GUIDE DES BATELIERS

TOME II

COMMISSION DU DANUBE
BUDAPEST — 1974

GUIDE DES BATELIERS

TOME II

MANUEL DE REFERENCE
ET
EXTRAITS DES DOCUMENTS VALIDES
DE LA COMMISSION DU DANUBE

COMMISSION DU DANUBE
BUDAPEST — 1976

Le Guide des bateliers se compose de deux tomes (trois parties). Le premier tome (Première partie), à savoir l'Indicateur kilométrique du Danube, a été édité par la Commission du Danube en 1971. Le fascicule "Précisions et Modifications à l'Indicateur kilométrique du Danube" est paru en 1975.

Le présent tome II du Guide des bateliers, qui comprend un Manuel de référence (Deuxième partie) et des Extraits des documents valides de la Commission du Danube (Troisième partie), est édité en vertu du Plan de travail de la Commission du Danube pour 1975/1976 (doc. CD/SES 33/42), adopté par la XXXIIIe session de la Commission du Danube.

Les données de référence ainsi que les données techniques qui figurent dans la Deuxième partie du Guide des bateliers ont été établies sur la base des renseignements reçus des pays danubiens.

MANUEL DE REFERENCE

(Deuxième partie)

1. NOTIONS GENERALES SUR LE DANUBE

Le Danube est le plus grand fleuve de l'Europe Centrale et du Sud-Est et fait partie du bassin de la Mer Noire. Par sa longueur et par la superficie de son bassin versant, il est, après la Volga, le deuxième fleuve de l'Europe. La superficie totale du bassin du Danube est de 817.000 km². Au Nord, il fait frontière avec les bassins du Weser, de l'Elbe (Laba), de l'Oder et de la Vistule (Visla), au Nord-Est avec le bassin du Dniestr, au Sud avec les bassins des fleuves de la Mer Egée et de la Mer Adriatique, à l'Ouest et au Nord-Ouest avec le bassin du Rhin.

Le Danube naît de l'union des ruisseaux de montagne Brege et Brigach qui prennent leur source sur les versants est de la Forêt Noire, aux altitudes respectives de 996,16 m et de 924,02 m,et prend fin en se jetant dans la Mer Noire. Ces ruisseaux de montagne descendent dans la vallée et s'unissent dans la région de Donaueschingen (47°56' de latitude Nord et 8°30' de longitude Est) à une altitude de 973,05 m. La longueur totale du fleuve à partir du confluent des deux ruisseaux est de 2783,4 km, dont 2414 km sont navigables (de Kelheim à Sulina).

Les distances sur le Danube sont mesurées en milles de Sulina à Galați, et en kilomètres, de Galați à Ulm. Le comptage en milles commence à Sulina et se termine au port de Galați où est installée la dernière (80ᵉ) borne milliaire; vers l'amont est installée la borne kilométrique 150. La distance en ligne droite entre les ruisseaux Brege et Brigach et l'embouchure du fleuve est de 1630 km, ce qui donne un coefficient de sinuosité de 1,7.

La chute totale du fleuve est de 678 m; la pente moyenne est égale à 25 cm/km. Le débit d'eau moyen à l'embouchure est de 6430 m³/sec (approximativement 203 km³/an).

A partir du confluent des ruisseaux de montagne Brege et Brigach (km 2783,4) jusqu'à la localité Tuttlingen (km 2747), le Danube coule vers le Sud-Est, puis il change son cours en direction Nord-Est qu'il garde jusqu'à Regensburg (km 2379) où il atteint son point septentrional (49°03' de latitude Nord). Près de la ville de Regensburg le Danube tourne vers le Sud-Est, direction

qu'il garde jusqu'à la localité Gönyü (km 1791). A Gönyü, il prend son cours vers l'Est pour tourner brusquement vers le Sud dans la région de Vác (km 1679). Le Danube suit cette direction Sud jusqu'à Vukovár (km 1333) d'où, jusqu'à la localité Bačka Palanka (km 1298), il coule vers le Sud-Est, et ensuite vers l'Est, jusqu'au confluent de la Tisa (km 1214,5). Du confluent de la Tisa jusqu'à la localité Artchar (km 771), le Danube, ormant de grands méandres, coule vers le Sud-Est et ensuite vers l'Est, en maintenant cette direction jusqu'à Svistov (km 554). C'est près de cette ville que le Danube atteint son point méridional (43°38' de latitude Nord). Plus loin, il se dirige vers le Nord-Est, et suit cette direction jusqu'à la ville de Cernavoda (km 300). En aval de cette ville le Danube coule en direction Nord pour tourner doucement vers l'Est au confluent du Siret (km 155) et garder en général cette direction jusqu'à son embouchure dans la Mer Noire.

Sur son cours inférieur, le Danube se ramifie en formant un large delta marécageux d'une superficie approximative de 3500 km². La longueur du delta, de l'Ouest à l'Est, est de 75 km; sa largeur du Nord au Sud, de 65 km.

Le delta du Danube occupe la partie méridionale d'une vaste plaine s'étalant vers la Mer Noire. A l'Ouest du delta se dressent les contreforts septentrionaux du plateau de Dobrogea (Dobroudja) derrière lesquels s'étend la plaine du Bas-Danube qui sépare les versants Est des Carpathes et des Balkans.

Le point le plus avancé du delta se trouve au Cap Tchatal d'Ismaïl où le lit principal se divise d'abord en deux bras: Kilia et Tulcea. Près du Cap Tchatal de St. Georges, le bras de Tulcea se divise à son tour en deux bras, celui de St. Georges (droit) et celui de Sulina (gauche). Ainsi, le Danube se jette dans la Mer Noire par trois bras principaux: Kilia (nord), Sulina (central) et St. Georges (sud). Les bras Kilia et St. Georges ont chacun des bras secondaires.

A partir du Cap Tchatal d'Ismaïl jusqu'à la localité Pardina, le bras Kilia coule dans un lit unique, d'abord vers le Nord-Est, ensuite, en aval d'Ismaïl, vers le Sud-Est. Entre la localité Pardina et la ville de Vilkovo, le bras Kilia se divise deux fois en des bras secondaires qui se réunissent plus loin dans un lit unique.

En aval de Vilkovo, le bras Kilia forme un vaste delta et se jette dans la mer par de nombreux bras, dont les plus importants sont les bras Otchakov et le bras Staro-Stamboul.

Le bras de Sulina est peu sinueux et non ramifié; il coule vers l'Est pour se jeter dans la mer au port de Sulina.

Le bras de St. Georges, décrivant de grands méandres,coule vers le Sud-Est dans un lit non ramifié jusqu'à son embouchure, où il se divise en cinq bras et forme un delta de faible superficie.

Le Danube traverse huit Etats: la RF d'Allemagne, l'Autriche, la Tchécoslovaquie, la Hongrie, la Yougoslavie, la Bulgarie, la Roumanie et l'Union Soviétique. De sa source jusqu'à Passau, il coule en territoire de la RF d'Allemagne puis, jusqu'aux environs d'Engelhartszell, il constitue la frontière entre la RF d'Allemagne et l'Autriche. Ensuite, il traverse l'Autriche jusqu'au confluent de la Morava (March), affluent de la rive gauche, et à partir de ce point jusqu'aux abords amont de Bratislava, il forme la frontière entre l'Autriche et la Tchécoslovaquie. Entre la région de Bratislava et la localité Rajka, il coule en territoire tchécoslovaque. Entre Rajka et le confluent de l'Ipel (Ipoly) affluent de la rive gauche, le Danube forme la frontière entre la Tchécoslovaquie et la Hongrie, pour traverser ensuite, jusqu'aux abords aval de la ville de Mohács, le territoire de la Hongrie et entrer en territoire yougoslave. Entre les confluents de la Nera (affluent de la rive gauche) et du Timok (affluent de la rive droite), le Danube forme la frontière entre la Roumanie et la Yougoslavie, et ensuite, jusqu'à la région de Silistra, la frontière entre la Roumanie et la Bulgarie, après quoi il pénètre en Roumanie. Du confluent du Prut, affluent de la rive gauche, jusqu'au début du delta, au Cap Tchatal d'Ismaïl, le Danube forme la frontière entre l'URSS et la Roumanie.

Au Cap Tchatal d'Ismaïl le Danube se divise en deux bras, Kilia et Tulcea; la frontière passe le long du bras Kilia, à l'exception de la section du km 76 au km 60 du bras, où la frontière suit le petit cours d'eau qui sépare les îles Micul Tatar (Solodgic), Micul Daler et Mare Daler, de la rive droite du bras Kilia. Plus loin, à partir de la bifurcation du bras Kilia (en aval de la ville de Vilkovo), la frontière passe d'abord le long du bras Staro-Stamboul puis le long du bras Limba (Moussouna).

Description physico-géographique -

Le bassin du Danube est traversé par deux chaînes de montagnes qui le divisent en trois parties. La première chaîne, qui commence dans les Hautes Tauern, au pic Gross-Glockner (altitude 3798 m) et comprend les Basses Tauern, Rax, Semmering, Leitha,

s'unit par les Petites Carpathes et les Carpathes Blanches aux Beskides Occidentales. Le Danube perce cette chaîne de montagnes près de la localité Devin en formant ce qu'on appelle les Portes de Devin. La deuxième chaîne commence dans les Balkans et s'unit aux Carpathes Méridionales. Le Danube traverse cette chaîne de montagnes entre Moldova Veche et Turnu Severin sur la rive gauche et entre Vince et Kostol sur la rive droite, en formant le défilé dit des Portes de Fer.

Ainsi, commençant dans les hautes régions montagneuses des versants orientaux de la Forêt Noire et prenant fin dans les plaines du littoral de la Mer Noire, le Danube traverse différentes zones aux conditions naturelles bien distinctes.

Selon le complexe physico-géographique et géologique, le Danube est divisé en les trois parties suivantes: le Haut-Danube (de sa source aux Portes de Devin), le Danube Moyen (des Portes de Devin jusqu'à sa sortie des Portes de Fer), et le Bas-Danube (des Portes de Fer jusqu'à l'embouchure).

Le *Haut-Danube* (km 2850-1880) traverse, dans la majorité de son parcours, une région montagneuse constituée à gauche par le Jura Souabe et le Jura Franconien, la Forêt de Bavière et la Forêt de Bohême, et à droite par le Plateau Souabe, le Plateau de Bavière et les Préalpes des Alpes Orientales.

D'après le caractère de sa vallée et le régime de ses eaux, le Haut-Danube a un caractère de fleuve de montagne. La vallée du fleuve est en grande partie étroite et profonde, serrée entre des flancs de montagne abrupts et pittoresques; en aval de Passau les secteurs étroits et larges alternent. Les rives sont pour la plupart abruptes; dans les limites du plateau des Préalpes, le lit traverse d'importantes dépositions d'alluvions apportées par les affluents riches en eaux prenant leurs sources dans les Alpes et dont les plus importants sont l'Iller, le Lech, l'Isar, l'Inn, le Traun, l'Enns, et d'autres.

Sur la majeure partie de son parcours, le lit est sinueux, décrivant par endroits des courbes brusques; sur les secteurs où il s'élargit, il se ramifie et acquiert un caractère instable, formant un grand nombre de bancs et de seuils. En vue d'améliorer les conditions de la navigation, des digues longitudinales et des ouvrages fermant les bras secondaires et diminuant le parcellement du courant, ainsi des épis, ont été construits. En outre, des centrales hydro-électriques ont été érigées sur certains secteurs du fleuve pour éliminer les dangers nautiques que constituent les saillies et les seuils rocheux se trouvant dans le lit du fleuve et connus

sous le nom de Kachlet (Kachlet - km 2230,7, Jochenstein - km 2203,33, Aschach - km 2162,67, Ottensheim-Vilhering - km 2146,91/ 2146,73, Wallsee-Mitterkirchen - km 2095,62/2094,50, Ybbs-Persenbeug - km 2060,42, Altenwörth - km 1979,83).

La largeur du lit augmente graduellement de l'amont vers l'aval et varie dans des limites relativement restreintes, de 40 à 120 m sur le secteur Ulm - Regensburg et de 130 à 300 m sur le secteur Regensburg - Devin.

Les profondeurs varient irrégulièrement, et sur les secteurs où par suite de l'élargissement de la vallée et du lit se forment des seuils, elles changent constamment. Les profondeurs minima de la voie navigable en amont de Regensburg sont de 0,4 m, et sur le secteur de Regensburg au confluent de la Morava, elles sont de 1,5 à 2,0 m.

A Regensburg commence, vers l'aval, le trafic fluvial régulier et, actuellement, cette ville est considérée comme le point amont d'où commence la navigation sur le Danube.

La chute totale du Haut-Danube depuis Ulm (km 2588) au confluent de la Morava (km 1880) est de 328,4 m. La pente du fleuve varie irrégulièrement; entre Ulm et Linz elle atteint en moyenne 47,5 cm/km, tandis qu'entre Linz et Devin, elle tombe à 44,5 cm/km. La vitesse du courant change également de façon irrégulière; lors des niveaux d'eau moyens, elle varie entre 3,0 et 10,0 km/h.

Le *Danube Moyen* (km 1880-931) comprend la vallée que se fraye le fleuve dans les contreforts des Petites Carpathes (Portes de Devin), la Petite Plaine Pannonique, la vallée percée entre la région montagneuse septentrionale (Monts de Börzsöny) et le Plateau Transdanubien (Monts de Pilis) - Portes de Visegrád, ainsi que la Grande Plaine Pannonique et la vallée franchissant les Carpathes Méridionales aux Portes de Fer.

Jusqu'à la ville de Bratislava, le Danube garde son caractère de fleuve de montagne, et plus en aval, jusqu'à Gönyü, il acquiert un caractère de transition entre un fleuve de montagne et un fleuve de plaine. En aval de Gönyü, le Danube devient un fleuve de plaine, à l'exception des secteurs des Portes de Visegrád et des Portes de Fer où la conformation de la vallée et certains éléments hydrologiques lui confèrent le caractère d'un fleuve de montagne.

Dans les plaines, la vallée du Danube est large (5-20 km) et constituée de terrasses larges et plates, sillonnées de bras secondaires. Le lit a des rives basses aux pentes douces et le fond en est en majeure partie sablonneux.

Sur le secteur où le fleuve franchit des monts, la vallée est étroite (0,6 - 2,5 km), les bords du lit du fleuve et les versants de la vallée sont hauts et par endroits escarpés. Le fond du lit y est pierreux et parsemé de seuils rocheux.

Sur la majeure partie de son cours, le Danube Moyen a un lit sineux. Toutefois, la longueur des secteurs rectilignes et le rayon de courbure des courbes sont ici bien plus grands que sur le Haut-Danube. Le lit a un caractère instable, il se ramifie en un grand nombre de bras secondaires, surtout entre Rajka et Gönyü et en aval de Mohács jusqu'à la localité Sotin. Les bancs et les seuils y sont abondants.

Afin d'améliorer les conditions de la navigation, des digues longitudinales, des ouvrages de coupure et de concentration du courant ont été construits dans le lit. Ces travaux ont été exécutés surtout jusqu'à la localité Rogatin. Quant aux travaux effectués en aval de ce lieu, par suite de l'accroissement des dimensions du profil transversal du lit, ceux-ci n'avaient pour but que de fermer certains bras secondaires par des digues transversales, de renforcer les berges et de rectifier les courbes brusques par des coupures.

La largeur du lit sur les secteurs régularisés varie dans des limites peu importantes, de 300 à 420 m, tandis que sur les secteurs où le lit n'a pas été régularisé, elle varie dans des limites allant de 400 à 2200 m. La largeur minimum de 210 m est enregistrée dans le Défilé des Cazanes (Portes de Fer).

Par suite de l'instabilité du lit, les profondeurs sur le Danube Moyen varient grandement et changent constamment sur les seuils, où les profondeurs minima relevées lors des bas-niveaux d'eau varient en moyenne de 1,9 à 2,1 m.

La chute totale du Danube Moyen est de 101,5 m et sa pente moyenne entre Devin et Palkovičovo, de 35,4 cm/km. Ce secteur est celui où survient un brusque changement dans le profil en long du Danube Moyen, car sur le secteur en aval, jusqu'à la localité Gönyü, la pente moyenne tombe à 17,2 cm/km, pour diminuer jusqu'à 5,8 cm/km à Moldova-Veche.

Par suite des brusques changements de la pente du fleuve, la vitesse du courant sur le Danube Moyen accuse également de grandes variations. Ainsi, lors des niveaux moyens, elle est de 6,0-9,0 km/h sur le secteur Devin-Gönyü, de 3,6-4,8 km/h sur le secteur Gönyü-Beograd, de 0,4-3,0 km/h sur le secteur Beograd - écluse des Portes de Fer, et de 6,5-9,0 km/h sur le secteur écluse des Portes de Fer - Turnu Severin.

Le *Bas-Danube* (km 931-0) coule, sur presque tout son parcours, le long de la partie méridionale de la plaine du Bas-Danube qui s'élève doucement vers ses confins pour se fondre dans les contreforts des Carpathes. A l'Est, la Plaine du Bas-Danube se transforme en les hauteurs appelées Plateau de Dobrogea. Au Sud du Danube s'étend le Plateau Bulgare, région caractérisée par son unité géographique. Le plateau baisse légèrement vers le Danube qu'il borde en pente escarpée. Dans la partie inférieure du fleuve, la plaine du Bas-Danube est rétrécie au Nord par les versants des hauteurs de Moldavie, et au Sud par le Dobrogea. Plus bas, la plaine s'élargit pour former un delta marécageux sillonné par un dense réseau de bras et de lacs. Le long de ces formations s'étendent de larges dunes qui se rétrécissent en direction de la mer où elles se transforment en bancs de sable.

D'après le caractère de sa vallée, de son lit et du régime de ses eaux, le Bas-Danube est un fleuve de plaine typique. Sa vallée est large; jusqu'à la ville de Turnu Magurele elle a 7 à 10 km de largeur, et plus en aval, jusqu'au delta,elle atteint 8 à 20 km. La largeur maximum est de 28 km (en aval de la ville de Hîrşova) et la largeur minimum de 3-4 km (près des villes de Svistov et Giurgiu et de la localité Orlovka). La rive droite de la vallée est haute, tandis que la rive gauche est basse. Dans sa majeure partie, le lit du fleuve est peu sineux, les courbes y sont douces et les secteurs rectilignes ont une longueur considérable.

Tout le long de son parcours, le lit se ramifie en un grand nombre de bras secondaires formant de nombreuses îles. Les bras secondaires n'étant pas fermés par des ouvrages hydrotechniques, ils ont, pour la plupart, un caractère de cours d'eau. Les bras atteignent leur développement maximum entre les villes de Silistra (km 376) et de Brăila (km 170), ainsi que dans les secteurs où confluent les bras de Kilia et de St-Georges. Près du Cap Tchatal d'Ismaïl, à 80 km de la mer, commence le delta du Danube où le lit du fleuve se ramifie d'abord en les bras de Kilia (gauche) et de Tulcea (droit). Au Cap Tchatal St-Georges, à 63 km de la mer, le bras de Tulcea se ramifie à son tour en formant les bras de Sulina (gauche) et de St-Georges (droit).

Le lit du Bas-Danube n'est pas régularisé jusqu'au Cap Tchatal d'Ismaïl; aux endroits où il s'élargit, il abonde en îles, îlots, bancs et seuils. La largeur du lit varie de 400 à 1200 m. Les profondeurs accusent des variations irrégulières,tombant, à l'époque des basses eaux, à 1,9 m sur les seuils et atteignant jusqu'à 9 m et plus dans les mouilles.

Avant l'exécution des travaux hydrotechniques, le débit du Danube se répartissait dans les bras de Kilia, Sulina et St-Georges dans les proportions de 63%, 7% et 30%.

Afin d'assurer le passage des bâtiments de mer empruntant le Danube, des travaux hydrotechniques ont été effectués dans les bras de Sulina et Tulcea pour rectifier le lit par des coupures (bras de Sulina), renforcer les berges et construire des épis. En outre, à partir de l'embouchure du bras de Sulina, un canal a été creusé à travers la barre en direction de la mer. Le canal est protégé par deux môles (sud et nord) qui croissent graduellement par suite du mouvement des alluvions. Pour maintenir les profondeurs de 24 pieds, des travaux hydrotechniques et des dragages sont effectués annuellement sur les secteurs limitant la navigation et en particulier sur la barre. La réalisation de ces mesures assure les conditions normales, auprès desquelles les bâtiments ayant un tirant d'eau de 24 pieds peuvent remonter le Danube depuis la mer jusqu'à la ville de Brăila.

En comparaison avec les secteurs amont, la chute totale du Bas-Danube est insignifiante, n'atteignant que 34,4 m.

La pente diminue régulièrement de l'amont vers l'aval; elle varie entre 5 cm/km sur le secteur amont et 1 cm/km à l'embouchure.

La vitesse du courant lors des niveaux moyens varie de 3,3 à 5,5 km/h, et à l'embouchure (Brăila - Sulina) elle baisse jusqu'à 3 km/h.

APERÇU HYDROMETEOROLOGIQUE -

Climat - Le bassin du Danube est situé dans une zone tempérée. Les particularités du relief du bassin déterminent la formation de zones climatiques à caractères fort différents. Ainsi par exemple, dans les régions montagneuses l'été est bien plus court et plus frais que dans les vallées où, par contre, il y a quatre à cinq fois moins de précipitations que dans les régions montagneuses. Dans les vallées où coulent des rivières, la haute température de l'air et la faible quantité de précipitations provoquent des sécheresses.

Du point de vue du climat, le bassin du Danube peut être divisé en trois parties.

Le bassin du Haut-Danube se caractérise par un climat relativement rude. L'hiver dure en général trois mois (décembre-

février). La température moyenne en janvier est, sur la plaine, de -0,8° à -3°, et dans les montagnes, de -6° à -13°. Le froid atteint parfois -20°, et dans les vallées encaissées la température de nuit tombe certaines années jusqu'à -40°. L'été est chaud. En juillet, la température moyenne est de 17° à 20° et la température maximum atteint 36° à 38°. Dans les montagnes, la température baisse de 0,5° à 0,6° par 100 mètres d'altitude.

Le bassin du Danube Moyen a un climat continental sec. L'été dure quatre mois et demi à cinq mois. En juillet, la température moyenne est de 20° - 23°, la température maximum atteint 39° ce qui, acccompagné d'une faible humidité et de précipitations insuffisantes, crée des conditions provoquant des sécheresses. La durée de l'hiver est d'un mois et demi à deux mois. En janvier, dans la plaine, la température moyenne est de -0,3° à -2°, la température minimum de -30°; dans les montagnes, la température moyenne est de -5° à -9°, la température minimum de -34°.

Le bassin du Bas-Danube est caractérisé par un climat continental encore plus sec, avec un été très chaud et un hiver froid. La température moyenne en janvier est de -2° à -6° et la température minimum atteint -30° à -35°. En été, la température de l'air subit de très fortes variations journalières qui peuvent aller parfois jusqu'à 15° et 20°. En juillet, la température mensuelle moyenne est de 20° - 30°, et la température maximum de 40° à 42°.

Vent - Dans le bassin du Danube la direction des vallées et des crêtes de montagnes influe fortement sur le caractère des vents. Sur le cours supérieur du Danube, pendant la saison froide les vents d'Ouest et de Nord-Ouest dominent; sur le cours moyen, par contre, prédominent les vents d'Est et de Sud-Est, tandis que sur le cours inférieur les vents prédominants sont les vents de Nord et d'Est. Dans la saison chaude, la direction des vents dominants est plus constante; elle est en général d'Ouest. En outre, on observe dans le bassin du Danube des vents locaux d'une périodicité de 24 heures, tels les vents de montagne et de vallon, les brises, les foehnes, les "nemere" et "košava", qui atteignent par endroits une grande puissance. En général, les vents de faible vitesse (1-4 m/sec) et le temps calme prédominent dans le bassin du Danube; 1-5% seulement des vents ont une vitesse dépassant 10-15 m/sec. Les vents les plus forts soufflent en hiver.

Brouillards et visibilité - La répartition des brouillards est irrégulière dans le bassin du Danube. Le plus grand nombre de jours avec brouillard est relevé dans les régions montagneu-

ses. Dans la vallée du Danube, les brouillards se forment le plus souvent dans les vallons et dans les régions des marécages. Sur le Bas-Danube, les brouillards apparaissent le plus fréquemment pendant la saison froide. Le nombre moyen annuel des jours avec brouillard y est de 50-60, tandis que sur le Danube Moyen ce nombre est deux fois moindre. Les brouillards, qui se forment le plus souvent au printemps et en automne, vers le matin, se dissipent dans la première moitié du jour.

Dans le bassin du Danube, la visibilité est influencée désavantageusement par les brouillards, les averses, les bourrasques de poussière et les tempêtes de neige. Dans la plaine, la visibilité est d'en moyenne 10 km, valeur qui diminue dans une certaine mesure pendant la saison froide.

Nébulosité - Dans le bassin du Danube la nébulosité accuse de grandes variations dont la cause principale réside dans le relief du bassin. C'est dans la partie supérieure du bassin que la nébulosité est la plus forte, elle y est, en moyenne, de l'ordre de 5-7. Vers l'aval, la nébulosité diminue et atteint sa valeur minimum à l'embouchure. Dans ces régions, le temps reste clair pendant presque la moitié de l'année. La nébulosité la plus faible est observée en juillet-août, la plus forte en hiver.

Précipitations - Les précipitations se répartissent d'une manière irrégulière. La quantité des précipitations augmente au fur et à mesure que l'altitude augmente. La quantité moyenne annuelle en est de 400 à 600 mm dans la plaine, de 800 - 1200 mm dans les Carpathes, 1800 - 2500 mm et plus dans les Alpes. Le nombre des jours avec précipitations varie de 70, dans la vallée, à 220 dans les montagnes. La quantité minimum de précipitations tombe dans la région qui précède l'embouchure, où il y eut des années sans précipitations pendant tout l'été. Pendant la saison chaude on observe souvent dans le bassin des averses ayant parfois une intensité très grande. Le minimum de précipitations est relevé en automne et en hiver, sauf dans les Alpes Dinariques où le minimum est enregistré en été. La quantité maximum de précipitations tombe en été (dans les Alpes Dinariques, en hiver).

Couche de neige - Le nombre de jours avec neige et l'épaisseur de la couche de neige augmentent avec l'altitude. Sur les hauteurs inférieures à 1000 m on n'observe pas chaque année de couche de neige. La durée minimum de la présence d'une couche de neige - 9-12 jours pendant la période d'hiver - est relevée sur le littoral de la Mer Noire. Dans les vallées, la neige se main-

tient pendant 20-30 jours; sur les contreforts des montagnes, pendant 40-50 jours; dans les Carpathes, pendant 60-100 jours et dans les Alpes, jusqu'à 200 jours de l'année. La couche de neige la plus durable est relevée de décembre à février. La hauteur de la couche de neige ne dépasse pas, en général, 50-80 cm dans la plaine; dans les montagnes, elle varie de un mètre sur les hauteurs de 1000-1500 m, à 7-8 mètres sur les hauteurs dépassant 2500-3000 mètres.

Superficie du bassin versant et réseau hydrographique - Le bassin du Danube a une forme asymétrique. 56% du bassin versant comprennent les affluents de la rive gauche et 44% ceux de la rive droite. Dans la partie supérieure du cours du Danube, ce sont de petites rivières et des ruisseaux qui viennent augmenter la superficie du bassin versant. A l'amont immédiat du confluent de l'Iller (km 2588), la superficie en est de 5378 km² et en aval de ce confluent, de 7530 km²; puis, immédiatement en amont du confluent de l'Inn (km 2225) la superficie du bassin est de 50.501 km², et en aval de ce confluent, elle s'élève à 76.597 km². A Orşova (km 955), elle atteint 576.000 km². La superficie totale du bassin versant est de 817.000 km².

Le Danube a un dense réseau d'affluents dont le nombre s'élève à 120, desquels 34 sont navigables.

Les données relatives aux affluents les plus longs se trouvent dans le tableau ci-après *(Tableau N° 1)*:

(Tableau 1)

Principaux affluents du Danube

Rivière	Conflue sur la rive gauche (g) droite (d)	Se jette dans le Danube au km	Longueur (en km)
1. Inn	d	2225	505
2. Morava (March)	g	1880	340
3. Vah	g	1766	415
4. Drava	d	1382	893
5. Tisza (Tisa)	g	1214	966
6. Sava	d	1170	861
7. Times (Tamis)	g	1154	430
8. Velika Morava	d	1103	430
9. Olt	g	604	542
10. Siret	g	155	520
11. Prut	g	134 (mille 72)	958

Alimentation du fleuve et régime des niveaux - Le Danube est alimenté par la fonte des neiges des hautes montagnes, par les précipitations atmosphériques et par des eaux souterraines. Le long de son parcours il reçoit les eaux de ses affluents dont l'alimentation est régie par des conditions différentes. Le Haut-Danube est alimenté en premier lieu par la fonte des neiges des Alpes, surtout en été, et par des précipitations atmosphériques. Les affluents du Danube Moyen apportent les eaux provenant de la fonte printanière des neiges des Carpathes (Tisza) et des précipitations atmosphériques d'été. En automne, pendant la période sèche et en hiver, le Danube Moyen est alimenté par les eaux souterraines.

Le Bas-Danube est un secteur sur lequel il n'y a pas d'affluents et à travers lequel s'écoulent les eaux provenant du secteur amont, auxquelles font aussi leur apport la fonte des neiges dans les Carpathes et les précipitations atmosphériques. Tout comme sur le Danube Moyen, les eaux souterraines contribuent à l'alimentation du fleuve en automne et en hiver.

Ces particularités que l'on relève dans l'alimentation du Danube déterminent le régime des niveaux du fleuve.

Le cours supérieur du Danube est caractérisé par de brusques variations du niveau d'eau dont le maximum se situe en été et le minimum en hiver.

Sur le Danube Moyen, les crues venant de l'amont s'étalent et leur caractère est plus égal. La Tisza et la Sava modifient dans une certaine mesure le régime des niveaux du Danube. Elles apportent d'autres grosses crues provoquées surtout par les averses tombées dans les Alpes Dinariques et par les vagues durables de crues printanières alimentées par la fonte des neiges dans les Carpathes.

Le Bas-Danube se caractérise par des variations de niveaux modérées, déterminées par l'évolution des vagues de crues venant des cours supérieur et moyen du Danube.

Bien que le niveau maximum annuel puisse survenir n'importe quel mois, toutefois il est observé le plus souvent en été sur le Haut-Danube et le Danube Moyen, et au printemps sur le Bas-Danube.

Les niveaux minima annuels sont relevés pendant la période où le Danube est alimenté principalement par des eaux souterraines, en général en automne ou en hiver.

L'amplitude des variations du niveau d'eau varie le long du fleuve dans de larges limites. Dans les régions montagneuses étroites elle atteint 10 m. Les mêmes valeurs sont observées aux endroits où se forment des embâcles.

Dans les secteurs de plaine où le lit majeur est large, l'amplitude est de 3-5 m; elle diminue vers l'embouchure du Danube où elle atteint 1-1,5 m.

Régime des glaces - La particularité caractéristique du régime des glaces du Danube est l'extrême instabilité des phases des phénomènes de glaces et la diversité des dates de leur apparition. Il y a des années où le fleuve n'est pris à aucun endroit et où des phénomènes de glaces apparaissent en certains endroits et non à d'autres. La probabilité de l'apparition des phénomènes de glaces varie de 70 à 90%.

Les glaces peuvent apparaître sur le Haut-Danube et sur le Danube Moyen depuis début décembre jusque fin février. La disparition des glaces peut survenir à partir de fin décembre jusqu'à mi-mars sur le Haut-Danube, et de début janvier jusque fin mars sur le Danube Moyen et le Bas-Danube.

La prise du fleuve n'a pas lieu chaque année. La moindre probabilité en est relevée sur le Haut-Danube (5-30%). Dans cette région il arrive fréquemment que le fleuve soit pris à plusieurs reprises au cours du même hiver et que la rupture des glaces survienne par conséquent plusieurs fois. Sur le Danube Moyen la probabilité de la prise du fleuve s'élève à 25-50%, et sur le Bas-Danube à 40-75%. Dans ces régions, la prise du fleuve et la rupture des glaces répétées pendant un même hiver sont rares.

Les charriages de printemps et d'automne s'accompagnent d'entassements de glaces sur les rives, d'embâcles et de bouchons de glace qui provoquent souvent de brusques hausses des niveaux d'eau, l'inondation des régions riveraines et la destruction des digues et des ouvrages portuaires.

La durée de la période sans glaces est en moyenne de 345 jours pour le Haut-Danube et le Danube Moyen, et de 330 jours pour le Bas-Danube. La durée minimum de la période sans glaces a été relevée en 1947 sur la majeure partie du Danube Moyen, lorsqu'elle était de 275 jours.

2. Principales stations hydrométriques sur le Danube

N° d'ordre	Dénomination de la station	Distance de Sulina (km)	Hauteur du "0" au-dessus du niveau de la mer (m)		ENR (cm)	HNN (cm)
1	2	3	4		5	6
1.	Regensburg - Schwabelweis	2376,10	324,49	Mer du Nord	101	519
2.	Hofkirchen	2256,90	299,62		200	508
3.	Engelhartszell	2200,70	276,99	Mer Adriatique	289	621
4.	Linz	2135,20	247,74		108	556
5.	Stein-Krems	2002,69	188,96		159	595
6.	Wien-Reichsbrücke	1929,10	154,05		134	618
7.	Bratislava	1868,80	128,45		188	693
8.	Gönyü	1791,30	106,88		137	565
9.	Komárom	1768,30	104,56		125	590
10.	Nagymaros	1694,60	100,06		110	494
11.	Budapest	1646,50	95,65		148	660
12.	Dunaföldvár	1560,60	89,58		73	545
13.	Mohács	1446,80	79,88		217	739
14.	Bezdan	1425,50	80,64		52	596
15.	Bogojevo	1367,30	77,46		110	635
16.	Novi Sad	1255,10	71,73		80	615
17.	Zemun	1172,90	67,87		34	679
18.	Smederevo	1116,20	65,36		141	730

1	2	3	4		5	6
19.	Drencova	1015,80	60,11	Mer Noire		
20.	Orşova	955,00				
21.	Turnu Severin	931,10	34,13		56	780
22.	Novo Selo	833,60	27,00		118	784
23.	Calafat	794,40	26,68		50	702
24.	Lom	743,30	22,89		166	795
25.	Oriahovo	678,00	21,56		48	713
26.	Corabia	629,50	20,12		23	672
27.	Svistov	554,30	15,10		81	782
28.	Giurgiu	492,80	13,06		36	700
29.	Oltenița	429,75	10,01		25	690
30	Silistra	375,50	6,50		73	717
31.	Cernavoda	300,00	4,86		-19	588
32.	Hîrşova	252,30	3,08		18	613
33.	Brăila	169,70	1,08		30	573
34.	Rêni	126,00	0,28	Mer Baltique	17	465
35.	Tulcea	71,30	0,56	Mer Noire	35	335

3. Stations de radio des pays danubiens émettant journellement des renseignements d'ordre hydrométéorologique

Pays	Station	Longueur d'onde	Heure (heure de l'Europe Centrale)	Langue	Renseignements communiqués
1	2	3	4	5	6
République Fédérale d'Allemagne	München III Programme	3, 18 (94,4 MHz)	8,05 9,05	allemand	Niveaux
Autriche	Wien I	203,4	9,50	allemand	Niveaux et leurs prévisions à courte échéance
Tchécoslovaquie	Bratislava	273,5	9,55 et 12,45 les jours fériés	slovaque, russe et français	Niveaux et leurs prévisions à courte échéance
Hongrie	Poste Petöfi	252,75 344,00	00,10	hongrois, russe et français	Niveaux et leurs prévisions à courte échéance
			13,45	hongrois	-"-
Yougoslavie	Beograd	439,2	12,05	serbo-croate, français et russe	Niveaux et leurs prévisions à courte échéance

1	2	3	4	5	6
Roumanie	Bucurest	1935 540 477 228 202	10,50	roumain, russe et français	Niveaux et leurs prévisions à courte échéance
Bulgarie	Poste Hristo Botev	506	14,00	bulgare, russe et français	Niveaux et leurs prévisions à courte échéance
Union Soviétique	Ismaïl - Poste de la SDP	61,2 35,0 23,2	9,00 17,00	russe	Niveaux et leurs prévisions à courte échéance

4. Vitesses de courant maxima à l'axe du chenal auprès des niveaux de différentes fréquences, d'après les principales stations hydrométriques situées sur le Danube

N° d'ordre	Station hydrométrique	Distance de Sulina en km	H – niveau d'eau, en cm V – vitesse de courant maxima, en km/h	Niveaux d'eau et vitesses de courant maxima correspondantes à l'axe du chenal Fréquences des niveaux (en %)											
				1%	5%	10%	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	90%	94%
1	2	3	4	5											
1	Regensburg-Schwabelweis*	2376,10	H	520	384	323	271	237	212	192	171	150	129	102	86
			V	8,1	7,0	6,5	6,1	5,8	5,6	5,4	5,2	5,0	4,8	4,5	4,3
2	Frengkofen*	2360,91	H	550	404	346	295	261	246	216	196	176	155	130	114
			V	10,3	8,4	7,7	7,0	6,6	6,4	6,0	5,8	5,5	5,2	4,9	4,7
3	Pondorf*	2340,43	H	546	410	346	290	253	227	205	184	163	141	114	98
			V	7,3	6,7	6,4	6,0	5,8	5,5	5,4	5,2	4,9	4,6	4,2	3,9
4	Straubing*	2321,29	H	531	415	362	315	281	258	237	216	194	172	144	127
			V	7,8	7,1	6,7	6,4	6,1	5,9	5,7	5,4	5,1	4,8	4,5	4,2
5	Pfelling*	2305,53	H	651	532	487	447	420	398	380	361	341	320	291	274
			V	6,4	5,0	4,5	4,1	3,9	3,6	3,5	3,4	3,2	3,1	3,0	2,8

1	2	3	4	5											
6	Deggendorf*	2284,59	H	568	456	405	360	329	306	287	268	248	228	203	189
			V	4,6	4,3	4,1	4,0	3,8	3,7	3,6	3,5	3,3	3,2	3,0	2,9
7	Nieder-alteich**	2276,22	H	572	469	425	383	351	327	308	288	269	247	220	208
			V	8,4	7,3	6,9	6,4	6,1	5,9	5,7	5,4	5,3	5,0	4,8	4,6
8	Hofkirchen**	2256,90	H	515	430	394	358	331	310	292	275	257	237	212	200
			V	9,7	7,7	7,0	6,3	5,8	5,5	5,3	5,0	4,8	4,6	4,4	4,3
9	Vilshofen**	2249,15	H	485	410	394	369	352	340	332	323	316	307	298	294
			V	6,6	5,8	5,6	5,4	5,2	5,0	4,9	4,7	4,6	4,4	4,3	4,2
10	Linz	2135,20	H	556	447	396	344	305	272	253	218	192	166	131	108
			V	11,6	10,6	10,1	9,6	9,1	8,8	8,5	8,1	7,6	7,2	6,8	6,3
11	Stein	2002,69	H	595	487	437	385	348	318	299	264	238	213	179	159
			V	11,3	10,7	10,3	9,9	9,6	9,4	9,1	8,7	8,4	8,0	7,5	7,2
12	Wien-Nussdorf	1934,05	H	594	471	416	358	314	279	249	224	198	174	142	115
			V	11,4	10,9	10,6	10,0	9,6	9,2	9,0	8,6	8,3	7,9	7,5	7,1
13	Bratislava	1868,80	H	755	-	535	470	418	375	340	310	275	235	195	178
			V	10,58	-	8,32	7,85	7,38	7,02	6,80	6,62	6,26	6,01	5,69	5,51
14	Gönyü	1791,30	H	629	477	422	362	323	284	259	230	200	178	135	121
			V	7,00	6,06	5,72	5,40	5,12	4,83	4,75	4,55	4,35	4,23	3,95	3,90
15	Komárom	1768,30	H	635	493	439	380	341	305	277	247	217	191	140	124
			V	6,70	5,70	5,32	4,90	4,65	4,37	4,17	3,98	3,75	3,59	3,22	3,10

1	2	3	4	5											
16	Nagymaros	1694,60	H	548	415	369	315	274	242	219	197	172	151	113	102
			V	6,85	5,76	5,40	4,97	4,65	4,39	4,29	4,07	3,82	3,67	3,39	3,24
17	Budapest	1646,50	H	705	557	503	431	376	334	302	267	231	203	151	133
			V	7,80	6,66	6,20	5,70	5,26	4,94	4,68	4,43	4,11	3,89	3,49	3,35
18	Dunaföldvár	1560,60	H	569	432	383	321	277	242	213	186	155	131	85	70
			V	6,23	5,33	5,02	4,61	4,34	4,10	3,92	3,75	3,55	3,40	3,10	3,03
19	Mohács	1446,80	H	881	727	671	577	509	460	419	380	337	305	238	214
			V	5,69	5,05	4,76	4,39	4,11	3,89	3,67	3,53	3,32	3,17	2,88	2,81
20	Bezdan	1425,50	H	654	542	489	414	354	304	261	221	176	136	-	54
			V	6,80	6,01	5,67	5,18	4,82	4,54	4,30	4,09	3,85	3,64	-	3,24
21	Bogojevo	1367,30	H	700	581	516	438	382	337	294	254	214	172	-	99
			V	6,66	6,12	5,83	5,58	5,18	4,90	4,72	4,50	4,28	4,07	-	3,67
22	Smederevo	1116,20	H	726	633	555	476	424	375	332	290	251	203	-	127
			V	6,68	6,07	5,55	5,02	4,68	4,36	4,07	3,80	3,53	3,22	-	2,72
23	T. Severin****	931,10	H	780	642	561	479	415	360	307	257	207	150	-	56
			V	8,28	7,42	6,88	6,44	6,05	5,76	5,47	5,22	5,00	4,79	-	4,64
24	Novo Selo	833,60	H	784	699	627	541	474	418	368	319	268	212	-	118
			V	6,5	6,1	5,7	5,3	4,9	4,6	4,3	4,0	3,8	3,4	-	2,9
25	Calafat	794,40	H	702	606	536	454	392	334	282	235	190	140	-	50
			V	6,55	5,99	5,54	5,04	4,68	4,32	4,00	3,71	3,46	3,17	-	2,66
26	Lom	743,30	H	795	742	685	600	530	475	423	377	318	261	-	166
			V	6,4	6,2	5,9	5,5	5,2	4,9	4,6	4,3	4,0	3,7	-	3,1

1	2	3	4	5											
27	Bechet	679,00	H	665	604	533	448	382	326	271	225	175	125	-	30
			V	6,34	5,83	5,47	5,04	4,75	4,54	4,25	4,03	3,78	3,49	-	2,81
28	Corabia	629,50	H	672	571	500	420	364	313	268	219	173	124	-	23
			V	5,54	5,29	5,11	5,90	4,75	4,61	4,46	4,32	4,18	4,03	-	3,92
29	T. Magurele	597,00	H	600	526	455	384	330	281	236	196	144	106	-	25
			V	6,70	6,16	5,72	5,29	4,97	4,68	4,54	4,25	4,03	3,82	-	3,45
30	Svistov	554,30	H	782	688	616	528	462	397	346	290	238	181	-	81
			V	5,9	5,6	5,3	5,0	4,8	4,5	4,3	4,1	3,9	3,6	-	3,1
31	Zminicea	554,00	H	713	622	541	461	397	337	283	234	180	124	-	29
			V	5,62	5,18	4,79	4,43	4,14	3,88	3,60	3,38	3,13	2,84	-	2,66
32	Roussé	495,60	H	783	715	641	556	493	427	376	321	272	209	-	113
			V	6,6	6,2	5,8	5,4	5,0	4,7	4,4	4,0	3,7	3,3	-	2,7
33	Giurgiu	492,80	H	707	621	545	466	404	342	291	243	190	135	-	56
			V	6,30	5,87	5,47	5,11	4,75	4,46	4,18	3,92	3,66	3,38	-	3,10
34	Oltenița	429,75	H	705	613	536	458	400	342	291	249	189	146	-	18
			V	6,80	6,34	5,90	5,47	5,15	4,82	4,57	4,36	4,03	3,74	-	3,24
35	Silistra	375,50	H	717	654	582	510	448	386	336	285	229	161	-	73
			V	6,6	6,4	6,1	5,9	5,7	5,4	5,2	5,1	4,8	4,5	-	4,1
36	Călărași	365,00	H	639	550	479	413	356	299	247	201	151	103	-	-1
			V	7,95	7,49	7,13	6,69	6,26	5,90	5,62	5,15	4,79	4,39	-	3,60

1	2	3	4	5											
37	Cernavoda	300,00	H	590	540	488	423	370	317	266	213	158	105	–	-14
			V	5,47	5,15	4,82	4,39	4,07	3,74	3,42	3,10	2,74	2,41		1,69
38	Hîrşova	252,30	H	613	557	508	450	399	347	297	243	189	134	–	18
			V	6,08	5,62	5,26	4,82	4,50	4,14	3,85	3,56	3,31	2,99		1,73
39	Brăila	169,70	H	573	515	466	411	366	325	278	229	182	131	–	30
			V	6,34	5,47	4,93	4,50	4,14	3,82	3,53	3,24	2,88	2,77		1,94
40	Galaţi	150,00	H	544	496	442	399	352	310	262	214	169	125	–	47
			V	6,84	6,48	6,01	5,69	5,25	4,97	4,53	4,18	3,78	3,46		2,81
41	Rêni	126,00	H	493	438	400	347	302	270	227	187	144	100	–	30
			V	6,8	6,3	5,9	5,4	4,9	4,6	4,2	3,8	3,4	2,9		2,2
42	Tulcea	71,30	H	388	336	301	272	238	203	172	140	110	79	–	27
			V	6,98	5,90	5,29	4,82	4,32	3,71	3,31	2,98	2,66	2,41		1,98
43	Kilia***	44,20	H	236	194	169	143	122	106	92	76	60	46	–	19
			V	6,7	6,2	5,8	5,2	4,9	4,5	4,1	3,6	3,3	2,8		2,2

* – *Station de référence: Regensburg-Schwabelweis.*

** – *Station de référence: Hofkirchen.*

*** – *La station hydrométrique de Kilia se trouve dans le bras de Kilia.*

**** – *En amont du km 943, grâce au lac d'accumulation créé par suite de la construction du Système hydro-électrique et de navigation des Portes de Fer, les vitesses d'écoulement ont sensiblement diminué et ainsi la navigation peut se dérouler sans difficultés sur toute l'étendue du lac. Par conséquent, sur le secteur roumain entre les km 943-1075 (en amont du barrage) on n'a plus effectué de mesurage de la vitesse du courant.*

5. Caractéristiques techniques du Danube

N° d'ordre	Voie navigable Section (le cas échéant) Longueur (en km)	Nature de la voie navigable: fleuve (fleuve canalisé)	Nombre de jours en moyenne par an pendant lesquels la navigation est interrompue par le gel	Profondeur du chenal navigable atteinte pendant de la période de navigation 100 % (dm)	95 % (dm)	90 % (dm)	85 % (dm)	80 % (dm)	Largeurs correspondant aux profondeurs indiquées dans les colonnes 5 (m)	6 (m)	Rayon de courbure (m)	Ouvrages franchissant le chenal navigable: Hauteur libre au-dessus du niveau atteint pendant 1% de la période de navigation (m)	Hauteur libre des câbles aériens au-dessus du niveau atteint pendant 1% de la période de navigation (m)	Restrictions réglementaires relatives à la navigation de nuit
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	(13)	14	15
1	Regensburg - Vilshofen (2379,2-2247,0) (132,2)	Fleuve	1	19	22	25	27	29	40	40	300	4,53	19,72*; 17,91* 9,91**	Dans le passage étroit de Straubing
2	Vilshofen - Jochenstein (2247,0-2201,8) (45,2)	Fleuve canalisé	15	27	27	27	27	29	60	60	400	6,51	19,35* 16,09**	Heures de travail de l'écluse Kachlet
3	Jochenstein - Ottensheim - Wilhering (2201,8-2147) (54,8)		17	28	31	32	33	34	50	50	350	15,31		

* *Câble à haute tension*
** *Câble de bac à treuil*

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
4	Ottensheim-Wilhering-Abwinden-Asten (2147-2115) (32)	Fleuve	3	17	21	24	28	29	130	130	500		17,11	
5	Abwinden-Asten-Ybbs-Persenbeug (2115-2060) (55)	Fleuve canalisé	6	24	28	33	36	38	150	150	500		17,02	
6	Ybbs-Persenbeug Krems (2060-2003) (57)	Fleuve	11	20	24	28	30	31	150	150	500		12,76	
7	Krems-Wien (2003-1929) (74)	Fleuve	11	19	22	28	30	31	100	100	500		13,26	
8	Wien-confluent de la Morava (1929-1880) (49)	Fleuve	11	18	21	26	28	29	50	50	800		17,22	
9	Confluent de la Morava-Gönyü (1880-1791) (89)	Fleuve	3	14	14	15	16	17	40	40	560	9,01	19,00	
10	Gönyü-confluent de l'Ipoly (1791-1708) (83)	Fleuve	6,4	20	21	22	23	24	110	120	850	8,35	19,00	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
11	Confl. de l'Ipoly-Budapest (1708-1646,50) (61,5)	Fleuve	8,0	21	22	23	25	29	80	90	1200	7,65	19,00	
12	Budapest-Dunaföldvár (1646,5-1560) (86,5)	Fleuve	8,0	18	19	20	22	26	80	80	1200	7,65	19,00	
13	Dunaföldvár-frontière d'Etat (1560-1433) (127)	Fleuve	19	14	18	20	22	24	80	100	800	8,63	19,00	
14	Frontière d'Etat-Bogojevo (1433-1367) (66)	Fleuve		20	25	>25	>25	>25	100	180	350	8,15	>17,00	
15	Bogojevo-confl. de la Tisza (1367-1215) (152)	Fleuve	3	20	25	>25	>25	>25	100	180	550	6,05	>17,00	
16	Confl. de la Tisza-confl. de la Nera (1215-1075) (140)	Fleuve canalisé												

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
17	Confl. de la Nera-Système des Portes de Fer (1075-943) (132)	Fleuve canalisé							210		1000	10,40 (13,50)	24,00	
18	Système des Portes de Fer-Drobeta-Turnu Severin (943-931) (12)	Fleuve		25	28	32	36	39	100		1000			
19	Drobeta-Turnu Severin-Lom (931-743) (188)	Fleuve		30	34	36	37	39	180	180	1000			
20	Lom-Giurgiu (743-493) (250)	Fleuve	29,9	16	18	22	23	24	100	150	800			
21	Giurgiu-bras Bala (493-346) (147)	Fleuve	33,9	18	20	24	27	30	80	120	1000	13,39-20,79	32,07	
22	Bras Bala-Brăila (346-170) (176)	Fleuve		14	18	20	24	31	150	150	1000	21,12	23,87	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
23	Brăila-Tchatal d'Ismaïl (170-80) (90)	Secteurs maritimes du fleuve		73,2	73,2	73,2	73,2	73,2	180	180	1000			
24	Tchatal d'Ismaïl-Sulina (80-0) (80)			73,2	73,2	73,2	73,2	73,2	80	80	550			

6. Principaux hivernages et abris d'hiver provisoires sur le Danube

N° d'ordre	Nom de l'hivernage	Kilomètre où se trouve l'hivernage	Dimensions du bassin (en m)			Profondeur dans le bassin (en m) auprès de la cote et de la station hydrométrique indiquées	Capacité (nombre de bâtiments)		Remarque (N° sous lequel le bassin figure dans la Description et N° de son schéma dans le chapitre 7)
			Largeur à l'accès	Longueur	Largeur		Totale	dont bateaux-citernes	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Port-Ouest de Regensburg	2376,3	75	820 350	80 60	1,85 Schwabelweis +101	65 25	 25	1* (N° 2) (N° 1)
2	Port-Est de Regensburg	2373,0	75	754 350	95 100	1,85 Schwabelweis +101	80 30	 30	(N° 3)
3	Bassin-hivernage de Deggendorf	2283,9	40	400	60	1,85 Deggendorf +210	18	6	1* (N° 4)
4	Bassin Passau-Racklau	2228,4	50	475	80	2,1 Passau +406	40	8	1* (N° 5)
5	Bassin-abri Passau-Lindau	2222,1	35	160	40	2,7 Passau +406	6	6	(N° 6)
6	Bassin Kastener Bucht	2208,4	60	340	50-100	3,5 auprès du niveau de retenue normale	15		3*

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
7	Bassin d'hivernage de Linz	2131,8	40	755	100	2,2 Linz +108	50		1* (N° 7)
8	Port intérieur de Linz "Stadthafen", bassins I, II, III	2130,7	50	420 490 590	80 75 85	2,0-2,5 Linz +108	150		1* (N° 8)
9	Bassins pour bateaux-citernes et port industriel de Linz	2128,1	48	330 580 450	60 90 95	2,3 Linz +108	50 30	30	2* (N° 9)
10	Port de la 'VOEST"	2127,1	60	1200	140	3 Linz +108			
11	Abri d'hiver provisoire Grein	2079,4	50	280	50	4 Grein +667	12		
12	Port de Krems	1998,0	30	310	90	3,0 Stein-Krems +159	20		1* (N° 10)
13	Port de Freudenau	1920,1	50	570 2000 250	135 90-180 100	3,6 Wien-Reichsbrücke +134	320		2* (N° 11)
14	Bassin Albern	1918,3	50	760	90	3,6 Wien-Reichsbrücke +134	60		(N° 12)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
15	Port Lobau pour bateaux-citernes	1916,4	43	1300	65	4,0 Wien-Reichs-brücke +134	60	60	2* (N° 13)
16	Port d'hiver Bratislava	1866,2	50	600 550	150 100	2,0 Bratislava +188	170		3* (N° 14)
17	Bratislava, bassin Pálenisko	1865,4	100	750	180		150		a)
18	Bratislava, bassin des chantiers de réparations navales	1865	50	650	200		70		a)
19	Bratislava, Vlčie hrdlo	1864,7	40	250	80				4*, a)
20	Bratislava Petržalka	1862,2	50	500	110		40		a)
21	Bras Čilistov	1841,8	20	500	40	0,8 Bratislava +188	9		
22	Abri d'hiver provisoire Fodraska	1820,5	40	110	50	1,5 Bratislava +188	10		

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
23	Abri d'hiver provisoire Vének	1794	50	1300	40	2,0 Gönyü +116	25	15	
24	Port intérieur de Komárno	1767,1	80	600 1240	165 165	2,5 Komárno +150	250 270		3* (N° 15)
25	Bassin d'Ujpest	1652,9	30	2000	100-150	3,0 Budapest +250	250		(N° 16)
26	Port de Ferencváros	1642,1	9,8			2,0 Budapest ±0	15 3		1* (N° 17)
27	Bassin de Lágymányos	1641,9	20	800	100-200	1,5 Budapest ±0	70		1* (N° 18)
28	Bassin du port de Csepel	1639,7	35	675 820	100-125 100-150	1,0 Budapest ±0	300		1* (N° 19)
29	Bassin pétrolier du port de Csepel	1639,5	20	350	110	1,0 Budapest ±0	30	30	2* (N° 20)
30	Bassin du port de Dunaujváros	1578,7	30	1600	80-150	1,2 Dunaujváros ±0	200		1* (N° 21)
31	Bassin de Baja	1478,8	25	2000	50	1,5 Baja ±0	120	15	1* (N° 22)
32	Hivernage Baračka	1426,1	25	700	40-60	2,5 Bezdan ±0	60		(N° 23)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
33	Hivernage Apatin	1401,5	20	450	35-40	2,5 Apatin ±0	15-20		(N° 24)
34	Bassin de Novi Sad	1257,8	30	1100	50-130	2,5 Novi Sad ±0	130		2* (N° 25)
35	Bassin de Novi Sad	1253,5	50	1100	68-150	3,9 Novi Sad ±0	120		(N° 26)
36	Port de Beograd	1167,5	48	940 394	85 85	3,0 Zemun +34	300		(N° 27)
37	Hivernage Ivanovo	1136,0	30	2200	30-50	2,5 Pančevo ±0	200	200	2* (N° 28)
38	Hivernage Kiseljevo	1061,9	200	1500	200-250	5,0 Veliko Gradište ±0	100		(N° 29)
39	Abri d'hiver provisoire Drencova	1016	200	200	100	2,5 Drencova +350	20		b)
40	Abri d'hiver provisoire Dubova	970	100	300	200	2,5 Orşova +1900	60		b)
41	Hivernage Orşova	954	400	500	300	2,5 Orşova +1900	150		b)
42	Port Drobeta-Turnu Severin	933-930		3000	150	3,0 T. Severin ±0	200	30	b)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
43	Abri d'hiver Schela Veche	788,5	60	1000	70	2,1 Calafat ±0	100	20	2*
44	Hivernage Bliznatzi	777,5	25	650	30	0,4 Lom ±0	30		
45	Abri d'hiver provisoire Skomen	758,2	45	400	60	0,4 Lom ±0	30	5	2*
46	Bassin du port Lom	742,0	80	420 300	140 100	1,0-2,0 Lom ±0	70	10	2* (N° 30)
47	Bassin du port de Roussé	495,8	80	800	100-250	2,0 Roussé ±0	85	25	2* (N° 31)
48	Bassin Veriga du port de Giurgiu	492,1	40-50	1000	120-150	2,5 Giurgiu ±0	150		1* (N° 32)
49	Bassin Plantelor du port de Giurgiu	489,8	40-50	2300	50-70	2,0 Giurgiu ±0	120		2* (N° 33)
50	Hivernage Mocănu	482,5	55	350	45	1,5 Giurgiu ±0	15		2*
51	Abri d'hiver provisoire Garvan	405,5	50	600	60	2,0 Silistra +360	40		
52	Bassin du port de Cernavoda	299,2	40-60	800	350	3,0 Cernavoda ±0	300		a)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
53	Bassin du port de Brăila	169,1	40-60	550	120	6,5-7,0 Brăila ±0	150		a) (N° 34)
54	Bras Măcin	169,0	-	10000		2,0-4,0 Brăila ±0	400		2*
55	Ancien bassin du port de Galaţi	148,6	50-60	500	220	4,5-6,5 Galaţi ±0	260		a) (N° 35)
56	Nouveau bassin (pour le bois) du port de Galaţi	146,5	60-80	600	180	4,5-6,0 Galaţi ±0	230	30	2*, a) (N° 36)
57	Bassin du port de Rĕni	124,5	50	920	210-230	4,0 Rĕni ±0	129	48	(N° 37)
58	Abri d'hiver provisoire de Tulcea	71,3	-	150	60	4,0-10,0 Tulcea ±0	10		2*, b)
59	Port de Sulina	0	-	2000	30	7,0	70		2*
60	Bassins I, II, III du port d'Ismaĭl	95,4*	80 70 50	270 180 290	140 180 290	3,4 Ismaĭl ±0	60		

* *Kilométrage du bras de Kilia*

Explications aux signes conventionnels figurant dans la colonne "Remarque":

1 L'hivernage des pétroliers est autorisé seulement après leur dégazage.*
2 L'hivernage des pétroliers est autorisé.*
3 L'hivernage des pétroliers est autorisé, selon les besoins, par les organes de la surveillance fluviale.*
4 Hivernage en voie de construction.*
a) Protégé contre les glaces.
b) Partiellement protégé contre les glaces.

