

## **РЕКОМЕНДАЦИИ**

**ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ БЕЗЭКИПАЖНЫХ СУДОВ**

## **РЕКОМЕНДАЦИИ**

**О ТЕХНИЧЕСКИХ ТРЕБОВАНИЯХ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫХ  
К СТОЯНКАМ ТОЛКАЕМЫХ СОСТАВОВ В ПОРТАХ,  
НА РЕЙДАХ И У ПРИЧАЛОВ**

## **RECOMMANDATIONS**

**RELATIVES AU SERVICE DES BATIMENTS SANS EQUIPAGE**

## **RECOMMANDATIONS**

**RELATIVES AUX CONDITIONS TECHNIQUES QUE DOIVENT  
SATISFAIRE DANS LES PORTS, DANS LES RADES ET AUX  
QUAIS LES AIRES DE STATIONNEMENT DESTINEES AUX  
CONVOIS POUSSES**



**ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ  
БУДАПЕШТ**

**COMMISSION DU DANUBE  
BUDAPEST**

1973

## **РЕКОМЕНДАЦИИ**

**ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ БЕЗЭКИПАЖНЫХ СУДОВ**

## **РЕКОМЕНДАЦИИ**

**О ТЕХНИЧЕСКИХ ТРЕБОВАНИЯХ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫХ  
К СТОЯНКАМ ТОЛКАЕМЫХ СОСТАВОВ В ПОРТАХ,  
НА РЕЙДАХ И У ПРИЧАЛОВ**

## **RECOMMANDATIONS**

**RELATIVES AU SERVICE DES BATIMENTS SANS EQUIPAGE**

## **RECOMMANDATIONS**

**RELATIVES AUX CONDITIONS TECHNIQUES QUE DOIVENT  
SATISFAIRE DANS LES PORTS, DANS LES RADES ET AUX  
QUAIS LES AIRES DE STATIONNEMENT DESTINEES AUX  
CONVOIS POUSSES**

Les présentes Recommandations relatives au service des bâtiments sans équipage et Recommandations relatives aux conditions techniques que doivent satisfaire dans les ports, dans les rades et aux quais, les aires de stationnement destinées aux convois poussés, ont été adoptées par décision de la XXXI<sup>e</sup> session de la Commission du Danube, en date du 19 mars 1973 (doc. CD/SES 31/39).

**RECOMMANDATIONS**  
**RELATIVES AU SERVICE DES BATIMENTS SANS EQUIPAGE**

1. Les présentes Recommandations établissent, du point de vue de la sécurité, les principes fondamentaux relatifs aux prestations de service fournies aux bâtiments sans équipage en cours de route et au stationnement dans les ports.

2. Les bâtiments sans équipage sont desservis en cours de route par l'équipage du bâtiment motorisé, et dans le port par l'équipe de l'organisation prestataire des services.

Le conducteur du bâtiment motorisé ayant dans son convoi poussé ou remorqué des bâtiments sans équipage et l'organisation prestataire des services assument la responsabilité pour la sécurité des bâtiments sans équipage pris en charge par eux en se fondant sur les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, sur les prescriptions du port, ainsi que sur d'autres actes normatifs en vigueur dans ce domaine. Un acte dressé en bonne et due forme et signé par les deux parties est à établir sur la prise en charge et la remise des bâtiments sans équipage, sur leur état technique, leurs engins et leur gréement ainsi que leurs documents et leur chargement.

3. Le propriétaire des bâtiments sans équipage est tenu:

- de veiller à ce que les bâtiments sans équipage, leurs installations, engins et gréement soient en bon état technique et correspondent aux documents de bord, et d'adopter les mesures requises pour remédier aux déficiences éventuelles;

- de mettre à la disposition des bâtiments sans équipage les documents de bord nécessaires conformément à l'art. 1.10 des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube ou d'assurer l'apposition des inscriptions prévues par les Recommandations de la Commission du Danube relatives à la reconnaissance de la validité des inscriptions complémentaires sur les bords des bâtiments sans équipage;

- de fournir aux bâtiments et de compléter - en cas de besoin - les installations pour les feux prescrits par les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube et le gréement prévu par l'Attestation de bord.

