

**REGLES DE NAVIGATION**  
EN VIGUEUR DANS LE DOMAINE  
DE LA NAVIGATION SUR LE DANUBE

PREMIERE PARTIE

REGLES DE NAVIGATION

COMMISSION DU DANUBE  
BUDAPEST - 1961

# **RECUEIL DES LOIS**

**EN VIGUEUR DANS LE DOMAINE DE LA NAVIGATION  
SUR LE DANUBE**

**Première Partie**

**REGLES DE NAVIGATION**



La première partie, Règles de Navigation, du Recueil des lois en vigueur dans le domaine de la navigation sur le Danube a été établie sur la base de la documentation reçue des organismes compétents des États danubiens et des Administrations fluviales spéciales et vérifiée par eux d'après la situation au 1er juillet 1961.

La documentation incluse dans la première partie du Recueil figure par pays et par Administrations fluviales.

Afin de simplifier l'utilisation du Recueil, la première partie contient la liste des secteurs du Danube, présentés de l'amont vers l'aval, avec indication des règles de route qui y sont applicables, tant sur les secteurs nationaux que sur les secteurs limitrophes.

En outre, les «Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube» qui ont été adoptées par la Commission du Danube et ont servi à l'unification des règles de navigation de la majorité des États danubiens, figurent à la fin de la première partie du Recueil.

## TABLE DES MATIERES

<b>REPUBLIQUE D'AUTRICHE</b>	
Extrait du Règlement de police relatif à la navigation sur le Danube sur le secteur autrichien .....	13
<b>REPUBLIQUE POPULAIRE DE BULGARIE</b>	
Règles de navigation sur le Danube sur le secteur de la République Populaire de Bulgarie .....	53
<b>REPUBLIQUE POPULAIRE HONGROISE</b>	
Règlement de navigation sur le secteur hongrois du Danube et sur les autres voies navigables de la Hongrie .....	85
Décret No 29/1959/9.V. relatif aux contraventions au Règlement .....	123
<b>REPUBLIQUE POPULAIRE ROUMAINE</b>	
Décision du Conseil des Ministres de la République Populaire Roumaine concernant l'approbation du Règlement de navigation sur le Danube sur le secteur de la République Populaire Roumaine .....	131
Règlement de navigation sur le Danube sur le secteur de la République Populaire Roumaine .....	132
<b>REPUBLIQUE SOCIALISTE TCHECOSLOVAQUE</b>	
Arrêté No 72 du Ministre des Transports en date du 8 août 1953 concernant le Règlement relatif à la sécurité de la navigation sur le secteur tchécoslovaque du Danube .....	165
Règlement relatif à la sécurité de la navigation sur le secteur tchécoslovaque du Danube .....	167
<b>UNION DES REPUBLIQUES SOCIALISTES SOVIETIQUES</b>	
Arrêté No 667 du Ministre de la Flotte Maritime, du 29 octobre 1951 .....	205
<b>REPUBLIQUE POPULAIRE FEDERATIVE DE YOUGOSLAVIE</b>	
Règlement relatif à la navigation sur le secteur yougoslave du Danube ...	210
Décret relatif aux infractions aux règlements de navigation et aux règlements sur la sécurité de la navigation sur les voies d'eau intérieures .....	241
Règlement technique sur l'organisation et le fonctionnement de la traction par locomotive dans le canal de Sip .....	245
<b>REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE</b>	
Extrait du Règlement de police relatif à la navigation sur le Danube sur le secteur de la République Fédérale d'Allemagne .....	257
<b>ADMINISTRATION FLUVIALE SPECIALE DES PORTES DE FER</b>	
Règlement de navigation et de pilotage sur le secteur des Portes de Fer ...	295
Règlement relatif à la traction à Greben .....	377

<b>ADMINISTRATION FLUVIALE SPECIALE DU BAS-DANUBE</b>	
Dispositions relatives au régime de la navigation sur le Bas-Danube . . . .	385
<b>ACCORD</b> entre le Gouvernement de la République Populaire Roumaine et le Gouvernement de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie con- cernant l'établissement des règles de navigation dans le secteur où le Danube forme frontière entre les deux Etats (à l'exception des Portes de Fer) .....	405
<b>RÈGLEMENT</b> sur la navigation dans le secteur où le Danube forme frontière entre la République Populaire Roumaine et la République Populaire Fédérative de Yougoslavie (à l'exception des Portes de Fer) .....	407
<b>ARRANGEMENT</b> sur la détermination de la compétence des autorités char- gées de poursuivre les infractions aux règles de navigation, commises sur les sections du Danube du km 1075 au km 1048 et du km 931 au km 845,5, sur la ligne de frontière ou dans son voisinage immédiat .....	439
<b>DISPOSITIONS FONDAMENTALES RELATIVES A LA NAVIGATION SUR LE DANUBE</b> .....	441

## SECTEURS DU DANUBE ET RÈGLES DE NAVIGATION QUI Y SONT EN VIGUEUR

	Pages
1. <i>Sur le secteur allemand du Danube (km 2588,0—2223,15) :</i>	
Règlement de police relatif à la navigation sur le secteur de la République Fédérale d'Allemagne .....	257
2. <i>Sur le secteur commun germano-autrichien du Danube (km 2223,15—2201,77) :</i>	
Règlement de police relatif à la navigation sur le Danube sur le secteur de la République Fédérale d'Allemagne .....	257
Règlement de police relatif à la navigation sur le Danube sur le secteur de la République d'Autriche .....	13
3. <i>Sur le secteur autrichien du Danube (km 2201,77—1880,26) :</i>	
Règlement de police relatif à la navigation sur le secteur autrichien du Danube .....	13
4. <i>Sur le secteur commun tchécoslovaquo-autrichien du Danube (km 1880,26—1872,7) :</i>	
Règlement de police relatif à la navigation sur le secteur autrichien du Danube .....	13
Règlement relatif à la sécurité de la navigation sur le secteur tchécoslovaquo du Danube .....	167
5. <i>Sur le secteur tchécoslovaquo du Danube (km 1872,7—1850,2) :</i>	
Règlement relatif à la sécurité de la navigation sur le secteur tchécoslovaquo du Danube .....	167
6. <i>Sur le secteur commun hungaro-tchécoslovaquo du Danube (km 1850,2—1708,2) :</i>	
Règlement relatif à la sécurité de la navigation sur le secteur tchécoslovaquo du Danube .....	167
Règlement de navigation sur le secteur hongrois du Danube et sur les autres voies navigables de la Hongrie .....	85
7. <i>Sur le secteur hongrois du Danube (km 1708,2—1433) :</i>	
Règlement de navigation sur le secteur hongrois du Danube et sur les autres voies navigables de la Hongrie .....	85
Décret No 29/1959/9. V. relatif aux contraventions au Règlement ....	123
8. <i>Sur le secteur yougoslave du Danube (km 1433—1075) :</i>	
Règlement relatif à la navigation sur le secteur yougoslave du Danube	210
Décret relatif aux infractions aux règlements de navigation et aux règlements sur la sécurité de la navigation sur les voies d'eau intérieures ....	241
Règlement technique sur l'organisation et le fonctionnement de la traction par locomotive dans le canal de Sip .....	245
9. <i>Sur le secteur commun yougoslavo-roumain du Danube compris entre les km 1075—1048 :</i>	
Accord entre le Gouvernement de la République Populaire Roumaine et le Gouvernement de la République Populaire Fédérative de Yougo-	

slavie concernant l'établissement des règles de navigation dans le secteur où le Danube forme frontière entre les deux Etats (à l'exception des Portes de Fer) .....	405
Règlement sur la navigation dans le secteur où le Danube forme frontière entre la République Populaire Roumaine et la République Populaire Fédérative de Yougoslavie (à l'exception des Portes de Fer) ....	407
Arrangement sur la détermination de la compétence des autorités chargées de poursuivre les infractions aux règles de navigation, commises sur les sections du Danube du km 1075 au km 1048 et du km 931 au km 845,5, sur la ligne de frontière ou dans son voisinage immédiat .....	439
10. <i>Sur le secteur des Portes de Fer (km 1048—931)</i>	
Règlement de navigation et de pilotage sur le secteur des Portes de Fer	295
Règlement relatif à la traction à Greben .....	377
11. <i>Sur le secteur commun yougoslavo-roumain du Danube compris entre les km 931—845,5 :</i>	
Accord entre le Gouvernement de la République Populaire Roumaine et le Gouvernement de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie concernant l'établissement des règles de navigation dans le secteur où le Danube forme frontière entre les deux Etats (à l'exception des Portes de Fer) .....	405
Règlement de navigation dans le secteur où le Danube forme frontière entre la République Populaire Roumaine et la République Populaire Fédérative de Yougoslavie (à l'exception des Portes de Fer) .....	407
Arrangement sur la détermination de la compétence des autorités chargées de poursuivre les infractions aux règles de navigation, commises sur les sections du Danube du km 1075 au km 1048 et du km 931 au km 845,5, sur la ligne de frontière ou dans son voisinage immédiat .....	439
12. <i>Sur le secteur commun roumaino-bulgare (km 845,5—371,1) :</i>	
Règlement de navigation sur le Danube sur le secteur de la République Populaire Roumaine .....	132
Règles de navigation sur le Danube sur le secteur de la République Populaire de Bulgarie .....	53
13. <i>Sur le secteur roumain du Danube, de la frontière roumaino-bulgare à Brăila (km 375—170) :</i>	
Règlement de navigation sur le Danube sur le secteur de la République Populaire Roumaine .....	132
14. <i>Sur le secteur du Danube du port de Brăila au port de Sulina (km 170—0), y compris le secteur commun soviéto-roumain du Danube (km 134,145—79,630) :</i>	
Dispositions relatives au régime de la navigation sur le Bas-Danube ...	385



**REPUBLIQUE D'AUTRICHE**

**EXTRAIT DU**  
**RÈGLEMENT DE POLICE RELATIF A LA NAVIGATION**  
**SUR LE DANUBE SUR LE SECTEUR DE LA**  
**REPUBLIQUE D'AUTRICHE**

**DISPOSITIONS GENERALES**

Article 3

*Attributions des autorités de la Police fluviale*

Les capitaines, patrons ou conducteurs des bâtiments, établissements ou engins flottants, radeaux et trains de bois doivent se conformer aux ordres qui leur sont donnés afin d'appliquer les dispositions du présent Règlement de Police et dans le cadre de celui-ci par les autorités de la Police fluviale. Lesdites autorités ont le droit de procéder à tout moment et dans les limites de leur compétence locale, à toutes les constatations visant à contrôler si les dispositions du présent Règlement de Police sont suivies.

*Devoirs des personnes exerçant la navigation*

Dans ce but, les capitaines, patrons et conducteurs sont tenus de prêter l'assistance nécessaire aux autorités mentionnées ci-dessus.

Article 4

*Obligations des personnes exerçant la navigation*

Les capitaines, patrons et conducteurs sont tenus, sur demande des autorités de la Police fluviale, d'indiquer leur nom et de fournir toutes les pièces et certificats qui leur seront demandés, afin de contrôler la véracité de leurs indications ou pour constater leur identité ou celle de l'équipage.

Article 5

*Interrogatoires et dépositions*

Dans le but de l'application du présent Règlement de Police, les capitaines, patrons et conducteurs ne doivent pas refuser que l'on procède à un interrogatoire ni que l'on demande une déposition, soit de leur part ou de celle de leur équipage.

## PARTIE I

### SIGNIFICATION DES TERMES EMPLOYÉS DANS LE PRÉSENT RÈGLEMENT DE POLICE

#### Article 6

Les termes mentionnés ci-après employés dans le présent Règlement de Police ont toujours la signification suivante :

#### *Bâtiments*

**Bâtiments** : Employé en général et sans distinction de la catégorie, ce terme comprend les bâtiments de toute catégorie comme : bâtiments de mer à la différence des bâtiments de navigation intérieure, bâtiments à vapeur à la différence des bâtiments à voiles ; paquebots, cargos à propulsion de vapeur ou de moteur (cargo-vapeur, cargo automoteur), remorqueurs, remorques (bâtiments remorqués), yachts à vapeur et à voiles, bâtiments à l'aviron, bateaux de pêche, hydroglisseurs, etc. Lorsque le terme „bâtiment à vapeur” est employé sans qu'il soit précisé qu'il s'agit d'un bâtiment à vapeur naviguant isolément ou en tête d'un train de remorque, il sous-entend toujours les deux possibilités.

#### *Petits bâtiments*

**Petits bâtiments** : Sans distinction du moyen de propulsion, les bâtiments ou bateaux dont le déplacement à la plus profonde immersion autorisée du bâtiment est de vingt tonnes métriques ou moins\*. Les bâtiments ou petits bâtiments munis de moyens de propulsion mécaniques autres que des machines à vapeur et ayant leur source d'énergie sur le bâtiment même, sont assimilés aux bâtiments à vapeur pour ce qui est de l'application du présent Règlement de Police.

Il en est de même pour les hydravions tant qu'ils flottent sur le fleuve.

#### *Etablissements flottants*

**Établissements flottants** : Tous les établissements flottants servant à l'installation de bains ou d'entreprises commerciales (moulins etc.), docks, hangars et appontements flottants, pontons d'accostage et autres pontons, bacs et unités flottantes traversant le fleuve d'une rive à l'autre.

#### *Engins flottants*

**Engins flottants** : Tous les engins flottants portant des appareils mécaniques, tels que engins de dragage, élévateurs, grues flottantes, pompes, sonnettes, etc.

\* Le déplacement se calcule approximativement par la formule suivante :  $\frac{3}{4}$  du produit de la longueur par la largeur et par le tirant d'eau moyen du bâtiment immergé jusqu'à la ligne de flottaison ayant un maximum de chargement, dans la mesure de la longueur, le timon et le beaupré n'étant pas inclus ; dans celle de la largeur, la ceinture d'accostage étant également exclue.

## *Radeaux*

**R a d e a u x :** Radeaux proprement dits ou trains de bois, assemblés plus ou moins rigidement.

### *Trains de remorque*

**T r a i n s d e r e m o r q u e :** Assemblages comportant un ou plusieurs remorqueurs et les unités flottantes (bâtiments, établissements ou engins flottants, radeaux ou trains de bois), qui sont remorqués par le premier soit à couple soit à la remorque, ou bien en flèche, ou bien en arbalète.

### *Tirant d'eau*

L'expression « tirant d'eau » employé dans la même phrase que l'expression « bâtiment », se rapporte, lorsque ce dernier est à la tête d'un train de remorque, au bâtiment du train de remorque ayant le tirant d'eau le plus profond.

## Article 7

### *Capitaines, patrons, conducteurs de radeaux*

Les expressions capitaine, patron, conducteur de radeaux, quel que soit leur titre dans les différentes flottes, ont les significations suivantes ;

**C a p i t a i n e s :** Les personnes qui commandent un bâtiment et qui sont responsables de la navigation des bâtiments à voiles, à vapeur et des bâtiments qui leur sont assimilés.

**P a t r o n s :** En particulier les personnes qui ont le commandement et qui sont responsables de la navigation des petits bâtiments à voiles, à vapeur et des bâtiments qui leur sont assimilés, des bâtiments à l'aviron et des bâtiments qui, sans être munis de voiles ou de moyens de propulsion mécaniques, en général sont seulement remorqués sur le fleuve par d'autres bâtiments.

**C o n d u c t e u r s d e r a d e a u x :** Les personnes chargées de la conduite des radeaux et des trains de bois.

## Article 8

### *Dispositions concernant les petits bâtiments*

Sauf dispositions spéciales concernant les petits bâtiments, les dispositions générales pour les bâtiments s'appliquent également aux petits bâtiments.

## Article 9

### *Assimilation*

Pour ce qui est de l'application des dispositions contenues dans les Parties II, III, IV et V du présent Règlement de Police, les établissements

et engins flottants naviguant ou stationnant sur le fleuve en dehors des ports, sont assimilés à la catégorie de bâtiments à laquelle ils correspondent en raison de leur déplacement ou du mode de leurs moyens de propulsion et, sauf dispositions spéciales, les dispositions concernant les bâtiments s'appliquent également à eux.

## PARTIE II

### DISPOSITIONS RELATIVES AUX BATIMENTS DE TOUTES CATEGORIES

#### CHAPITRE I<sup>er</sup>

#### **Marques d'identification et autres. Dispositions de navigation. Moyens de signalisation.**

##### Article 10

##### *Marques d'identification*

Dans le but de les identifier d'une manière générale, les bâtiments doivent porter aux côtés extérieurs l'indication de leur nom, de leur numéro ou de leur dénomination particulière. Ces marques doivent être facilement lisibles des deux côtés.

##### Article 11

##### *Echelles de tirant d'eau*

Tous les bâtiments dont le tirant d'eau peut dépasser 0,60 m, doivent porter des échelles de tirant d'eau.

Ces échelles doivent être indiquées en double, soit en avant et en arrière sur les côtés du bâtiment, soit à l'étrave et à l'étambot, de sorte qu'une d'elles permette toujours de constater dans quel degré le point le plus bas du bâtiment se trouve immergé.

La manière dont sont disposées lesdites échelles de tirant d'eau doit figurer dans une pièce authentique du bâtiment.

##### Article 12

##### *Limite de charge*

La ligne de flottaison en charge du bâtiment fixée dans une des pièces authentiques du bâtiment doit être marquée d'une manière clairement visible des deux côtés du bâtiment, vers le milieu de la longueur du bâtiment. Le bâtiment ne doit pas être chargé au-delà de cette ligne.

Chacune des indications de cette ligne doit consister en un cercle ayant 15 cm de diamètre, coupé le long du diamètre par une ligne horizontale longue de 25 cm et large de 2 cm. Le bord inférieur de cette ligne doit coïncider avec la ligne de flottaison en charge et être estampé ou taillé dans la coque du bâtiment.

## Article 13

### *Nombre maximum de passagers*

Les bâtiments spécialement destinés au transport des passagers doivent afficher d'une manière nettement visible sur le bâtiment le nombre maximum de passagers qu'ils peuvent, suivant les pièces authentiques en leur possession, prendre à bord. Dans aucun cas le nombre des passagers ne doit dépasser le nombre maximum ainsi déterminé.

## Article 14

### *Moyens de navigation et dispositifs de sauvetage*

Les bâtiments sont tenus d'avoir à bord les moyens de navigation et de sauvetage indiqués dans leurs pièces authentiques.

## Article 15

### *Moyens de signalisation visuelle*

Tout bâtiment est tenu d'être muni d'un nombre suffisant de pavillons, de ballons et de feux, afin de pouvoir montrer de jour et de nuit les signaux prescrits par le présent Règlement de Police.

Les pavillons utilisés pour la signalisation doivent être de couleur nettement distincte et doivent mesurer au moins 1 m de largeur et 0,7 m de hauteur.

## Article 16

### *Marques d'identification des bâtiments à forme symétrique*

Les bâtiments dont la forme symétrique ne permet pas une distinction de la proue et de la poupe doivent, lorsqu'ils sont en marche, afin d'indiquer leur direction de marche, porter un disque d'un diamètre d'au moins 0,6 m, rayé par des bandes horizontales rouges et blanches et disposé verticalement suivant l'axe longitudinal du bâtiment à son extrémité avant dans le sens de la marche.

## Article 17

### *Marques d'identification des remorqueurs*

Les bâtiments à vapeur lorsqu'ils remorquent d'autres unités doivent porter en tête du mât un pavillon bleu de forme rectangulaire.

## Article 18

### *Moyens de signalisation phonique*

Tout bâtiment à vapeur doit être muni d'un sifflet à vapeur ou d'une sirène, suffisamment forts, disposés de sorte que le son ne soit entravé par

aucun obstacle. A l'exception des petits bâtiments à vapeur, ils doivent également être pourvus d'une cloche suffisamment forte.

Tout bâtiment à voiles, à l'exception des petits bâtiments, doit être muni d'une cloche et d'une trompe de brume, d'un cor ou d'une trompette.

Tous les autres bâtiments qui ont à faire entendre des signaux phoniques, utiliseront le cor, la trompette ou la voix humaine. Les sons émis en tant que signaux phoniques doivent être nettement perceptibles.

On entend par son bref le son ayant la durée d'une à deux secondes, par son prolongé le son ayant la durée de quatre à six secondes.

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

## CHAPITRE II

### Dispositions générales relatives à la navigation sur le fleuve

#### Article 19

##### *Mesures de précaution pour la marche et le stationnement*

Tout capitaine ou patron d'un bâtiment en marche ou en stationnement veillera à ce qu'il ne cause pas d'entraves à la navigation et à ce qu'il ne cause pas de dommage à d'autres bâtiments, établissements ou engins flottants, radeaux ou bateaux naviguant ou stationnant sur le fleuve.

Il appliquera les mêmes soins à la sécurité de son propre bâtiment, il veillera notamment à ce que les ancres, amarres, moyens de signalisation de même que tous les dispositifs et pièces d'équipement destinés à la navigation et à la sauvegarde de la sécurité du bâtiment soient à tout moment disponibles à être immédiatement utilisés.

Les capitaines et patrons des bâtiments, afin de rester au courant en ce qui concerne la navigabilité sur les différents secteurs du fleuve, liront les « Avis aux navigateurs », d'autre part ils se renseigneront par leur propre observation sur l'état actuel du chenal, les indications dans les « Avis aux navigateurs » susmentionnés n'étant communiquées par les autorités des pays traversés qu'à titre indicatif.

#### Article 20

##### *Tirant d'eau*

Les capitaines ou patrons sont tenus de régler à temps le tirant d'eau de leur bâtiment en conformité avec la profondeur sur les seuils et les bas-fonds à traverser, de sorte que le danger d'échouage soit évité.

#### Article 21

##### *Passages où les bâtiments à vapeur sont tenus de diminuer leur vitesse*

Les bâtiments à vapeur et les bâtiments qui leurs sont assimilés passant près d'un port ou à proximité de lieux d'accostage où stationnent d'autres bâtiments, établissements ou engins flottants, radeaux ou

trains de bois, ralentiront à temps suffisamment leur vitesse, afin d'éviter le danger de leur causer un dommage et, si c'est nécessaire, ils arrêteront complètement leurs machines, à condition que leur bâtiment même et les unités remorquées par ce dernier ne soient pas exposés au danger. Les mêmes obligations incombent aux bâtiments sus-mentionnés lorsqu'ils passent à proximité de trains de remorque, de bâtiments sans pont, de radeaux, de barques ou bateaux lourdement chargés et de tout autre bâtiment naviguant sur le fleuve et aussi en passant près de bâtiments échoués ou coulés.

## Article 22

### *Navigation dans les coudes brusques et passes étroites du fleuve*

Le bâtiment traversant les passes étroites, les coudes brusques du chenal et, d'une manière générale, les endroits où la visibilité est insuffisante, ne doit pas trop s'approcher du bâtiment qui le précède.

## Article 23

### *Passage sous les ponts fixes*

Si des signes convenus indiquent que le passage sous un pont n'est permis que par une ouverture déterminée de celui-ci, les bâtiments ne doivent passer que par l'ouverture ainsi signalée.

### *Entretien du feu dans la chaudière*

En passant sous des ponts, l'entretien du feu de la chaudière est à régler de manière à éviter un dégagement exagéré de fumée.

## Article 24

### *Passage sous des pontons*

Lors du passage sous des pontons, les bâtiments modéreront à temps leur vitesse et ne navigueront pas avec plus de force qu'il n'est nécessaire pour leur déplacement et pour une navigation sûre.

De plus, avant de s'approcher du ponton, ils sont tenus de signaler leur approche par un son prolongé de sifflet ou de sirène et de régler leur vitesse de marche de manière à ne pas s'engager dans l'ouverture du ponton avant que les signaux du ponton ne leur aient indiqué que le passage est libre.

## Article 25

### *Navigation à la dérive*

Il est interdit qu'un groupe composé de plus de deux bâtiments accouplés navigue à la dérive.

Il est interdit qu'un bâtiment navigue à la dérive en travers du courant du fleuve.



## Article 26

### *Marques distinctives des bâtiments naviguant à la dérive*

De jour, les bâtiments naviguant à la dérive sont tenus de porter visiblement sur une corde un ballon noir d'un diamètre d'au moins 0,6 m et au-dessous, à une distance de 1 m, un pavillon rectangulaire d'une couleur quelconque.

### *Passages dans lesquels il y a interdiction de laisser traîner les ancres ou les chaînes*

Les bâtiments ne doivent pas laisser traîner leurs ancres ou chaînes à des endroits ou sont immergés des câbles télégraphiques ou autres ou des tuyaux ; ces endroits sont jalonnés par des signes côtiers portant une ancre renversée.

## Article 27

### *Trains de remorque*

Le remorquage de bâtiments, établissements ou engins flottants, radeaux ou trains de bois s'effectue moyennant un, ou le cas échéant, plusieurs remorqueurs d'une puissance telle que le remorquage et toutes les manoeuvres nécessaires soient exécutés en sécurité.

Lorsque plusieurs bâtiments participent au remorquage, il incombe au capitaine du bâtiment qui précède immédiatement les unités remorquées de diriger le train de remorque. Ce capitaine veillera lors de l'exécution des manoeuvres nécessaires à la sécurité des unités remorquées aussi bien qu'au maintien de l'ordre de marche parmi les bâtiments formant le train de remorque.

## Article 28

### *Trains de remorque*

Lorsque les bâtiments, établissements ou engins flottants, radeaux ou trains de bois remorqués s'amarrent ou mouillent l'ancre à un endroit quelconque du fleuve, il est interdit que le remorqueur les quitte avant qu'ils aient dégagé le chenal.

## Article 29

### *Navigaton à la même hauteur*

Il est interdit que deux ou plusieurs bâtiments ou trains de remorque naviguent à la même hauteur, sauf dans le cas et dans le laps de temps où l'un de ces bâtiments ou trains de remorque est obligé de trémater un autre.

## Article 30

### *Organisation de courses et de fêtes nautiques*

L'organisateur de courses nautiques et de fêtes sur le fleuve est tenu de requérir au préalable une permission auprès des autorités de la Police fluviale.

## Article 31

### *Barrages et rets pour les poissons*

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

## Article 32

### *Abus des moyens de signalisation*

Il est interdit aux bâtiments à vapeur et aux autres bâtiments qui leur sont assimilés naviguant en vue d'autres bâtiments ou radeaux, d'utiliser leurs sifflets ou sirènes de même que les signaux visuels ou phoniques à d'autres buts et dans d'autres significations que ceux prévus par le présent Règlement de Police sauf pour donner le signal de secours au moment d'un danger sérieux.

## Article 33

### *Interdiction de jeter par-dessus bord du lest, des cendres, des scories, etc.*

Il est interdit aux bâtiments de jeter par-dessus bord scories ou autres produits similaires, sauf s'ils sont en marche et se trouvent à des endroits éloignés d'au moins 20 mètres de la rive et où l'eau a une profondeur de plus de deux mètres.

Ils jetteront leur lest par-dessus bord seulement aux endroits spécialement indiqués à cette fin par les autorités compétentes.

## Article 34

### *Obligation de communiquer les observations importantes pour la navigation faites pendant la marche*

Les capitaines ou patrons sont tenus de communiquer aux agents de la Police fluviale, au premier port qu'ils accostent ou lors d'une rencontre avec eux pendant la marche, toute observation relative à un changement de l'état de la voie navigable et au déplacement des balises, des signes côtiers et d'autres signaux, de même que toute autre observation intéressant la navigation, notamment tout échouement et avarie.

Ils sont expressément obligés de communiquer aux autorités locales les plus proches tout échouement et toute avarie susceptible d'obstruer la voie navigable ou de mettre en danger des vies humaines.

## Article 35

### *Obligations générales*

Aucune disposition du présent Règlement de Police ne dispense le capitaine ou l'équipage d'un bâtiment de la responsabilité des suites d'une négligence quelconque, concernant l'obligation de montrer les feux prescrits, l'usage des signaux, le service de garde, de même que toutes les mesures de précaution préconisées par l'expérience générale d'un navigateur fluvial ou par les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le bâtiment.

## CHAPITRE III

### **Dispositions concernant la recontre des bâtiments**

## Article 36

### *Bâtiments à voiles ou à vapeur*

Pour ce qui est de l'application des dispositions de ce chapitre, tout bâtiment naviguant à voiles et non pas à vapeur (moteur) est considéré comme bâtiment à voiles, et tout bâtiment naviguant à vapeur, qu'il porte des voiles ou pas, est considéré comme bâtiment à vapeur.

### *Bâtiments en marche*

Un bâtiment se trouve en marche dans le sens des dispositions suivantes, s'il n'est ni mouillé, ni échoué, ni amarré.

