du Danube doit être hissé sur le mât de signaux si un des membres de la Commission du Danube voyage à bord du bâtiment;
  - d) le pavillon des autorités (Article 3.45) doit être hissé sur le bâton de commandement ou sur le mât de signaux;
  - e) les pavillons de signalisation doivent être hissés sur le mât de signaux, ou bien fixés sur un bâton en tant que drapeaux de signalisation, doivent être attachés ou agités à l'endroit visé par le présent Règlement;
  - f) les pavillons des entreprises, des associations (p.ex. clubs de sport) peuvent être hissés sur le mât de signaux;
  - g) les pavillons de signalisation présentés à l'Annexe 19 peuvent être utilisés en tant que pavois. Il est interdit de placer de pavillons des autorités ou nationaux parmi les pavois.
4. Sur le mât de signaux à traverse, un pavillon peut être hissé, en dehors de la pointe du mât, sur les extrémités de la traverse. Si plusieurs pavillons sont hissés sur le mât de signaux à traverse, ils doivent être hissés dans l'ordre précisé au point 2 en partant de la gauche. S'il n'y a qu'un seul moyen de signalisation (pavillon, cylindre, ballon), il doit être placé sur le côté droit de la traverse, s'il y en a deux, ils doivent être placés sur les deux côtés de la traverse.
  5. A bord des bateaux à voile ne disposant pas de bâton de commandement ou bien de traverse, les pavillons peuvent être placés, suivant les dispositions du point 3, sur le tiers supérieur du câble de haubanage de la poupe, respectivement sur le tiers supérieur des câbles de haubanage latéraux.
  6. Les établissements et matériels flottants munis d'un document d'enregistrement peuvent porter le pavillon national.
  7. Les bâtiments de guerre portant la flèche de commandant doivent être honorés des autres bâtiments. Ceci s'effectue en hissant et baissant lentement le pavillon national.
  8. Sur la base d'ordres de service, le pavillon national doit être mis en berne en signe de deuil.

## DISPOSITIONS RELATIVES AUX MENUES EMBARCATIONS ET AUX CANOTS

## 1. Dispositions générales

- a) Les canots doivent être construits d'une matière flottante ou avec une couche d'air, dont la force ascensionnelle (F) est la suivante:

$$F = Q + 7,5 n \text{ (kp)}$$

où

Q désigne le poids du canot vide équipé (kp),  
n désigne le nombre admis des passagers.

- b) Si le canot de course n'est pas utilisé pour les épreuves, les dispositions relatives aux autres canots sont applicables pour la distance de sécurité et pour l'équipement.
- c) Un gilet de sauvetage par personne doit être prévu pour les personnes qui ne savent pas nager ou qui effectuent des travaux.

## 2. La distance de sécurité minimale des canots et des menues embarcations

- a) sur le lac Balaton est de 0,3 m;
- b) sur d'autres voies d'eau est de 0,25 m.

La distance de sécurité désigne la distance minimale mesurée entre le côté étanche ou le point le plus profond de la partie supérieure du miroir de poupe du canot/de la menue embarcation et la ligne effective de flottaison.

Si lors de l'utilisation d'un canot de sport ou de plaisance la distance de sécurité minimale ne peut être respectée, un moyen de sauvetage doit être prévu pour chacune des personnes se trouvant à bord du canot.

## 3. Prescriptions relatives aux canots de sauvetage motorisés:

- a) ils doivent être aptes à transporter au moins 3 personnes sans compter le conducteur;
- b) la distance de sécurité doit être d'au moins 0,4 m;
- c) le bord ou la couverture du bord doit être élastique et faciliter la mise à bord de la personne sauvée dans une position quelconque excluant les possibilités de blessure;
- d) ils doivent rester en état de navigabilité même en cas de fuite;

- e) ils doivent avoir une stabilité appropriée, être gouvernables et résistants aux vagues même sur les eaux agitées;
- f) la vitesse en eau morte doit être d'au moins 30 km/h en cas de chargement maximal;
- g) les sièges doivent être fixés;
- h) la nature du moteur doit permettre d'approcher des personnes à sauver en excluant les possibilités de blessure;
- i) ils doivent avoir au moins quatre poignées fixées à chaque côté;
- j) l'équipement doit être conforme aux exigences prescrites par l'autorité de la navigation.

## EQUIPEMENTS OBLIGATOIRES DES MENUES EMBARCATIONS, DES CANOTS ET DES MOYENS DE SPORT FLOTTANTS

### 1. Menues embarcations

L'équipement obligatoire des menues embarcations tenues à l'enregistrement est prescrit par l'autorité de la navigation lors de la vérification précédant la mise en exploitation, et est noté par cette autorité dans les documents de bord.

### 2. Canots

Indépendamment du type des canots, l'équipement minimum obligatoire des canots est le suivant:

- gilet de sauvetage (conformément au nombre des personnes se trouvant dans le canot);
- avirons (type et nombre conformes au type du canot);
- câble d'amarrage (5 mètres);
- gaffe (1);
- écoupe (1);
- bouée de sauvetage (1);
- boîte de premier secours (1);
- feu blanc de signalisation (1).

L'équipement des canots peut être fixé autrement par l'autorité de la navigation en fonction des besoins. L'équipement des canots de course doit être assuré conformément aux règles de la course.

### 3. Moyens de sport flottants

L'équipement minimum obligatoire est fixé par l'autorité de la navigation lors de l'agrément du type ou de la mise en exploitation.

DISPOSITIONS CONCERNANT LES MENUES EMBARCATIONS A VOILE  
DE LA CLASSE "A"

1. La stabilité des menues embarcations à voile de la classe "A" doit augmenter jusqu'à une gîte de 35 °. Jusqu'à la gîte indiquée, l'embarcation ne peut pas être inondée.
2. Les menues embarcations à voile irrégulières sont classées par l'autorité de la navigation, en tenant compte des exigences mentionnées au point 1 et des spécifications de construction.

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

**COMMISSION DU DANUBE**

**Budapest, 1997**

Les présentes "Règles spéciales de navigation applicables sur le secteur roumain du Danube fluvial" ont été promulguées par ordre du ministre des Transports de la Roumanie en date du 12 novembre 1992 et sont entrées en vigueur à partir de la date de leur publication.

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

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

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

**A. REGLES SPECIALES DE NAVIGATION RELATIVES AU  
PASSAGE SOUS LE PONT GIURGENI-VADU-OII  
(km 237,8)**

**Article 1****Passage sous le pont. Gabarits des passes navigables**

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

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

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

2. Les gabarits du chenal navigable sont:
  - a) à la passe centrale du pont:
    - d'une largeur de 120 m;
    - d'une hauteur libre de 17,70 m au-dessus du plus haut niveau navigable, qui est de 6,44 m au-dessus de la cote "0" de l'échelle de Hîrşova;
  - b) à la passe de la rive gauche:
    - d'une largeur de 100 m;
    - d'une hauteur libre de 17,00 m au-dessus du plus haut niveau navigable, qui est de 6,44 m au-dessus de la cote "0" de l'échelle de Hîrşova.

## Article 2

### Dimensions maxima des convois

1. Les convois remorqués ou poussés, montants ou avalants, peuvent être constitués de 3 formations de 3 unités à couple au maximum, d'une longueur maximum de 300 m et d'une largeur maximum de 35 m.
2. Les convois avalants peuvent être constitués de 2 formations de 4 unités à couple aussi, d'une longueur maximum de 220 m et d'une largeur maximum de 40 m.

## Article 3

### Exigences technico-nautiques à l'égard des convois

1. Convois remorqués:

Au passage sous le pont, les remorqueurs doivent réduire la longueur du câble de remorquage à maximum 60 m pour les montants et à maximum 30 m pour les avalants; la longueur des amarres entre les formations à couple ne doit pas dépasser 15 m.

2. Convois poussés:

Le pousseur doit assurer à son convoi une vitesse minimum de 12 km/h en eau dormante.