4. Le conducteur du bâtiment motorisé assume la responsabilité pour les bâtiments sans équipage prêts à appareiller à partir du moment de la signature des documents relatifs à la prise en charge des bâtiments remis par l'organisation prestataire de servi-

ces; les bâtiments se trouvent sous sa garde et sont desservis par lui pendant toute la durée du trajet, jusqu'au moment de la signature des documents sur la remise des bâtiments à une organisation prestataire de services ou à un autre conducteur de bâtiment motorisé.

5. La prise en charge des bâtiments sans équipage par le conducteur d'un bâtiment motorisé ou par une organisation prestataire de services peut avoir lieu seulement quand les bâtiments sans équipage sont pourvus des documents de bord visés à l'art. 1.10 des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube ou quand ils portent les inscriptions prévues par les Recommandations de la Commission du Danube relatives à la reconnaissance de la validité des inscriptions complémentaires sur les bords des bâtiments sans équipage.

6. Lors de la prise en charge et de la remise des bâtiments sans équipage, le conducteur du bâtiment motorisé ou l'organisation prestataire des services vérifie également si le chargement du bâtiment est arrimé de manière adéquate, fait un contrôle visuel (sans utiliser des moyens techniques) de l'état de la coque, vérifie l'état technique des engins de mouillage, d'amarrage et autres installations de bord, ainsi que des systèmes de tuyauteries, et vérifie également si les bâtiments sont pourvus du grément nécessaire.

7. Les documents de transport ayant trait à la prise en charge, au transport et à la remise des marchandises sont établis en vertu des conditions générales en vigueur dans le domaine du transport des marchandises sur le Danube.

8. En cours de route, l'équipage du bâtiment motorisé accomplit tous les travaux nécessaires, à savoir:

- effectue la formation et la dislocation du convoi, aussi bien en cours de route que dans le port, ainsi que l'amarrage des bâtiments sans équipage dans le port, dans le cas où ces travaux ne sont pas effectués par d'autres moyens;

- dessert les engins, les installations et l'équipement des bâtiments sans équipage;

- assure le fonctionnement des moyens de signalisation des bâtiments sans équipage;

- accomplit sur les bâtiments sans équipage les travaux liés à la sécurité de la navigation et du travail et à la protection contre l'incendie;

- mesure régulièrement les eaux dans les cales et dans les compartiments, et évacue les eaux à l'aide de pompes;

- prend les mesures nécessaires pour prévenir le gel des engins et du système de tuyauteries.

9. Dans le port, les bâtiments sans équipage sont pris en charge par une équipe qualifiée qui assume au nom de l'organisation prestataire des services, la responsabilité pour l'intégrité de ces bâtiments pendant la durée de la prestation des services dans le port, depuis la signature des documents sur leur prise en charge jusqu'à leur remise au conducteur du bâtiment motorisé.

10. Pendant la durée où elle assume la responsabilité pour les bâtiments sans équipage, l'équipe constituée de personnes possédant la qualification et les documents requis par les autorités compétentes exécute tous les travaux nécessaires, liés à la prestation des services à ces bâtiments dans le port, à savoir:

- assure la garde et la sécurité des bâtiments en stationnement, en respectant les règles de navigation et les dispositions locales du port;

- assure l'exécution adéquate des opérations de chargement et de déchargement des bâtiments sans équipage;

- exécute, à l'aide du bâtiment motorisé du port, toutes les manoeuvres requises par les bâtiments sans équipage (formation et dislocation du convoi, déplacement et amarrage);

- dessert les engins, les installations, le système de tuyauteries et les moyens de signalisation des bâtiments sans équipage;

- veille à l'état technique des bâtiments et de leur équipement, ainsi qu'à l'intégrité du gréement et de la cargaison;

- mesure régulièrement l'eau dans les cales et dans les compartiments, et évacue les eaux à l'aide de pompes;

- accomplit sur les bâtiments sans équipage les travaux liés à la sécurité du travail et à la protection contre l'incendie, et prend les mesures nécessaires pour prévenir le gel des engins et du système de tuyauteries.