## Article 37

### *Signaux phoniques lors d'une rencontre*

Lorsque les bâtiments sont en vue l'un de l'autre, le bâtiment à vapeur en marche qui, d'après les prescriptions du présent Règlement de Police, est autorisé ou obligé de changer de route, est tenu d'indiquer cette manoeuvre par les signaux suivants de sifflet ou de sirène :

Un son bref signifie : « Je viens sur tribord »

Deux sons brefs signifient : « Je viens sur bâbord »

Trois sons brefs signifient : « Ma machine fonctionne en arrière » ou « Je veux tourner contre le courant » ou « Je veux tourner avec le courant ».

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

Pour attirer l'attention des autres bâtiments ou radeaux naviguant sur le fleuve, les bâtiments en marche feront entendre un son prolongé.

## Article 38

### *Signaux visuels en cas de rencontre*

Les signaux visuels mentionnés à l'article 49 sont les suivants :

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

de nuit — en émettant, également à tribord, une succession d'éclats blancs moyennant un fanal prévu à cette fin.

Chaque éclat doit avoir une durée d'environ une seconde et être suivi d'une éclipse complète de la même durée. Les éclats doivent être visibles à une distance d'au moins 1,5 km et seulement dans la direction du bâtiment qui vient à la rencontre.

Ces signaux, de jour et de nuit, une fois montrés doivent continuer sans interruption, jusqu'à la fin du croisement des bâtiments, sous les réserves exprimées ci-dessous aux alinéas 4 et 6 de l'article 48.

## Article 39

### *Interdiction de couper la route à un autre bâtiment*

Aucun bâtiment en marche ou lors de son départ ne doit couper la route à un autre bâtiment ou radeau afin de ne pas entraver sa navigation.

En général les bâtiments doivent éviter de traverser le fleuve devant la proue d'un autre bâtiment montant ou avalant, tourner ou virer de bord avec le courant, à condition qu'il ne leur soit impossible d'agir autrement.

La même disposition est à observer à l'égard des radeaux avalants.

## Article 40

### *Interdiction pour les bâtiments de trémater ou de se rencontrer dans les coudes brusques et les passes étroites du fleuve*

Dans les coudes brusques et aux endroits où le chenal ne présente pas une largeur suffisante pour permettre à deux bâtiments de le passer à la même hauteur, il est en général interdit aux bâtiments d'en trémater un autre ou de le rencontrer.

De même il y a interdiction pour les bâtiments de trémater ou de rencontrer un autre bâtiment ou radeau dans les ouvertures des pontons de même que dans les ouvertures de ponts fixes (à l'exception des cas où des dispositions spéciales permettent un tel passage sous les ponts ou pontons susmentionnés).

## Article 41

### *Approche d'une passe étroite ou d'un coude brusque*

Les bâtiments avalants avant de s'engager dans une passe étroite ou dans un coude brusque du fleuve sont tenus de signaler leur approche en faisant entendre par un des moyens de signalisation phoniques énoncés ci-dessus à l'article 18, à l'exception de la cloche, un son prolongé.

De plus, si le passage n'est pas réglé par des signaux de poste de garde, ils sont tenus de modérer leur vitesse jusqu'au moment où ils auront à partir du poste de commande une vue suffisamment large en aval pour être sûrs qu'aucun bâtiment allant en amont n'est déjà entré dans ce

passage ou n'est en train de le faire. Dans ce dernier cas, le bâtiment avalant exécutera les manoeuvres nécessaires, afin de ne pas y entrer avant que le chenal soit libre.

#### Article 42

##### *Approche d'une passe étroite ou d'un coude brusque du fleuve*

Les bâtiments marchant en amont, avant de s'engager dans une passe étroite ou un coude brusque du fleuve, sont tenus de signaler leur approche par les signaux prévus ci-dessus à l'article 41 et avant de commencer de s'y engager ils s'assureront qu'aucun bâtiment ou radeau avalant n'y soit déjà entré ou ne soit en train de le faire.

De plus, au cas où le passage ne serait pas réglé par des signaux de poste de garde, et si dans une passe étroite une rencontre avec un radeau ou bâtiment avalant, qui s'y est déjà engagé ou bien qui a signalé son approche par des signaux, est possible, lesdits bâtiments sont tenus d'attendre en aval de la passe jusqu'à ce que l'autre bâtiment ou radeau ait terminé son passage.

#### Article 43

##### *Obligation d'attendre en aval d'une passe étroite*

Lorsqu'un bâtiment marchant en amont est obligé d'attendre lors de son approche d'une passe étroite en aval de celle-ci, jusqu'à ce qu'un bâtiment ou radeau avalant ait passé cet endroit, il est tenu de s'installer du côté du chenal où sa présence et celle des unités à la tête desquelles il se trouve, constitue le moins d'entrave ou le moins de danger pour le bâtiment ou radeau avalant.

#### Article 44

##### *Trématage à l'entrée d'une passe étroite ou d'un coude brusque*

Lorsqu'un bâtiment isolé à faible vitesse ou celui qui remorque un train est rattrapé, juste à l'entrée d'une passe étroite, par un autre bâtiment à vapeur naviguant isolément, il doit, si ce dernier en fait la demande, se laisser dépasser par celui-ci avant de s'engager dans la passe en faisant entendre 5 sons prolongés et consécutifs du sifflet ou de la sirène. En tout cas, les deux bâtiments doivent se conformer aux stipulations des articles 50 et 51 ci-après.

#### Article 45

##### *Rencontre aux passages difficiles du fleuve*

Dans les secteurs du fleuve où la direction du chenal par rapport à sa position à l'égard des rives change fréquemment à des distances relativement courtes, ainsi qu'aux endroits où les conditions locales exigent des précautions particulières, afin d'assurer les manoeuvres des bâtiments et

radeaux avalants sans risquer des accidents, les bâtiments à vapeur marchant en amont sont tenus de régler leur marche de manière que la rencontre avec les bâtiments ou radeaux avalants ait lieu à un endroit convenable du fleuve. Dans ce but, ils doivent se diriger vers le côté du chenal où leur présence au moment de la rencontre constitue le moins d'entrave ou le moins de danger pour les bâtiments ou radeaux avalants.

Les dispositions de ce paragraphe ne touchent cependant pas aux stipulations des articles 47 et 48 ci-après relatifs à l'usage des signaux et aux manoeuvres à exécuter en cas d'une approche dangereuse.

#### Article 46

##### *Rencontre et trématage dans des conditions excluant le risque d'un abordage*

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

#### Article 47

##### *Règle générale s'appliquant à une rencontre risquant de provoquer un abordage*

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

#### Article 48

##### *Exceptions à la règle générale*

Dans le cas où un bâtiment se trouve dans l'impossibilité de se conformer à la règle générale établie ci-dessus à l'article 47, sans faire courir à lui-même ou aux bâtiments qu'il remorque un danger imminent, il doit en prévenir à temps le bâtiment qui approche, en faisant entendre deux sons brefs et consécutifs, pour lui indiquer qu'il vient sur bâbord.

Un bâtiment à vapeur se trouvant à la tête d'un train de remorque marchant en amont du côté droit du chenal, peut conserver sa route du même côté du chenal lors de l'approche d'un bâtiment naviguant isolément en aval, lorsqu'il le signale à ce dernier en émettant les signaux mentionnés à l'alinéa ci-dessus.

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

Si ce dernier bâtiment ne peut exécuter la manoeuvre nécessaire sans danger pour lui-même ou pour les bâtiments qu'il remorque, il est tenu

de le signaler au minimum par 5 sons brefs et consécutifs du sifflet ou de la sirène pour indiquer qu'il se trouve dans l'impossibilité de venir sur bâbord. Dans ces cas, les bâtiments sont obligés, pour éviter le danger, de prendre les mesures et d'exécuter les manoeuvres que les circonstances du moment peuvent dicter.

Dans tous les cas chacun des bâtiments est tenu de modérer à temps sa vitesse si les circonstances le demandent.

Les mêmes signaux phoniques et les mêmes manoeuvres doivent être utilisés par les deux bâtiments en train de se rapprocher lorsque, conformément aux dispositions des articles 43 et 45 ci-dessus, le bâtiment marchant amont, prévoyant les besoins d'un bâtiment avalant, se dirige vers le côté gauche ou si dans ce cas le bâtiment avalant se trouve dans l'impossibilité de se diriger lui aussi vers la gauche.

## Article 49

### *Utilisation du pavillon bleu et des éclats blancs*

Les bâtiments sont tenus de montrer à temps les signaux visuels prévus ci-dessus à l'article 38 :

si, en se conformant aux stipulations de l'article 46, chacun des deux bâtiments à vapeur allant en sens contraire doit passer au côté tribord de l'autre, et

si un bâtiment, aux termes de l'article 48, est autorisé à changer sa route vers bâbord, tout en étant obligé d'émettre les signaux phoniques prévus ci-dessus à l'article 48.

## Article 50

### *Trématage d'un bâtiment à vapeur*

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

Le bâtiment qui le précède doit s'écarter de sa route sur bâbord dès qu'il est à même de le faire et indiquer l'exécution de cette manoeuvre par deux sons brefs, ralentissant en même temps sa marche.

Ce n'est qu'en ce moment que le premier bâtiment peut accélérer sa marche et dépasser le bâtiment qui le précède en le laissant sur bâbord. Si, pour exécuter cette manoeuvre, il doit aller sur tribord, il fait entendre un son bref du sifflet ou de la sirène.

## Article 51

### *Exception à la règle générale*

Si le bâtiment qui précède ne peut, suivant la règle générale énoncée à l'article 50, s'écarter sur bâbord, sans danger pour lui-même ou pour les

unités qu'il remorque, il doit s'écarter sur tribord, l'annonçant au bâtiment qui le suit par un son bref.

Ce dernier bâtiment trémate le bâtiment qui le précède en le laissant sur tribord. Si, pour exécuter cette manoeuvre, il doit s'écarter sur bâbord, il fait entendre deux sons brefs du sifflet ou de la sirène.

## Article 52

### *Rencontre d'un bâtiment à vapeur et d'un bâtiment à voiles*

Si un bâtiment à vapeur et un bâtiment à voiles naviguant vent arrière ou à pleines voiles, qui marchent en directions contraires, se rapprochent, ils doivent, sous les réserves des dispositions de l'article 48, s'écarter sur tribord.

Dans ce cas, le bâtiment à voiles est assimilé à un bâtiment à vapeur et est tenu d'émettre les signaux prescrits en se servant des moyens de signalisation qu'il possède.

Un bâtiment à vapeur doit passer à côté de sous le vent du bâtiment à voiles naviguant en sens contraire au plus près du vent.

## Article 53

### *Trématage d'un bâtiment à voiles par un bâtiment à vapeur*

Lorsqu'un bâtiment à vapeur veut trémater un bâtiment à voiles il émet, avant de s'être approché à courte distance de ce bâtiment, les signaux phoniques prévus au premier alinéa de l'article 50, et passe de côté de sous le vent de celui-ci.

## Article 54

### *Rencontre avec des bâtiments naviguant à la dérive ou des bâtiments à l'aviron*

Tout bâtiment à vapeur ou à voiles montant ou avalant doit céder la route aux bâtiments non équipés de moyens de propulsion mécaniques et aux radeaux naviguant à la dérive avec le courant, de même qu'aux bâtiments à l'aviron de plus de 20 t de déplacement.

Les bâtiments et radeaux naviguant à la dérive, même lorsqu'ils laissent traîner l'ancre ou la chaîne, sont de leur côté tenus de se tenir le plus près possible de l'une des rives (selon leur choix), afin de gêner le moins possible le passage des autres bâtiments.

Les bâtiments à vapeur qui, la proue tournée en amont et les machines fonctionnant en arrière, naviguent à la dérive avec le courant, sont également obligés lors de leur rencontre avec d'autres bâtiments à vapeur, d'observer la règle énoncée à l'alinéa précédent.



## Article 55

### *Bâtiments à voiles louvoyants*

En exécutant leurs manoeuvres, les bâtiments à voiles louvoyants feront attention à ne pas se trouver sur la route des bâtiments à vapeur.

## Article 56

### *Rencontre des bâtiments à voiles*

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

Le bâtiment naviguant à pleines voiles doit céder la route au bâtiment naviguant au plus près du vent.

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

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

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

Le bâtiment naviguant vent arrière s'écarter de la route d'un autre bâtiment.

## Article 57

### *Remorqueurs et trains de remorque*

Les remorqueurs qui remorquent d'autres bâtiments, établissements ou engins flottants, radeaux ou trains de bois, sont assimilés aux bâtiments à vapeur naviguant isolément et tenus d'observer comme ceux-ci toutes les dispositions de ce chapitre.

De plus, les unités remorquées en arbalète sont tenues, en cas de rencontre avec d'autres bâtiments, de se rapprocher les unes des autres de manière à laisser à ces bâtiments un passage suffisamment large.

## Article 58

### *Bacs et autres unités traversant le fleuve d'une rive à l'autre*

Les bacs et autres unités flottantes traversant le fleuve d'une rive à l'autre, cèdent la route aux bâtiments, établissements et engins flottants, radeaux et trains de bois naviguant sur le fleuve.

Si par contre plusieurs trains de remorque allant en amont et se suivant à courte distance se montrent, les conducteurs des bacs ou autres unités flottantes traversant le fleuve d'une rive à l'autre, peuvent demander qu'après passage d'un train de remorque le suivant cède la route au

bac. Les conducteurs des trains de remorque sont tenus de se conformer à cette demande.

## Article 59

### *Petits bâtiments*

Les petits bâtiments de toute catégorie sans distinction de leur moyen de propulsion doivent se tenir à l'écart de la route des bâtiments d'un déplacement de plus de 20 t.

## Article 60

### *Rencontre et trématage des petits bâtiments et des bâtiments à l'aviron*

Les bâtiments à l'aviron, ainsi que les petits bâtiments doivent se céder la route d'après les prescriptions établies pour la catégorie de bâtiments à laquelle ils appartiennent. Les bâtiments à l'aviron sont en ceci assimilés aux bâtiments à vapeur.

## Article 61

### *Bâtiments halés*

Lorsque deux bâtiments halés en direction contraire se rencontrent le long de la même rive, le bâtiment allant en amont s'écarte et laisse passer le bâtiment avalant.

Lorsqu'un bâtiment halé par des animaux dépasse un train halé par des hommes, ce dernier doit se laisser trémater par le premier.

Lorsqu'un bâtiment halé rencontre sur sa route un autre bâtiment ou radeau amarré à la rive, le capitaine, patron ou conducteur de ce dernier doit prêter son assistance pour le déplacement de la corde de halage et, en cas d'urgence, il est tenu de permettre à l'équipage du bâtiment halé de venir sur son bâtiment.

## Article 62

### *Rencontre des bâtiments halés*

Lorsqu'un bâtiment veut trémater ou croiser un bâtiment halé, il est tenu de s'écarter de la rive sur laquelle le halage est effectué.

De leur part, les bâtiments halés, après émission des signaux les mettant en garde, doivent se tenir le plus près possible de la rive le long de laquelle ils sont halés.

## Article 63

### *Circonstances particulières imprévues*

En appliquant les dispositions mentionnées ci-dessus, les capitaines et patrons doivent envisager les dangers pour la navigation et les possi-

bilités d'un abordage. Afin d'éviter un danger imminent, ils ne doivent pas hésiter de prendre sur leur propre initiative toutes les mesures et d'exécuter toutes les manoeuvres que les circonstances du moment imposent.

## CHAPITRE IV

### Dispositions à observer de nuit et par un temps quand la visibilité est diminuée

#### Article 64

##### *Feux visibles*

Le mot « visible » dans les dispositions de ce chapitre, lorsqu'il se rapporte aux feux signifie que le feu est « visible par une nuit noire et par une atmosphère pure ».

#### Article 65

##### *Observation des dispositions relatives aux feux*

Les dispositions relatives aux feux doivent être observées à tout moment de la nuit, c'est-à-dire du coucher au lever du soleil. De nuit, il y a interdiction de montrer tout autre feu qui puisse être pris par erreur pour un des feux prescrits.

#### Article 66

##### *Feux du bâtiment à vapeur en marche*

Un bâtiment à vapeur en marche doit porter :

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

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

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

Ces feux doivent être disposés de manière à émettre une lumière continue visible de tous les points des arcs sus-mentionnés. Les feux de côté vert et rouge doivent être munis au bord du bâtiment d'écrans s'avancant au moins de 0,91 m en avant du feu, de telle manière que le feu rouge ne soit pas visible de la partie avant du tribord et que le feu vert ne soit pas visible de la partie avant du bâbord.

La distance suivant la verticale entre les feux de côté vert et rouge et le feu blanc mentionné au point *a*) de cet article ne doit pas être inférieure à 3 m.

## Article 67

### *Feux des petits bâtiments à vapeur*

Les bâtiments à vapeur appartenant à la catégorie des petits bâtiments feront exception à l'article précédent et porteront lorsqu'ils sont en marche :

*a*) à la proue, sur la cheminée du bâtiment ou au-devant de celle-ci, sur un point visible à deux mètres au moins au-dessus de la surface de l'eau, le feu blanc brillant, tel qu'il est prescrit ci-dessus à l'article 66, point *a*) ; ce feu doit être visible à une distance d'au moins 2 km ;

*b*) les feux de côté vert et rouge tels qu'ils sont prescrits ci-dessus à l'article 66, points *b*) et *c*) ; ces feux doivent être visibles à une distance d'au moins 1 km.

Ces deux feux peuvent être réunis dans un seul fanal qui montre un feu vert et un feu rouge de même puissance, chacun de ces deux feux étant visible sur le parcours d'un arc de l'horizon de 112°30' du côté du bord respectif.

La distance suivant la verticale de ce fanal au-dessous du feu blanc ne doit pas être inférieure à 1 mètre.

## Article 68

### *Abaissement temporaire du feu blanc des bâtiments à vapeur*

Au passage sous les ponts fixes, sous les cordes des bacs, sous les fils électriques ou sous tout autre obstacle analogue se trouvant en travers du fleuve, les bâtiments à vapeur sont obligés de baisser temporairement le feu blanc mentionné aux articles 66 et 67, point *a*), qui doit toujours rester au-dessus des feux vert et rouge ; ce feu doit être levé immédiatement à sa place réglementaire dès que lesdits obstacles ont été franchis.

Les bâtiments à vapeur qui exercent un service local et qui ont à franchir fréquemment les obstacles mentionnés à l'alinéa précédent, ont le droit de porter constamment leur feu blanc à une hauteur inférieure à celle indiquée ci-dessus à l'article 66, à condition toutefois que ce feu reste toujours au-dessus des feux de côté rouge et vert.

## Article 69

### *Feux des remorqueurs en marche*

Tout bâtiment à vapeur remorquant une ou plusieurs unités à couple ou en flèche, doit, en plus des feux prescrits ci-dessus à l'article 66, porter un deuxième feu blanc brillant, de même sorte que le feu mentionné au point *a*) de ce même article, placé sous ce dernier à une distance verticale de 1,5 à 2 m.

Lorsque parmi les unités remorquées par un bâtiment à vapeur se trouvent une ou plusieurs unités chargées des matières dangereuses indiquées à la Partie IV du présent Règlement de Police, le remorqueur doit, en plus des autres feux prescrits, porter un feu rouge visible seulement de l'avant et à une distance de 1,5 km.

Ce feu doit se trouver à une distance de 1,5 m du feu vert de côté, mesurée dans le sens transversal du bâtiment et se trouver à 1,5 m environ au-dessus de celui-ci. S'il est disposé de manière à ce que son utilisation immédiate soit possible à tout moment, il suffit qu'il soit montré seulement lors de l'apparition d'un feu annonçant un autre bâtiment ou train de remorque et jusqu'au passage de celui-ci.

Les feux de côté doivent être installés de telle manière qu'ils ne soient pas masqués par les unités remorquées à couple. Le remorqueur doit, en outre, porter au cours du remorquage, derrière sa cheminée ou sur son mât arrière un petit feu blanc d'après lequel se dirigent les unités remorquées ; la puissance de ce feu doit être amoindrie par un verre dépoli et il ne pas doit être visible sur la partie avant du remorqueur.

## Article 70

### *Baisse temporaire des feux du remorqueur*

Lorsqu'un remorqueur pour une des raisons indiquées à l'article 68 est obligé de baisser temporairement les feux de remorqueur prescrits au premier alinéa de l'article 69, le feu inférieur doit toujours rester au-dessus des feux de côté rouge et vert ; dans ce cas-ci les deux feux peuvent être approchés l'un de l'autre sans que cependant la distance entre eux soit inférieure à 1 m. Les feux du remorqueur doivent être levés immédiatement à leur place réglementaire dès que les obstacles ont été franchis.

## Article 71

### *Feux des bâtiments à voiles en marche*

Le bâtiment à voiles en marche doit porter les mêmes feux, prescrits à l'article 66 pour un bâtiment à vapeur en marche, à l'exception du feu blanc que le bâtiment à voiles en marche ne doit montrer en aucun cas.

## Article 72

### *Feux des bâtiments à l'aviron et des petits bâtiments à voiles*

Les bâtiments à l'aviron, à l'exception des barques, de même que les petits bâtiments à voiles en marche porteront un feu blanc disposé de sorte qu'il soit visible de tous les points de l'horizon à une distance d'au moins 1 km.

Les barques propulsées à l'aviron lorsqu'elles s'approchent d'un autre bâtiment montreront un feu blanc.

## Article 73

### *Feux des bâtiments naviguant à la dérive*

Un bâtiment naviguant à la dérive, auquel, en raison de sa catégorie, ne s'appliquent pas les dispositions des articles 66, 67, 69, 71 et 72 est tenu de porter un feu blanc visible de tout point de l'horizon à une distance d'au moins 1 km. A son approche des autres bâtiments il doit de plus agiter un feu blanc à la proue ou à la poupe, suivant qu'il s'approche de l'autre bâtiment soit par sa proue, soit par sa poupe.

## Article 74

### *Feu de poupe des bâtiments à vapeur*

Tout bâtiment à vapeur d'un déplacement de plus de 20 t naviguant isolément, est tenu de montrer à temps, lors de l'approche d'un bâtiment le rattrapant, un feu bleu à la poupe, visible à une distance d'au moins 500 m et qui n'est pas visible de la proue du bâtiment.

Ce feu bleu peut fonctionner continuellement. Dans ce cas il doit être muni d'écrans et disposé de manière à être vu sur le parcours d'un arc de l'horizon de 135° au moins et de 180° au maximum, c'est-à-dire d'un arc de 67°30' à 90° de chaque côté du bâtiment à partir de la poupe.

## Article 75

### *Feux de poupe des trains de remorque*

Dans un train de remorque, lorsqu'une ou plusieurs unités sont amarées à couple sur un seul flanc du remorqueur seulement, celui-ci et le bâtiment placé à l'extrémité du train, sont obligés de porter le feu bleu mentionné ci-dessus à l'article 74 ; lorsque les unités remorquées sont amarrées sur les deux flancs du remorqueur, seuls les bâtiments placés en marge doivent porter le feu bleu.

Lorsque les bâtiments sont remorqués en flèche ou en arbalète, même si le remorqueur conduit en même temps des unités amarrées à couple, seuls les bâtiments qui se trouvent à la queue de chaque groupe sont obligés de montrer le feu bleu. Si à la queue du train de remorque se trouve une rangée composée de plusieurs bâtiments accouplés, seules les unités placées à la marge de cette rangée sont obligées de montrer le feu bleu.

## Article 76

### *Navigation de nuit ou par un temps quand la visibilité est diminuée*

De nuit ou par un temps de visibilité diminuée, de brume, de brouillard, de bruine, de tempête de neige ou d'averse, les bâtiments à vapeur et à voiles sont tenus de modérer leur vitesse d'après le degré d'obscurité et la situation atmosphérique, de manière à ce qu'ils restent toujours

maîtres de leurs mouvements et qu'ils puissent s'arrêter lors de la rencontre de tout obstacle ou s'ils ont perdu la possibilité d'établir leur position sur le chenal.

#### Article 77

##### *Signaux phoniques par un temps quand la visibilité est diminuée*

Par un temps de visibilité diminuée, de brume, de bruine, de tempête de neige, un bâtiment à vapeur en marche naviguant isolément est tenu de faire entendre à des intervalles n'excédant pas deux minutes, un son prolongé du sifflet ou de la sirène et un son prolongé suivi immédiatement par deux sons brefs lorsqu'il remorque d'autres unités. Les bâtiments à voiles en marche sont tenus de faire entendre la trompe de brume ou un instrument phonique quelconque se trouvant à bord, à l'exception de la cloche qui dans aucune circonstance ne sera sonnée par un bâtiment en marche. Dans un train de remorque, seul le remorqueur en tête est obligé d'observer la disposition du présent article.

#### Article 78

##### *Petits bâtiments*

Un petit bâtiment naviguant à la voile ou à l'aviron n'est pas tenu d'émettre les signaux mentionnés ci-dessus à l'article 77, mais, s'il n'émet pas ces signaux, il doit faire entendre la voix humaine, ou d'autres signaux phoniques d'une intensité suffisante, à des intervalles qui ne doivent pas dépasser une minute.

#### Article 79

##### *Interdiction de la navigation à la dérive*

Par un temps de visibilité diminuée, de brume, de brouillard, de bruine et de tempête de neige, de même que par une nuit obscure, il est interdit aux bâtiments de toute catégorie, de naviguer à la dérive.

### CHAPITRE V

#### **Dispositions relatives aux bâtiments et engins flottants mouillés ou amarrés sur le fleuve**

#### Article 80

##### *Mouillage ou amarrage des bâtiments et engins flottants*

Les bâtiments et engins flottants mouillés ou amarrés sur le fleuve sont tenus de s'installer le plus près possible de la rive afin de laisser au chenal une largeur suffisante pour les bâtiments en marche.

## Article 81

### *Interdiction de mouillage dans le chenal*

Il est interdit aux bâtiments de mouiller l'ancre à des endroits où ils risquent de constituer une entrave ou un danger pour les bâtiments circulant sur le fleuve.

Si, dans des cas exceptionnels, ils ne peuvent pas se conformer à cette règle, la position de l'ancre doit être marquée par une balise de forme quelconque ; de nuit, la balise doit être munie d'un feu vert si le bâtiment est mouillé près de la rive droite, et d'un feu rouge s'il est mouillé près de la rive gauche.

## Article 82

### *Endroits où il y a interdiction de mouillage et d'amarrage*

Il y a interdiction pour les bâtiments de mouillage et d'amarrage aux passes étroites et aux coudes brusques du fleuve, près des piles des ponts et le long ou à côté des bâtiments chargés de matières dangereuses et portant les signes mentionnés ci-dessous à l'article 126.

De même, il est interdit aux bâtiments de stationner sur la route des bacs ou d'autres unités flottantes traversant le fleuve d'une rive à l'autre, ainsi qu'aux endroits du fleuve où se trouvent immergés des câbles télégraphiques et d'autres câbles et tuyaux. Ces endroits sont balisés par des pilotis sur terre près de la rive, portant des ancres renversées.

## Article 83

### *Bâtiments et engins flottants stationnant sur le fleuve en dehors des ports*

En dehors des ports il est défendu d'amarrer deux ou plusieurs bâtiments à couple le long d'une rive où s'effectue le halage.

Les engins flottants de même que les bacs (ou d'autres unités flottantes traversant le fleuve d'une rive à l'autre) ne doivent être installés qu'aux endroits fixés par les autorités compétentes.

## Article 84

### *Cordes ou chaînes en travers du chenal*

Lorsqu'un bâtiment qui veut s'amarrer est obligé de tendre une corde ou une chaîne en travers du chenal, il est tenu de défaire ou d'immerger immédiatement la corde ou la chaîne, dès qu'un autre bâtiment désirant passer se montre.



## Article 85

### *Idem*

De nuit ou par un temps de visibilité diminuée, il est interdit aux bâtiments de laisser leurs cordes en travers du chenal.

## Article 86

### *Feux des bâtiments et engins flottants mouillés*

Un bâtiment ou engin flottant mouillé ou amarré dans le fleuve doit, pendant la nuit, porter à l'avant, à une hauteur ne dépassant pas 6 m au-dessus du pont, un feu blanc installé du côté tourné vers le chenal et visible de tous les points de l'horizon d'une distance d'au moins 1 km.

## Article 87

### *Idem*

Lorsque plusieurs bâtiments se trouvent amarrés à couple à la rive, ou au mouillage sur le fleuve, seul le bâtiment qui est le plus près du chenal doit porter le feu prescrit à l'article 86 ci-dessus.