Le convoi poussé doit avoir une puissance suffisante et une bonne capacité de manoeuvre en cours de route, pour pouvoir:

- en marche avant, tenir le cap et, en cas de besoin, changer rapidement de cap sur sa trajectoire;
- en marche arrière, manoeuvrer de façon sûre afin de prendre la direction voulue et maintenir le cap jusqu'à l'arrêt;
- assurer le déplacement latéral du convoi au passage sous le pont en cas de danger de collision avec les piles du pont.

## Article 4

### Lieux de stationnement et conditions de manoeuvre

1. Au cas où les remorqueurs et les pousseurs n'assurent pas les conditions établies ci-dessus, les convois s'arrêteront, en amont, dans la zone du km 240, ou à Hırşova ou dans la zone du km 250; en aval, dans la zone du km 236 pour

pouvoir naviguer en sécurité au passage sous le pont de Giurgeni-Vadu-Oii, selon la puissance et la capacité de manoeuvre du bâtiment motorisé.

2. Aux endroits de stationnement situés en amont du pont, le virage de 180° ne doit pas dépasser une surface d'une largeur de 1,5 fois la longueur du convoi et vers l'aval, de 3,5 fois la longueur du convoi. Pour respecter les exigences de l'arrêt par virage, les dimensions des convois doivent correspondre aux gabarits du chenal navigable aux endroits établis.
3. En cas d'arrêt dans le sens de la marche, la distance parcourue jusqu'à l'arrêt complet ne doit pas dépasser:
  - pour les montants, 220 m ou la longueur du convoi tout au plus;
  - pour les avalants, 600 m ou trois fois la longueur du convoi tout au plus.
4. Au passage sous le pont, la puissance des remorqueurs ou des pousseurs doit assurer le maintien du convoi sur le chenal balisé.

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

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

### Article 1

#### Passage sous les ponts

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

Le croisement, le dépassement et la navigation à la même hauteur sont interdits entre les km 299,1 et 301,9.

La priorité du passage revient aux avalants.

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

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

2. Les gabarits du chenal navigable, aux passes centrales des ponts, sont:
  - d'une largeur de 155 m;
  - d'une hauteur libre de 24,99 m rapportée au plus haut niveau navigable, qui est de 6,04 m au-dessus de la cote "0" de l'échelle de Cernavoda.

## Article 2

### Dimensions maxima des convois

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

## Article 3

### Exigences technico-nautiques à l'égard des convois

1. Convois remorqués:

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

## 2. Convois poussés:

Les convois poussés doivent avoir une puissance suffisante et une bonne capacité de manoeuvre en cours de route, pour pouvoir:

- en marche avant, tenir le cap du convoi sur la trajectoire;
- en marche arrière, choisir sûrement leur cours et maintenir le cap jusqu'à l'arrêt;
- assurer le déplacement latéral du convoi au passage sous les ponts en cas de danger de collision avec les piles du pont.

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

### Article 4

#### Lieux de stationnement et conditions de manoeuvre

Les conducteurs des convois peuvent organiser leurs formations avec un nombre d'unités approprié aux dimensions maxima admises, en fonction de la puissance des remorqueurs ou des pousseurs, de manière à ne pas dépasser 6 t de marchandises/CV et 8 t de capacité/CV.

Au cas où les remorqueurs ou les pousseurs n'assurent pas les conditions établies ci-dessus, les convois s'arrêteront pour adapter leur formation au passage en sécurité sous les ponts.

Les lieux de stationnement sont les suivants:

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

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

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

**Article 1**

**Passage sous les ponts. Gabarits de navigation**

1. En respectant strictement les signaux des ponts et le balisage du chenal navigable, le passage sous les ponts du bras Borcea, à Fetești, s'effectue à sens unique, comme suit:

- par la passe de la rive gauche pour les montants;
- par la passe centrale pour les avalants.

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

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

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

aux passes de la rive gauche:

- d'une largeur de 100 m;
- d'une hauteur libre de 11,20 m au-dessus du plus haut niveau navigable, qui est de 6,39 m au-dessus de la cote "0" de l'échelle de Călărași;

aux passes centrales:

- d'une largeur de 100 m;
- d'une hauteur libre de 11,65 m au-dessus du plus haut niveau navigable, qui est de 6,39 m au-dessus de la cote "0" de l'échelle de Călărași.

## Article 2

### Dimensions maxima des convois

1. Pour les niveaux d'eau supérieurs à + 150 cm à la station hydrométrique de Cernavoda:
  - les convois montants, remorqués ou poussés, peuvent être constitués de 2 formations de 3 unités à couple, d'une longueur maximum de 220 m et d'une largeur maximum de 33 m.
  - les convois avalants peuvent être également constitués d'une formation de 4 unités à couple, d'une longueur maximum de 140 m et d'une largeur maximum de 40 m.
2. Pour les niveaux d'eau égaux ou inférieurs à + 150 cm à la station hydrométrique de Cernavoda:
  - les convois montants peuvent être constitués de 2 formations de 2 unités à couple, à une longueur maximum de 205 m et d'une largeur maximum de 33 m;
  - les convois avalants peuvent être constitués de 2 formations de 3 unités à couple, d'une longueur maximum de 190 m et d'une largeur maximum de 33 m. Les convois avalants peuvent être constitués d'une seule formation de 4 unités à couple, d'une longueur maximum de 125 m et d'une largeur maximum de 40 m.

## Article 3

### Exigences technico-nautiques à l'égard des convois

1. Convois remorqués:

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

2. Convois poussés:

Les convois poussés doivent avoir une bonne capacité de manoeuvre en marche avant, marche arrière et latérale:

- en marche avant, la puissance du pousseur doit assurer le maintien du cap du convoi sur la trajectoire;
- en marche arrière, le convoi doit avoir la capacité de manoeuvre pour choisir sûrement son cours et maintenir le cap sur la trajectoire;

- le pousseur doit avoir la capacité d'assurer le déplacement latéral du convoi pendant le passage sous le pont en cas de danger de collision avec les piles du pont.

La puissance des remorqueurs ou des pousseurs doit assurer au convoi une vitesse de sécurité d'au moins 12 km/h en eau dormante et le maintien du convoi sur le chenal balisé, au passage sous les ponts.

#### **Article 4**

##### **Lieux de stationnement et conditions de manoeuvre**

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

Les lieux de stationnement sont les suivants:

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

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

#### **D. REGLES SPECIALES DE NAVIGATION RELATIVES AU PASSAGE SOUS LE PONT DE GIURGIU-ROUSSE (km 488,7)**

##### **Article 1**

##### **Passage sous le pont**

1. Le passage sous le pont est permis en permanence, jour et nuit.
2. Le passage des bâtiments et des convois sous le pont s'effectuera seulement par la passe latérale jouxtant la passe centrale et située à droite de celle-ci dans le sens de la marche du bâtiment.

3. Pendant la période de hautes eaux et aussi pendant le reste de la période de navigation, pour les bâtiments dont la hauteur depuis la ligne de flottaison au plus haut point fixe non démontable ne permet pas le passage sous le pont par les passes latérales, la navigation se fera par la passe centrale à travée mobile.
4. La navigation par la passe centrale ne se fera qu'une fois la travée mobile soulevée.
5. Les bâtiments qui doivent passer par la passe centrale, s'arrêteront, en attendant que la travée mobile soit soulevée: les montants à plus de 500 m du pont et les avalants à plus de 1000 m du pont, dans les zones marquées sur les deux rives avec des signaux qui indiquent la permission d'ancrer.

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

## **Article 2**

### Gabarits de navigation

1. La largeur du chenal navigable des passes latérales est de 120 m.
2. La hauteur libre des passes latérales est de 20,20 m au-dessus du niveau "0" de la station hydrométrique de Giurgiu ou de 20,96 m au-dessus du niveau "0" de la station hydrométrique de Roussé.

## **Article 3**

### Soulèvement de la travée mobile

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

possible de l'heure sollicitée par la demande du bâtiment, mais en aucun cas avant l'heure proposée par le bâtiment.