11. Le conducteur du bâtiment motorisé et l'organisation prestataire des services informent en temps utile le propriétaire des bâtiments sans équipage des réparations à exécuter et du gréement à fournir ainsi que des dommages et des défauts survenus, et en dressent un acte approprié.

12. Tout endommagement et toute défectuosité des bâtiments sans équipage touchant à leur aptitude à naviguer doivent obligatoirement être éliminés avant l'appareillage.

Si la partie immergée de la coque a subi des endommagements dont la réparation exige des engins de levage du bâtiment, une réparation provisoire est admise, ayant en vue que les endommagements seront ensuite réparés dans un chantier naval.

La réparation complète ou provisoire des endommagements et des défauts mentionnés sous point 12 est à effectuer avec l'accord du propriétaire et sous la surveillance du bureau de classification ou de l'autorité d'inspection technique, comme en seront convenues les organisations intéressées.

13. Toutes les autres questions et tâches concernant les prestations de services aux bâtiments sans équipage ainsi que la responsabilité de l'équipage du bâtiment motorisé et de l'équipe de l'organisation prestataire sont réglées par un contrat spécial conclu entre les organisations intéressées.



## RECOMMANDATIONS

RELATIVES AUX CONDITIONS TECHNIQUES QUE DOIVENT  
SATISFAIRE DANS LES PORTS, DANS LES RADES ET AUX QUAIS  
LES AIRES DE STATIONNEMENT DESTINEES AUX CONVOIS POUSSES

1. Les conditions techniques que doivent satisfaire dans les ports les aires de stationnement désignées pour les convois poussés et les barges sans équipage doivent tenir compte des conditions locales de chaque port et respecter toutes les prescriptions concernant la navigation, notamment celles incluses dans les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, ainsi que les dispositions émises par le port et portant sur la sécurité du stationnement dans le port.

2. Les organes de la surveillance doivent désigner l'emplacement pour le stationnement en rade des convois poussés suivant la position du port. Cet emplacement, destiné également à l'assemblage et à la dislocation, à la prise en charge et à la remise des convois poussés, au mouillage, à l'amarrage, et à d'autres opérations de ces convois, est à baliser par des signaux correspondants. Si besoin est, il peut y avoir plusieurs emplacements désignés pour le mouillage des convois poussés, en fonction de leur affectation.

D'autre part, il faut éviter, autant que possible, que les bâtiments classiques stationnent dans les aires destinées aux convois poussés.

3. Les lieux d'ancrage où les convois poussés peuvent jeter et lever l'ancre sont à baliser par des signaux appropriés.

4. Les aires de stationnement désignées pour l'amarrage des convois poussés à des corps morts, doivent être aménagées de manière correspondante pour assurer l'amarrage des convois poussés.

Les aires de stationnement pourvues de coffres d'amarrage sont à baliser par des signaux appropriés.

5. Les aires pour le stationnement à quai des convois poussés doivent être équipées de dispositifs d'amarrage garantissant un amarrage sûr à tout niveau d'eau.

Les aires de stationnement à quai doivent être balisées par des signaux côtiers appropriés, être munies d'échelles et de câbles d'amarrage, et si nécessaire, de perches pour accorer les bâtiments, d'éclairage, de moyens de lutte contre l'incendie et de moyens de communication.

6. Pour assurer la prestation des services et la sécurité du stationnement des convois poussés aux aires de stationnement, il est

recommandé que les services correspondants disposent dans le port de bâtiments motorisés permettant d'assurer l'exécution des manoeuvres requises et organisent également la prestation des services aux bâtiments sans équipage.

7. Les aires de stationnement pour convois poussés dans les ports et en rade doivent satisfaire les conditions nautiques suivantes:

- une approche aisée du côté du chenal navigable;
- une profondeur suffisante à l'étiage navigable et de régularisation;
- une largeur et une longueur suffisantes pour l'exécution aisée de toutes les manoeuvres requises;
- un courant régulier (section de fleuve ou bassin exempt de remous, de courant traversier, etc.);
- un fond de lit favorable au mouillage.

Dans les ports, les quais doivent être pourvus d'éclairage et d'un nombre suffisant de pieux d'amarrage et d'organeaux installés à une hauteur dépassant celle du haut niveau navigable.