## Article 88

### *Feux des petits bâtiments*

Les petits bâtiments amarrés ou mouillés ne sont pas obligés de porter les feux prescrits à l'article 86 ci-dessus, à condition qu'ils laissent le chenal complètement libre.

## Article 89

### *Signaux phoniques par temps quand la visibilité est diminuée.*

Par un temps de visibilité diminuée, de brume, de bruine, de tempête de neige ou d'averse, les capitaines ou patrons des bâtiments à vapeur stationnant à d'autres endroits que les ports et qui ne laissent pas le chenal complètement libre, sont tenus, pendant le jour ainsi que pendant la nuit, d'émettre les signaux précipités de la cloche, pendant cinq secondes environ chaque fois, et à des intervalles ne dépassant pas une minute.

Les capitaines ou patrons des autres catégories de bâtiments stationnant dans les mêmes circonstances sont tenus d'annoncer par des appels leur présence aux bâtiments qui s'approchent.

## Article 90

### *Abus du sifflet et de la sirène*

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

## CHAPITRE VI

### **Dispositions concernant les bâtiments se trouvant dans l'impossibilité de se gouverner et relatives aux cas d'avarie, d'échouage et de coulage.**

#### Article 91

##### *Signal de secours*

Pour demander secours dans les cas prévus ci-dessous dans les articles 92 et 93, on doit attirer l'attention, de jour en agitant circulairement à bras tendu un morceau de tissu ou tout autre objet similaire, et de nuit, en agitant circulairement de la même façon un feu quelconque ; de plus, on attire l'attention par tout autre moyen visuel ou phonique approprié.

#### Article 92

##### *Incapacité de se gouverner*

Lorsqu'un bâtiment, en raison d'un accident, n'est plus à même de se gouverner, il est tenu à l'approche d'autres bâtiments dont la direction de marche risque de provoquer un abordage, avant que ceux-ci soient à une distance trop proche, d'attirer leur attention en émettant des coups intermittants de sifflet ou de sirène ou tout autre signal approprié leur annonçant qu'il se trouve dans l'impossibilité de se gouverner selon les règles établies dans le présent Règlement de Police.

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

Ceux-ci, afin de dégager le chenal, doivent, dans la mesure du possible, prêter leur secours.

#### Article 93

##### *Accidents*

Lorsqu'un bâtiment, par suite d'un abordage ou d'un accident, risque de couler, le capitaine ou patron de ce bâtiment ou du bâtiment par lequel il est remorqué est tenu de faire tout son possible afin de le gouverner vers l'une des rives, de manière à ce qu'il ne reste pas dans le chenal.

Lorsque l'un des deux bâtiments, par suite d'un abordage, risque de couler, le capitaine ou patron de l'autre bâtiment doit mettre en oeuvre tous les moyens dont il dispose afin d'éloigner le premier bâtiment du chenal.

La même obligation incombe aux bâtiments passant près d'un bâtiment qui risque de couler et qui demande leur secours. Si, par suite d'un accident sur le fleuve, des vies humaines sont en danger, tous les bâtiments se trouvant à proximité sont tenus de participer à l'action de sauvetage.

## Article 94

### *Bâtiments échoués et coulés*

Lorsqu'un bâtiment est coulé ou échoué dans le fleuve, son capitaine ou patron est tenu d'avertir le plus vite possible les autorités de la Police fluviale, soit par voie directe, soit en s'adressant à l'autorité locale la plus proche, soit en s'adressant aux capitaines ou patrons des bâtiments passant à proximité, soit par n'importe quel autre moyen.

Le remorqueur doit s'efforcer en cas d'échouage d'une des unités remorquées par lui, de la renflouer, et il lui est interdit de la quitter avant d'avoir constaté que les moyens qui se trouvent à sa disposition ne suffisent pas à la renflouer.

Le capitaine et l'équipage d'un bâtiment échoué ou coulé doivent rester à bord ou à proximité du lieu de l'accident jusqu'à l'arrivée des agents de la Police fluviale.

## Article 95

### *Signaux des bâtiments échoués et coulés*

Tout bâtiment échoué est tenu de lever à un point bien apparent, de jour, à partir de l'aube, deux pavillons de couleur ou deux objets de forme sphérique disposés verticalement à une distance de 1,80 à 2 m.

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

De nuit, le bâtiment échoué est tenu de montrer au même endroit deux feux rouges disposés verticalement à une distance de 1,80 à 2 m et ayant une puissance suffisante pour être visibles de tous les points de l'horizon à une distance d'au moins 1 km. Les mêmes obligations incombent aux bâtiments coulés dont une partie de la coque est visible.

Lorsque le capitaine ou patron du bâtiment suppose que la circulation près de son bâtiment peut être maintenue, il est tenu en outre de hisser, du côté du chenal, pendant le jour un pavillon blanc ou un morceau de tissu de couleur claire, et pendant la nuit, le feu de mouillage prescrit ci-dessus à l'article 86.

## Article 96

### *Feux des petits bâtiments échoués ou coulés*

Les petits bâtiments échoués dans le fleuve doivent, lors de l'approche d'autres bâtiments, avant que ceux-ci soient trop proches, annoncer la position où ils se trouvent moyennant des coups de sifflet intermittants ou par tout autre signal approprié, émis par les moyens dont ils disposent.

Lorsque la navigation des autres bâtiments peut être maintenue près du bâtiment échoué, ce dernier hisse du côté du chenal, de jour un pavillon blanc ou un morceau de tissu de couleur claire, et de nuit, il montre le feu blanc de mouillage prescrit ci-dessus à l'article 86.

## Article 97

### *Poste avertisseur*

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

### *Balisage de la position d'un bâtiment coulé*

Lorsqu'un bâtiment est coulé dans le chenal et se trouve complètement immergé et qu'il est de ce fait invisible, son capitaine ou patron est de plus tenu d'indiquer provisoirement son emplacement, en ancrant au-dessus du bâtiment coulé un objet flottant d'une forme quelconque muni de nuit d'un feu vert ou rouge suivant la position du bâtiment coulé par rapport à la rive droite ou gauche.

Le poste avertisseur et l'objet flottant de signalisation pourront être enlevés dès que le passage aura été balisé ou lorsque les autorités de la Police fluviale auront pu prendre d'autres mesures pour assurer la sécurité de la navigation dans ce secteur.

## Article 98

### *Dégagement des bâtiments échoués ou coulés dans le chenal*

Lorsqu'un bâtiment échoué ou coulé cause une difficulté ou une entrave à la navigation, le capitaine ou patron et l'armateur dudit bâtiment, de même que toute autre personne intéressée, sont tenus de mettre immédiatement tous les moyens dont ils disposent en oeuvre afin de rétablir le plus vite possible la liberté de la navigation. Le capitaine ou patron est de plus tenu d'avertir sans délai les autorités de la Police fluviale les plus proches.

Si l'une des personnes visée par les termes du premier alinéa de cet article, ne s'acquitte pas de son obligation en dégagant le chenal dans le délai qui lui est fixé par l'autorité compétente, ou se refuse à effectuer le dégagement, ou ne peut pas être trouvée, les mesures nécessaires seront prises par l'autorité compétente, qui fera valoir son droit de recours en vue du dédommagement des frais ainsi encourus. Dans des cas urgents l'autorité peut procéder à la destruction du bâtiment.

## Article 99

### *Dégagement du chenal d'objets coulés qui n'ont pas été retirés*

Lorsqu'un objet faisant partie de l'équipement ou de la cargaison d'un bâtiment est tombé dans le chenal où il peut causer une difficulté ou une

entrave à la navigation, le capitaine ou patron du bâtiment est tenu de lever immédiatement cet objet, ou bien, si ceci n'est pas possible, il doit baliser son emplacement conformément aux dispositions établies ci-dessus à l'article 97, alinéa 2. De plus, il est obligé d'avertir sans délai les autorités de la Police fluviale.

Les capitaines ou patrons sont tenus de rendre à l'autorité de la Police fluviale du premier port qu'ils accostent, les ancres, chaînes et objets similaires qu'ils ont trouvés dans le fleuve.

## CHAPITRE VII

### **Dispositions relatives à la protection des installations hydrotechniques et des travaux en voie d'exécution sur le fleuve**

#### Article 100

*Protection des installations, des objets employés pour les travaux de construction, des signaux de navigation etc.*

Les dispositions prévues aux articles 19, 21, 35 et 105 du présent Règlement de Police, que les capitaines et patrons sont tenus d'observer, afin d'éviter de causer des dégâts à d'autres bâtiments, établissements ou engins flottants, radeaux ou trains de bois, doivent être observées également à l'égard des instruments et des objets flottants ou autres qui sont utilisés lors des travaux hydrotechniques ou autres travaux effectués sur le fleuve.

Les capitaines ou patrons sont de plus tenus d'apporter les mêmes soins afin de ne pas causer de dégât aux constructions de n'importe quelle catégorie, telles que ponts, appontements, constructions et installations, digues, crèches, quais, revêtements de la rive, terminées ou en voie d'exécution, balises et autres signaux installés sur le fleuve ou sur la rive.

#### Article 101

*Avis aux navigateurs au sujet des travaux en voie d'exécution*

Les capitaines ou patrons doivent également veiller à ne pas gêner de quelle manière que ce soit les travaux en voie d'exécution.

Ils sont tenus de suivre scrupuleusement les avis émis par les autorités compétentes concernant le passage aux endroits où des travaux sont en voie d'exécution ; ces avis sont portés à leur connaissance, notamment par voie d'affichage dans les ports sous la dénomination d'« Avis aux navigateurs ».

## PARTIE III

### DISPOSITIONS RELATIVES AUX RADEAUX

#### Article 103

##### *Marques extérieures*

Les radeaux doivent porter l'indication du nom et du domicile du propriétaire et de l'expéditeur inscrite sur un tableau de dimensions suffisantes, élevé de sorte que l'inscription soit lisible des deux côtés.

#### Article 104

##### *Assemblage des radeaux*

Les parties constituant un radeau doivent être solidement reliées entre elles, afin que le radeau puisse résister à l'influence du courant et des vagues, et doivent être disposées de manière à ne pas laisser des endroits saillants et dépassant les bords extérieurs du radeau et qui pourraient ainsi empêcher ce dernier de passer facilement près des bâtiments, installations artificielles, rives, etc. Les opérations d'assemblage et de dislocation des radeaux s'effectuant sur le fleuve ne doivent pas constituer une gêne ou un obstacle à la navigation.

Les dimensions d'un radeau doivent pouvoir être constatées même lorsqu'il est chargé.

#### Article 105

##### *Mesures de précaution pendant le flottage et le stationnement des radeaux*

Pendant le flottage ou le stationnement des radeaux, le conducteur doit veiller à ne pas causer d'entraves à la navigation et à ne pas porter dommage aux autres radeaux, bâtiments, établissements ou engins flottants, naviguant ou stationnant sur le fleuve. De plus, le conducteur doit veiller à ne pas causer de dégâts aux constructions de n'importe quelle catégorie, telles que ponts, appontements, constructions et installations, digues, crèches, quais, revêtements de la rive, terminées ou en voie d'exécution, balises et autres signaux installés sur le fleuve ou sur la rive. Il est tenu de suivre scrupuleusement les avis émis par les autorités compétentes concernant le passage aux endroits où des travaux sont effectués ; ces avis sont portés à sa connaissance notamment par voie d'affichage dans les ports sous la dénomination d' « Avis aux navigateurs ».

Il est tenu d'appliquer les mêmes soins afin de veiller à la sécurité de son radeau.

Dans ce but, le conducteur d'un radeau prendra toutes les mesures appropriées, sans cependant être soumis aux dispositions spéciales établies par les Etats parcourus relatives à l'équipage et à la catégorie et au nombre des installations et moyens de sauvetage.

#### Article 106

##### *Tirant d'eau*

Afin de prévenir la possibilité d'un échouage, le conducteur est tenu de vérifier que le tirant d'eau du radeau soit en relation avec les profondeurs aux gués et bas-fonds à traverser.

#### Article 107

##### *Passage sous les ponts*

Lors du passage sous les ponts fixes ou pontons, les radeaux sont tenus de se conformer aux règles spéciales relatives à un tel passage.

A défaut de dispositions spéciales pour les radeaux, ceux-ci doivent passer seulement par les ouvertures marquées par les signes convenus, indiquant par quelle ouverture le passage est permis.

#### Article 108

##### *Navigation des radeaux*

Le conducteur du radeau doit s'efforcer de tenir son radeau, dans la mesure du possible, en dehors de la route prise par les bâtiments et éviter, qu'il s'installe en travers du courant du fleuve.

Si plusieurs radeaux vont à la dérive à courte distance l'un derrière l'autre, ils sont tenus d'adopter dans la mesure du possible la même route, et d'observer un écart approprié l'un de l'autre, afin de gêner le moins possible les bâtiments et trains de remorque.

#### Article 109

##### *Endroits où il y a interdiction de laisser traîner l'ancre ou la chaîne*

Il est défendu aux radeaux de laisser traîner l'ancre ou la chaîne aux endroits où se trouvent immergés des câbles télégraphiques ou autres câbles ou tuyaux ; ces endroits sont marqués par des pilotis installés sur terre près de la rive, portant une ancre renversée.

## Article 110

### *Rencontre des bâtiments*

En cas de rencontre de bâtiments montants ou avalants, les radeaux, même lorsqu'ils laissent traîner l'ancre ou la chaîne, sont tenus de se tenir le plus près possible d'une des rives (selon leur choix) afin de gêner le moins possible le passage.

## Article 111

### *Feux des radeaux naviguant à la dérive pendant la nuit*

Dans les secteurs du fleuve où la navigation des radeaux est permise pendant la nuit, les radeaux naviguant à la dérive sont tenus de porter de nuit, du coucher au lever du soleil, un feu blanc, installé à une hauteur suffisante et possédant une puissance suffisante pour être visible de tous les points de l'horizon à une distance d'au moins 1 km.

De plus, à l'approche d'un bâtiment, le radeau est tenu d'agiter un feu blanc du côté tourné vers le bâtiment qui approche.

## Article 112

### *Interdiction de naviguer à la dérive*

Par temps de visibilité diminuée, de brume, de brouillard, de bruine, de tempête de neige ou d'averse, de même que par des nuits sombres, il est interdit aux radeaux de naviguer à la dérive.

## Article 113

### *Mouillage et amarrage des radeaux*

Les radeaux mouillés ou amarrés dans le fleuve sont tenus de s'installer le plus près possible de la rive, afin de laisser aux bâtiments en marche un chenal libre d'une largeur suffisante.

## Article 114

### *Interdiction de mouiller l'ancre dans le chenal*

Il est interdit aux radeaux de mouiller l'ancre à des endroits où ils pourraient constituer une entrave ou un danger pour les bâtiments et radeaux naviguant sur le fleuve.

Si dans des cas exceptionnels, cette disposition ne peut être observée, l'emplacement de l'ancre doit être signalé par un objet flottant d'une forme quelconque ; de nuit cet objet flottant doit être muni d'un feu vert si l'ancre se trouve du côté de la rive droite, et d'un feu rouge s'il se trouve du côté de la rive gauche.



## Article 115

### *Endroits où il y a interdiction de mouillage et d'amarrage*

Il est défendu aux radeaux de s'amarrer aux passes étroites et coudes brusques du fleuve, à l'entrée des canaux, à proximité des piles des ponts et dans la route des bacs.

De même il leur est interdit de mouiller l'ancre à des endroits où se trouvent immergés des câbles télégraphiques ou autres câbles et tuyaux ; ces endroits sont marqués par des pilotis installés sur terre près de la rive et portant une ancre renversée.

## Article 116

### *Stationnement des radeaux*

Il y a interdiction d'amarrer à couple deux ou plusieurs radeaux le long d'une rive où s'effectue le halage.

## Article 117

### *Cordes et chaînes en travers du chenal*

Lorsqu'un radeau, afin de s'amarrer, est obligé de tendre une corde ou une chaîne en travers du chenal, la corde ou chaîne doit être immédiatement relâchée ou immergée dès qu'un bâtiment désirant passer se montre.

## Article 118

### *Idem*

Il est interdit aux radeaux de laisser leurs cordes tendues en travers du chenal pendant la nuit ou par temps de visibilité moindre.

## Article 119

### *Feux des radeaux mouillés*

Les radeaux, lorsqu'ils sont au mouillage ou à l'amarrage, doivent porter du coucher jusqu'au lever du soleil, à chaque extrémité se trouvant du côté du chenal, un feu blanc placé à une hauteur suffisante mais ne dépassant pas 6 m au-dessus de la surface de l'eau ou bien entretenir un feu ouvert.

Les feux ou le feu ouvert doivent être visibles de tous les points de l'horizon.

## Article 120

### *Feux des radeaux amarrés*

Lorsque plusieurs radeaux sont amarrés à couple à la rive, seul le radeau se trouvant le plus près du chenal doit porter les feux prescrits ci-dessus à l'article 119.

## Article 121

### *Signaux phoniques par temps où la visibilité est diminuée*

Par temps où la visibilité est diminuée, de brume, de bruine, de tempête de neige ou d'averse, les conducteurs des radeaux désirant mouiller l'ancre sont tenus de se conformer aux dispositions établies ci-dessus à l'article 112, de même que les conducteurs des radeaux stationnant à d'autres endroits que les ports, doivent indiquer par des appels leur présence, à l'approche d'autres bâtiments.

## Article 122

### *Radeaux échoués*

En cas d'échouage d'un radeau, son conducteur doit faire son possible pour le renflouer; il lui est interdit de le quitter avant d'avoir constaté que les moyens à sa disposition ne suffisent pas à déséchouer le radeau.

## Article 123

### *Signaux des radeaux échoués*

Un radeau échoué dans le fleuve doit porter de jour, dès le lever du soleil, deux signaux ou deux objets de forme sphérique disposés verticalement à une distance de 1,50 à 2 m l'un de l'autre. Pendant la nuit il doit montrer deux feux rouges disposés de la même façon, et possédant une puissance suffisante pour être visibles de tous les points de l'horizon d'une distance d'au moins 1 km.

## Article 124

### *Dégagement du chenal des radeaux constituant une entrave à la navigation*

Lorsqu'un radeau échoué ou coulé constitue une gêne ou une entrave à la navigation, le conducteur ou propriétaire dudit radeau, les personnes intéressées ou d'autres personnes qui ont le droit de disposer de ce radeau mettront immédiatement en oeuvre tous les moyens qui sont à leur disposition afin de rétablir dans le délai le plus court possible la liberté de la navigation. Le conducteur du radeau est de plus tenu d'avertir sans délai les autorités de la Police fluviale les plus proches. Si les personnes visées par les dispositions du premier alinéa de cet article ne s'acquittent pas de leur devoir en dégagant le chenal dans le délai qui leur sera fixé par les autorités compétentes ou s'ils se refusent à procéder au dégagement, ou si ces personnes ne peuvent pas être trouvées, les mesures nécessaires seront prises par les autorités compétentes, qui feront valoir leur droit de recours en vue du dédommagement pour les frais ainsi encourus. Dans des cas urgents, les autorités peuvent procéder à la dislocation totale ou partielle du radeau.

**DISPOSITIONS CONCERNANT LES BATIMENTS TRANSPORTANT  
DES MATIERES DANGEREUSES**

Article 125

*Définition*

Les dispositions de cette partie se rapportent aux bâtiments ayant à bord une cargaison, dont le traitement et dont le transport exige des précautions particulières du fait que les matières dont elle est composée sont capables, en raison de leur nature, de provoquer une explosion, une inflammation ou un incendie général, susceptible de mettre en danger le bâtiment entier ou de s'étendre au voisinage de celui-ci\*.

Article 126

*Signaux de jour et de nuit*

Les bâtiments transportant les matières dangereuses définies ci-dessus à l'article 125, stationnant sur le fleuve, doivent porter de jour, à l'avant, un pavillon rouge de forme triangulaire.

Les bâtiments munis de moyens mécaniques de propulsion qui transportent des matières définies ci-dessus à l'article 125, doivent porter de nuit, lorsqu'ils sont en marche isolée, en plus des feux prescrits par l'article 66 pour les bâtiments à vapeur en marche, le feu rouge mentionné aux deuxième et troisième alinéa de l'article 69.

Lorsque le bâtiment visé par l'alinéa précédent remorque d'autres bâtiments, il doit porter les feux prescrits ci-dessus à l'article 69 pour les bâtiments qui remorquent d'autres bâtiments chargés de matières dangereuses.

Article 127

*Place des bâtiments transportant des matières dangereuses dans un train de remorque*

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

Lorsqu'un tel bâtiment est placé en queue du train de remorque, le feu bleu prescrit ci-dessus à l'article 75 peut être disposé sur une plate entraînée moyennant une corde.

\* Le transport de mazout et d'huile brute par des pétroliers ou dans des barils, de même que le transport d'alcool, de pétrole à lampe, d'essence ou d'éther dans des barils ou bidons en métal complètement étanches, de même que le transport d'allumettes dans un emballage bien clos, sont considérés dans le cadre des dispositions de cette partie en tant que transports de marchandises normales.

## Article 128

### *Feux de stationnement*

Tout bâtiment transportant des matières dangereuses doit, lorsqu'il est au mouillage ou à l'amarrage, porter, de nuit, un feu rouge à une distance de 1,5 à 2 m au-dessus du feu blanc brillant prévu par l'article 86 ; ces deux feux doivent être visibles de tous les points de l'horizon à une distance d'au moins 1 km.

Ces feux doivent être disposés soit à bord, soit à une distance appropriée sur la rive, soit sur un bateau placé entre la rive et le bâtiment.

## Article 129

### *Pétroliers*

Les pétroliers qui en raison de leur utilisation récente constituent encore un danger à la suite de l'accumulation des gaz dégagés par les matières qu'ils ont transportées, doivent également se conformer aux stipulations des articles 126, 127 et 128. Les bâtiments portant autour de la coque, au-dessus de la ligne de flottaison en charge, une bande peinte en bleu clair, d'une largeur d'au moins 15 cm, sont de jour exempts de l'obligation de porter les signaux prescrits ci-dessus à l'article 126.

## Article 130

### *Interdictions dans des cas spéciaux*

Il est interdit aux bâtiments transportant des matières dangereuses de s'arrêter sous les ponts, de s'amarrer ou de mouiller l'ancre à proximité des bâtiments stationnant sur le fleuve, ainsi qu'auprès d'une voie ferrée ou d'habitations situées près de la rive. Il ne leur est permis d'exécuter des opérations de transbordement de matières dangereuses sur le fleuve qu'en observant les règles établies par les autorités compétentes et sous leur contrôle.

## PARTIE V

### **DISPOSITIONS SPÉCIALES CONCERNANT LA NAVIGATION SUR LES DIFFÉRENTS SECTEURS DU RÉSEAU FLUVIAL**

## Article 133

### *Mesures temporaires*

Les capitaines, patrons ou conducteurs sont également tenus de se conformer aux prescriptions établies par les autorités de la Police fluviale sous forme d'«Avis aux Navigateurs» et indiquant les mesures urgentes qui devront être prises en vue d'assurer la navigation dans des circonstances extraordinaires ou afin de protéger, pendant leur durée, des travaux en voie d'exécution sur le fleuve.

**INFRACTIONS**

Article 135

Les infractions au présent Règlement de Police seront poursuivies conformément à la législation de l'État sur le territoire ou sous la juridiction duquel elles auront été commises. Le contrevenant se verra infligé par les peines de police fixées par ladite législation, s'il n'est pas passible d'une peine plus grave d'après les lois pénales en vigueur, la voie civile restant toujours ouverte pour formuler des actions contre lui en vue d'une réparation d'un dommage quelconque.

## TABLE DES MATIERES

	Pages
DISPOSITIONS GENERALES .....	13
PARTIE I — Signification des termes employés dans le présent Règlement de police .....	14
PARTIE II — Dispositions relatives aux bâtiments de toutes catégories	16
Chapitre I <sup>er</sup> — Marques d'identification et autres. Dispositifs de navigation. Moyens de signalisation .....	16
Chapitre II — Dispositions générales relatives à la navigation sur le fleuve .....	18
Chapitre III — Dispositions concernant la rencontre des bâtiments .....	22
Chapitre IV — Dispositions à observer de nuit et par un temps quand la visibilité est diminuée .....	30
Chapitre V — Dispositions relatives aux bâtiments et engins flottants mouillés ou amarrés sur le fleuve .....	34
Chapitre VI — Dispositions concernant les bâtiments se trouvant dans l'impossibilité de se gouverner et relatives aux cas d'avarie, d'échouage et de coulage .....	37
Chapitre VII — Dispositions relatives à la protection des installations hydrotechniques et des travaux en voie d'exécution sur le fleuve .....	40
PARTIE III — Dispositions relatives aux radeaux .....	41
PARTIE IV — Dispositions concernant les bâtiments transportant des matières dangereuses .....	46
PARTIE V — Dispositions spéciales concernant la navigation sur les différents secteurs du réseau fluvial .....	47
PARTIE VI — Infractions .....	48

**REPUBLIQUE POPULAIRE DE BULGARIE**

**REGLES DE NAVIGATION SUR LE DANUBE  
SUR LE SECTEUR DE LA REPUBLIQUE POPULAIRE  
DE BULGARIE**

Les présentes Règles ont été établies sur la base des dispositions de l'article 23 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, signée le 18 août 1948 à Belgrade, compte tenu des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, adoptées par la Commission du Danube, le 2 juin 1951.



CHAPITRE I<sup>er</sup>  
**Dispositions générales**

*TITRE I<sup>er</sup>*

Article 1<sup>er</sup>

*Domaine d'application des Règles*

Les présentes Règles s'appliquent sur le Danube sur le secteur de la République Populaire de Bulgarie.

*TITRE II*

Article 2

*Dispositions spéciales*

Les capitaines et les conducteurs des bateaux naviguant sur le Danube doivent appliquer sur le secteur de la République Populaire de Bulgarie les dispositions prévues par les présentes Règles.

Article 3

*Définition des termes employés dans les Règles*

Les termes employés dans les présentes Règles doivent être interprétés comme suit :

a) *Bâtiment* — Le terme « bâtiment » désigne les bâtiments de mer, de lac et de fleuve de plus de dix tonnes de déplacement\* ayant comme moyen de propulsion des machines ou des voiles, ou non munis de machines.

b) *Bâtiment automoteur* — Le terme « bâtiment automoteur » désigne tout bâtiment ayant des machines comme moyen de propulsion.

c) *Bâtiment à voiles* — Le terme « bâtiment à voiles » désigne tout bâtiment ayant des voiles comme moyen de propulsion.

*Remarque* : Un bâtiment qui navigue sous voiles sans se servir de sa machine est considéré comme bâtiment à voiles, et tout bâtiment qui fait usage de sa machine, indépendamment du fait qu'il porte ou non des voiles, est considéré comme bâtiment automoteur.

d) *Bâtiment « en marche »* — Un bâtiment est considéré « en marche » quand il n'est ni ancré, ni amarré à la rive, ni échoué.

\* *Déplacement* — Le déplacement se calcule par la formule suivante : les 3/4 du produit de la longueur par la largeur et par le tirant d'eau moyen à la limite de la ligne de flottaison en charge.

La longueur est mesurée sur le pont depuis l'arrière postérieure de l'étrave jusqu'à l'arrière antérieure de l'étambot. La largeur est mesurée au maître-couple entre les bords extérieurs de chaque côté du bâtiment, l'épaisseur de la ceinture d'accostage non comprise.

e) *Petites embarcations* — Les bâtiments d'un déplacement inférieur à dix tonnes, avec machine, voiles ou rames comme moyen de propulsion sont considérés petites embarcations.

f) *Etablissements flottants* — Les bains, les docks, les hangars, les pontons, les appontements flottants, etc. de toutes sortes sont considérés comme établissements flottants.

g) *Engins flottants* — Les engins de dragage, les élévateurs, les grues flottantes, les sonnettes, les pompes etc. de toutes sortes sont considérées des engins flottants.

h) *Radeaux* — Le terme radeau désigne les trains de bois composés de troncs d'arbres assemblés plus ou moins rigidement.

i) *Convois* — Le terme convoi désigne tout groupement composé de plusieurs bâtiments, remorqueurs et autres unités flottantes remorquées soit accouplées, soit à la file, soit en rangées.

j) *Capitaine* — Commandant d'un bâtiment (point a).

k) *Conducteur* — Commandant d'un bâtiment non-automoteur (chaland-pétrolier, chaland pour marchandises sèches, etc.).

l) *Conducteur de radeau* — Personne chargée de la conduite d'un radeau.

m) *Tirant d'eau* — Le tirant d'eau d'un bâtiment est une valeur variable ; elle varie suivant le degré de chargement du bâtiment.