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

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

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

5. Si le bâtiment qui a sollicité le soulèvement de la travée mobile n'a pas passé dans l'heure suivant le soulèvement de la travée mobile, la travée peut être remise en position normale.
6. Si le bâtiment qui a sollicité le soulèvement de la travée mobile n'a pas pu effectuer le passage à l'heure sollicitée, il contactera la capitainerie du port de Giurgiu ou de Roussé pour fixer une autre heure pour son passage.
7. Les capitaineries des ports de Giurgiu et de Roussé établiront en détail, par Avis aux bateliers, les règles de navigation applicables au passage des bâtiments par la passe centrale, conformément aux lois et règlements de navigation en vigueur.

#### Article 4

##### Signalisation pour la navigation

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

**Article 5****Réglementation de la navigation**

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

Ces Avis aux bateliers se trouvent à tous les capitaineries des ports du secteur roumain, respectivement bulgare du Danube.

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

**DISPOSITIONS SPECIALES RELATIVES  
A LA NAVIGATION SUR LE BAS-DANUBE**

**COMMISSION DU DANUBE**

**Budapest, 1997**

Les présentes “Dispositions spéciales relatives à la navigation sur le Bas-Danube” ont été promulguées par ordre du ministre des Transports de la Roumanie en date du 12 novembre 1992 et sont entrées en vigueur à partir de la date de leur publication.

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

## DISPOSITIONS SPECIALES RELATIVES A LA NAVIGATION SUR LE BAS-DANUBE

Les présentes "Dispositions spéciales relatives à la navigation" s'appliquent sur le Bas-Danube, de Braila à Sulina, nommé aussi "Danube maritime", et ont été élaborées par l'Administration Fluviale du Bas-Danube (Galați) ci-après "Administration", sur la base de l'article 23 de la "Convention relative au régime de la navigation sur le Danube" signée à Belgrade le 18 août 1948 et des "Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube" adoptées par décision en date du 25 avril 1990 de la Quarante-huitième session de la Commission du Danube.

### Chapitre I

#### DISPOSITIONS GENERALES

##### Article 1.01

##### Champs d'application

Les présentes dispositions spéciales complètent les prévisions du Règlement de navigation applicable sur le secteur roumain du Danube, en précisant les conditions spécifiques de navigation sur le secteur du Bas-Danube, de Braila (km 175) à la rade de Sulina (la rade y comprise), et s'appliquent à tous les bâtiments naviguant sur ce secteur.

##### Article 1.02

##### Obligations

Les conducteurs de tout bâtiment, quel que soit le pavillon, naviguant sur le Bas-Danube dans le secteur de l'Administration, sont tenus de respecter les présentes dispositions.

Dans la mesure où les présentes dispositions ne font pas d'autres précisions, les prescriptions du Règlement de navigation applicable sur le secteur roumain du Danube s'appliquent.

Les bateaux de mer doivent porter les feux et les signaux prévus par les Règles internationales pour la prévention des abordages en mer.

### **Article 1.03**

#### **Signification de quelques termes**

Dans le présent Règlement,

- a) le terme "pilote" désigne la personne brevetée, engagée par l'Administration, ou autorisée par celle-ci, pour assurer le pilotage des bâtiments sur le secteur du Bas-Danube, de Braila à la rade de Sulina;
- b) le terme "bâtiment piloté" désigne tout bâtiment, engin ou établissement flottants, convoi ou tout autre corps flottant, isolé ou à couple, qui bénéficient des services d'un pilote;
- c) les autres termes utilisés ont la signification présentée dans le Règlement de navigation applicable sur le secteur roumain du Danube (Première Partie).

### **Article 1.04**

#### **Avis aux bateliers**

Les prescriptions des présentes Règles peuvent être complétées ou précisées par des AVIS AUX BATELIERS émis par l'HIDROBUC ou par l'Administration.

Ces avis seront transmis aux capitaineries des ports de la zone à laquelle ils se réfèrent, seront publiés dans le Bulletin hydrométéorologique pour le Danube ou, le cas échéant, seront transmis par Radio Roumanie Actualités dans le Bulletin hydrologique de 11 h 50.

### **Article 1.05**

#### **Obligation de pilotage des bâtiments**

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

## Chapitre II

### DOCUMENTS ET CONDITIONS TECHNIQUES DES BATIMENTS

#### Article 2.01

##### Documents des bateaux de mer

Les bateaux de mer auront à bord tous les documents prévus dans le "Règlement contenant les normes relatives à la navigation civile en Roumanie".

#### Article 2.02

##### Certificats de jaugeage

1. Tous les bâtiments qui naviguent sur le Bas-Danube doivent être munis, en dehors des documents prévus par le "Règlement contenant les normes relatives à la navigation civile en Roumanie", d'un certificat de jaugeage délivré par l'Administration, sur la base duquel sont établies les taxes perçues pour la navigation sur le secteur du Bas-Danube depuis l'embouchure du canal de Sulina à Braila.
2. Le certificat délivré par l'Administration est analogue, en ce qui concerne le système de jaugeage, au certificat du canal de Suez pour les bateaux de mer, tous les deux ayant la même validité.
3. En cas d'absence du certificat de jaugeage, les bâtiments sont jaugés par l'Administration, qui délivrera ledit certificat. L'Administration peut vérifier l'exactitude des dates inscrites dans le certificat de jaugeage. En cas de non-concordance, un nouveau certificat sera délivré.
4. Les frais de jaugeage, de rédaction du certificat de jaugeage et de vérification des dates y inscrites sont à la charge du bâtiment.

#### Article 2.03

##### Les documents des bâtiments fluviaux

Les bâtiments fluviaux auront à bord tous les documents prévus dans le Règlement de navigation applicable sur le secteur roumain du Danube (Première Partie, Chapitre 1, art. 1.10).

## **Article 2.04**

### **Conditions techniques des bâtiments**

1. Tous les bâtiments naviguant sur le Bas-Danube sont tenus d'avoir l'équipage complet et en état d'assurer le bon fonctionnement de toutes les installations à bord, en cours de route et en stationnement.
2. Les bâtiments faisant route sur le secteur du Bas-Danube doivent être en bon état technique qui leur permette de naviguer en sécurité.
3. Les bâtiments faisant route sur le secteur du Bas-Danube doivent être équipés du matériel de sauvetage complet, ainsi que d'autres moyens de navigation, conformément aux normes en vigueur.
4. Les bâtiments qui naviguent sur le Bas-Danube doivent répondre aux exigences du Registre de classification et aux normes internationales sanitaires et de protection de l'environnement.

## **Article 2.05**

### **Gîte admise**

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

## **Article 2.06**

### **Marques d'identification des bateaux de mer**

1. Tous les bateaux de mer doivent porter sur les deux bords, à un endroit visible, leur nom ou leur marque d'identification, et à la poupe leur nom ou leur marque d'identification et leur port d'attache.
2. Les marques d'identification des bateaux de mer, mentionnées ci-dessus, seront inscrites en caractères latins, pouvant être aussi doublées en caractères nationaux.
3. Tous les bateaux de mer doivent porter sur les deux bords, sur l'étrave et sur l'étambot, l'échelle de tirant d'eau inscrite de manière visible.

## Article 2.07

### Vérification du tirant d'eau des bateaux de mer

1. En entrant de la mer dans la rade de Sulina, les conducteurs des bateaux de mer sont tenus de communiquer le tirant d'eau réel du bateau dans l'eau douce, et le pilote, avant de monter à bord, doit vérifier l'exactitude de celui-ci.
2. Durant les opérations de chargement, de ballastage et autres, le conducteur du bateau de mer est tenu d'observer en permanence le tirant d'eau du bateau, qui ne doit pas dépasser le tirant d'eau maximum admissible sur le Bas-Danube (art. 3.08).
3. Le dépassement du tirant d'eau admissible sur le Bas-Danube entraîne l'ajournement de l'entrée du bateau de la mer ou de la sortie de celui-ci du port, jusqu'à ce que son tirant d'eau soit amené à la valeur admissible ou jusqu'à la hausse des niveaux d'eau.
4. Au départ du port, le pilote est tenu de vérifier que le bateau de mer ait le tirant d'eau admissible ce jour-là. Il informera l'Administration et les autorités compétentes de tout dépassement constaté.
5. Le délai d'entrée ou de départ du bateau de mer et les frais d'ajustement du tirant d'eau du bateau de mer au tirant d'eau admissible sur le Bas-Danube, ne concernent pas l'Administration.