7. DESCRIPTION ET SCHEMAS DES PRINCIPAUX HIVERNAGES ET ABRIS D'HIVER PROVISOIRES SUR LE DANUBE

Le port ouest de Regensburg (1, 2)* pour bateaux-citernes et bâtiments à marchandises sèches se trouve sur la rive droite du Danube, aux abords aval de la ville de Regensburg, dans la région du km 2376,250.

La longueur de l'accès dans les bassins pour bateaux-citernes et pour bâtiments à marchandises sèches est de 350 m, la largeur de 75 m. La profondeur dans l'accès est de 1,85 m à l'ENR (+101 cm d'après la station hydrométrique Schwabelweis).

La longueur du bassin pour bateaux-citernes (1) est de 350 m, sa largeur de 60 m. La profondeur du bassin est de 1,85 m à l'ENR (+101 cm d'après la station hydrométrique Schwabelweis).

La longueur du bassin pour bâtiments à marchandises sèches (2) est de 820 m, sa largeur de 80 m. La profondeur du bassin est de 1,85 m à l'ENR (+101 cm d'après la station hydrométrique Schwabelweis). A l'entrée du bassin se trouve un pont-rail dont la passse navigable a les gabarits suivants: H = 11,20 m, B = 34,00 m auprès du "O" de la station hydrométrique Schwabelweis.

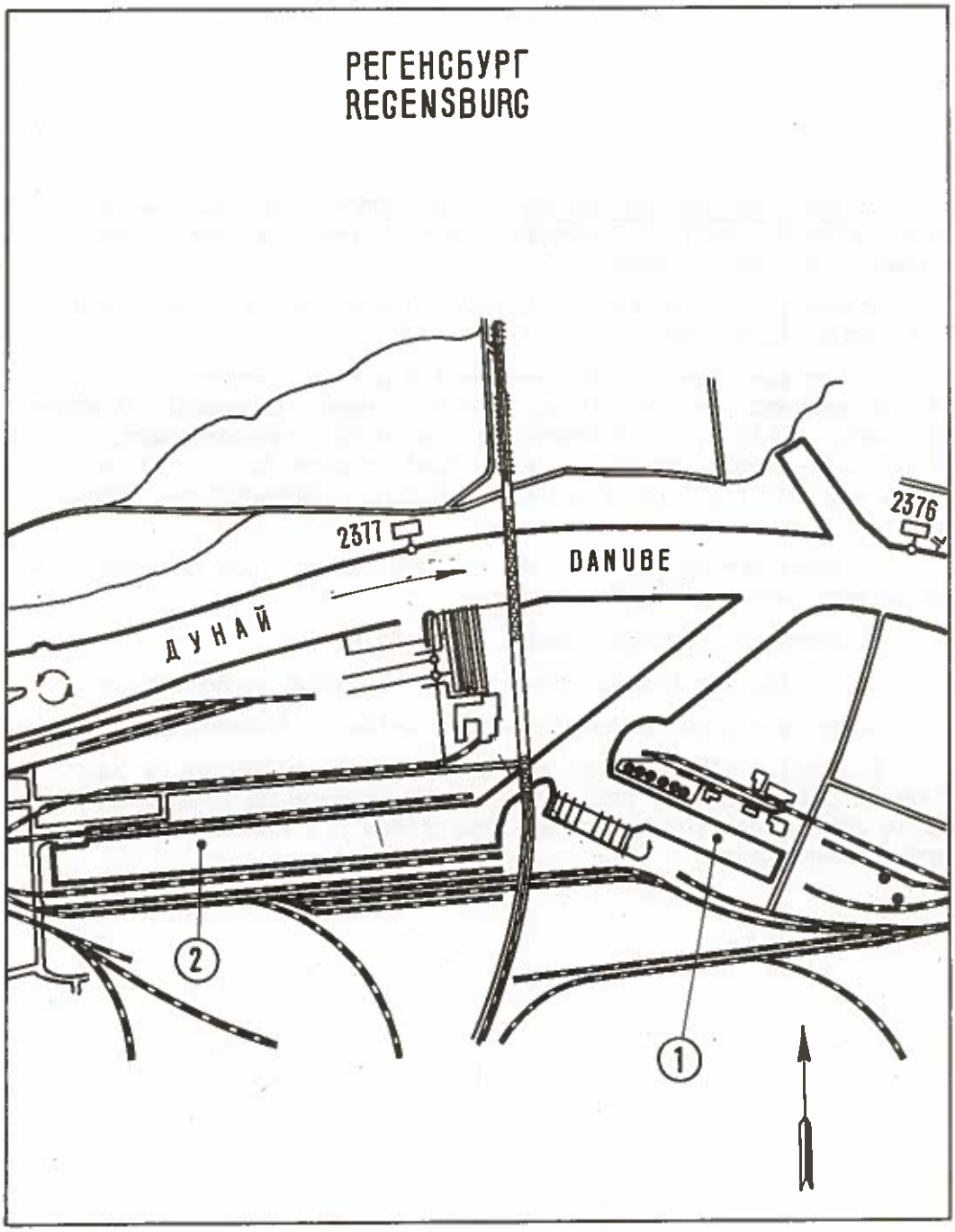
Les bassins sont protégés contre la débâcle.

La capacité des deux bassins est de 90 bâtiments. Les bateaux-citernes ne sont admis dans le bassin pour bâtiments à marchandises sèches qu'après dégazage. Dans le bassin, il y a un chantier naval et un poste d'appel téléphonique. Le bureau des PTT se trouve dans la ville de Regensburg. Les bassins sont reliés aux réseaux routier et ferroviaire du pays.

Les bassins relèvent de la compétence de l'Administration du port de Regensburg.

---

* *Les chiffres entre parenthèses indiquent les numéros sous lesquels les hivernages et les abris d'hiver provisoires figurent dans les schémas annexés et dans la colonne 6 (Remarque) du chapitre 6.*


РЕГЕНСБУРГ
REGENSBURG
2377
2376
DANUBE
ДУНАЙ
2
1

Le port est de Regensburg (3) se compose de deux parties: un bassin d'accès, utilisé également pour l'hivernage des bâtiments, et un bassin de transbordement.

L'accès dans le port se trouve en aval de la ville, sur la rive droite du fleuve, au km 2373,0.

La longueur de l'accès est de 350 m, sa largeur de 100 m. Afin de pourvoir le port d'une aire de virage, le bassin d'accès a été élargi à 140 m, la longueur du bassin de transbordement est de 754 m et sa largeur de 95 m; la profondeur dans le port est de 1,85 m à l'ENR (+101 cm d'après la station hydrométrique Schwabelweis).

La capacité du port est de 110 bâtiments. Les bateaux-citernes ne sont admis qu'après dégazage.

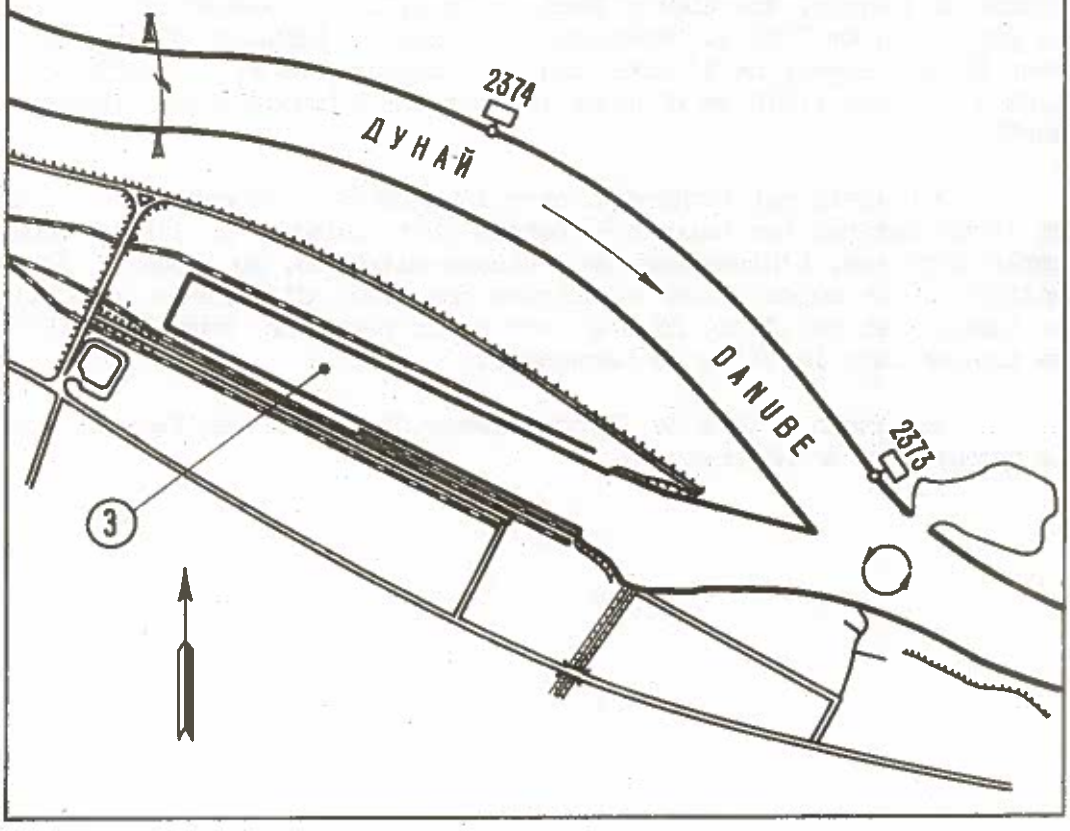
Le port est protégé contre la débâcle.

Le bureau des PTT se trouve dans la ville de Regensburg.

Le port est relié aux réseaux routier et ferroviaire du pays.

Le bassin d'hivernage (bassin d'accès) relève de la compétence de la Direction des Eaux et de la Navigation de Regensburg, tandis que le bassin de transbordement appartient à l'Administration du port de Regensburg.

РЕГЕНСБУРГ
REGENSBURG

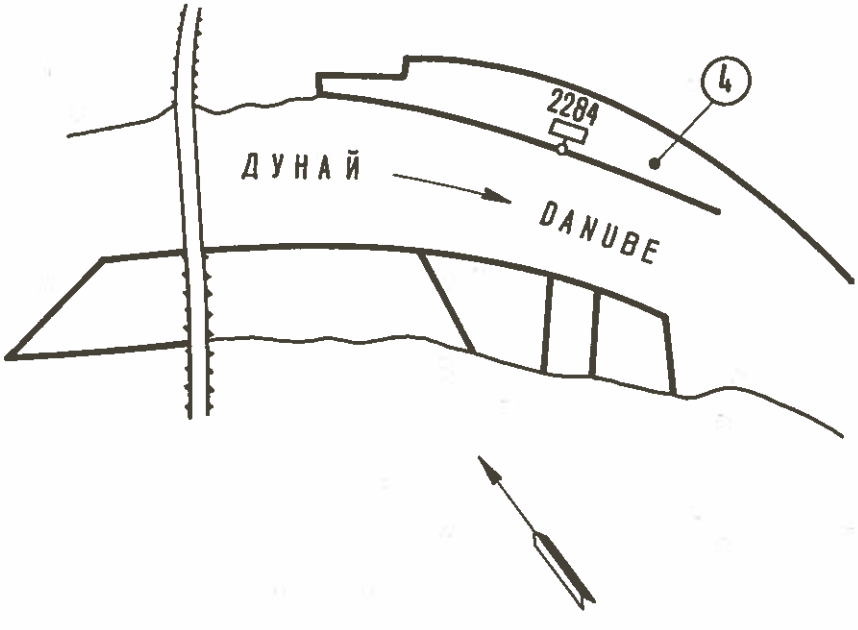


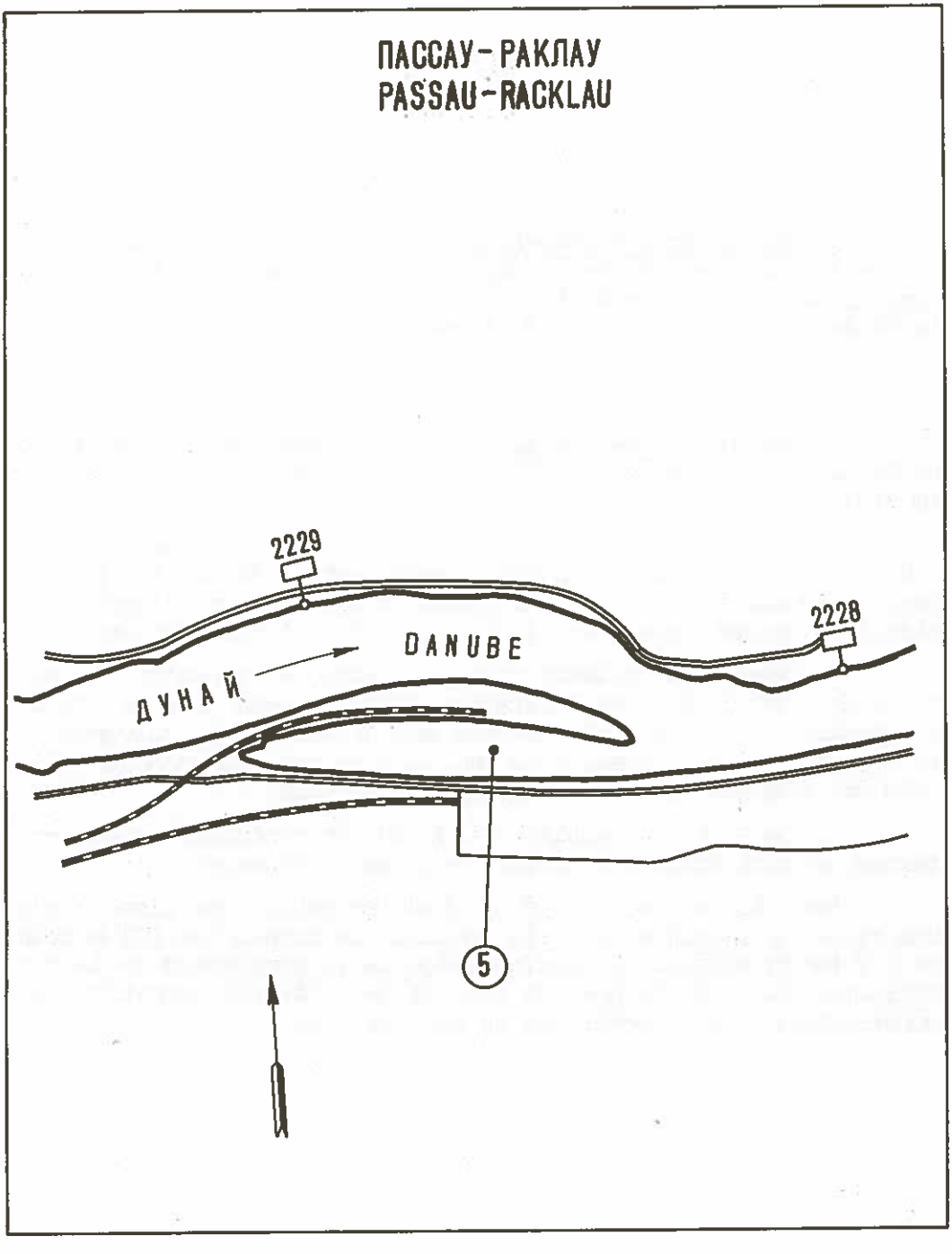
Le bassin-hivernage de Deggendorf (4) se trouve sur la rive gauche du Danube, aux abords aval de la ville de Deggendorf, dans la région du km 2283,9. Dimensions du bassin: longueur 400 m, largeur 60 m, largeur de l'accès dans le bassin 40 m, profondeur 1,85 m à l'ENR (+210 cm d'après la station hydrométrique Deggendorf).

Le bassin est protégé contre la débâcle. Sa capacité est de 18 bâtiments. Les bateaux-citernes sont admis à l'hivernage après dégazage. L'hivernage des bateaux-citernes, au nombre de 6 unités, n'est autorisé qu'aux digues des quais d'amarrage du port. Le bassin est relié au réseau routier du pays. Le bureau des PTT se trouve dans la ville de Deggendorf.

Le bassin relève de la compétence du Bureau des Eaux et de la Navigation de Regensburg.

ДЕГГЕНДОРФ
DEGGENDORF




ПАССАУ - РАКЛАУ
PASSAU - RACKLAU
2229
2228
DANUBE
ДУНАЙ
5

Le bassin-abri Passau-Lindau (6) pour bateaux-citernes se trouve sur la rive gauche du Danube à 4 km en aval de la ville de Passau, dans la région du km 2222,1. Le bassin est protégé contre la débâcle. Sa capacité est de 6 bâtiments.

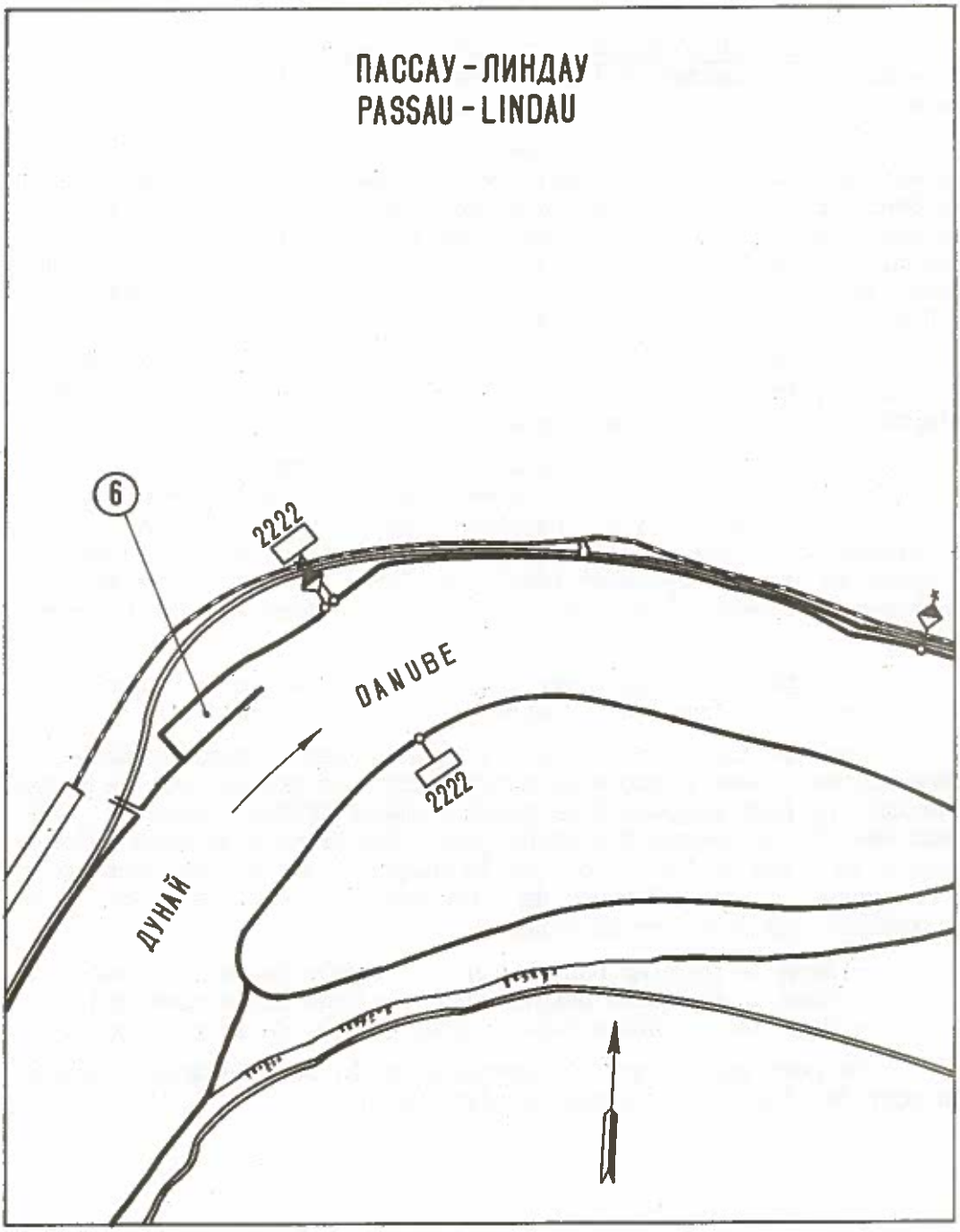
Le bassin d'hiver de Linz (7) se trouve sur la rive droite du Danube, à 3 km en aval de la ville de Linz, dans la région du km 2131,8.

La longueur du bassin est de 755 m, sa largeur de 55 à 100 m. La largeur au plafond de l'accès est de 40 m. La profondeur du bassin est de 2,6 m au niveau d'eau +108 cm d'après la station hydrométrique Linz; la profondeur à l'accès est de 2,2 m.

Le bassin est protégé contre la débâcle jusqu'au niveau d'eau de 1000 cm d'après la station hydrométrique Linz. A l'accès au bassin, les rives sont inondées aux niveaux d'eau suivants: la rive nord au niveau d'eau +750 cm, la rive sud au niveau d'eau +950 cm, d'après la station hydrométrique Linz.

La capacité du bassin est de 50 bâtiments.Les bateaux-citernes ne sont admis à l'hivernage qu'après dégazage.

Dans le bassin, il y a un chantier naval. Une ligne d'autobus relie le bassin à la ville de Linz. Le bureau des PTT se trouve à 2 km du bassin. Le bassin relève de la compétence de la Surveillance fluviale du port de Linz et de l'Administration des constructions hydrotechniques du port de Linz.


ПАССАУ - ЛИНДАУ
PASSAU - LINDAU
6
2222
DANUBE
2222
ДУНАЙ

Le port intérieur de Linz "Stadthafen" (8) se trouve sur la rive droite du Danube, à 4 km en aval de la ville, dans la région du km 2130,7.

Le port comprend trois bassins, ainsi qu'un avant-port et un accès. Dimensions des bassins: premier bassin (I) - longueur:420 m, largeur (au plafond): 80 m; deuxième bassin (II) - longueur:490 m, largeur (au plafond): 75 m; troisième bassin (III) - longueur: 590 m, largeur (au plafond): 85 m. Longueur de l'accès dans l'avant-port: 300 m, largeur (au plafond): 50 m. Longueur de l'avant-port: 500 m, largeur (au plafond): 90 m.

La profondeur dans les bassins et dans l'avant-port est de 3,0 m; la profondeur à l'accès est de 2,0 m au niveau d'eau +108 cm d'après la station hydrométrique Linz.

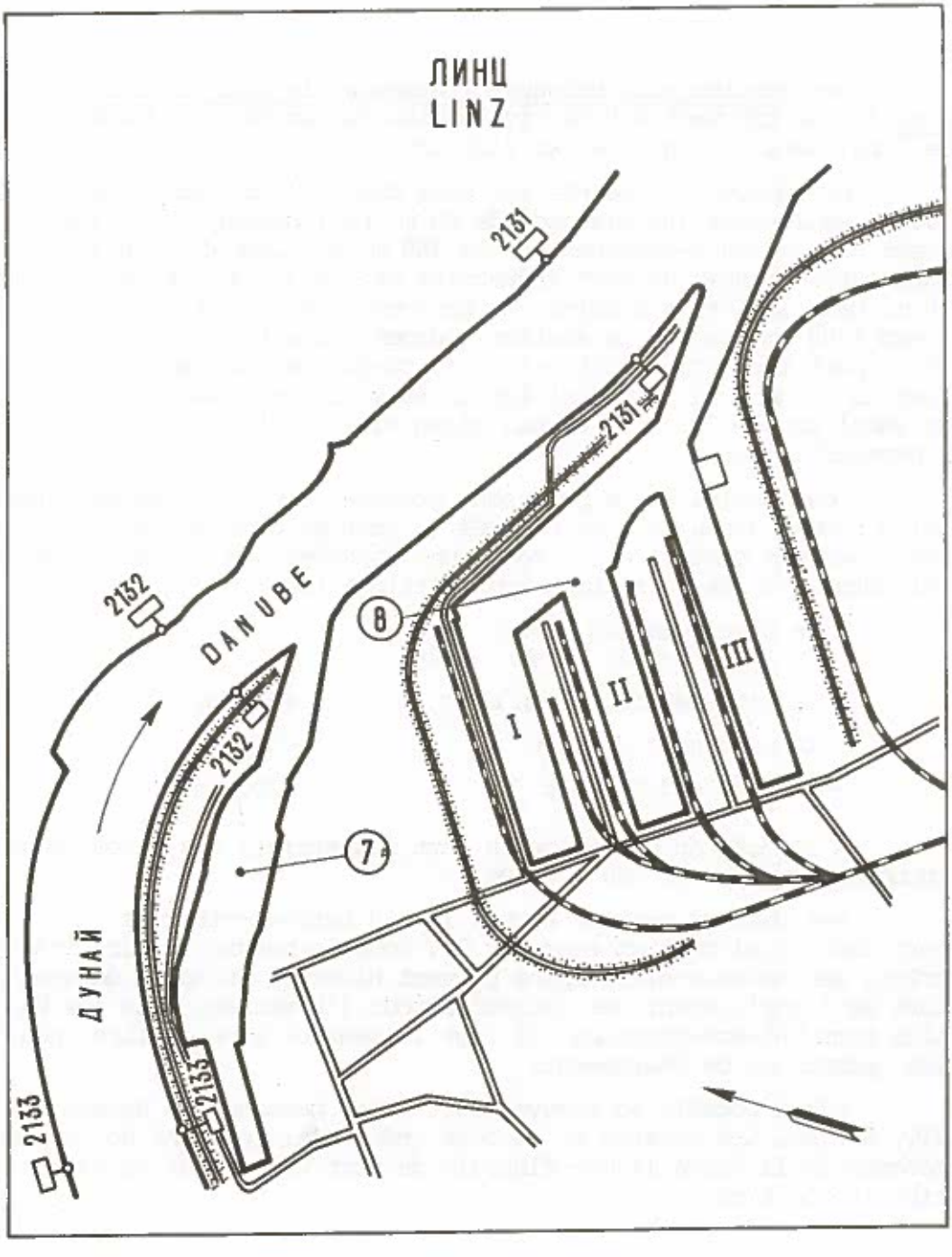
Le port est protégé contre la débâcle jusqu'au niveau d'eau +1050 cm d'après la station hydrométrique Linz. A l'accès du port, les rives sont inondées aux niveaux d'eau suivants: la rive nord, au niveau d'eau +600 cm; la rive sud, au niveau d'eau +700 cm, d'après la station hydrométrique Linz. Dans le port, les rives sont inondées au niveau d'eau +840 cm, d'après la même station hydrométrique.

La capacité du port est de 150 bâtiments. Les bateaux-citernes ne peuvent y hiverner qu'après avoir été dégazés.

Dans le troisième bassin, il y a un petit chantier naval de réparations. L'eau potable se trouve dans les premier et deuxième bassins. Le port dispose d'un poste d'appel téléphonique. Le bureau des PTT se trouve à 2 km du port. Une ligne d'autobus relie le port à la ville de Linz. Lors de la disposition des bâtiments pour l'hivernage, il faut laisser de l'espace pour les opérations de chargement aux endroits suivants:

- dans le premier bassin (I) - près de la rive sud;
- dans le deuxième bassin (II) - près de la rive sud;
- dans le troisième bassin (III) - près de la rive nord.

Le port relève de la compétence de la Surveillance fluviale du port de Linz et de la municipalité de Linz.


ЛИНЦ
LINZ
2131
2131
2132
2132
DANUBE
8
7
I
II
III
ДУНАЙ
2135
2133

Les bassins pour bateaux-citernes et le port industriel de Linz (9) se trouvent sur la rive droite du Danube, à 7 km en aval de Linz, dans la région du km 2128,125.

La longueur du bassin est pour bateaux-citernes est de 330 m, sa largeur (au plafond) de 60 m. La longueur du bassin ouest pour bateaux-citernes est de 450 m, sa largeur de 95 m. La longueur du bassin du port industriel est de 580 m, sa largeur de 90 m. Dans les trois bassins, la profondeur est de 3,2 m au niveau d'eau +108 cm d'après la station hydrométrique Linz. Les bassins et le port industriel sont reliés au Danube par un canal commun dont la largeur (au plafond) est de 48 m. La profondeur à l'accès du canal est de 2,3 m au niveau d'eau +107 cm d'après la station hydrométrique Linz.

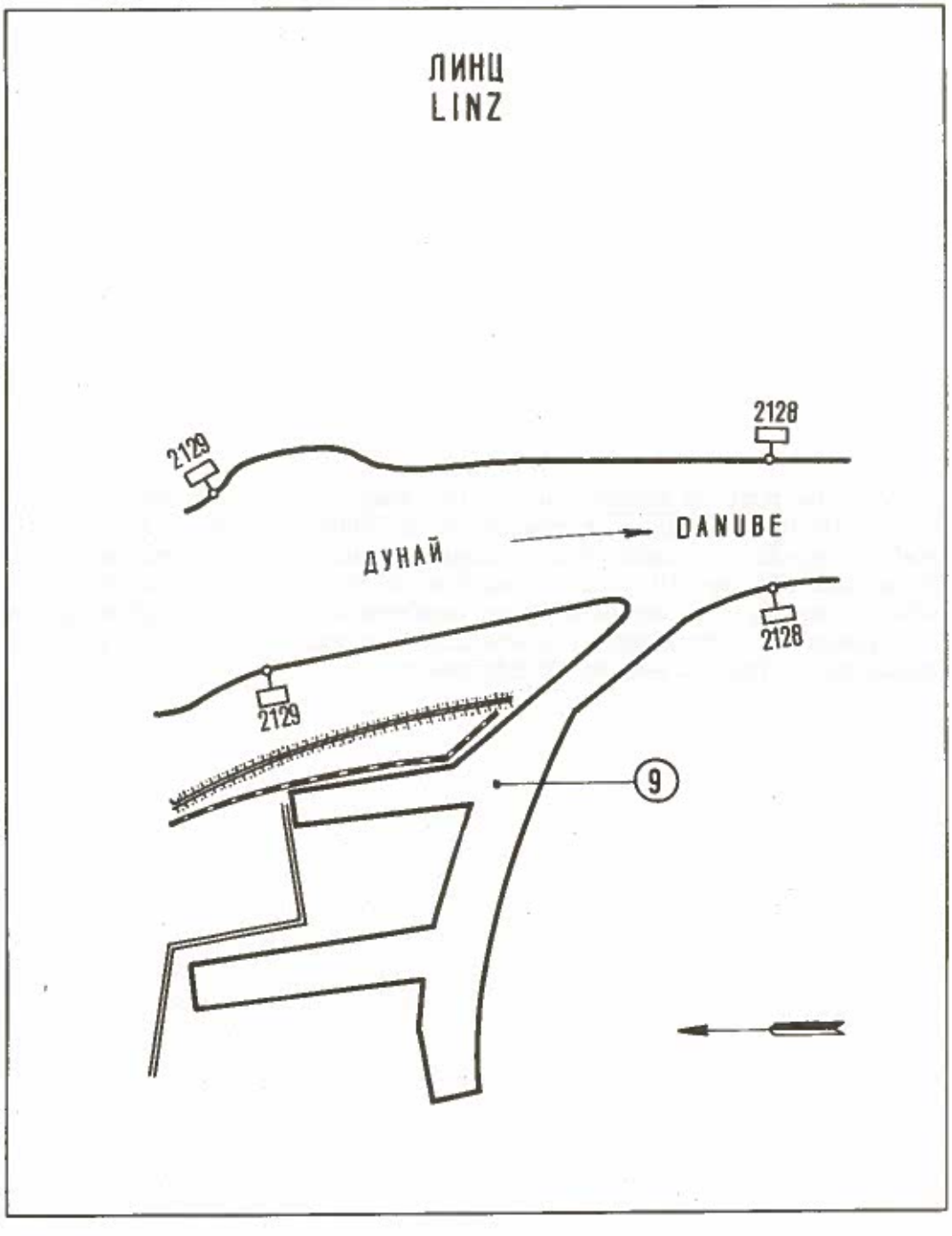
Les bassins et le port sont protégés contre la débâcle jusqu'au niveau d'eau +950 cm d'après la station hydrométrique Linz. Les rives des bassins et du port sont inondées aux niveaux d'eau suivants, d'après la station hydrométrique Linz:

- la rive ouest du bassin est, et les rives du bassin ouest	+500 cm
- la rive est du bassin est	+700 cm
- la rive nord du port	+550 cm
- la rive sud du port	+700 cm

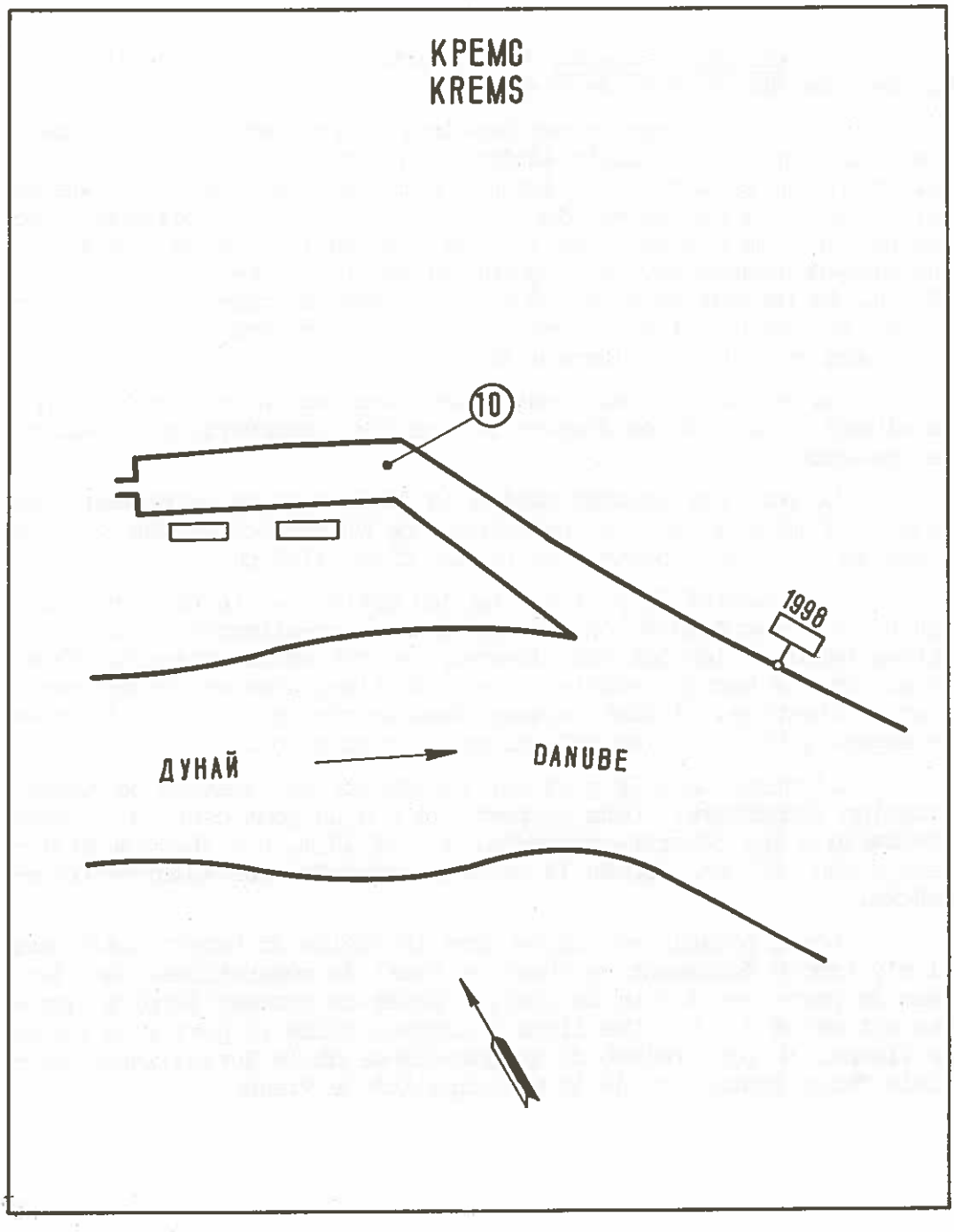
A l'accès du bassin et du port industriel, les rives sont inondées au niveau d'eau +700 cm.

Les bassins peuvent accueillir 30 bateaux-citernes et le port industriel peut en recevoir 50. Dans le bassin du port industriel, les bateaux-citernes ne peuvent hiverner qu'après dégazage. Lors de l'emplacement des bâtiments pour l'hivernage dans les bassins pour bateaux-citernes, il faut laisser un espace libre pour les opérations de chargement.

L'eau potable se trouve à 300 m des bassins; le bureau des PTT, à 2 km. Les bassins et le port industriel relèvent de la compétence de la Surveillance fluviale du port de Linz et de la municipalité de Linz.


ЛИНЦ
LINZ
2128
2129
DANUBE
ДУНАЙ
2128
2129
9

Le port de Krems (10) - Le bassin est situé sur la rive gauche du Danube, dans la région du km 1998. Seul dans la partie sud du bassin est aménagé un front d'amarrage. La longueur libre du bassin est de 310 m et la largeur de 90 m. La largeur de l'accès au bassin est de 30 m et sa profondeur d'environ 3,0 m auprès du niveau +159 cm d'après la station hydrométrique Stein-Krems. La capacité du bassin est de 20 bâtiments.


КРЕМС
KREMS
10
1998
ДУНАЙ
DANUBE

Le port de Freudenau (11) se trouve sur la rive droite du Danube, aux abords aval de Vienne, au km 1920,1.

Le port comprend trois bassins: le premier bassin, le bassin intérieur et le bassin latéral. La longueur du premier bassin est de 570 m, sa largeur de 135 m. La largeur de l'accès du bassin est de 50 m. La profondeur du bassin est de 4,7 m et celle de l'accès de 3,6 m au niveau d'eau +134 cm d'après la station hydrométrique Wien-Reichsbrücke. La longueur du bassin intérieur est de 2000 m, la largeur de 90 à 180 m. La largeur du passage du premier bassin au bassin intérieur est de 36 m. La longueur du bassin latéral est de 250 m, sa largeur de 100 m.

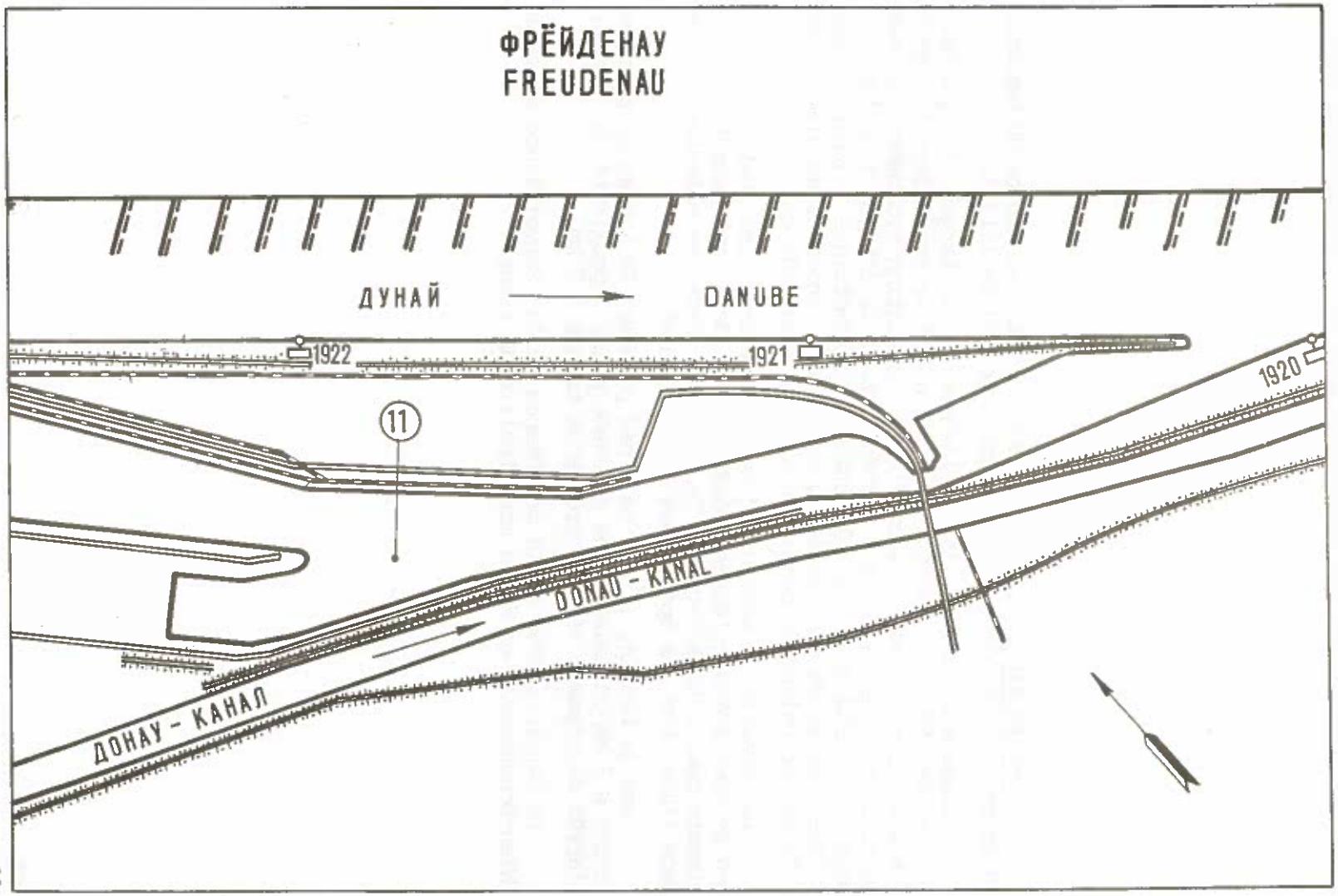
La profondeur des bassins intérieur et latéral est de 3,4 m au niveau d'eau +156 cm d'après la station hydrométrique Wien-Reichsbrücke.

Le port est protégé contre la débâcle jusqu'au niveau d'eau +950 cm d'après la station hydrométrique Wien-Reichsbrücke. Les rives du port sont inondées au niveau d'eau +740 cm.

La capacité du port est de 320 bâtiments. Le premier bassin n'est affecté qu'à l'hivernage de bateaux-citernes. Dans les autres bassins, les bateaux-citernes ne sont admis qu'après dégazage. Dans le bassin intérieur, lors de l'emplacement des bâtiments pour l'hivernage, il faut laisser dans la région des voies de grues un espace libre pour les opérations de chargement.

L'entrée dans le port est réglée par une station de signalisation (sémaphore). Dans le port, il y a un pont dont la passe navigable a les gabarits suivants: H = 12,30 m, B = 36,00 m au niveau d'eau +660 cm d'après la station hydrométrique Wien-Reichsbrücke.

L'eau potable se trouve dans la région du bassin intérieur; il s'y trouve également un chantier naval de réparations. Le bureau de poste est à 3 km du port. L'arrêt de tramway le plus proche est situé à 2 km. Une ligne d'autobus relie le port à la ville de Vienne. Le port relève de la compétence de la Surveillance fluviale "Wien-Prater" et de la municipalité de Vienne.


ФРЁЙДЕНАУ
FREUDENAU
ДУНАЙ
DANUBE
1922
1921
1920
11
DONAU - KANAL
ДОНАУ - КАНАЛ

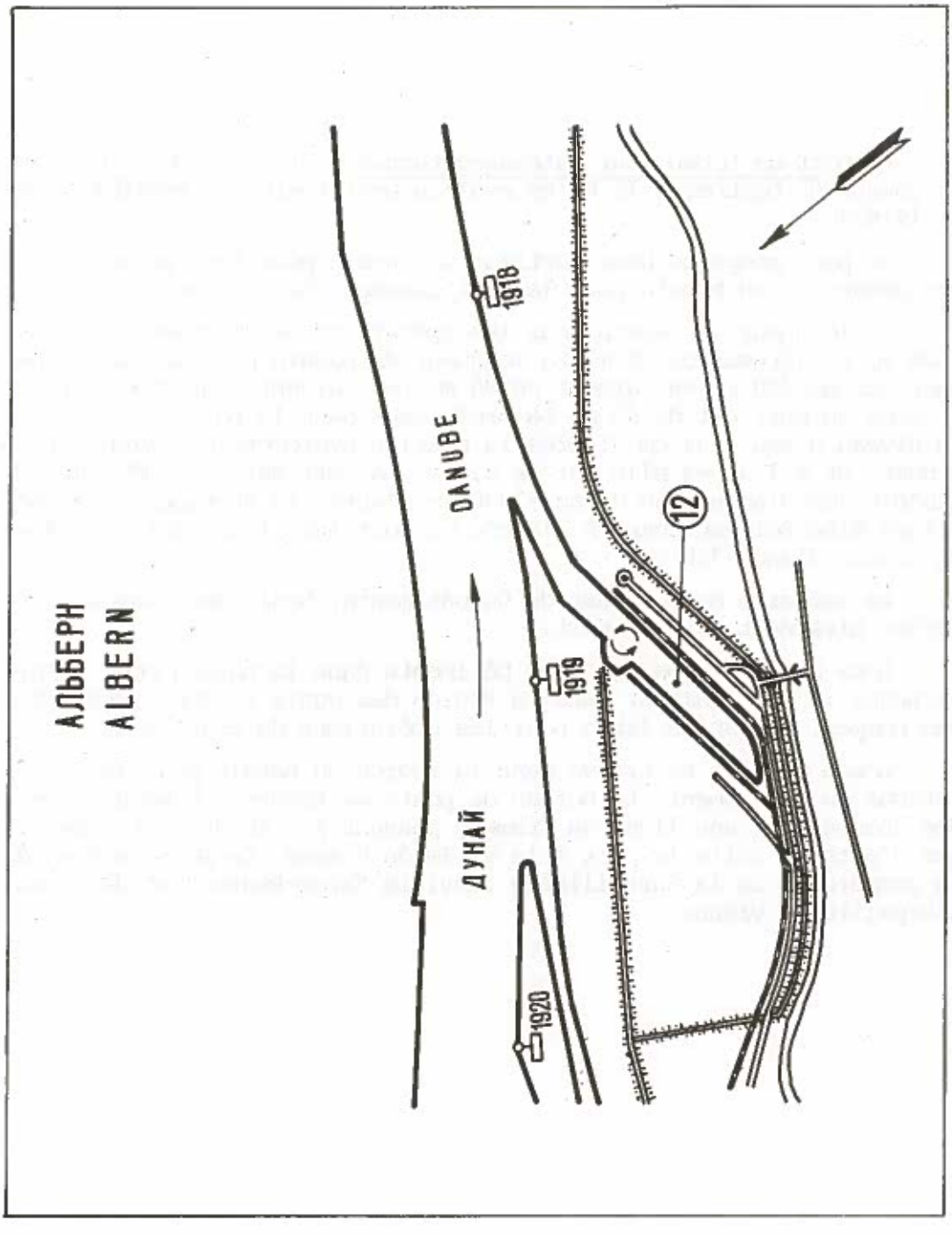
Le bassin Albern (12) se trouve sur la rive droite du Danube, à 10 km en aval du pont-route Reichsbrücke, au km 1918,3.