Dans la pratique on distingue les tirants d'eau suivants :

— *de construction* : le plus grand tirant d'eau admis, déterminé au cours de la construction du bâtiment ;

— *de registre* : le plus grand tirant d'eau admis, mais déterminé par le bureau de Registre, en tenant compte du degré d'usure du bâtiment ; le tirant d'eau de Registre diffère du tirant d'eau de construction ;

— *d'exploitation (en charge)* : le tirant d'eau correspondant au chargement effectif du bâtiment.

Au cours du remorquage, le tirant d'eau du convoi est celui du bâtiment à la plus profonde immersion.

n) *Port de départ* — Par port de départ on entend le port dans lequel est effectué le chargement des marchandises ou l'embarquement des passagers.

*Remarque 1* : Toutes les dispositions, à l'exception des dispositions spéciales, stipulées dans les présentes Règles au sujet des bâtiments en général, s'appliquent aussi aux petites embarcations.

*Remarque 2* : Dans l'application des présentes Règles les établissements et engins flottants faisant route sont assimilés selon leur déplacement, soit aux bâtiments soit aux petites embarcations.

## Article 4

### *Abri et hivernage des bâtiments*

Sous condition d'observer les règles prescrites par les autorités compétentes de la République Populaire de Bulgarie les bâtiments ont le droit de s'abriter et d'hiverner dans les abris et dans les hivernages au cas où les conditions météorologiques ne leur permettent pas de poursuivre leur route.

## Article 5

### *Sortie des bâtiments des affluents au lit principal*

§ 1. Tout bâtiment sortant des affluents et des canaux pour naviguer dans le lit principal du Danube, cède la voie au bâtiment naviguant sur le lit principal.

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

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

— de jour : un ballon noir de 0,80 m de diamètre, hissé à bloc, signifie : « l'accès au lit principal est défendu » ;

— de nuit : un feu rouge hissé à bloc et au-dessous un feu vert à une distance verticale de 1 m signifient : « l'accès au lit principal est défendu ».

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

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

## Article 6

### *Equipage des bâtiments*

§ 1. L'équipage des bâtiments doit être complété en conformité avec le rôle d'équipage prescrit par l'Etat sous le pavillon duquel naviguent les bâtiments et disposer des effectifs en nombre suffisant pour garantir la sécurité des bâtiments en marche ou en stationnement.

§ 2. Les capitaines, respectivement les timoniers doivent posséder les certificats les autorisant à conduire le bâtiment ; les mécaniciens doivent posséder les certificats les autorisant à manipuler les machines et les conducteurs les certificats qui leur donnent droit d'occuper leur poste.

§ 3. Les modalités de délivrance des certificats, les connaissances exigées du personnel de commande et le mode de vérification de leurs connaissances, sont établis par les autorités compétentes respectives de l'Etat dont le pavillon est arboré par le bâtiment.

## Article 7

### *Gabarits du chenal navigable*

Au départ du bâtiment, l'organe compétent ou le capitaine du dernier port de départ veillera à ce que la différence entre le tirant d'eau maximum du bâtiment et les profondeurs minima du chenal, de même que les distances entre le bâtiment et les limites du chenal navigable, ainsi que le rapport entre la longueur du bâtiment et les rayons de courbure du fleuve, correspondent aux gabarits de la voie que doit prendre le bâtiment.

## Article 8

### *Elat technique du bâtiment*

Au départ, tout bâtiment doit être en bon état technique pour qu'une navigation sûre lui soit garantie.

Le capitaine, le conducteur ainsi que tout l'équipage sont responsables pour le maintien en bon état du bâtiment partant.

Le contrôle de l'état technique des bâtiments partants incombe au capitaine du port de départ.

## Article 9

### *Balisage de la voie navigable et son entretien*

§ 1. Le balisage doit, sur tout le secteur bulgare du Danube, marquer les limites, la direction et la profondeur de la voie navigable et baliser les obstacles et les ouvrages se trouvant dans le chenal même ou dans sa proximité immédiate.

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

Les bateliers doivent être informés de tout changement survenu dans le balisage par la voie des « Avis aux bateliers ».

Le capitaine ou le conducteur du bâtiment est tenu de porter à la connaissance des capitaines des ports, dans le plus court délai, toute observation de déplacement ou de modification du balisage ainsi que tout autre fait intéressant la navigation, spécialement tout échouage ou avarie de bâtiment.

§ 2. Tous les points difficiles sur le secteur bulgare du fleuve où, par suite d'obstacles naturels, la portée de vue est restreinte sont signalés par des signaux des postes d'avertissement.

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

§ 4. L'installation de barrages et de rets de pêche dans le chenal navigable est interdite.

## TITRE III

### **Équipement et grément des bâtiments**

## Article 10

### *Marques d'identification et pavillon d'Etat*

Tout bâtiment doit porter son numéro ou son nom, le nom de l'organisation à laquelle il appartient et son port d'attache.

Tout bâtiment doit porter à la poupe, du lever jusqu'au coucher du soleil, le pavillon de l'État auquel il appartient.

## Article 11

### *Echelle de tirant d'eau*

Tout bâtiment dont le tirant d'eau excède 0,60 m doit être muni d'échelle de tirant d'eau.

## Article 12

### *Documents de bord*

§ 1. Tout bâtiment dont le déplacement est supérieur à 10 tonnes doit être muni des documents suivants :

1. Certificat donnant au bâtiment le droit de naviguer sous le pavillon qu'il arbore (patente de navigation).

2. Certificat de propriété.

3. Certificat de jaugeage.

4. Patente sanitaire pour les bateaux à passagers, les bâtiments à marchandises dont la capacité de chargement dépasse 1000 tonnes et pour les remorqueurs d'une puissance dépassant 150 CV.

5. Certificat de navigabilité.

6. Rôle d'équipage (ayant comme annexes les diplômes ou certificats donnant aux cadres de commandement le droit de conduire le bâtiment et aux mécaniciens le droit de manipuler les mécanismes).

7. Journal de bord.

8. Registre des chaudières pour les bâtiments ayant des chaudières à vapeur.

9. Certificat donnant au bâtiment le droit de se servir des postes radio-télégraphiques et journal radiotélégraphique pour les bâtiments munis de tels postes.

10. Journal de machines pour les bâtiments à propulsion mécanique et registre d'inspection des bouteilles d'air pour les bâtiments automoteurs qui en possèdent.

11. Certificat indiquant le nombre de passagers admis, si le bâtiment en effectue le transport.

12. Registre de l'inventaire.

13. Journal sanitaire.

§ 2. Les bâtiments de la catégorie des petites embarcations (voir art. 3/e) sont tenus d'avoir les documents suivants :

1. Patente de navigation, certifiant le droit d'arborer le pavillon de l'État auquel le bâtiment appartient.

2. Certificat de navigabilité.

3. Certificat indiquant le nombre de passagers admis au transport, si le bâtiment en transporte.

4. Rôle d'équipage.

*Remarque :* Pour les barques et les canots de sport le certificat de navigabilité suffit.

## Article 13

### *Ligne de flottaison en charge*

Tout bâtiment doit porter nettement marquée la ligne de flottaison en charge, c'est-à-dire la ligne indiquant la limite jusqu'où le bâtiment peut être chargé.

Un cercle bien visible de 0,15 m de diamètre, barré d'un trait médian horizontal long de 0,25 m et large de 2 cm doit être marqué sur les deux côtés du bâtiment suivant le maître couple ; le bord inférieur de ce trait doit coïncider avec la ligne de flottaison en charge.

## Article 14

Les normes de portée en lourd, de capacité de chargement et le nombre maximum de passagers admis indiqués dans les papiers de bord ne doivent pas être dépassés.

La responsabilité en matière d'exécution des dispositions présentes incombe au capitaine ou au conducteur du bâtiment ainsi qu'au capitaine du port de départ.

## Article 15

### *Moyens de signalisation sonore*

Tout bâtiment automoteur doit être pourvu d'un sifflet à vapeur ou d'une sirène ainsi que d'une cloche suffisamment puissante installés de façon telle qu'aucun obstacle n'arrête leur son.

Tout bâtiment non motorisé doit être pourvu d'une cloche ou d'un autre objet approprié à l'aide duquel on peut produire des signaux sonores suffisamment puissants.

Les signaux sonores doivent être nettement perceptibles.

On entend par « son bref » le son d'une durée de 1 à 2 secondes et par « son prolongé » le son d'une durée de 4 à 6 secondes.

L'intervalle entre les sons consécutifs doit être de 1 à 2 secondes.

## Article 16

### *Grément des bâtiments*

Tout bâtiment doit être muni d'une quantité suffisante de moyens d'extinction d'incendie, de sauvetage, de signalisation et de pompes d'épuisement ainsi que d'autres agrès, conformément aux normes établies.

## RÈGLES DE NAVIGATION

## TITRE I

## Règles générales

## Article 17

Le capitaine ou le conducteur du bâtiment doit en cours de route ou au stationnement veiller à la sécurité du bâtiment, ayant toujours les ancres, les amarres, les moyens de signalisation ou autres prêts à être actionnés ; de même il doit prendre toutes les mesures nécessaires pour que son bâtiment ne cause d'entraves ni à la navigation ni aux travaux en cours d'exécution.

Afin d'éviter le danger d'échouage, le capitaine ou le conducteur du bâtiment doit, pendant le chargement, contrôler le tirant d'eau du bâtiment et adopter les mesures nécessaires afin qu'il corresponde aux profondeurs du chenal que le bâtiment doit suivre.

## Article 18

Tout bâtiment à moteur passant à proximité d'un port ou de bâtiments, d'installations flottantes, d'engins flottants, ou de radeaux ancrés ou amarrés, de bateaux remorqués, de radeaux, de barques lourdement chargées, de bateaux échoués, de lieux où des travaux de renflouage, de scaphandrier ou de construction, doit diminuer à temps sa vitesse et, si nécessaire, arrêter les machines de manière que ni lui ni les unités qu'il remorque ne soient exposés au danger.

## Article 19

§ 1. Il est interdit aux bâtiments de laisser traîner leurs ancres ou chaînes et de jeter l'ancre dans les lieux où sont installés des câbles ou conduites sous-fluviaux.

§ 2. Les points où des câbles ou des conduites traversent le fleuve sont balisés par les signaux suivants :

— de jour : un panneau carré peint en blanc ; sur le panneau est dessinée en noir une ancre à jas renversée (la verge en bas) ;

— de nuit : le même panneau, éclairé par un feu blanc puissant.

Le panneau est placé sur la rive à une hauteur d'au moins 4—5 m au-dessus du plus haut niveau d'eau.

§ 3. Tout lieu de passage de bac doit être signalé par des signaux d'avertissement placés à 250 m à l'amont et à l'aval du passage ; ces signaux sont les suivants :

— de jour : un disque blanc de 1—1,50 m de diamètre sur lequel est dessiné en noir un point d'exclamation ; le signal est placé sur la rive à une hauteur d'au moins 4—6 m au-dessus du plus haut niveau d'eau ;

— de nuit : le disque est éclairé par un feu blanc puissant, ceci au cas où le passage des bacs s'effectue aussi pendant la nuit.

## Article 20

### *Remorquage des bâtiments*

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

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

§ 2. Le capitaine du remorqueur qui navigue en tête du convoi dirige tout le remorquage, y compris toutes les manoeuvres requises et veille à la sécurité des bâtiments remorqués.

§ 3. Il est interdit à tout remorqueur d'abandonner les unités remorquées pendant les opérations d'amarrage ou de mouillage aussi longtemps que le chenal navigable n'a pas été dégagé de ces unités et que le capitaine du remorqueur ne s'est pas assuré qu'elles sont mises en sécurité.

## Article 21

### *Navigation à la même hauteur*

La navigation à la même hauteur est interdite, sauf en cas de dépassement.

## Article 22

### *Signalisation des passes navigables des ponts*

§ 1. Les bâtiments ne peuvent passer sous les ponts fixes que par les passes signalées par des signaux spéciaux, suivant les règles établies pour le secteur de la République Populaire de Bulgarie.

§ 2. Les passes des ponts fixes affectées au passage des bâtiments et des radeaux sont balisées par les signaux suivants :

d e j o u r — un panneau rectangulaire partagé par une diagonale en une moitié rouge et une moitié blanche (le triangle supérieur rouge et le triangle inférieur blanc); le panneau doit être placé au milieu de la passe navigable selon l'axe du chenal ;

d e n u i t — deux feux rouges d'alignement visibles seulement du côté de l'entrée dans la passe et placé l'un sous l'autre sur l'axe du chenal.

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

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

## Article 23

### *Navigation dans des conditions spéciales*

Pendant la nuit ou par temps bouché (brume, brouillard, neige ou averse) les bâtiments doivent réduire leur vitesse afin de pouvoir toujours



manoeuvrer en sécurité et s'arrêter à la rencontre de tout obstacle ou s'ils sont dans l'impossibilité d'établir leur position sur le chenal.

Dans de telles conditions, la navigation à la dérive est interdite.

## Article 24

### *Interdiction du départ des bâtiments*

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

- a) si le bâtiment n'est pas muni de la Patente de navigation ;
  - b) si le bâtiment n'est pas muni du Certificat de navigabilité ;
  - c) si l'équipage nécessaire à la sécurité de la navigation est incomplet, à savoir : pour les bâtiments sur lesquels il n'est pas nécessaire que le personnel soit logé à bord — s'il ne dispose pas d'au moins une relève complète ; pour tout autre bâtiment — s'il ne dispose pas d'au moins deux relèves ;
  - d) si la coque du bâtiment est avariée, particulièrement s'il y a une voie d'eau sur la coque, les cloisons, les cofferdams ou le pont et si l'eau pénétrant n'est pas évacuable par les propres moyens du bâtiment ;
  - e) si le poids de la cargaison sur le pont compromet la stabilité du bâtiment ;
  - f) si le poids de la cargaison excède le tirant d'eau maximum admis du bâtiment ;
  - g) si la cargaison est arrimée de manière à nuire à la visibilité des timoniers ;
  - h) si le nombre des passagers dépasse le chiffre prévu dans le certificat établissant le nombre de passagers admis ;
  - i) si le fonctionnement des gouvernails du bâtiment est defectueux ;
  - j) si le bâtiment n'est pas muni de moyens suffisants de sauvetage, d'extinction d'incendie, de pompes d'évacuation, de moyens de signalisation et d'ancrage ou si les bittes présentent des défauts.
- Le contrôle de l'exécution de la présente disposition incombe au capitaine du port de départ et à l'armateur du bâtiment.

## TITRE II

### **Navigation dans les points difficiles du fleuve**

## Article 25

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

Avant de s'engager dans un passage étroit ou dans une brusque courbe du fleuve, le bâtiment est tenu de signaler son approche en émettant un son prolongé d'environ 4—6 secondes de durée.

Le bâtiment traversant des passages étroits, des courbes brusques ou des endroits où la portée de vue est restreinte ne doit pas trop s'approcher du bâtiment qui le précède sans avoir pris toutes mesures de précaution.

## Article 26

### *Rang de passage dans les points difficiles du fleuve*

Les bâtiments affectés aux opérations de sauvetage ou allant prêter assistance à un bâtiment ayant subi une avarie, ainsi que les bateaux à passagers doivent à l'approche des points difficiles hisser à un endroit bien apparent un objet cylindrique de couleur noire. Dans ce cas ils passent les premiers.

Tous les autres bâtiments traversent les points difficiles du fleuve dans l'ordre de leur arrivée.

## TITRE III

### **Rencontre et dépassement des bâtiments**

## Article 27

### *Signaux sonores en cas de rencontre*

§ 1. Lorsque les bâtiments sont en vue l'un de l'autre, le bâtiment en marche qui change son cours doit indiquer cette manoeuvre par les signaux suivants :

- 1 son bref — « je viens sur tribord »
- 2 sons brefs — « je viens sur bâbord »
- 3 sons brefs — « j'ai l'intention de virer »
- 4 sons brefs — « je bats en arrière »

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

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

## Article 28

Lorsque deux bâtiments faisant route en sens opposé s'approchent de manière telle qu'ils risquent d'aborder, ils doivent prendre toutes les mesures pour s'éviter et se diriger tous deux sur tribord. Chacun d'eux doit émettre un son bref de sifflet ou de sirène et diminuer de vitesse avant de s'approcher.

## Article 29

### *Le choix du cours appartient à l'avalant*

En cas de rencontre, le choix du cours appartient à l'avalant.

Si, du fait de la sinuosité du lit ou pour d'autres raisons, le bâtiment avalant ne peut établir le côté sur lequel il lui serait plus facile d'éviter le bâtiment montant, il doit émettre en temps voulu (à une distance d'au

moins 1,5 km) deux sons prolongés consécutifs sans effectuer des signaux par balancement ; dans tel cas, le choix du cours appartient au montant.

Si deux bâtiments s'approchent en même temps d'un passage difficile du fleuve, le droit de passer le premier appartient à l'avalant.

## Article 30

### *Exception aux règles générales*

Dans le cas où le bâtiment ne peut se conformer aux règles établies par l'art. 28 des présentes Règles sans s'exposer lui-même ou les bâtiments qu'il remorque à un danger imminent, il doit, en émettant deux sons brefs consécutifs, et montrant en même temps les signaux visuels visés à l'art. 43 des Règles, prévenir à temps le bâtiment de son intention d'éviter sur bâbord.

Le bâtiment averti par deux sons brefs de ce que le bâtiment venant à sa rencontre ne se conforme pas à la règle générale de croisement est tenu de répéter ce signal et d'exécuter la manoeuvre correspondante.

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

## Article 31

### *Croisement des bâtiments dans les passages difficiles du fleuve*

Dans les passages difficiles du fleuve où les conditions locales exigent des précautions, les bâtiments montants doivent régler leur vitesse de manière que la rencontre et le croisement des bâtiments avalants aient lieu à un endroit de fleuve approprié.

Le bâtiment montant doit, si nécessaire, au moment du croisement se diriger vers le côté du chenal où il ne gêne pas ou ne met pas en danger le bâtiment avalant.

## Article 32

Dans les courbes brusques et dans les endroits où le chenal ne présente pas une largeur suffisante, la navigation à la même hauteur, le dépassement et le croisement sont interdits.

## Article 33

### *Interdiction de barrer la route*

Le bâtiment partant, exécutant des manoeuvres ou faisant route, ne doit pas barrer la route à un autre bâtiment ou radeau afin de ne pas en entraver le mouvement.

## Article 34

### *Dépassement*

Lorsqu'un bâtiment veut en dépasser un autre et qu'il ne peut le faire sans que le bâtiment qui le précède ne s'écarte de sa route, il demande passage en temps utile en émettant 5 sons prolongés consécutifs et en ralentissant en même temps sa marche.

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

Si le rattrapé ne peut s'écarter sur bâbord sans danger pour lui-même ou pour les bâtiments qu'il remorque, il doit s'écarter sur tribord en en avertissant le rattrapant par un son bref; dans ce cas le rattrapant émet deux sons brefs, s'écarte sur bâbord et laisse à tribord le rattrapé.

## Article 35

### *Cas où le cours du bâtiment reste inchangé*

Deux bâtiments naviguant dans le même sens, dont l'un à une plus grande vitesse que l'autre, de même que deux bâtiments faisant route en sens opposé, qui s'approchent de leur point de rencontre, garderont leur position par rapport aux rives s'ils considèrent qu'en suivant le chenal, chacun du côté où il se trouve au moment donné, ils passeront l'un près de l'autre à une distance suffisante sans risque d'abordage.

## Article 36

### *Dépassement à l'entrée d'un passage étroit*

Lorsqu'un bâtiment isolé à vitesse réduite, ou un bâtiment remorquant un convoi est rattrapé par un autre bâtiment isolé à l'entrée d'un passage étroit, il doit, si ce dernier en fait la demande, se laisser dépasser en émettant 5 sons prolongés consécutifs de sifflet ou de sirène, avant de s'engager dans le passage.

Il est défendu aux bâtiments avalants de dépasser à l'entrée d'un passage étroit.

Dans ce cas les deux bâtiments doivent se conformer aux dispositions de l'art. 34 des présentes Règles.

## Article 37

### *Les petites embarcations cèdent la route*

Les petites embarcations (voir art. 3, p. e.) doivent céder la route à tous les autres bâtiments.

## Article 38

### *Cas où un remorqueur est assimilé à un bâtiment isolé*

Les remorqueurs, les unités flottantes de tout genre et les radeaux sont assimilés aux bâtiments automoteurs isolés et doivent, comme ceux-ci, respecter les règles exposées au présent chapitre.

En cas de rencontre, les remorqueurs doivent effectuer le remorquage de manière à permettre aux bâtiments venant à leur rencontre de passer à côté d'eux sans difficulté.

Dans le cas où un bâtiment avalant isolé rencontre un convoi montant et qu'il y a danger d'abordage, le bâtiment isolé est tenu de céder la route au convoi, si par cette manoeuvre il ne s'expose pas au danger.

## Article 39

### *Circulation des bacs*

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

## TITRE IV

### **Navigation des bâtiments à voiles**

## Article 40

### *Croisement des bâtiments à voiles*

§ 1. Lorsque deux bâtiments à voiles se rapprochent de manière telle qu'un abordage est à craindre, l'un d'eux cède la route à l'autre, conformément aux règles ci-dessous :

1. Le bâtiment naviguant plein vent doit s'écarter de la route du bâtiment naviguant au plus près (du vent).

2. Le bâtiment naviguant au plus près avec amures à bâbord, doit s'écarter de la route du bâtiment naviguant au plus près avec amures à tribord.

3. Si les deux bâtiments naviguent plein vent mais à amures différentes, le bâtiment naviguant amures à bâbord doit céder la route au bâtiment naviguant amures à tribord.

4. Si les deux bâtiments naviguent plein vent et mêmes amures, le bâtiment se trouvant au vent doit céder la route au bâtiment se trouvant sous vent.

Le bâtiment naviguant vent arrière doit s'écarter de la route d'un autre bâtiment.

### *Croisement des bâtiments à voiles et des bâtiments à vapeur*

§ 2. Si un bâtiment à vapeur et un bâtiment à voiles s'approchent de manière qu'un abordage est à craindre, le bâtiment à vapeur doit s'écarter de la route du bâtiment à voiles.

## CHAPITRE III

### Feux et signaux

#### Article 41

##### *Visibilité des feux*

Le mot « visible » dans les présentes Règles signifie que le feu est visible par nuit sombre à atmosphère pure.

#### Article 42

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

Il est interdit de montrer tout autre feu qui pourrait être confondu avec l'un des feux prescrits par les présentes Règles.

#### Article 43

##### *Signaux visuels lors du croisement des bâtiments sur tribord*

Les signaux visuels mentionnés à l'art. 30 s'effectuent à tribord de la manière suivante :

d e j o u r — en balançant à tribord un pavillon bleu foncé ;

d e n u i t — en montrant, à l'aide d'un fanal, des éclats de feu blanc.

Chaque période d'éclat doit avoir une durée d'environ 1 seconde et être suivi d'une éclipse complète de même durée. Les éclats doivent être visibles à une distance d'au moins 1,5 km et seulement en direction du bâtiment qui vient à la rencontre.

Ces signaux de jour, respectivement de nuit, une fois montrés, doivent être répétés sans interruption, jusqu'à ce que les bâtiments se soient croisés.

#### Article 44

##### *Feux de route des automoteurs*

Un bâtiment automoteur en marche doit porter :

a) au mât de misaine ou devant ce mât, ou si le bâtiment n'en a pas, sur la partie avant du bâtiment, à une hauteur d'au moins 6 m au-dessus de la ligne de flottaison correspondant au plus grand tirant d'eau admis, un feu blanc brillant installé de manière à montrer une lumière ininterrompue sur un arc d'horizon de 225°, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 112°30' de chaque côté du bâtiment ; ce feu doit être visible à une distance d'au moins 4 km ;

b) à tribord, un feu vert visible sur un arc d'horizon de 112°30' depuis l'avant du bâtiment ; ce feu doit être visible à une distance d'au moins 2 km ;

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

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

Tous les feux doivent être installés de manière à montrer une lumière ininterrompue, visible de tous les points de l'arc d'horizon.

Les feux de côté vert et rouge susmentionnés doivent être masqués du côté du bâtiment au moyen d'écrans dépassant le feu d'au moins 0,90 m de manière telle qu'aucun de ces feux ne soit visible du côté opposé.

Le feu bleu de poupe doit être masqué du côté du bâtiment par un écran de telle sorte qu'il ne puisse être vu de la proue du bâtiment.

La distance verticale entre les feux de côté vert et rouge et le feu de mât blanc visé au point a) doit être d'au moins 3 mètres.

## Article 45

### *Port des feux au passage des ponts*

Les bâtiments passant sous des ponts fixes, des câbles de bacs, des câbles électriques ou tout autre obstacle de même genre traversant le fleuve, doivent amener temporairement le feu blanc visé à l'art. 44 point a) ; toutefois dès que lesdits obstacles sont franchis le feu doit être relevé à sa place réglementaire.

Les automoteurs affectés au service local qui ont à franchir fréquemment les obstacles mentionnés à l'alinéa précédent, peuvent porter leur feu blanc à une hauteur inférieure à celle indiquée à l'art. 44 point a), à condition que ce feu se trouve toujours au-dessus des feux de côté rouge et vert.

## Article 46

### *Feux de route des bâtiments à voiles*

§ 1. Les bâtiments à voiles en marche doivent porter les mêmes feux que ceux prescrits par l'art. 44, points b), c) et d) pour les automoteurs en marche, à l'exception du feu de mât blanc mentionné à l'art. 44 que le bâtiment à voiles en marche ne doit montrer en aucun cas.

§ 2. Les petites embarcations à voiles en marche ne doivent porter que les feux prescrits à l'art. 44 points b) et c). Ces deux feux peuvent être réunis dans un seul fanal montrant des feux vert et rouge de même intensité ; chacun de ces feux doit être visible du côté respectif, sur un arc d'horizon de  $112^{\circ}30'$ , à une distance d'au moins 1 km.

## Article 47

### *Feux des petites embarcations automoteurs*

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

a) à la proue, sur la cheminée ou devant celle-ci, à un endroit visible, à deux mètres au moins au-dessus du plan d'eau, le feu blanc brillant prévu à l'article 44 point a) ; ce feu doit être visible à une distance d'au moins 2 km ;

b) les feux de côté vert et rouge prescrits à l'art. 46, § 2.

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

## Article 48

### *Feux de route des remorqueurs*

Le bâtiment qui remorquent un ou plusieurs bâtiments accouplés ou à la file, doit porter outre les feux prescrits à l'art. 44, un deuxième feu blanc brillant de la même intensité que le feu visé au point a) du même article, placé sous ce dernier à une distance verticale de 1—2 m.

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

Ce feu doit être placé au-dessus du feu de côté vert à une distance latérale de 1,50 m et verticale également de 1,50 m.

Les feux de côté doivent être installés de façon à ne pas être masqués par les bâtiments remorqués à couple.

Pendant le remorquage, le remorqueur peut en outre porter derrière la cheminée ou sur le mât arrière un petit feu blanc sur lequel peuvent se diriger les bâtiments remorqués ; toutefois l'intensité de ce feu, qui ne doit pas être visible de l'avant du remorqueur, doit être atténuée par un verre dépoli.

## Article 49

### *Pavillon pour remorqueur*

Les bâtiments remorquant un convoi doivent porter de jour, en tête du mât, un pavillon bleu rectangulaire.

## Article 50

### *Feu bleu de remorquage*

Lorsque dans un convoi un ou plusieurs bâtiments sont accouplés à un seul bord du remorqueur, celui-ci et le bâtiment se trouvant à l'extrémité du convoi, doivent porter le feu bleu prévu à l'art. 44, point d).

Si les bâtiments remorqués sont accouplés aux deux bords du remorqueur, seuls les bâtiments extérieurs doivent porter le feu bleu.

Lorsque les bâtiments sont remorqués à la file ou en rangées, seule la dernière unité de chaque file doit porter le feu bleu, même si des unités sont aussi accouplées au remorqueur.

Si la dernière rangée du convoi est composée de plusieurs unités accouplées, seules les unités à l'extrémité de cette rangée doivent porter le feu bleu.



## Article 51

### *Signaux visuels de route des canots et des barques*

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

## Article 52

### *Signaux sonores des bâtiments en marche par temps de brume, tempête de neige, brouillard*

Par temps de brume, brouillard, averse et tempête de neige, un bâtiment en marche doit faire entendre à des intervalles ne dépassant pas 2 minutes un son long de sifflet ou de sirène lorsqu'il navigue isolément et un son long et deux sons brefs lorsqu'il remorque d'autres bâtiments.