## Chapitre III

### REGLES SPECIALES DE NAVIGATION

#### Article 3.01

##### Direction de marche

1. Sur le secteur du Bas-Danube, les bâtiments doivent se tenir à tribord par rapport à leur direction de marche.
2. Sont exceptés les cas où les conditions spéciales locales imposent le changement de la direction de marche.

Dans ce cas, la direction de marche ne peut être changée qu'après en avoir averti les autres bâtiments naviguant dans la zone respective et s'être mis d'accord avec ces derniers.

## Article 3.02

### Mesures de sécurité

1. Les conducteurs des bâtiments en cours de route ou en stationnement, doivent veiller à la sécurité du bâtiment, avoir toujours les ancres, les amarres et les moyens de signalisation prêts à être utilisés, et prendre les mesures nécessaires pour que leur bâtiment n'entrave pas la navigation.

Dans des conditions météorologiques défavorables (niveaux d'eau supérieurs à + 300 cm à Tulcea, vent supérieur à 6° Beaufort, glaces flottantes), il est recommandé que le passage à travers le coude de Tulcea s'effectue à l'assistance d'un remorqueur mis à disposition par l'Administration; les frais de remorquage seront à la charge du bâtiment respectif.

Les bâtiments qui dépassent les gabarits établis par les paragraphes 1 et 2 de l'article 3.08 et ceux qui ont eu des problèmes de manoeuvrabilité, solliciteront l'assistance d'un remorqueur, conformément aux prescriptions des paragraphes 3 et 4 de l'article 3.2.04 applicables au coude de Tulcea.

2. Tout bâtiment dépassant 75 m de longueur est tenu d'avoir, lors du passage par la barre de Sulina, par le canal de Sulina et par les passages difficiles du secteur de l'Administration, une ancre à la poupe, préparée à être utilisée à tout moment.

## Article 3.03

### Navigation à la dérive

Il est interdit à tout bâtiment, assemblage et à toute installation flottante de naviguer à la dérive sur le secteur du Bas-Danube et de laisser traîner les ancres, câbles, chaînes, etc.

## Article 3.04

### Rencontres

Sur le secteur du Bas-Danube:

1. Les bacs et les autres embarcations, qui traversent le fleuve d'une rive à l'autre, donnent la priorité de passage aux bâtiments qui naviguent sur le fleuve.
2. Tous les bateaux de navigation intérieure doivent, en cas de rencontre avec des remorqueurs qui ont dans leur convoi des radeaux ou des bâtiments non motorisés, s'écarter de la trajectoire de ces convois.
3. Les bateaux de navigation intérieure doivent donner la priorité de passage aux bateaux de mer.

4. A la rencontre ou au dépassement des convois ou de petits bateaux, dont l'intégrité ou la sécurité peuvent être menacés par les remous, les vagues ou les effets de succion produits par un bateau de mer, ce dernier réduira sa vitesse en temps utile et de manière suffisante.

### **Article 3.05**

#### **Objets coulés dans le fleuve**

1. Les ancres, les chaînes ou les autres objets coulés dans le fleuve sur le secteur du Bas-Danube, qui entravent ou compromettent la navigation, seront récupérés par l'Administration; les frais de récupération seront à la charge du propriétaire, si celui est connu.
2. Si le propriétaire n'a pas notifié l'endroit et le type des objets perdus ou qu'il ne puisse être poursuivi, les objets en cause seront vendus par l'Administration, pour compenser ses dépenses, 3 mois après la notification des intéressés.
3. Les objets de grande taille, les colis, les flotteurs, les embarcations ou les bâtiments en flottaison sur le Danube n'ayant pas d'équipage et de feux durant la nuit et constituant un danger pour la navigation, seront signalés à l'Administration, aux autorités compétentes et aussi aux bâtiments naviguant dans la zone, qui prendront les mesures nécessaires pour les faire amarrer à la rive. L'Administration les restituera au propriétaire après le remboursement des frais encourus pour la récupération et la garde de ceux-ci, ou les vendra si 3 mois après la notification, les intéressés n'auront pas réclamé les biens sauvés.

### **Article 3.06**

#### **Passage des bâtiments dans les ports et les zones où des travaux spéciaux sont effectués**

Tous les bâtiments motorisés, en passant devant les ports, les installations flottantes, les dragues en fonction, les radeaux, les convois, les menues embarcations à grand chargement, les endroits où l'on effectue des renflouages et où travaillent des scaphandriers etc., sont tenus de réduire sérieusement leur vitesse ou même d'arrêter leur machine, afin d'éviter tout danger surgissant à leur égard ou à l'égard d'autres bâtiments.

### **Article 3.07**

#### **Observations relatives aux changements de l'état de la signalisation**

Les conducteurs des bâtiments et les pilotes qui naviguent sur le Bas-Danube sont tenus de communiquer par radiotéléphone et par écrit, lorsqu'ils arrivent à un port, tout changement de l'état ou toute absence constatée du système de balisage et de signalisation sur le secteur parcouru et, éventuellement, les bâtiments qui en ont été la cause, pour pouvoir réparer les dégâts et se faire dédommager par les coupables.

### **Article 3.08**

#### **Gabarits des bâtiments**

1. Sur le secteur maritime du Danube, de Braila à la rade de Sulina, tous les bateaux de mer sont tenus de respecter le tirant d'eau en eau douce, de 23 pieds, soit 7,01 m tout au plus.
2. Sur ce secteur peuvent naviguer, dans des conditions normales, des bâtiments ayant un tirant d'eau de 25.000 tdw ou une longueur de 180 m.
3. Dans certains cas, l'Administration peut disposer la réduction ou approuver le dépassement des gabarits mentionnés ci-dessus, jusqu'à la limite de 55.000 tdw ou de 225 m de longueur.
4. L'autorisation de dépasser le tirant d'eau ne peut être accordée que d'un jour à l'autre, et la baisse des profondeurs sera communiquée chaque jour à 11 h 50 par Radio Roumanie Actualités, à la capitainerie du port et à l'agence de pilotage. Dans cette situation, le conducteur adaptera le tirant d'eau de son bâtiment à la profondeur communiquée pour assurer la réserve de navigation nécessaire pour le passage en sécurité.
5. Les gabarits des convois fluviaux remorqués ou poussés respecteront les dimensions établies par les recommandations de la Commission du Danube ou par les Règles spéciales et les Avis aux bateliers émis pour les secteurs ou situations particuliers.

### **Article 3.09**

#### **Priorité en cas de rencontre**

1. Quand deux bâtiments s'approchent simultanément d'un passage difficile, le choix du cours et la priorité de passage revient à l'avalant.

Le bâtiment montant est tenu d'attendre en aval du passage difficile, à un endroit convenable pour la rencontre.

2. Les bâtiments montants servant à des fins de sauvetage, à éteindre les incendies ou à l'assistance sanitaire, ainsi que les bâtiments à passagers, ont la priorité de passage, dans les limites que les bâtiments avalants pourront leur accorder.

Dans ce cas, le lieu et les modalités de la rencontre seront précisément convenus et seront obligatoires pour le bâtiment montant.

3. Les bâtiments des autorités compétentes, des pompiers ou des services sanitaires auxquels l'Administration a accordé la priorité de passage, porteront, le jour, un drapeau rouge à la proue et, la nuit, montreront un feu jaune ou bleu scintillant.

En cas de besoin, ce signal sera complété par le signal sonore suivant: un son prolongé, un son bref et un son prolongé (Annexe 6 au Règlement de navigation applicable sur le secteur roumain du Danube).