Longueur du bassin: 760 m; largeur: 90 m. Largeur (au plafond) de l'accès: 50 m. Profondeur du bassin: 3,4 m; profondeur à l'accès: 3,6 m au niveau d'eau +134 cm d'après la station hydrométrique Wien-Reichsbrücke. Le bassin est protégé contre la débâcle jusqu'au niveau d'eau +950 cm d'après la station hydrométrique Wien-Reichsbrücke. Les rives de l'accès du bassin sont inondées au niveau d'eau +570 cm, et celles du bassin au niveau d'eau +800 cm.

La capacité du bassin est de 60 bâtiments. Les bateaux-citernes ne sont admis qu'après dégazage. Lors de l'emplacement des bâtiments pour l'hivernage, il faut laisser près des élévateurs un espace libre pour les opérations de chargement.

Dans le bassin, il y a de l'eau potable. Le bureau de poste se trouve à 3 km du bassin. Une chaussée passe à proximité du bassin. L'arrêt de tramway le plus proche se trouve à 2 km.

Le bassin relève de la compétence de la Surveillance fluviale "Wien-Donaukanal" et de la municipalité de Vienne.


АЛЬБЕРН
ALBERN
ДУНАЙ
DANUBE
1918
1919
1920
12

Le port de Lobau pour bateaux-citernes (13) se trouve sur la rive gauche du Danube, à 12 km en aval du pont-route Reichsbrücke, au km 1916,4.

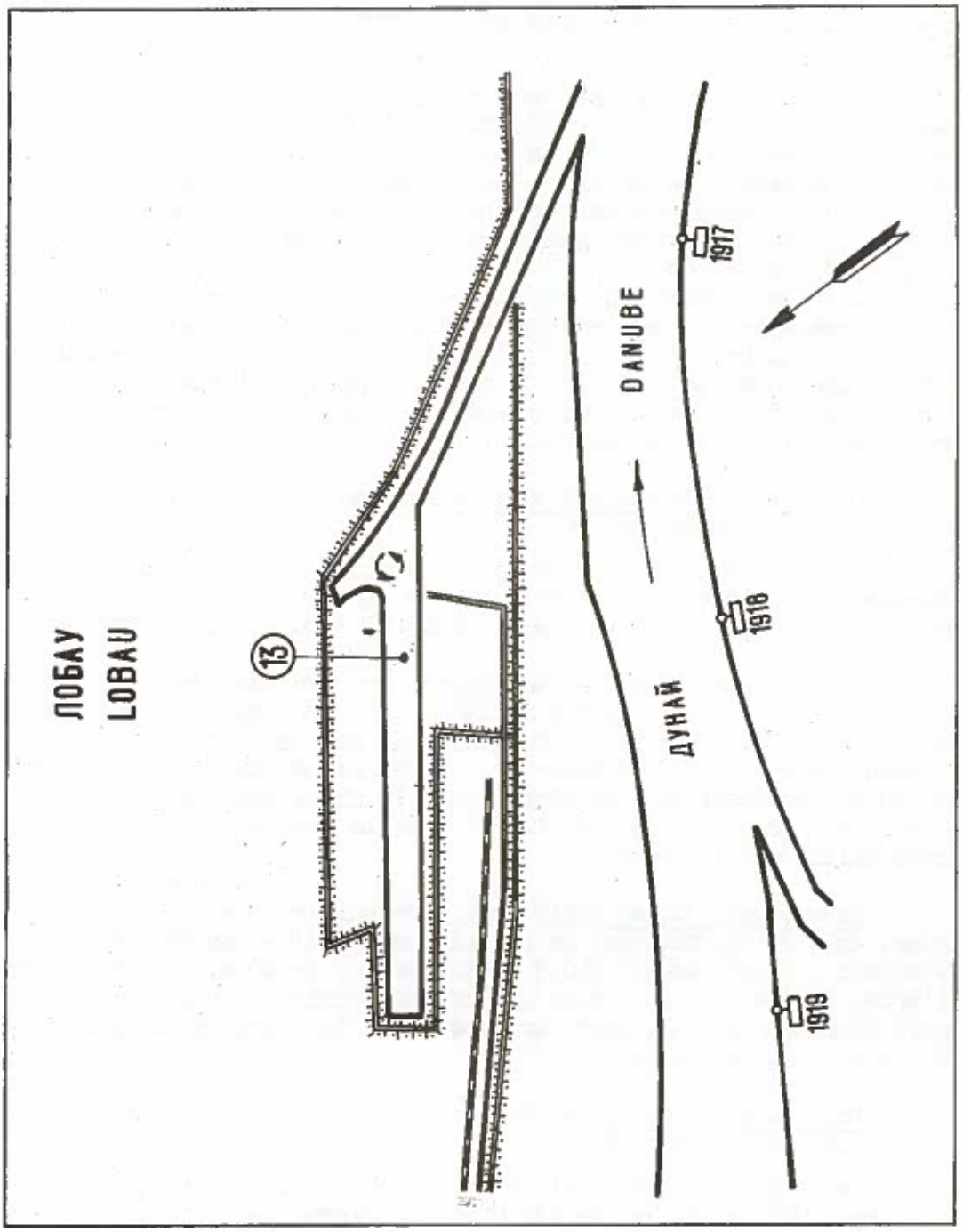
Le port comprend deux parties: un bassin pour les opérations de chargement et un bassin pour le stationnement des bâtiments.

La longueur du bassin pour les opérations de chargement est de 1300 m, sa largeur de 65 m. La longueur du bassin pour le stationnement est de 200 m, sa largeur de 80 m. La largeur (au plafond) de l'accès au port est de 43 m. La profondeur dans le port est de 3,8 m au niveau d'eau +134 cm d'après la station hydrométrique Wien-Reichsbrücke, et à l'accès elle est de 4,0 m. Le port est protégé contre la débâcle jusqu'au niveau d'eau +1000 cm d'après la station hydrométrique Wien-Reichsbrücke. A l'accès du port les rives sont inondées au niveau d'eau +730 cm.

La capacité du port est de 60 bâtiments. Seuls des bateaux-citernes hivernent dans le port.

Lors de la disposition des bâtiments dans le bassin pour l'hivernage, il faut laisser dans la région des quais où sont installées des pompes, un espace libre pour les opérations de chargement.

L'eau potable se trouve dans la région du bassin pour les opérations de chargement. Le bureau de poste se trouve à 6 km du port. Une chaussée et une ligne de tramway passent à 5 km du port. Une ligne d'autobus relie le port à la ville de Vienne. Le port relève de la compétence de la Surveillance fluviale "Wien-Prater" et de la municipalité de Vienne.


ЛОБАУ
LOBAU
13
DANUBE
ДУНАЙ
1917
1918
1919

Le port d'hiver de Bratislava (14) se trouve sur la rive gauche du Danube, aux abords aval de la ville de Bratislava, au km 1866,25.

Le port comprend deux bassins: sud et nord. La longueur du bassin nord est de 600 m, celle du bassin sud de 550 m; la longueur de l'accès est de 550 m; la largeur du bassin sud est de 100 m, celle du bassin nord de 150 m. La largeur de l'accès aux bassins est de 50 m. Profondeur des bassins au niveau d'eau +188 cm d'après la station hydrométrique Bratislava: bassin sud - 2,0 m; bassin nord - 2,5 m; accès - 2,0 m. Les bassins sont protégés contre le charriage. La capacité des bassins est de 170 bâtiments. L'hivernage des bateaux-citernes requiert l'autorisation spéciale de la Capitainerie du port de Bratislava. Dans le port, il y a un chantier naval, une conduite d'eau et un poste d'appel téléphonique. Le port est relié à la ville par les moyens de transport municipaux. Le bureau des PTT se trouve dans la ville.

Le bassin Pálenisko de Bratislava est situé sur la rive gauche du Danube, au km 1865,4.

La longueur du port est de 750 m et la largeur de 180 m. La longueur de l'accès est de 400 m et sa largeur de 100 m. Le bassin est protégé contre le charriage. Capacité du bassin: 150 bâtiments.

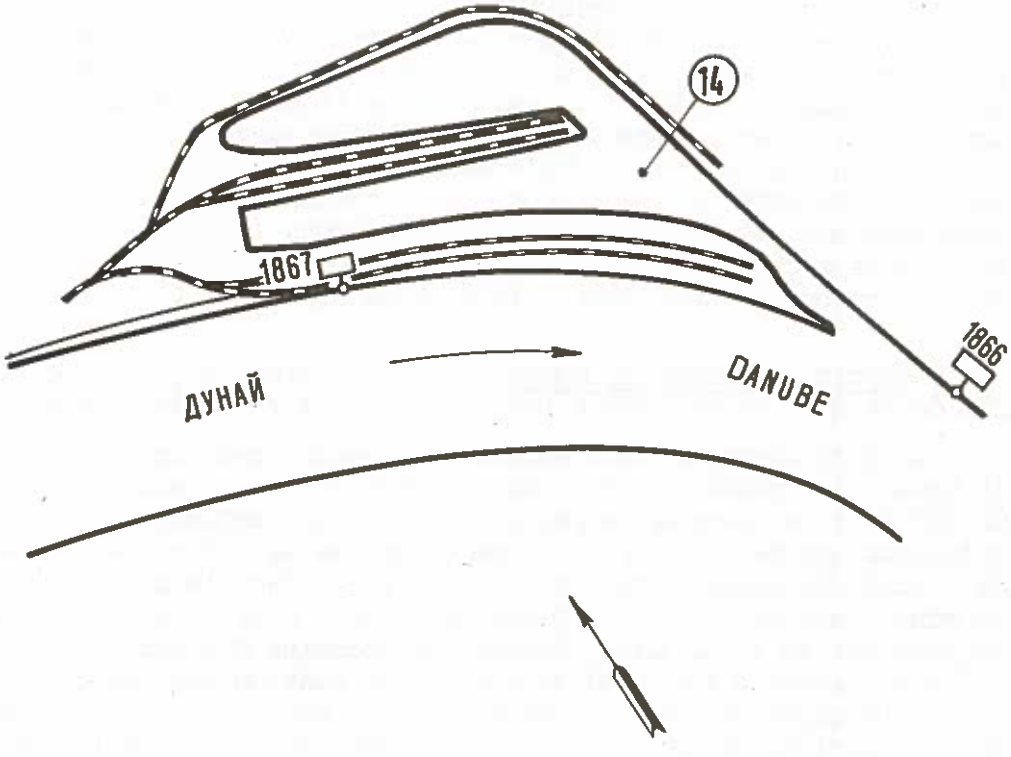
Le bassin du chantier de réparations navales de Bratislava est situé sur la rive gauche du Danube, en aval du port de Palenisko, au km 1865. La longueur du bassin du port est de 650 m et sa largeur de 200 m. La longueur de l'accès est de 200 m et sa largeur de 50 m. Le bassin est protégé contre le charriage. La capacité du bassin est de 70 bâtiments. Il y a dans le bassin un dock pour la réparation des bâtiments.

Bratislava, Vlčie hrdlo se trouve sur la rive gauche du Danube, en aval du chantier de réparations navales, au km 1864,7. La longueur du port est de 250 m et la largeur de 80 m; la largeur de l'accès est de 40 m. Le port est protégé contre le charriage. Le port étant en voie de construction, seuls les bateaux de sport sont autorisés à y stationner.

Bratislava, Petržalka. Ce port se trouve sur la rive droite du Danube, au km 1862,250.

La longueur du port est de 500 m et sa largeur de 110 m. La longueur de l'accès est de 600 m et sa largeur de 50 m. Le port est protégé contre le charriage. Le port est destiné à la manutention du gravier. La capacité du port est de 40 bâtiments.

БРАТИСЛАВА
BRATISLAVA



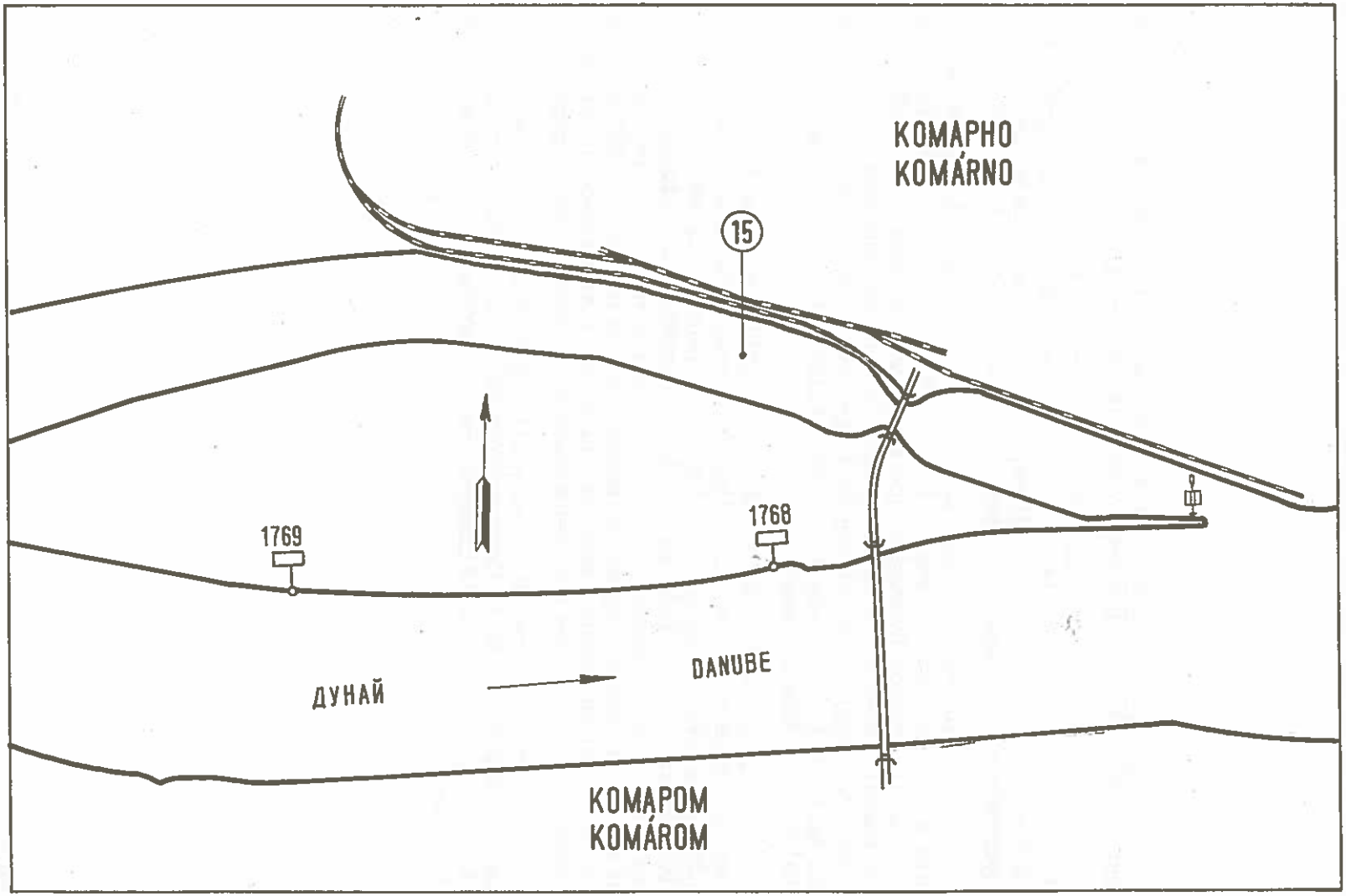
Le bras de Čilistov se trouve sur la rive gauche du Danube, au km 1841,8. La longueur de l'abri est de 500 m et la largeur de 40 m. La largeur à l'accès est de 20 m. La profondeur dans l'hivernage est de 0,8 m auprès du niveau d'eau +188 cm d'après la station hydrométrique de Bratislava.

L'abri d'hiver provisoire Fodraska se trouve sur la rive gauche du Danube, dans l'embouchure du bras Baka, au km 1820,5. La longueur de l'espace destiné à l'abri d'hiver provisoire est de 110 m, sa largeur de 50 m et la largeur de l'accès de 40 m. La profondeur est de 1,5 m au niveau d'eau +188 cm d'après la station hydrométrique Bratislava. La capacité de l'abri est de 10 bâtiments. L'abri est protégé contre la débâcle jusqu'au niveau d'eau +800 cm d'après la station hydrométrique Bratislava. Une chaussée passe à proximité de l'abri. La communication avec la localité Gabčikovo est assurée par une ligne d'autobus (6 km). Le bureau des PTT se trouve dans la localité Gabčikovo. L'abri relève de la compétence de la Capitainerie du port de Bratislava.

Le port intérieur de Komárno (15) est situé sur la rive gauche du Danube, au km 1767,1 (au milieu de la ville de Komárno).

Le port comprend deux bassins: le bassin extérieur (est) et le bassin intérieur (ouest). La longueur du bassin extérieur est de 600 m et sa largeur moyenne de 165 m. La longueur du bassin intérieur est de 1240 m, sa largeur moyenne de 165 m. La largeur de l'accès du bassin extérieur est de 80 m. Dans le port il y a un pont-route mobile. La largeur de la voie pour le passage sous le pont est de 43 m. La profondeur des bassins à l'accès est de 2,5 m au niveau d'eau +150 cm d'après la station hydrométrique Komárno. La capacité des bassins est de 520 bâtiments. Une autorisation spéciale de la Capitainerie du port de Komárno est nécessaire pour l'hivernage des bateaux-citernes.

Dans le port il y a un chantier naval, une conduite d'eau et un poste d'appel téléphonique. Le bureau des PTT se trouve dans la ville. Le port est relié à la ville par les moyens de transport municipaux.


КОМАРНО
KOMÁRNO
15
1769
1768
ДУНАЙ
DANUBE
КОМАРОМ
KOMÁROM

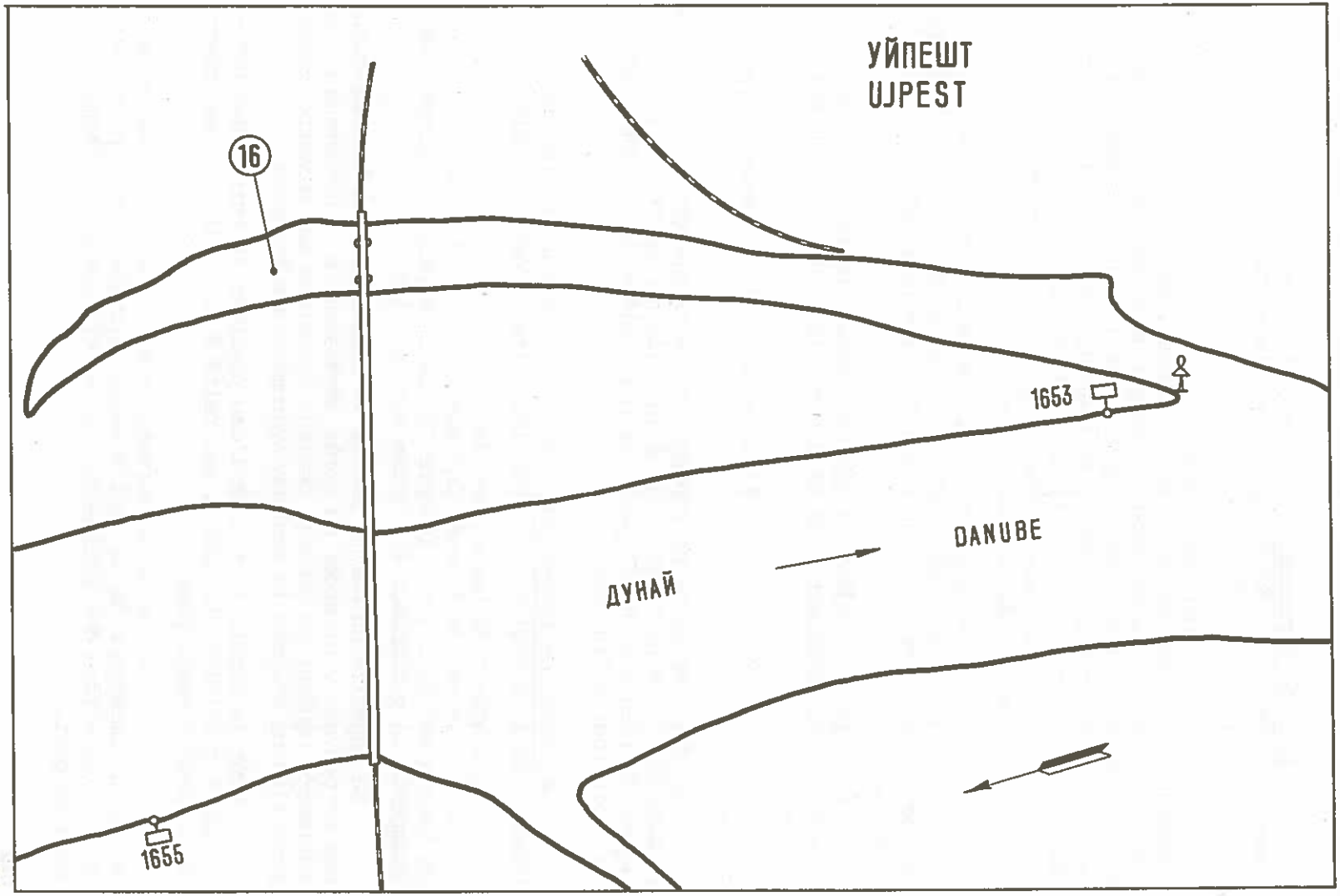
Le bassin d'Ujpest(16) se trouve sur la rive gauche du Danube, aux abords amont de Budapest, dans la région du km 1652,9.

La longueur du bassin est de 2000 m; sa largeur, de 100 à 150 m. La largeur de l'accès au bassin est de 30 m. La profondeur du bassin est de 3,0 m au niveau d'eau +250 cm d'après la station hydrométrique Budapest; la profondeur à l'accès est de 3,5 m.

Le bassin est traversé par un pont-rail dont la passe navigable a les gabarits suivants: H = 15,20 m, B = 65,00 m à la cote "0" de la station hydrométrique Budapest. En aval de l'accès dans le bassin, près de la rive gauche, il y a des ouvrages en béton armé. Des mesures de précautions particulières doivent être prises en entrant dans le bassin. Un feu côtier à feu blanc fixe est installé à l'accès du bassin.

La capacité du bassin est de 250 bâtiments. Les bateaux-citernes ne peuvent y hiverner qu'après dégazage. Le stationnement des bâtiments dans le bassin est dangereux pendant la débâcle, lorsque le niveau d'eau d'après la station hydrométrique Budapest dépasse +900 cm. Dans le bassin il y a un chantier naval, une conduite d'eau et un poste d'appel téléphonique. Le bureau des PTT se trouve non loin du bassin, dans la ville. La liaison avec la ville de Budapest est assurée par des moyens de transport municipaux.

Du point de vue de la surveillance fluviale, le bassin relève de la compétence de la Capitainerie fluviale, et du point de vue de la disposition des bâtiments, de la compétence de l'Administration des ports.


УЙПЕШТ
UJPEST
16
1653
DANUBE
ДУНАЙ
1655

Le port de Ferencváros (17) est situé dans la partie supérieure du bras de Soroksár qui se ramifie du Danube à gauche, dans la région du km 1642,15.

A l'accès du port se trouve l'écluse Kvassay, à un sas. La longueur du sas est de 75,00 m; sa largeur, de 9,80 m. Le bassin pour l'hivernage des bâtiments comprend deux parties, la première est située entre l'embouchure du bras et l'écluse Kvassay, et la seconde (port de Ferencváros), en aval de l'écluse. La profondeur dans le bras est de 2,0 m à la cote "0" de la station hydrométrique Budapest. La profondeur dans le port de Ferencváros est de 2,5 m à la cote "0" de la station hydrométrique Kvassay.

La capacité de la première partie de l'hivernage est de 3 bâtiments, et de la seconde (port de Ferencváros), de 15 bâtiments. Les bateaux-citernes ne sont admis à l'hivernage qu'après avoir été dégazés.

L'hivernage pendant la débâcle devient dangereux lorsque les niveaux d'eau dépassent +950 cm d'après la station hydrométrique Budapest.

Dans le port il y a de l'eau potable et un poste d'appel téléphonique.

Un chantier naval de réparations se trouve dans la localité Dunaharaszti. Le port est relié à la ville de Budapest par les moyens de transport municipaux. Le port relève de la compétence de la Capitainerie fluviale.

Le bassin de Lágymányos (18) se trouve sur la rive droite du Danube, dans la région de la banlieue dite Albertfalva, au km 1641,9.

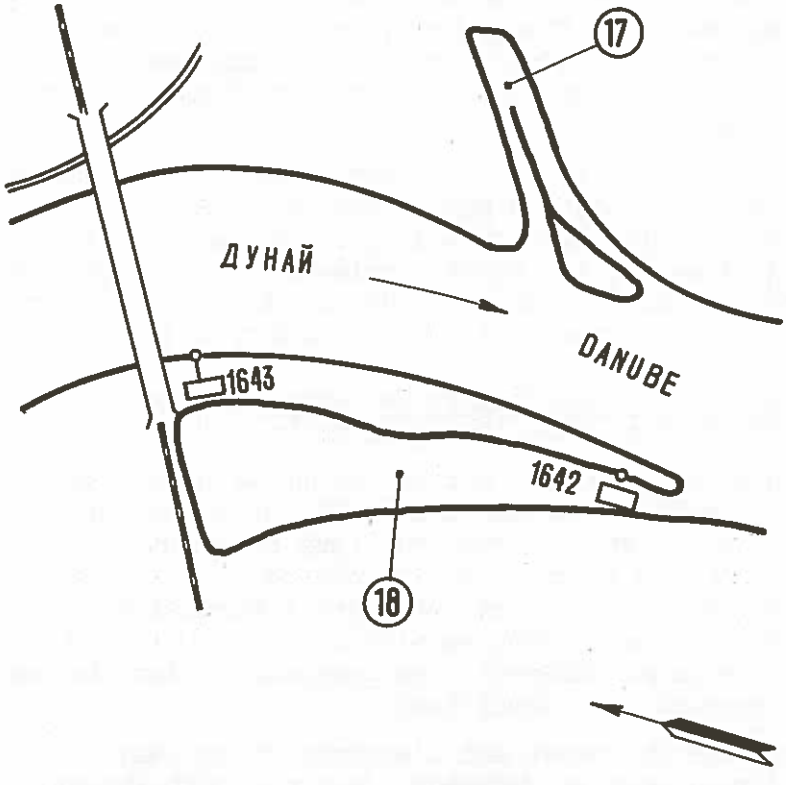
La longueur du bassin est de 800 m; sa largeur de 100 à 200 m. La largeur de l'accès du bassin est de 20 m. La profondeur du bassin est de 1,5 m à la cote "0" de la station hydrométrique Budapest; la profondeur à l'accès est de 1,0 m.

La capacité du bassin est de 70 bâtiments. Les bateaux-citernes ne peuvent y hiverner qu'après dégazage. Le stationnement des bâtiments pendant la débâcle devient dangereux aux niveaux dépassant +900 cm d'après la station hydrométrique Budapest.

Dans le bassin il y a de l'eau potable; le bureau des PTT se trouve à proximité. Le bassin est relié à la ville par les moyens de transport municipaux.

Du point de vue de la surveillance fluviale, le bassin relève de la compétence de la Capitainerie fluviale, et du point de vue de la disposition des bâtiments, de la compétence de l'Administration du port.

ФЕРЕНЦВАРОШ
FERENCVÁROS



ЛАДЬМАНЬОШ
LÁGYMÁNYOS

Les bassins du port de Csepel (19) sont situés sur la rive gauche du Danube, dans la région du km 1639,7. La longueur du bassin nord est de 675 m; sa largeur, de 100 à 125 m. La longueur du bassin sud est de 820 m; sa largeur, de 100 à 150 m.

A la cote "0" de la station hydrométrique Budapest, la profondeur est de 1,0 m dans les bassins et de 1,5 m à l'accès des bassins. A l'accès du port est installé un feu côtier (phare) blanc à feu fixe.

La capacité des bassins est approximativement de 300 bâtiments. Les bateaux-citernes ne sont admis à l'hivernage qu'après avoir été dégazés. Pour l'hivernage, les bâtiments sont garés près des rives. Pendant la débâcle, le stationnement devient dangereux lorsque les niveaux d'eau dépassent +850 cm d'après la station hydrométrique Budapest.

Dans les bassins il y a de l'eau potable, un chantier naval de réparations et un poste d'appel téléphonique. Une voie ferrée électrique municipale passe près du port. En ce qui concerne la surveillance fluviale, les bassins relèvent de la compétence de la Capitainerie fluviale, et du point de vue de la disposition des bâtiments, de la compétence de l'Administration du port.

Le bassin pétrolier du port de Csepel (20) se trouve sur la rive gauche du Danube, dans la région du km 1639,5.

La longueur du bassin est de 350 m; sa largeur, de 110 m. La longueur de l'accès au bassin est de 140 m; sa largeur, de 20 m. A la cote "0" de la station hydrométrique Budapest, la profondeur du bassin est de 1,0 m; celle de l'accès, de 1,5 m. Les profondeurs indiquées ne sont pas assurées sur toute l'étendue du bassin et de son accès. Pour cette raison, au niveau d'eau +150 cm d'après la station hydrométrique Budapest, les profondeurs dans le bassin et à son accès peuvent être insuffisantes.

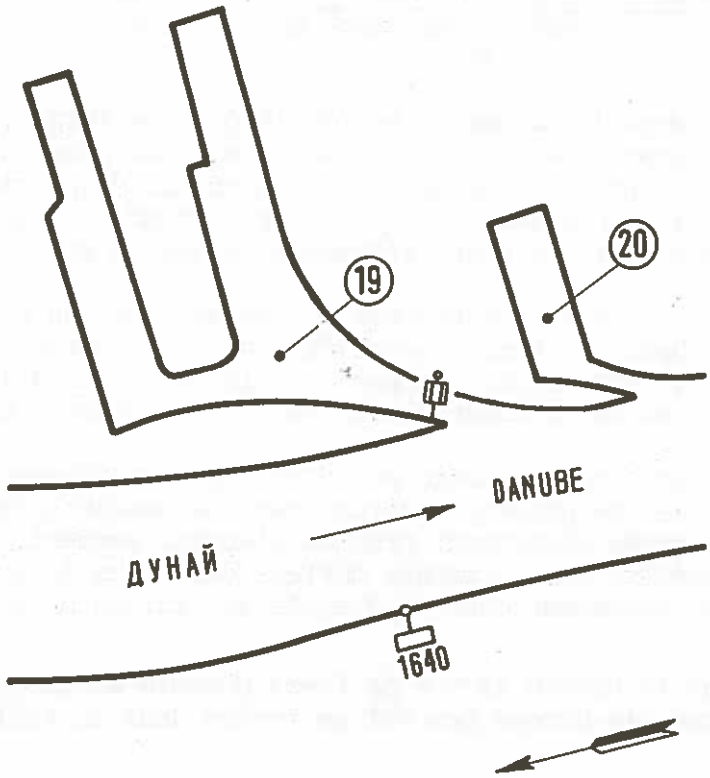
La capacité du bassin est d'environ 30 bâtiments. Seuls des bateaux-citernes, dont le dégazage n'est pas obligatoire, peuvent hiverner dans ce bassin.

Pendant la débâcle, le stationnement devient dangereux lorsque les niveaux d'eau dépassent +850 cm d'après la station hydrométrique Budapest.

A proximité du bassin passe une voie ferrée électrifiée municipale. Le bassin est pourvu d'eau potable.

Du point de vue de la surveillance fluviale, le bassin relève de la compétence de la Capitainerie fluviale; du point de vue de la disposition des bâtiments, il relève de l'Administration du port.

ЧЕПЕЛЬ
CSEPEL



Le bassin du port de Dunaujváros (21) se trouve sur la rive droite du Danube, aux abords amont de la ville de Dunaujváros, dans la région du km 1578,7.

La longueur du bassin est de 1600 m; sa largeur de 80 à 150 m. La largeur de l'accès est de 30 m. A la cote "0" de la station hydrométrique Dunaujváros, la profondeur du bassin est de 1,2 m; celle de l'accès, de 1,5 m. Les profondeurs indiquées ne sont pas assurées sur toute l'étendue du bassin et de son accès.

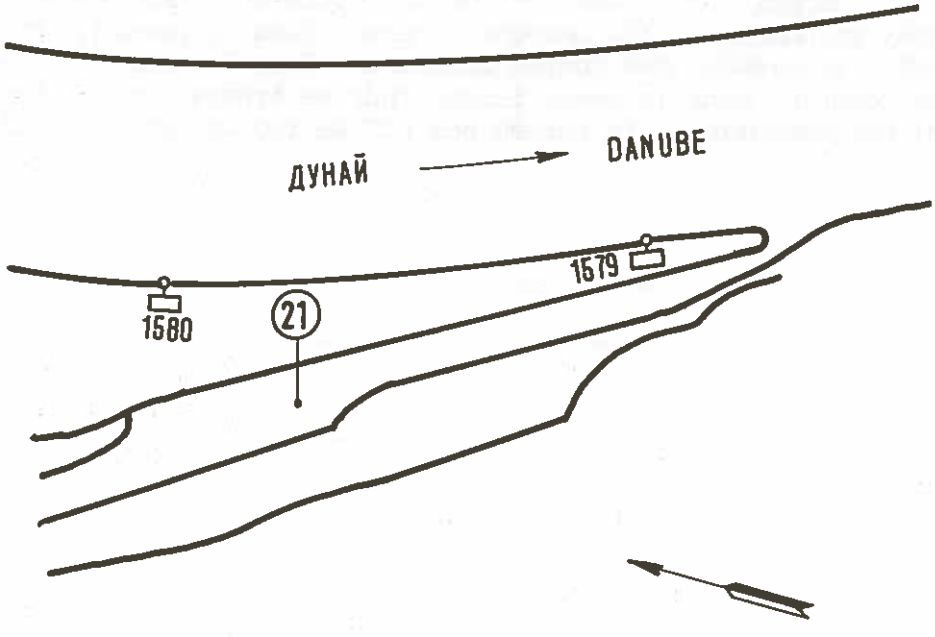
Pour la raison mentionnée ci-dessus, lors du niveau d'eau +100 cm d'après la station hydrométrique Dunaujváros, les profondeurs peuvent être insuffisantes dans le bassin et à l'accès. A l'accès du bassin est installé un feu côtier (phare) blanc à éclats.

La capacité du bassin est d'environ 200 bâtiments. Les bateaux-citernes ne peuvent hiverner dans le bassin qu'après dégazage et sont garés séparément près de l'accès. Pendant la débâcle, le stationnement des bâtiments devient dangereux lorsque les niveaux d'eau dépassent +650 cm d'après la station hydrométrique Dunaujváros.

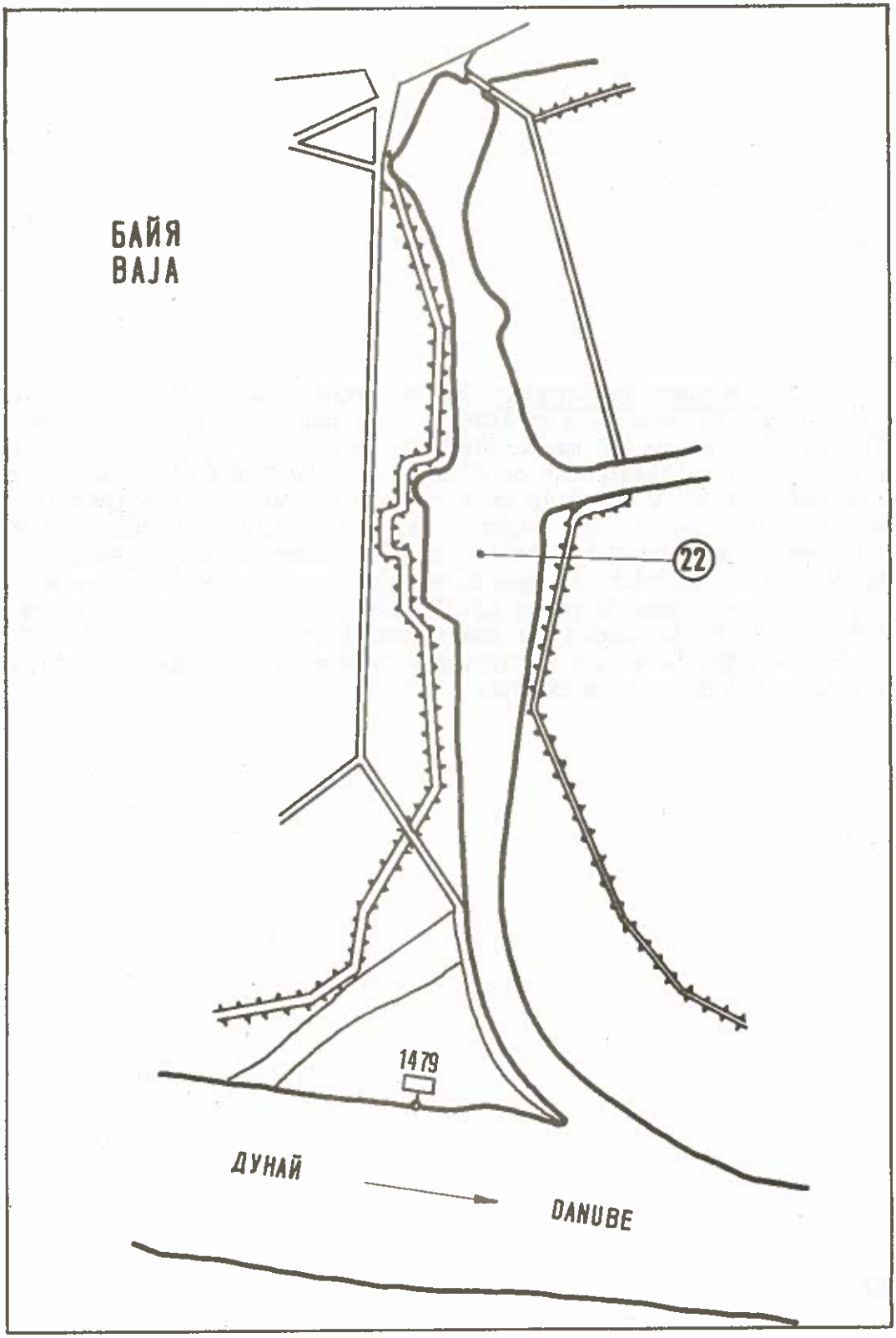
Dans le bassin il y a de l'eau potable et un poste d'appel téléphonique; le bureau des PTT se trouve dans la ville de Dunaujváros.

En ce qui concerne la surveillance fluviale, le bassin relève de la compétence de la Capitainerie fluviale, et du point de vue de la disposition des bâtiments, il relève de celle de l'Administration du port.

ДУНАУЙВАРОШ
DUNAUJVÁROS

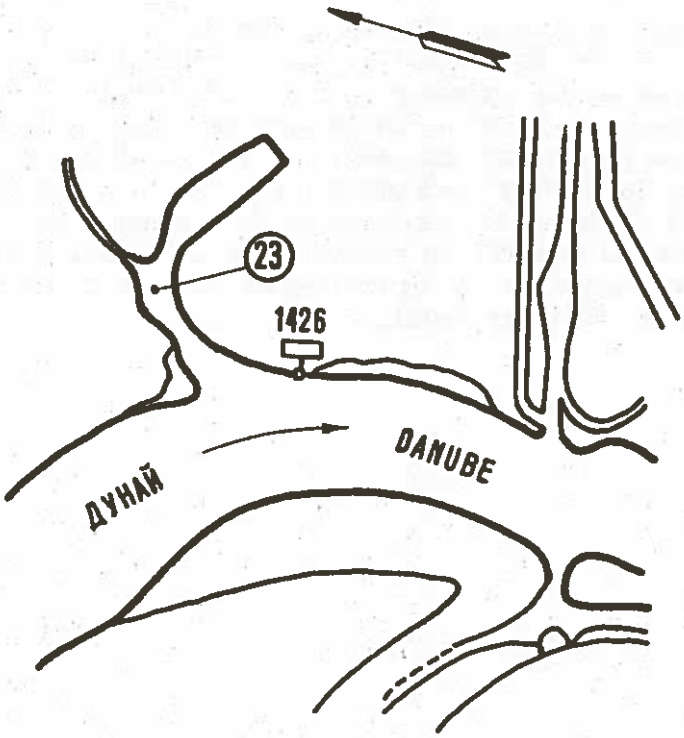


Le bassin de Baja (22) est situé sur la rive gauche du Danube, dans la région du km 1478,9. La longueur de l'espace servant d'hivernage est de 2000 m; sa largeur, de 50 m. La largeur de l'accès est de 25 m. La profondeur du bassin est de 1,5 m; celle de l'accès est de 1,1 m à la cote "0" de la station hydrométrique Baja. La capacité de l'abri est de 120 bâtiments. Les bateaux-citernes, au nombre de 15, peuvent hiverner dans le bassin, près de l'accès, séparément des autres bâtiments. Dans le bras il y a de l'eau potable. Dans le canal Istvan Thür se trouve un chantier naval de réparations. Le bureau des PTT se trouve dans la ville.

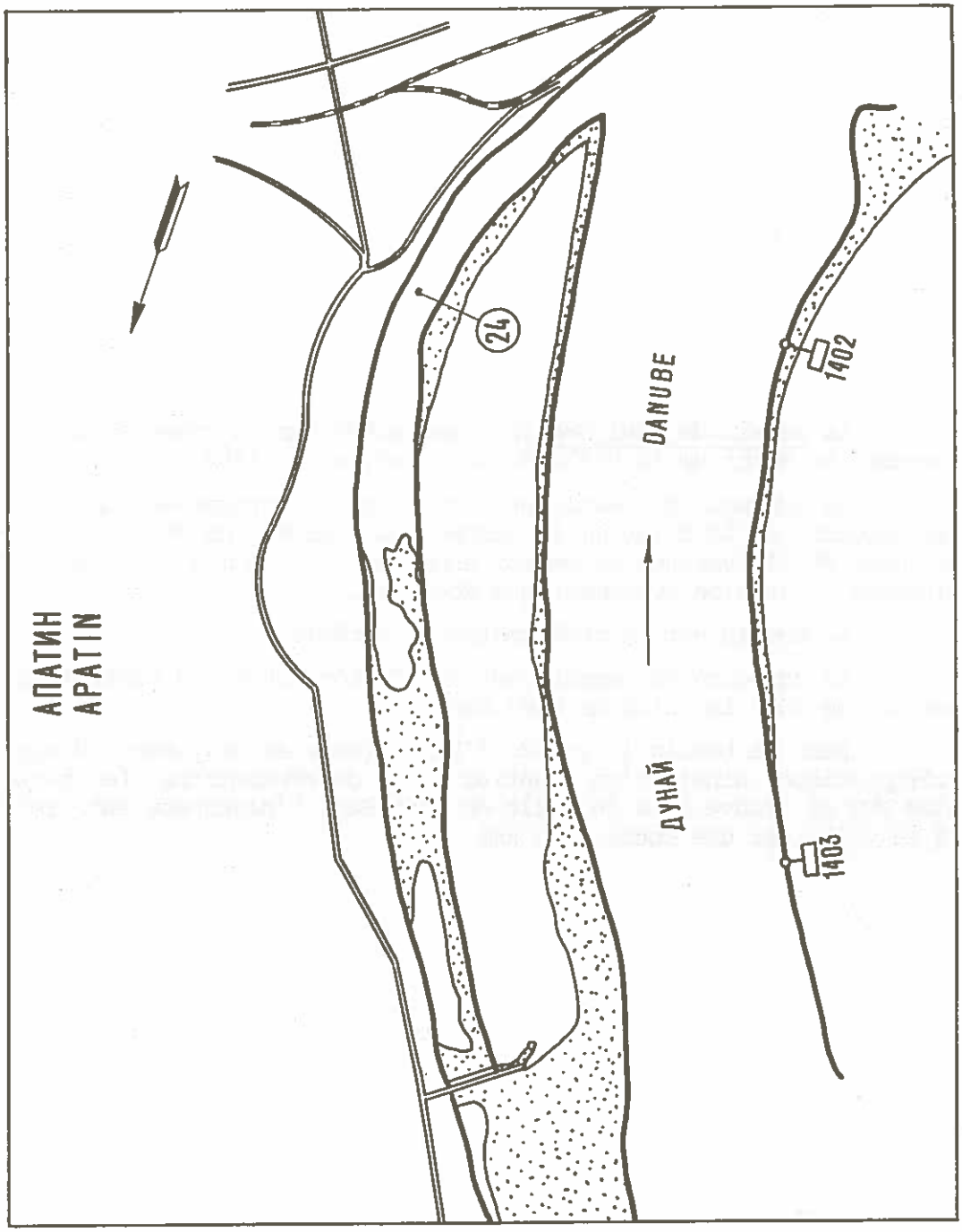

БАЙЯ
ВАЈА
22
1479
ДУНАЈ
DANUBE

L'hivernage de Baračka (23) se trouve sur la rive gauche du Danube, dans la région du km 1426,1. La longueur du bassin servant d'hivernage est de 700 m; sa largeur, de 40 à 60 m. La largeur de l'accès dans le bassin est de 25 m, la profondeur du bassin et de son accès est de 2,5 m à la cote "0" de la station hydrométrique Bezdan. L'hivernage est protégé contre la débâcle. La capacité de l'hivernage est de 60 bâtiments. Le stationnement des bateaux-citernes y est interdit. Le bassin est pourvu d'eau potable, mais il n'y a pas de bureau de poste ni d'électricité. L'hivernage est relié à la ville de Bezdan par une route (6 km). Le bureau des PTT se trouve dans la ville; l'hivernage relève de la compétence de la Capitainerie du port de Bezdan.

БАРАЧКА
BARAČKA



L'hivernage Apatin (24) se trouve sur la rive gauche du Danube, dans la région du km 1401,5. Les travaux d'aménagement ne sont pas encore achevés. La longueur du bassin à l'heure actuelle est de 450 m, sa largeur, de 35-40 m. La largeur de l'accès dans le bassin est de 25 m; la profondeur du bassin et de son accès est de 2,5 m à la cote "0" de la station hydrométrique Apatin. L'hivernage est protégé contre la débâcle. La capacité de l'hivernage est de 15-20 bâtiments. Le bureau des PTT se trouve dans la ville. L'hivernage relève de la compétence de la Capitainerie du port d'Apatin. Dans le bassin il y a un chantier naval.


АПАТИН
APATIN
24
DANUBE
ДУНАЈ
1402
1403

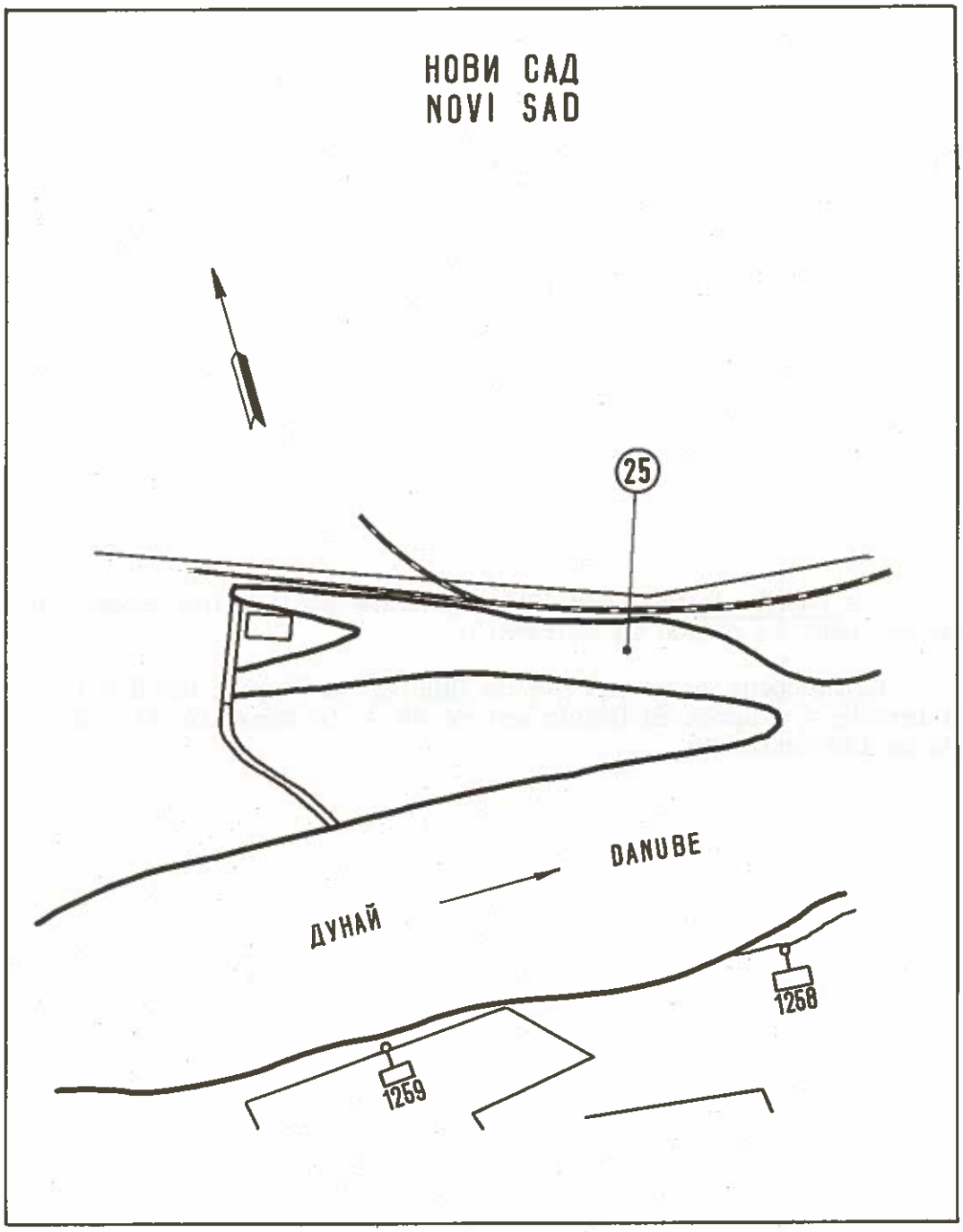
Le bassin de Novi Sad (25) est situé sur la rive gauche du Danube, en amont de la ville de Novi Sad, au km 1257,8.