Dans un convoi, seul le remorqueur en tête doit observer les dispositions du présent article.

L'usage du son de cloche est, en toutes circonstances, interdit au bâtiment faisant route.

## Article 53

Les petites embarcations à voiles ou à rames ne sont pas tenues d'émettre les signaux prévus à l'art. 52 ; toutefois elles doivent émettre des signaux sonores similaires d'une intensité suffisante à des intervalles qui ne doivent pas dépasser une minute.

## Article 54

### *Feux des bâtiments ancrés ou amarrés*

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

Lorsque plusieurs bâtiments sont amarrés à couple à la rive, ou ancrés au large, seul le bâtiment se trouvant le plus près du chenal doit porter le feu prescrit par le présent article.

## Article 55

### *Signaux sonores des bâtiments ancrés ou amarrés par temps de brume, brouillard, averse, tempête de neige*

Par temps de brume, brouillard, tempête de neige ou averse le bâtiment stationnant en dehors du port, qui n'a pas complètement dégagé le chenal, doit, de jour comme de nuit, signaler sa présence par des battements de cloche ou d'autre objet approprié d'une durée d'environ 5 secondes, émis à des intervalles ne dépassant pas 1 minute.

## Article 56

### *Interdiction de faire usage des signaux sonores*

Il est interdit à tout bâtiment stationnant dans le fleuve de faire usage du sifflet ou de la sirène à l'approche d'un autre bâtiment et d'émettre des signaux sans motif justifié.

## Article 57

### *Signaux de demande de secours*

Pour demander secours l'attention sera attirée :

- de jour, par agitation circulaire, le bras tendu, d'un pavillon de signalisation, d'un morceau d'étoffe ou de tout autre objet similaire,
- de nuit, par agitation circulaire d'un feu quelconque ; l'attention peut aussi être attirée par tout autre moyen visuel ou sonore approprié.

### *Signaux du bâtiment qui a perdu la faculté de manoeuvrer*

Si un bâtiment n'est plus en état de manoeuvrer, il doit à l'approche d'autres bâtiments indiquer cette circonstance en émettant des sons répétés au moyen de sifflet ou de sirène ou de tout autre objet approprié.

Un bâtiment se trouvant dans l'impossibilité de manoeuvrer doit faire tout son possible pour dégager le chenal le plus rapidement possible et, si nécessaire, demander à cet effet l'aide des bâtiments passant à proximité par émission du signal de demande de secours.

Tout bâtiment passant ou se trouvant à proximité est tenu de prêter secours au bâtiment demandant assistance si par cela il n'expose au danger ni lui-même ni les passagers qu'il transporte.

## Article 58

### *Signaux visuels des bâtiments échoués*

Tout bâtiment échoué doit porter à un endroit bien apparent :

- de jour, deux pavillons colorés ou deux objets de forme sphérique, superposés ;
- de nuit, deux feux rouges placés l'un sous l'autre à une distance verticale de 1,80 à 2 m.

Les ballons ou objets sphériques doivent avoir au moins 0,60 m de diamètre.

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

Les mêmes règles s'appliquent aux bâtiments coulés dont une partie de la coque est visible.

Si le capitaine ou le conducteur du bâtiment est d'avis que la circulation près de son bâtiment peut s'effectuer sans danger, il hissera du côté où le chenal est libre :

- de jour, un pavillon blanc ou un morceau d'étoffe de couleur claire ;
- de nuit, le feu de mouillage prescrit à l'art. 54.

## Article 59

### *Signaux visuels des petites embarcations échouées*

Les petites embarcations échouées doivent, à l'approche d'autres bâtiments, signaler leur position par des sons répétés de sifflet ou autres produits par les moyens existant à bord.

Si les bâtiments peuvent circuler près de l'embarcation échouée, celle-ci doit hisser du côté où le chenal est libre

- de jour, un pavillon blanc ou un morceau d'étoffe de couleur claire,
- de nuit, le feu de mouillage prescrit à l'art. 54.

## Article 60

### *Mesures relatives au balisage des bâtiments coulés ou échoués*

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

§ 2. Si un bâtiment coulé dans le chenal est complètement immergé, le capitaine ou le conducteur du bâtiment doit en signaler provisoirement son emplacement en ancrant au-dessus du bâtiment coulé un objet flottant d'une forme quelconque muni de nuit d'un feu vert ou rouge selon la position du bâtiment coulé par rapport à la rive droite ou gauche.

§ 3. Le poste avertisseur et le signal flottant indiqués ci-dessus pourront être enlevés dès que le chenal aura été balisé ou lorsque les autorités compétentes auront pu prendre d'autres mesures pour assurer la sécurité de la navigation dans la section.

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

## Article 61

### *Signaux visuels des radeaux remorqués*

Le bâtiment qui remorque un radeau doit porter les mêmes feux que ceux prescrits à l'art. 48 des présentes Règles pour les bâtiments remorquant un convoi.

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

## Article 62

### *Signaux visuels des radeaux ancrés ou amarrés*

Les radeaux ancrés ou amarrés doivent porter du coucher au lever du soleil, à chaque extrémité se trouvant du côté du chenal, un feu blanc placé à une hauteur suffisante, mais ne dépassant pas 6 m au-dessus du plan d'eau, et visible de tous les points de l'horizon à une distance d'au moins 1 km.

## Article 63

### *Signaux visuels des radeaux échoués*

Un radeau échoué doit porter :

— de jour, dès l'aube, deux ballons ou objets sphériques, placés l'un sous l'autre à une distance verticale de 1,50—2 m ;

— de nuit, deux feux rouges placés l'un sous l'autre à une distance verticale de 1,50—2 m.

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

## Article 64

### *Signaux des engins flottants*

§ 1. Les engins flottants au travail doivent hisser sur le mât ou à tout autre endroit visible les signaux suivants :

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

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

§ 2. Le bâtiment qui s'approche d'un engin flottant émet un signal avertisseur constitué par un son prolongé de sifflet ou de sirène.

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

— de jour, un pavillon noir ;

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

En outre, les ancres mouillées aux extrémités de l'engin flottant doivent être balisées par des signaux conformes aux règles de balisage du chenal adoptées pour le secteur de Danube donné.

§ 3. Dans le cas où le passage est impossible, il sera hissé sur le mât de l'engin ou à tout autre endroit visible les signaux suivants :

— de jour, trois ballons noirs de 0,60 m de diamètre chacun, placés l'un sous l'autre à une distance verticale ne dépassant pas 2 mètres ;

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

## Article 65

### *Signaux sonores à l'ancre et au lever de l'ancre*

§ 1. Lorsqu'un bâtiment veut jeter l'ancre, il doit annoncer cette manœuvre par trois sons prolongés consécutifs de sifflet ou de sirène.

§ 2. Lorsqu'un bâtiment veut lever l'ancre, il doit annoncer cette manœuvre par deux sons prolongés suivis d'un son bref.

## Article 65/a

### *Signaux distinctifs de jour du convoi poussé en marche*

Un convoi poussé en marche doit porter les signaux suivants :

§ 1. De jour (du lever au coucher du soleil) :

— à la proue du bâtiment en tête, un pavillon rectangulaire bleu hissé au sommet d'un mât coulissant, à une hauteur d'au moins 6 m au-dessus du pont.

### *Feux du convoi poussé en marche*

§ 2. De nuit (du coucher au lever du soleil) :

a) à l'avant du convoi, un feu blanc brillant éclairant d'une lumière ininterrompue un arc d'horizon de  $225^\circ$  hissé sur un mât coulissant, à une distance égale des feux de côté vert et rouge, à au moins 6 m au-dessus de la ligne de flottaison correspondant au plus grand tirant d'eau admis ; le feu sera placé de manière à éclairer  $112,5^\circ$  de chaque côté du convoi, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à  $22,5^\circ$  sur l'arrière du travers de chaque bord, et être visible à une distance d'au moins 4 km ;

b) un deuxième feu blanc brillant supplémentaire, de construction semblable à celle visée au point a) du présent paragraphe, est placé sous le feu blanc brillant précédent, à une distance verticale de 1—2 m ;

c) au sommet d'un mât coulissant, un feu vert éclairant d'une lumière ininterrompue un arc d'horizon de  $225^\circ$ , hissé à une distance de 1—2 m au-dessus du feu blanc brillant ; le feu doit être placé de façon à pouvoir éclairer  $112,5^\circ$  de chaque côté du convoi, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à  $22,5^\circ$  sur l'arrière du travers de chaque bord et être visible à une distance d'au moins 3 km. Ce feu est le signal distinctif d'un convoi poussé en marche ;

d) dans la partie la plus large du convoi, à tribord, un feu vert éclairant d'une lumière ininterrompue un arc d'horizon de  $112,5^\circ$  est placé de manière à montrer depuis l'avant jusqu'à  $22,5^\circ$  sur l'arrière du travers du bord droit une lumière visible à une distance d'au moins 2 km ;

e) dans la partie la plus large du convoi, à bâbord, un feu rouge éclairant d'une lumière ininterrompue un arc d'horizon de  $112,5^\circ$ , placé de manière à montrer depuis l'avant jusqu'à  $22,5^\circ$  sur l'arrière du travers du bord gauche une lumière visible à une distance d'au moins 2 km ;

f) les feux de côté vert et rouge ci-dessus mentionnés doivent être masqués, côté bâtiment, au moyen d'écrans dépassant le feu d'au moins 0,90 m de telle sorte qu'ils ne puissent être vus du côté opposé.

La distance verticale entre les feux de côté vert et rouge et le feu blanc brillant inférieur doit être d'au moins 3 m ;

g) à la poupe de chaque unité placée à la fin de la formation un feu bleu éclairant d'une lumière ininterrompue un arc d'horizon de 135°, c.-à-d. depuis l'axe du bâtiment jusqu'à 67,5° vers l'arrière de chaque côté ; ce feu doit être visible à une distance d'au moins 500 m ;

h) si la poupe du pousseur dépasse la poupe des dernières unités placées à la fin du convoi, le pousseur doit porter à la poupe le feu bleu prescrit au point g) du présent paragraphe ;

i) le feu bleu de poupe doit être masqué, côté bâtiment, par un écran de manière à ne pas être visible de la proue.

### *Marques distinctives du pousseur*

§ 3. Si le pousseur est caché par les unités poussées, il doit indiquer son nom ou son numéro et le nom de l'organisation à laquelle il appartient sur des panneaux suffisamment grands, placés sur les côtés de la passerelle de commandement.

### *Signaux visuels en cas de croisement sur tribord*

§ 4. Le convoi poussé en marche doit exécuter les signaux visuels prescrits à l'art. 43 des présentes Règles à tribord de l'unité placée à droite et qui porte le feu de côté vert.

### *Feux de route en cas de remorquage d'une ou de plusieurs unités accouplées au remorqueur*

§ 5. Le remorquage d'une ou de plusieurs unités accouplées aux bords du remorqueur n'est pas considéré comme poussage et les feux blancs brillants ainsi que les feux de côté rouge et vert sont portés par le remorqueur conformément aux articles 44 et 48 des présentes Règles.

### *Feux et signaux de convoi poussé, non visés dans le présent article*

§ 6. Les feux et les signaux d'un convoi poussé ancré ou en marche, non visés dans le présent article, doivent strictement répondre aux dispositions des présentes Règles.

## Article 66

### *Signaux sonores en cours de remorquage*

Le bâtiment qui remorque une ou plusieurs unités doit, en cas de virage, émettre au moyen de sifflet ou de sirène les signaux sonores suivants :

- un son prolongé et un son bref : « Tenez la barre sur tribord »
- un son prolongé, deux sons brefs et un son prolongé : « Tenez la barre sur bâbord » ;
- un son prolongé et trois sons brefs : « Tenez la barre droite ».

## CHAPITRE IV

### Précautions à prendre par les bâtiments en marche, ancrés ou amarrés

#### Article 67

##### *Précautions à prendre par les bâtiments ancrés, amarrés ou en marche*

§ 1. Les bâtiments qui doivent être ancrés ou amarrés en tout endroit et près de n'importe quelle rive le seront de manière telle que ni leur stationnement ni leur amarrage n'entravent la navigation et n'endommagent le balisage ou les installations portuaires, les ouvrages hydrotechniques et autres. A cet effet, les capitaines, les conducteurs des bâtiments de même que toutes les autres personnes qui de par leur service ont rapport à ces manoeuvres doivent adopter toutes les mesures de précaution possibles dans les circonstances données et dépendant d'eux.

§ 2. Les bâtiments ancrés dans un endroit où la profondeur est inférieure à 3 m doivent baliser leur ancre mouillée par une bouée munie d'un pavillon rouge.

§ 3. Dans les ports et dans les endroits du fleuve où la profondeur est inférieure à 3 m il est interdit aux bâtiments de jeter par-dessus bord cendres, scories ou autres matières de cette nature.

§ 4. Lorsque le bâtiment a perdu un objet quelconque faisant partie de son gréement ou de sa cargaison dans un endroit du chenal navigable où il présente un danger pour la navigation, le capitaine, respectivement le conducteur du bâtiment, doit prendre d'urgence les dispositions pour le renflouage de l'objet perdu ; s'il n'est pas en mesure de le faire, il doit signaler l'endroit où l'objet a coulé comme suit :

- de jour, par un signal flottant de forme et couleur quelconque ;
- de nuit, par un feu rouge ou vert indiquant si le chenal est libre entre l'obstacle et la rive droite ou la rive gauche.

En ce cas, le capitaine ou le conducteur du bâtiment doit, dans le plus bref délai, en usant de tous les moyens possibles, informer les autorités compétentes les plus proches.

## CHAPITRE V

### Radeaux

#### Article 68

##### *Dispositions spéciales pour les radeaux*

Toutes les règles relatives à la navigation des radeaux à la remorque ou à la dérive, à leurs modes de formation, à leurs dimensions, équipements en cordes, ancres et autres agrès, seront établies par les capitaines des ports, compte tenu des présentes Règles et de ce qui suit :

§ 1. Les radeaux doivent porter le nom et le domicile du propriétaire ou de l'expéditeur sur un panneau de dimensions suffisantes, installé de manière que l'inscription soit lisible des deux côtés.

§ 2. Les radeaux doivent être composés de pièces solidement liées les unes aux autres, et les opérations d'assemblage ou de dislocation des radeaux effectuées sur le fleuve ne doivent causer aucun obstacle à la navigation.

§ 3. L'assemblage des radeaux doit répondre à toutes les conditions du remorquage.

## Article 69

Pendant le flottage ou le stationnement, le conducteur doit veiller à ne pas causer d'entraves à la navigation ou de dommages aux bâtiments naviguant ou stationnant sur le fleuve.

Il est défendu aux radeaux de laisser traîner l'ancre ou la chaîne dans les endroits où sont posés des câbles ou des conduites.

Dans les régions où les radeaux ne descendent qu'à la dérive, toutes mesures de précaution nécessaires devront être prises afin de garantir la sécurité de la navigation.

## CHAPITRE VI

### Transport de matières dangereuses

## Article 70

### *Matières dangereuses*

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

## Article 71

### *Signaux des bâtiments transportant des matières dangereuses*

§ 1. Le bâtiment transportant des matières dangereuses visées à l'art. 70, doit pendant le stationnement porter de jour, à l'avant, un pavillon rouge de forme triangulaire.

Le bâtiment à propulsion mécanique transportant des matières dangereuses doit porter, de nuit, en plus du feu blanc prescrit par l'art. 44 des présentes Règles pour les automoteurs en marche, le feu rouge prescrit par l'art. 49 des Règles.

Lorsque le bâtiment qui transporte des matières visées à l'art. 70 remorque d'autres bâtiments, il doit porter les feux prescrits par l'art. 48 pour les bâtiments remorquant des unités chargées de matières dangereuses.



### *Couleur distinctive des bâtiments transportant des produits pétroliers*

§ 2. Les bâtiments transportant des produits pétroliers doivent avoir tout autour de la coque, au-dessus de la ligne de flottaison en charge, une bande bleu-claire, large de 0,15 m ; quant aux bâtiments transportant des produits pétroliers légers, dont le point d'inflammation est au-dessous de 28°C, ils doivent avoir en outre la coque peinte en gris (blanc argenté).

### Article 72

#### *Place dans le convoi des bâtiments transportant des matières dangereuses*

En règle générale, dans un convoi les bâtiments transportant des matières explosibles et facilement inflammables seront placés à la queue, aussi loin que possible des autres bâtiments, dans la mesure où cela est compatible avec la sécurité de la navigation et avec l'ordre de la composition du convoi.

### Article 73

#### *Signaux visuels des bâtiments ancrés ou amarrés transportant des matières dangereuses*

Tout bâtiment transportant des matières dangereuses doit, lorsqu'il est ancré ou amarré, porter de nuit un feu rouge installé à une distance de 1,5 m—2 m au-dessus du feu blanc brillant prévu par l'art. 54.

Ce feu, ainsi que le feu d'ancre doivent être visibles de tous les points de l'horizon à une distance d'au moins 1 km.

### Article 74

Les bâtiments non dégazés qui, après le transport de matières dangereuses, présentent encore un danger par suite de l'accumulation des gaz dégagés par les matières transportées, doivent se conformer aux prescriptions des articles 70, 71, 72 et 73 des présentes Règles.

### Article 75

#### *Cas spéciaux*

Il est interdit aux bâtiments transportant des matières dangereuses de s'arrêter sous les ponts, de s'amarrer ou de mouiller soit à proximité de bâtiments en stationnement, soit dans le voisinage d'une voie ferrée ou d'habitations situées près des rives.

Les opérations de transbordement des matières dangereuses sur le fleuve ne peuvent être effectuées que dans les conditions et selon les règles prescrites par le capitaine du port de la région correspondante et sous le contrôle de celui-ci.

## CHAPITRE VII

### Avaries

#### Article 76

##### *Mesures à prendre en cas d'avarie*

§ 1. Si un bâtiment menace de couler, le capitaine ou le conducteur du bâtiment ou du remorqueur doit prendre toutes les mesures pour dégager le chenal et conduire le bâtiment avarié vers l'une des rives.

§ 2. En cas d'abordage, si l'un des bâtiments entrés en collision menace de couler, le capitaine ou le conducteur de l'autre bâtiment doit faire usage de tous les moyens dont il dispose afin de prêter secours au bâtiment avarié et, en premier lieu, pour qu'il dégage le chenal.

§ 3. Tout bâtiment se trouvant à proximité d'un bâtiment émettant des signaux de demande d'assistance, doit prêter immédiatement toute aide à ce dernier, si cela ne présente pas de danger ni pour le bâtiment prêtant assistance, ni pour les passagers qu'il transporte.

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

#### Article 77

Tout accident entravant la navigation doit être annoncé par le capitaine ou le conducteur aux autorités de la surveillance fluviale les plus proches à l'aide de tous les moyens de communication possibles.

Les autorités compétentes doivent autoriser au bâtiment avarié l'accès et le séjour dans le port-abri le plus proche.

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

Si le bâtiment ne peut être déséchoué, le capitaine du remorqueur agit selon les circonstances en prenant en même temps les mesures correspondant aux dispositions de l'art. 58 des présentes Règles.

#### Article 78

Dans le cas où un bâtiment a échoué ou coulé, le capitaine, l'armateur et toute autre personne intéressée ayant droit de disposer du bâtiment prendront immédiatement les mesures nécessaires pour renflouer ou remettre le bâtiment à flot ainsi que pour éloigner les obstacles entravant la navigation.

Si les personnes susmentionnées ne peuvent ou ne veulent pas exécuter les travaux indiqués ou si elles ne sont pas trouvables, les autorités compétentes dégageront le lit du fleuve par leurs propres moyens et dans le plus bref délai possible aux frais de l'armateur.

## CHAPITRE VIII

### Service de pilotage

#### Article 79

Le pilotage sur le Danube sur le secteur de la République Populaire de Bulgarie est effectué selon les règles promulguées par l'Etat danubien sous le pavillon duquel navigue le bâtiment.

## TABLE DES MATIERES

		Pages
CHAPITRE PREMIER	Dispositions générales .....	55
Titre premier	Domaine d'application des Règles .....	55
Titre II	Dispositions spéciales.....	55
Titre III	Equipement et gréement des bâtiments .....	58
CHAPITRE II	Règles de navigation .....	61
Titre I	Règles générales .....	61
Titre II	Navigation dans les points difficiles du fleuve ..	63
Titre III	Rencontré et dépassement des bâtiments .....	64
Titre IV	Navigation des bâtiments à voiles .....	67
CHAPITRE III	Feux et signaux .....	68
CHAPITRE IV	Précautions à prendre par les bâtiments en marche, ancrés ou amarrés .....	77
CHAPITRE V	Radeaux .....	78
CHAPITRE VI	Transport de matières dangereuses .....	80
CHAPITRE VII	Avaries .....	80
CHAPITRE VIII	Service de pilotage .....	80

**REPUBLIQUE POPULAIRE HONGROISE**

**REGLEMENT DE NAVIGATION SUR LE SECTEUR  
HONGROIS DU DANUBE ET SUR LES AUTRES VOIES  
NAVIGABLES DE LA HONGRIE**

Sur la base de la décision No 509/21/1953 du Conseil des Ministres de la République Populaire Hongroise, est mis en vigueur le Règlement de navigation ci-après, applicable aux bâtiments circulant sur le secteur hongrois du Danube ainsi que sur les autres voies navigables de la Hongrie.

*PREMIERE PARTIE*  
**REGLES GENERALES DE NAVIGATION**

CHAPITRE I<sup>er</sup>  
**Dispositions générales**

*TITRE I<sup>er</sup>*

**Champ d'application du Règlement de navigation**

Article 1<sup>er</sup>

*Champ d'application*

Le présent Règlement de navigation règle la circulation des bâtiments naviguant sur le Danube ainsi que sur les autres voies navigables intérieures de la Hongrie.

*TITRE II*

**Dispositions spéciales**

Article 2

*Bâtiments auxquels s'applique le présent Règlement*

Les capitaines et les conducteurs des bâtiments naviguant sur le Danube sont tenus de se conformer aux règles de navigation établies par les Etats danubiens et par les Administrations fluviales spéciales.

Article 3

*Navigation dans les zones limitrophes*

Dans les zones où les rives du Danube appartiennent à deux Etats différents, les bâtiments naviguent conformément aux règles établies d'un commun accord par ces Etats.

## Article 4

### *Abri et hivernage des bâtiments*

Sous condition d'observer les règles prescrites par les Etats danubiens, les bâtiments ont le droit de s'abriter et d'hiverner dans les hivernages et dans les abris d'hiver au cas où les conditions météorologiques ne leur permettent pas de poursuivre leur route.

## Article 5

### *Sortie des bâtiments des affluents au lit principal*

§ 1. Tous les bâtiments sortant des affluents et des canaux pour naviguer dans le lit principal du Danube cèdent la voie aux bâtiments naviguant dans le lit principal.

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

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

d e j o u r : un ballon noir de 0,80 m de diamètre, hissé à bloc, signifie : l'accès au lit principal est défendu ;

d e n u i t : un feu rouge hissé à bloc et, au-dessous, un feu vert à une distance verticale de 1 m signifient : l'accès au lit principal est défendu.

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

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

## Article 6

### *Equipage des bâtiments*

§ 1. L'équipage des bâtiments doit être complété en conformité avec le rôle d'équipage prescrit par l'Etat sous le pavillon duquel naviguent les bâtiments, et disposer des effectifs en nombre suffisant pour garantir la sécurité des bâtiments en marche ou en stationnement.

§ 2. Les capitaines, respectivement les timoniers doivent posséder les brevets (diplômes) ou les certificats les autorisant à conduire le bateau ; les mécaniciens doivent posséder les brevets (certificats) les autorisant à manipuler les machines, et les conducteurs les certificats qui leur donnent droit d'occuper leur poste.

§ 3. Les modalités de délivrance des brevets (diplômes) et des certificats, les connaissances exigées du personnel de commande et le mode de vérification de leurs connaissances sont établis par les autorités compétentes respectives de l'Etat dont le pavillon est arboré par le bâtiment.

\* Les stations de signalisation ne sont établies que lorsque les conditions locales et le trafic l'exigent.

## Article 7

### *Gabarit du chenal navigable*

Avant de permettre le départ du bâtiment, l'organe compétent ou le capitaine du dernier port de départ doit s'assurer si la profondeur sur le chenal que le bâtiment doit traverser correspond au tirant d'eau du bâtiment et si la longueur et la largeur du bâtiment sont en rapport avec les courbes de la section donnée.

## Article 8

### *Etat technique du bâtiment*

Au départ, tout bâtiment doit être en bon état technique pour qu'une navigation sûre lui soit garantie.

Le capitaine, le conducteur ainsi que tout l'équipage sont responsables du bon état du bâtiment partant.

Le contrôle de l'état technique des bâtiments partants incombe au capitaine du port de départ.

## Article 9

### *Balisage de la voie navigable et son entretien*

§ 1. Le balisage doit, sur tout le parcours navigable du Danube, marquer les limites, la direction et la profondeur de la voie navigable ; il doit de même baliser les obstacles et les ouvrages se trouvant dans le chenal même, ou dans sa proximité immédiate.

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

Le nombre et l'installation des signaux côtiers et flottants doivent correspondre aux exigences de la navigation sûre et sans entrave.

Les autorités compétentes des Etats danubiens doivent informer les navigateurs de tous les changements survenus dans le balisage en éditant à cet effet des « Avis aux navigateurs ».

Le capitaine ou le conducteur du bâtiment est tenu de porter à la connaissance des autorités compétentes, dans le plus court délai, toute observation de déplacement ou de modification du balisage ainsi que tout autre fait intéressant la navigation, spécialement, tout échouage ou avarie de bâtiment.

§ 2. La partie navigable du Danube, d'Ulm à Sulina, doit être maintenue en état de navigabilité pour les bâtiments fluviaux, et pour les bâtiments de mer sur les secteurs appropriés.

Tous les points difficiles du fleuve où, par suite d'obstacles naturels, la portée de vue est restreinte sont signalés par des signaux d'avertissement.



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

Jusqu'à l'établissement par la Commission du Danube d'un système uniforme de balisage, le balisage peut être effectué sur la base du système déjà adopté par les Etats danubiens pour leur secteur respectif, compte tenu des principes exposés aux §§ 1 et 2 du présent article.

§ 4. L'installation de barrages et de rets de pêche dans le chenal navigable est interdite.

### TITRE III

## Marques d'identification et grément des bâtiments

### Article 10

#### *Pavillon et marques d'identification*

§ 1. Tout bâtiment doit porter à la poupe, du lever au coucher du soleil, le pavillon de l'Etat auquel il ressortit. En outre, tout bâtiment, à l'exception des petites embarcations visées au § 2, doit porter les marques d'identification suivantes :

#### 1. *Nom ou numéro du bâtiment*

Le nom ou le numéro du bâtiment doit être apposé sur les deux côtés du bâtiment, le nom ou le numéro des bâtiments à roues devant être apposé sur les tambours de roues et sur la poupe.

Si le nom ou le numéro apposé sur les bords du bâtiment n'est pas visible pendant le remorquage ou le poussage, des panneaux portant le nom ou le numéro seront installés sur les rampes droite et gauche de la passerelle de commandement.

#### 2. *Port d'attache ou lieu d'immatriculation*

Le port d'attache ou le lieu d'immatriculation doit être indiqué à l'arrière du bâtiment.

#### 3. *Appartenance du bâtiment (propriétaire)*

Le nom (entier ou abrégé) de l'organisation (propriétaire) à laquelle appartient le bâtiment doit être indiqué à l'avant, sur les deux côtés du bâtiment.

Sur les non-automoteurs cette inscription doit être en outre apposée à l'arrière du bâtiment.

#### 4. *Nationalité du bâtiment*

Afin d'indiquer la nationalité du bâtiment, les initiales de l'Etat correspondant doivent être apposées après l'inscription du port d'attache ou du lieu d'immatriculation.

Dans le cas où le nom de l'organisation (propriétaire) permet d'établir la nationalité du bâtiment, l'apposition des initiales est superflue.

### 5. *Nombre de passagers admis*

Le nombre maximum de passagers admis à bord des bâtiments à passagers doit être indiqué sur le pont, à un endroit bien apparent.

### 6. *Portée en lourd*

La portée en lourd, exprimée en tonnes, doit être indiquée sous le nom ou le numéro des bateaux à marchandises, mais en caractères plus petits.