### **Article 3.10**

#### **Distance entre les bâtiments**

1. Lors de la traversée des passages étroits ou avec des courbes prononcées, ainsi que sur le canal de Sulina, il est interdit à tout bâtiment de s'approcher du bâtiment qui le précède à moins d'un mille marin.
2. Toute sorte de menues embarcations céderont la route, en temps utile, aux bâtiments motorisés et navigueront à une distance de maximum 15 m de la rive.
3. Il est interdit aux bâtiments ou aux menues embarcations de traverser le canal à une distance de moins d'un mille marin à compter de la proue des bâtiments de mer faisant route.

### **Article 3.11**

#### **Obstruction du chenal**

1. Il est interdit d'obstruer le chenal par toute sorte de bâtiments, matériels flottants ou matériels de pêche.
2. Sur le secteur de Braila au Tchatal de St. Georges, l'utilisation des installations et matériels de pêche se fera seulement en respectant les prescriptions du Règlement de navigation applicable sur le secteur roumain du Danube.

**Article 3.12****Echouages, naufrages**

Si, pour n'importe quelle raison, un bâtiment risque de couler, le conducteur doit prendre toutes les mesures possibles pour que le bâtiment quitte le chenal navigable.

Le conducteur et l'équipage du bâtiment doivent rester à bord ou à proximité du bâtiment et ne peuvent quitter les lieux de l'accident avant l'enquête des autorités compétentes.

En même temps, le conducteur du bâtiment respectif doit aviser, dans le plus bref délai possible, la capitainerie du port le plus proche et l'Administration.

**Chapitre III - 1****DISPOSITIONS SPECIALES APPLICABLES DANS LE CANAL DE SULINA****Article 3.1.01****Bâtiments auxquels la navigation dans le canal de Sulina est interdite**

Il est interdit aux bateaux à voile dont le tirant d'eau dépasse 50 tonnes, de naviguer à voile dans le canal de Sulina.

**Article 3.1.02****Vitesse de navigation dans le canal de Sulina**

Les conducteurs des bâtiments qui naviguent dans le canal de Sulina doivent maintenir une vitesse convenable pour la navigation, sans mettre en péril les ouvrages hydrotechniques du canal et les bâtiments faisant route ou accostés le long du canal pour de diverses opérations.

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

	montants	avalants
- menues embarcations	8 noeuds	9 noeuds
- remorqueurs ou convois	8 noeuds	9 noeuds
- bateaux à passagers, de sauvetage, des pompiers et bâtiments militaires	9 noeuds	10 noeuds
- bateaux de mer jusqu'à 1500 tdw	7 noeuds	9 noeuds
- bateaux de mer de 1.500 à 12.000 tdw	6 noeuds	8 noeuds
- bateaux de mer de 12.000 à 25.000 tdw	5 noeuds	7 noeuds

Si les niveaux d'eau à Tulcea sont supérieurs à + 300 cm, les vitesses seront réduites de 1 à 2 noeuds jusqu'à la limite de la navigabilité et de la formation des vagues.

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

### **Article 3.1.03**

#### Navigation à la même hauteur, rencontres, dépassements

1. Dans le canal de Sulina, la navigation à la même hauteur est interdite.
2. Dans les courbes et aux endroits où la largeur du chenal est insuffisante, le dépassement et la rencontre des bâtiments sont interdits.
3. Pour les montants, ainsi que pour les avalants, le dépassement n'est permis qu'entre les bâtiments ayant un tirant d'eau maximum de 4.000 t.

Le dépassement n'est permis qu'aux endroits à conditions convenables.

### **Article 3.1.04**

#### Navigation de nuit

1. La navigation de nuit entre le Mm 0 et la barre est interdite pour tous les bâtiments, à l'exception des bâtiments de l'Administration ou des bâtiments autorisés par cette dernière.
2. La navigation de nuit est interdite aux bateaux de mer du Mm 0 au Mm 34.

Pendant la période de hautes eaux (quand le niveau d'eau dépasse + 300 cm au port de Tulcea), cette restriction s'étend jusqu'au Mm 43.

### Article 3.1.05

#### Signalisation de la fermeture du canal de Sulina

1. L'Administration, par ses organes compétents, décide la fermeture temporaire du canal si, pour diverses raisons, la navigation sur le canal de Sulina peut être mise en danger.

Dans ce cas, lorsque les signaux A1. (Annexe 7 au Règlement de navigation applicable sur le secteur roumain du Danube) sont arborés, de jour et de nuit, sur le mât du phare d'atterrissage de Sulina et des stations de surveillance de Crisan, de Gorgova, de Tchatal de St. Georges et de Tchatal d'Ismail et que l'agence de pilotage et les capitaineries des ports de Tulcea et de Sulina communiquent la fermeture du canal aux bâtiments, les bateaux sont tenus de conformer, selon le cas, aux prescriptions des paragraphes 2 et 3 ci-dessous.

2. Les montants demanderont des informations sur les causes et la durée de la fermeture du canal et aussi sur les autres restrictions qui s'imposent, tout en prenant les mesures nécessaires pour réduire leur vitesse, pour ancrer ou accoster, et en communiquant, en permanence, leurs positions et les manoeuvres effectuées.

Au cas où ils n'ont pas reçus immédiatement ces informations, les bateaux seront mis à l'ancre au plus proche endroit possible jusqu'à réception de celles-ci.

3. Les avalants procéderont selon la position, les caractéristiques et les conditions de navigation qu'ils ont au moment de la réception de la communication ou de l'observation des signaux A1. (Annexe 7 au Règlement de navigation applicable sur le secteur roumain du Danube), conformément aux prescriptions des paragraphes 4 et 5 de l'article 5.04 du présent Règlement.

## Chapitre III - 2

### DISPOSITIONS SPECIALES APPLICABLES DANS L'EMBOUCHURE DU CANAL DE SULINA

#### Article 3.2.01

#### Accès dans le canal par la barre de Sulina

1. L'entrée ou la sortie des bâtiments par l'embouchure du canal de Sulina n'est permise que de jour, à l'exception des conditions prévues par les articles 4.01 et 4.03 du Chapitre IV et par l'article 5.04 du Chapitre V.

Dans des cas spéciaux, l'Administration peut permettre le passage de certains bâtiments, en analysant chaque fois les conditions existantes, les caractéristiques du bâtiment et le degré d'urgence de la demande de passage.

2. Lors des dragages ou d'autres travaux effectués à l'embouchure du canal de Sulina, l'entrée et la sortie des bâtiments sont réglées par la signalisation arborée par les outillages de la zone et sur le mât du phare de l'embouchure du canal de Sulina (signal A1 - Annexe 7 au Règlement de navigation applicable sur le secteur roumain du Danube), ou par un programme de passage dans la zone des travaux, communiqué à la capitainerie du port et à l'agence de pilotage de Sulina, ou par des Avis aux bateliers.
3. Les bâtiments avalants ayant l'intention de sortir en mer sont tenus, à l'arrivée au Mm 9 et au Mm 3, de demander, par radiotéléphone, au représentant de l'Administration de Sulina la permission de sortir en mer, des informations sur les conditions existantes et sur les restrictions qui s'imposent.

En cas d'interdiction de sortir en mer, le bâtiment doit retourner au Mm 6 ou entrer dans le port de Sulina.

### **Article 3.2.02**

#### Choix du lieu de mouillage dans la rade

1. A l'arrivée dans la rade de Sulina, le conducteur choisira le lieu de mouillage de manière que le bâtiment ne gêne ni les autres bâtiments se trouvant à proximité ni les manoeuvres d'entrée dans le ou de sortie du canal de Sulina.
2. En arrivant de la mer, le conducteur du bâtiment communiquera l'heure à laquelle il sollicite le pilote, les caractéristiques du bâtiment, le type et la quantité de la cargaison, le port de départ, la destination et aussi les autres informations requises par les règles douanières, phyto-sanitaires, sanitaires, etc.
3. S'il a causé des dommages lors de son passage sur le secteur maritime du Danube, le bâtiment sorti en mer doit s'arrêter dans la rade pour une enquête.