La longueur du bassin utilisé pour l'hivernage est de 1100 m; sa largeur, de 50 à 130 m; la largeur de l'accès, de 30 m. La profondeur de l'hivernage et de son accès est de 2,5 m à la cote "0" d'après la station hydrométrique Novi Sad.

Le bassin est protégé contre la débâcle.

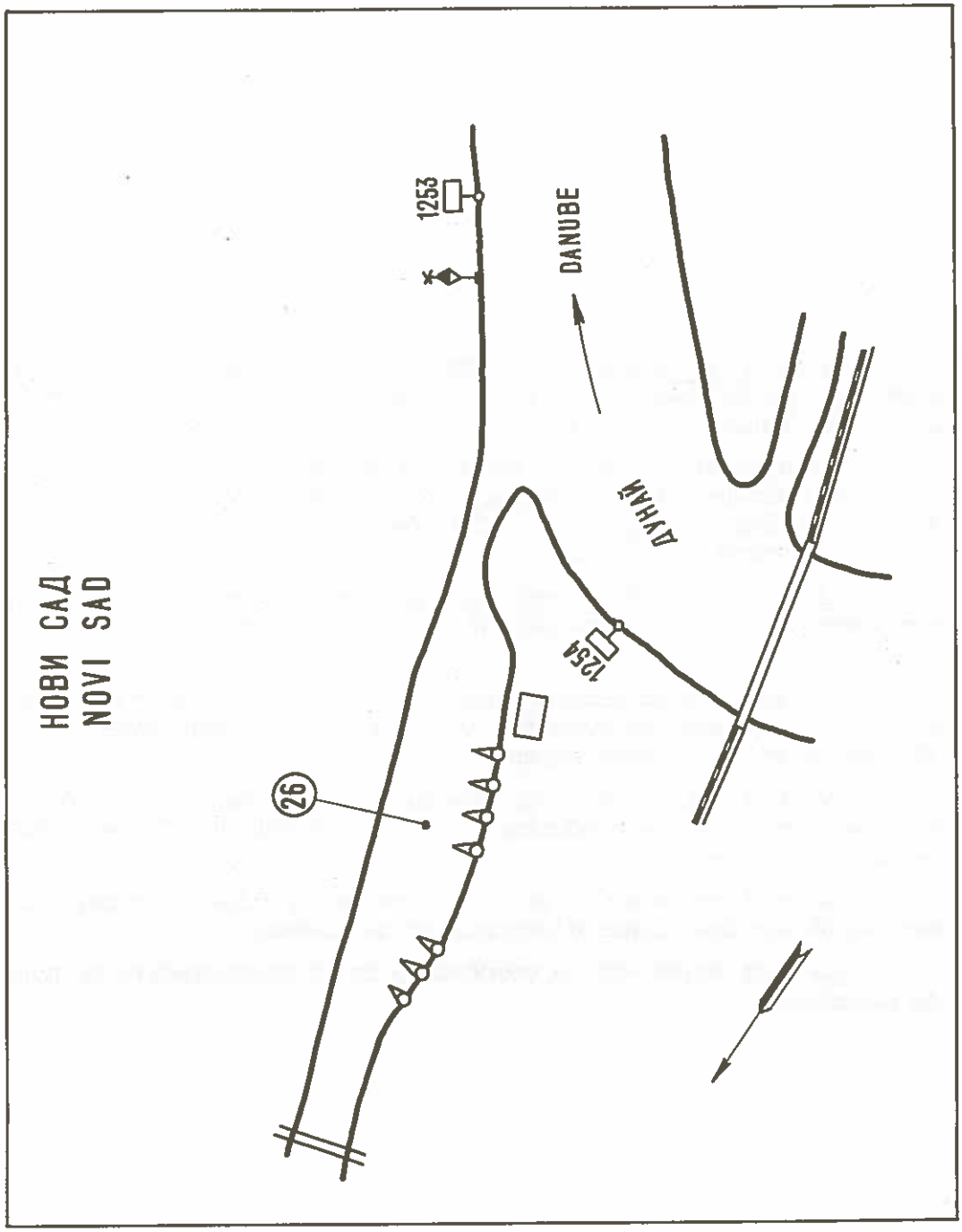
La capacité du bassin est de 130 bâtiments. La capitainerie se trouve dans la ville de Novi Sad.

Dans le bassin il y a de l'eau potable et un poste d'appel téléphonique, ainsi qu'un chantier naval de réparations. Le bureau des PTT se trouve dans la ville de Novi Sad. L'hivernage est relié à la ville par une route (1,5 km).


НОВИ САД
NOVI SAD
25
DANUBE
ДУНАЈ
1258
1259

Le bassin de Novi Sad (26) se trouve sur la rive gauche du Danube, dans la région du km 1253,5.

La longueur du bassin est de 1100 m, sa largeur de 68 à 150 m La largeur à l'accès du bassin est de 50 m. La capacité du bassin est de 120 bâtiments.


НОВИ САД
NOVI SAD
26
1253
1254
DANUBE
ДУНАВ

Le port de Beograd (27) comprend deux bassins: le bassin supérieur et le bassin inférieur. Le port est situé sur la rive droite du Danube, au km 1167,5.

La longueur du bassin supérieur est de 940 m, celle du bassin inférieur,de 394 m. La largeur approximative des bassins est de 85 m et leur profondeur à l'ENR, de 3 m (ENR +34 d'après la station hydrométrique Zemun).

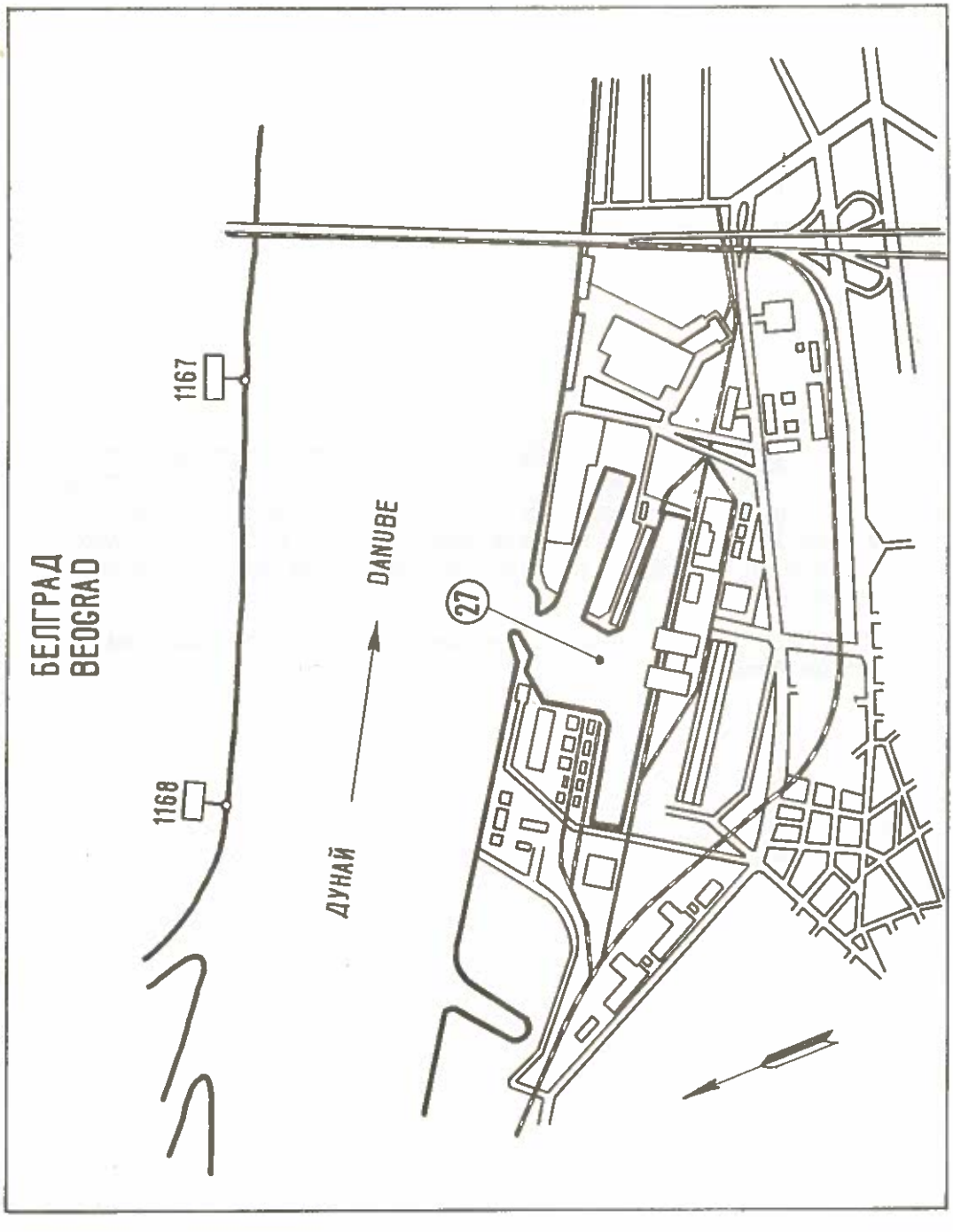
La profondeur à l'accès, qui est commun aux deux bassins, est identique à celle des bassins, sa largeur est de 48 m aux niveaux bas et moyens.

Le port est entièrement protégé contre la débâcle et peut servir d'hivernage. Sa capacité totale est approximativement de 300 bâtiments de tonnage moyen.

Le port est pourvu d'un réseau téléphonique, d'un réseau de canalisation et de conduites d'eau. Le bureau des PTT se trouve dans la ville.

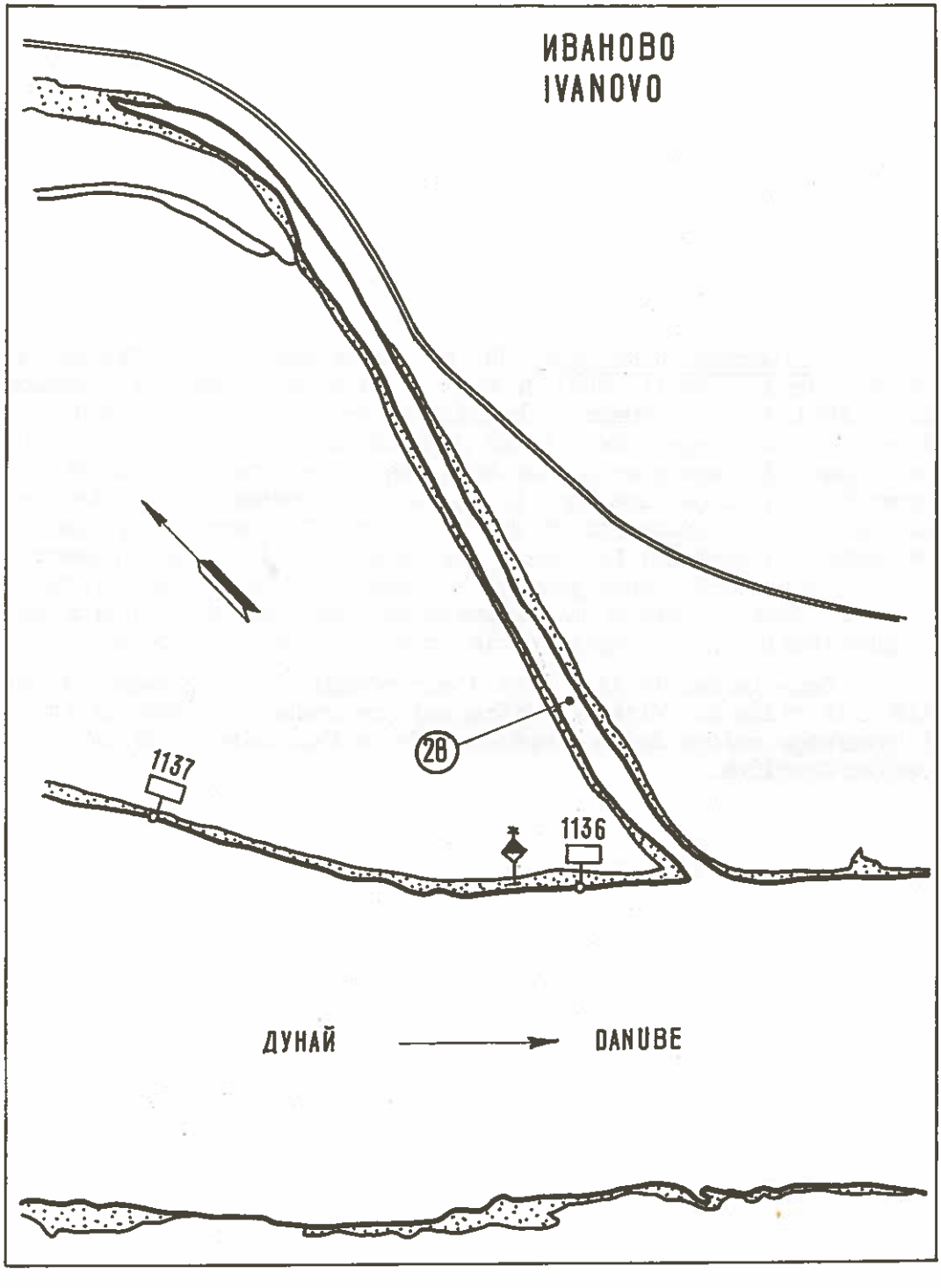
Le port est situé à environ 1 km de la ville à laquelle il est relié par des lignes d'autobus et de tramway.

Le port relève de la compétence de la Capitainerie du port de Beograd.


БЕЛГРАД
BEOGRAD
1168
1167
ДУНАЈ
DANUBE
27

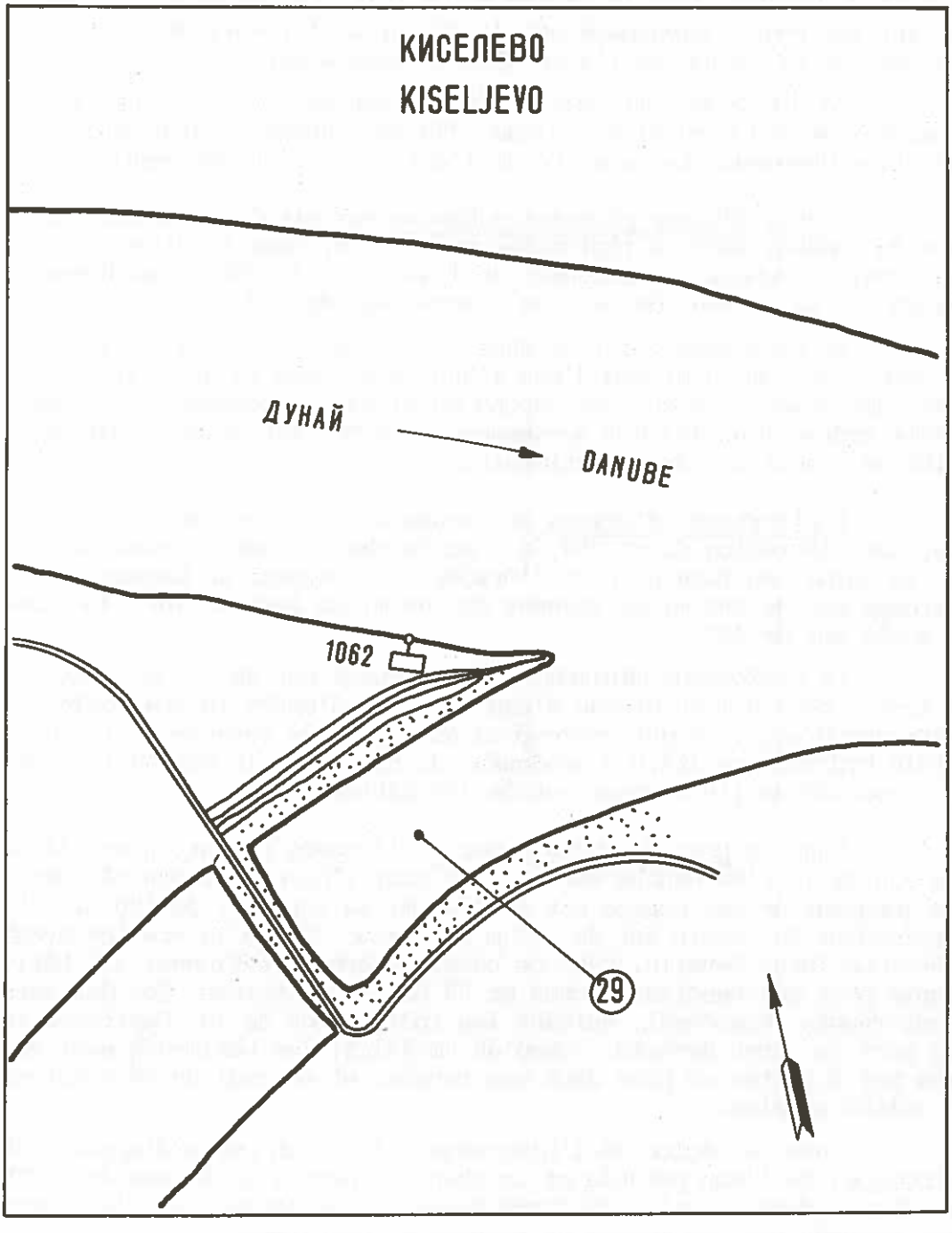
L'hivernage Ivanovo (28) pour bateaux-citernes se trouve sur la rive gauche du Danube, dans la région du km 1136. Dimensions de l'hivernage: longueur - 2200 m, largeur - 30 à 50 m; largeur de l'accès - 30 m; profondeur dans l'accès à l'hivernage - 2,5 m au "0" de la station hydrométrique Pančevo. Capacité - 200 bâtiments.

L'hivernage relève de la compétence de la Capitainerie du port de Pančevo.


ИВАНОВО
IVANOVO
28
1137
1136
ДУНАЙ
DANUBE

L'hivernage Kiseljevo (29) se trouve sur la rive droite du Danube, dans la partie aval du bras de Kiseljevo, dans la région du km 1061,9. La longueur du bassin est de 500 m et la largeur de 200-250 m. La largeur de l'accès dans le bassin est de 200 m. La profondeur du bassin et de son accès est d'environ 5 m, après la construction du barrage dans le secteur des Portes de Fer. La capacité de l'hivernage est de 100 bâtiments. L'hivernage est protégé contre la débâcle. Le bassin est pourvu de 16 bittes d'amarrage. Les bateaux-citernes peuvent hiverner dans le bassin près de l'accès, dans la partie gauche, séparément des autres bâtiments, avec l'autorisation de la Capitainerie du port de Veliko Gradište.

Dans le bassin il y a de l'eau potable. L'hivernage est relié à la ville de Veliko Gradište par une route éclairée (3 km). L'hivernage relève de la compétence de la Capitainerie du port de Veliko Gradište.


КИСЕЛЕВО
KISELJEVO
ДУНАЙ
DANUBE
1062
29

L'abri d'hiver provisoire Drencova se trouve sur la rive gauche du Danube, dans la région du km 1016. La longueur de l'espace utilisé pour l'hivernage est de 200 m; sa largeur, de 100 m. La largeur de la région de l'accès à l'hivernage est de 200 m.

La profondeur minimum de l'abri est de 2,5 m, celle de l'accès, de 3,0 m au niveau d'eau +350 cm d'après la station hydrométrique Drencova. La capacité de l'abri est de 20 bâtiments.

L'abri d'hiver provisoire Dubova est situé sur la rive gauche du Danube, dans la région des km 969-970, dans la direction de la localité Dubova. La longueur de l'abri est de 300 m, sa largeur, de 200 m. La largeur de la zone d'accès est de 100 m.

La profondeur minimum dans l'abri est de 2,5 m; celle à l'accès, de 2 m au niveau d'eau +1900 cm d'après la station hydrométrique Orşova, ce qui correspond au niveau de retenue de la centrale hydraulique (63,0 m au-dessus de la Mer Adriatique). La capacité de l'abri est de 60 bâtiments.

L'hivernage d'Orşova se trouve sur la rive gauche du Danube, dans la région du km 954, à 2 km du chenal, sur la rive droite de la Cerna, en face du port d'Orşova. La longueur du bassin d'hivernage est de 500 m, sa largeur de 300 m. La largeur de la zone d'accès est de 400 m.

La profondeur minimum de l'hivernage est de 2,5 m; celle de l'accès, de 3,0 m au niveau d'eau +1900 cm d'après la station hydrométrique Orşova, ce qui correspond au niveau de retenue de la centrale hydraulique (63,0 m au-dessus du niveau de la Mer Adriatique). La capacité de l'hivernage est de 150 bâtiments.

Dans le port de Turnu Severin, l'espace allant du km 933 au km 930 de la rive gauche est utilisé pour l'hivernage des bâtiments. La longueur de cet espace est de 3000 m; sa largeur, de 150 m. La profondeur du bassin est de 3,0 m à la cote "0" de la station hydrométrique Turnu Severin. Dans ce bassin peuvent stationner 170 bâtiments pour marchandises sèches et 30 bateaux-citernes. Ces derniers sont rangés séparément, suivant les indications de la Capitainerie du port de Turnu Severin. Jusqu'au km 931,5, les bâtiments sont garés par 5 unités au plus dans une rangée, et en aval de ce point par 3 unités au plus.

Dans la région de l'hivernage, il y a un poste d'appel téléphonique, de l'eau potable et un chantier naval. Le bureau des PTT se trouve dans la ville de Turnu Severin. La liaison avec le port est assurée par des moyens de transport municipaux.

L'hivernage relève de la compétence de la Capitainerie du port de Turnu Severin.

L'abri d'hiver Schela Veche est situé sur le Danube à 7 km en aval du port de Calafat. L'accès de l'abri se trouve entre la rive gauche et l'île Schela Veche, au km 788,5.

La longueur de l'abri est de 1000 m; sa largeur, de 70 m ; celle de l'accès, de 60 m. La profondeur dans l'abri et dans l'accès est de 2,1 m à la cote "0" de la station hydrométrique Calafat. A l'accès de l'abri et le long des rives il y a des bancs de sable, aussi faut-il, en y entrant, se tenir près de la queue de l'île. Dans l'abri, les plus grandes profondeurs sont relevées près de l'île.

L'abri est protégé contre la débâcle.

La capacité de l'abri est d'environ 80 chalands et 20 bateaux-citernes qui sont garés séparément, selon les indications de la Capitainerie du port de Calafat, à raison de 3-4 bâtiments au maximum dans une rangée.

Le bureau des PTT se trouve dans la ville de Calafat.

L'abri relève de la compétence de la Capitainerie du port de Calafat.

L'hivernage Bliznatzi se trouve sur la rive droite du Danube, dans la région du km 777,5. La longueur de l'espace destiné à l'hivernage des bâtiments est de 650 m; la largeur moyenne, de 30 m. La largeur de l'accès est de 25 m. La profondeur de l'hivernage et de son accès est de 0,4 m à la cote "0" de la station hydrométrique Lom. Dans la proximité de l'accès, à 100 m de la rive droite, il y a des pierres qui constituent un danger pour la navigation.

La capacité de l'hivernage est de 30 bâtiments.

Dans la région de l'accès à l'hivernage, il y a de l'eau potable. Non loin de l'hivernage, dans la localité Simeonovo au km 776, il y a un poste d'appel téléphonique et un bureau de poste La route de Lom-Vidin passe à proximité de l'hivernage.

L'hivernage relève de la compétence de la Capitainerie du port de Lom.

L'abri d'hiver provisoire Skomen est situé entre la rive droite du Danube et l'île Skomen. L'accès de l'abri se trouve au km 758,2. La longueur de l'espace destiné au stationnement des bâtiments est de 400 m; sa largeur moyenne, de 60 m. La largeur de l'accès à l'abri est de 45 m. La profondeur est de 0,4 m à la cote "0" de la station hydrométrique Lom.

La capacité de l'abri est d'environ 30 bâtiments. Les bâtiments sont garés en amont de l'accès, près de l'île. Les bateaux-citernes peuvent également hiverner dans l'abri.

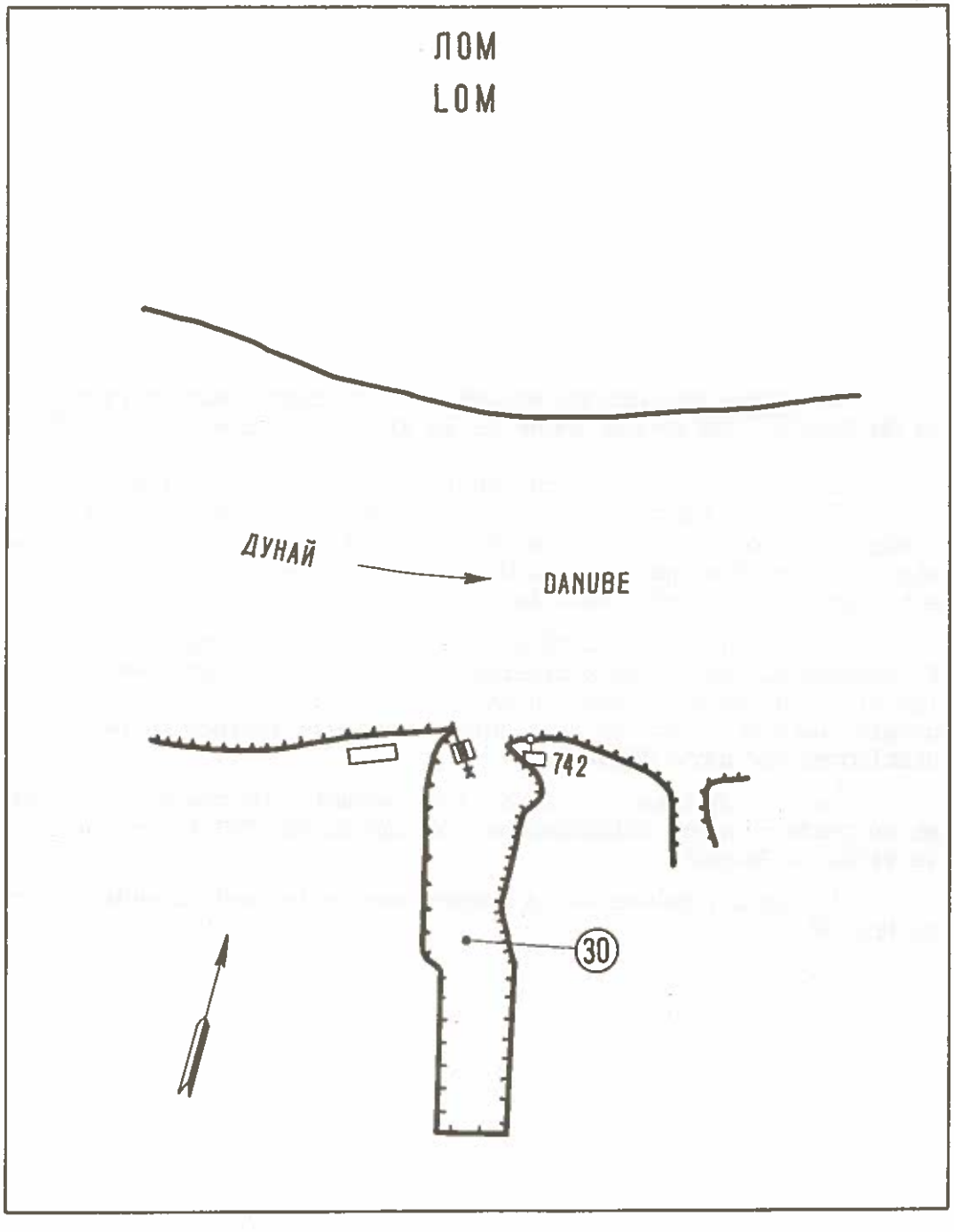
L'eau potable se trouve au km 758. Le bureau des PTT est à 4 km, dans la localité Dobridol.

L'abri d'hiver provisoire relève de la compétence de la Capitainerie du port de Lom.

Le bassin du port de Lom (30) se trouve sur la rive droite du Danube, aux abords aval de la ville de Lom, au km 742,0. Aux niveaux moyens, la longueur totale du bassin est de 720 m. Sur un espace de 420 m de long à partir de l'accès, la largeur est de 140 m; la profondeur dans cet espace, ainsi qu'à l'accès est de 2,0 m à la cote "0" de la station hydrométrique Lom. Dans le reste du bassin, d'une longueur de 300 m, la largeur est de 100 m et la profondeur de 1,0 m à la cote "0" de la station hydrométrique Lom. La largeur de l'accès du bassin est de 80 m. Un feu côtier (phare) vert à éclats est installé à l'accès du bassin. La capacité du bassin est de 70 bâtiments. Les bateaux-citernes chargés de combustibles lourds (point d'inflammation +65°) peuvent stationner sans dégazage jusqu'à 10 unités, les autres seulement après dégazage.

Dans le bassin il y a de l'eau potable, un poste d'appel téléphonique et un chantier naval de réparations. Le bureau des PTT se trouve dans la ville de Lom.

Le bassin relève de la compétence de la Capitainerie du port de Lom.


ЛОМ
LOM
ДУНАЙ
DANUBE
742
30

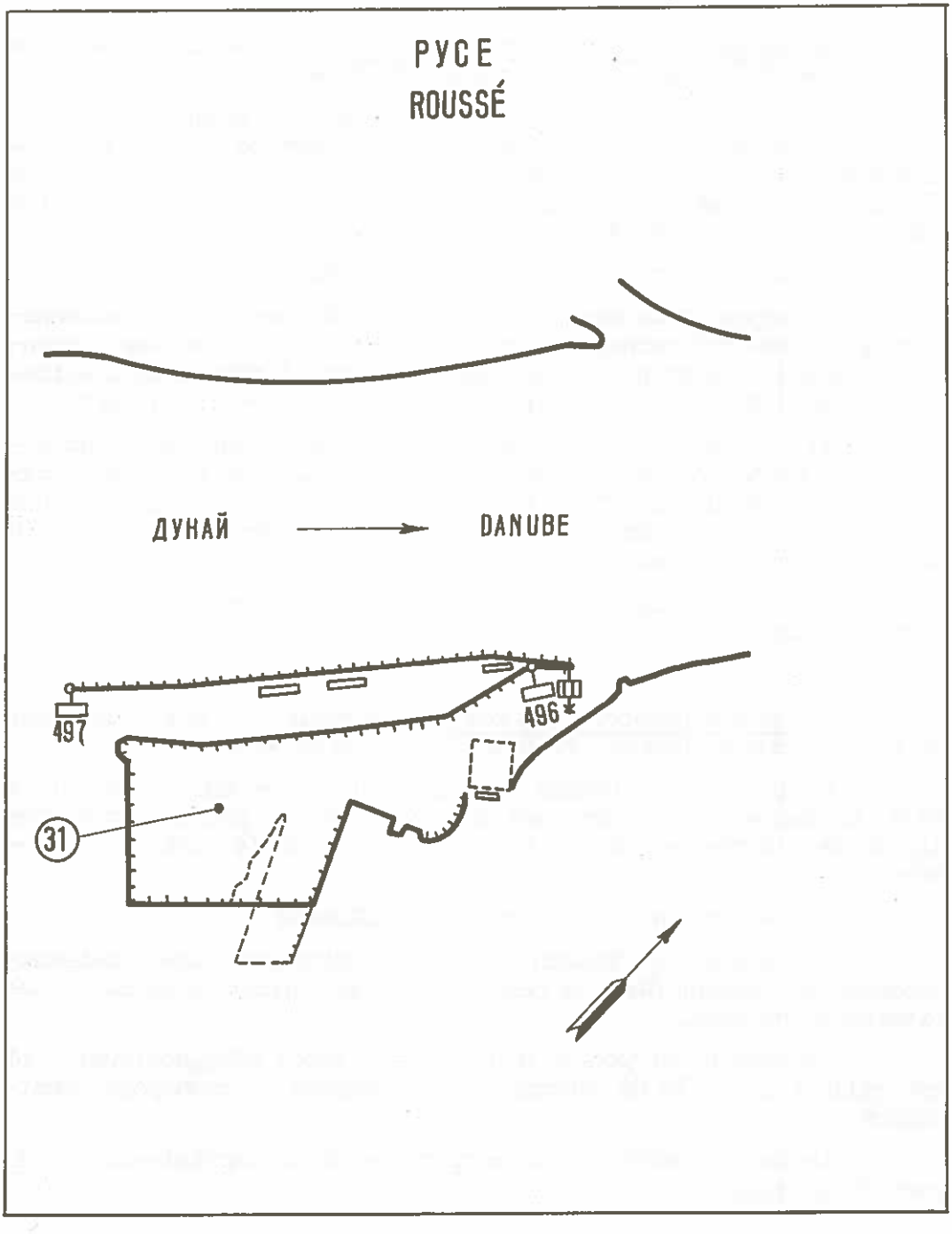
Le bassin du port de Roussé (31) se trouve sur la rive droite du Danube, aux abords amont de la ville de Roussé, au km 495,85.

La longueur moyenne du bassin est de 800 m; sa largeur, de 100 à 250 m. La largeur de l'accès au bassin est de 80 m. La profondeur du bassin et de son accès est de 2,0 m à la cote "0" de la station hydrométrique Roussé. Un feu côtier (phare) vert à éclats est installé à l'accès dans le bassin.

Le bassin est protégé contre la débâcle. Sa capacité est de 85 bâtiments. Les bateaux-citernes chargés de combustibles lourds (point d'inflammation +65°) sont autorisés à stationner dans le bassin jusqu'à 25 unités. Les autres bateaux-citernes ne peuvent y stationner qu'après dégazage.

Dans le bassin il y a de l'eau potable, un chantier naval et un poste d'appel téléphonique. Le bureau des PTT se trouve dans la ville de Roussé.

Le bassin relève de la compétence de la Capitainerie du port de Roussé.


РУСЕ
ROUSSÉ
ДУНАЙ
DANUBE
497
496
31

Le bassin Veriga du port de Giurgiu (32) se trouve sur la rive gauche du Danube, dans la région du km 492,1.

La longueur du bassin est de 1000 m; sa largeur, de 120 à 150 m. La largeur de l'accès dans le bassin est de 40 à 50 m. La profondeur du bassin et de son accès est de 2,5 m à la cote "0" de la station hydrométrique Giurgiu. Un feu côtier (phare) vert fixe est installé à l'accès du bassin.

Le bassin est protégé contre la débâcle.

La capacité du bassin est de 150 bâtiments. Le stationnement des bateaux-citernes est interdit. Dans la région des chantiers navals ne sont placés que les bâtiments à réparer, les autres sont garés d'après les indications de la Capitainerie du port.

Il y a dans le bassin une conduite de vapeur, de l'eau potable, un poste d'appel téléphonique et un chantier naval de réparations. Le bureau des PTT se trouve dans la ville de Giurgiu. Les moyens de transport municipaux assurent la liaison entre la ville de Giurgiu et le bassin.

Le bassin relève de la compétence de la Capitainerie de port de Giurgiu.

Le bassin Plantelor du port de Giurgiu (33) est situé sur la rive gauche du Danube, dans la région du km 489,8.

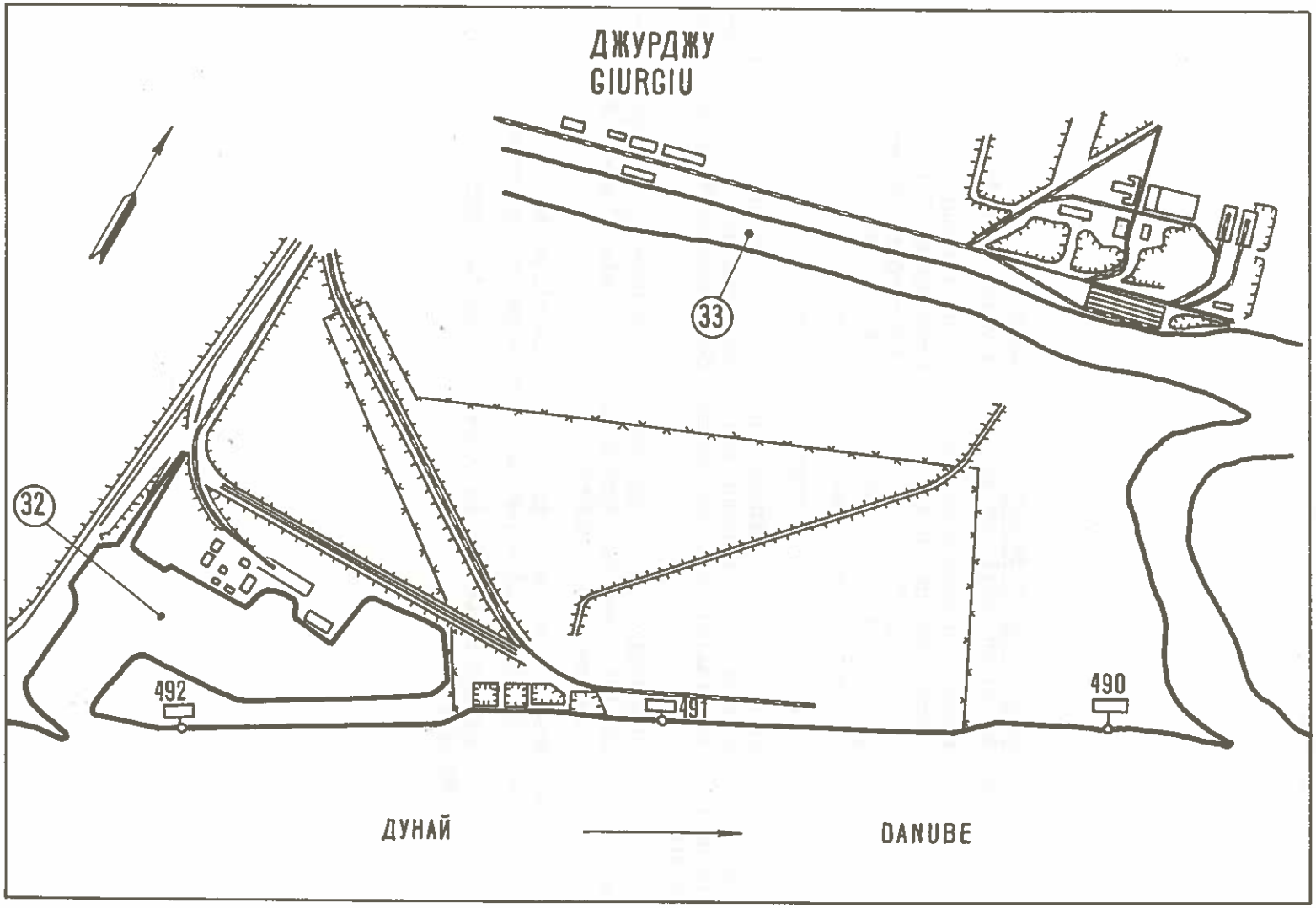
La longueur du bassin est 2300 m; sa largeur, de 50 à 70 m. La largeur de l'accès est de 40 à 50 m. La profondeur du bassin et de l'accès est de 2,0 m à la cote "0" de la station hydrométrique Giurgiu.

Le bassin est protégé contre la débâcle.

La capacité du bassin est de 120 bâtiments. Les bateaux-citernes se rangent dans le bassin selon les indications de la Capitainerie du port.

Le bassin est pourvu d'un poste d'appel téléphonique; il est relié à la ville de Giurgiu par les moyens de transport municipaux.

Le bassin relève de la compétence de la Capitainerie du port de Giurgiu.


ДЖУРДЖУ
GIURGIU
33
32
492
491
490
ДУНАЙ
DANUBE

Le bassin du port de Brăila (34) se trouve sur la rive gauche du Danube, au km 169,1, en aval de la ville de Brăila.

La longueur du bassin est de 550 m; sa largeur, de 120 m.La largeur de l'accès est de 40 à 60 m. La profondeur du bassin est de 6,5 à 7 m à la cote "0" de la station hydrométrique Brăila. Un feu côtier (phare) vert fixe est installé à l'accès du bassin. Les bâtiments maritimes peuvent également y entrer.

Le bassin est protégé contre la débâcle.

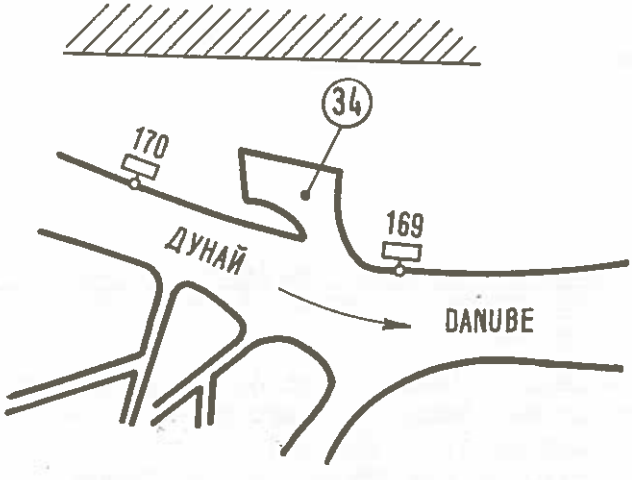
La capacité de l'hivernage est de 150 bâtiments. Les navires maritimes sont garés suivant les indications de la Capitainerie du port de Brăila; le stationnement des bateaux-citernes est interdit.

Dans le bassin il y a une conduite de vapeur, de l'eau potable, un chantier naval de réparations, un poste d'appel téléphonique et une agence de la "NAVROM".

Le bureau de poste se trouve dans la ville de Brăila. Le bassin est relié à la ville par des moyens de transport municipaux.

L'hivernage relève de la compétence de la Capitainerie du port de Brăila.

БРАИЛА
BRĂILA



L'ancien bassin du port de Galaţi (35) est situé sur la rive gauche du Danube, aux abords aval de la ville de Galaţi, au mille 80,25 (km 148,6).

La longueur du bassin est de 500 m; sa largeur moyenne, de 220 m. La largeur de l'accès est de 50-60 m. La profondeur est de 4,5-6,5 m à la cote "0" de la station hydrométrique Galaţi. Un feu côtier (phare) blanc à éclats est installé à l'accès du bassin.

Le bassin est accessible pour les bateaux maritimes.Il est protégé contre la débâcle.

La capacité du bassin est de 260 bâtiments. Les bâtiments maritimes se rangent suivant les indications de la Capitainerie du port de Galaţi. Le stationnement des bateaux-citernes est interdit dans le bassin.

Dans le bassin il y a une conduite de vapeur, de l'eau potable, un chantier naval et un poste d'appel téléphonique. Le bureau des PTT se trouve dans la ville de Galaţi. Les moyens de transport municipaux assurent la liaison entre le bassin et la ville de Galaţi.

Le bassin relève de la compétence de la Capitainerie du port de Galaţi.

Le nouveau bassin (pour le bois) du port de Galaţi (36) est situé sur la rive gauche du Danube, en aval de la ville de Galaţi, au mille 79,1 (km 146,5).

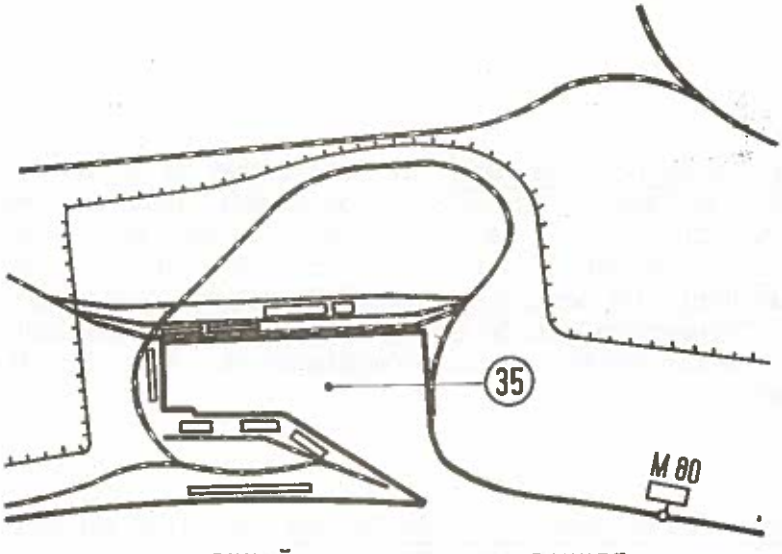
La longueur du bassin est de 600 m; sa largeur moyenne, de 180 m. La largeur de l'accès du bassin est de 60 à 80 m. La profondeur du bassin est de 4,5 à 6,0 m à la cote "0" de la station hydrométrique Galaţi. Un feu côtier (phare) blanc à éclats est installé à l'entrée du bassin. Le bassin est accessible pour les bâtiments maritimes.

Le bassin est protégé contre la débâcle. Sa capacité est de 200 chalands et 30 bateaux-citernes. Les bateaux maritimes sont rangés selon les indications de la Capitainerie du port de Galaţi.

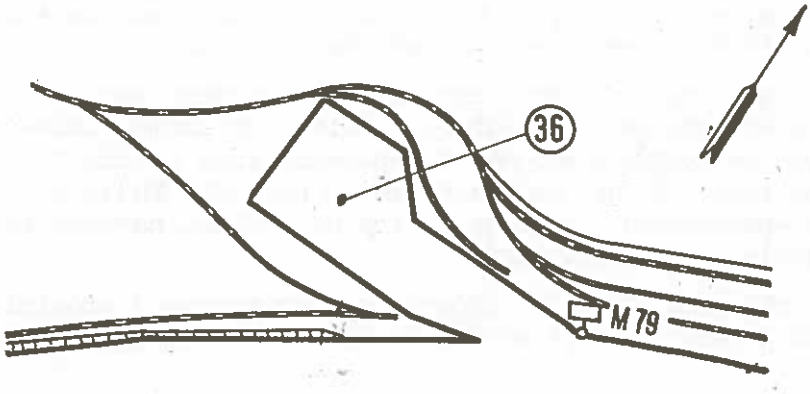
Dans le bassin il y a de l'eau potable et un poste d'appel téléphonique. Le bureau des PTT se trouve dans la ville de Galaţi. Le bassin est relié à la ville de Galaţi par les moyens de transport municipaux.

Le bassin relève de la compétence de la Capitainerie du port de Galaţi.

ГАЛАЦ
GALATI



ДУНАЙ → DANUBE



ДУНАЙ → DANUBE

Le bassin du port de Réni (37) est situé au mille 67,1 de la rive gauche du Danube. La longueur du bassin est de 920 m; sa largeur, de 210-230 m et la largeur de l'accès, de 50 m. La profondeur du bassin est de 4,0 m à la cote "0" de la station hydrométrique Réni. Le bassin est protégé contre la débâcle. La capacité de l'hivernage est de 129 bâtiments, dont 48 bateaux-citernes. Le bassin relève de la compétence de la Capitainerie du port de Réni.

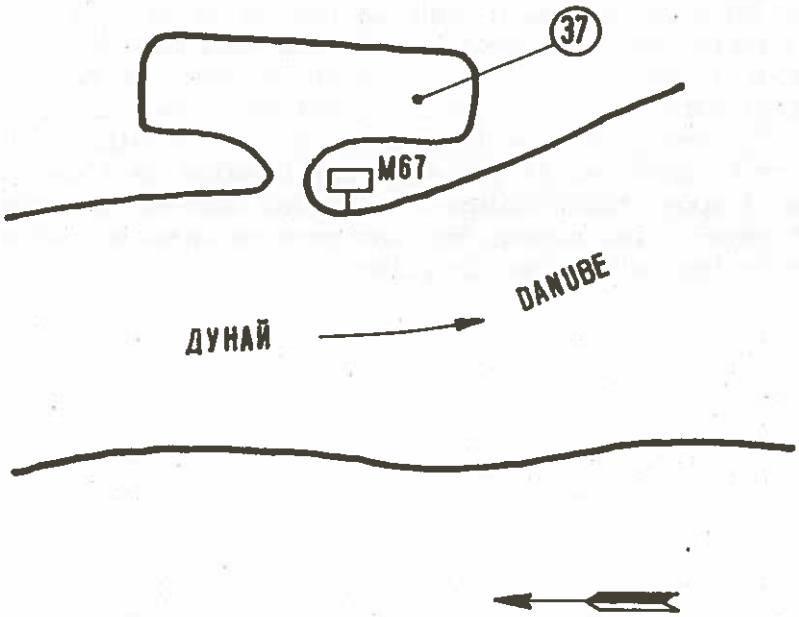
L'abri d'hiver provisoire de Tulcea est situé en aval de la localité Tulcea, sur la rive droite du Danube, au mille 38,5 (km 71,3).

La longueur de l'espace servant d'abri d'hiver provisoire est de 150 m; sa largeur, de 60 m. La profondeur est de 4 à 10 m à la cote "0" de la station hydrométrique Tulcea.

La capacité de l'abri est de 10 bâtiments. Les bâtiments sont garés en aval de la saillie, à raison de trois unités dans une rangée. La disposition des bateaux-citernes s'effectue selon les indications de la Capitainerie du port de Tulcea. L'abri n'est pas entièrement protégé contre la débâcle, particulièremert quand souffle un vent du Nord.

Un chantier naval de réparations se trouve à proximité de l'abri. Le bureau des PTT se trouve dans la ville de Tulcea.

РЕНИ
RENI



Ismaïl, bassins I, II, III - Le port est situé sur la rive gauche du bras de Kilia, dans la région du km 95,4. La longueur des bassins est de 180-300 m; la largeur, de 140-290 m et la largeur de l'accès, de 70-80 m. La profondeur des bassins est de 3,4 m à la cote "0" de la station hydrométrique Ismaïl. La capacité de l'hivernage est de 60 bâtiments. Les bassins sont protégés contre la débâcle. Il y a dans les bassins de l'eau potable et un poste d'appel téléphonique. Le bureau des PTT se trouve dans la ville d'Ismaïl. Les moyens de transport urbains assurent la liaison entre les bassins et la ville.