### 7. *Planche porte-devise*

Une planche porte-devise peut être apposée sur la cheminée ordinaire ou sur la cheminée à échappement du bâtiment, pour en indiquer l'appartenance.

§. 2. Toute petite embarcation, à l'exception de celles appartenant à l'armée populaire, à la police ou aux gardes-frontières, doit porter les marques d'identification suivantes :

1. les petites embarcations de nationalité hongroise : le numéro d'immatriculation (numéro de la barque) apposé sur les deux côtés ; le nom de l'embarcation peut également être indiqué à côté du numéro ;

2. les petites embarcations étrangères : le nom ou le numéro apposé sur les deux côtés ; le numéro d'immatriculation (numéro de la barque) peut remplacer le nom ou le numéro de l'embarcation ;

3. les petites embarcations faisant partie du gréement d'un bâtiment, d'un moyen flottant ou d'un engin flottant : le nom ou le numéro du bâtiment, moyen ou engin flottant auquel elles appartiennent, apposé sur les deux côtés ;

4. les petites embarcations doivent être munies d'un panneau portant le nom et l'adresse de l'organisme auquel elles appartiennent.

§ 3. Les marques d'identification des bâtiments doivent être apposées de manière à être bien lisibles.

La couleur des lettres et des chiffres doit nettement se détacher de la couleur du bâtiment. La hauteur des lettres et des chiffres indiquant le nom et le numéro du bâtiment doit être d'au moins 25 cm et celle des autres inscriptions d'au moins 15 cm. La hauteur des lettres et des chiffres indiquant le nom et le numéro d'une petite embarcation doit être d'au moins 10 cm.

La largeur des caractères ainsi que les intervalles entre eux doivent être en proportion avec leur hauteur et avec les dimensions du bâtiment.

Les marques d'identification doivent être apposées en lettres latines, caractères imprimés, les inscriptions pouvant être répétées en caractères autres que latins.

## Article 11

### *Echelle de tirant d'eau*

Tout bâtiment dont le tirant d'eau excède 0,60 m doit être muni d'échelle de tirant d'eau.

## Article 12

### *Documents de bord*

§ 1. Tout bâtiment dont le déplacement est supérieur à 10 tonnes doit être muni des documents suivants :

1. Certificat donnant au bâtiment le droit de naviguer sous le pavillon qu'il arbore (patente de navigation).

2. Certificat de propriété (d'immatriculation) — (attestation du droit de propriété sur le bâtiment).

3. Certificat de jaugeage.

4. Patente sanitaire pour les bateaux à passagers, pour les bateaux à marchandises dont la capacité de chargement dépasse 1.000 tonnes ainsi que pour les remorqueurs d'une puissance dépassant 150 C.V.

5. Certificat de navigabilité.

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

7. Journal de bord.

8. Registre des chaudières pour les bâtiments ayant des chaudières à vapeur.

9. Certificat donnant au bâtiment le droit de se servir des postes radiotélégraphiques et journal radiotélégraphique pour les bâtiments munis de tels postes.

10. Journal de machines pour les bâtiments à propulsion mécanique, et registre d'inspection des bouteilles d'air pour les bâtiments automoteurs qui en possèdent.

11. Permis de transport de passagers, si le bâtiment en transporte.

12. Registre de l'inventaire.

13. Journal sanitaire.

§ 2. Les bâtiments de la catégorie des petites embarcations (voir § 5 de l'art. 80) sont tenus d'avoir les documents suivants :

1. Patente de navigation, certificat de droit d'arborer le pavillon de l'Etat auquel ils ressortissent.

2. Certificat de navigabilité.

3. Permis de transport de passagers, si le bâtiment en transporte.

4. Rôle d'équipage.

*Remarque* — Pour les canots et les embarcations de sport le certificat de navigabilité suffit.

## Article 13

### *Marque d'enfoncement et ligne de flottaison en charge*

Tout bâtiment doit porter, nettement marquée, la ligne de flottaison en charge, c'est-à-dire la ligne indiquant la limite jusqu'où le bâtiment peut être chargé.

Sur les deux côtés du bâtiment, suivant le maître couple, doit être marqué un cercle bien visible de 0,15 m de diamètre, barré d'un trait

médian horizontal long de 0,25 m et large de 2 cm ; le bord inférieur de ce trait doit coïncider avec la ligne de flottaison en charge.

## Article 14

### *Capacité de chargement et nombre de passagers admis*

La portée en lourd, la capacité de chargement et le nombre maximum de passagers admis, indiqués dans les papiers de bord, ne doivent pas être dépassés.

La responsabilité en matière d'exécution des dispositions présentes incombe au capitaine ou au conducteur du bâtiment ainsi qu'aux autorités compétentes du port de départ.

## Article 15

### *Moyens de signalisation sonore*

Tout bâtiment automoteur doit être pourvu d'un sifflet à vapeur ou d'une sirène ainsi que d'une cloche suffisamment puissante, installés de façon telle qu'aucun obstacle n'arrête leur son.

Tout bâtiment non motorisé doit être pourvu d'une cloche ou d'un autre objet approprié à l'aide duquel on peut produire des signaux sonores suffisamment puissants.

Les signaux sonores doivent être nettement distinguables.

On entend par son bref le son d'une durée de 1 à 2 secondes, par son prolongé le son d'une durée de 4 à 6 secondes.

L'intervalle entre les sons consécutifs doit être de 1 à 2 secondes.

## Article 16

### *Grément des bâtiments*

Tout bâtiment doit être muni d'une quantité suffisante de moyens d'extinction d'incendie, de sauvetage, de signalisation et de pompes d'épuisement, ainsi que d'autres moyens de navigation, conformément aux normes établies.

## CHAPITRE II

### Navigation des bâtiments

#### TITRE I

#### Règles générales

## Article 17

### *Règles générales de vigilance*

Le capitaine ou le conducteur du bâtiment doit en cours de route et au stationnement veiller à la sécurité du bâtiment, ayant toujours les ancres,

les amarres, les moyens de signalisation ou autres prêts à être actionnés ; de même il doit prendre toutes les mesures nécessaires pour que son bâtiment ne cause pas d'entraves à la navigation.

Le capitaine ou le conducteur doit de même veiller à ce qu'en exécutant des manoeuvres son bâtiment ne cause aucune entrave.

Afin d'éviter le danger d'échouage, le capitaine ou le conducteur du bâtiment doit, pendant le chargement, contrôler le tirant d'eau du bâtiment et adopter les mesures nécessaires afin qu'il corresponde aux profondeurs du chenal que le bâtiment doit suivre.

## Article 18

### *Diminution de vitesse*

Tout bâtiment à moteur passant à proximité d'un port, de pontons, de bâtiments, d'installations flottantes, d'engins flottants, de radeaux ancrés ou amarrés, de bâtiments remorqués, de radeaux, de barques lourdement chargées, de bâtiments échoués, de lieux où des travaux de renflouage, de construction hydrotechnique et de régularisation sont en cours, doit diminuer à temps sa vitesse, et, si nécessaire, arrêter les machines, à condition toutefois que ni lui ni les unités qu'il remorque ne soient par cette mesure exposés au danger.

## Article 19

### *Passage dans les endroits où sont posés des câbles, etc.*

§ 1. Il est interdit aux bâtiments de laisser traîner leurs ancres ou chaînes et de jeter l'ancre dans les lieux où sont installés des câbles ou conduites sous-fluviaux.

2. Les points où des câbles ou des conduites traversent le fleuve sont balisés par les signaux côtiers suivants :

— de jour : un panneau carré peint en blanc, de 1,50 m de côté ; sur le panneau est dessinée en noir une ancre renversée (la verge en bas) ;

— de nuit : le même panneau, éclairé par un feu blanc puissant.

Le panneau est placé sur la rive à une hauteur d'au moins 4—6 m au-dessus du plus haut niveau d'eau.

§ 3. Tout lieu de passage de bac doit être signalé par des signaux d'avertissement placés à 250 m à l'amont et à l'aval du passage ; ces signaux sont les suivants :

— de jour : un disque blanc de 1—1,5 m de diamètre sur lequel est dessiné en noir un point d'exclamation ;

— de nuit : le disque est éclairé par un feu blanc puissant, ceci au cas où le passage des bacs s'effectue aussi pendant la nuit.

Le panneau est placé sur la rive à une hauteur d'au moins 4—6 m au-dessus du plus haut niveau d'eau.

## Article 20

### *Remorquage des bâtiments*

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

§ 1. La puissance des remorqueurs doit être suffisante pour l'exécution sûre de toutes les manoeuvres nécessaires.

§ 2. Le capitaine du remorqueur qui navigue en tête du convoi dirige tout le remorquage, y compris toutes les manoeuvres requises, et veille à la sécurité des bâtiments remorqués.

§ 3. Il est interdit à tout remorqueur d'abandonner les unités remorquées pendant les opérations d'amarrage ou de mouillage aussi longtemps que le chenal navigable n'est pas dégagé de ces unités et que le capitaine du remorqueur ne s'est pas assuré qu'elles sont mises en sécurité.

## Article 21

### *Navigation à la même hauteur*

La navigation à la même hauteur est interdite, sauf en cas de dépassement.

## Article 22

### *Signalisation des passes navigables des ponts*

§ 1. Les bâtiments ne peuvent passer sous les ponts fixes que par les passes signalées par des signaux spéciaux, suivant les règles établies par les autorités compétentes de l'Etat sur le territoire duquel se trouvent les ponts.

§ 2. Les passes de pont désignées pour le passage des bâtiments et des radeaux doivent être balisées par les signaux suivants :

— de jour : un panneau rectangulaire de deux couleurs, divisé par une diagonale (le triangle supérieur rouge et le triangle inférieur blanc) ; le panneau doit être placé sur la passe navigable, sur l'axe du chenal ;

— de nuit : deux feux rouges visibles seulement du côté de l'entrée dans la passe et placés sur l'axe du chenal.

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

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

## Article 23

### *Navigation dans des conditions spéciales*

Pendant la nuit ou par temps bouché (brume, brouillard, neige ou averse) les bâtiments doivent réduire leur vitesse afin de pouvoir toujours

manoeuvrer en sécurité et s'arrêter à la rencontre de tout obstacle, ou s'ils sont dans l'impossibilité d'établir leur position par rapport au chenal.

Dans de telles conditions, la navigation à la dérive est interdite.

## Article 24

### *Interdiction du départ des bâtiments*

Le départ des bâtiments est interdit dans les cas suivants :

- a) si le bâtiment n'est pas muni de la patente de navigation ;
- b) si le bâtiment n'est pas muni du certificat de navigabilité ;
- c) si l'équipage nécessaire à la sécurité de la navigation est incomplet, à savoir : pour les bâtiments sur lesquels il n'est pas nécessaire que le personnel soit logé à bord s'il ne dispose pas d'au moins une relève complète; pour tout autre bâtiment — s'il ne dispose pas d'au moins deux relèves ;
- d) si la coque du bâtiment est avariée, particulièrement s'il y a une voie d'eau sur la coque, les cloisons, les cofferdams ou le pont, et si l'eau pénétrant n'est pas évacuable par les propres moyens du bâtiment ;
- e) si le poids de la cargaison arrimée sur le pont compromet la stabilité du bâtiment ;
- f) si le poids de la cargaison excède le tirant d'eau maximum admis du bâtiment ;
- g) si la cargaison est arrimée de manière à nuire à la visibilité des timoniers ;
- h) si le nombre des passagers dépasse le chiffre prévu dans le certificat établissant le nombre de passagers admis ;
- i) si le fonctionnement des gouvernails du bâtiment est défectueux ;
- j) si le bâtiment n'est pas muni de moyens suffisants de sauvetage, d'extinction d'incendie, de pompes d'évacuation, de moyens de signalisation et d'ancrage ou si les bittes présentent des défauts.

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

## TITRE III

### Navigation dans les points difficiles du fleuve

## Article 25

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

Avant de s'engager dans un passage étroit ou dans une brusque courbe du fleuve, le bâtiment est tenu de signaler son approche en émettant des sons prolongés consécutifs d'environ 4—6 secondes de durée.

Le bâtiment traversant des passages étroits, des courbes brusques ou des endroits où la portée de vue est restreinte ne doit pas trop s'approcher du bâtiment qui le précède sans avoir pris toutes les mesures de précaution.

## Article 26

### *Rang de passage dans les points difficiles du fleuve*

Les bâtiments affectés aux opérations de sauvetage ou allant prêter assistance à un bâtiment ayant subi une avarie, ainsi que les bateaux à passagers doivent à l'approche des points difficiles hisser à un endroit bien apparent un objet cylindrique de couleur noire. Dans ce cas ils passent les premiers.

Tous les autres bâtiments traversent les points difficiles du fleuve dans l'ordre de leur arrivée.

## TITRE III

### **Rencontre et dépassement des bâtiments**

## Article 27

### *Signaux sonores en cas de rencontre*

§ 1. Lorsque les bâtiments sont en vue l'un de l'autre, le bâtiment en marche qui change son cours doit indiquer cette manoeuvre par les signaux suivants :

- 1 son bref — je viens sur tribord
- 2 sons brefs — je viens sur bâbord
- 3 sons brefs — j'ai l'intention de virer
- 4 sons brefs — je bats en arrière

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

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

## Article 28

Lorsque deux bâtiments faisant route en sens opposé s'approchent de manière telle qu'ils risquent d'aborder, ils doivent prendre toutes les mesures pour s'éviter et se diriger tous deux sur tribord. Chacun d'eux doit émettre un son bref de sifflet ou de sirène et diminuer de vitesse avant de s'approcher.

## Article 29

### *L'avalant choisit le cours*

En cas de rencontre, le choix du cours appartient à l'avalant.

Si, du fait de la sinuosité du lit, ou pour d'autres raisons, le bâtiment avalant ne peut établir le côté sur lequel il lui serait plus facile d'éviter le bâtiment montant, il doit émettre en temps voulu (à une distance d'au moins 1,5 km) deux sons prolongés consécutifs sans montrer d'autres signaux ; dans tel cas, le choix du cours appartient au bâtiment montant.

Si deux bâtiments s'approchent en même temps d'un passage difficile du fleuve, le droit de passer le premier est au bâtiment avalant.



## Article 30

### *Exception aux règles générales*

Dans le cas où le bâtiment ne peut se conformer aux règles établies par l'art. 28 du présent Règlement sans s'exposer lui-même ou les bâtiments qu'il remorque à un danger imminent, il doit, en émettant deux sons brefs consécutifs et montrant en même temps les signaux visuels mentionnés à l'art. 43 du présent Règlement, prévenir à temps le bâtiment qui s'approche de son intention d'éviter sur bâbord.

Le bâtiment averti par deux sons brefs de ce que le bâtiment venant à sa rencontre ne se conforme pas à la règle générale de croisement est tenu de répéter ce signal et d'exécuter la manoeuvre correspondante.

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

## Article 31

### *Croisement des bâtiments dans les passages difficiles du fleuve*

Dans les passages difficiles du fleuve où les conditions locales exigent des précautions, les bâtiments montants doivent régler leur vitesse de manière que la rencontre et le croisement des bâtiments avalants aient lieu à un endroit de fleuve approprié.

Le bâtiment montant doit, si nécessaire, au moment du croisement se diriger vers le côté du chenal où il ne gêne pas ou ne met pas en danger le bâtiment avalant.

## Article 32

Dans les courbes brusques et dans les endroits où le chenal ne présente pas une largeur suffisante, la navigation à la même hauteur, le dépassement et le croisement sont interdits.

## Article 33

### *Interdiction de barrer la route*

Le bâtiment partant ou faisant route ne doit pas barrer la route à un autre bâtiment ou radeau afin de ne pas en entraver le mouvement.

## Article 34

### *Dépassement*

Lorsqu'un bâtiment veut en dépasser un autre et qu'il ne peut le faire sans que le bâtiment qui le précède ne s'écarte de sa route, il demande

passage en temps utile en émettant 5 sons prolongés consécutifs de sifflet ou de sirène, et en ralentissant en même temps sa marche.

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

Si le bâtiment rattrapé ne peut s'écarter sur bâbord sans danger pour lui-même ou pour les bâtiments qu'il remorque, il doit s'écarter sur tribord en en avertissant le rattrapant par un son bref ; dans ce cas le rattrapant émet deux sons brefs, s'écarte sur bâbord et laisse à tribord le bâtiment rattrapé.

### Article 35

#### *Cas où le cours du bâtiment reste inchangé*

Deux bâtiments naviguant dans le même sens, dont l'un à une plus grande vitesse que l'autre, de même que deux bâtiments faisant route en sens opposé, qui s'approchent de leur point de rencontre, garderont leur position par rapport aux rives s'ils considèrent qu'en suivant le chenal chacun du côté où il se trouve au moment donné, ils passeront l'un près de l'autre à une distance suffisante sans risque d'abordage.

### Article 36

#### *Dépassement à l'entrée d'un passage étroit*

Lorsqu'un bâtiment isolé à vitesse réduite, ou un bâtiment remorquant un convoi est rattrapé par un autre bâtiment isolé à l'entrée d'un passage étroit, il doit, si ce dernier en fait la demande en émettant 5 sons prolongés consécutifs de sifflet ou de sirène, se laisser dépasser avant de s'engager dans le passage.

Dans ce cas les deux bâtiments doivent se conformer aux dispositions de l'art. 34.

Il est défendu aux bâtiments avalants de dépasser à l'entrée d'un passage étroit.

### Article 37

#### *Les petites embarcations cèdent la route*

Toutes les petites embarcations (voir § 5. de l'art. 80) doivent céder la route à tous les autres bâtiments.

### Article 38

#### *Cas où le remorqueur est assimilé au bâtiment isolé*

Les remorqueurs, les unités flottantes de tout genre et les radeaux sont assimilés aux bâtiments automoteurs isolés et doivent, comme ceux-ci, respecter les règles exposées au présent chapitre.

En cas de rencontre, les remorqueurs doivent effectuer le remorquage de manière à permettre aux bâtiments venant à leur rencontre de passer à côté d'eux sans difficulté.

Dans le cas où un bâtiment avalant isolé rencontre un convoi montant et qu'il y a danger d'abordage, le bâtiment isolé est tenu de céder la route au convoi, si par cette manoeuvre il ne s'expose lui-même au danger.

## Article 39

### *Circulation des bacs*

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

## TITRE IV

### **Navigation des bateaux à voiles**

## Article 40

### *Croisement des bâtiments à voiles*

§ 1. Lorsque deux bateaux à voiles se rapprochent de manière telle qu'un abordage est à craindre, l'un d'eux cède la route à l'autre, conformément aux règles ci-dessous :

1. Le bateau naviguant plein vent doit s'écarter de la route du bateau naviguant au plus près du vent.

2. Le bateau naviguant au plus près avec amures à bâbord, doit s'écarter de la route du bateau naviguant au plus près avec amures à tribord.

3. Si les deux bateaux naviguent plein vent mais à amures différentes, le bateau naviguant amures à bâbord doit céder la route au bateau naviguant amures à tribord.

4. Si les deux bateaux naviguent plein vent et mêmes amures, le bateau se trouvant au vent doit céder la route au bateau se trouvant sous vent.

Le bateau naviguant vent arrière doit s'écarter de la route d'un autre bâtiment.

### *Croisement des bateaux à voiles et des bâtiments à vapeur*

§ 2. Si un bâtiment à vapeur et un bateau à voiles s'approchent de manière qu'un abordage est à craindre, le bâtiment à vapeur doit s'écarter de la route du bateau à voiles.

## CHAPITRE III

### Feux et signaux

#### Article 41

##### *Visibilité des feux*

Le mot « visible » dans le présent Règlement signifie que le feu est visible par nuit sombre à atmosphère pure.

#### Article 42

##### *Durée pendant laquelle le bâtiment porte des feux*

Les règles concernant les feux doivent être appliquées du coucher du soleil au lever du jour. Pendant cet intervalle, le bâtiment ne doit porter que les feux prescrits par le présent Règlement.

Il est interdit de montrer tout autre feu qui pourrait être confondu avec l'un des feux prescrits.

#### Article 43

##### *Signaux visuels lors du croisement des bâtiments sur tribord*

Les signaux visuels mentionnés à l'art. 30 s'effectuent à tribord de la manière suivante :

- de jour : en balançant à tribord un pavillon bleu foncé ;
- de nuit : en montrant, à l'aide d'un fanal, des éclats de feu blanc.

Chaque période d'éclat doit avoir une durée d'environ 1 seconde et être suivie d'une éclipse complète de même durée. Les éclats doivent être visibles à une distance d'au moins 1,5 km et seulement en direction du bâtiment qui vient à la rencontre.

Ces signaux de jour, respectivement de nuit, une fois montrés, doivent être répétés sans interruption jusqu'à ce que les bâtiments se soient croisés.

#### Article 44

##### *Feux de route des automoteurs*

Un bâtiment automoteur en marche doit porter :

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

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

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

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

Ces feux doivent être installés de manière à montrer une lumière ininterrompue, visible de tous les points de l'arc d'horizon.

Les feux de côté vert et rouge susmentionnés doivent être masqués du côté du bâtiment au moyen d'écrans dépassant le feu d'au moins 0,90 m, de manière telle qu'aucun de ces feux ne soit visible du côté opposé.

Le feu bleu de poupe doit être masqué du côté du bâtiment de telle sorte qu'il ne puisse être vu de la proue du bâtiment.

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

## Article 45

### *Port des feux au passage des ponts*

Les bâtiments passant sous des ponts fixes, des trilles de bacs, des câbles électriques ou tout autre obstacle de même genre traversant le fleuve doivent abaisser temporairement le feu blanc visé à l'art. 44 point a) ; dès que lesdits obstacles sont franchis, le feu doit être relevé à sa place réglementaire.

Les automoteurs de service local qui ont à franchir fréquemment les obstacles mentionnés à l'alinéa précédent peuvent porter leur feu blanc à une hauteur inférieure à celle indiquée à l'art. 44 point a), à condition que ce feu se trouve toujours au-dessus des feux de côté rouge et vert.

## Article 46

### *Feux de route des bateaux à voiles*

§ 1. Les bateaux à voiles en marche doivent porter les mêmes feux que ceux prescrits par l'art. 44, points b), c) et d) pour les automoteurs en marche ; le bateau à voiles en marche ne doit en aucun cas montrer le feu blanc mentionné à l'art. 44.

§ 2. Les petits bateaux à voiles en marche ne doivent porter que les feux prescrits à l'art. 44 points b) et c). Ces deux feux peuvent être réunis dans un seul fanal montrant des feux vert et rouge de même intensité ; chacun de ces feux doit être visible du côté respectif, sur un arc d'horizon de  $112^{\circ}30'$ , à une distance d'au moins 1 km.

## Article 47

### *Feux des petites embarcations automoteurs*

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

a) à la proue, sur la cheminée ou devant celle-ci, à un endroit visible, à deux mètres au moins au-dessus du plan d'eau, le feu blanc brillant prévu à l'art. 44, point a) ; ce feu doit être visible à une distance d'au moins 2 km ;

b) les feux de côté vert et rouge prescrits par l'art. 46, § 2.

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

## Article 48

### *Feux de route des remorqueurs*

Le bâtiment qui remorque un ou plusieurs bâtiments accouplés ou à la file doit porter, outre les feux prescrits à l'art. 44, un deuxième feu blanc brillant de la même intensité que le feu visé au point a) du même article, placé sous ce dernier à une distance verticale de un à deux mètres.

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

Ce feu doit être placé au-dessus du feu de côté vert à une distance latérale de 1,50 m et verticale également de 1,50 m.

Les feux de côté doivent être installés de façon à ne pas être masqués par les bâtiments remorqués à couple.

Pendant le remorquage, le remorqueur peut en outre porter derrière la cheminée ou sur le mât arrière un petit feu blanc sur lequel peuvent se diriger les bâtiments remorqués ; mais l'intensité de ce feu, qui ne doit pas être visible de l'avant du remorqueur, doit être atténuée par un verre dépoli.

## Article 49

### *Signal de jour des bâtiments remorquant un convoi*

Les bâtiments remorquant un convoi doivent porter de jour, en tête du mât, un pavillon bleu rectangulaire.

## Article 50

### *Feu bleu de remorquage*

Lorsque dans un convoi un ou plusieurs bâtiments sont accouplés à un seul bord du remorqueur, celui-ci et le bâtiment se trouvant à l'extrémité du convoi doivent porter le feu bleu prévu à l'art. 44, point d).

Si les bâtiments remorqués sont accouplés aux deux bords du remorqueur, seuls les bâtiments extérieurs doivent porter le feu bleu.

Lorsque les bâtiments sont remorqués à la file ou en plusieurs rangées, seule la dernière unité de chaque rangée doit montrer le feu bleu, même si des unités sont aussi accouplées au remorqueur.

Si la dernière rangée du convoi est composée de plusieurs unités accouplées, seules les unités à l'extrémité de cette rangée doivent montrer le feu bleu.

#### Article 51

##### *Signaux visuels de route des embarcations à rames et des canots*

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

#### Article 52

##### *Signaux sonores des bâtiments en marche par temps bouché (brume, averse, tempête de neige, brouillard)*

Par temps bouché (brume, brouillard, averse et tempête de neige) le bâtiment en marche doit faire entendre, à des intervalles ne dépassant pas 2 minutes, un son long de sifflet ou de sirène lorsqu'il navigue isolément, et un son long et deux sons brefs lorsqu'il remorque d'autres bâtiments.

Dans un convoi, seul le remorqueur en tête doit observer les dispositions du présent article.

L'usage de son de cloche est, en toutes circonstances, interdit au bâtiment faisant route.

#### Article 53

Les petites embarcations à voiles ou à rames ne sont pas tenues d'émettre les signaux prévus à l'art. 52, toutefois elles doivent émettre des signaux sonores similaires d'une intensité suffisante à des intervalles qui ne doivent pas dépasser une minute.

#### Article 54

##### *Feux des bâtiments ancrés ou amarrés*

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

Lorsque plusieurs bâtiments sont amarrés côte à côte à la rive, ou ancrés au large, seul le bâtiment se trouvant le plus près du chenal doit porter le feu prescrit par le présent article.

#### Article 55

##### *Signaux sonores des bâtiments ancrés ou amarrés par temps bouché (brume, brouillard, averse, tempête de neige)*

Par temps bouché (brume, brouillard, tempête de neige et averse), le bâtiment stationnant en dehors du port qui n'a pas complètement dégagé le chenal, doit, de jour comme de nuit, signaler sa présence par des

battements de cloche ou d'autre objet approprié d'une durée d'environ 5 secondes, émis à des intervalles de 1 minute.

## Article 56

### *Interdiction de faire usage des signaux sonores*

Il est interdit à un bâtiment stationnant dans le fleuve de faire usage du sifflet ou de la sirène à l'approche d'autres bâtiments et d'émettre sans motif justifié les signaux établis dans le présent Règlement.

## Article 57

### *Signaux de demande de secours*

Pour demander secours on doit attirer l'attention, de jour, en agitant circulairement, du bras tendu, un pavillon de signalisation, un morceau d'étoffe ou tout autre objet similaire, et de nuit, en agitant circulairement de la même manière, un feu quelconque ; l'attention peut aussi être attirée par tout autre moyen visuel ou sonore approprié.

### *Signaux du bâtiment qui a perdu la faculté de manoeuvrer*

Si un bâtiment n'est plus en état de manoeuvrer, il doit à l'approche d'autres bâtiments indiquer cette circonstance en émettant des sons entrecoupés au moyen d'un sifflet ou d'une sirène ou de tout autre objet approprié.

Le bâtiment se trouvant dans l'impossibilité de manoeuvrer doit faire tout son possible pour dégager le chenal le plus rapidement possible et, si nécessaire, demander à cet effet l'aide des bâtiments passant à proximité par émission du signal de demande de secours.

Tout bâtiment passant ou se trouvant à proximité est tenu de prêter secours au bâtiment demandant assistance si par cela il n'expose au danger ni lui-même ni les passagers qu'il transporte.

## Article 58

### *Signaux visuels des bâtiments échoués*

Tout bâtiment échoué doit porter à un endroit bien apparent :

— de j o u r : deux pavillons colorés ou deux objets de forme sphérique superposés ;

— de n u i t : deux feux rouges placés l'un sous l'autre à une distance verticale de 1,80 m à 2 m.

Les ballons ou objets sphériques doivent avoir au moins 0,60 m de diamètre.