### **Article 3.2.03**

#### Accès dans le canal par la barre de Sulina

1. L'ordre de l'entrée dans le canal par la barre de Sulina correspond à celui de l'arrivée dans la rade.

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

2. Pour des raisons de sécurité, l'Administration peut établir l'entrée prioritaire ou changer l'ordre d'entrée pour les bâtiments qui justifient ces mesures.

3. Les bâtiments transportant des matières dangereuses et ceux arrivés des zones d'épidémies ou qui ont à bord des personnes souffrant de maladies contagieuses, considérées par les autorités sanitaires comme dangereuses (peste, choléra, fièvre jaune, etc.) ne peuvent entrer dans le canal qu'avec l'approbation de l'Administration.
4. Lorsque, pour certaines raisons (tempête, avaries, maladies graves non contagieuses, etc.), leur entrée dans le canal d'accès est acceptée, les bâtiments resteront dans le canal, à l'endroit indiqué par l'Administration, en aval du port de Sulina, et ne contacteront que les personnes autorisées par la loi.

#### **Article 3.2.04**

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

1. Les bâtiments qui ne remplissent pas les conditions de gabarit ou de manoeuvrabilité nécessaires, seront assistés par un remorqueur pour l'entrée ou la sortie par l'embouchure du canal de Sulina.
2. En cas de conditions hydrométéorologiques défavorables, l'assistance est nécessaire pour tous les bâtiments.
3. L'assistance du remorqueur est accordée sur commande remise par le conducteur au pilote et suite à la confirmation de la réception de cette commande transmise à l'Administration par radiotéléphone.

Enfin, la confirmation de l'assistance et la commande sont remises au conducteur du remorqueur.

4. Le refus de l'assistance nécessaire du remorqueur, l'absence ou l'indisponibilité de celui-ci, impliquent soit l'ajournement de l'entrée du bâtiment dans le canal, soit son retour au port de Sulina jusqu'au rétablissement des conditions favorables; les conséquences ne touchent que le conducteur du bâtiment.

#### **Art 3.2.05**

##### Rencontre des bâtiments à l'embouchure du canal de Sulina

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

Le bâtiment venant de la mer doit attendre jusqu'à ce que le bâtiment allant en mer ait dépassé les dernières bouées qui limitent l'embouchure de Sulina.

## Chapitre IV

### NAVIGATION PAR CONDITIONS DIFFICILES

#### Article 4.01

##### Visibilité réduite sur le canal de Sulina

1. Par temps de visibilité limitée (brouillard, brume, averse, neige, etc.), la navigation dans le canal de Sulina est interdite.

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

2. Les bâtiments entrés dans le canal sont tenus de demander en permanence, par radio, des informations sur les conditions météorologiques soit des autres bâtiments de la zone, soit des stations de surveillance.
3. Lorsque des changements de conditions de navigation surviennent ou sont prévus, les bâtiments sont tenus de mouiller ou d'amarrer aux endroits les plus favorables de la zone, en prenant toutes les mesures prévues par le Règlement de navigation applicable sur le secteur roumain du Danube (art. 6.30; 6.31; 6.32; 6.33).

#### Article 4.02

##### Courant fort dans le canal de Sulina

Au cas où le courant fort crée des conditions difficiles pour la navigation dans le canal de Sulina, la station du Tchatal d'Ismail du Mm 43 hisse un drapeau noir sur son mât.

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

Le cas échéant, ces mesures spéciales sont également prises par les montants, lors du passage par le coude de Tulcea, sur recommandation de l'Administration ou du pilote se trouvant à bord du bâtiment.

**Article 4.03****Navigation en hiver**

1. Après l'apparition des glaces sur le Bas-Danube, la navigation s'effectue dans des conditions spéciales établies par l'Administration. Les dispositions de l'Administration sont obligatoires.
2. Les conducteurs des bateaux de mer qui navigueront dans les glaces, se renseigneront de la situation des glaces sur le Danube pour pouvoir apprécier, en fonction de la puissance, de la construction et de l'état du bâtiment, la possibilité d'entrer dans le ou de sortir du canal de Sulina, ainsi que les manoeuvres ou le départ du port.
3. Toutes les mesures prises par le conducteur du bâtiment doivent être conformes aux recommandations du pilote et aux mesures établies par l'Administration (l'ordre d'entrée des convois, la vitesse, les aires d'attente, etc.).
4. Pendant la navigation dans les glaces, les conducteurs seront en liaison permanente avec les bâtiments actionnant dans les glaces et avec l'Administration, pour communiquer la position et l'état des glaces et pour recevoir les informations sur les conditions et les restrictions de la navigation.
5. Les bâtiments pris par la glace sont tenus de rester constamment à l'écoute de la radio.
6. Pendant la navigation dans les couloirs naturels ou faits par les bâtiments qui actionnent dans les glaces, les bâtiments doivent naviguer uniquement dans ces couloirs, à une vitesse adéquate, afin d'éviter de briser les bords des banquettes.

Le mouillage, le dépassement ou la rencontre dans ces couloirs sont strictement interdits.

7. Les bâtiments bloqués par les glaces, qui sont en danger ou se trouvent sur la trajectoire d'autres bâtiments plus puissants, sont tenus d'accepter l'intervention prioritaire accordée par les bâtiments de l'Administration qui actionnent dans les glaces pour libérer le chenal. De même, dans des situations particulières, ils peuvent demander, en priorité, l'aide des bâtiments de l'Administration. Dans les deux cas, les bâtiments prépareront en temps utile des remorques adéquates passées par des endroits à grande résistance (écubiers, etc.) et assumeront les frais de l'intervention respective, quel que soit le résultat obtenu.
8. L'Administration n'est pas responsable des dommages causés aux bâtiments par les glaces flottantes, les bâtiments d'intervention ou d'autres bâtiments lors de la navigation dans les glaces, et ne saurait être portée responsable pour les dommages causés par les bâtiments actionnant dans les glaces aux autres bâtiments, aux installations, aux ouvrages hydrotechniques, etc.

9. Les conducteurs des bâtiments qui ont bénéficié des services des bâtiments de l'Administration, leur confirmeront par écrit la durée de chaque assistance et s'arrêteront pour payer leurs dettes dans le port de destination pour les montants ou à Sulina pour les avalants. Le bâtiment est libre de sortir en mer après avoir déposé des garanties bancaires ou après avoir payé comptant à la caisse de l'Administration.

## **Chapitre V**

### **PILOTAGE DES BATIMENTS**

#### **Article 5.01**

##### **Bâtiments soumis au pilotage obligatoire**

1. Tous les bâtiments, quel que soit leur pavillon, qui naviguent sur le secteur du Bas-Danube, entre l'embouchure du canal de Sulina et le port de Braila, sont tenus d'avoir à bord un pilote de l'Administration ou autorisé par celle-ci, pour effectuer le pilotage sur ce secteur.
2. Toutes les manoeuvres d'accostage, de départ ou de changement de position des bateaux de mer et des bateaux de fleuve-mer dans les ports du Danube maritime et dans les rades de ceux-ci, seront effectuées uniquement en présence du pilote.
3. Les bâtiments fluviaux motorisés, montants, avalants ou manoeuvrant dans les ports, quel que soit leur pavillon, solliciteront à bord un pilote de l'Administration ou autorisé par celle-ci, s'ils n'ont pas embarqué un capitaine pilote fluvial breveté pour ce secteur.

#### **Article 5.02**

##### **Embarquement et débarquement du pilote**

1. Pour la sécurité de l'embarquement ou du débarquement du pilote, le conducteur de bâtiment est tenu de ralentir la marche ou le cas échéant, de s'arrêter, et d'adopter toutes les mesures nécessaires.
2. En entrant de la mer, le pilotage est obligatoire à une distance minimum d'un mille marin à compter du musoir de la digue nord de l'embouchure du canal de Sulina.
3. En sortant en mer, le pilote peut débarquer du bâtiment piloté à une distance minimum de 1000 m à compter du musoir de la digue nord de l'embouchure du canal de Sulina.