8. Ponts sur le Danube

N° d'ordre	Dénomination du pont	Distance de Sulina (en km)	N° des piles des passes navigables		Gabarits des passes navigables (en m)				Station hydrométrique au "0" de laquelle est rapportée la hauteur indiquée dans les colonnes 6 et 8
			pour les avalants	pour les montants	pour les avalants		pour les montants		
					H	B	H	B	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Pont-route "Nibelungenbrücke"	2378,45	II-III	II-III	11,41	54,00	11,41	54,00	Regensburg-Eisernebrücke
2	Pont-rail de Schwabelweis	2376,82	III-IV	II-III	11,28	27,50	11,30	27,00	Schwabelweis
3	Pont-route de Donaustauf	2369,60	III-IV	III-IV	11,03	31,00	11,03	31,00	Schwabelweis
4	Pont-route de Pfatter	2353,04	III-IV	III-IV	13,38	66,00	13,38	66,00	Schwabelweis
5	Pont-route de Straubing	2321,27	I-II	I-II	10,78	52,00	10,78	52,00	Straubing
6	Pont-rail de Bogen	2311,27	III-IV	III-IV	10,07	42,50	10,07	42,50	Straubing
7	Pont-rail de Deggendorf	2285,87	II-III	II-III	10,10	40,00	10,10	40,00	Deggendorf
8	Pont-route de Deggendorf	2284,59	III-IV	III-IV	12,68	65,00	12,68	65,00	Deggendorf

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
9	Pont-autoroute de Deggenau	2282,52	II-III	II-III	15,88	158,00	15,88	158,00	Deggendorf
10	Pont-route de Vilshofen	2249,16	V-VI	V-VI	12,83	48,00	12,83	48,00	Hofkirchen
11	Pont-autoroute de Schalding	2234,26	IV-V	IV-V	33,57	163,00	33,57	163,00	Kachlet (niveau du bief amont)
12	Pont-rail de Steinbach	2230,28	I-II	I-II	13,84	60,00	13,84	60,00	Passau-Donau
13	Pont-route "Schanzl-brücke"	2226,96	II-III	II-III	16,14	126,00	16,14	126,00	Passau-Donau
14	Pont-route "Luitpold-brücke"	2225,75	I-II	I-II	13,79	106,00	13,79	106,00	Passau-Donau
15	Pont-rail de Kräutelstein	2223,28	II-III	I-II II-III	17,40	93,40	17,38	77,10	Passau-Donau
16	Pont-route d'Aschach-Landshaag	2159,97	II-III	II-III	13,59	128,00	13,59	128,00	Aschach
17	Pont-route "Nibelungen-brücke"	2135,10	II-III	II-III	13,07	93,00	13,07	93,00	Linz
18	Pont-route-rail de Linz	2133,83	V-VI	VI-VII	12,92	80,00	12,65	72,00	Linz
19	Pont-route de Linz	2133,46	I-II	I-II	15,94	147,00	15,94	147,00	Linz

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
20	Pont-rail de Steyregg	2127,68	IV-V	IV-V	13,10	68,00	13,10	68,00	Linz
21	Pont-route-rail de Mauthausen	2111,05	II-III	II-III	13,58	76,00	13,58	76,00	Mauthausen
22	Pont-route de Grein	2080,81	II-III	II-III	18,35	102,00	18,35	102,00	Grein
23	Pont-route de Melk-Emmersdorf	2034,43	I-II	I-II	17,41	150,00	17,41	150,00	Melk
24	Pont-route de Stein-Mautern	2003,53	III-IV	III-IV	13,76	80,00	13,76	80,00	Stein-Krems
25	Pont-rail de Krems	2001,51	VI-VII	VI-VII	13,71	77,00	13,71	77,00	Stein-Krems
26	Pont-route de Krems	1999,74	I-II	I-II	15,67	130,00	15,67	130,00	Stein-Krems
27	Pont-route-rail de Tulln	1963,16	III-IV	III-IV	14,12	83,00	14,12	83,00	Tulln
28	Pont-route "Nordbrücke"	1932,62	III-IV	III-IV	14,70	77,00	14,70	77,00	Wien-Reichsbrücke
29	Pont-route "Floridsdorfer-brücke"	1931,68	III-IV	III-IV	12,98	78,00	12,98	78,00	Wien-Reichsbrücke
30	Pont-rail "Nordbahnbrücke	1931,20	III-IV	III-IV	13,18	79,00	13,18	79,00	Wien-Reichsbrücke

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
31	Pont-route "Reichsbrücke"	1928,89	II-III	II-III	14,04	202,00	14,04	202,00	Wien-Reichsbrücke
32	Pont-route "Praterbrücke"	1925,76	I-II	I-II	15,33	140,00	15,33	140,00	Wien-Reichsbrücke
33	Pont-rail "Ostbahnbrücke"	1924,94	III-IV	III-IV	13,16	74,00	13,16	74,00	Wien-Reichsbrücke
34	Pont pipe-line de Mannswörth	1917,70	II-III	II-III	17,55	128,00	17,55	128,00	Wien-Reichsbrücke
35	Pont pipe-line "Barbarabrücke"	1914,35	II-III	II-III	18,50	136,00	18,50	136,00	Wien-Reichsbrücke
36	Pont-route de Hainburg	1886,25	I-II	I-II	19,53	103,00	19,53	103,00	Hainburg
37	Pont-route de Bratislava	1869,10	II-III	II-III	16,93	180,00	16,93	180,00	Bratislava
38	Pont-route-rail de Bratislava	1868,14	III-IV	III-IV	14,07	72,00	14,07	72,00	Bratislava
39	Pont-route de Medveďov	1806,35	I-II	I-II	14,69	67,00	14,69	67,00	Medveďov
40	Pont-rail de Komárom-Komárno	1770,40	IV-V	III-IV	14,32	95,40	14,35	94,20	Komárno
41	Pont-route de Komárom-Komárno	1767,80	II-III	III-IV	14,63	100,00	14,63	100,00	Komárno
42	Pont-route de Esztergom-Šturovo (détruit)	1718,80	-	-	-	110,00	-	83,00	-

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
43	Pont-rail de Ujpest	1654,50	VI-VII	V-VI	14,25	84,00	14,25	81,00	Budapest
44	Pont-route "Árpád-híd"	1651,50	VII-VIII	III-IV	14,92	89,00	14,92	89,00	Budapest
45	Pont-route "Margit-híd"	1648,80	V-VI	II-III	16,49	75,00	16,64	78,00	Budapest
46	Pont-route "Széchényi-Lánchíd"	1647,00	II-III	II-III	14,90	174,00	14,90	174,00	Budapest
47	Pont-route "Erzsébet-híd"	1646,00	II-III	II-III	15,37	261,00	15,37	261,00	Budapest
48	Pont-route "Szabadság-híd"	1645,30	II-III	II-III	16,26	158,00	16,26	158,00	Budapest
49	Pont-route "Petőfi-híd"	1644,30	II-III	II-III	16,19	146,50	16,19	146,50	Budapest
50	Pont-rail "Déli-híd"	1643,10	III-IV	II-III	15,87	75,00	15,87	80,00	Budapest
51	Pont-route-rail de Dunaföldvár	1560,55	III-IV	III-IV	14,30	130,00	14,30	130,00	Dunaföldvár
52	Pont-route-rail de Baja	1480,22	III-IV	II-III	16,47	96,00	16,78	96,00	Baja
53	Pont-route de Bezdan-Batina	1424,47	III-IV	III-IV	16,83	120,00	16,83	120,00	Bezdan

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
54	Pont-route-rail de Bogojevo	1366,50	II-III	II-III	14,50	97,70	14,50	97,70	Bogojevo
55	Pont-route de Bačka-Palanka	1297,06	VIII-IX	VIII-IX	15,70	158,00	15,70	158,00	Ilok
56	Pont-rail de Novi Sad (détruit)	1255,50	-	-	-	181,20	-	181,20	-
57	Pont-route "Maršala-Tita"	1255,00	II-III	II-III	12,06	124,00	12,06	124,00	Novi Sad
58	Pont-route-rail de Novi Sad	1254,17	I-II	I-II	14,14	174,50	14,14	174,50	Novi Sad
59	Pont-route de Beska	1232,05	III-IV	III-IV	49,20	204,50	49,20	204,50	Novi Sad
60	Pont-route-rail de Beograd	1166,50	II-III	II-III	15,96	150,00	15,96	150,00	Zemun
61	Pont pipe-line	1112,80	-	-	19,33	480,00	19,33	480,00	Smederevo
62	Pont-route-rail de Smederevo-Kovin	1112,00	VII-VIII	VII-VIII	17,29	150,00	17,29	150,00	Smederevo
63	Pont-route-rail de Roussé-Giurgiu*	488,70	VI-VII (V-VI)	IV-V (V-VI)	20,20 (27,60)	150,00 (76,00)	20,20 (27,60)	150,00 (76,00)	Giurgiu

* *Les données entre parenthèses concernent la passe navigable centrale (V-VI) quand la travée est levée et dont la largeur est de 76,00 m et la hauteur 27,60 m auprès du "0" de la station hydrométrique Giurgiu, ou 28,67 m auprès du "0" de la station hydrométrique Roussé.*

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
64	Pont-rail de Cernavoda	300,50	III-IV	III-IV	37,00	182,00	37,00	182,00	Cernavoda
65	Pont-route de Giurgeni Vadu Oii	237,80	III-IV	II-III	27,00	150,00	25,70	150,00	Hîrşova

Remarques

- *Dans les colonnes 4 et 5 les numéros des piles de passes sont indiqués les ponts vus de l'amont vers l'aval.*
- *Les chiffres dans les colonnes 6 et 8 (H) indiquent la hauteur libre au milieu de la passe navigable du pont.*
- *La largeur de la passe navigable (B) indiquée dans les colonnes 7 et 9 est rapportée à l'ENR de la station hydrométrique correspondante.*
- *Les données concernant les ponts traversant les écluses et les ouvrages hydrotechniques figurent dans la section 9 (Ecluses sur le Danube, page 119).*

9. Ecluses sur le Danube

N° d'ordre	Nom de l'écluse	Distance de Sulina (en km)	Nombre de sas	Gabarits des sas		Profondeur minima au seuil (en m)	Hauteur libre des ponts des écluses (en m)	Différence maxima entre les niveaux des biefs amont et aval (en m)	Dimensions maxima admises pour les convois remorqués et poussés	
				Longueur (en m)	Largeur (en m)				Longueur (en m)	Largeur (en m)
1	Kachlet	2230,6	2	230	24	2,50	6,67	9,80	230	22/23**
2	Jochenstein	2203,3	2	230	24	4,00	7,76	10,01	230	22/23**
3	Aschach	2162,67	2	230	24	3,56	8,18	10,29	230	22/23**
4	Ottensheim	2146,73	2	230	24	-	8,57	12,61	230	22/23**
5	Walsee-Mitterkirchen	2094,50	2	230	24	-	9,85	12,75	230	22/23**
6	Ybbs-Persenbeug	2060,42	2	230	24	4,69	7,66	12,49	230	22/23**
7	Altenwörth	1979,83	2	230	24	3,96	10,02	17,09	230	22/23**
8	Portes de Fer									
	rive droite	942,95	1*	310	34	5,0	10,00 (13,50)***	34,00	300	33
	rive gauche	942,95	1*	310	34	4,5	10,40***	34,00	300	33

Remarque: * *Ecluse à sas doublé.*

** *La largeur admise pour les convois remorqués est de 22 m et pour les convois poussés de 23 m.*

*** *Voir dispositions de l'art. 16 des Règles de navigation sur le secteur des Portes de Fer (page 135).*

10. EXTRAIT DES REGLES D'ECLUSAGE SUR LE DANUBE

A. REGLES D'ECLUSAGE EN VIGUEUR SUR LE SECTEUR DANUBIEN DE LA REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE

Section V *

Passage aux écluses de Kachlet et Jochenstein

Article 15.12 - Généralités

Au sens des dispositions de la présente section, les termes "écluse gauche" et "écluse droite" désignent respectivement l'écluse la plus proche de la rive gauche et la plus proche de la rive droite; le terme "zone d'écluse" désigne le secteur situé entre les avant-signaux (chiffre 2 de l'art. 15.14 et de l'art. 15.15).

Article 15.13 - Gabarits des bâtiments

1. Les dimensions des bâtiments et des convois à écluser ne doivent pas dépasser 230 m de long et 22 m de large; la largeur des convois poussés ne doit pas dépasser 23 m. Le tirant d'eau des bâtiments ne doit pas être supérieur à 2,50 m.

2. Les conducteurs doivent tenir compte de la hauteur libre des ouvrages franchissant les écluses et les avant-ports, hauteur qui est signalée par le signal C.2 (Annexe 7) ou par une échelle. Les variations du plan d'eau peuvent entraîner une réduction de la hauteur libre allant jusqu'à 0,15 m.

---

* *Les sections V et VI du chapitre 15 (art. 15.12-15.24) sont reprises du Règlement de police pour la navigation du Danube du 18 mars 1970 en vigueur sur le secteur danubien de la République Fédérale d'Allemagne, et tiennent compte des modifications apportées aux art. 15.21 et 15.24 et entrées en vigueur le 7 mars 1974.*

3. L'éclusage des bâtiments et des convois dont les dimensions dépassent celles indiquées sous chiffre 1 du présent article est soumis à l'autorisation préalable du personnel des écluses.

Article 15.14 - Signaux destinés aux avalants naviguant dans la zone d'écluse

1. Dans la zone d'écluse les avalants doivent observer les signaux suivants, en plus de ceux visés aux chiffres 6 et 7 de l'art. 6.28:

a) l'avant-signal (chiffre 2) situé à la limite amont de la zone d'écluse;

b) le signal d'appel (chiffre 3); ce signal n'est visible que de l'aire d'attente et fonctionne uniquement lorsque des bateaux attendent l'éclusage.

2. L'avant-signal, composé de 2 feux blancs juxtaposés, a la signification suivante:

a) 2 feux fixes:

- écluse non praticable; attendez l'appel dans l'aire d'attente de la zone d'écluse; les bâtiments naviguant isolément peuvent attendre l'éclusage dans l'avant-port amont si les circonstances le leur permettent;

b) 2 feux rythmés:

- les deux écluses sont probablement praticables; le bâtiment passant le premier devant l'avant-signal doit emprunter l'écluse droite, et le bâtiment suivant, l'écluse gauche;

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

- écluse droite probablement praticable;

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

- écluse gauche probablement praticable.

3. Le signal d'appel, composé de 2 feux blancs juxtaposés, a la signification suivante:

a) 2 feux fixes:

- attendez l'appel selon les dispositions des litt.b) et c);

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

- avancez jusqu'à l'écluse; l'écluse droite est probablement praticable;

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

- avancez jusqu'à l'écluse; l'écluse gauche est probablement praticable.

Article 15.15 - Signaux destinés aux montants naviguant dans la zone d'écluse

1. Dans la zone de l'écluse les montants doivent observer, en plus des signaux visés sous chiffres 6 et 7 de l'article 6.28, l'avant-signal (chiffre 2) situé à la limite aval de la zone d'écluse.

2. L'avant-signal, composé de 2 feux blancs juxtaposés, a la signification suivante:

a) feux fixes:

- attendez en deçà de l'avant-signal l'autorisation d'entrer dans la zone d'écluse;

b) feux rythmés:

- vous êtes autorisés d'entrer dans la zone d'écluse; entrez dans l'une des écluses en vous conformant aux signaux autorisant l'entrée (chiffre 6 de l'art. 6.28), ou attendez en dehors de l'avant-port aval l'autorisation d'y pénétrer.

Article 15.16 - Prescriptions à suivre dans la zone d'écluse

1. Le stationnement des bâtiments dans la zone d'écluse avant et après l'éclusage est autorisé uniquement:

a) si cela est indispensable du point de vue nautique, ou

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

Le stationnement des bâtiments à Heining (km 2232,4-2231,6, rive droite) est réglé par les dispositions de l'art. 15.20.

2. A l'entrée de l'écluse, les conducteurs sont tenus de réduire la vitesse de leurs bâtiments de façon à éviter tous chocs

contre la porte de l'écluse ou les dispositifs de protection. Au cours de l'éclusage, l'équipage du pont doit se trouver à sa place à moins d'être obligé d'aller à terre pour porter les aussières. L'équipage de la timonerie des bâtiments motorisés doit se trouver à son poste pendant toute la durée de l'éclusage.

3. Les bâtiments sont tenus d'avancer dans le sas d'écluse et et de se ranger de manière à ne pas gêner les bâtiments qui les suivent et qui désirent entrer dans le sas.

4. Quand le bâtiment, ou le convoi, est prêt pour l'éclusage, il doit en prévenir le personnel de l'écluse par une volée de cloche. Les bâtiments qui n'ont pas de cloche à bord doivent prévenir oralement le personnel de l'écluse.

5. Il est interdit aux personnes non autorisées:

a) de manoeuvrer les dispositifs de fonctionnement;

b) de pénéter dans les installations de l'écluse.

6. Les convois remorqués avalant doivent, si cela est nécessaire pour l'éclusage, regrouper leurs unités en temps utile. Après l'éclusage, la formation de ces convois ne peut s'effectuer que dans l'avant-port aval. Pour ce faire, les convois sont autorisés à accoster aux deux murs de l'avant-port.

7. Les bâtiments ne peuvent emprunter les bras du barrage et de la centrale que jusqu'au droit des signaux d'interdiction A.1 (Annexe 7) installés sur les berges l'un en face de l'autre, sauf autorisation spéciale accordée par l'autorité compétente aux bâtiments des services publics et des centrales hydro-électriques, ainsi qu'aux bateaux de pêche admis dans le secteur.

8. Les bâtiments à passagers ayant des passagers à bord et les bâtiments portant de nuit le feu bleu visé à l'art. 3.21, ou de jour le cône bleu visé à l'art. 3.37, ne sont pas autorisés à stationner côte à côte pendant l'éclusage.

Article 15.17 - Ordre de passage aux écluses (art. 6.29)

1. L'éclusage s'effectue dans l'ordre de l'arrivée dans la zone d'écluse, sous réserve des dispositions visées sous chiffre 2 du présent article, ainsi qu'à l'art. 15.18. Le personnel de l'écluse peut faire exception à cette règle en vertu des dispositions du

litt. a) de l'art. 6.29, ou pour des raisons relevant de la police de la navigation.

2. En dehors des bâtiments visés sous litt. b) de l'art. 6.29, les bâtiments suivants bénéficient du droit de priorité:

a) les bâtiments des services publics dans l'exercice de fonctions souveraines;

b) les bateaux de sauvetage, ainsi que les bâtiments gravement endommagés;

c) les bâtiments de centrales hydro-électriques;

d) les bâtiments à passagers ayant des passagers à bord, s'ils ont demandé l'éclusage au personnel de l'écluse, au moins une heure avant l'éclusage, ainsi que les bâtiments à passagers effectuant un service régulier suivant un horaire rendu public.

3. Tout bâtiment qui n'est pas prêt pour l'éclusage lorsque le signal d'entrée est donné doit en avertir le personnel de l'écluse ainsi que le bâtiment qui le suit dans l'ordre d'éclusage.

Article 15.18 - Menues embarcations

1. Par dérogation aux dispositions des articles 15.14 et 15.15, les menues embarcations ne sont tenues de respecter dans la zone d'écluse que les signaux visés sous chiffres 6 et 7 de l'art. 6.28, ainsi que les indications des panneaux additionnels spécialement installés à leur intention.

2. Les menues embarcations doivent attendre dans les aires de stationnement qui leur sont réservées dans les avant-ports, l'autorisation du personnel de l'écluse d'entrer dans l'écluse.

Les menues embarcations dont l'éclusage s'effectue en même temps que celui d'autres bâtiments, ne doivent entrer dans le sas qu'après ces derniers; elles doivent s'amarrer derrière ces bâtiments et sortir du sas après eux en laissant un intervalle entre eux.

3. Les menues embarcations non propulsées par un moteur, qui servent à la pratique du sport et à la navigation de plaisance et peuvent être portées à terre par l'équipage, doivent utiliser l'installation de déplacement. La fermeture de cette installation est signalée à son débarcadère amont par deux feux rouges superposés. Dans ce sas, les menues embarcations peuvent utiliser l'écluse.

4. Les menues embarcations qui ne désirent pas se faire éclu-ser ne doivent pas s'engager dans les avant-ports.

Article 15.19 - Arrêt entre les barrages de Jochenstein et d'Aschach

Les avalants désirant s'arrêter dans le secteur entre les barrages de Jochenstein et d'Aschach doivent signaler leur intention au personnel de l'écluse de Jochenstein pendant l'éclusage.

Section VI

Navigation dans la zone urbaine de Passau

Article 15.20 - Stationnement en amont de la chute de Kachlet

En amont de la chute de Kachlet (km 2229,3), les bâtiments ne doivent stationner que dans l'aire de stationnement de Heining (km 2232,36-2231,62, rive droite) et selon les dispositions suivantes:

a) les bâtiments transportant des matières liquides inflammables des groupes KO à K2 ne doivent stationner que lorsqu'ils attendent l'éclusage (art. 15.14, chiffre 2, litt. a);

b) les bâtiments non motorisés doivent être amarrés à la rive même s'ils se tiennent à l'ancre; cela ne s'applique pas aux bâtiments remorqués;

c) les bâtiments doivent tenir une distance de 10 m de la rive;

d) les menues embarcations ne doivent pas stationner dans l'aire de stationnement.

Article 15.21 - Stationnement en aval de la chute de Kachlet

1. Dans la zone comprise entre la chute de Kachlet et l'embouchure de l'Inn (km 2225,3), le stationnement de bâtiments n'est autorisé que dans les aires de stationnement suivantes:

A. Rive droite:

a) du km 2228,70 au km 2228,53,
sur une largeur de 20 m -

Cette aire est réservée aux montants, excepté à ceux transportant des matières liquides inflammables.

b) du km 2227,03 au km 2226,25,
sur une largeur de 45 m -

Cette aire est destinée au dédouanement.

Les convois remorqués doivent, après le dédouanement, quitter immédiatement l'aire de stationnement, à moins que des raisons impératives ne s'y opposent; le stationnement est interdit aux bâtiments transportant des matières liquides inflammables des groupes KO - K2.

Les bâtiments transportant des matières liquides inflammables du groupe K3 et les bâtiments-citernes vides de matières dangereuses de ce groupe qui ne sont pas exempts de gaz, peuvent stationner sur la section du quai de dédouanement comprise entre les km 2226,94 et 2226,40 de la rive droite pour le dédouanement et sous la condition qu'au moins un autre bâtiment se trouve entre la rive et le bâtiment-citerne; après le dédouanement, les bâtiments-citernes doivent quitter immédiatement le quai de dédouanement, à moins que des circonstances nautiques ne les empêchent de reprendre leur route.

c) du km 2226,25 au km 2226,05,
sur une largeur de 20 m -

Le stationnement dans cette aire est interdit aux bâtiments transportant des matières liquides inflammables.

d) du km 2226,05 au km 2225,81 -

Stationnement interdit, sauf autorisation de l'autorité compétente.

e) du km 2225,81 au km 2225,55,
sur la largeur d'un bâtiment -

En vertu de l'article 16.01 du Donauschiffahrtspolizeiverordnung, cette aire est destinée à servir de quai pour les bâtiments à passagers.

L'aire ne doit être utilisée comme embarcadère que pour autant que le mur du quai n'est pas inondé par de hautes eaux.

Stationnement interdit aux bâtiments transportant des matières liquides inflammables.

f) du km 2225,55 au km 2225,33 -

Stationnement interdit, sauf autorisation de l'autorité compétente.

B. Rive gauche:

a) du km 2229,24 au km 2228,84,
sur une largeur de 45 m -

Cette aire de stationnement est réservée aux seuls bâtiments transportant des matières liquides inflammables; elle est également prévue pour le dédouanement des bâtiments transportant des matières liquides inflammables des groupes KO - K2 et des matières dangereuses visées à l'article 1.23.

b) du km 2228,84 au km 2228,55,
sur une largeur de 45 m -

Le stationnement est interdit aux bâtiments transportant des matières liquides inflammables.

La largeur des aires de stationnement est comptée à partir de la ligne de la rive.

2. Les aires de stationnement énumérées au chiffre 1 ne doivent être occupées qu'à partir de la rive, les bâtiments se rangeant l'un à côté de l'autre.

3. Les bâtiments se tenant à l'ancre doivent être amarrés à la terre ferme.

4. Pendant le stationnement dans les aires énoncées au chiffre 1 une personne qualifiée doit se trouver à bord en permanence. Si plusieurs bâtiments stationnent latéralement, une personne est suffisante pour les trois premiers bâtiments à partir de la rive. Pour tout autre bâtiment stationnant du côté du chenal les dispositions de la première phrase sont applicables.

5. Sur les bâtiments stationnant dans les aires indiquées au chiffre 1.A, litt. b, c et e, le calme doit régner, notamment les

machines principales et auxiliaires ne doivent pas être en service plus longtemps que nécessaire.

6. Les aires de stationnement indiquées au chiffre 1 doivent être abandonnées par hautes eaux avant que le plus haut niveau navigable ne soit atteint ou lorsque la voie navigable commence à être prise par la glace.

7. Les menues embarcations ne doivent pas stationner sur les sections de rive marquées comme aires de stationnement pour les bâtiments.

Article 15.22 - Signal d'avertissement de Racklauhafen

Sur la tête de la digue séparative de Racklauhafen (km 2228,42, r.d.), un signal lumineux indique en direction aval et en direction de Racklauhafen si des avalants se trouvent sur le secteur compris entre l'écluse de Kachlet et le km 2228,4. Le signal d'avertissement a 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.

Le signal lumineux n'est montré que pendant les heures de service de l'écluse de Kachlet et lors de conditions de visibilité suffisantes. Si le signal lumineux n'est pas montré, les montants doivent émettre un son prolongé au km 2228,0.

Article 15.23 - Bâtiments faisant marche arrière et effectuant des manoeuvres vers l'arrière

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

Article 15.24 - Virage

1. a) Dans l'aire de virage près de Stelzlhof (du km 2229,20 au km 2228,80), les bâtiments, ou les convois, ne doivent virer vers

l'amont ou vers l'aval que lorsque leurs manoeuvres ne risquent pas d'être entravées par des bâtiments stationnant dans les aires de stationnement et dans l'aire d'attente devant la zone éclusière. De plus, des virages vers l'aval ne doivent être effectués dans cette aire qu'avec la permission du personnel de l'écluse de Kachlet. La permission doit en être demandée par téléphone au km 2229,08, rive gauche, et l'on apprendra en même temps à quelle heure la manoeuvre de virage pourra s'effectuer;

b) dans l'aire de virage de Passau-Eggendobl (du km 2227,45 au km 2227,05), le virage vers l'aval est interdit aux convois remorqués tractionnés par des remorqueurs à roues, des automoteurs ordinaires ou des automoteurs-citernes.

c) en aval de l'aire de virage de Passau-Eggendobl (km 2227,05), le virage vers l'amont est interdit aux convois remorqués;

d) à l'embouchure de l'Ilz (du km 2225,45 au km 2225,30) les bâtiments et convois ne doivent virer ni vers l'aval ni vers l'amont, sauf en cas d'urgence.

2. Les dispositions du chiffre 1 ne s'appliquent pas aux menues embarcations ni aux bâtiments à passagers effectuant des trajet d'excursion sur les trois rivières.

B. REGLES D'ECLUSAGE EN VIGUEUR SUR LE SECTEUR DANUBIEN DE LA REPUBLIQUE D'AUTRICHE

Article 16.04* - Eclusage des bâtiments

1. Dans la région de l'écluse, les termes "écluse gauche" et "écluse droite" désignent respectivement l'écluse proche de la rive gauche et l'écluse proche de la rive droite; le terme "zone d'écluse" désigne le secteur situé entre les avant-signaux (voir chiffres 4 et 7).

---

* *Les articles 16.04, 16.05 et 16.06 sont repris des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube en vigueur sur le secteur autrichien du Danube, en date du 20 septembre 1971.*

2. Les dimensions des bâtiments et des convois qui veulent se faire écluser ne doivent pas dépasser 230 m de long et 22 m de large; la largeur des convois poussés ne doit pas dépasser 23 m.Le tirant d'eau des bâtiments ne doit pas être supérieur à 2,50 m.

Les conducteurs doivent tenir compte de la hauteur libre des ouvrages franchissant les écluses et les avant-ports; cette hauteur est indiquée par le signal C.2 (Annexe 7), ou par une échelle. Les variations du plan d'eau peuvent entraîner une réduction de la hauteur libre allant jusqu'à 0,15 m.

3. Les bâtiments et les convois dont les gabarits dépassent ceux visés sous chiffre 2 du présent article, peuvent se faire écluser seulement après avoir reçu l'autorisation du personnel de l'écluse.

4. Dans la zone de l'écluse, les avalants doivent observer,en dehors des signaux visés sous chiffres 6 et 7 de l'art. 6.28, les signaux suivants:

a) l'avant-signal (voir point 5) situé à la limite amont de la zone de l'écluse;

b) le signal d'appel (voir point 6), qui n'est visible que de l'aire d'attente et ne fonctionne que pour les bâtiments qui attendent l'éclusage.

5. L'avant-signal, composé de deux feux blancs juxtaposés, a la signification suivante:

a) deux feux fixes:
- l'entrée dans l'écluse est interdite; attendez l'appel dans l'aire d'attente de la zone d'écluse; les bâtiments isolés peuvent attendre l'éclusage dans l'avant-port si les circonstances le leur permettent;

b) deux feux rythmés:
- les deux écluses sont probablement praticables;le bâtiment passant le premier doit emprunter l'écluse droite, et le bâtiment qui le suit, l'écluse gauche;

c) feu fixe à gauche, feu rythmé à droite:
- l'écluse droite est probablement praticable;

d) feu rythmé à gauche, feu fixe à droite:
- l'écluse gauche est probablement praticable.

6. Le signal d'appel, composé de deux feux blancs, a la signification suivante:

a) deux feux fixes:
- attendez l'appel conformément aux dispositions des litt. b) et c);

b) feu fixe à gauche, feu rythmé à droite:
- avancez jusqu'à l'écluse; l'écluse droite sera probablement praticable;

c) feu rythmé à gauche, feu fixe à droite:
- avancez jusqu'à l'écluse; l'écluse gauche sera probablement praticable.

7. Dans la zone de l'écluse, les montants doivent observer, en dehors des signaux visés sous points 6 et 7 de l'art. 6.28, l'avant-signal (chiffre 8) situé à la limite aval de la zone d'écluse.

8. L'avant-signal, composé de deux feux blancs juxtaposés, a la signification suivante:

a) feu fixe:
- attendez en deçà de l'avant-signal l'autorisation de pénétrer dans la zone de l'écluse;

b) feu rythmé:
- l'entrée dans la zone de l'écluse est autorisée; entrez dans l'une des écluses en vous conformant aux signaux autorisant l'entrée conformément au point 6 de l'article 6.28, ou attendez en deçà de l'avant-port aval l'autorisation d'y pénétrer.

9. Les bâtiments sont autorisés à stationner dans la zone d'écluse avant et après l'éclusage uniquement:

a) si cela est indispensable du point de vue nautique, ou
b) si le personnel de l'écluse leur en a donné l'autorisation.

10. A l'entrée dans l'écluse, les conducteurs doivent réduire leur vitesse afin d'éviter tout choc contre la porte de l'écluse et les dispositifs de protection. Au cours de l'éclusage, l'équipage du pont doit se trouver à sa place, à moins d'être obligé d'aller à terre pour porter les aussières. Sur les automoteurs, l'équipage de la timonerie doit se trouver à son poste pendant toute la durée de l'éclusage.

11. Dans le sas d'écluse, les bâtiments doivent avancer et se ranger de manière à ne pas gêner les bâtiments qui les suivent et qui désirent entrer dans le sas.

12. Quand un bâtiment ou un convoi est prêt pour l'éclusage, il doit en prévenir le personnel de l'écluse par une volée de cloche.

13. Les convois remorqués avalants doivent - si cela est nécessaire pour l'éclusage - regrouper leurs unités en temps utile. Après l'éclusage, le regroupement de ces convois ne peut s'effectuer que dans l'avant-port aval. Pour ce faire, les convois sont autorisés à accoster aux murs de l'avant-port aval.

14. Les bâtiments à passagers ayant des passagers à bord et les bâtiments portant de nuit le feu bleu visé à l'art. 3.21, ou de jour le cône bleu visé à l'art. 3.37, ne sont pas autorisés à stationner côte à côte pendant l'éclusage.

Article 16.05 - Ordre d'éclusage

1. L'éclusage des bâtiments s'effectue dans l'ordre de leur arrivée dans la zone de l'écluse, à l'exception des cas visés sous point 2 du présent article, ainsi qu'à l'art. 16.04.

2. En dehors des bâtiments visés sous point b) de l'art. 6.29, les bâtiments mentionnés ci-dessous bénéficient du droit de priorité:

a) les bateaux de sauvetage;
b) les bâtiments gravement endommagés;
c) les bâtiments à passagers ayant des passagers à bord, si au moins une heure avant l'éclusage ils en ont demandé l'autorisation au personnel de l'écluse, ainsi que les bâtiments à passagers naviguant selon un horaire rendu public.

3. Tout bâtiment qui n'est pas prêt pour l'éclusage doit, lorsqu'il a vu le signal autorisant l'entrée dans l'écluse, en avertir le personnel de l'écluse et le bâtiment qui le suit.

4. Afin de bénéficier du droit de priorité prévu sous point 6 de l'art. 6.29, le propriétaire du bâtiment doit présenter sa demande à l'organe de la surveillance fluviale et lui communiquer l'heure de l'arrivée du bâtiment et de l'éclusage. La demande doit exposer la raison pour laquelle la priorité a été demandée et l'heure à laquelle le bâtiment désire se faire écluser. Les organes de la surveillance fluviale vérifient l'exactitude des données communiquées et délivrent l'autorisation en conséquence. Si la demande de priorité n'expose pas la raison pour laquelle la requête a été faite,

l'organe de la surveillance fluviale la transmet, avec la documentation de vérification, aux autorités compétentes qui prennent décision. Le document accordant la priorité à l'éclusage doit se trouver à bord du bâtiment.

Article 16.06 - Conduite des menues embarcations dans la zone d'écluse

1. Conformément aux règles d'éclusage, dans la zone d'écluse les menues embarcations sont tenues de respecter les signaux visés sous points 6 et 7 de l'art. 6.28, ainsi que les panneaux additionnels installés à leur intention.

2. Les menues embarcations doivent attendre aux aires de stationnement qui leur sont réservées dans les avant-ports que le personnel de l'écluse leur donne l'autorisation d'entrer dans l'écluse. Les menues embarcations dont l'éclusage s'effectue en même temps que celui d'autres bâtiments, ne doivent entrer dans le sas qu'après ces derniers; elles doivent s'amarrer derrière ces bâtiments et sortir du sas après eux en laissant un intervalle entre eux.

3. Les menues embarcations non motorisées servant à la pratique du sport et à la navigation de plaisance et pouvant être portées à terre par l'équipage doivent utiliser l'installation de déplacement, La fermeture de cette installation de déplacement est signalée à son débarcadère amont par deux feux rouges superposés. Dans ce cas, les menues embarcations peuvent utiliser l'écluse.

4. Les menues embarcations qui ne désirent pas se faire écluser ne doivent pas s'engager dans les avant-ports.

C. REGLES D'ECLUSAGE EN VIGUEUR SUR LE SECTEUR DES PORTES DE FER

Chapitre 4*

Passage des écluses

Article 15 - Disposition et types des écluses

Les écluses des Portes de Fer se composent d'écluses à deux sas, disposées symétriquement sur les deux rives. Les portes intermédiaires des écluses se trouvent au km 943.

Article 16 - Gabarits des sas des écluses

- Longueur utile des sas: 310 m.
- Largeur utile des sas: 34 m.
- Profondeur minimum aux seuils des écluses: 4,5 m.
- Hauteur libre de passage sous les ponts se trouvant au-dessus des portes intermédiaires des écluses: 10 m.

En cas de nécessité et sur demande préalable, une profondeur minima de 5 m et une hauteur libre de 13,5 m peuvent être assurées dans l'écluse de la rive droite.

Article 17 - Gabarits des avant-ports

Le long de chaque rive, dans la prolongation des sas des écluses, se trouvent les avant-ports amont et aval.

Les dimensions des avant-ports des écluses sont les suivantes: longueur - 570 m; largeur - 100 m.

---

* *Le chapitre 4 (articles 15 - 32) est repris du Règlement de navigation dans le secteur des Portes de Fer entré en vigueur le 15 mai 1972.*

Dans les avant-ports amont, il y a des bornes de guidage servant à indiquer aux convois la direction de l'entrée dans les écluses; ces bornes sont placées du côté de la rive, sur la ligne des bajoyers des sas amont.

Article 18 - Aire d'attente et de formation des convois

Une aire d'attente et de formation des convois pour l'éclusage se trouve près de chaque rive, à savoir:

- en amont de l'écluse, entre les km 947 et 945;
- en aval de l'écluse, entre les km 941 et 939.

Article 19 - Chenaux d'accès aux écluses

Les chenaux d'accès vers l'aval bifurquent au km 949, l'un des chenaux vers la rive droite et l'autre vers la rive gauche, en direction des avant-ports amont des écluses.

Les chenaux d'accès vers l'amont bifurquent au km 936, l'un vers la rive droite et l'autre vers la rive gauche, en direction des avant-ports aval des écluses.

Article 20 - Dimensions des convois franchissant les écluses

Pour franchir les écluses, les dimensions suivantes sont admises pour les convois poussés ou remorqués: longueur maximum, 300 m; largeur maximum, 33 m.

Article 21 - Approche de la zone des écluses

A l'approche des aires désignées pour l'attente de l'autorisation d'entrer dans les écluses, les bâtiments doivent réduire leur vitesse.

Les conducteurs sont tenus de regrouper leurs convois dans ces aires selon les prescriptions du règlement, et d'attendre leur tour pour entrer dans l'avant-port de l'écluse.

Article 22 - Indications du dispatcher de l'écluse

Afin d'assurer la sécurité et l'ordre adéquat de la navigation, de même que pour accélérer l'éclusage et utiliser la capacité to-

tale de l'écluse, les conducteurs sont tenus de se conformer aux indications données par le dispatcher de l'écluse.

Article 23 - Obligations des bâtiments au cours de l'éclusage

Il est interdit de laisser traîner les ancres, câbles ou chaînes dans les écluses.

A l'entrée dans le sas, ou à la sortie, les conducteurs sont tenus de placer sur les bords des bâtiments des défenses rembourrées, afin de ne pas endommager les murs et les portes de l'écluse.

Pendant les manoeuvres dans les sas, il est interdit d'utiliser des gaffes à bec métallique.

Dans les sas, les bâtiments doivent s'amarrer parallèlement aux bajoyers, entre les signes marqués à cet effet sur les murs.

Pendant le remplissage et la vidange des sas, un membre de l'équipage doit se trouver près de chaque borne amovible à laquelle le bâtiment est amarré, pour qu'il puisse rapidement détacher le câble du bâtiment si l'une des bornes ne fonctionne pas; quant au conducteur du bâtiment, il est tenu de faire émettre une série de sons brefs pour attirer l'attention du dispatcher de l'écluse afin que les mesures nécessaires soient prises.

Il est interdit aux bâtiments de jeter ou de faire écouler de l'eau, des objets, des déchets, etc. dans les avant-ports et dans les sas, ainsi que d'écrire sur les murs des sas et des avant-ports de l'écluse.

Pendant l'éclusage, il est interdit d'utiliser dans les sas des écluses des signaux sonores autres que les signaux de sécurité.

Pour assurer le relevé statistique des bâtiments franchissant les écluses, les conducteurs sont tenus de remettre, aux points désignés par l'Administration des Portes de Fer, un rapport d'arrivée contenant toutes les données requises au sujet de leur convoi.

Article 24 - Avant-signaux lumineux des chenaux d'accès

Des avant-signaux composés de deux feux blancs juxtaposés sont installés au km 935,7 de la rive gauche, pour les montants, et au km 949 de la rive droite, pour les avalants, afin d'indiquer lequel des chenaux d'accès est libre.

Ces avant-signaux ont la signfication suivante:

a) deux feux blancs fixes: il est interdit de dépasser l'avant-signal;

b) un feu blanc fixe et un feu blanc rythmé: vous pouvez dépasser l'avant-signal en longeant la rive du côté du feu rythmé et avancer jusqu'à l'aire d'attente d'entrée dans l'écluse;

c) deux feux blancs rythmés:vous pouvez dépasser l'avant-signal en longeant l'une ou l'autre rive et avancer jusqu'à l'aire d'attente d'entrée dans l'écluse.

Article 25 - Signaux lumineux d'appel dans les avant-ports

Des signaux d'appel composés de deux feux blancs juxtaposés sont installés sur les deux rives: au km 941, pour les montants, et au km 945, pour les avalants. Ces signaux indiquent si l'entrée dans les avant-ports est libre.

Ces signaux d'appel ont la signification suivante:

a) deux feux blancs fixes: il est interdit d'entrer dans les avant-ports et de dépasser le signal;

b) un feu blanc fixe et un feu blanc rythmé: les bâtiments sont autorisés d'entrer dans les avant-ports du côté du mur où se trouve le feu rythmé;

c) deux feux blancs rythmés: l'entrée dans l'avant-port est autorisée des deux côtés de l'avant-port.

Article 26 - Signaux visuels auxiliaires pour le passage des avant-ports

Le signal auxiliaire composé de deux feux blancs juxtaposés et installé sur le mur de l'avant-port, du côté droit, dans la direction du mouvement des bâtiments, indique s'il est autorisé d'avancer dans dans l'avant-port jusqu'à la ligne limite devant les portes de l'écluse.

Ce signal a la signification suivante:

a) deux feux blancs fixes: interdiction aux bâtiments de dépasser ce signal;

b) un feu blanc fixe et un feu blanc rythmé: autorisation d'avancer dans l'avant-port jusqu'à la ligne limite devant la porte de l'écluse en direction du mur où est placé le feu rythmé;

c) deux feux blancs rythmés: autorisation d'avancer des deux côtés de l'avant-port jusqu'à la ligne limite devant la porte de l'écluse.

Article 27 - Signaux visuels d'accès dans l'écluse

Les signaux visuels d'accès dans l'écluse sont installés sur le mur de l'écluse, du côté droit, dans la direction du mouvement des bâtiments; ces signaux ont la signification suivante:

a) deux feux rouges superposés: la navigation est interrompue (écluse hors service);

b) deux feux rouges juxtaposés: l'accès est interdit;

c) un feu rouge: l'accès est interdit, mais préparez-vous à l'éclusage;

d) deux feux verts juxtaposés: l'accès est autorisé.

Article 28 - Signaux visuels de sortie des sas des écluses

Les signaux visuels règlant la sortie des sas des écluses sont installés sur les murs des écluses, du côté droit, dans la direction du mouvement des bâtiments; ces signaux ont la signification suivante:

a) un feu rouge: la sortie est interdite;

b) un feu vert: la sortie est autorisée.

Article 29 - Ordre d'entrée dans les écluses

L'ordre d'entrée dans les écluses est établi selon l'ordre d'arrivée au km 939 ou au km 947.

Pour une meilleure utilisation de la capacité de l'écluse, le dispatcher de l'écluse peut, à titre d'exception, modifier l'ordre d'entrée des bâtiments dans l'écluse.

Article 30 - Priorité de passage par l'écluse

Les bateaux des organes de contrôle, de la centrale hydraulique, les bateaux à passagers et autres bateaux spéciaux des pays riverains, qui portent un pavillon rouge, bénéficient du droit de priorité de passage par l'écluse. Les bâtiments isolés, à l'excep-

tion des bâtiments motorisés en charge, bénéficient également de cette priorité.

Le principe de l'ordre d'arrivée ne s'applique pas aux bâtiments qui bénéficient du droit de priorité de passage par les écluses, toutefois ceux-ci sont tenus de suivre les indications du dispatcher de l'écluse.

Article 31 - Eclusage des bateaux à passagers

L'éclusage simultané de bateaux à passagers et de bateaux-citernes ou de bateaux transportant des matières dangereuses est interdit.

Article 32 - Eclusage des bateaux-citernes

L'éclusage simultané de bateaux-citernes et de bateaux transportant des matières explosibles est interdit.

Durant les journées chaudes, les bateaux-citernes qui n'ont pas de pompes pour arroser leur pont ne peuvent être éclusés que pendant la nuit. Si, par temps chaud, l'éclusage des bateaux-citernes s'effectue de jour, le pont doit être arrosé pendant toute la durée de l'éclusage.

11. Aspects et significations des signaux utilisés par les stations de signalisation

N° d'ordre	Dénomination de la station de signalisation	km	Rive	La station règle la navigation			Aspect du signal	Signification du signal
				vers l'amont	vers l'aval	dans les deux sens		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	Poste d'avertissement Kössnach	2330,23	r.g.	-	X	-	a) Panneau rouge rectangulaire barré au milieu d'une raie blanche horizontale ou deux feux rouges superposés.	La navigation vers l'aval est interdite. Les avalants doivent s'arrêter dans la région du km 2326,2 (Eberau) et attendre l'autorisation de poursuivre leur route.
							b) Panneau blanc avec des chiffres en noir (nombre de bâtiments ou de convois montants sur la section des km 2321,0-2330,3).	Les avalants peuvent poursuivre leur route à condition de croiser les montants avant d'atteindre le km 2323,8.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
2	Station de signalisation Straubing	2321,07	r.d.	X	-	-	a) deux feux rouges superposés.	Navigation fermée pour les montants.
							b) deux feux rouges juxtaposés et un panneau blanc avec des chiffres en noir.	La navigation vers l'amont est interdite.
							c) un feu rouge et un panneau blanc comportant des chiffres en noir.	La navigation vers l'amont est interdite. Après le passage du nombre d'avalants indiqué sur le panneau blanc, les montants doivent attendre l'autorisation de poursuivre leur route.
							d) deux feux rouges-verts juxtaposés et un panneau blanc comportant le chiffre "0" en noir.	La navigation vers l'amont est autorisée.
							e) Panneau rouge ectangulaire barré au milieu d'une raie blanche horizontale.	La navigation vers l'amont est interdite (l'installation des feux de signalisation est endommagée).

1	2	3	4	5	6	7	8	9
							f) Panneau vert rectangulaire barré au milieu d'une raie blanche verticale.	La navigation vers l'amont est autorisée (l'installation des feux de signalisation est endommagée).
3	Station de signalisation Tiefenbach	2080,90	r.d.	-	X	-	a) De jour: un feu rouge; de nuit: deux feux rouges superposés et un panneau rectangulaire blanc comportant la lettre "S" en noir.	La navigation vers l'aval est interdite pour tous les bâtiments. Les avalants doivent s'arrêter au lieu de stationnement de Tiefenbach.
							b) De jour: un feu rouge et un feu jaune superposés; de nuit: deux feux rouges et un feu jaune superposés et un panneau blanc rectangulaire comportant la lettre "E" en noir.	La navigation vers l'aval est interdite aux convois et aux formations à couple. Les bâtiments isolés sont autorisés à naviguer par le bras de Hössgang.
							c) De jour: un feu vert et un panneau blanc rectangulaire comportant la lettre "S" en noir.	La navigation vers l'aval est autorisée à tous les bâtiments, mais seulement par le bras de Struden.
							d) De jour: un feu vert, un panneau blanc rectangulaire comportant la lettre "E" en noir	Les avalants isolés sont autorisés à naviguer uniquement par le bras de Hössgang,

1	2	3	4	5	6	7	8	9
								tandis que les convois et les formations à couple doivent suivre le bras de Struden et le bras de Hössgang.
							e) De jour et de nuit: deux feux verts superposés.	Les avalants sont autorisés à naviguer par le bras de Hössgang seulement.
4	Station de signalisation Fähre	2078,0	r.g.	X	-	-	a) Feu blanc fixe.	La navigation vers l'amont est interdite aux bâtiments qui ne mènent pas leurs convois sur câbles courts croisés et sont formés de plus de deux rangées composées de deux unités chacune. Les autres bâtiments peuvent naviguer vers l'amont.
							b) Feu blanc rythmé.	Les bâtiments sont autorisés à naviguer vers l'amont.
5	Station de signalisation St. Nikola	2074,8	r.g.	X	-	-	a) Un feu rouge	La navigation des bâtiments vers l'amont est interdite.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
							b) Deux feux verts superposés et un feu blanc fixe	La navigation vers l'amont est interdite aux bâtiments qui ne mènent pas leurs convois sur câbles courts croisés et sont formés de plus de deux rangées composées de deux unités chacune. Les autres bâtiments sont autorisés à naviguer vers l'amont par le bras de Struden.
							c) Un feu vert ou deux feux verts superposés et un feu blanc rythmé.	La navigation vers l'amont est autorisée par le bras de Struden.
6	Station de signalisation * (Kormoran I) pour régler le mouvement des avalants	1850-1791		-	X	-	a) En complément aux signaux d'interdiction, un pavillon rouge-blanc en forme d'échiquier.	La navigation vers l'aval est interrompue pour une longue durée.
							b) Deux ballons barrés de raies rouges et blanches.	La navigation vers l'aval est interdite
							c) Un ballon barré de raies rouges et blanches.	La navigation vers l'aval est autorisée aux bâtiments isolés; elle est interdite pour les convois.

* *Les stations de signalisation flottantes Kormoran I et Kormoran II sont installées dans la région des km 1850-1781,11 pour régler le mouvement des bâtiments sur des*

1	2	3	4	5	6	7	8	9
							d) Pas de signal.	La navigation vers l'aval est autorisée.
							e) Deux cônes jaunes.	La communication entre les stations de signalisation est interrompue. La navigation est autorisée à condition de prendre des mesures de précaution accrues.
7	Station de signalisation * (Kormoran II) pour régler le mouvement des montants	1850-179		X	-	-	a) En complément au pavillon rouge, un pavillon rouge-blanc en forme d'échiquier.	La navigation vers l'amont est interrompue pour une longue durée.
							b) De jour: un pavillon rouge; de nuit: deux feux rouges juxtaposés.	La navigation vers l'amont est interdite.
							c) De jour: un pavillon rouge amené à mi-mât; de nuit: deux feux rouges juxtaposés et un feu vert placé au-dessous des feux rouges.	La navigation vers l'amont est autorisée aux bâtiments isolés et interdite pour les convois.
							d) De jour: pas de signal; de nuit: un feu vert.	La navigation vers l'amont est autorisée.
							e) Deux cônes jaunes.	La communication entre les stations

* *sections de seuils difficiles à navigation par alternat. Sur ces sections, de nuit et dans des conditions de visibilité réduite, la navigation vers l'aval est interdite et vers l'amont elle ne peut être pratiquée qu'avec l'autorisation des organes compétents. Les stations de signalisation communiquent entre elles à l'aide de radiocommunications. Les conducteurs de bâtiment sont informés du travail et de la position des stations de signalisation par des avis nautiques.*

1	2	3	4	5	6	7	8	9
								de signalisation est interrompue. La navigation est autorisée à condition de prendre des mesures de précaution accrues.
8	Station de signalisation Isvoarele	348	r.d.	-	X	-	a) De jour: un panneau rouge-blanc-rouge; de nuit: un feu rouge.	La navigation dans le bras Bala est interdite pour les avalants.
							b) De jour: pas de signal; de nuit: un feu vert.	Les avalants peuvent naviguer dans le bras Bala
9	Station de signalisation Unirea (rive droite du bras Borcea)	67,2 du bras Borcea	r.d.	X	-	-	a) De jour: un panneau roube-blanc-rouge; de nuit: un feu rouge.	La navigation dans le bras Bala est interdite pour les montants.
							b) De jour: pas de signal; de nuit: un feu vert.	Les montants peuvent naviguer dans le bras Bala.
10	Station de signalisation du cap Tchatal d'Ismaïl	79,64 (mille 43)	r.g.	-	-	X	a) De jour: deux panneaux rouges-blancs rouges superposés; de nuit: deux feux rouges superposés.	Le bras de Tulcea est fermé à la navigation pour une longue durée.
							b) De jour: un panneau rouge-blanc-rouge; de nuit: un feu rouge.	Le bras de Tulcea est temporairement fermé pour la navigation.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
							c) De jour: un panneau vert-blanc-vert; de nuit: un feu vert.	Le bras de Tulcea est ouvert à la navigation.
							d) Le pavillon "V" du Code international des signaux.	Brouillard dans le secteur du canal de Sulina.
11	Station de signalisation du Cap Tchatal de St-Georges	62,50 (mille 33,75)	r.d.	-	-	X	a) De jour: deux panneaux rouges-blancs-rouges superposés; de nuit: deux feux rouges superposés.	Le canal de Sulina est fermé pour la navigation pour une durée prolongée.
							b) De jour: un panneau rouge-blanc-rouge; de nuit: un feu rouge.	Le canal de Sulina est temporairement fermé pour la navigation.
							c) De jour: un panneau vert-blanc-vert; de nuit: un feu vert.	Le canal de Sulina est ouvert pour la navigation.
							d) Le pavillon "V" du Code international des signaux.	Brouillard dans le secteur du canal de Sulina.
12	Station de signalisation Gorgova	39,45 (mille 21,3)	r.d.	-	-	X	a) De jour: deux panneaux rouges-blancs-rouges superposés; de nuit: deux feux rouges superposés.	Le canal de Sulina est fermé à la navigation pour une durée prolongée.
							b) De jour: un panneau rouge-blanc-rouge; de nuit: un feu rouge.	Le canal de Sulina est temporairement fermé à la navigation.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
							c) De jour: un panneau vert-blanc-vert; de nuit: un feu vert.	Le canal de Sulina est ouvert à la navigation.
							d) Le pavillon "V" du Code international des signaux.	Brouillard dans le secteur du canal de Sulina.
13	Station de signalisation Crişan	23,15 (mille 12,5)	r.d.	-	-	X	a) De jour: deux panneaux rouges-blancs-rouges superposés; de nuit: deux feux rouges superposés.	Le canal de Sulina est fermé à la navigation pour une longue durée.
							b) De jour: un panneau rouge-blanc-rouge; de nuit: un feu rouge.	Le canal de Sulina est temporairement fermé à la navigation.
							c) De jour: un panneau vert-blanc-vert; de nuit: un feu vert.	Le canal de Sulina est ouvert à la navigation.
							d) Le pavillon "V" du Code international des signaux.	Brouillard dans le secteur du canal de Sulina.
14	Station de signalisation du Grand phare de Sulina	0 (mille 0)	r.d.	-	-	X	a) De jour: deux panneaux rouges-blancs-rouges superposés; de nuit: deux feux rouges superposés.	Le canal de Sulina est fermé à la navigation pour une longue durée.
							b) De jour: un panneau rouge-blanc-rouge; de nuit: un feu rouge.	Le canal de Sulina est temporairement fermé à la navigation.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
							c) De jour; un panneau vert-blanc-vert; de nuit; un feu vert.	Le canal de Sulina est ouvert pour la navigation.