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

Les mêmes règles s'appliquent aux bâtiments coulés dont une partie de la coque est visible. Si le capitaine ou le conducteur du bâtiment est



d'avis que la circulation près de son bâtiment peut s'effectuer sans danger, il hissera du côté où le chenal est libre :

— de j o u r : un pavillon blanc ou un morceau d'étoffe de couleur claire, et

— de n u i t : le feu prescrit à l'art. 54.

## Article 59

### *Signaux visuels des petites embarcations échouées*

Les petites embarcations échouées doivent à l'approche d'autres bâtiments signaler leur position par des sons entrecoupés de sifflet ou autre produits par les moyens existant à bord.

Si les bâtiments peuvent circuler près de l'embarcation échouée, celle-ci doit hisser du côté où le chenal est libre, de jour, un pavillon blanc ou un morceau d'étoffe de couleur claire et, de nuit, le feu blanc prescrit à l'art. 54.

## Article 60

### *Mesures relatives au balisage des bâtiments coulés ou échoués*

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

§ 2. Lorsqu'un bâtiment coulé dans le chenal se trouve complètement immergé, le capitaine ou le conducteur du bâtiment doit en signaler l'emplacement en ancrant provisoirement au-dessus du bâtiment coulé un objet flottant d'une forme quelconque, muni de nuit d'un feu vert ou rouge suivant sa position par rapport à la rive droite ou gauche.

§ 3. Le poste avertisseur et le signal flottant indiqués ci-dessus pourront être enlevés dès que le chenal aura été balisé ou lorsque les autorités compétentes auront pu prendre d'autres mesures pour assurer la sécurité de la navigation dans la section.

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

## Article 61

### *Signaux visuels des radeaux remorqués*

Le bâtiment qui remorque un radeau doit porter les mêmes feux que ceux prescrits à l'art. 48 du présent Règlement pour les bâtiments remorquant un convoi.

De nuit, le radeau remorqué doit montrer un feu à éclats à l'approche du bâtiment qui le rattrape.

## Article 62

### *Signaux visuels des radeaux ancrés ou amarrés*

Les radeaux ancrés ou amarrés doivent porter du coucher au lever du soleil, à chaque extrémité se trouvant du côté du chenal, un feu blanc placé à une hauteur suffisante mais ne dépassant pas 6 m au-dessus du plan d'eau et visible de tous les côtés à une distance d'au moins 1 km.

## Article 63

### *Signaux visuels des radeaux échoués*

Le radeau échoué doit porter :

- de jour : dès l'aube, deux ballons ou objets sphériques placés l'un sous l'autre à une distance verticale de 1—1,5—2 m ;
- de nuit : deux feux rouges placés l'un sous l'autre à une distance verticale de 1,5—2 m.

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

## Article 64

### *Signaux des engins flottants*

§ 1. Les engins flottants au travail doivent porter sur le mât ou à un autre endroit visible les signaux suivants :

- de jour : un ballon noir de 0,60 m de diamètre ;
- de nuit : un feu vert ou rouge suivant le côté du chenal où le passage est libre. Le feu doit être visible à une distance d'au moins 2 km.

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

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

- de jour : un pavillon noir ;
- de nuit : un feu vert ou rouge supplémentaire suivant le côté où le chenal est libre.

En outre, les ancres de l'engin flottant doivent être balisées par des signaux conformes aux règles de balisage du chenal adoptées pour le secteur de Danube donné.

§ 3. Dans le cas où le passage est impossible, il sera hissé sur le mât de l'engin ou à un autre endroit visible les signaux suivants :

- de jour : trois ballons noirs de 0,60 m de diamètre, placés l'un sous l'autre à distance verticale de 2 m ;
- de nuit : trois feux rouges disposés de la même manière et visibles de tous les côtés à une distance d'au moins 2 km.

## Article 65

### *Signaux sonores à l'ancre et au lever de l'ancre*

§. 1. Lorsque le bâtiment veut jeter l'ancre, il doit annoncer cette manœuvre par trois sons prolongés consécutifs de sifflet ou de sirène.

§ 2. Lorsque le bâtiment veut lever l'ancre, il doit annoncer cette manœuvre par deux sons prolongés suivis d'un son bref.

## Article 66

### *Signaux sonores en cours de remorquage*

Le bâtiment qui remorque une ou plusieurs unités emploie pour la conduite de son convoi, lorsqu'il change son cours, les signaux sonores suivants émis au moyen de sifflet ou de sirène :

un son prolongé et un son bref — « Tenez la barre sur tribord » ;  
un son prolongé, deux sons brefs et un son prolongé — « Tenez la barre sur bâbord » ;

un son prolongé et trois sons brefs — « Tenez la barre droite ».

## Article 66/a

### *Signaux distinctifs du convoi poussé en marche*

Le convoi poussé en marche doit porter les signaux suivants :

§ 1. De j o u r, du lever au coucher du soleil :

à la proue du premier bâtiment, au sommet d'un mât coulissant, à une hauteur d'au moins 6 m au-dessus de la ligne de flottaison, un pavillon rectangulaire bleu.

§ 2. De n u i t, du coucher au lever du soleil :

a) à l'avant du convoi, hissé sur un mât coulissant, à une distance égale des feux de côté vert et rouge, à au moins 6 m au-dessus de la ligne de flottaison correspondant au plus grand tirant d'eau admis, un feu blanc brillant éclairant d'une lumière ininterrompue un arc d'horizon de 225°. Le feu doit être placé de manière à pouvoir éclairer 112°30' de chaque côté du convoi, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 22°30' sur l'arrière du travers de chaque bord, et être visible à une distance d'au moins 4 km ;

b) un deuxième feu blanc brillant supplémentaire est placé sous le feu blanc brillant précédant, à une distance verticale de 1—2 m, comme prescrit au point a) du présent paragraphe ;

c) au sommet du mât, à une distance de 1—2 m au-dessus des feux blancs brillants, un feu vert éclairant d'une lumière ininterrompue un arc d'horizon de 225°. Le feu doit être placé de façon à pouvoir éclairer 112°30' de chaque côté du convoi, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 22°30' sur l'arrière du travers de chaque bord et être visible à une distance d'au moins 3 km. Ce feu est le signal distinctif du convoi poussé en marche ;

d) dans la partie la plus large du convoi, à tribord, un feu vert éclairant d'une lumière ininterrompue un arc d'horizon de 112°30' et placé de manière à montrer, depuis l'avant jusqu'à 22°30' sur l'arrière du travers du bord droit, une lumière visible à une distance d'au moins 2 km ;

e) dans la partie la plus large du convoi, à bâbord, un feu rouge éclairant d'une lumière ininterrompue un arc d'horizon de 112°30' et placé

de manière à montrer depuis l'avant jusqu'à 22°30' sur l'arrière du travers du bord gauche une lumière visible à une distance d'au moins 2 km ;

f) les feux de côté vert et rouge ci-dessus mentionnés doivent être masqués côté bâtiment au moyen d'écrans dépassant le feu d'au moins 0,90 m de telle sorte qu'ils ne puissent être aperçus du côté opposé. La distance verticale entre les feux de côté vert et rouge et le feu blanc brillant inférieur doit être d'au moins 3 m ;

g) à la poupe de chacune des unités situées aux extrémités de la formation, un feu bleu éclairant d'une lumière ininterrompue un arc d'horizon de 135°, c.-à-d. depuis l'axe du bâtiment jusqu'à 67°30' vers l'arrière de chaque côté ; ce feu doit être visible d'au moins 500 m ;

h) si la poupe du pousseur dépasse la poupe des dernières unités extrêmes du convoi, le pousseur doit porter à la poupe le feu bleu prescrit à la lettre g) du présent paragraphe ;

i) le feu bleu de poupe doit être masqué côté bâtiment de manière à ne pas être visible de la proue.

### *Marques distinctives du pousseur*

§ 3. Si le pousseur est masqué par les unités poussées, il doit indiquer son nom ou son numéro et le nom de l'organisation à laquelle il appartient sur des panneaux suffisamment grands, placés sur les côtés de la passerelle de commandement.

### *Signaux visuels de croisement des bâtiments sur tribord*

§ 4. Le convoi poussé en marche doit exécuter les signaux visuels prescrits à l'article 43 du présent Règlement, à tribord de l'unité qui se trouve à droite et qui porte le feu de côté vert.

Feux de route en cas de remorquage d'une ou de plusieurs unités accouplées au remorqueur.

§ 5. Le remorquage d'une ou de plusieurs unités accouplées aux bords du remorqueur n'est pas considéré comme poussage et les feux blancs brillants ainsi que les feux de côté rouge et vert sont portés par le remorqueur conformément aux articles 44 et 48 du présent Règlement.

### *Autres feux et signaux du convoi poussé, non visés dans le présent article*

§ 6. Les feux et les signaux des convois poussés ancrés ou en marche, non indiqués dans le présent article, doivent être portés en stricte conformité des dispositions du présent Règlement.

## CHAPITRE IV

### **Précautions à prendre par les bâtiments en marche, ancrés ou amarrés**

#### Article 67

#### *Précautions à prendre par les bâtiments ancrés, amarrés ou en marche*

§ 1. En tout endroit et près de n'importe quelle rive les bâtiments doivent être ancrés (amarrés) de manière telle que leur stationnement

(amarrage) n'entrave pas la navigation et n'endommage pas le balisage de la voie navigable, les installations portuaires, ouvrages hydrotechniques et autres. A cet effet, les capitaines, les conducteurs des bâtiments, de même que toutes les autres personnes qui de par leur service sont en rapport avec les bâtiments indiqués doivent adopter toutes les mesures de précaution possibles dans les circonstances données.

§ 2. Les bâtiments ancrés dans un endroit où la profondeur est inférieure à 3 m doivent signaler leur ancre mouillée par un flotteur muni d'un pavillon rouge.

§ 3. Dans les ports et dans les endroits du fleuve où la profondeur est inférieure à 3 m il est interdit aux bâtiments de jeter par-dessus bord cendres, scories ou autres matières de cette nature.

§ 4. Lorsque le bâtiment a perdu un objet quelconque faisant partie de son gréement ou de sa cargaison dans un endroit du chenal navigable où il présente un danger pour la navigation, le capitaine, respectivement le conducteur du bâtiment doit prendre d'urgence les dispositions pour le renflouage de l'objet perdu ; s'il n'est pas en mesure de le faire, il doit signaler l'endroit où l'objet a coulé comme suit :

- de jour : par un signal flottant de forme et couleur quelconques ;
- de nuit : par un feu de couleur correspondante indiquant la voie navigable libre entre l'obstacle et la rive droite, respectivement la rive gauche.

En ce cas, le capitaine ou le conducteur du bâtiment doit en informer les autorités compétentes les plus proches dans le plus bref délai par tout moyen à sa disposition.

## CHAPITRE V

### Radeaux

#### Article 68

##### *Dispositions spéciales pour les radeaux*

Toutes les règles relatives à la navigation des radeaux remorqués et descendant à la dérive, à leurs modes de formation, dimensions et équipements en cordes, ancres et autres agrès doivent être établies par les autorités compétentes compte tenu du présent Règlement et de ce qui suit :

§ 1. Les radeaux doivent porter le nom et le domicile du propriétaire ou de l'expéditeur sur un panneau de dimensions suffisantes, installés de manière que l'inscription soit lisible des deux côtés.

§ 2. Les radeaux doivent être composés de pièces solidement liées les unes aux autres, et les opérations d'assemblage ou de dislocation des radeaux effectuées sur le fleuve ne doivent causer aucune gêne ou obstacle à la navigation.

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

#### Article 69

Pendant le flottage ou le stationnement, le conducteur doit veiller à ne pas causer d'entraves à la navigation, ou de dommages aux bâtiments

naviguant ou stationnant sur le fleuve. Il est défendu aux radeaux de laisser traîner l'ancre ou la chaîne dans les endroits où sont posés des câbles ou des conduites.

Sur les sections où le flottage est pratiqué, toutes les mesures devront être prises afin de garantir la sécurité de la navigation.

## CHAPITRE VI

### Transport de matières dangereuses

#### Article 70

##### *Matières dangereuses*

Les bâtiments transportant des matières dangereuses, à savoir, des matières explosives, des matières toxiques, des produits pétroliers et inflammables, doivent prendre des mesures de précaution spéciales.

#### Article 71

##### *Signaux des bâtiments transportant des matières dangereuses*

§ 1. Le bâtiment transportant des matières dangereuses visées à l'art. 70 doit, pendant le stationnement, porter de jour, à l'avant, un pavillon rouge de forme triangulaire.

Le bâtiment automoteur transportant des matières dangereuses doit porter de nuit, en plus du feu blanc prescrit par l'art. 44 du présent Règlement pour les bâtiments automoteurs en marche, le feu rouge prescrit par l'art. 48.

Lorsque le bâtiment qui transporte des matières visées à l'art. 70 remorque d'autres bâtiments, il doit porter les feux prescrits par l'art. 48 pour les bâtiments remorquant des unités chargées de matières dangereuses.

##### *Couleur distinctive des bâtiments transportant des produits pétroliers*

§ 2. Les bâtiments transportant des produits pétroliers doivent porter une bande bleu-clair, large de 0,15 m, tout autour de la coque, au-dessus de la ligne de flottaison en charge, quant aux bâtiments transportant des produits pétroliers légers dont le point d'inflammation est au-dessous de 28° C, ils doivent avoir en outre la coque peinte en gris (blanc argenté).

#### Article 72

##### *Place dans le convoi des bâtiments transportant des matières dangereuses*

En règle générale, les bâtiments transportant des matières dangereuses doivent être placés à la queue du convoi et aussi loin que possible des autres bâtiments, dans la mesure où cela est compatible avec la sécurité de la navigation et avec l'ordre de la composition du convoi.

## Article 73

### *Signaux visuels des bâtiments transportant des matières dangereuses, ancrés ou amarrés*

Tout bâtiment transportant des matières dangereuses doit, lorsqu'il est ancré ou amarré, porter de nuit un feu rouge installé à une distance de 1,5—2 m au-dessus du feu blanc prévu par l'art. 54 ; ce feu ainsi que le feu d'ancre doivent être visibles de tous les points de l'horizon à une distance d'au moins 1 km.

## Article 74

Les bâtiments non dégazés, qui après le transport de matières dangereuses présentent encore un danger par suite de l'accumulation des gaz dégagés par les matières transportées, doivent se conformer aux prescriptions des articles 70, 71, 72 et 73 du présent Règlement.

## Article 75

### *Cas spéciaux*

Il est interdit aux bâtiments transportant des matières dangereuses de s'arrêter sous les ponts, de s'amarrer, ou de jeter l'ancre à proximité de bâtiments en stationnement ou dans le voisinage d'une voie ferrée ou d'habitations situées près des rives.

Les opérations de transbordement des matières dangereuses sur le fleuve ne peuvent être effectuées que dans les conditions et selon les règles prescrites par les autorités compétentes et sous le contrôle de celles-ci.

## CHAPITRE VII

### **Avaries**

## Article 76

### *Mesures à prendre en cas d'avarie*

§ 1. Si un bâtiment menace de couler, le capitaine ou le conducteur du bâtiment ou du remorqueur doit prendre toutes les mesures pour dégager le chenal et conduire le bâtiment avarié vers l'une des rives.

§ 2. En cas d'abordage, si l'un des bâtiments entrés en collision menace de couler, le capitaine ou le conducteur de l'autre bâtiment doit faire usage de tous les moyens dont il dispose afin de prêter secours au bâtiment avarié et, en premier lieu, pour qu'il dégage le chenal.

§ 3. Tout bâtiment se trouvant à proximité d'un bâtiment émettant des signaux de demande d'assistance doit prêter immédiatement toute aide à ce dernier si cela ne présente pas de danger pour le bâtiment ni pour les passagers qu'il transporte.

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

#### Article 77

Tout accident en rapport avec la navigation doit être annoncé par le capitaine ou le conducteur aux autorités de la surveillance fluviale les plus proches à l'aide de tous les moyens possibles.

Les autorités compétentes doivent autoriser au bâtiment avarié l'accès et le séjour dans le port-abri le plus proche.

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

Si le bâtiment ne peut être déséchoué, le capitaine du remorqueur agit selon les circonstances en prenant en même temps les mesures correspondant aux dispositions de l'art. 58 du présent Règlement.

#### Article 78

Dans le cas où un bâtiment a échoué ou coulé, le capitaine, l'armateur ou toute autre personne intéressée ayant droit de disposer du bâtiment prendront immédiatement les mesures nécessaires pour renflouer ou remettre le bâtiment à flot ainsi que pour éloigner les obstacles entravant la navigation.

Si les personnes susmentionnées ne peuvent ou ne veulent pas exécuter les travaux indiqués, ou si elles ne sont pas trouvables, les autorités compétentes dégageront le lit du fleuve par leurs propres moyens et dans le plus bref délai possible aux frais de l'armateur.

### CHAPITRE VIII

#### Service de pilotage

#### Article 79

§ 1. Le service de pilotage sur le Danube est organisé :

— sur le secteur allant de l'embouchure du canal de Sulina à Brăila inclusivement, par l'Administration fluviale spéciale du Bas-Danube ;

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

— sur tous les autres secteurs, si besoin est, par les compagnies de navigation des Etats danubiens, en toute indépendance.

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

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



Dans ce cas, pour que le pilotage des bâtiments sur les secteurs desdites Administrations fluviales spéciales puisse être exécuté par le pilote de la compagnie de navigation, ce dernier devra posséder le certificat délivré par l'Administration du secteur respectif.

§ 4. Dans tous les cas, les groupes de pilotes ne peuvent être composés que de ressortissants des pays danubiens, et les corps de pilotes des Administrations que de ressortissants des pays danubiens membres des Administrations respectives.

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

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

Après avoir passé l'examen, les pilotes reçoivent un certificat les autorisant à exercer le pilotage des bâtiments.

## CHAPITRE IX

### Définition des termes employés

#### Article 80

##### § 1

##### *Bâtiment*

Le terme « bâtiment » désigne les bâtiments de mer, de lac et de fleuve de plus de dix (10) tonnes de déplacement\*, ayant comme moyen de propulsion des machines ou des voiles, ou non munis de machines.

##### § 2

##### *Bâtiment automoteur*

Le terme « bâtiment automoteur » désigne tout bâtiment ayant comme moyen de propulsion des machines.

##### § 3

##### *Bâtiment à voiles*

Le terme « bâtiment à voiles » désigne tout bâtiment ayant comme moyen de propulsion des voiles.

Le bâtiment qui navigue sous voiles sans se servir de sa machine est considéré comme bâtiment à voiles, et tout bâtiment automoteur qui fait usage de sa machine est considéré comme bâtiment automoteur, indépendamment du fait qu'il porte ou non des voiles.

\* Le déplacement approximatif se calcule par la formule suivante : Les 3/4 du produit de la longueur par la largeur et l'enfoncement moyen à la limite de la ligne de flottaison en charge. La longueur est mesurée sur le pont depuis l'arrête de l'étrave jusqu'à l'arrête extérieure de l'étambot ; la largeur est mesurée au maître-couple, entre les bords extérieurs de chaque côté du bâtiment, l'épaisseur de la ceinture de coque non comprise.

§ 4

*Bâtiment « en marche »*

Un bâtiment est « en marche » quand il n'est ni ancré, ni amarré à la rive, ni échoué.

§ 5

*Petites embarcations*

Les bâtiments d'un déplacement inférieur à dix (10) tonnes, ayant des machines, voiles ou rames comme moyen de propulsion, sont considérés petites embarcations.

§ 6

*Etablissements flottants*

Les bains, les docks, les hangars et les pontons, les appontements flottants etc. de toutes sortes sont considérés comme établissements flottants.

§ 7

*Engins flottants*

Les engins de dragage, les élévateurs, les grues flottantes, les sonnettes, les pompes, etc. de toutes sortes sont des engins flottants.

§ 8

*Radeaux*

Le terme radeau désigne les trains de bois composés de troncs d'arbres assemblés plus ou moins rigidement.

§ 9

*Convois*

Le terme convoi désigne tout groupement composé d'un ou de plusieurs remorqueurs et des unités flottantes remorquées soit à couple, soit à la file, en une ou plusieurs rangées.

§ 10

Capitaine — commandant du bâtiment (§ 1.).

Conducteur — commandant d'un bâtiment non-automoteur (chaland-pétrolier, chaland, etc.).

Conducteur de radeau — personne chargée de la conduite d'un radeau.

§ 11

*Tirant d'eau*

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

Dans la pratique on distingue les tirants d'eau suivants :

*de construction*, c'est-à-dire le plus grand tirant d'eau admis, déterminé au cours de la construction du bâtiment ;

*de Registre* — c'est aussi le plus grand tirant d'eau admis, mais celui-ci est déterminé par le bureau de Registre en tenant compte du degré d'usure du bâtiment et diffère du tirant d'eau de construction ;

*d'exploitation* (de charge) — c'est-à-dire le tirant d'eau correspondant au chargement effectif du bâtiment.

Au cours du remorquage le tirant d'eau du convoi est celui du bâtiment au plus grand enfoncement.

## § 12

### *Port de départ*

Par port de départ on entend le port dans lequel est effectué le chargement des marchandises ou l'embarquement des passagers.

*Remarque 1.* Toutes les règles, à l'exception des règles spéciales stipulées dans le présent Règlement et concernant les bâtiments en général, s'appliquent aussi aux petites embarcations.

*Remarque 2.* Dans l'application du présent Règlement les établissements et engins flottants qui naviguent sur le fleuve sont assimilés, selon leur déplacement, aux bâtiments ou aux petites embarcations.

## PARTIE III\*

### REGLES COMPLEMENTAIRES

#### CHAPITRE X

#### **Dispositions générales complémentaires relatives à la navigation dans les eaux intérieures de la Hongrie**

##### Article 81

##### *Canots et barques*

Les bâtiments de la catégorie des petites embarcations, dont le déplacement au tirant d'eau maximum admis ne dépasse pas 2 tonnes, sont considérés comme canots et barques.

##### Article 82

##### *Les canots cèdent la route*

Le conducteur du canot doit veiller à ne pas entraver la route d'un bâtiment en marche. Il est interdit aux canots, à l'exception des canots de

\* Les articles 100—110 ne figurent pas dans le présent Règlement vu que les dispositions qu'ils contiennent se rapportent à la navigation sur la Tisza et sur le Balaton.

service ou des canots faisant partie du gréement du bâtiment, de croiser le cours d'un bâtiment en marche à une distance inférieure à 300 m ou de s'en approcher à moins de 30 m.

## Article 83

### *Documents de bord*

§ 1. La patente sanitaire mentionnée au § 1 du point 4 de l'art. 1 du présent Règlement n'est délivrée qu'aux bâtiments pratiquant la navigation à l'étranger.

§ 2. Les bâtiments naviguant dans les eaux intérieures sous pavillon hongrois doivent posséder, outre les documents énumérés à l'art. 12 du présent Règlement, le Livre de bord qui peut être unifié avec le Registre des chaudières pour les bâtiments à vapeur, et avec le Registre d'inspection des bouteilles d'air pour les bâtiments à moteur.

## Article 84

### *Marque des bâtiments à forme symétrique*

Les bâtiments, dont la proue et la poupe ne peuvent être distinguées par suite de leur forme symétrique doivent porter pour indiquer la direction de leur cours, de jour, à l'avant selon le cours, perpendiculairement à l'axe longitudinal du bâtiment, un disque d'au moins 0,6 m de diamètre, barré horizontalement de raies rouges et blanches.

## Article 85

### *Interdiction de stationnement*

§ 1. Il est défendu d'ancrer ou d'amarrer dans des passages étroits, des courbes brusques, à proximité ou à côté de bâtiments transportant des matières dangereuses et portant les marques distinctives prévues aux art. 71 et 73 du présent Règlement.

§ 2. Il est également interdit aux bâtiments de stationner dans les lieux de traversée de bacs avec ou sans câbles, balisés par les signaux prévus au § 3 de l'art. 19 du présent Règlement.

## Article 86

### *Navigation à la dérive*

§ 1. Il est interdit à un groupe de bâtiments composé de plus de deux unités accouplées de descendre à la dérive. Il est de même défendu aux bâtiments naviguant à la dérive de se placer en travers du courant du fleuve.

§ 2. Le bâtiment naviguant à la dérive doit porter de jour, à une hauteur d'au moins 6 m au-dessus du plan d'eau, un objet sphérique noir d'au moins 0,60 m de diamètre et sous ce dernier, à 1 m de distance, un pavillon rectangulaire de couleur quelconque.

§ 3. De nuit, le bâtiment descendant à la dérive doit porter à une hauteur d'au moins 6 m, un feu blanc, visible de tous les côtés à une distance d'au moins 1 km. En outre, à l'approche d'un autre bâtiment, il doit balancer un feu blanc soit à la proue, soit à la poupe, c'est-à-dire à sa partie se trouvant le plus près du bâtiment approchant.

## Article 87

### *Flottage*

§ 1. L'équipage d'un radeau dont le volume ne dépasse pas 300 m<sup>3</sup> doit être composé de 3 personnes au moins. Sur les radeaux dont le volume dépasse 300 m<sup>3</sup>, il doit y avoir une personne de plus pour tous les 100 m<sup>3</sup> entamés.

§ 2. Si plusieurs radeaux descendent l'un derrière l'autre, la distance entre eux doit être d'au moins 300 m.

§ 3. Avant de s'engager sous des passes de pont étroites ou dans des passages étroits, les conducteurs de radeau sont tenus de disloquer leur radeau en parties aux dimensions appropriées et de le faire passer en deux ou plusieurs fois. De même, lorsque la capitainerie de port les y invite, ils doivent disloquer leur radeau sur les sections où la construction d'ouvrages hydrotechniques le rend nécessaire.

## Article 88\*

### *Bacs*

§ 1. Sur le Danube — à l'exception de ses affluents — l'exploitation de bacs à traile est interdite.

## Article 89

### *Ponts de bateaux*

§ 1. Des ponts de bateaux ne peuvent être installés sur le Danube que provisoirement, dans des cas exceptionnels, et avec l'autorisation du Ministre des Communications et des Postes.

§ 2. L'organe qui entretient le pont de bateaux installé sur le Danube ou dans d'autres eaux intérieures, doit assurer l'ouverture du pont autant de fois que l'intérêt de la navigation le rend nécessaire.

§ 3. Pour le passage des bâtiments ou des radeaux descendant à la dérive, le pont de bateaux ne doit être ouvert que deux fois par jour et pour 1 heure au plus chaque fois, à des heures déterminées à l'avance, et s'il y a demande de passage de la part d'un bâtiment ou radeau descendant à la dérive. Les heures et la durée d'ouverture des passes des ponts de bateaux sont établies par le Ministre des Communications et des Postes, après consultation des conseils départementaux intéressés.

\* Les paragraphes 2—9 de l'article 88 se rapportent à la navigation sur la Tisza et sur le Balaton.

§ 4. Les bâtiments automoteurs désirant franchir un pont de bateaux demanderont l'ouverture de la passe : de jour, en hissant à bloc un pavillon blanc et de nuit, en hissant un feu vert au-dessus du (des) feu(x) blanc(s). Si, pour les bâtiments automoteurs désirant franchir le pont de bateaux, l'ouverture d'une seule aile suffit, le pavillon blanc est hissé à mi-mât et le feu vert est placé sous le (les) feu(x) blanc(s).

§ 5. L'entrée dans l'ouverture du pont n'est autorisée que lorsque les passes sont tout à fait ouvertes. Pour signaler ceci il faut, de jour, hisser sur chaque côté de l'ouverture le pavillon national et, de nuit, les feux rouge et vert prévus pour les ponts fixes.

§ 6. Lorsque l'ouverture du pont est fermée, ceci sera signalé de nuit sur l'axe de l'ouverture du pont ou sur le bord de l'ouverture, par trois feux rouges placés l'un sous l'autre, à distance de 1,5—2 m.

§ 7. Si le pont de bateaux n'est pas en vue du lieu de virage situé en amont, l'organe qui entretient le pont doit établir un poste de signalisation au lieu de virage, immédiatement en amont du pont de bateaux.

## Article 90

### *Ponts et câbles aériens*

§ 1. Le bord inférieur de l'armature des ponts nouvellement établis doit être situé : dans le secteur du Danube en amont de Budapest, à une hauteur de 7 m; en aval de Budapest, à une hauteur de 8 m, . . . . . au-dessus du plus haut niveau d'eau sans glace, dont la durée maximum n'a pas dépassé 4 jours sur le Danube,\* . . . . .

§ 2. Le plus bas point de suspension des câbles aériens à haute tension, traversant un cours d'eau navigable doit se trouver à une hauteur d'au moins 15 m au-dessus du plus haut niveau sans glace connu et celui des câbles aériens à faible tension, à une hauteur d'au moins 12 m au-dessus du même niveau.