4. Tous les frais liés à l'embarquement et au débarquement du pilote, y compris les frais de déplacement ou de transport de celui-ci soit au bâtiment, soit du bâtiment à l'agence de pilotage la plus proche, sont à la charge du bâtiment.

### **Article 5.03**

#### Lieux d'embarquement et de débarquement du pilote

1. Dans la rade de Sulina, l'embarquement et le débarquement du pilote se font dans le secteur des eaux de la mer, délimité sur un rayon de deux milles marins entre les relèvements réels de 0° à 121°, depuis la bouée 02 (prolongation du musoir de la digue nord).
2. Dans les ports du Danube maritime et leurs rades.
3. Sur le Danube maritime aux Mm 35 à 36 et Mm 44.
4. Sur le Danube fluvial aux endroits suivants:
  - km 108 sur le bras de St. Georges;
  - km 115 sur le bras de Chilia;
  - km 175 sur le Danube.

### **Article 5.04**

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

1. La barre est considérée "impraticable" quand, à cause du vent fort et de grandes vagues, la navigation par la barre et/ou le débarquement/embarquement du pilote ne peuvent pas s'effectuer en sécurité.

Dans ce cas, le signal A1. (Annexe 7) prévu par le Règlement de navigation applicable sur le secteur roumain du Danube est hissé sur le mât du phare d'atterrissage de Sulina et sur le mât de la station du Tchatal de St. Georges, et les bâtiments en sont informés par radio.

La barre est déclarée "impraticable" par les représentants compétents de l'Administration en cas de gros temps et dans d'autres situations (obstacles dans le chenal, etc.).

2. Lorsque la barre est déclarée impraticable, les bâtiments qui entrèrent de la mer dans le canal de Sulina, attendront dans la rade extérieure.

3. Les bâtiments avalants d'une longueur inférieure à 120 m, ayant l'intention d'aller en mer peuvent s'engager dans le canal de Sulina mais sont tenus de virer dans le port de Sulina, si la barre reste impraticable.
4. Les bâtiments avalants d'une longueur supérieure à 120 m, ayant l'intention d'aller en mer ne peuvent s'engager dans le canal de Sulina avant que la barre ne soit déclarée praticable.
5. Dans des situations particulières, si les bâtiments d'une longueur supérieure à 120 m, engagés dans le canal de Sulina, sont surpris par la fermeture de la barre, ils ajusteront leur vitesse, vireront et mouilleront ou s'amarreront la proue vers l'amont à un endroit convenable, indiqué par le pilote et accepté par l'Administration.

### **Article 5.05**

#### **Traitement du pilote à bord du bâtiment**

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

### **Article 5.06**

#### **Obligations du pilote**

1. Avant le départ, le pilote doit connaître les conditions hydrométéorologiques, les changements et les restrictions sur le secteur où il conduira le bâtiment (les croquis avec les profondeurs aux seuils, les Avis aux bateliers, etc.).
2. Le pilote est tenu d'informer le conducteur du bâtiment du régime de la navigation sur le Bas-Danube, de lui prêter concours technique lors du pilotage du bâtiment et de lui communiquer toutes les restrictions de la navigation sur le secteur où il navigue.
3. Le pilote est tenu de solliciter et le conducteur de donner toutes les informations qui concernent le bâtiment.
4. Les pilotes informeront les représentants des capitaineries des ports et de l'Administration des manoeuvres effectuées, de la position du bâtiment, des conditions hydrométéorologiques de la zone, de la situation du trafic, des événements de navigation, etc.
5. Dans les rades des ports du Danube maritime, le pilote, arrivé à bord du bâtiment, peut aussi effectuer les manoeuvres d'entrée, de sortie, d'amarrage, de mouillage, de départ, etc., mais seulement après avoir pris connaissance exacte

des conditions nécessaires à leur exécution en toute sécurité et après avoir reçu l'autorisation des autorités compétentes.

6. Les pilotes se présenteront à bord avec les documents attestant leur identité et le droit de piloter des bateaux de mer (la légitimation de pilote AFBP ou le certificat de l'Administration).
7. Le pilote doit connaître la langue anglaise et une des langues officielles de la Commission du Danube (français ou russe).
8. Le pilote informera le conducteur du bâtiment qu'il doit rester sur le pont de commande durant les manoeuvres et aux passages difficiles.

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

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

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

## **Article 5.07**

### **Obligations du conducteur du bâtiment piloté**

Le conducteur du bâtiment piloté est tenu:

1. de respecter les Règles spéciales de navigation applicables sur le Bas-Danube et le présent Règlement;
2. d'assurer la sécurité de l'embarquement et du débarquement du pilote en réduisant la vitesse du bâtiment ou en arrêtant la machine, si ce n'est pas le cas, il est responsable de tout préjudice causé au pilote;

3. de vérifier la légitimation ou le certificat émis par l'Administration, attestant le droit du pilote d'effectuer la prestation commandée;
4. de confirmer, en signant le "Bulletin de pilotage" présenté par le pilote, l'heure de la présentation du pilote à bord, qui représente l'heure à laquelle le contrat de prestation est considéré comme ayant été conclu;
5. de mettre à la disposition du pilote toutes les informations nécessaires sur les caractéristiques de manoeuvre du bâtiment et de ses installations ainsi que d'assurer les conditions pour la transmission et la réception des messages liés au déroulement du voyage;
6. de donner directement et à sa propre responsabilité, suite aux consultations avec le pilote, les ordres pour la marche.

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

7. d'assumer la responsabilité des manoeuvres de son bâtiment et de tous les dommages qui pourront résulter de ces manoeuvres, même si le pilote est à bord;
8. de faire conduire directement son bâtiment durant les manoeuvres ou les passages difficiles.

Nonobstant, chaque fois qu'il doit quitter le pont de commande, il est tenu d'indiquer au pilote la personne responsable, désignée pour conduire le bâtiment durant son absence;

9. de ne pas permettre aux autres membres de l'équipage l'accès sur le pont de commande, ni de gêner d'aucune manière l'accomplissement des attributions de service du pilote et du personnel de quart;
10. d'arrêter le bâtiment, en cas de malentendu avec le pilote, sur demande du pilote et aux endroits indiqués par ce dernier, pour permettre aux représentants de la capitainerie et de l'Administration d'arriver en vue d'enquêter et de régler le litige;
11. de confirmer, jusqu'au débarquement du pilote, toutes les prestations effectuées au bâtiment par le pilote et par les autres services de l'Administration (bateaux-pilotes, scaphandriers, remorqueurs d'assistance, etc.).

## Article 5.08

### Refus d'obtempérer aux instructions du pilote à bord des bâtiments

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

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

## Article 5.09

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

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

## Article 5.10

### Sollicitation du pilote, bâtiment de pilotage

1. Outre la sollicitation annoncée par radio, conformément au paragraphe 1 de l'article 3.2.02., les bateaux de mer arrivés dans la rade de Sulina arboreront, pour demander l'arrivée du pilote à bord, un pavillon à rayures verticales bleues et jaunes (lettre "G" du code international) à un endroit visible, au-dessus de la cabine de commande, et émettront le signal sonore correspondant à la même lettre. Dans les ports maritimes danubiens, la demande écrite de pilotage est déposée à l'agence de pilotage du port respectif au moins 4 heures avant le départ.

2. Dans la rade et dans le port de Sulina, le service de pilotage est effectué par un bâtiment de pilotage qui peut être identifié par les signaux suivants:
- de jour - un pavillon blanc et rouge (lettre "N" du code international), arboré sur le mât de proue;
  - de nuit - un feu rouge, visible sur 360°, situé au-dessous du feu blanc régulier, sur le mât de proue.

En général, le bâtiment est peint en blanc, portant sur les deux bords le mot "PILOT" écrit en noir.