12. GABARITS MAXIMA DES CONVOIS REMORQUES ETABLIS POUR LES DIFFERENTS SECTEURS DU DANUBE

Remarque - *Les schémas des formations de convois remorqués, par secteurs du Danube, figurent dans la section 13.*

Navigation vers l'amont

N° d'ordre	Secteur (km)	Unités accouplées au remorqueur: Nombre de bâtiments, à l'exception du remorqueur	Largeur maximum (m)	Longueur de câble de remorque admise (m)	Unités remorquées, en longueur: Nombre de rafiées	Longueur maximum (m)	Unités remorquées, en largeur: Nombre de bâtiments	Largeur maximum (m)	N° du schéma dans la section 13	Remarque
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	2379,3 - 2201,77	2	20	-	1	-	1	20	N° 1	a)
		-	-	-	5	-	-	12	N° 2	
	dont 2379,3 - 2249,2	-	-	-	4	-	-	20	N° 3	+220 cm et plus d'après la st. h. Schwabelweis
	dont 2249,2 - 2231,2	2	30	-	2	-	-	20	N° 4	
	dont 2229,3 - 2203,9	-	-	-	3	-	-	30	N° 5	
		-	-	-	4	-	-	20	N° 6	
2	2201,77 - 1880,26	-	-	-	5	-	-	12	N°14	a)
		-	-	-	4	-	-	12	N°15	
3	1880,26 - 1791	1	-	-	5	-	1	-	N°17	+300 cm et plus d'après la st.h. Bratislava
		1	-	-	2	-	2	-	N°18	
		1	-	-	3	-	2	-	N°19	
		1	-	-	4	-	1	-	N°20	Sous +300 cm d'après la st.h. Bratislava
		1	-	-	1	-	2	-	N°21	

Navigation vers l'aval

N° d'ordre	Secteur (km)		Unités accouplées au remorqueur: Nombre de bâtiments, à l'exception du remorqueur	Largeur maximum (m)	Longueur de câble de remorque admise (m)	Unités remorquées, en longueur: Nombre de rangées	Longueur maximum (m)	Unités remorquées, en largeur: Nombre de bâtiments	Largeur maximum (m)	N° du schéma dans la section 13	Remarque
1	2		3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	2379,3 - 2376,3		1	-	-	1	-	-	22	N° 7	
	2376,3 - 2312,2		1	-	-	1	-	-	30	N° 8	+125 cm et plus d'après la st. h. Schwabelweis
			1	-	-	1	-	-	22	N° 9	Sous +125 cm d'après la st.h. Schwabelweis
	2312,2 - 2201,77		1	-	-	1	-	-	30	N° 10	a)
	dont	2249,2-2231,2	2	30	-	2	-	-	30	N° 11	
		2229,3-2225,3	2	30	-	-	-	-	-	N° 12	
		2225,3-2203,9	2	30	-	2	-	-	30	N° 13	
2	2201,77 - 1880,26		1	22	-	1	-	3	30	N° 16	a)
3	1880,26 - 1791		1	-	-	1	-	4	46	N° 22	+350 cm et plus d'après la st.h. Bratislava
			1	-	-	1	-	3	35	N° 23	Sous +350 cm d'après la st.h. Bratislava
			1	-	-	1	-	4	46	N° 24	+300 cm et plus d'après la st.h. Bratislava

Navigation vers l'amont

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
4	1791 - 1652 et 1642,5 - 1425	-	-	-	5	-	-	42	N°25	
5	1652 - 1642,5	1	-	100	3	-	-	35/23	N°27	c)
6	1425 - 947									b)
7	947 - 931	2	33	-	3	-	3	33	N°2[illegible]	a)
8	931 - 79,636 (km 931 - mille 43)	-	-	180	6	470	4	45	N°31	d) barges jusqu'à 700 t
		-	-	180	5	470	4	45	N°32	d) barges de 701 à 1200 t
		-	-	180	4	470	4	45	N°33	d) barges de 1201 à 2000 t
		-	-	180	4	470	3	45	N°34	d) barges de plus de 2000 t
9	79,636 - 62,97 (mille 43 - mille 34)	-	-	60	2	190	3	33	N°39	d)
10	62,97 - 0 (mille 34 - mille 0)	-	-	30	2	170	2	22	N°41	d)
11	Bras Bala	-	-	60	2	190	3	33	N°43	e)

Navigation vers l'aval

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
4	1791 - 1652 et 1642,5 - 1425	2	-	-	2	-	-	53	N°26	
5	1652 - 1642,5	1	-	-	1	-	-	53	N°28	
6	1425 - 947									b)
7	947 - 931	2	33	-	3	-	3	33	N°30	a)
8	931 - 79,636 (km 931 - mille 43)	-	-	70	3	300	6	60	N°35	d) barges jusqu'à 700 t
		-	-	70	3	300	5	60	N°36	d) barges de 701 à 1200 t
		-	-	70	3	300	5	60	N°37	d) barges de 1201 à 2000 t
		-	-	70	3	300	4	60	N°38	d) barges de plus de 2000 t
9	79,636 - 62,97 (mille 43 - mille 34)	-	-	45	2	170	3	33	N°40	d)
10	62,97 - 0 (mille 34 - mille 0)	-	-	30	1	100	2	22	N°42	d)
11	Bras Bala	-	-	45	1	100	3	33	N°44	e)

Remarque -

a) *Les gabarits maxima des convois remorqués traversant les écluses sont indiqués dans les colonnes 10 et 11 de la section 9.*

b) *Les gabarits maxima des convois remorqués n'ont pas été fixés; ils sont établis par les conducteurs des bâtiments en fonction des conditions nautiques ainsi que de la puissance et de la manoeuvrabilité du remorqueur et compte tenu des exigences de la sécurité de la navigation.*

c) *Dans la région de la ville de Budapest (km 1652-1642,5), la vitesse minimum des montants ne doit pas être inférieure à 6 km/heure.*

d) *Sur le secteur maritime du Danube, entre Brăila et Sulina (km 170 - mille 0) sont valables les dispositions spéciales applicables au Bas-Danube.*

e) *En cas de modification des conditions de la navigation sur les sections des bras Bala et Borcea (par ex. lors de bas niveaux ou d'exécution de travaux hydrotechniques), les autorités compétentes peuvent établir d'autres dimensions pour les convois remorqués, ce qui est porté à la connaissance des conducteurs des bâtiments en temps utile par des avis nautiques spéciaux.*

13. SCHEMAS DES CONVOIS REMORQUES

Signes désignant les bâtiments sur les schémas:

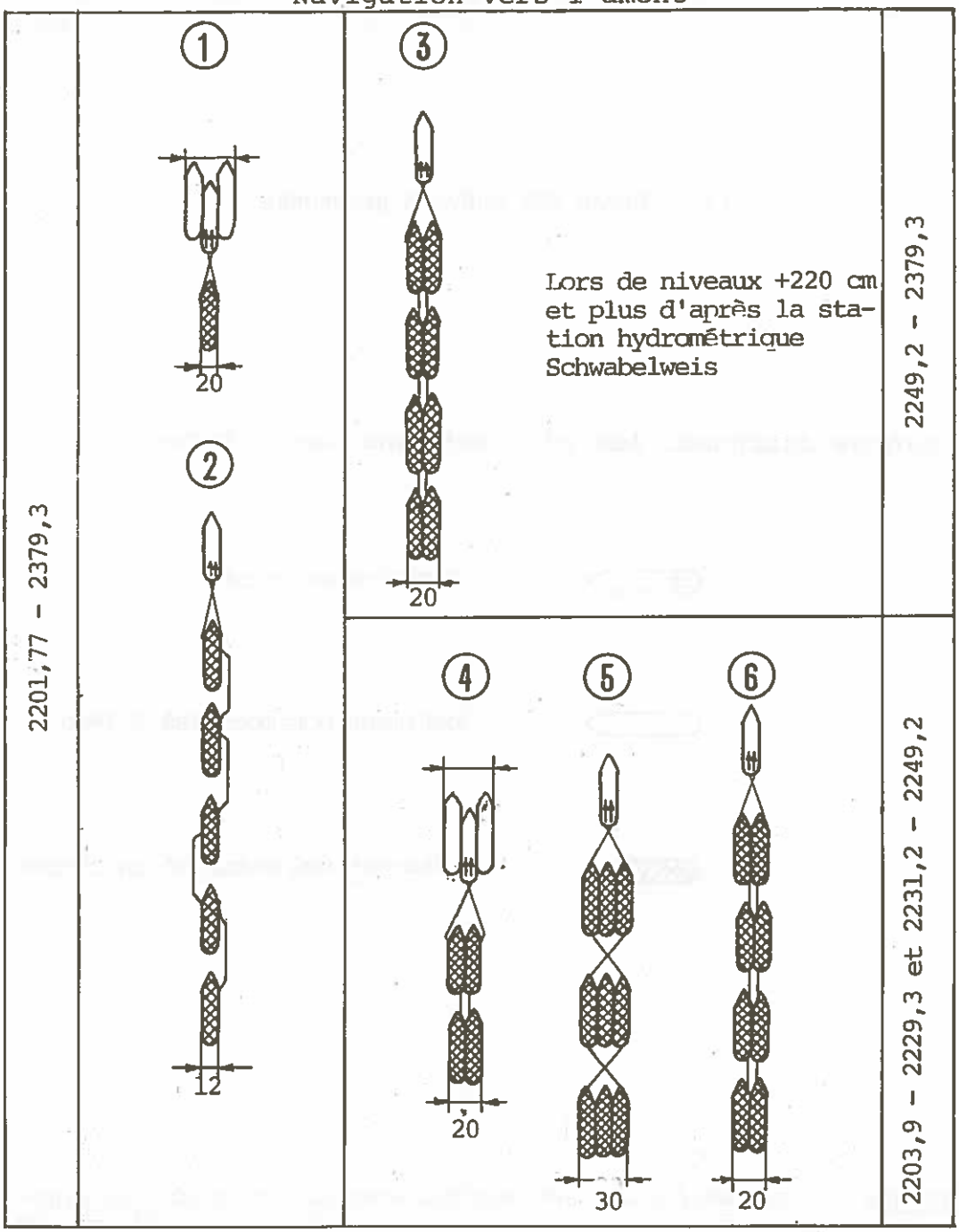
- bâtiment motorisé

- bâtiment non motorisé à lège

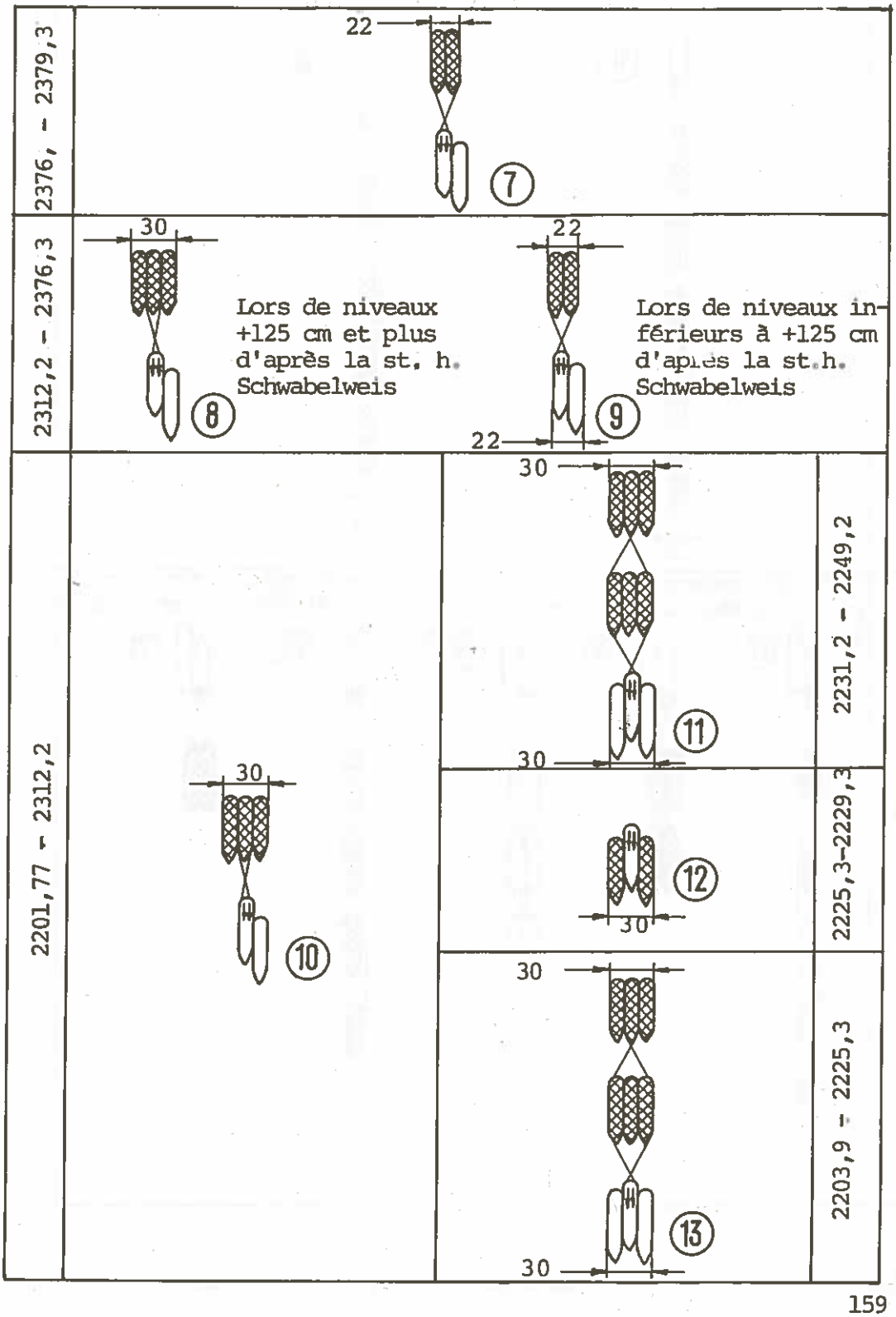
- bâtiment non motorisé en charge

Remarque - *Les numéros des schémas des convois remorqués qui figurent dans cette section correspondent aux numéros des schémas dans la colonne 10 de la section 12.*

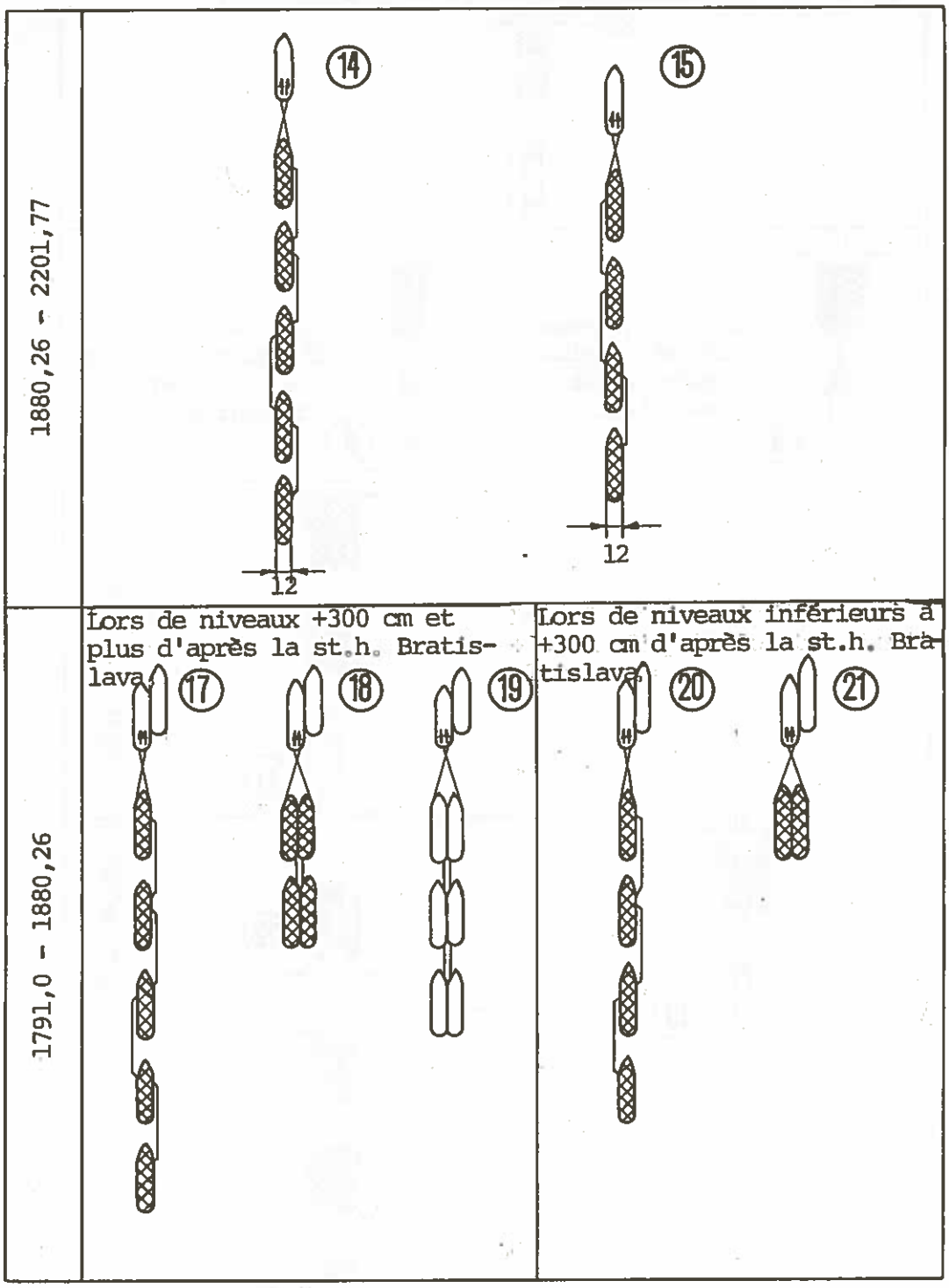
Navigation vers l'amont



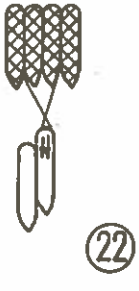
Navigation vers l'aval

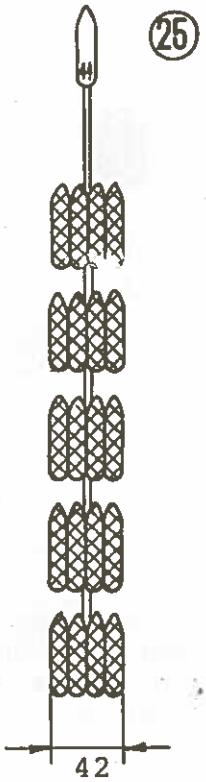
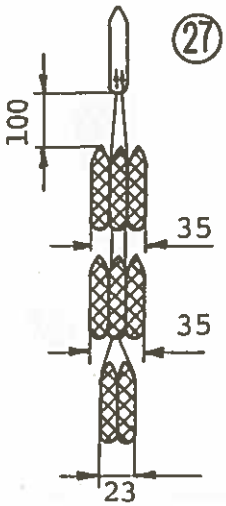


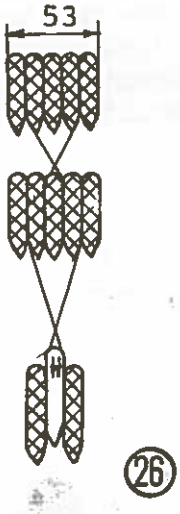
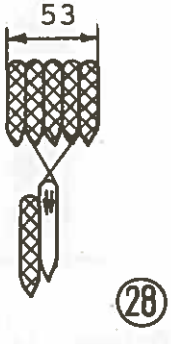
Navigation vers l'amont

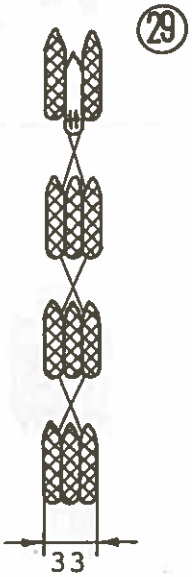


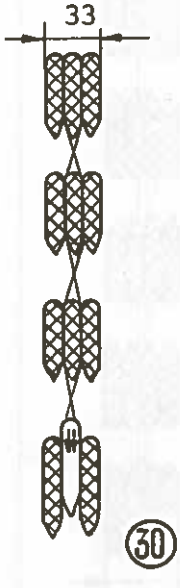
Navigation vers l'aval

1880,26 - 2201,77	16		
1791,0 - 1880,26	Lors de niveaux +350 cm et plus d'après la st.h. Bratislava  22	Lors de niveaux inférieurs à +350 cm d'après la st.h. Bratislava 23	Lors de niveaux +300 cm et plus d'après la st.h. Bratislava 24

1425 - 1642,5 et 1652 - 1791	
1642,5 - 1652	

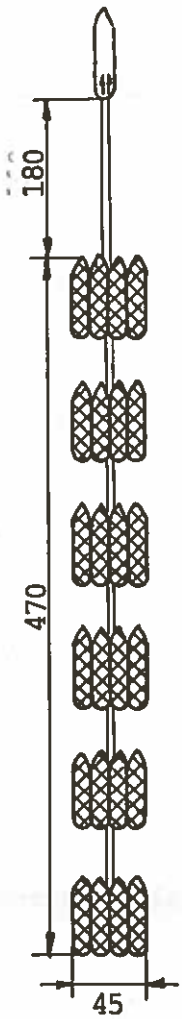
1425 - 1642,5 et 1652 - 1791	
1642,5 - 1652	

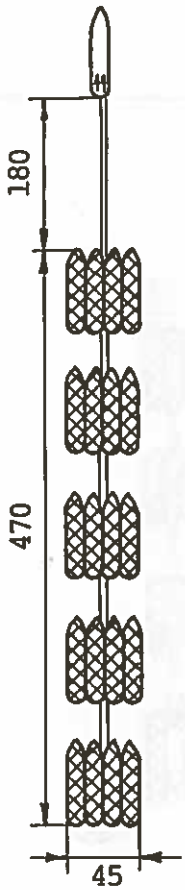
947 - 1425	Les gabarits maxima des convois remorqués n'ont pas été fixés; ils sont déterminés par les conducteurs des bâtiments en fonction des conditions nautiques ainsi que de la puissance et de la manoeuvrabilité du remorqueur, compte tenu des exigences de la sécurité de la navigation.
931 - 947	 Lors du passage par l'écluse, la longueur totale du convoi ne doit pas dépasser 300 m.

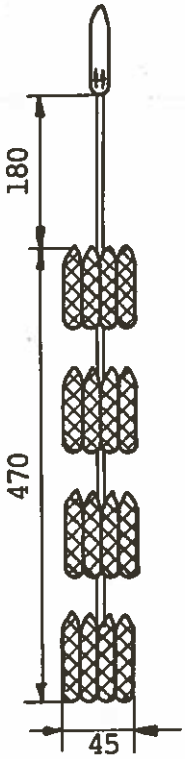
947 - 1425	Les gabarits maxima des convois remorqués n'ont pas été fixés; ils sont établis par les conducteurs des bâtiments en fonction des conditions locales, ainsi que de la puissance et de la manoeuvrabilité du remorqueur et compte tenu des exigences de la sécurité de la navigation.
931 - 947	 Lors du passage par l'écluse, la longueur totale du convoi ne doit pas dépasser 300 m.

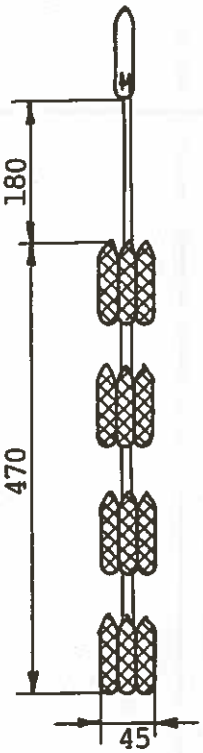
Navigation vers l'amont

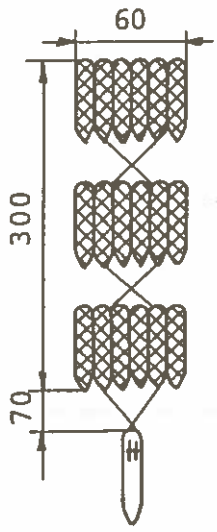
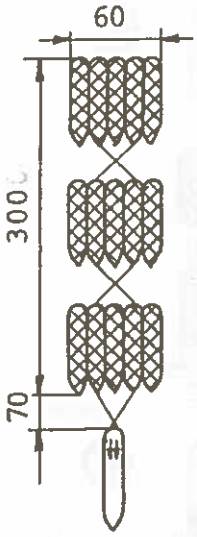
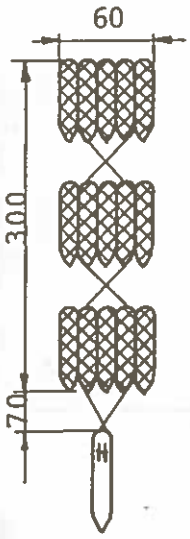
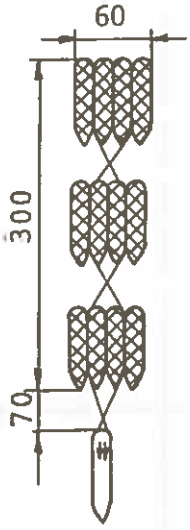
	Chalands d'une portée en lourd jusqu'à 700 t.	Chalands d'une portée en lourd de 701 à 1200 t.	Chalands d'une portée en lourd de 1201 à 2000t	Chalands d'une portée en lourd de plus de 2000 t.
79,636 (mille 43) - 931	31	32	33	34

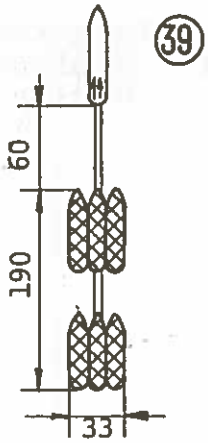
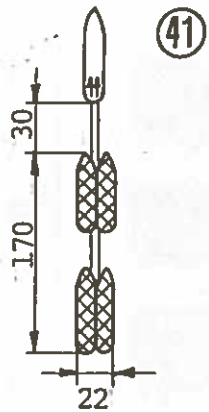
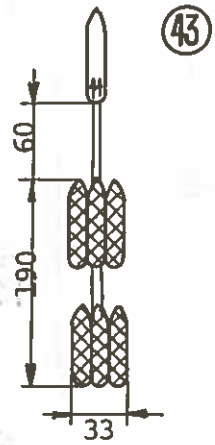


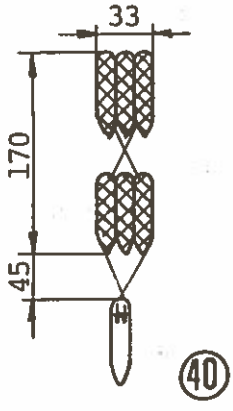
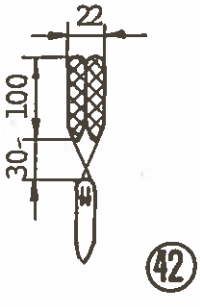
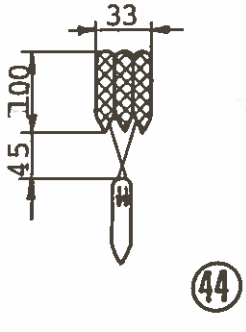






79,636 (mille 43) - 931	Chalands d'une portée en lourd jusqu'à 700 t.	Chalands d'une portée en lourd de 701 à 1200 t.	Chalands d'une portée en lourd de 1201 à 2000 t.	Chalands d'une portée en lourd de plus de 2000 t.
	 35	 36	 37	 38

62,97 - 79,636 (mille 34 - mille 43)	
0 - 62,97 (mille 0 - mille 34)	
Bras Bala	

62,97 - 79,636 (mille 34 - mille 43)	
0 - 62,97 (mille 0 - mille 34)	
Bras Bala	

14. GABARITS MAXIMA DES CONVOIS POUSSES ETABLIS POUR LES DIFFERENTS SECTEURS DU DANUBE

Remarque: Les schémas des formations de convois poussés, par secteurs du Danube, figurent dans la section 15.

Navigation vers l'amont

N° d'ordre	Secteur (km)	Nombre de bâtiments, à l'exception du pousseur	Longueur maximum du convoi	Largeur maximum du convoi	N° sous lequel le schéma figure dans la section 15	Remarque
1	2	3	4	5	6	7
1	2379,3 - 1880,26					a)
2	1880,26 - 1791	-	210	23	N° 1	+350 cm et plus d'après la st.h. Bratislava
		-	220	12	N° 2	
		-	185	23	N° 3	de +250 à +350 cm d'après la st.h. Bratislava
		-	195	12	N° 4	
		-	165	23	N° 5	sous +250 cm d'après st.h. Bratislava
		-	195	12	N° 6	
3	1791 - 1652 et 1642,5 - 947					b)
4	1652 - 1642,5	-	240	35	N° 9	c)
5	947 - 931	9	300	33	N° 11	
6	931 - 79,636 (km 931 - mille 43)	12	300	40	N° 13	d)
7	79,636 - 62,97 (mille 43 - mille 34)	6	190	33	N° 15 N° 16	d)

Navigation vers l'aval

N° d'ordre	Secteur (km)	Nombre de bâtiments, à l'exception du pousseur	Longueur maximum du convoi	Largeur maximum du convoi	N° sous lequel le schéma figure dans la section 15	Remarque
1	2	3	4	5	6	7
1	2379,3 - 1880,26					a)
2	1880,26 - 1791	-	140	46	N° 7	+350 cm et plus d'après la st. h. Bratislava
		-	140	35	N° 8	sous +350 cm d'après la st. h. Bratislava
3	1791 - 1652 et 1642,5 - 947					b)
4	1652 - 1642,5	-	175	50	N° 10	
5	947 - 931	9	300	33	N° 12	
6	931 - 79,636 (km 931 - mille 43)	12	250	50	N° 14	d)
7	79,636 - 62,97 (mille 43 - mille 34)	6	190	33	N° 17 N° 18	d)

1	2	3	4	5	6	7
8	62,97 - 0 (mille 34 - mille 0)	3	150	22	N° 19 N° 20	d)
9	Bras Bala	6	205	33	N° 23	e)

1	2	3	4	5	6	7
8	62,97 - 0 (mille 34 - mille 0)	3	150	22	N° 21 N° 22	d)
9	Bras Bala	6 4-5	190 140	33 40	N° 24 N° 25 N° 26	e)

Remarque -

a) *Pour le secteur du Danube de Regensburg au confluent de la Morava (km 2379,3-1880,26), il n'y a pas de prescriptions au sujet des gabarits des convois poussés, sauf pour le passage des écluses; les gabarits maxima des convois poussés traversant les écluses figurent dans les colonnes 10 et 11 de la section 9.*

b) *Les gabarits maxima des convois poussés n'ont pas été fixés; ils sont déterminés par les conducteurs des bâtiments en fonction des conditions nautiques, ainsi que de la puissance et de la manoeuvrabilité du pousseur et compte tenu des exigences de la sécurité de la navigation.*

c) *Lors de la navigation vers l'amont dans la région de la ville de Budapest (km 1652-1642,5), la vitesse minimum des convois poussés ne doit pas être inférieure à 6 km/heure.*

d) *Sur le secteur maritime du Danube, entre Braila et Sulina (km 170-mille 0), les convois poussés doivent se conformer aux dispositions spéciales applicables au Bas-Danube.*

e) *En cas de modification des conditions de la navigation sur les secteurs des bras Bala et Borcea (par ex. lors de bas niveaux ou d'exécution de travaux hydrotechniques), les autorités compétentes peuvent établir d'autres dimensions pour les convois poussés, ce qui est porté à la connaissance des conducteurs des bâtiments en temps utile, au moyen d'avis nautiques spéciaux.*

15. SCHEMAS DES CONVOIS POUSSES

Signes désignant les bâtiments sur les schémas:

- Pousseur

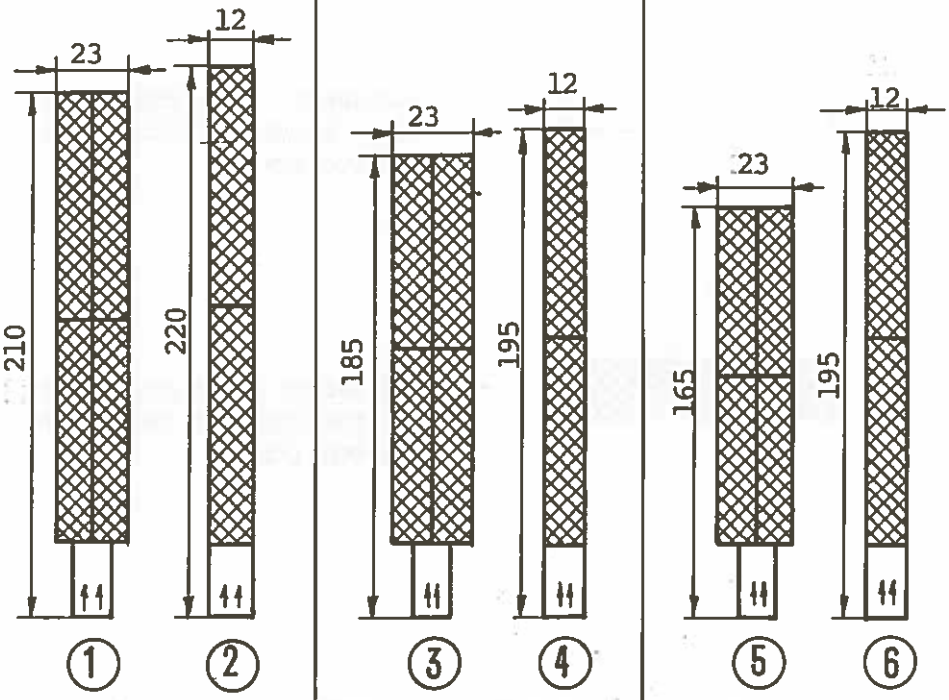
- Bâtiment non motorisé à lège faisant partie du convoi poussé

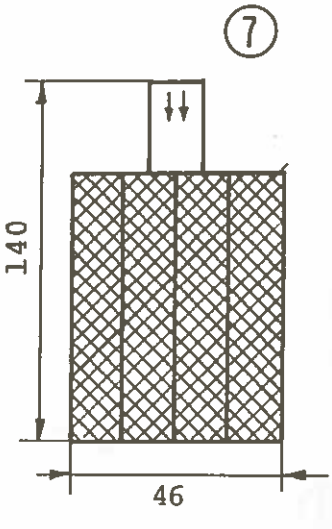
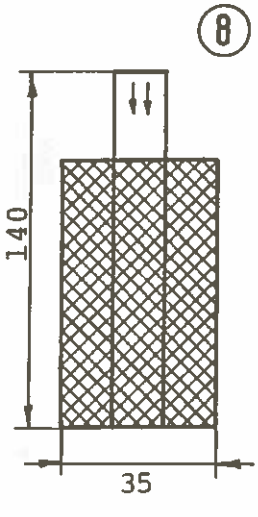
- Bâtiment non motorisé en charge faisant partie du convoi poussé

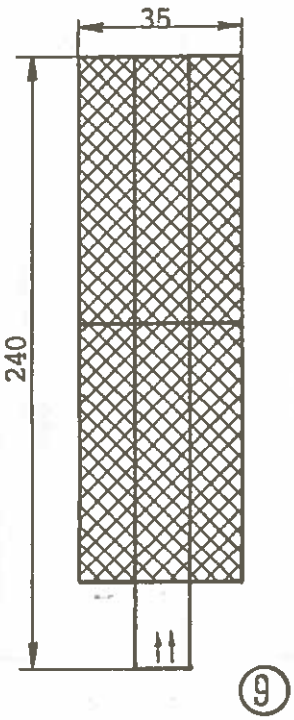
Remarque - *Les numéros des schémas de convois poussés figurant dans cette section correspondent aux numéros des schémas indiqués dans la colonne 6 de la section 14.*

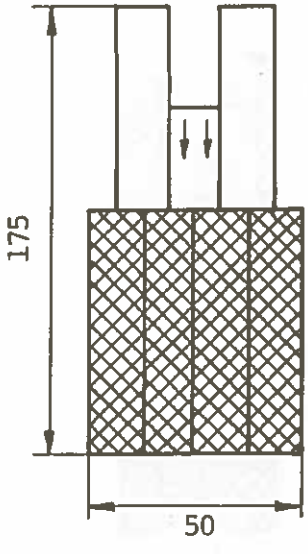
Navigation vers l'amont

1880,26 - 2379,3	Les gabarits maxima des convois poussés n'ont pas été fixés, sauf ceux des convois traversant les écluses, qui figurent dans la section 9.		
1791 - 1880,26	Lors de niveaux d'eau +350 cm et plus d'après la st. h. Bratislava.	Lors de niveaux entre +250 cm et +350 cm d'après la st.h. Bratislava.	Lors de niveaux sous +250 cm d'après la st.h. Bratislava

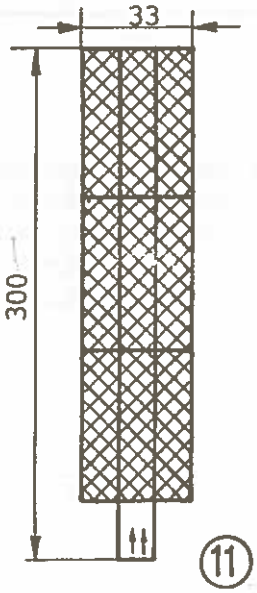
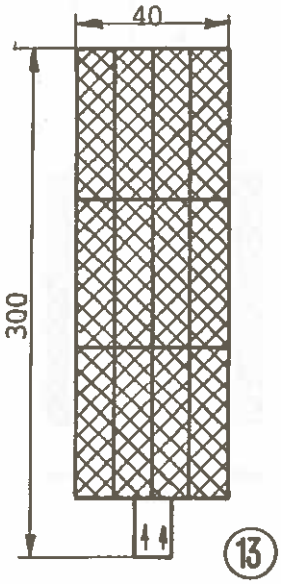


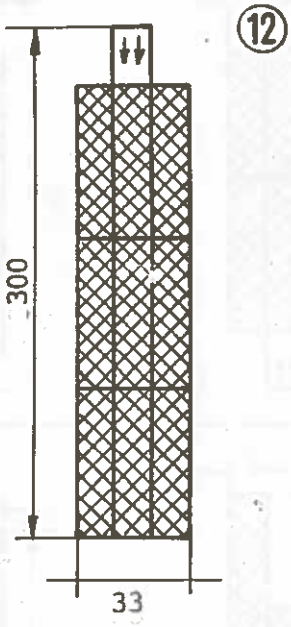
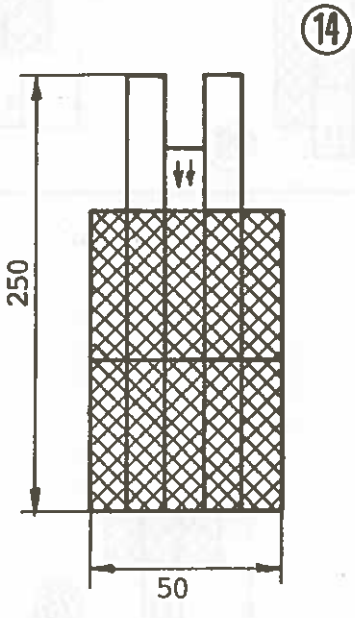
1880,26 - 2379,3	Les gabarits maxima des convois poussés n'ont pas été fixés, sauf ceux des convois traversant les écluses, qui figurent dans la section 9.	
1791 - 1880,26	Lors de niveaux +350 cm et plus d'après la st.h. Bratislava. 	Lors de niveaux sous +350 cm d'après la st. h. Bratislava. 

947-1642,5 et 1652-1791	Les gabarits maxima des convois poussés n'ont pas été fixés; ils sont déterminés par le conducteur en fonction des conditions nautiques ainsi que de la puissance et de la manoeuvrabilité du pousseur, ayant en vue les exigences de la sécurité de la navigation.
1642,5 - 1652	

947-1642,5 et 1652-1791	Les gabarits maxima des convois poussés n'ont pas été fixés; ils sont déterminés par les conducteurs des bâtiments en fonction des conditions nautiques ainsi que de la puissance et de la manoeuvrabilité du pousseur et compte tenu des exigences de la sécurité de la navigation.
1642,5 - 1652	⑩ 

Navigation vers l'amont

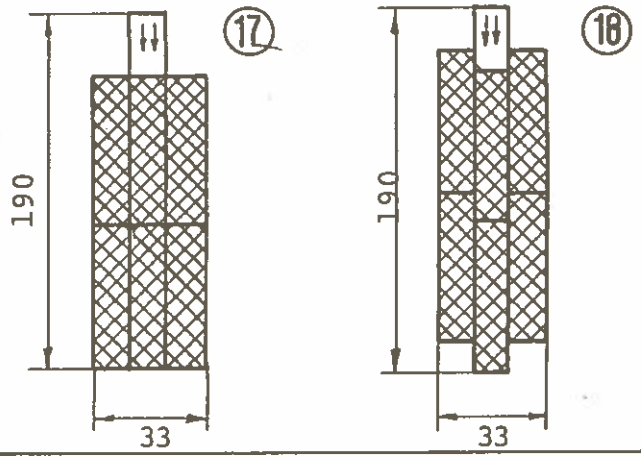
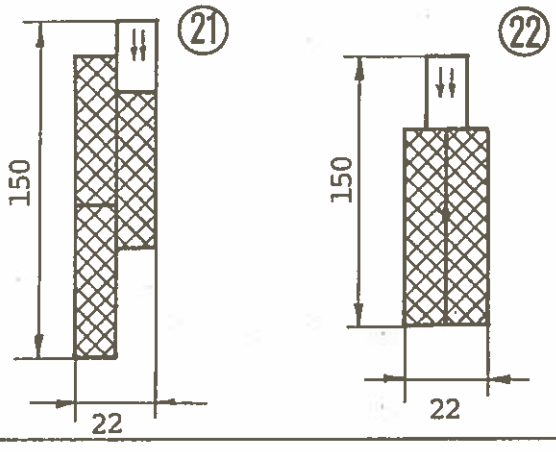
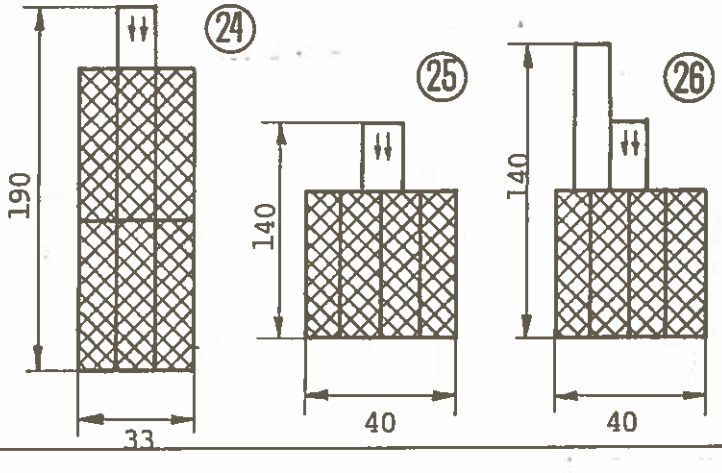
931 - 947	
79,636 (mille 43) - 931	

931 - 947	
79,636 (mille 43) - 931	

Navigation vers l'amont

62,97 - 79,636 (mille 34 - mille 43)	33, 190 (15); 33, 190 (16)
0 - 62,97 (mille 0 - mille 34)	22, 150 (19); 22, 150 (20)
Bras Bala	33, 205 (23)

Navigation vers l'aval

62,97 - 79,636 (mille 34 - mille 43)	
0 - 62,97 (mille 0 - mille 34)	
Bras Bala	

16. Entreprises de navigation des pays danubiens disposant de bâtiments de navigation internationale et agences de ces entreprises

Nom de l'entreprise	Adresse	N° de téléphone	N° de télex	Heures de travail (heure locale)
1	2	3	4	5
Autriche				
Erste Donau-Dampfschiffahrts Gesellschaft (DDSG)	1031-Wien, Hintere Zollamtstr. 1	72-51-41	01/1698	8 - 16
Continentale Motorschiffahrts Gesellschaft A.G. (COMOS)	1014-Wien, Jasomirgott Str. 6	63-17-01	07/4289	8 - 17
Gebrüder Brandner Schiffahrtsgesellschaft	3313-Wallsee, Ufer 50	228	019/270	7 - 17
Agences de la DDSG -				
Regensburg	Donaulände 20/a	53091, 53095	55843	8 - 16
Passau	Im Ort 14/a	33033, 33034	57870	8 - 16
Linz	Stadthafen	70-0-11	021782	8 - 16
Krems	dans le port	25-03, 25-04	07108	8 - 16
Wien	1020-Handelskai 265	24-16-65	011698	8 - 16
Bratislava	Červenej Armady 39	57489	86693403	8 - 16

1	2	3	4	5
Budapest	V., Régiposta u. 19	18-76-16	861225747	8 - 16
Ismaïl	Tchotinskaya 2/11 Чотинская ул., 2/11	90802	130 OD.169	8 - 16
Agences de COMOS -				
Linz	Stadthafen	27-7-40		8 - 16
Budapest	V., Régiposta u. 19	18-76-16		8 - 16
Bulgarie				
Entreprise bulgare de navigation fluviale (BRP) Българско речно плаване	Roussé, Slavianska 6 Русе, Славянска 6	2-23-75	62505	7^{15}-16^{45}
Agences de la BRP -				
Wien	II. Handelskai 265	24-54-07		
Bratislava	Červenej Armady 39	552-71		
Budapest	V., Marcius tér 1	18-93-25		
Turnu Severin		17-58		
Vidin	dans le port - INFLOT	26-03		permanent
Lom	dans le port - INFLOT	20-57		"

1	2	3	4	5
Svistov	dans le port - INFLOT	22-69		7 - 17
Somovit	dans le port - INFLOT	26		
Roussé	dans le port	2-77-96		permanent
Silistra	dans le port	28-23		
Giurgiu	dans le port	15-05		
Réni	dans le port	220		
Ismaïl	dans le port	90-602		
Hongrie				
Entreprise de navigation hongroise S.A. (MAHART)	Budapest, V., Apáczai Csere János u. 11	18-18-80	22-52-58	permanent
Magyar Hajózási Részvénytársaság (MAHART)				
Agences de la MAHART -				
Regensburg-84	Budapester Str. 14	56-379	841-65885	8^{30} - 17
Linz	Regensburger Str. 9	27-491	847-21524	8^{30} - 17
Wien	II. Handelskai 385	24-24-77	847-74694	8^{30} - 7
Bratislava	Červenej Armady 39	574-61	-	8^{30} - 15
Komárom	dans le port	52	024372	permanent

1	2	3	4	5
Dunaujváros	dans le port	68-48	029271	6^{00} - 18
Baja	dans le port	181		8^{00} - 18
Mohács	dans le port	82	012279	permanent
Beograd	Knežepolska 1.	66-30-44	11753	8^{30} - 17
București	Bul. Gen. Măgheru 2.1/6	13-08-10	-	8^{30} - 17
Turnu Severin	Strada Portului 3	28-77	016443	8^{30} - 17
Lom	dans le port - INFLOT	12-01	-	8^{30} - 17
Roussé	dans le port - INFLOT	280-82	-	8^{30} - 17
Giurgiu	Bul. 1907, N° 70	17-82	-	8^{30} - 17
Brăila	Strada Imparatul Traian	11-489	-	8^{30} - 17
Galați	Strada 3 Iunie	12-108	-	8^{30} - 17
Réni	dans le port	46	-	8 - 12; 14 - 18
<u>Roumanie</u>				
NAVROM	București, B^{dul} Dinicu Golescu 33, raionul 16 Februarie	18-02-90	245	7^{15} - 16
<u>Agences de NAVROM</u> -				
Wien	II. Handelskai 265	55-43-69	74828	7^{00} - 15
Linz	Regensburger Str. 9	28-516	-	8^{00} - 16

1	2	3	4	5
Komárno	dans le port - Gottwaldova 10	4748-2163	73159	7^{00} - 15
Budapest	V., Balassa Balint u. 2	31-81-14	-	7^{00} - 15
Moldova Veche	dans le port	6		7^{00} - 15
Orşova	dans le port	36		7^{00} - 15
Turnu Severin	dans le port	444		7^{00} - 15
Calafat	dans le port	24		7^{00} - 15
Bechet	dans le port	6		7^{00} - 15
Corabia	dans le port	109		7^{00} - 15
Turnu Magurele	dans le port	135		7^{00} - 15
Zimnicea	dans le port	139		7^{00} - 15
Giurgiu	dans le port	1058-2490	0118711	7^{15} - 16
Oltenița	dans le port	330		7^{00} - 15
Călărași	dans le port	515		7^{00} - 15
Cernavoda	dans le port	181		7^{00} - 15
Hîrşova	dans le port	221		7^{00} - 15
Măcin	dans le port	22		7^{00} - 15
Brăila	dans le port	2747		7^{00} - 15
Galați	dans le port	14747	015227	7^{15} - 15
Isaccea	dans le port	8		7^{00} - 15
Tulcea	dans le port	421		7^{00} - 15
Sulina	dans le port	4		7^{00} - 15

1	2	3	4	5
Tchécoslovaquie				
Navigation danubienne tchécoslovaque - Entreprise nationale (ČSPD) Československa plavba dunajska n.p. (ČSPD)	89024-Bratislava Červenej ármady 39	574-61	09348	7^{00} - 15^{30}
Agences de la ČSPD -				
Regensburg	Wienerstrasse 5	579-58	65889	8^{00} - 19
Linz	Regensburger Str. 9	289-91	-	-
Wien	Handelskai 265	244-248	-	7^{00} - 18
Bratislava	80000-Martanovičova 22	572-71	-	6^{45} - 15^{45}
Komárno	94501 Komárno pristav	2271	079178	6^{45} - 15^{45}
Budapest	XIII., Pozsonyi ut 49	295-275	-	7^{00} - 16
Mohács	Csehernoi tér 6		-	-
Veliko Gradište	12220 V. Gradište			7^{00} - 16
Beograd	Cara Uroša 30	664-770	11843	-
Turnu Severin	Str. Portului	1552	-	-
Bucuresti	Gheorghe Gheorghiu strada Osetari	157-300	00262	-
Lom	Radetski, 14 Радецки, 14	13-10	-	-

1	2	3	4	5
Roussé	Rastiskov Blashkov, 1 Растисков Блашков, 1	023-510	-	-
Sofia	Bul. Hristo Botev, 34 Бул. Христо Ботев, 34	527-481	-	-
Brăila	Str. Imp. Traian 6	8565-1119	-	-
Ismaïl	INFLOT	087	-	-
Union Soviétique				
Entreprise Soviétique de Navigation Danubienne (SDP) Советское дунайское пароходство (СДП)	Ismaïl, Prospekt Suvorova 2 Измаил, проспект Суворова, 2	90-638	232130	9^{00} - 18^{15}
Agences de la SPD -				
Regensburg	Budapester Str. 24-a	56-0-400	84'65160	8^{00} - 18^{15}
Linz	Stadthafen, Regensburger Str. 9	79121	-	8^{00} - 18^{15}
Wien	II. Handelskai, 265	24-55-43	074938	8^{00} - 18^{15}
Bratislava	Fajnorovo Nab. 2	557-71	093408	8^{00} - 17^{15}
Komárno	Gottwaldovo Nab. 16	23-32, 23-38 23-28	098273	8^{00} - 17^{15}

1	2	3	4	5
Budapest	Március 15 tér 1	189-078	224542	8^{00} - 17^{00}
Dunaujváros	Dunaujváros, Ifjusági Sziget	16675	029361	8^{00} - 17^{00}
Vukovar	Ive Lole Ribara 6-8	82-759	-	8^{00} - 15^{15}
Beograd	Knežepoljska 1	764-320	-	8^{00} - 15^{15}
Turnu Severin	Decebal 56	13-507	-	8^{00} - 17^{00}
Roussé	Danko Stefanov 10 Данко Стефанов 10	25173	62500	8^{00} - 17^{00}
Giurgiu	București IV	1922	-	8^{00} - 17^{00}
Brăila	Dans le port	12026	-	8^{00} - 17^{00}
București	Aleia Modrigan 1	3355-02	11306	8^{00} - 17^{00}
<u>Yougoslavie</u>				
Entreprise yougoslave de navigation fluviale (JRB) Jugoslavensko Rečno Brodarstvo (JRB)	Beograd, Kneža Miloša, 82	644-255	11205	6^{30} - 14^{30}
Dunavski Lloyd (DL)	Sisak	23-333	23726 11260	7^{00} - 15
<u>Agences de la JRB</u> -				
Regensburg	Wienerstrasse, 3	56-945	65889	8^{00} - 12, 14^{00} - 19 (samedi: 8^{00} - 11)

1	2	3	4	5
Passau	Untere Donaulände 1-1/2	28-10	57818	8-12, 14-18
Linz	Regensburger Str. 9	24-349	21364	8-12, 14-18
Wien	Handëlskai, 343	244-360	74236	8-12, 14-18 (samedi 8 - 14)
Bratislava	Vajanskeho Nab. 13/a	55-856	09363	7^{00} - 18
Komárno	dans le port	30-10	73134	8-12, 14-18
Budapest	Pozsonyi ut 36	408-546	224747	9^{00} - 17
Bezdan	dans le port	4	15241	permanent
Apatin	I.L. Ribara 66	77-256	-	7-12, 15-18
Vukovar	dans le port, I.L.Ribara	82-274	28136	6^{00} - 18
Novi Sad	Beogradski Kej	56-496	14143	6^{00} - 14
Beograd	Karadjordjeva 4	625-274	-	6^{30} - 14^{30}
Smederevo	Despota Djurja 2	88-15	-	6^{00} - 18
Veliko Gradište	dans le port	82217	-	6^{00} - 22
Kladovo	dans le port	80-15	-	5^{00} - 21
Prahovo	dans le port	89-407	16519	5^{00} - 21
Sofia	Bul. Vitosha 381 Бул. Витоша, 381	896-946	-	8^{00} - 16
Giurgiu	dans le port	1656	118713	7^{00} - 15
Lom	dans le port	21-9	11300	7^{00} - 14
Cernavoda		230	-	8^{00} - 16
Galați	Strada Navelor, 3	19	13248	8^{00} - 16
Rëni	dans le port	2225	-	7^{00} - 15

1	2	3	4	5
Agences de la DL -				
Wien	II. Engerthstr. 225	245-333	74932	-
Batina	Batina, Trg Slobode 2	16	-	6^{00} - 14
Vukovar	Dunavski Kej	82-288	-	-
Zemun	Kej Oslobodjena 7	607-925	11528	6^{00} - 14^{00}
RF d'Allemagne				
Bayerischer Lloyd Schiffahrts A.G. (BL)	84 Regensburg, Budapester Str. 20	0991/ 55061	065863	7^{30} - 17^{30}
Agences de la BL -				
Regensburg	Budapester Str. 12	55067	065853	7^{00} - 17^{00}
Passau	Rosstrenke 8	33093	057878	7^{30} - 17^{30}
Linz	Regensburgerstr. 9/11	77031	021792	8^{00} - 17^{00}
Wien	III. Invalidenstr. 5	72-14-39	011200	8^{00} - 17^{00}
Budapest	XIII. Ujpesti rkp. 7	31-97-69	224341	8^{00} - 17^{00}
Beograd	Brače Krsmanovića 2/1	62-52-84	11458	6^{30} - 17^{00}

17. Compétence territoriale des organes de la surveillance fluviale sur le Danube

N° d'ordre	Dénomination de l'organe	Siège	Adresse	N° de téléphone	Compétence territoriale du km ...	Compétence territoriale au km ...
1	2	3	4	5	6	7
République Fédérale d'Allemagne						
	Organes de l'Administration des eaux et de la navigation :					
1.	Direction des Eaux et de la Navigation, Regensburg Wasser- und Schiffahrtsdirektion, Regensburg	Regensburg	84 Regensburg, Kumpfmühler Str. 6	0941/21041	2414,6	2223,20 r.d. 2201,77 r.g.
2.	Administration des Eaux et de la Navigation (AEN), Regensburg Wasser- und Schiffahrtsamt, Regensburg	Regensburg	84 Regensburg, Erlanger Str. 1	0941/58031	2414,6	2282,0
3.	Administration des Eaux et de la Navigation (AEN), Passau Wasser- und Schiffahrtsamt, Passau	Passau	839 Passau Neuburger Str. 12	0851/7051	2282,0	2223,20 r.d. 2201,77 r.g.