## **Chapitre VI**

### **REMORQUAGES**

#### **Article 6.01**

##### Formation des convois

Le nombre maximum des chalands remorqués dans le canal de Sulina ne peut pas dépasser 4 unités pour les montants (deux unités de deux chalands à couple), soit 170 m, et 2 unités pour les avalants (une formation de deux chalands à couple), soit 100 m.

Dans les deux cas, la longueur du câble de remorque ne doit pas dépasser 30 m.

Les bateaux à voiles, les engins flottants, les établissements flottants et les matériels flottants remorqués sont assimilés aux chalands.

#### **Article 6.02**

##### Obligations du remorqueur à l'égard des bâtiments du convoi

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

#### **Article 6.03**

##### Accès des convois par la barre de Sulina

Sans préjudice des prévisions de l'article 2.04, entrer de la mer dans le canal de Sulina est autorisé aux remorqueurs ayant à la file maximum 2 unités et un câble de remorquage d'une longueur de 100 m tout au plus.

Sortir du canal de Sulina en mer est permis aux remorqueurs ayant à la file maximum 2 unités et un câble de remorquage d'une longueur de 50 m tout au plus.

Dans tout autre cas, l'accès des convois par la barre de Sulina ne sera permis qu'avec l'approbation de l'Administration et dans les conditions qu'elle établit.

## **Chapitre VII**

### **MATERIELS FLOTTANTS**

#### **Article 7.01**

##### **Construction, dimensions**

1. Les matériels flottants doivent être constitués de pièces montées à demeure, et les opérations d'assemblage ou de démontage effectuées sur le secteur du Bas-Danube ne doivent ni gêner ni entraver la navigation.
2. La largeur des matériels flottants remorqués dans le canal de Sulina ne peut pas dépasser 16 m et la longueur 40 m.

Lorsque ces dimensions sont dépassées, les matériels flottants respectifs ne peuvent pas naviguer dans le canal de Sulina sans autorisation préalable de l'Administration.

#### **Article 7.02**

##### **Echouage des engins, établissements et matériels flottants**

En cas d'échouage des engins, établissements et matériels flottants sur le secteur du Bas-Danube et spécialement dans le canal de Sulina, les propriétaires ou les affreteurs sont tenus de l'annoncer immédiatement à l'Administration et à la capitainerie du port, de les remettre à flot et de libérer le chenal le plus vite possible.

## Chapitre VIII

### TRANSPORT DES MATIERES DANGEREUSES

#### Article 8.01

##### Déclaration de la cargaison

1. Les conducteurs des bâtiments ayant à bord une cargaison de matières inflammables ou explosives (Annexes 9 et 10 au Règlement de navigation applicable sur le secteur roumain du Danube) sont tenus d'en avertir le pilote qui arrive à bord pour piloter le bâtiment, même s'ils en ont informé par radio l'Administration et la capitainerie du port, conformément à l'article 10.04 du présent Règlement.
2. Les conducteurs des bâtiments fluviaux qui ne sont pas pilotés, déclareront à l'Administration, en entrant dans la zone de compétence de celle-ci, les matières inflammables ou explosives transportées.

#### Article 8.02

##### Lieux de mouillage. Autorisations

1. Les bâtiments transportant des matières inflammables ou explosives et arrivant de la mer dans le canal de Sulina, ne peuvent mouiller qu'aux endroits approuvés par l'Administration.
2. Les bâtiments transportant des matières inflammables ou explosives et avalant sur le Danube pour transborder ou pour sortir en mer, doivent mouiller au Mm 35 en attendant l'autorisation de l'Administration de s'engager dans le canal.
3. Après réception de l'autorisation, ils informeront l'Administration en permanence de leur position et respecteront strictement les indications et les restrictions établies par l'Administration.

## **Chapitre IX**

### **DOMMAGES ET AVARIES**

#### **Article 9.01**

Aucune action ne peut être intentée contre l'Administration pour un dommage causé aux bâtiments lors de la traversée du secteur de l'Administration.

#### **Article 9.02**

Les préjudices causés aux digues, aux perrés, aux pontons, aux quais, aux épis, aux balisage et à d'autres ouvrages, ainsi que l'encombrement du chenal par les bâtiments qui naviguent sur le secteur du Bas-Danube, sont considérés comme préjudices causés à l'Administration, et tous les dommages qui en découlent sont à la charge du bâtiment.

## **Chapitre X**

### **PREVENTION DE LA POLLUTION DES EAUX DU DANUBE PAR LES BATIMENTS**

#### **Article 10.01**

Les conducteurs respecteront les recommandations de la Commission du Danube et les règles MARPOL pour la prévention et de la pollution des eaux et pour la lutte contre cette pollution.

Seront également respectées les règles locales relatives à la prévention de la pollution des eaux du Danube par la navigation, émises par les autorités compétentes pour le secteur du Bas-Danube et applicables aux bassins des ports, des refuges, des points de chargement/déchargement, etc.

#### **Article 10.02**

Il est strictement interdit aux bâtiments faisant route ou stationnant sur le secteur du Bas-Danube de jeter par-dessus bord des objets ou des produits entravant la navigation ou polluant les eaux.

Il est également interdit de déverser les mélanges d'eau et d'hydrocarbures.

### Article 10.03

Les conducteurs de bateau ou de tout autre matériel flottant sont tenus de communiquer, dans les plus brefs délais possibles, aux autorités compétentes les plus proches tout déversement de produits polluants, en utilisant à ces fins les moyens les plus accessibles au moment de l'accident. La notification du déversement des produits polluants doit contenir:

- a) le type, le nom et le pavillon du bâtiment faisant la notification;
- b) le lieu de la pollution;
- c) les conditions hydrométéorologiques au lieu de l'accident (la visibilité, la force et la direction du vent, la vitesse du courant);
- d) les caractéristiques de la pollution (surface vaste, bande, tache);
- e) la concentration des polluants sur la surface de l'eau;
- f) les caractéristiques du polluant (solide, liquide, gaz);
- g) les dimensions de la surface polluée;
- h) l'épaisseur de la couche polluante.

Le conducteur du bâtiment peut compléter chaque notification par toute autre information concernant l'accident.

### Article 10.04

Les conducteurs des bâtiments transportant des matières dangereuses, telles les matières explosives, radioactives, toxiques, corrosives ou inflammables, doivent respecter les prescriptions spéciales de précaution, afin de garantir la sécurité de la navigation et de prévenir la pollution des eaux du Danube par ces matières. Les conducteurs des bâtiments sont tenus d'avertir de ces transports les autorités compétentes.

### Article 10.05

Tout bâtiment qui a pollué les eaux du Danube ou qui a observé une pollution résultant d'une fuite accidentelle d'hydrocarbures, est tenu d'en informer l'Administration sans délai, par radio ou par tout autre moyen rapide étant à sa disposition. En même temps, il l'annoncera aux autorités de surveillance fluviale, ainsi qu'aux bâtiments se trouvant dans la région où la fuite s'est produite.

**Article 10.06**

Les bateaux-citernes, ainsi que les bateaux ayant une puissance supérieure à 75 CV, auront à bord un "Registre des hydrocarbures".

**Article 10.07**

Les bâtiments dont l'équipage dépasse 10 personnes, auront à bord un "Journal de manipulation des eaux usées et des ordures".

**Article 10.08**

Les bâtiments transportant des matières toxiques ou radioactives auront à bord un "Journal de manipulation des matières toxiques et radioactives".

**Article 10.09**

Chaque inscription dans les journaux et les registres mentionnés aux articles 10.06, 10.07 et 10.08 ci-dessus, doit porter la signature de la personne responsable des opérations respectives, ainsi que la signature du conducteur.

Les inscriptions dans les journaux se font dans la langue officielle de l'Etat dont le bateau bat le pavillon, et en anglais.

L'Administration et les autorités compétentes ont le droit de vérifier l'exactitude des inscriptions dans les journaux et d'en prendre copie.

**Chapitre XI****DIVERS****Article 11.01**

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