1	2	3	4	5	6	7
4.	Surveillance régionale de Regensburg, relevant de l'AEN, Regensburg Aufsichtsbezirk Regensburg des Wasser- und Schiffahrtsamtes Regensburg	Regensburg	84 Regensburg, Wöhrdstr. 43	0941/55466	2382,0	2348,0
5.	Surveillance régionale de Straubing, relevant de l'AEN, Regensburg Aufsichtsbezirk Straubing des Wasser- und Schiffahrtsamtes Regensburg	Straubing	844 Straubing, Vogelauweg 1	09421/6192	2348,0	2312,0
6.	Surveillance régionale de Deggendorf, relevant de l'AEN, Regensburg Aufsichtsbezirk Deggendorf des Wasser- und Schiffahrtsamtes Regensburg	Deggendorf	836 Deggendorf, Schiffmeisterweg 16	0991/6247	2312,0	2282,0
7.	Surveillance régionale Vilshofen, relevant de l'AEN, Passau Aufsichtsbezirk Vilshofen des Wasser- und Schiffahrtsamtes Passau	Vilshofen	8358 Vilshofen, Jahnallee 1	08541/451	2282,0	2244,0

1	2	3	4	5	6	7
8.	Surveillance régionale de Kachlet, relevant de l'AEN, Passau Aufsichtsbezirk Kachlet des Wasser- und Schiffahrtsamtes Passau	Maierhof	8391 Maierhof, Schleusenweg 6	0851/7051	2244,0	2229,0
9.	Surveillance régionale de Jochenstein, relevant de l'AEN, Passau Aufsichtsbezirk Jochenstein des Wasser- und Schiffahrtsamtes Passau	Jochenstein	8391 Jochenstein	08591/288	2229,0	2223,20 r.d. 2201,77 r.g.
	<u>Organes de la Surveillance fluviale</u>:					
10.	Police du Land de Bavière, Inspection de la Surveillance fluviale "Donau" Bayerische Landpolizei Wasserschutzpolizeigruppe "Donau"	Regensburg	84 Regensburg, Linzer Str. 12	0941/506897 ligne interne: 80	2414,6	2223,20 r.d. 2201,77 r.g.

1	2	3	4	5	6	7
11.	Police du Land de Bavière, Poste de la Surveillance fluviale de Regensburg Bayerische Landpolizei Wasserschutzpolizeiwache Regensburg	Regensburg	84 Regensburg, Linzer Str. 12	0941/506898 ligne interne: 78	2414,6	2321,0
12.	Police du Land de Bavière, Poste de la Surveillance fluviale de Deggendorf Bayerische Landpolizei Wasserschutzpolizeiwache Deggendorf	Deggendorf	836 Deggendorf, Uferplatz 2	0991/1001	2321,0	2257,0
13.	Police du Land de Bavière, Poste de la Surveillance fluviale de Passau Bayerische Landpolizei Wasserschutzpolizeiwache Passau	Passau	839 Passau, Höllgasse 2	0851/2091	2257,0	2223,20 r.d. 2201,77 r.g.

1	2	3	4	5	6	7
	Autriche					
1.	Surveillance fluviale et portuaire d'Engelhartszell Strom- und Hafenaufsicht Engelhartszell	Engelhartszell	4090 Engelhartszell, An der öffentlichen Lände 3	07717/11226	2223,200 r.d. 2201,770 r.g.	2179,000
2.	Surveillance fluviale et d'écluse d'Aschach Strom- und Schleuseaufsicht Aschach	Aschach	4082 Aschach, 212	07273/330	2179,000	2144,825
3.	Surveillance fluviale et d'écluse de Linz Strom- und Schleusenaufsicht Linz	Linz	4010 Linz, Am Winterhafen 10	07222/77229	2144,825	2128,000
4.	Surveillance fluviale et portuaire de Mauthausen Strom- und Hafenaufricht Mauthausen	Mauthausen	4310 Mauthausen Heindelkai 72	07238/273	2128,000, Enns, du km 3,13 jusqu'au confluent	2111,828
5.	Surveillance fluviale et d'écluse de Walsee Strom- und Schleusenaufsicht Wallsee	Wallsee	3313 Nieder Wallsee, Ufer 50	07433/279	2111,828	2090,000 r.d. 2091,000 r.g.

1	2	3	4	5	6	7
6.	Surveillance fluviale et portuaire de Grein Strom- und Hafenaufsicht Grein	Grein	4360 Grein, Schiffmeistergasse 7	07268/320	2090,000 r.d. 2091,000 r.g.	2067,950
7.	Surveillance fluviale et d'écluse de Persenbeug Strom- und Schleusenaufsicht Persenbeug	Persenbeug	3680 Persenbeug, Hinterhaus 179	07412/Ybbs 680	2067,950	2045,000
8.	Surveillance fluviale de Melk Stromaufsicht Melk	Melk	3390 Melk, Colomaniau 7	02752/2341	2045,000	2025,000
9.	Surveillance fluviale et portuaire de Krems Strom- und Hafenaufsicht Krems	Krems	3500 Krems, Steiner Landstrasse 128	02732/3170	2025,000	1994,000
10.	Surveillance fluviale de Zwentendorf Stromaufsicht Zwentendorf	Zwentendorf	3435 Zwentendorf, 63	02277/234	1994,000	1972,000
11.	Surveillance fluviale de Tulln Stromaufsicht Tulln	Tulln	3430 Tulln, Fischergasse 5	02272/2441	1972,000	1955,000

1	2	3	4	5	6	7
12.	Surveillance fluviale de Höflein Stromaufsicht Höflein	Höflein	3421 Höflein 21	02243/4626	1955,000	1937,730
13.	Surveillance fluviale de Wien-Nussdorf Stromaufsicht Wien-Nussdorf	Wien-Nussdorf	1190 Wien XIX. Nussdorfer Lände 49	0222/3719763	1937,730	1927,700 et Donaukanal du km 11,70 au km 0,00
14.	Surveillance fluviale et portuaire de Wien-Praterkai Strom- und Hafenaufsicht Wien-Praterkai	Wien-Praterkai	1020 Wien II. Mexikoplatz 4	0222/242697 et 242235	1927,700	1915,730 et Donaukanal du km 17,10 au km km II,70
15.	Surveillance fluviale de Wildungsmauer Stromaufsicht Wildungsmauer	Wildungsmauer	2403 Wildungsmauer, 97	02163/395	1915,730	1894,000
16.	Surveillance fluviale de Hainburg Stromaufsicht Hainburg	Hainburg	2410 Hainburg, Donaulände 2	02165/2365	1894,000	1872,700 r.d. 1880,260 r.g., Morava (March), le long de la r.d., de la frontière jusqu'au confluent

1	2	3	4	5	6	7
Tchécoslovaquie						
1.	Administration de la Navigation Štátna plavebná správa	Bratislava	89214 Bratislava ul. Červenej armády 39	543-37	1880,26 r.g. 1872,7 r.d.	1708,2 r.g. 1850,2 r.d.
2.	Administration de la Navigation Filiale de Bratislava Štátna plavebná správa filiálka Bratislava	Bratislava	800000 Bratislava, pristav	572-21	1880,26 r.g. 1872,7 r.d.	1792 r.g. 1850,2 r.d.
3.	Administration de la Navigation, Filiale de Komárno Štátna plavebná správa filiálka Komárno	Komárno	94501 Komárno pristav	36-16 (service de veille: 50-18)	1792 r.g.	1708,2 r.g.
Hongrie						
	Organes de l'Office National des Eaux:					
1.	Office National des Eaux Országos Vizügyi Hivatal	Budapest	Budapest I, Fő u. 48-50	172-443 172-372 172-571	1850,2 r.d. 1708,2 r.g.	1433

1	2	3	4	5	6	7
2.	Direction des Eaux de Györ Északdunántuli Vizügyi Igazgatóság, Györ	Györ	Györ, Árpád-u. 28-32.	0941/ 21041	1850,2 r.d.	1708,2 r.d.
3.	Direction des Eaux de Budapest Középdunavölgyi Vizügyi Igazgatóság, Budapest	Budapest	Budapest, Rakóczi ut 41.	131-690	1708,2	1560
4.	Direction des Eaux de Baja Alsódunavölgyi Vizügyi Igazgatóság, Baja	Baja	Baja, Széchenyi ut 2.	25 et 87	1560	1433
	Organes de la surveillance fluviale:					
5.	Commissariat central de la police de Budapest - Commissariat de la police fluviale du Danube Budapesti Rendőrfőkapitányság - Dunai Vizirendészeti Rendőrkapitánysága	Budapest	1453-Budapest, IX. Hámán Kató u. 7-9.	341-754 143-030	1850,2 r.d. 1708,2 r.g.	1433

1	2	3	4	5	6	7
6.	Poste de la police fluviale, Komárom Komáromi Vizirendészeti Rendőrőrs	Budapest	2901-Komárom, Rakóczi F.-rkp.	29	1850,2 r.d.	1726 r.d.
7.	Poste de la police fluviale de Nagymaros Nagymarosi Vizirendészeti Rendőrőrs	Nagymaros	2626-Nagymaros, Váci u. 21	37	1726 r.d. 1708,2 r.g.	1676
8.	Poste de la police fluviale de Budapest Budapesti Vizirendészeti Rendőrőrs	Budapest	1056-Budapest, V., Belgrád rkp.	186-089	1676	1616
9.	Poste de la police fluviale de Dunaújváros Dunaujvárosi Vizirendészeti Rendőrőrs	Dunaújváros	2402-Dunaújváros, Ifjusági-sziget	64-45	1616	1561

1	2	3	4	5	6	7
10.	Poste de la police fluviale de Paks Paksi Vizirendészeti Rendőrőrs	Paks	7030-Paks, Duna-rkp.	162	1561	1492
11.	Poste de la police fluviale de Mohács Mohácsi Vizirendészeti Rendőrőrs	Mohács	7700-Mohács, Ságvári u. 1. Duna rkp.	237	1492	1433
Yougoslavie						
1.	Capitainerie du port de Bezdan	Bezdan	Bezdan, Dunav	025-81-938	1433	1370
2.	Capitainerie du port de Vukovar	Vukovar	Vukovar, Ive Lole Ribara 62	054-82-369	1370	1300
3.	Capitainerie du port de Novi Sad	Novi Sad	Novi Sad, Beogradski Kej, 11	021-26-684	1300	1217
4.	Capitainerie du port de Beograd	Beograd	Beograd, Karadjordjeva, 6	011-626-677	1217	1132
5.	Capitainerie du port de Pančevo	Pančevo	Pančevo	013-44-297	1132	1078

1	2	3	4	5	6	7
6.	Capitainerie du port de Veliko Gradište	Veliko Gradište	Veliko Gradište, Mirka Matiča 15	900-83-219	1078	1075 r.g. 984 r.d.
7.	Capitainerie du port de Kladovo	Kladovo	Kladovo, Dunavska ul.	019-88-015	984 r.d.	895 r.d.
8.	Capitainerie du port de Prahovo	Prahovo	Prahovo, Kei	019-89-416	895 r.d.	845,65 r.d
Bulgarie						
1.	Inspection d'Etat de la navigation de Vidin	Vidin	Vidin, port	45-23	845,65 r.d.	770 r.d.
2.	Inspection d'Etat de la navigation de Lom	Lom	Lom, port	12-14	770 r.d.	690 r.d.
3.	Inspection d'Etat de la navigation d'Oriahovo	Oriahovo	Oriahovo, port	Port	690 r.d.	650 r.d.
4.	Inspection d'Etat de la navigation de Somovit	Somovit	Somovit, port	Port	650 r.d.	600 r.d.
5.	Inspection d'Etat de la navigation de Nikopol	Nikopol	Nikopol, port	Port	600 r.d.	580 r.d.

1	2	3	4	5	6	7
6.	Inspection d'Etat de la navigation de Svistov	Svistov	Svistov, port	31-74	580 r.d.	530 r.d.
7.	Inspection d'Etat de la navigation de Roussé	Roussé	Roussé, port	2-82-17	530 r.d.	450 r.d.
8.	Inspection d'Etat de la navigation de Toutrakan	Toutrakan	Toutrakan, port	353	450 r.d.	410 r.d.
9.	Inspection d'Etat de la navigation de Silistra	Silistra	Silistra, port	30-29	410 r.d.	374,1 r.d.
	Union Soviétique					
1.	Surveillance portuaire de Réni Портовый надзор Рени	Réni	Réni, port	2-49	134,144 r.g.	79,636 r.g.
2.	Surveillance portuaire d'Ismaïl Портовый надзор Измаил	Ismaïl	Ismaïl, port	4-74	116 r.g. du bras de Kilia	60 r.g. du bras de Kilia
	Roumanie					
1.	Capitănia de port Moldova Veche	Moldova Veche	Moldova Veche, port	6	1075 r.g.	1033 r.g.

1	2	3	4	5	6	7
2.	Capitănia de port Drencova	Drencova	Drencova, port	3	1033 r.g.	998 r.g.
3.	Capitănia de port Lubotina	Lubotina	Lubotina port	-	998 r.g.	973 r.g.
4.	Capitănia de port Orşova	Orşova	Orşova, port	218	973 r.g.	944 r.g.
5.	Capitănia de port Turnu Severin	Turnu Severin	Turnu Severin, port	12720	944 r.g.	890 r.g.
6.	Capitănia de port Gruia	Gruia	Gruia, port	3	890 r.g.	831 r.g.
7.	Capitănia de port Cetatea	Cetatea	Cetatea, port	25	831 r.g.	808 r.g.
8.	Capitănia de port Calafat	Calafat	Calafat, port	342	808 r.g.	730 r.g.
9.	Capitănia de port Bechet	Bechet	Bechet, port	6	730 r.g.	655 r.g.
10.	Capitănia de port Corabia	Corabia	Corabia, port	231	655 r.g.	617 r.g.
11.	Capitănia de port Turnu Magurele	Turnu Magurele	Turnu Magurele, port	31	617 r.g.	573 r.g.

1	2	3	4	5	6	7
12.	Capitănia de port Zimnicea	Zimnicea	Zimnicea, port	138	573 r.g.	530 r.g.
13.	Capitănia de port Giurgiu	Giurgiu	Giurgiu, port	1015	530 r.g.	455 r.g.
14.	Capitănia de port Oltenița	Oltenița	Oltenița, port	329	455 r.g.	400 r.g.
15.	Capitănia de port Călărași	Călărași	Călărași, port	1115	400 r.g. 374,1 r.d. (km 100 du bras Borcea, km 10 du bras Bala)	350 r.g. 373 r.d. (km 24 du bras Borcea, km 0 du bras Bala)
16.	Capitănia de port Ostrov	Ostrov	Ostrov, port	10	373 r.d.	350 r.d.
17.	Capitănia de port Oltina	Oltina	Oltina, port	3	350	324
18.	Capitănia de port Cernavoda	Cernavoda	Cernavoda, port	219	324	285
19.	Capitănia de port Hîrșova	Hîrșova	Hîrșova, port	338	285 (km 24 du bras Borcea)	237 (km 0 du bras Borcea)
20.	Capitănia de port Brăila	Brăila	Brăila, port	13068	237	156
21.	Capitănia de port Galați	Galați	Galați, port	15248	156	134,144 r.g. (mille 72,432) 118,528 r.d. (mille 64)

1	2	3	4	5	6	7
22.	Capitănia de port Isaccea	Isaccea	Isaccea, port	15 A	118,528 r.d. (mille 64)	96,37 r.d. (mille 52)
23.	Capitănia de port Tulcea	Tulcea	Tulcea, port	11226	96,307 r.d. (mille 52) 79,636 r.d. (mille 43)	62,97 (mille 34)
24.	Capitănia de port Sulina	Sulina	Sulina	110	62,97 (mille 34)	0

18. Unités de mesure et tableaux de correspondance

SYSTEME METRIQUE

Valeurs en unités	Symbole	
	russe	latin
1	2	3
UNITES DE LONGUEUR		
Unité fondamentale - mètre	м	m
1 megamètre = 1,000.000 m.....	Мм	Mm
1 kilomètre = 1.000 m	км	km
1 hectomètre = 100 m	гм	hm
1 décamètre = 10 m	дам	dam
1 décimètre = 0,1 m	дм	dm
1 centimètre = 0,01 m	см	cm
1 millimètre = 0,001 m	мм	mm
1 micromètre = 0,000001 m	мкм	μm
1 mille marin = 1,852 m		
1 encâblure = 185,2 m = 0,1 mille m.		
UNITES DE SUPERFICIE		
Unité fondamentale - mètre carré	$м^2$	m^2
1 kilomètre carré = 1,000.000 m^2	$км^2$	km^2
1 hectomètre carré (hectare) = 10.000 m^2 = 100 a ..	га	ha
1 décamètre carré (are) = 100 m^2	а	a
1 décimètre carré = 0,01 m^2	$дм^2$	dm^2
1 centimètre carré = 0,0001 m^2 = 10^{-4} m^2	$см^2$	cm^2
1 millimètre carré = 0,000001 m^2 = 10^{-6} m^2	$мм^2$	mm^2

1	2	3
UNITES DE VOLUME		
Unité fondamentale - mètre cube	$м^3$	m^3
1 décamètre cube = 1.000 m^3	$дам^3$	dam^3
1 décimètre cube = 0,001 m^3	$дм^3$	dm^3
1 centimètre cube = 0,000001 m^3 = 10^{-6} m^3	$см^3$	cm^3
1 millimètre cube = 0,000000001 m^3 = 10^{-9} m^3	$мм^3$	mm^3
UNITES DE CAPACITES		
Unité fondamentale - litre	л	l
1 kilolitre = 1.000 l	кл	kl
1 hectolitre = 100 l	гл	hl
1 décalitre = 10 l	дал	dal
1 décilitre = 0,1 l	дл	dl
1 centilitre = 0,01 l	сл	cl
1 millilitre = 0,001 l	мл	ml
1 microlitre = 0,000001 l	мкл	μl
UNITES DE MASSE		
Unité fondamentale - gramme	г	g
1 tonne = 1000 kg = 1,000.000 g	т	t
1 quintal = 100 kg = 100.000 g	ц	q
1 kilogramme = 1.000 g	кг	kg
1 centigramme = 0,01 g	сг	cg
1 milligramme = 0,001 g	мг	mg
1 microgramme = 0,000001 g.....	мкг	μg

MESURES ANGLAISES

UNITES DE LONGUEUR

1 mille = 1.760 yds ..... ≈ 1,609 km
1 yard = 3 ft (pieds) ..... ≈ 0,914 m
1 foot = 12 ins (pouces) ..... ≈ 0,305 m
1 inch ..... = 25,40 mm

UNITES DE SUPERFICIE

1 mille carré = 640 acres ..... ≈ 259 ha
1 acre = 4.840 yards carrés ..... ≈ 0,404 ha
1 yard carré = 9 foots carrés ..... ≈ 0,836 m^2
1 foot carré = 144 inchs carrés ..... ≈ 9,290 dm^3
1 inch carré ..... = 6,4516 cm^3

UNITES DE VOLUME

1 tonne registre = 100 cub. ft ..... ≈ 2,83 m^3
1 yard cube = 27 cub. ft ..... ≈ 0,764 m^3
1 foot cube = 1.728 cub. inches ..... ≈ 28,317 dm^3
1 inch cube ..... ≈ 16,387 cm^3

UNITES DE CAPACITE

1 quarter = 8 buschels ..... ≈ 290,94 l
1 buschel = 8 gallons ..... ≈ 36,368 l
1 gallon = 4 quarts ..... ≈ 4,546 l
1 quart = 2 pints ..... ≈ 1,136 l
1 pint ..... ≈ 0,568 l

UNITES DE MASSE

1 tonne anglaise = 20 hundredweights (cwt)	≈ 1,016 t
1 hundredweight = 112 pounds Av (livres)	≈ 50,802 kg
1 pound Av = 16 ounces	≈ 0,454 kg
1 ounce Av = 16 drams Av	≈ 28,349 g
1 dram Av	≈ 1,77 g
1 grain	≈ 64,799 mg

CORRESPONDANCE ENTRE LES FOOTS ET LES METRES

M E T R E S

Foots	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
0	0	0,030	0,061	0,091	0,122	0,152	0,183	0,213	0,244	0,274
1	0,305	0,335	0,336	0,396	0,427	0,457	0,488	0,518	0,549	0,579
2	0,610	0,640	0,671	0,701	0,732	0,762	0,792	0,823	0,853	0,884
3	0,914	0,945	0,975	1,006	1,036	1,067	1,097	1,128	1,158	1,189
4	1,219	1,250	1,280	1,311	1,341	1,372	1,402	1,433	1,463	1,494
5	1,524	1,554	1,585	1,615	1,646	1,676	1,707	1,737	1,768	1,798
6	1,829	1,859	1,890	1,920	1,951	1,981	2,012	2,042	2,073	2,103
7	2,134	2,164	2,195	2,225	2,256	2,286	2,316	2,327	2,377	2,408
8	2,438	2,469	2,499	2,530	2,560	2,591	2,621	2,652	2,682	2,713
9	2,743	2,774	2,804	2,835	2,865	2,896	2,926	2,957	2,987	3,018

F O O T S

Mètres										
0	0	0,328	0,656	0,984	1,312	1,640	1,969	2,297	2,625	2,953
1	3,281	3,609	3,937	4,265	4,593	4,921	5,249	5,577	5,906	6,234
2	6,592	6,890	7,218	7,546	7,874	8,202	8,530	8,858	9,186	9,514
3	9,843	10,171	10,499	10,827	11,155	11,483	11,811	2,139	12,467	12,795
4	13,123	13,451	13,780	14,108	14,436	14,764	15,092	15,420	15,748	16,000
5	16,404	16,732	17,060	17,388	17,717	18,045	18,373	18,701	19,029	19,357
6	19,685	20,013	20,341	20,669	20,997	21,325	21,654	21,982	22,310	22,638
7	22,966	23,294	23,622	23,950	24,278	24,606	24,934	25,262	25,591	25,919
8	26,247	26,575	26,903	27,231	27,559	27,887	28,215	28,543	28,871	29,19
9	29,528	29,856	30,184	30,512	30,840	30,168	31,496	31,824	32,152	32,480

CORRESPONDANCE ENTRE LES MILLES MARINS ET LES KILOMETRES

K I L O M E T R E S

Milles marins	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
0	0	0,185	0,370	0,556	0,741	0,926	1,111	1,296	1,482	1,667
1	1,852	2,037	2,222	2,408	2,593	2,778	2,963	3,148	3,334	3,519
2	3,704	3,889	4,074	4,260	4,445	4,630	4,815	5,000	5,186	5,371
3	5,556	5,741	5,926	6,112	6,297	6,482	6,667	6,852	7,038	7,223
4	7,408	7,593	7,778	7,964	8,149	8,334	8,519	8,704	8,890	9,075
5	9,260	9,445	9,630	9,816	10,001	10,186	10,371	10,556	10,742	10,927
6	11,112	11,297	11,482	11,668	11,853	12,038	12,223	12,408	12,594	12,779
7	12,964	13,149	13,334	13,520	13,705	13,890	14,075	14,260	14,446	14,631
8	14,816	15,001	15,186	15,372	15,557	15,742	15,927	16,112	16,298	16,483
9	16,668	16,853	17,038	17,224	17,409	17,594	17,779	17,964	18,150	18,335

M I L L E S M A R I N S

Kilomètres	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
0	0	0,054	0,108	0,162	0,216	0,270	0,324	0,378	0,432	0,486
1	0,540	0,594	0,648	0,702	0,756	0,810	0,864	0,918	0,972	1,026
2	1,080	1,134	1,188	1,242	1,296	1,350	1,404	1,458	1,512	1,566
3	1,620	1,674	1,728	1,782	1,836	1,890	1,944	1,998	2,052	2,106
4	2,160	2,214	2,268	2,322	2,376	2,430	2,484	2,538	2,592	2,646
5	2,700	2,754	2,808	2,862	2,916	2,970	3,024	3,078	3,132	3,186
6	3,240	3,294	3,348	3,402	3,456	3,510	3,564	3,618	3,672	3,726
7	3,780	3,834	3,888	3,942	3,996	4,050	4,104	4,158	4,212	4,266
8	4,320	4,374	4,428	4,482	4,536	4,590	4,644	4,698	4,752	4,806
9	4,860	4,914	4,969	5,022	5,076	5,130	5,184	5,238	5,292	5,346

СХЕМА СОЕДИНЕНИЯ РЕЙН-МАЙН-ДУНАЙ
SCHEMA DE LA LIAISON RHIN-MAIN-DANUBE

ПОЛОЖЕНИЕ НА 1975
ETAT DES TRAVAUX EN 1975

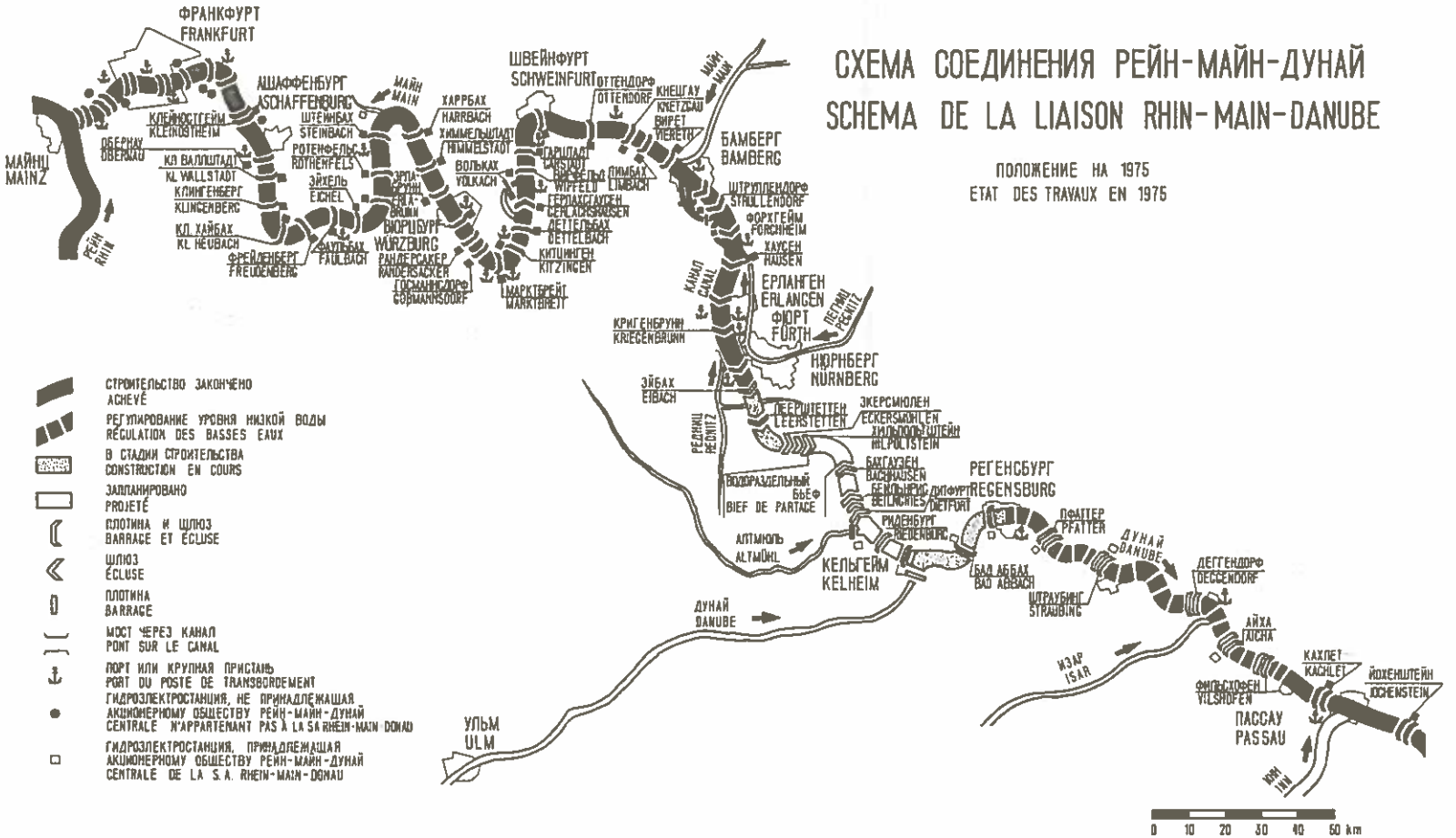
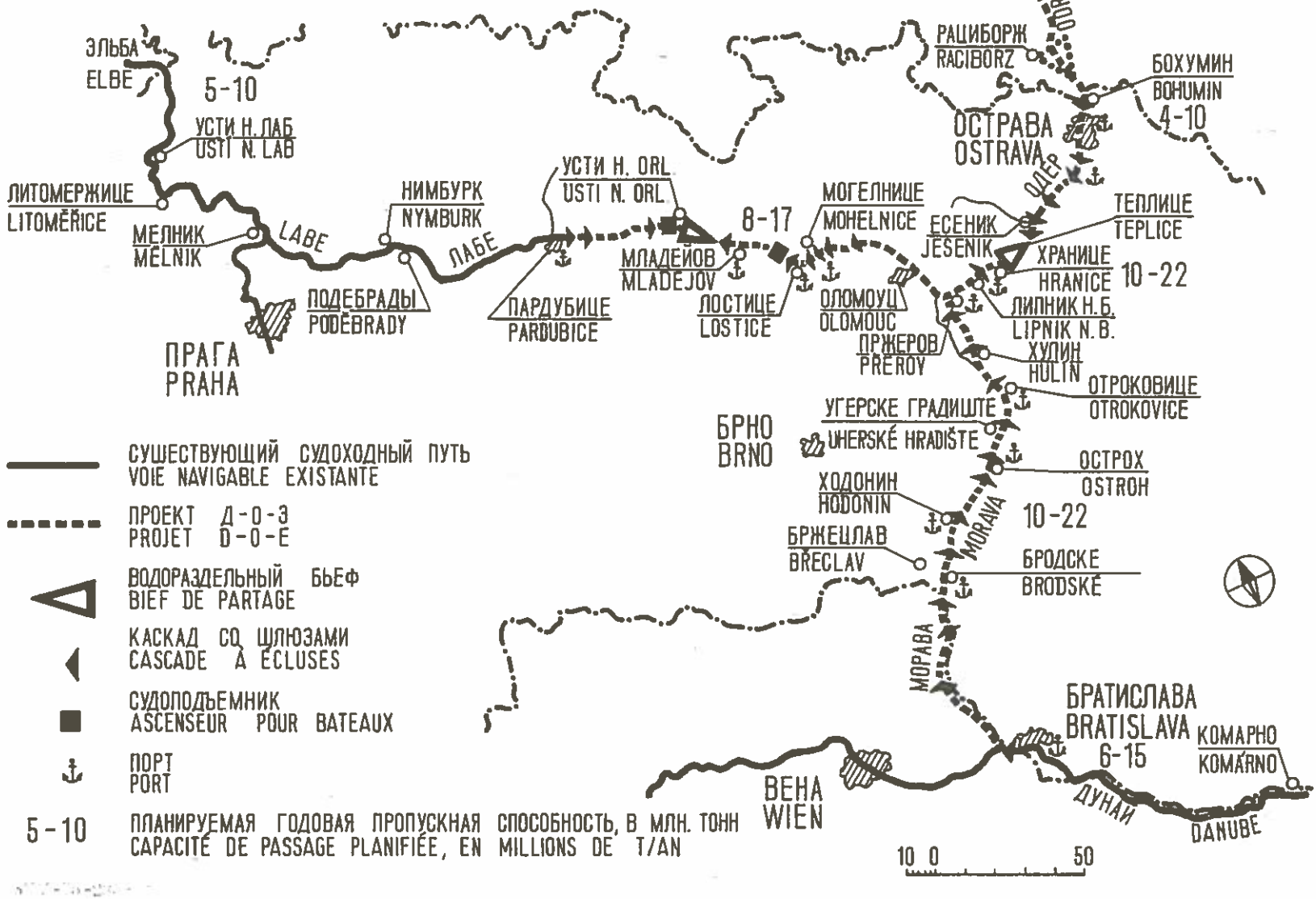


СХЕМА СОЕДИНЕНИЯ ДУНАЙ-ОДЕР-ЭЛЬБА
SCHEMA DE LA LIAISON DANUBE-ODER-ELBE



EXTRAITS DES DOCUMENTS VALIDES DE LA COMMISSION DU DANUBE

(Troisième partie)

REGLES DE LA SURVEILLANCE FLUVIALE APPLICABLES AU DANUBE*

Chapitre I

DISPOSITIONS GENERALES

Article 1

Les présentes Règles fixent l'ordre général et le système de la surveillance fluviale sur le Danube.

Article 2

La surveillance fluviale s'effectue afin de surveiller et de contrôler l'exécution des règles de navigation, afin d'assurer la sécurité de la navigation, ainsi que la conservation des constructions hydrotechniques et portuaires et du balisage.

La surveillance s'effectue sans discrimination en raison du pavillon, du point de départ des bâtiments, de leur destination ou d'autres motifs.

---

* *Règles adoptées par Décision de la Ve session de la Commission du Danube (doc. CD/SES 5/29) en date du 19 décembre 1951 et complétées par Décisions de la XXe session (doc. CD/SES 20/44) en date du 6 février 1962, et de la XXIe session (doc. CD/SES 21/32), du 13 février 1963.*

Article 3

La surveillance fluviale est effectuée par les capitaineries des ports de chacun des Etats riverains du Danube sur son secteur respectif du fleuve.

Cette surveillance s'effectue dans les ports, ainsi que sur le fleuve.

Article 4

Les indications des organes de la surveillance fluviale, qui concernent l'observation des règles de navigation et qui assurent la sécurité de la navigation, sont obligatoires pour tous les bâtiments, toutes les organisations, toutes les autorités et tous les particuliers qui se servent des voies navigables et des ports du Danube.

Article 5

Les bâtiments affectés à la surveillance fluviale sont tenus d'avoir à l'avant, sur les deux bords, un signe distinctif et uniforme conformément à la description (Annexe).

Les bâtiments de la surveillance fluviale arborent leur pavillon national et une flamme de couleur blanche, au centre de laquelle se trouve le signe distinctif susmentionné.

De nuit, les bâtiments de la surveillance fluviale portent également au cours de l'exercice de leurs fonctions, un feu bleu scintillant, visible de tous les points de l'horizon.

Article 6

Les dispositions des articles 9, 14, 16, 17, 18 et 19 des présentes Règles ne sont pas applicables aux bâtiments de guerre et à ceux de la garde frontière.

Chapitre II

SURVEILLANCE FLUVIALE DANS LES PORTS

Article 7

Les organes de la surveillance fluviale, en accomplissant leurs fonctions dans les ports, surveillent et contrôlent particulièrement, afin que:

§ 1) tous les équipages des bâtiments, toutes les organisations, toutes les autorités et tous les particuliers dans le port et dans les eaux portuaires respectent les dispositions portuaires concernant l'ordre et la sécurité de la navigation, ainsi que la conservation des constructions et du balisage;

§ 2) tous les bâtiments, en entrant et en sortant du port, ainsi que pendant leurs manoeuvres, le stationnement et l'amarrage dans le port, respectent l'ordre en ce qui concerne les feux, les signaux et observent toutes les autres prescriptions établies par les règles de navigation;

§ 3) les quais de port soient tenus en bon ordre et en état de propreté et les eaux portuaires soient disponibles pour les manoeuvres des bâtiments;

§ 4) les travaux de chargement et de déchargement soient exécutés suivant les règles respectives qui garantissent la sécurité du stationnement des bâtiments au port, toute attention donnée aux bâtiments qui transportent les matières dangereuses;

§ 5) les balises au port se trouvent aux endroits indiqués et répondent aux exigences de la circulation sûre et libre des bâtiments dans les eaux portuaires;

§ 6) l'équipage de chaque bâtiment, les organisations et les particuliers respectent la sécurité contre l'incendie, en conformité avec les dispositions et les décrets portuaires;

§ 7) la pêche et les sports nautiques dans les eaux portuaires n'empêchent pas la navigation;

§ 8) le placement des bâtiments pour l'hivernage correspond aux exigences du stationnement sans danger de la flotte et aux exigences de la conservation des constructions de rive, ainsi qu'aux dispositions des règlements desdits ports ou abris;

§ 9) les règles concernant la composition des trains de remorque soient respectées;

§ 10) toutes les mesures nécessaires soient prises en temps utile pour écarter des eaux portuaires les épaves ou autres objets coulés qui empêchent une navigation sûre;

§ 11) les travaux hydrotechniques et autres, exécutés dans le port et dans les eaux portuaires, n'empêchent pas la navigation et soient balisés à temps avec des signes avertisseurs;

§ 12) les autorités compétentes, les organisations et les équipages des bâtiments, pendant les grandes crues, les inondations et la débâcle, prennent à temps les mesures afin d'assurer le stationnement sans danger des bâtiments dans le port, ainsi que dans les eaux portuaires.

Article 8

Les organes de la surveillance fluviale effectuent la surveillance et le contrôle de l'état des feux de ports, des phares, des signaux avertisseurs, de l'exécution des signaux avertisseurs, de tempête et bien d'autres signaux.

Article 9

La capitainerie de port accomplit les formalités nécessaires concernant l'arrivée et le départ de chaque bâtiment et elle vérifie, en même temps, les papiers de bord désignés dans les règles de navigation de chaque Etat danubien.

Article 10

La capitainerie de port enregistre les bâtiments et les inscrit aux ports danubiens, conformément à la législation en vigueur dans l'Etat où l'inscription a lieu.

Article 11

Les dispositions des articles 9 et 18 de ces Règles ne sont pas applicables aux bâtiments en transit et aux bâtiments qui, arrivés au port ou dans les eaux portuaires comme dans un endroit ou dans un abri du stationnement temporaire et n'étant pas entrés en libre pratique, y ont stationné moins que 12 heures.

Article 12

La capitainerie de port avertit les navigateurs de tous les changements du balisage, en employant tous les moyens de transmission qu'elle a à sa disposition. Elle a le droit d'exiger que les capitaines et les patrons des bâtiments annoncent aux autorités portuaires, dans le plus bref délai possible, tous les cas de déplacement ou de manque des balises servant à l'orientation des bâtiments.

Chapitre III

SURVEILLANCE FLUVIALE SUR LE FLEUVE ENTRE LES PORTS

Article 13

Les organes de la surveillance fluviale, en accomplissant leurs fonctions sur le fleuve entre les ports, surveillent et contrôlent, afin que:

§ 1) tous les bâtiments naviguant sur le Danube respectent l'ordre en ce qui concerne les feux, les signaux et exécutent aussi toutes les autres prescriptions qui découlent des règles de navigation;

§ 2) toutes les organisations et tous les particuliers, qui se servent des voies navigables ou qui sont en rapport avec la navigation sur le Danube, observent les dispositions concernant la sécurité de la navigation;

§ 3) les balises se trouvent aux endroits indiqués et correspondent aux conditions de la navigation sûre des bâtiments;

§ 4) tous les points difficiles du fleuve, où la visibilité est insuffisante par suite des obstacles naturels, soient réglementés par des signes avertisseurs;

§ 5) les ouvertures navigables des ponts soient balisées par des signaux conformes à la navigation de jour et de nuit;

§ 6) les voies navigables soient maintenues en bon état de navigabilité pour les bâtiments fluviaux et pour les bâtiments de mer, en ce qui concerne les secteurs appropriés;

§ 7) tous les endroits pour des passages de bacs, les lieux où se trouvent des câbles immergés ou aériens, ainsi que les tuyaux mis en travers du fleuve d'une rive à l'autre, soient marqués par des signaux avertisseurs;

§ 8) toutes les bornes kilométriques soient installées sur les rives du Danube et soient visibles du côté du chenal;

§ 9) les travaux hydrotechniques et autres, exécutés sur le fleuve entre les ports, n'empêchent pas la circulation et soient balisés à temps par des signaux avertisseurs;

§ 10) le pilotage des bâtiments dans les secteurs, où il est obligatoire, soit effectué par les pilotes brevetés ou admis à la pratique par l'ordre réglementaire.

Chapitre IV

FONCTIONS DE LA SURVEILLANCE FLUVIALE EN CAS D'AVARIES

Article 14

La capitainerie de port porte immédiatement tout secours possible aux bâtiments et aux autres moyens de navigation qui sont

en danger, ayant le droit d'appeler pour ce but, en cas de besoin, tout bâtiment qui se trouve à proximité.

Article 15

Dans le cas où le bâtiment se trouve coulé dans le chenal ou est échoué, si le capitaine, le patron ou l'armateur dudit bâtiment n'a pas la possibilité de procéder à son renflouement immédiat ou s'il n'est pas à même de le remettre à flot et écarter les obstacles causés à la navigation, la capitainerie de port prend les mesures pour baliser la place du chenal où l'avarie a eu lieu et elle exige de l'armateur d'assurer l'exécution des travaux nécessaires, afin que le chenal soit dégagé dans le plus court délai possible.

Dans le cas où cette demande est rejetée, la capitainerie de port dégage le lit par ses propres moyens, dans le plus bref délai, au compte de l'armateur.

Chapitre V

ENQUETES SUR LES AVARIES

Article 16

Le présent chapitre détermine la procédure administrative applicable aux enquêtes sur les avaries ayant trait à la navigation sur le Danube.

Article 17

§ 1) Le but de l'enquête sur une avarie est d'établir s'il y a eu infraction aux règlements de navigation, tout en éclaircissant les circonstances de l'avarie et en déterminant, à titre préliminaire, les causes, les coupables et les conséquences de l'avarie.

§ 2) Les organes tenus d'effectuer les enquêtes sur les avaries (organes d'enquête) sont les capitaineries de port ou les organes correspondants de la surveillance fluviale des Etats danubiens, qui remplissent les fonctions d'organe exécutant l'enquête préliminaire. Les représentants des parties intéressées peuvent prendre part à l'enquête sur l'avarie. Leur participation ne doit pas provoquer de retard dans la poursuite de l'enquête.

§ 3) La compétence des organes d'enquête est déterminée compte tenu des cas suivants, pouvant se produire dans la navigation:

a) l'enquête sur l'avarie survenue dans les eaux nationales relève de la compétence des organes d'enquête de l'Etat riverain;

b) l'enquête sur l'avarie qui s'est produite sur la ligne de frontière ou à proximité immédiate de celle-ci relève de la compétence des organes d'enquête des Etats limitrophes, déterminée sur la base du principe de tour de rôle ou d'un autre principe établi d'un commun accord entre ces Etats, conformément à l'article 23 de la Convention de 1948 relative au régime de la navigation sur le Danube;

c) les organes d'enquête ne poursuivent pas l'enquête s'il n'y a pas eu d'infraction aux règlements de navigation et si les conséquences de l'avarie ne dépassent pas les limites du bâtiment.

§ 4) Le capitaine (patron) est tenu d'annoncer l'avarie oralement ou, si cela lui est exigé, par écrit, à l'organe compétent le plus proche et de lui présenter dans le but de l'éclaircissement des faits visés sous § 1 du présent article, les données et les documents nécessaires tels que: le rapport détaillé, avec mention des circonstances, des conséquences et des causes de l'avarie, accompagné du schéma du secteur de fleuve où l'avarie s'est produite, avec indication des différentes positions du(des) bâtiment(s); un extrait du Journal de bord relatif à l'avarie; la liste et la description des dommages encourus et, si possible, des photographies.

5) Les organes d'enquête, en observant les dispositions du § 3 du présent article, procèdent à l'enquête de l'avarie soit sur les lieux, soit dans le port où le bâtiment en cause est arrivé ou a été amené après l'avarie.

L'enquête sur l'avarie doit être achevée dans le plus bref délai possible.

Sans préjudice des droits des organes compétents, la poursuite de l'enquête ne doit pas donner lieu à une retenue des bâtiments ou des membres de leur équipage, non fondée par les circonstances de l'affaire.

L'organe d'enquête, ou l'autorité compétente, est tenu de délivrer aux parties en cause une copie des conclusions de l'enquête et, autant que possible, des copies des autres pièces du dossier.

§ 6) Lors de l'enquête sur l'avarie, les organes d'enquête peuvent présenter aux services compétents des recommandations sur les mesures nécessaires à prendre pour éviter que des cas d'avarie se produisent à l'avenir.

Chapitre VI

ARRET DES BATIMENTS ET MESURES PREVENTIVES

Article 18

La capitainerie de port a le droit de défendre le départ du bâtiment en navigation dans le cas où:

§ 1) le certificat donnant le droit de naviguer sous le pavillon de l'Etat, porté par le bâtiment, ou le certificat de navigation manque;

§ 2) la voie d'eau du corps dépasse la possibilité du pompage par les moyens de navire disponibles;

§ 3) le fonctionnement du mécanisme du gouvernail ou du mouillage est défectueux;

§ 4) la cargaison de pont menace la stabilité du bâtiment;

§ 5) la cargaison dépasse le tirant d'eau admissible déterminé par les papiers de bord;

§ 6) le nombre des passagers à bord dépasse le chiffre indiqué dans le certificat de passagers;

§ 7) la cargaison est disposée de manière qu'elle empêche la visibilité des timoniers;

§ 8) les membres de l'équipage n'ont pas de diplômes ou de certificats prescrits par la loi de l'Etat dont le bâtiment bat le pavillon;

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

La capitainerie de port donnera immédiatement la permission de départ du bâtiment en navigation, dès que, par le capitaine, par le patron ou par l'armateur, les mesures, en ce qui concerne l'élimination des raisons qui ont causé l'arrêt du bâtiment, auront été prises.

Article 19

En cas d'une contravention aux règles de navigation et aux conditions qui assurent cette navigation, la capitainerie de port, suivant le degré de la contravention, a le droit de faire des observations, de donner des avertissements ou bien de dresser un acte, d'infliger une amende au capitaine, au patron ou au particulier qui se servent des voies navigables.

Chapitre VII

DISPOSITIONS FINALES

Article 20

Les présentes Règles de la surveillance fluviale peuvent être modifiées ou complétées par une décision de la Commission du Danube.

Article 21

En cas où des différends au sujet de l'interprétation ou de l'application des présentes Règles de la surveillance fluviale auront lieu, ils seront résolus suivant l'ordre prévu par l'art. 45 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube.

Article 22

Les présentes Règles de la surveillance fluviale applicables au Danube ont été établies par la Commission du Danube à Galatz, le 19 décembre 1951, et complétées par elle les 2 février 1962 et 13 février 1963.

DESCRIPTION DU SIGNE UNIFORME DE LA SURVEILLANCE FLUVIALE DU DANUBE

Le signe distinctif uniforme, indiqué dans l'art. 5 des présentes Règles, est peint à l'avant sur les deux bords du corps du bâtiment sous forme d'un losange encadré d'un liséré bleu sur un fond blanc.

Au centre de ce losange se trouve marqué en noir le numéro du bâtiment.

Les dimensions du losange:

la longueur de la diagonale horizontale	80 cm
la longueur de la diagonale verticale	65 cm
la largeur du liséré bleu	10 cm
la hauteur des chiffres	20 cm

Remarque - Les dimensions du signe peuvent être proportionnellement augmentées ou diminuées suivant la grandeur du bâtiment.

La flamme de la surveillance fluviale, désignée dans l'art. 5, doit être de couleur blanche et avoir la forme d'un triangle isocèle, la longueur de ses côtés étant de 1 m et de sa base de 0,50 cm.

De chaque côté de la flamme se trouve marqué le signe de la surveillance fluviale.

RECOMMANDATIONS POUR L'UNIFICATION DES REGLES DOUANIERES SUR LE DANUBE *

GENERALITES

Article premier

La surveillance douanière sur le Danube est exercée par les organes douaniers des Etats danubiens sur leurs secteurs de fleuve respectifs.

Article 2

Pour l'application des présentes Recommandations, le terme "bâtiment" comprend les bateaux avec ou sans moyen de propulsion mécanique, les engins flottants, ainsi que les bâtiments entrant dans la catégorie des "petites embarcations", y compris les barques et les canots de sport, ainsi que les radeaux et les navires.

Article 3

Les bâtiments, ainsi que les marchandises, les passagers et les bagages qu'ils transportent, naviguant sur une section du Danube formant frontière entre deux Etats, sont exempts de toutes formalités douanières au cas où ils n'entrent pas en contact avec la rive.

Article 4

1. Les autorités douanières surveillent en permanence l'arrivée des bâtiments et effectuent leur réception et visite de jour et de nuit, dans l'ordre de leur arrivée.

---

* *Adoptées par décision de la XIXe session de la Commission du Danube, en date du 26 janvier 1961 (doc. CD/SES 19/23) et complétées par décision de la XXIIe session, en date du 12 juin 1964 (doc. CD/SES 22/20).*

2. Les bâtiments à passagers sont reçus et visités hors tour.

3. Sur demande du capitaine ou de la personne qui le remplace, les formalités douanières pour les bâtiments transportant des marchandises périssables s'effectuent hors tour, toutefois, après celles des bâtiments à passagers.

Article 5

En cas de nécessité, les contrôles vétérinaire et phytosanitaire sont effectués en même temps que la visite douanière.

Article 6

1. Les bâtiments étrangers peuvent, sous contrôle douanier, s'approvisionner dans les ports en les quantités nécessaires de combustibles et de vivres sans payer de droits de douane et sans devoir être munis de permis d'exportation.

2. Sont exempts de droits de douane et de permis d'importation et d'exportation:

a) les bâtiments et leur équipement habituel, de même que les pièces de rechange et les installations se trouvant à bord, s'il est à prévoir qu'il ne s'agit pas de leur importation ou de leur exportation permanente;

b) les combustibles et les lubrifiants à bord des bâtiments visés sous litt. a), dans la quantité correspondant aux nécessités du transport effectué;

c) le gréement et les pièces de rechange sortis ou entrés dans le pays aux fins de réparation d'un bâtiment de tout Etat, qui a subi des dommages sur le secteur du Danube d'un Etat danubien;

d) les vivres, les médicaments et tous les objets personnels appartenant à l'équipage et aux membres de leurs familles se trouvant également à bord.

3. Tout membre de l'équipage est autorisé d'acquérir - dans les limites de son salaire dans la monnaie de l'Etat où se trouve le bâtiment - et de faire sortir du pays, sous contrôle douanier, les effets personnels pour lui-même et pour sa famille sans payer de droits de douane et sans devoir être muni de permis d'exportation, ceci toutefois dans une quantité n'ayant pas de caractère commercial.

Article 7

Les bâtiments affectés à la navigation internationale sont autorisés à faire escale dans les Etats danubiens dans les endroits où se trouvent des organes douaniers.

Article 8

1. Les bâtiments affectés à la navigation internationale ne doivent pas, lorsqu'ils naviguent sur le Danube, entrer en contact avec la rive dans des endroits où il n'y a pas d'organe douanier, ni pendant le stationnement de nuit, ni en cours de route, excepté dans des cas de relâche forcée par suite de conditions météorologiques défavorables (brouillard, neige, prise du fleuve, forte tempête, etc.), d'endommagement des mécanismes de bord, d'absence de balisage, d'avaries ou autres accidents.

2. En cas de relâche forcée dans un endroit où il n'y a pas d'organe douanier, le capitaine du bâtiment doit immédiatement prévenir, de la façon la plus convenable et la plus accessible, les autorités douanières ou administratives les plus proches de son contact avec la rive.

Article 9

Les règles douanières appliquées sur le Danube doivent assurer la visite efficace des bâtiments et ne pas entraver la navigation.

SURVEILLANCE DOUANIERE A LA FRONTIERE

Article 10

Comme règle générale, les bâtiments naviguant sur le Danube doivent s'arrêter aux postes de douane de frontière pour se soumettre à la visite douanière, sauf dans les cas visés à l'article 3.

Article 11

1. La visite d'un bâtiment arrivé de l'étranger est effectuée par les organes douaniers immédiatement après le contrôle sanitaire.

2. Aux fins de la visite douanière, le capitaine du bâtiment arrivé de l'étranger fait des énonciations écrites selon le formulaire formant l'Annexe 1.

3. Outre les énonciations écrites, le capitaine du bâtiment présente les documents suivants:

a) l'Attestation de bord;
b) la liste de l'équipage du bâtiment (rôle de l'équipage);
c) la liste des passagers à bord et de leurs bagages (nom et prénom du passager, dénomination et numéro de son document, sa nationalité, le lieu d'où il vient, le nombre de bagages à main);
d) la liste des provisions de bord qui se trouvent sur le bâtiment;
e) les documents afférents aux marchandises transportées.

Article 12

1. Après présentation par le capitaine des documents et des énonciations écrites, les préposés de la douane visitent le bâtiment en présence du capitaine ou de la personne qui le remplace; si les préposés de la douane l'exigent, le capitaine est tenu d'ouvrir tous les locaux du bâtiment.

2. La visite du bâtiment et de la cargaison, ainsi que les formalités douanières y afférentes doivent être accomplies dans le plus court délai possible.

Article 13

1. Après l'exécution des formalités douanières afférant au bâtiment, le poste de douane d'entrée à la frontière a le droit de mettre sous scellés les espaces et les cales contenant les marchandises devant être déchargées dans les ports du pays, les marchandises en transit, ainsi que les objets ne devant pas être débarqués sur la rive.

2. Les plombs et les scellés apposés à la frontière par le poste de douane d'entrée doivent rester saufs et intacts à l'arrivée du bâtiment dans le port de destination, ou au bureau de douane de sortie à la frontière du pays si la marchandise est en transit.

3. Les plombs et les scellés apposés peuvent être retirés seulement dans le cas où une telle mesure est dictée par des considérations de sécurité du bâtiment, des marchandises ou des passagers, un document correspondant devant en être dressé.

Article 14

L'espace réservé au poste de T.S.F. ainsi que ceux où se trouvent les matériaux d'approvisionnement du bâtiment, l'équipement, les vivres, mis à la disposition du capitaine pour les besoins du bâtiment et le ravitaillement de l'équipage et des autres personnes se trouvant à bord, ainsi que la pharmacie du bâtiment ne seront pas mis sous scellés mais placés, après l'arrivée du bâtiment dans le port, sous la surveillance de l'organe douanier.

SURVEILLANCE DOUANIERE EN CAS DE TRANSIT DES MARCHANDISES

Article 15

1. Quand une cargaison transite des secteurs du fleuve où les deux rives du Danube appartiennent à un même Etat, celui-ci a le droit de mettre cette cargaison sous scellés ou de la placer sous la garde des agents de la douane.

2. L'Etat en question a le droit d'exiger du capitaine, ou de la personne qui le remplace, une déclaration écrite qu'il transporte ou non des marchandises dont l'importation est prohibée par cet Etat, sans toutefois avoir le droit d'en interdire le transit.

3. Ces formalités n'entraîneront ni la visite ni le retard de l'acheminement de la marchandise transitée.

4. Au cas où le capitaine, ou la personne qui le remplace aurait fait une fausse déclaration, il sera mis en cause en vertu des lois de l'Etat aux autorités douanières duquel cette déclaration a été faite.

SURVEILLANCE DOUANIERE DANS LES PORTS

Article 16

1. Un bâtiment affecté à la navigation internationale arrivé dans le port de destination n'est pas soumis à la visite douanière si celle-ci a été exécutée au port de douane de frontière de l'Etat en question.

2. Toutefois, s'il y a des indications de contrebande, les organes douaniers ont le droit de procéder à une nouvelle visite du bâtiment, en général dans les limites des eaux portuaires et au cours du stationnement du bâtiment dans le port.

3. Au cas où, sur instruction des organes douaniers, le bâtiment n'a pas été visité au poste de douane de frontière, la visite aura lieu dans le port de destination en vertu des dispositions visées sous articles 11, 12, 13 et 14.

Article 17

Le bâtiment affecté à la navigation internationale ne peut exécuter les opérations de chargement et de déchargement que sur autorisation des organes douaniers et sous leur contrôle direct.

Article 18

L'organe douanier autorisera au capitaine de décharger la marchandise dans le port qu'il aura demandé par écrit, même si selon le connaissement, la lettre de voiture ou d'autres documents de transport, la marchandise est destinée pour un autre port.

Article 19

1. Sans l'autorisation de l'organe douanier, il est interdit à tout bâtiment en stationnement de débarquer quelque objet que ce soit sur la rive ou de le transmettre à un autre bâtiment, et vice versa.

2. La présente disposition ne s'applique pas au débarquement ou à la remise des objets nécessaires à l'exécution, dans le port, des manoeuvres habituelles ainsi que des opérations nécessitées par des circonstances d'avarie ou de sinistre.

Article 20

En cas de découverte d'une marchandise endommagée, mouillée ou portant des traces d'effraction, ou d'une marchandise transportée sans document ou non indiquée dans les énonciations du capitaine, qui se sont avérées non conformes aux documents de trans-

port, cette marchandise sera soumise à une visite douanière effectuée sur place en présence des représentants des administrations du bâtiment et du port; il en sera dressé un procès-verbal correspondant, portant signature de tous les présents.

Article 21

Un bâtiment étranger entré dans un port pour une courte durée, non pas pour exécuter des opérations de chargement et de déchargement mais pour compléter ses réserves en combustibles, en vivres, etc., ne sera pas soumis à la visite douanière mais sera placé, jusqu'à son départ, sous la surveillance des organes douaniers.

Article 22

L'autorisation de quitter le port pour l'étranger après exécution des opérations de chargement et de déchargement ne sera délivrée qu'après accomplissement des formalités douanières, le préposé de la douane ayant le droit de procéder à une visite de contrôle du bâtiment.

Article 23

Au départ du bâtiment pour l'étranger, le préposé de la douane a le droit d'exiger du capitaine les copies de tous les documents de transport (connaissement, lettre de voiture, etc.) afférant à la marchandise chargée dans le port en question.

Article 24

Les bâtiments étrangers hivernant dans un port ou dans un bassin affecté à cette fin sont placés sous la surveillance des organes douaniers correspondants.

CLOTURE DOUANIERE

Article 25

1. Pour être agréé à la clôture douanière, le bâtiment, y compris ses dispositifs de clôture douanière, doit être construit de manière

a) que soit exclue la possibilité de pénétrer, après apposition des scellements, dans les espaces contenant les marchandises sans laisser de traces apparentes ou sans endommager les scellés douaniers,

b) qu'il ne comporte ni espace ni accès accessoires qui ne pourraient être découverts lors d'une visite extérieure,

c) que les espaces pouvant servir à l'entreposage des marchandises soient facile à visiter,

d) que l'apposition des plombs soit simple et efficace.

2. L'aptitude d'un bâtiment à la clôture douanière est établie par les organes douaniers compétents du pays danubien où se trouve le port d'attache du bâtiment.

3. Les organes visés au paragraphe précédent délivrent le "Certificat d'agrément du bâtiment au transport de marchandises sous clôture douanière" (Annexe 2) après avoir établi l'aptitude du bâtiment à la clôture douanière.

4. Le Certificat délivré par les organes douaniers compétents d'un Etat danubien sera reconnu par les organes douaniers de tous les autres Etats danubiens.

5. Nonobstant les dispositions du paragraphe précédent, avant d'apposer leurs scellés ou leurs plombs, les organes douaniers du port d'expédition de la marchandise ont le droit de constater, en effectuant à cet effet une visite des locaux du bâtiment, qu'il n'y a pas moyen de pénétrer dans les espaces scellés où est déposée la marchandise à transporter.

6. Le Certificat visé au paragraphe 3 est délivré pour une durée de 5 ans au maximum. Avant l'expiration de ce délai, l'aptitude du bâtiment à la clôture douanière doit être vérifiée pour que la validité du Certificat soit prolongée pour une nouvelle durée de 5 ans.

7. Toute modification apportée dans le caractère de la construction des espaces servant à l'entreposage des marchandises pendant la période de la validité du certificat sera communiquée par l'armateur ou son représentant aux organes douaniers, qui effectueront une nouvelle visite du bâtiment afin de constater si celui-ci se prête encore à la clôture douanière.

8. Dans le cas où lors de la visite des dispositifs de clôture douanière les organes douaniers découvrent des défectuosités, ils n'autoriseront pas le transport de marchandises sous clôture douanière dans les espaces ne se prêtant plus à la clôture douanière.

Article 26

1. Les plombs et scellés apposés par les organes douaniers dans le port d'expédition d'un des pays danubiens seront reconnus par les organes douaniers des autres pays danubiens.

2. Les plombs et les scellés originaux apposés sur les marchandises de transit par les organes douaniers du pays d'expédition des marchandises doivent rester saufs et intacts.

3. Sans préjudice des droits des organes douaniers des Etats danubiens concernant le mode d'application des prescriptions visées à l'article 15 des présentes Recommandations, les Etats danubiens éviteront, pour autant que possible, une apposition de plombs complémentaire ou la mise sous garde d'agents de douane des marchandises en transit déjà clôturées.

DISPOSITIONS FINALES

Article 27

Les infractions aux règles douanières des Etats danubiens mettent en cause la responsabilité des coupables et seront examinées en vertu des lois de l'Etat sur le territoire duquel elles ont été commises.

Article 28

1. Les infractions aux règles douanières sur le Danube ainsi que l'accomplissement des formalités de procédure correspondantes ne doivent pas occasionner de retard dans le trafic.

2. Si le capitaine n'a pas été à même de s'acquitter des droits de douane ou des amendes avant le départ du bâtiment, il est tenu de présenter un document garantissant le paiement des droits de douane et des amendes.

Article 29 -

Les documents annexés aux présentes Recommandations seront établis dans la langue du pays émetteur et dans les langues officielles de la Commission du Danube.

ENONCIATIONS ECRITES DU CAPITAINE
(ou de la personne qui le remplace)

1. Nom du bâtiment .....
2. Pavillon .....
3. Arrivée dans le port de .....
4. Date de l'arrivée: le ..... 19.....
5. Nom, prénom du capitaine (ou de la personne qui le remplace)
   .....
   .....
6. Nombre de personnes faisant partie de l'équipage .....
7. Nombre de passagers et de bagages .....
8. Port de départ .....
9. Devises déclarées .....
10. Dénomination et quantité de la cargaison .....
    .....
11. Connaissements présentés .....
12. Manifestes présentés .....
13. Dénomination et quantité de la cargaison destinée pour d'autres ports .....
14. Cargaison sans documents - dénomination et quantité .....
    .....
15. Le soussigné déclare avoir pris connaissance des règles douanières en vigueur.
16. Signature du capitaine (ou de la personne qui le remplace)
    .....
17. Le ..... 19.....
18. Arrivée N° .....
19. Commencement de la visite douanière .....
20. Fin de la visite douanière .....

Annexe 2

CERTIFICAT D'AGREMENT N° ....

attestant l'aptitude du bâtiment au transport de marchandises sous clôture douanière

1. LE BUREAU DE DOUANE dans le port de .....(nom du port).....

2. après la visite du bâtiment (nom, numéro ou autre marque d'identification), du type .....

3. appartenant à (nom de la société de navigation, de l'armateur ou du propriétaire)

4. battant le pavillon d'Etat de .....

CERTIFIE PAR LA PRESENTE

5. QUE TOUS LES ESPACES DU BATIMENT servant à l'entreposage des marchandises, au nombre de (indiquer en chiffres et en lettre le nombre des cales)

SE PRETENT A LA CLOTURE DOUANIERE.

6. Indication du nombre minimum des scellés douaniers requis pour la clôture douanière de la

Ière cale .....
IIème cale .....
IIIème cale .....
IVème cale .....

(Les cales seront numérotées suivant leur emplacement, en commençant par celle située à la proue du bâtiment.)

7. Le présent Certificat est valable jusqu'au ..... 19...

8. Date d'émission du Certificat, le ..... 19...

9. Signature et cachet du bureau de douane .....

10. Le délai de validité du présent Certificat d'agrément est prolongé jusqu'au .....

11. Date de la prolongation, le ..... 19...

12. Signature du bureau de douane .....

RECOMMANDATIONS

relatives à l'unification des règles de la surveillance sanitaire sur le Danube*

Article 1

La surveillance sanitaire sur le Danube est effectuée par les services (institutions) sanitaires-épidémiologiques des Etats danubiens sur leurs secteurs respectifs du fleuve.

Article 2

Les présentes règles déterminent les exigences sanitaires maxima dans les ports et sur les bâtiments en vue de la garantie des conditions sanitaires aux passagers, aux équipages et aux personnes se trouvant sur le territoire du port afin de prévenir la pénétration des maladies quarantenaires (peste, choléra, variole, fièvre jaune et, en cas d'épidémie, typhus et fièvre récurrente) dans les ports danubiens ou leur transmission au-delà des limites des pays danubiens.

Article 3

Tous les bâtiments arrivant de l'étranger sont tenus de s'arrêter dans les ports limitrophes pour l'exécution du contrôle sanitaire, En outre, les navires de mer sont tenus d'arborer au mât de misaine, de jour, un pavillon jaune, conformément au Code international des signaux. De nuit, le pavillon sera remplacé par un feu orange installé sur le mât de misaine et visible de toutes les directions.

---

* *Adoptées par décision de la XXe session de la Commission du Danube (doc. CD/SES 20/34) en date du 2 février 1962.*

S'il y a sur le bâtiment fluvial ou maritime un cas de maladie quarantenaire (peste, choléra, variole, fièvre jaune, typhus et fièvre récurrente), ou si le bâtiment fluvial ou maritime vient d'un territoire infecté, il doit arborer un pavillon noir-jaune en conformité avec le Code international des signaux. De nuit, le pavillon est remplacé par deux feux oranges installés l'un sous l'autre sur le mât de misaine et visibles de toutes les directions.

Les capitaines sont tenus d'avertir le port le plus proche sur leur chemin, en usant à cette fin de tous les moyens à leur disposition.

Après l'accomplissement du contrôle sanitaire et l'obtention du certificat sanitaire correspondant, le capitaine du bâtiment fluvial ou maritime fait amener le pavillon de quarantaine ou le feu orange.

Article 4

Pour la mise en pratique des mesures sanitaires et l'exécution du contrôle sanitaire dans les ports du Danube, les pays danubiens instituent, dans des endroits déterminés, des postes sanitaires qui fonctionnent sur la base des dispositions respectives, approuvées par le gouvernement de chaque Etat danubien pour son territoire.

Les postes sanitaires doivent être organisés de manière à garantir la possibilité d'effectuer la visite médicale, les analyses et examens de laboratoire, les désinfection, désinsectisation, dératisation et vaccination, ainsi que l'isolement des malades et la surveillance de toutes les personnes suspectes d'être contaminées.

Article 5

Les indications du contrôle sanitaire du port au sujet du respect des présentes règles sont obligatoires pour tous les équipages de bâtiment, pour les passagers et les personnes travaillant dans les ports, ainsi que pour les autres organisations situées sur les territoires de port.

Article 6

Les présentes règles doivent être appliquées sans discrimination en raison de la nationalité des bâtiments, de leur point de départ et de destination, ou de n'importe quelle autre raison.

L'application des mesures sanitaires doit être organisée de manière à entraver au minimum la navigation internationale.

Article 7

Chaque Etat danubien est tenu d'informer par télégramme et dans les vingt-quatre heures les autres Etats danubiens du premier cas de peste, de choléra, de variole, de fièvre jaune, de même que d'une épidémie de typhus ou de fièvre récurrente qui apparaîtrait dans un port danubien ou dans ses alentours.

Article 8

La surveillance sanitaire portuaire est chargée d'exécuter, en collaboration avec l'administration du port, ce qui suit:

1) contrôler en permanence l'application par l'administration du port, les capitaines des bâtiments, les administrations des institutions situées sur le territoire du port, de même que par les passagers et autres personnes se trouvant dans le port de toutes les règles et dispositions sanitaires conformes aux dispositions du Règlement sanitaire international* et aux accords sanitaires conclus entre Etat;

2) autoriser l'entrée et le départ des bâtiments venus de l'étranger en ce qui concerne leur contrôle sanitaire et examiner les équipages des bâtiments et les passagers s'il y a des cas suspects d'une des maladies quarantenaires énumérées à l'article 2;

3) appliquer le traitement médico-sanitaire à l'équipage des bâtiments, aux passagers et aux personnes qui travaillent dans le port, en cas de présence de symptômes de maladies quarantenaires et effectuer également la désinfection, la désinsectisation et la dératisation des bâtiments, des effets, des bagages et de la cargaison, infectés ou suspects d'être infectés, ou les effectuer en tant que mesures prophylactiques.

* *Adopté par la Quatrième Assemblée Mondiale de la Santé en 1951 et amendé par les Huitième, Neuvième et Treizième Assemblées Mondiales de la Santé en 1955, 1956 et 1960.*

Dans des cas exceptionnels, quand il n'est pas possible d'exécuter ledit traitement dans le port donné, les bâtiment peuvent être envoyés dans le port le plus proche où ces mesures peuvent être adoptées;

4) interdire l'embarquement des personnes présentant des symptômes de peste, choléra, variole, fièvre jaune, typhus et fièvre récurrente, ou des personnes isolées comme étant suspectes d'être contaminées, jusqu'à expiration du terme établi pour la quarantaine, ainsi que des personnes arrivées d'une localité infectée sans avoir subi les vaccinations requises par le Règlement sanitaire international;

5) faire des piqûres prophylactiques et délivrer des Certificats de vaccination contre le choléra et la variole (Annexes III-a et III-b) conformément aux indications épidémiologiques de l'examen de laboratoire sanitaire-hygiénique et microbiologique des divers objets provenant des bâtiments, et si le poste sanitaire dispose d'un laboratoire antipestilentiel, effectuer également l'examen des rongeurs pour constater s'ils ne sont pas porteurs de l'infection de la peste;

6) contrôler systématiquement tous les bâtiments qui se trouvent dans le port et le territoire du port avec ses locaux et magasins pour constater s'ils ne sont pas infestés par des rats et d'autres rongeurs et assurer la direction et le contrôle de la désinfection, de la désinsectisation et de la dératisation;

7) surveiller l'approvisionnement des bâtiments et des ports en eau potable de bonne qualité;

8) délivrer des documents, certificats et renseignements sanitaires concernant les bâtiments, les équipages et les passagers;

9) contrôler s'il existe à bord des bâtiments ressortissants de leur Etat, des pharmacies munies du minimum de moyens prophylactiques contre les maladies quarantenaires et des médicaments pour leur traitement, ainsi que des instructions au sujet de ces maladies et de ces médicaments.

Article 9

Lors de l'arrivée dans un port limitrophe de bâtiments venant de l'étranger, les autorités de la surveillance sanitaire du port

sont tenues de demander au capitaine du bâtiment la Déclaration de santé (Annexe I) et de la lui retirer, et d'établir par interrogation orale s'il n'y a pas sur le bâtiment des malades ou s'il n'y a pas eu de cas de maladie quarantenaire pendant le voyage.

S'il n'y a pas eu de malade sur le bâtiment et si la Déclaration de Santé ne porte pas mention de maladie contractée, l'admission à la libre pratique sera immédiatement délivrée au bâtiment sans qu'il en soit exigé un document spécial.

Au cas où il y aurait sur le bâtiment des malades présentant des symptômes de maladie quarantenaire (peste, choléra, variole, fièvre jaune, typhus et fièvre récurrente), les autorités sanitaires du port ont le droit de retenir le bâtiment jusqu'à l'accomplissement des mesures antiépidémiques urgentes, après quoi sera délivré au capitaine le Certificat sur les mesures sanitaires appliquées au bâtiment (Annexe II).

Les personnes saines qui n'ont pas été en contact avec les malades ne doivent pas être retenues. Les mesures à prendre à l'égard des personnes qui ont été en contact avec les malades sont indiquées aux articles 14, 15, 16, 17 et 18 du présent règlement.

Les cargaisons en transit ne seront pas soumises à la désinfection et à la désinsectisation si leur emballage exclut la possibilité de répandre l'infection et si l'emballage même n'est pas suspect à cet égard. Le courrier, les livres, les revues et les papiers d'affaires sont également exempts des mesures sanitaires.

Dans tous les cas, la retenue du bâtiment doit être aussi courte que possible de manière à ne pas en entraver le cours normal. Compte sera tenu des mesures préventives déjà prises lors de la sortie du bâtiment donné du port de départ.

Article 10

Le contrôle sanitaire des bâtiments arrivés de l'étranger s'effectue à tout moment, de jour et de nuit, dans l'ordre de leur arrivée, en présence du capitaine ou des personnes qui le remplacent, qui prêtent plein concours aux personnes effectuant le contrôle; pour éviter la retenue des bâtiments, le contrôle est limité aux mesures absolument indispensables.

Les bâtiments à passagers sont contrôlés hors tour. Sur la demande du capitaine ou de la personne qui le remplace, le contrôle sanitaire des bâtiments transportant des marchandises périssables s'effectue également hors tour, toutefois après celui des bâtiments à passagers.

Article 11

Les bâtiments qui du point de vue sanitaire ont été admis à la libre pratique dans un port limitrophe de l'Etat en question, peuvent être admis à la libre pratique dans un autre port de cet Etat sans contrôle sanitaire, mais après interrogation orale du capitaine du bâtiment.

Article 12

Au cas où, sur indication des autorités sanitaires du port, le contrôle sanitaire du bâtiment n'a pas été effectué dans le port limitrophe, il sera effectué dans le port le plus proche conformément aux dispositions des articles 8, 9 et 10.

Article 13

Tout bâtiment partant pour l'étranger est soumis au contrôle sanitaire. Si au cours du contrôle la surveillance sanitaire soupçonne ou découvre une maladie quarantenaire, elle adopte les mesures nécessaires pour isoler les malades sur la rive et pour effectuer la désinfection, la désinsectisation ou la dératisation des locaux respectifs du bâtiment et des effets considérés comme infectés ou infestés.

Lesdites mesures doivent être appliquées de manière à ne pas retarder le départ du bâtiment à la date fixée.

Article 14 - Peste

1. Un bâtiment est considéré infecté:

   a) s'il y a un cas de peste humaine à bord;

   b) si la présence à bord de rats et d'autres rongeurs infectés de peste est constatée.

2. Un bâtiment est considéré suspect:

   a) si, bien qu'il n'y ait pas de peste humaine à bord, un cas s'était déclaré dans les 6 jours après l'embarquement;

b) si on y constate une mortalité insolite des rats et d'autres rongeurs de cause non déterminée.

Un bâtiment continue à être considéré comme suspect jusqu'au moment où il a été soumis aux mesures visées sous point 4, litt.a), e), f) et g) du présent article.

En dehors de ces mesures, selon l'appréciation de la surveillance sanitaire du port, l'équipage et les passagers peuvent être soumis à la surveillance dont la durée ne doit dépasser 6 jours à compter du jour de l'arrivée du bâtiment.

3. Un bâtiment est considéré indemne si, bien que venant d'un port contaminé, il n'y a eu aucun cas de peste humaine ou de peste de rats ou d'autres rongeurs ni au moment du départ, ni pendant la traversée si cette dernière a duré plus de 6 jours, ni au moment de l'arrivée, et si une grande mortalité de rats et autres rongeurs n'a pas été constatée à son bord.

4. Les bâtiments infectés de peste sont soumis aux mesures suivantes:

a) visite médicale;

b) les malades sont immédiatement transportés sur la rive et isolés, pour autant que possible séparés les uns des autres;

c) toute personne qui a été en contact avec les malades, et toute personne que la surveillance sanitaire du port a des raisons de considérer comme suspectes, sont désinsectisées et placées sous surveillance, la durée totale de cette mesure ne pouvant dépasser 6 jours à compter du jour de l'arrivée du bâtiment;

d) les personnes isolées ou soumises à la surveillance doivent se prêter à toutes recherches cliniques et microbiologiques que la surveillance sanitaire juge nécessaire;

e) la literie ayant servi, le linge, les effets à usage et les autres objets qui, de l'avis de la surveillance sanitaire du port sont considérés contaminés, seront désinsectisés et, s'il y a lieu, désinfectés;

f) tous les locaux du bâtiment, ainsi que les parties habitées par des pesteux, ou celles qui de l'avis de la

surveillance sanitaire sont considérées contaminées, seront désinfectés, désinsectisés et, si nécessaire, dératisés;

g) la surveillance sanitaire peut prescrire la dératisation avant le déchargement de la cargaison si elle estime que la nature et la disposition de celle-ci permettront de détruire complètement les rats et les autres rongeurs sans devoir effectuer le déchargement. Dans ce cas le bâtiment ne pourra pas être soumis à une nouvelle dératisation après le déchargement.

Dans les autres cas, la destruction complète des rongeurs doit être effectuée quand les cales sont vides.

Pour les bâtiments lèges, cette opération doit être effectuée le plus tôt possible, avant le chargement.

Si le bâtiment ne doit décharger qu'une partie de sa cargaison et si la surveillance sanitaire trouve qu'il n'est pas possible de procéder à une dératisation complète, ledit bâtiment peut rester dans le port pendant le temps nécessaire au déchargement de cette partie de sa cargaison à condition que toutes les précautions soient prises à la satisfaction de la surveillance sanitaire, c'est-à-dire pour empêcher les rats et les autres rongeurs de passer du bâtiment sur la rive au cours du déchargement des marchandises ou autrement.

Le déchargement doit être effectué sous la surveillance du service sanitaire du port qui prendra toutes les mesures nécessaires afin d'éviter que le personnel affecté à ces travaux soit infecté.

Ce personnel sera soumis à une surveillance dont la durée ne devra pas dépasser 6 jours à partir du moment où il aura cessé de travailler au déchargement.

5. Les bâtiments suspects d'être infectés de peste sont soumis aux mesures visées sous point 4, litt. a), e), f) et g) du présent article.

6. Les bâtiments indemnes de peste sont immédiatement admis à la libre pratique.

Il appartient à la surveillance sanitaire du port d'appliquer à ces bâtiments des mesures préventives telles que la visite médi-

cale, afin de constater si le bâtiment se trouve réellement dans les conditions prévues par la définition de bâtiment indemne.

Article 15 - Choléra

1. Un bâtiment est considéré infecté:

   a) s'il y a un cas de choléra à bord;

   b) s'il y a eu un cas de choléra dans les 5 jours précédant l'arrivée du bâtiment dans le port.

2. Un bâtiment est considéré suspect:

   a) s'il y a eu un cas de choléra pendant la traversée, mais il n'y a eu aucun cas semblable dans les 5 jours précédant l'arrivée;

   b) le bâtiment continue à être considéré suspect jusqu'au moment où il sera soumis aux mesures prévues sous point 4, litt. a), b), c), d), e), f), g) et h) du présent article.

3. Un bâtiment est considéré indemne si, bien que provenant d'un port contaminé ou ayant à bord des personnes venues d'une localité contaminée, il n'y a pas eu de cas de choléra au moment de son départ, pendant 5 jours au cours de la traversée, ou à l'arrivée.

En cas de présence de malades présentant des symptômes cliniques de choléra, toutes les mesures sanitaires préventives prescrites pour les cas de choléra seront prises indépendamment des données de l'examen bactériologique.

4. Les bâtiments infectés de choléra sont soumis aux mesures suivantes:

   a) visite médicale;

   b) les malades sont immédiatement transportés sur la rive et isolés;

   c) l'équipage et les passagers peuvent, selon l'avis de la surveillance sanitaire, être débarqués sur la rive et isolés ou placés sous surveillance pendant un laps de temps qui ne dépassera pas 5 jurs à compter du jour de l'arrivée du bâtiment.

Les personnes en possession d'un certificat valable de vaccination contre le choléra pourront être mises sous surveillance, mais non isolées. La validité du certificat dure six mois à compter du sixième jour qui suit la première injection de vaccin; dans le cas d'une nouvelle injection, reçue avant l'expiration de cette période, cette validité est prolongée pour six autres mois dès le jour de la nouvelle injection;

d) la literie ayant servi, le linge, les effets à usage et les autres objets qui de l'avis de la surveillance sanitaire sont considérés contaminés, seront désinfectés; les aliments qui de l'avis de la surveillance sanitaire sont également considérés contaminés, seront enlevés;

e) les parties de bâtiment qui ont été habitées par des malades atteints de choléra ou qui sont considérés par la surveillance sanitaire comme contaminées, seront désinfectées;

f) si l'eau potable à bord du bâtiment est considérée par la surveillance sanitaire comme suspecte; elle sera, après désinfection, déversée et, après désinfection des réservoirs, remplacée par une eau de bonne qualité;

g) la surveillance sanitaire interdit le déversement dans le port de l'eau de lest (water ballast) qui a été puisée dans un port contaminé et n'a pas été désinfectée au préalable;

h) la surveillance sanitaire interdit de déverser ou de jeter dans les eaux du port des déjections humaines ainsi que des eaux résiduaires qui n'ont pas été désinfectées au préalable;

i) le déchargement doit s'effectuer sous le contrôle de la surveillance sanitaire qui adopte toutes les mesures nécessaires afin d'éviter la contamination du personnel affecté aux travaux de déchargement.

Le personnel est soumis à l'isolement et à la surveillance durant 5 jours à partir du moment où il a cessé de travailler au déchargement.

5. Les bâtiments suspects de choléra sont soumis aux mesures visées sous point 4, litt. a), d), e), f), g) et h) du présent article.

L'équipage et les passagers peuvent être soumis, sur avis de la surveillance sanitaire, à une surveillance dont la durée ne doit pas dépasser 5 jours à dater de l'arrivée du bâtiment.

6. Un bâtiment déclaré infecté ou suspect uniquement en raison de l'apparition à son bord de cas présentant des symptômes cliniques de choléra, sera considéré indemne si les mesures prescrites par la surveillance sanitaire en application des points 4 et 5 ci-dessus ont été dûment exécutées.

7. Les bâtiments indemnes de choléra sont immédiatement admis à la libre pratique.

Article 16 - Variole

Les bâtiments qui ont eu pendant la traversée ou au moment de l'arrivée un cas de variole à bord, sont soumis aux mesures suivantes:

a) visite médicale;

b) les malades sont immédiatement débarqués sur la rive et isolés;

c) les personnes que la surveillance sanitaire considère avoir été exposées à des possibilités d'infection à bord et qui, de l'avis de la surveillance sanitaire, ne sont pas protégées par vaccination subie depuis moins de trois ans avant l'arrivée dans le port ou par une atteinte antérieure de variole, peuvent être soit vaccinées, soit soumises à la surveillance dont la durée doit être spécifiée selon les circonstances, sans toutefois dépasser 14 jours à dater de la dernière exposition à l'infection.

Les personnes qui ont refusé de se soumettre à la vaccination peuvent être isolées pendant 14 jours à dater du moment où elles avaient été exposées à l'infection;

d) la literie ayant servi, le linge, les effets à usage et les autres objets qui, de l'avis de la surveillance sanitaire, sont considérés comme contaminés, seront désinfectés;

e) les parties de bâtiment qui ont été habitées par des malades atteints de la variole ou qui, de l'avis de la

surveillance sanitaire, sont considérées contaminées, seront désinfectées, après quoi le bâtiment sera immédiatement admis à la libre pratique.

La surveillance sanitaire du port a le droit de prendre, après le débarquement des personnes, les mesures qu'elle considère appropriées pour assurer la surveillance des personnes qui ne sont pas protégées par vaccination et qui sont arrivées sur un bâtiment n'ayant pas eu de variole à bord, mais qui ont quitté depuis moins de 14 jours une localité infectée de variole.

Article 17 - Fièvre jaune

1. Un bâtiment est considéré infecté s'il y a eu un cas de fièvre jaune à bord soit au moment du départ, soit pendant la traversée.

2. Un bâtiment est considéré suspect s'il n'y a pas eu de cas de fièvre jaune, mais s'il arrive dans les 30 jours suivant son départ d'un port contaminé et que la surveillance sanitaire constate la présence d'Aëdes aegypti.

3. Tout autre bâtiment est considéré comme indemne.

4. Les bâtiments infectés de fièvre jaune sont soumis aux mesures suivantes:

a) visite médicale;

b) les malades sont transportés sur la rive et isolés;

c) la destruction des moustiques dans toutes les phases de leur évolution est effectuée à bord, pour autant que possible avant le déchargement des marchandises;

d) si la cargaison est déchargée avant la destruction des moustiques, le personnel affecté à ce travail sera isolé ou placé sous surveillance dont la durée ne doit pas dépasser 6 jours à compter du moment où il aura cessé de travailler au déchargement.

5. Les bâtiments suspects de fièvre jaune peuvent être soumis aux mesures énumérées dans le présent article sous point 4,litt. a) et c).

6. Les bâtiments indemnes de fièvre jaune, venant d'une circonscription infectée sont admis à la libre pratique après la visite médicale et la destruction des moustiques.

Article 18 - Typhus et fièvre récurrente

Les bâtiments qui ont eu à bord, pendant la traversée ou au moment de l'arrivée, des cas de typhus ou de fièvre récurrente, peuvent être soumis aux mesures suivantes:

a) visite médicale;

b) les malades sont désinsectisés, transportés sur la rive et isolés;

c) les personnes qu'il y aurait lieu de croire être porteurs de poux ou avoir été exposées aux possibilités de contamination, sont également soumises à la désinsectisation et peuvent être placées sous surveillance dont la durée ne peut dépasser 14 jours pour le typhus et 8 jours pour la fièvre récurrente;

d) la literie ayant servi, le linge, les effets à usage et les autres objets qui, de l'avis de la surveillance sanitaire, sont considérés comme contaminés, seront désinsectisés, en cas de typhus ils seront également, si nécessaire, désinfectés;

e) les parties de bâtiment habitées par des malades et que la surveillance sanitaire considère contaminées seront désinsectisées et désinfectées.

Après l'exécution de ces mesures, le bâtiment est admis à la libre pratique.

La surveillance sanitaire du port a le droit d'adopter des mesures afin d'assurer la surveillance des personnes arrivées sur un bâtiment n'ayant pas eu de cas de typhus ou de fièvre récurrente à bord, mais qui a quitté depuis moins de 14 jours une localité où une épidémie de typhus a été constatée, et depuis moins de 8 jours une localité où une épidémie de fièvre récurrente a été constatée.

Article 19

1. Les autorités de la surveillance sanitaire du port ne perçoivent aucun droit:

a) des passagers et de l'équipage des bâtiments pour l'aide médicale prêtée par les postes sanitaires portuaires et pour leur entretien pendant leur isolement dans des institutions de cure et institutions sanitaires en cas de présomption d'une maladie quarantenaire;

b) pour toute visite médicale prévue par les présentes dispositions ainsi que pour toute analyse complémentaire, bactériologique ou autre, qui peuvent être nécessaires pour établir l'état de santé de la personne examinée;

c) pour toute vaccination à l'arrivée et tout certificat s'y rapportant.

2. Le paiement des droits pour le transport des malades sur la rive, la désinfection, la désinsectisation et la dératisation des bâtiments est à la charge de l'armateur du bâtiment. Ces droits doivent être modérés et en aucun cas ne doivent dépasser le coût effectif du service rendu. Ils sont perçus d'après un seul tarif établi par chaque Etat danubien pour son territoire.

3. Lesdits droits seront perçus sans distinction de nationalité, de domicile ou de résidence en ce qui concerne les personnes, ou de nationalité, de pavillon, de registre ou de propriété en ce qui concerne le bâtiment.

Article 20

Il est interdit de jeter dans le fleuve les cadavres des personnes décédées à bord.

Les cadavres des personnes décédées d'une maladie quarantenaire ou d'une autre maladie contagieuse doivent être enterrés dans le port le plus proche, conformément aux règles sanitaires de l'Etat respectif.

DECLARATION DE SANTE

(à présenter par les capitaines des bâtiments en provenance de ports situés en dehors du territoire)

Port de ..... Date .....

Nom du bâtiment ..... venant de ..... allant à .....

Nationalité ..... Nom du capitaine .....

Tonnage (net) .....

Dératisation ou exemption de la dératisation — Certificat ..... en date du .... délivré à .....

Nombre de passagers — Cabine .....
Nombre de membres de l'équipage .....
Pont .....

Liste des escales depuis le début du voyage, avec dates de départ:

.....

.....

Questionnaire de santé

Répondre par oui ou non

1. Y a-t-il eu à bord, en cours de voyage*, un cas (ou une présomption) de peste, de choléra, de fièvre jaune, de variole, de typhus ou de fièvre récurrente? Donner les détails dans le tableau. .....

* *S'il s'est écoulé plus de quatre semaines depuis le début du voyage, il suffira de donner des renseignements pour les quatre dernières semaines.*

2. Y a-t-il eu des cas (ou une présomption) de peste parmi les rats ou les souris, à bord, ou en cours de voyage*, ou bien la mortalité parmi eux a-t-elle été anormale? .....

3. Y a-t-il eu un décès à bord, en cours de voyage* autrement que par accident? Donner les détails dans le tableau. .....

4. Y a-t-il à bord, ou y a-t-il eu, en cours de voyage*, des cas de maladie que vous soupçonnez être de caractère contagieux? Donner les détails dans le tableau. .....

5. Y a-t-il présentement des malades à bord? Donner les détails dans le tableau. .....

Remarque: En l'absence d'un médecin, le capitaine doit considérer les symptômes suivants comme devant faire soupçonner l'existence d'une maladie de caractère contagieux: fièvre accompagnée de prostration ou persistant plusieurs jours, ou avec gonflement des glandes; toute irritation de la peau ou éruption aiguës, avec ou sans fièvre; toute diarrhée grave avec symptômes d'affaiblissement caractérisé; jaunisse accompagnée de fièvre.

6. Avez-vous connaissance de toute autre circonstance, qui à bord, pourrait favoriser la contagion ou la propagation d'une maladie? .....

Je déclare que les renseignements et réponses donnés dans la présente déclaration de santé (y compris le tableau) sont, autant que je sache et sois fondé à croire, exacts et conformes à la vérité.

Signé: .....
Capitaine

Contresigné: .....
Médecin du bord

Date: .....

TABLEAU ANNEXE A LA DECLARATION

Détails de chaque cas de maladie ou de décès survenu à bord

Nom	Classe ou fonction à bord	Age	Sexe	Nationalité	Port d'embarquement	Date d'embarquement	Nature de la maladie	Date du début de la maladie	Résultats de la maladie *	Suite donnée **

* *Indiquer si le malade est guéri, s'il est encore malade ou s'il est décédé.*

** *Indiquer si le malade est encore à bord, s'il a été débarqué ou, en cas de décès, s'il a été enterré (donner le nom du port) ou si son corps a été immergé en mer.*

Annexe II

CERTIFICAT

sur l'application des mesures sanitaires
au bâtiment ..... arrivé de l'étranger

Sur la base de l'article ... des Règles de la surveillance sanitaire sur le Danube, appliquées en ..... (Etat), les mesures sanitaires suivantes ont été appliquées au bâtiment .....
.....
.....
.....
à la suite de quoi le bâtiment est admis à la libre pratique.

Chef de la surveillance sanitaire du port

.....

Le ..... 19..

Port .....

CERTIFICAT INTERNATIONAL DE VACCINATION OU DE REVACCINATION CONTRE LE CHOLERA

Je soussigné(e) certifie que..... né(e) le ..... sexe ..... dont la signature suit ....., a été vacciné(e) ou revacciné(e) contre le choléra à la date indiquée.

Date	Signature et qualité professionnele du vaccinateur	Cachet d'authentification	
1		1	2
2			
3		3	4
4			

La validité de ce certificat couvre une période de six mois commençant six jours après la première injection du vaccin ou, dans le cas d'une revaccination au cours de cette période de six mois, le jour de cette revaccination.

Le cachet d'authentification doit être conforme au modèle prescrit par l'administration sanitaire du territoire où la vaccination est effectuée.

Toute correction ou rature sur le certificat ou l'omission d'une quelconque des mentions qu'il comporte peut affecter sa validité.

CERTIFICAT INTERNATIONAL DE VACCINATION OU DE REVACCINATION CONTRE LA VARIOLE

Je soussigné(e) certifie que ..... né(e) le ..... sexe ..... dont la signature suit ..... a été vacciné(e) ou revacciné(e) contre la variole à la date indiquée.

Date	Indiquer par "x" s'il s'agit de:	Signature et qualité professionnelle du vaccinateur	Cachet d'authentification	
1a	Primovaccination effectuée		1a	1b
1b	Prise ..... Pas de prise ...			
2	Revaccination		2	3
3	Revaccination			

La validité de ce certificat couvre une période de trois ans commençant huit jours après la date de la primovaccination effectuée avec succès (prise) ou, dans le cas d'une revaccination le jour de cette revaccination.

Le cachet d'authentification doit être conforme au modèle prescrit par l'administration sanitaire du territoire où la vaccination est effectuée.

Toute correction ou rature sur le certificat ou l'omission d'une quelconque des mentions qu'il comporte peut affecter sa validité.

CERTIFICAT INTERNATIONAL DE VACCINATION OU DE REVACCINATION CONTRE LA FIEVRE JAUNE

Je soussigné(e) certifie que ..... né(e) le ..... sexe ..... dont la signature suit ..... a été vacciné(e) ou revacciné(e) contre la fièvre jaune à la date indiquée.

Date	Signature et qualité professionnelle du vaccinateur	Origine du vaccin employé et numéro du lot	Cachet officiel du centre de vaccination	
1			1	2
2				
3			3	4
4				

Ce certificat n'est valable que si le vaccin employé a été approuvé par l'Organisation Mondiale de la Santé et si le centre de vaccination a été habilité par l'administration sanitaire du territoire dans lequel ce centre est situé.

La validité de ce certificat couvre une période de six ans commençant dix jours après la date de la vaccination ou, dans le cas d'une revaccination au cours de cette période de six ans, le jour de cette revaccination.

Toute correction ou rature sur le certificat ou l'omission d'une quelconque des mentions qu'il comporte peut affecter sa validité.

		Articles
Chapitre I	- Dispositions générales	1 - 7
Chapitre II	- Surveillance sanitaire dans les ports	8 - 13
Chapitre III	- Règles spéciales relatives à l'application aux bâtiments arrivés de l'étranger des mesures de protectior sanitaire des frontières des Etats danubiens contre la peste, le choléra, la variole, la fièvre jaune, le typhus et la fièvre récurrente.	14 - 18
Chapitre IV	- Paiement des mesures médico-sanitaires	19
Chapitre V	- Manière de procéder avec les cadavres	20
Annexe I	- Déclaration de santé et Tableau annexé à la déclaration	
Annexe II	- Certificat sur l'application des mesures sanitaires	
Annexe III-a	- Certificat international de vaccination ou de revaccination contre le choléra	
Annexe III-b	- Certificat international de vaccination ou de revaccination contre la variole	
Annexe III-c	- Certificat international de vaccination ou de revaccination contre la fièvre jaune	

Австрийская Республика
République d'Autriche

ПЕРВОЕ ДУНАЙСКОЕ ПАРОХОДНОЕ ОБЩЕСТВО, А.О.-ВЕНА

PREMIERE ENTREPRISE DE NAVIGATION DANUBIENNE-S.A.-VIENNE

ERSTE DONAU-DAMPFSCHIFFAHRTS GESELLSCHAFT A.G.-WIEN

ПАРОХОДНОЕ ОБЩЕСТВО КОНТИНЕНТАЛЬ, А.О.-ВЕНА

SOCIETE DE NAVIGATION „CONTINENTALE" -S.A.-VIENNE

CONTINENTALE MOTORSCHIFFAHRTS GESELLSCHAFT A.G.-WIEN

Народная Республика Болгария
République Populaire de Bulgarie

БОЛГАРСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО-РУСЕ
ENTREPRISE DE NAVIGATION FLUVIALE BULGARE-ROUSSÉ
БЪЛГАРСКО РЕЧНО ПЛАВАНЕ-РУСЕ

Венгерская Народная Республика
République Populaire Hongroise

ВЕНГЕРСКОЕ ПАРОХОДСТВО, А.О.-БУДАПЕШТ
ENTREPRISE DE NAVIGATION HONGROISE-S.A.-BUDAPEST
MAGYAR HAJÓZÁSI RÉSZVÉNYTÁRSASÁG-BUDAPEST

Социалистическая Республика Румыния
République Socialiste de Roumanie

РУМЫНСКОЕ МОРСКОЕ И РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО-БУХАРЕСТ
ENTREPRISE DE NAVIGATION MARITIME ET FLUVIALE ROUMAINE-BUCAREST
NAVIGAŢIA MARITIMA ŞI FLUVIALA ROMÂNA-BUCUREŞTI

ФЛАГ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ,
ФЛАГИ ПРИДУНАЙСКИХ СТРАН И ИХ ПАРОХОДСТВ

PAVILLON DE LA COMMISSION DU DANUBE,
DRAPEAUX DES ETATS DANUBIENS ET PAVILLONS DE LEURS ENTREPRISES DE NAVIGATION

ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ
COMMISSION DU DANUBE

Союз Советских Социалистических Республик
Union des Républiques Socialistes Soviétiques

СОВЕТСКОЕ ДУНАЙСКОЕ ПАРОХОДСТВО-ИЗМАИЛ
ENTREPRISE SOVIETIQUE DE NAVIGATION DANUBIENNE-ISMAÏL

Чехословацкая Социалистическая Республика
République Socialiste Tchécoslovaque

ЧЕХОСЛОВАЦКОЕ ДУНАЙСКОЕ ПАРОХОДСТВО-НАЦИОНАЛЬНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ-БРАТИСЛАВА
NAVIGATION DANUBIENNE TCHÉCOSLOVAQUE, ENTREPRISE NATIONALE-BRATISLAVA
ČESKOSLOVENSKÁ PLAVBA DUNAJSKÁ NÁRODNÝ PODNIK-BRATISLAVA

Социалистическая Федеративная Республика Югославия
République Socialiste Fédérative de Yougoslavie

ЮГОСЛАВСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО-БЕЛГРАД
ENTREPRISE DE NAVIGATION FLUVIALE YOUGOSLAVE-BEOGRAD
JUGOSLOVENSKO REČNO BRODARSTVO-BEOGRAD

ДУНАЙСКИЙ ЛЛОЙД-СИСАК
LLOYD DANUBIEN-SISAK
DUNAVSKI LLOYD-SISAK

Федеративная Республика Германии
République Fédérale d'Allemagne

БАВАРСКИЙ ЛЛОЙД, ПАРОХОДНОЕ ОБЩЕСТВО-А.О.-РЕГЕНСБУРГ
ENTREPRISE DE NAVIGATION «LLOYD BAVAROIS»-S.A.-REGENSBURG
BAYERISCHER LLOYD, SCHIFFAHRTS-A.G.-REGENSBURG

TABLE DES MATIERES

Page

INTRODUCTION 3

MANUEL DE REFERENCE (Deuxième partie) 5

1. Notions générales sur le Danube 7

2. Principales stations hydrométriques sur le Danube 21

3. Stations de radio des pays danubiens émettant journellement des renseignements d'ordre hydrométéorologique 23

4. Vitesses de courant maxima à l'axe du chenal auprès des niveaux de différentes fréquences, d'après les principales stations hydrométriques situées sur le Danube 25

5. Caractéristiques techniques du Danube 31

6. Principaux hivernages et abris d'hiver provisoires sur le Danube 37

7. Description et schémas des principaux hivernages et abris d'hiver provisoires sur le Danube 45

8. Ponts sur le Danube 111

9. Ecluses sur le Danube 119

10. Extraits des règles d'éclusage sur le Danube 123

11. Aspects et significations des signaux utilisés par les stations de signalisation 141

12. Gabarits maxima des convois remorqués, établis pour les différents secteurs du Danube 151

13. Schémas des convois remorqués 157

14. Gabarits maxima des convois poussés, établis pour les différents secteurs du Danube 171

15. Schémas des convois poussés 177

16. Entreprises de navigation des pays danubiens disposant de bâtiments de navigation internationale et agences de ces entreprises 187

17. Compétence territoriale des organes de la surveillance fluviale sur le Danube 197

18. Unités de mesure et principales concordances .. 213

19. Schémas de la liaison Rhin-Main-Danube 219

20. Schémas de la liaison Danube-Oder-Elbe 221

EXTRAITS DES DOCUMENTS VALIDES DE LA COMMISSION DU DANUBE (Troisième partie) 223

1. Règles de la surveillance fluviale applicables au Danube 225

2. Recommandations pour l'unification des règles douanières sur le Danube 237

3. Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance sanitaire sur le Danube 249

PAVILLON DE LA COMMISSION DU DANUBE, DRAPEAUX DES ETATS DANUBIENS ET PAVILLONS DE LEURS ENTREPRISES DE NAVIGATION 271