§ 3. Pour signaler les lieux où des câbles aériens traversent le fleuve il faut installer sur la rive à une distance de 250 m, et en amont et en aval du câble, à une hauteur de 4—6 m au moins, des panneaux blancs bordés de rouge, aux dimensions de 1,50 × 2 m, et portant une flèche brisée rouge vif.

§ 4. De nuit, le panneau doit être éclairé par un feu blanc.

## Article 91

### *Service de garde*

§ 1. Sur tout bâtiment d'un déplacement supérieur à 10 tonnes et tout engin flottant amarré ou ancré, le tiers de l'équipage doit rester à bord du bâtiment. Le tiers d'équipage se trouvant à bord doit se composer en moitié de personnel des machines et en moitié de personnel de pont.

§ 2. A bord des bâtiments automoteurs il doit y avoir un service de permanence assuré par des cadres de commandement et un service de garde de pont.

§ 3. Pour les bâtiments automoteurs, les chalands, les engins flottants mis hors de service pour une période durable et stationnant par groupes, une garde commune peut être organisée.

\* Le reste du texte de ce paragraphe se rapporte à la navigation sur la Tisza.

## CHAPITRE XI

### Dispositions de caractère local, relatives au secteur hongrois du Danube et aux autres eaux intérieures navigables de la Hongrie

#### SUR LE DANUBE

#### Section Rajka—Gönyü

##### Article 92

##### *Formation des convois avalants*

Sur la section Rajka — Gönyü, à la descente, les remorqueurs ne peuvent tractionner qu'une seule unité amarrée à leur bord et une seule rangée derrière eux. La largeur de la rangée ne peut excéder 40 m lors d'un niveau d'eau supérieur à +400 cm à la station hydrométrique Bratislava et 31 m lors d'un niveau d'eau inférieur à +400 cm à la station hydrométrique Bratislava, à condition, toutefois, qu'en raison de circonstances exceptionnelles des restrictions plus rigoureuses n'aient été communiquées dans les « Avis aux bateliers ».

##### Article 93

##### *Formation des convois montants*

Sur la section Rajka — Gönyü, à la montée, les remorqueurs peuvent tractionner tout au plus 5 unités à la file et à condition que le niveau d'eau à la station hydrométrique Bratislava soit supérieur à +400 cm ; lorsque le niveau d'eau à la station hydrométrique Bratislava est inférieur à +400 cm le remorqueur ne peut remorquer que 4 unités à la file, à condition toutefois qu'en raison de circonstances exceptionnelles des restrictions plus rigoureuses n'aient été communiquées dans les « Avis aux bateliers ».

##### Article 94

##### *Flottage*

§ 1. Sur la section Rajka — Gönyü il est interdit aux radeaux de descendre à la dérive.

§ 2. Les dimensions des radeaux remorqués ne doivent pas dépasser 65 × 13 m.

#### Section Gönyü—Bok

##### Article 95

##### *Formation des convois avalants*

Sur la section Gönyü — Bok, à la descente, le remorqueur peut tractionner tout au plus deux unités amarrées aux bords droit et gauche du remorqueur, et deux rangées seulement derrière le remorqueur ; 5 unités au plus peuvent être accouplées bord à bord dans une rangée.

##### Article 96

##### *Formation des convois montants*

Sur la section Gönyü — Bok, à la montée, les unités remorquées peuvent être au nombre de 5 au plus dans chaque file.

## Article 97

### *Flottage*

§ 1. Il est interdit aux radeaux de descendre à la dérive dans la section entre Gönyü et le confluent du Vág.

§ 2. Les dimensions des radeaux remorqués dans la section Gönyü — confluent du Vág et ceux des radeaux remorqués ou descendant à la dérive en aval du confluent du Vág ne doivent pas dépasser 65 × 15 m.

## Article 98

### *Formation des convois traversant la région de Budapest*

§ 1. Dans la région de Budapest, sur la section entre l'extrémité amont de l'île Margit et le pont-rails-Sud, les convois peuvent se composer de 7 unités au plus, y compris le remorqueur.

§ 2. A la montée, les convois ne seront tractionnés qu'attachés derrière le remorqueur ; ils seront composés de maximum 3 rangées comprenant chacune 2 unités au maximum.

§ 3. A la montée, la longueur du câble de remorquage ne peut dépasser 35—40 m ; les bâtiments automoteurs doivent naviguer à une vitesse de 6 km au minimum, sauf dans la région de l'ancien pont Erzsébet (km 1646).

§ 4. A la descente, les convois franchissant les passes du pont Kossuth, doivent être composés de maximum 3 unités accouplées attachées derrière le remorqueur, et de 2 unités accouplées aux bords droit et gauche du remorqueur, ou de 4 unités dans une rangée attachées derrière le remorqueur et d'une unité amarrée au bord du remorqueur.

## Article 99

### *Navigation à la dérive dans la région de Budapest*

Dans la région de Budapest, sur la section entre l'extrémité amont de l'île Margit et le pont-rails-Sud il est interdit aux bâtiments non-automoteurs de naviguer à la dérive. Cette disposition ne concerne pas les petites embarcations, les bâtiments construits pour un seul trajet, les canots ainsi que les bâtiments qui se déplacent le long des rives pour l'exécution d'opérations de chargement.

## PARTIE III

### DISPOSITIONS FINALES

#### Article 111\*

#### Article 112

Si des circonstances particulières, inhérentes à la navigation, le rendent nécessaire, le Ministre des Communications et de la Poste introduira des dispositions dérogatoires de caractère temporaire, qui seront publiées dans les « Avis aux bateliers ».

#### Article 113

Tout bâtiment, établissement flottant ou engin flottant de plus de 10 tonnes de déplacement doit être muni par son armateur d'un exemplaire du présent Règlement.

\* L'article 111 a été abrogé par le Décret N° 29/1959/9. V.



## TABLE DES MATIERES

### PARTIE I—REGLES GENERALES DE NAVIGATION

CHAPITRE PREMIER	— Dispositions générales .....	87
Titre I	— Champ d'application .....	87
Titre II	— Dispositions spéciales .....	87
Titre III	— Marques d'identification et gréement des bâtiments .....	90
CHAPITRE II	— Navigation des bâtiments .....	93
Titre I	— Règles générales .....	93
Titre II	— Navigation dans les points difficiles du fleuve ...	96
Titre III	— Rencontre et dépassement des bâtiments .....	97
Titre IV	— Navigation des bateaux à voiles .....	100
CHAPITRE III	— Feux et signaux .....	101
CHAPITRE IV	— Précautions à prendre par les bâtiments en marche, ancrés ou amarrés .....	109
CHAPITRE V	— Radeaux .....	110
CHAPITRE VI	— Transport de matières dangereuses .....	111
CHAPITRE VII	— Avaries .....	112
CHAPITRE VIII	— Service de pilotage .....	113
CHAPITRE IX	— Définition des termes employés.....	114

### PARTIE II — REGLES COMPLEMENTAIRES

CHAPITRE X	— Dispositions générales complémentaires relatives à la navigation dans les eaux intérieures de la Hongrie	116
CHAPITRE XI	— Dispositions de caractère local .....	120

### PARTIE III — DISPOSITIONS FINALES

## DÉCRET No 29/1959/9.V.

### DU GOUVERNEMENT RÉVOLUTIONNAIRE OUVRIER-PAYSAN HONGROIS DÉCLARANT CONTRAVENTION AU RÈGLEMENT LES ACTIONS PERTURBANT LE TRAFIC PAR VOIE D'EAU

#### § 1.

Dans le cas où l'action ne tombe pas sous le coup des dispositions pénales, le propriétaire de bâtiment, ou la personne responsable de la section de navigation de l'entreprise disposant d'un permis de naviguer, commet une contravention et est passible d'une amende pouvant s'élever jusqu'à 3.000 forints, si, nonobstant les dispositions du Règlement de navigation publié par l'Arrêté No 3/1956/18. V. du Ministère des Communications et de la Poste de la République Populaire Hongroise :

1. il fait partir un bâtiment avec un équipage inférieur en nombre à l'effectif établi par les autorités (art. 6, § 1.) ;

2. il fait partir un bâtiment dont les membres d'équipage ne possèdent pas les documents requis, attestant leur qualification professionnelle (art. 6, § 2.) ;

3. il fait partir un bâtiment qui ne répond pas aux conditions du chenal (art. 7) ;

4. il n'indique pas sur le bâtiment les marques d'identification (art. 10) ;

5. il exploite un bâtiment qui n'est pas muni d'échelles de tirant d'eau (art. 11) ;

6. il exploite un bâtiment qui n'est pas muni des documents de bord nécessaires et valides (art. 12, § 1 et 2) ;

7. il exploite un bâtiment dont la marque d'enfoncement n'est pas nettement visible (art. 13) ;

8. il fait partir un bâtiment sans l'avoir muni des moyens d'extinction d'incendie, de sauvetage, de signalisation, de pompes d'épuisement et autres moyens de navigation prescrits par les autorités (art. 16).

#### § 2.

Dans le cas où l'action ne tombe pas sous le coup des dispositions pénales, le capitaine du bâtiment (capitaine de bateau, conducteur d'un petit bâtiment, conducteur de radeau, etc.) commet une contravention et est passible d'une amende pouvant s'élever jusqu'à 1.000 forints si, nonobstant les dispositions du Règlement de navigation :

1. il navigue avec un équipage inférieur en nombre à l'effectif que les autorités ont établi pour le bâtiment en question (art. 6, § 1.) ;
2. il remplit à bord des fonctions qui exigent une qualification déterminée sans posséder un document attestant sa qualification professionnelle ou le document nécessaire (art. 6, § 2.) ;
3. il navigue sur un bâtiment qui ne répond pas aux conditions du chenal (art. 7) ;
4. il navigue sur un bâtiment dont l'état technique ne répond pas aux conditions requises (art. 8) ;
5. il ne remplit pas ses obligations visées à l'art. 9, § 1. en ce qui concerne la communication de ses observations ;
6. il navigue sur un bâtiment qui ne porte pas de marques d'identification et n'arbore pas sur le mât principal, du lever au coucher du soleil, le pavillon de l'Etat auquel ressortit le bâtiment (art. 10) ;
7. il navigue sur un bâtiment qui n'est pas muni d'échelles de tirant d'eau (art. 11) ;
8. il navigue sur un bâtiment qui n'est pas muni des documents de bord requis et valides (art. 12, § 1 et 2) ;
9. il navigue sur un bâtiment dont la marque d'enfoncement n'est pas nettement visible (art. 13) ;
10. il autorise que le chargement dépasse la portée en lourd ou la capacité de chargement du bâtiment, ou admet que le nombre des passagers embarqués soit supérieur à celui indiqué dans les documents officiels (art. 14) ;
11. il navigue sur un bâtiment qui n'est pas muni de moyens de signalisation sonore ou dont les moyens de signalisation sonore sont en état défectueux et émet des signaux sonores qui ne correspondent pas aux prescriptions (art. 15) ;
12. il navigue sur un bâtiment qui n'est pas muni des moyens d'extinction d'incendie, de sauvetage, de signalisation, des pompes d'épuisement et autres moyens de navigation prescrits par les autorités (art. 16) ;
13. il n'adopte pas les mesures assurant la sécurité du bâtiment ou exécute des manoeuvres qui entravent le mouvement des bâtiments (art. 17) ;
14. en cas de nécessité, il ne diminue pas la vitesse de l'automoteur qu'il commande ou n'arrête pas ses machines (art. 18) ;
15. il jette l'ancre ou il laisse traîner l'ancre ou les chaînes dans des lieux où sont installés des signaux d'interdiction de mouillage (art. 19 § 1 et art. 69) ;
16. il remorque un convoi dont les dimensions dépassent la puissance du remorqueur (art. 20, § 1) ;
17. il abandonne les unités remorquées pendant les opérations d'amarage ou de mouillage sans s'être assuré si celles-ci ont dégagé le chenal et ont été mises en sécurité (art. 20, § 3) ;
18. il n'émet pas de signaux sonores dans les cas visés aux articles 22 § 3, 25, 27—30, 34, 36, 52, 53, 55, 57, 64 § 2, 88 § 2 et 9 ;

19. en cas de mauvaise visibilité, il ne réduit pas la vitesse du bâtiment de manière à pouvoir s'arrêter à la rencontre de tout obstacle ou à pouvoir établir sa position par rapport aux rives ou descend à la dérive dans de telles conditions (art. 23) ;

20. il émet pendant le stationnement et à l'approche d'autres bâtiments des signaux sonores à l'aide d'un sifflet ou d'une sirène (art. 56) ;

21. il n'observe pas les dispositions concernant la rencontre et le dépassement (art. 28—32, 34—40, 82, 107—109, 110 § 1 et 2) ;

22. il barre la route à un autre bâtiment ou en entrave le mouvement (art. 33) ;

23. il n'utilise pas les feux et signaux visuels prescrits aux articles 19 § 3, 43—51, 54, 57—64, 66/a, 67 § 2 et 4, 71, 73, 84, 86 § 2 et 3, 88 § 5—8, 89 § 4—6, 104 ;

24. il n'installe pas sur le radeau le panneau portant les inscriptions visées à l'article 68, § 1 ;

25. il arrête sous un pont, près d'une voie ferrée ou d'habitations, il amarre ou ancre un bâtiment transportant des matières dangereuses (art. 75) ;

26. il refuse de prêter assistance (art. 76, § 2—4) ;

27. il ancre ou amarre le bâtiment dans un passage étroit, dans une courbe brusque ou à proximité de bâtiments transportant des matières dangereuses (art. 85, § 1) ;

28. il n'assure pas à bord du bâtiment ou de l'engin flottant en stationnement les services de quart et de garde de pont (art. 91) ;

29. il n'observe pas les règles de remorquage visées aux articles 92, 93, 95, 96, 98 et 100 ;

30. il n'observe pas les prescriptions au sujet du flottage et de la navigation à la dérive des radeaux, visées aux articles 86 § 1, 87, 94, 97, 99, 101, 102 ;

31. il entrave, au cours des opérations d'amarrage, le mouvement d'autres bâtiments ou endommage des moyens de balisage, des ouvrages portuaires, hydrotechniques et autres (art. 67, § 1) ;

32. il croise en canot le cours d'un bâtiment en marche à une distance de moins de 300 m ou s'en approche à moins de 30 m (art. 82) ;

33. ce point ne se rapporte pas au Danube.

### § 3.

Dans le cas où l'action ne tombe pas sous le coup des dispositions pénales, commet une contravention et est passible d'une amende pouvant s'élever jusqu'à 500 forints, la personne qui, nonobstant les dispositions du Règlement de navigation :

1. installe un barrage ou des rets de pêche dans le chenal navigable (art. 9 § 4);
2. jette par-dessus bord des cendres, des scories ou d'autres matières (art. 67 § 3, et art. 105);
3. entrave, par son équipement de pêche, l'entrée d'un bâtiment dans un port ou sa sortie du port (art. 110, § 3).

§ 4.

Les contraventions au Règlement relèvent de la compétence de la police.

§ 5.

Le présent Décret entre en vigueur le jour de sa publication. En même temps, l'article 111 du Règlement de navigation publié par l'Arrêté No 3/1956/18.VIII. du Ministère des Communications et de la Poste, ainsi que le § 8 de l'Arrêté No 220.129/1928 du Ministère des Affaires Intérieures perdent leur validité.

**REPUBLIQUE POPULAIRE ROUMAINE**

## **R E G L E M E N T**

### **DE NAVIGATION SUR LE DANUBE SUR LE SECTEUR DE LA REPUBLICQUE POPULAIRE ROUMAINE**

Le présent Règlement a été établi sur la base des dispositions de l'article 23 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, signée le 18 août 1948 à Belgrade, compte tenu des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, établies par la Commission du Danube le 2 juin 1951 à Galați, et des modifications et compléments adoptés par la Commission du Danube aux sessions du 15 décembre 1954 et du 23 janvier 1959.

## DECISION

### DU CONSEIL DES MINISTRES DE LA REPUBLIQUE POPULAIRE ROUMAINE CONCERNANT L'APPROBATION DU REGLEMENT DE NAVIGATION SUR LE DANUBE DANS LE SECTEUR DE LA REPUBLIQUE POPULAIRE ROUMAINE

Le Conseil des Ministres de la République Populaire Roumaine  
D E C I D E :

1. D'approuver le Règlement de navigation sur le Danube dans le secteur de la République Populaire Roumaine, annexé à la présente Décision.

2. Ce Règlement est applicable dans le secteur roumain du Danube situé entre les km 170—845,5 et entrera en vigueur dans un délai de 60 jours à dater du jour de l'adoption de la présente Décision.

3. Les Règlements précédents sont déclarés abrogés.  
Bucarest, le 30 août 1954.

*No. 1650*

M. A.

N. B. — Les modifications et compléments ultérieurs ont été adoptés par la Décision du Conseil des Ministres No. 1229 du 27 août 1960.



**REGLEMENT DE NAVIGATION SUR LE DANUBE SUR LE SECTEUR DE LA  
REPUBLIQUE POPULAIRE ROUMAINE**

**CHAPITRE I<sup>er</sup>**

**Dispositions générales**

*TITRE I<sup>er</sup>*

Article premier

*Domaine d'application du Règlement*

Le présent Règlement s'applique à la navigation sur le Danube sur le secteur de la République Populaire Roumaine.

Article 2

*Définition des termes employés dans le Règlement*

Les termes employés dans le présent Règlement ont le sens suivant :

1. *Bâtiment*

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

2. *Bâtiment automoteur*

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

3. *Bâtiment à voiles*

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

*Remarque au point 3*

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

4. *Bâtiment « en marche »*

Un bâtiment est « en marche » quand il n'est ni mouillé, ni amarré près d'une rive, ni échoué.

\* Le déplacement se calcule par la formule suivante :

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

### 5. *Petits bâtiments*

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

### 6. *Etablissements flottants*

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

### 7. *Engins flottants*

Toutes sortes d'engins de dragage, d'élévateurs, de grues flottantes, de sonnettes, pompes, etc. s'appellent engins flottants.

### 8. *Radeau*

Les trains de bois composés de poutres assemblées plus ou moins rigide-ment s'appellent radeaux.

### 9. *Convoi*

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

10. *Capitaine* — commandant d'un bâtiment automoteur de plus de 10 tonnes de déplacement.

*Timonier* — commandant un bâtiment non-automoteur (bateau-citerne, chaland, chaland ouvert, etc.).

*Conducteur d'un petit bâtiment* — commandant d'un bâtiment de moins de 10 tonnes de déplacement.

*Conducteur de radeau* — personne chargée de la conduite d'un radeau.

### 11. *Tirant d'eau*

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

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

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

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

### 12. *Port de départ*

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

*Remarque 1.* Toutes les règles formulées dans le présent Règlement concernant les bâtiments en général, se rapportent aussi aux petits bâtiments, à l'exception des règles spéciales.

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

## TITRE II

### Article 3

#### *Dispositions spéciales*

Les capitaines et les conducteurs des bâtiments naviguant sur le Danube sur le secteur de la République Populaire Roumaine doivent se conformer aux dispositions prévues dans le présent Règlement et dans les règlements des Administrations fluviales spéciales sur leurs secteurs respectifs (Bas-Danube et Portes de Fer).

### Article 4

#### *Abri et hivernage des bâtiments*

Sous condition d'observer les règles prescrites par la République Populaire Roumaine, les bâtiments ont le droit de s'abriter et d'hiverner dans les hivernages et dans les abris d'hiver au cas où les conditions météorologiques ne leur permettent pas de poursuivre leur route.

### Article 5

#### *Sortie des bâtiments des affluents au lit principal*

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

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

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

— de jour : un ballon noir de 0,80 m de diamètre, hissé à bloc ;  
— de nuit : un feu rouge hissé à bloc et au-dessous un feu vert à une distance verticale de 1 m signifient — « l'accès au lit principal est défendu ».

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

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

### Article 6

#### *Equipage des bâtiments*

1. L'équipage des bâtiments doit être complété en conformité avec le rôle d'équipage prescrit par l'Etat sous le pavillon duquel naviguent les bâtiments, et disposer des effectifs en nombre suffisant pour garantir la sécurité des bâtiments en marche et en stationnement.

2. Les capitaines, respectivement les timoniers doivent posséder les diplômes (brevets) ou les certificats les autorisant à conduire le bateau ; les mécaniciens doivent posséder les certificats (brevets) les autorisant à manipuler les mécanismes et les conducteurs, les certificats qui leur donnent droit d'occuper leur poste.

3. Les modalités de délivrance des diplômes (brevets) et des certificats, les connaissances exigées du personnel de commande et le mode de vérification de leurs connaissances, sont établis par les autorités compétentes respectives de l'Etat dont le pavillon est arboré par le bâtiment.

#### Article 7

##### *Gabarits de la voie navigable*

Au départ du bâtiment, le capitaine du dernier port de départ doit veiller à ce que la profondeur du lit du fleuve sous le fond du bâtiment, la quantité d'eau entre le bâtiment et les rives, ainsi que le rapport entre la longueur du bâtiment et les rayons de courbure du fleuve, correspondent aux gabarits de la voie que doit prendre le bateau.

#### Article 8

##### *Etat technique du bâtiment*

Au départ, tout bâtiment doit être en bon état technique pour qu'une navigation sûre lui soit garantie.

Le contrôle du bon état technique des bâtiments partants incombe au capitaine du port de départ.

Le capitaine, le conducteur ainsi que tout l'équipage sont responsables du maintien en bon état du bâtiment partant.

#### Article 9

##### *Balisage et entretien de la voie navigable*

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

En principe, le balisage côtier et flottant doit fonctionner sans interruption (de jour et de nuit) depuis la fonte des glaces jusqu'au moment où le fleuve est de nouveau pris par les glaces.

Les navigateurs seront informés de tous les changements survenus dans le balisage par des « Avis aux navigateurs ».

Le capitaine ou le conducteur du bâtiment est tenu de porter à la connaissance des capitaines de port, dans le plus court délai, toute observation concernant le déplacement des balises ou d'autres signaux du balisage, ainsi que tout autre fait intéressant la navigation, spécialement tout échouage ou avarie de bâtiment.

2. La partie navigable du Danube dans le secteur de la République Populaire Roumaine (indiquée à l'art. 1) doit être maintenue en état de navigabilité pour les bâtiments fluviaux et, en ce qui concerne les secteurs appropriés, pour les bâtiments de mer.

Tous les points difficiles du fleuve, où par suite d'obstacles naturels la portée de vue est restreinte, sont signalés par des signaux des postes d'avertissement.

3. L'installation de barrages et de rets de pêche dans le chenal navigable est interdite.

## TITRE III

### Equipement et aménagement des bâtiments

#### Article 10

##### *Pavillons et marques d'identification*

Tout bâtiment naviguant sur le Danube porte à la poupe, du lever jusqu'au coucher du soleil, le pavillon de l'Etat auquel il appartient. En outre, il doit porter des marques d'identification apposées selon les dispositions ci-dessous :

##### *Nom et numéro du bâtiment*

§ 1 — Le nom ou le numéro est porté sur les deux côtés du bâtiment et à la poupe il doit aussi être apposé de façon à être visible de l'arrière. Il en est de même pour le bâtiment à roues qui doit porter le nom ou le numéro sur les tambours des roues.

Si en cas de remorquage à couple ou par poussée les inscriptions ne sont pas visibles sur le remorqueur, des panneaux portant le nom ou le numéro sont installés sur les rampes de la passerelle, des deux côtés du bâtiment.

##### *Port d'attache ou lieu d'immatriculation*

§ 2 — Les inscriptions indiquant le port d'attache ou le lieu d'immatriculation sont apposées à l'arrière du bâtiment.

##### *Appartenance du bâtiment (propriétaire)*

§ 3 — Le nom (entier ou abrégé) de l'organisation (propriétaire) à laquelle le bâtiment appartient est apposé à l'avant, sur les deux côtés du bâtiment.

Sur les non-automoteurs cette inscription est aussi apposée à l'arrière du bâtiment.

##### *Nationalité du bâtiment*

§ 4 — Afin d'indiquer la nationalité du bâtiment les premières lettres de l'Etat sont apposées après le port d'attache ou le lieu d'immatriculation. Au cas où le nom de l'organisation (propriétaire) permet d'établir la nationalité du bâtiment, l'apposition de ces lettres est facultative.

##### *Nombre de passagers admis*

§ 5 — Tout bâtiment à passagers doit porter, outre les inscriptions indiquées aux paragraphes 1—4, l'indication du nombre maximum de passagers autorisé au transport. Cette inscription est apposée à bord du bâtiment en un endroit bien apparent.

### *Portée en lourd*

§. 6 — La portée en lourd en tonnes des bâtiments à marchandises est indiquée en caractères plus petits, sur les deux côtés, au-dessous du nom ou du numéro du bâtiment.

§. 7 — La devise peut être apposée sur la cheminée ordinaire ou sur la cheminée à échappement du bâtiment afin d'indiquer son appartenance.

### *Petites embarcations*

§. 8 a) *Nom ou numéro du bâtiment*

Le nom ou le numéro est apposé à l'extérieur du bâtiment, sur les deux côtés.

b) *Nom et adresse de l'organisation à laquelle appartient le bâtiment*

Le nom et l'adresse de l'organisation à laquelle appartient le bâtiment, ou le nom et l'adresse du propriétaire sont apposés en un endroit apparent, à l'intérieur du bâtiment.

*Remarques:* 1) Les indications mentionnées au point a) peuvent être remplacées par le numéro d'immatriculation.

2) Les barques de sauvetage et les canots à moteur faisant partie du gréement du bâtiment portent à l'extérieur le nom ou le numéro du bâtiment.

### *Caractères et leurs dimensions*

Toute inscription sur le bâtiment doit être apposée en caractères latins bien lisibles, dont la couleur se distingue nettement du fond. La hauteur des caractères et des chiffres indiquant le nom ou le numéro du bâtiment doit être d'au moins 20 cm et celle des autres inscriptions d'au moins 15 cm.

Sur les bâtiments de la catégorie des « petits bâtiments », la hauteur des caractères ou des chiffres indiquant le nom ou le numéro doit être d'au moins 10 cm.

La largeur des caractères et les intervalles entre eux doivent être proportionnés à la hauteur et aux dimensions du bâtiment.

## Article 11

### *Echelle de tirant d'eau*

Tout bâtiment dont le tirant d'eau peut dépasser 0,60 m doit porter l'échelle de tirant d'eau.

## Article 12

### *Documents de bord*

I.) Tout bâtiment dont le déplacement est supérieur à 10 tonnes doit être muni des documents de bord suivants :

1. Certificat donnant au bâtiment le droit de naviguer sous le pavillon qu'il arbore (Certificat de nationalité).

2. Attestation de propriété (le certificat de propriété se trouve chez le propriétaire, le droit de propriété étant attesté dans le Certificat de nationalité).

3. Certificat de jaugeage.

4. Certificat sanitaire pour les bateaux à passagers, pour les bateaux à marchandises dont la capacité de chargement dépasse 1000 tonnes ainsi que pour les remorqueurs d'une puissance dépassant 150 CV.

5. Certificat de navigabilité.

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

7. Journal de bord.

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

9. Certificat donnant au bâtiment le droit de se servir des postes, radiotélégraphiques et journal radiotélégraphique pour les bâtiments munis de tels postes.

10. Journal des machines pour les bâtiments à propulsion mécanique et registre d'inspection des réservoirs d'air comprimé pour les bâtiments automoteurs qui en possèdent.

11. Certificat indiquant le nombre maximum de passagers admis au transport si le bâtiment en effectue le transport.

12. Registre de l'inventaire.

13. Journal sanitaire.

II.) Les bâtiments de la catégorie « petites embarcations » dont le déplacement ne dépasse pas 10 t, sont tenus d'avoir les documents suivants :

1. Patente de navigation, certifiant le droit d'arborer le pavillon de l'Etat auquel ils appartiennent (livre d'embarcation).

2. Certificat de navigabilité.

3. Certificat indiquant le nombre maximum de passagers admis au transport, si le bâtiment en transporte.

4. Rôle d'équipage.

*Remarque :* Pour les barques à rames et les embarcations de sport le certificat de navigabilité (livre d'embarcation) suffit.

## Article 13

### *Ligne de flottaison en charge*

La ligne de flottaison en charge, c'est-à-dire la ligne indiquant la limite de chargement du bâtiment, doit être apposée sur les deux côtés du bâtiment, suivant le maître couple median, par un cercle de 0,15 m de diamètre, barré d'un trait horizontal long de 0,25 m et large de 2 cm ; le bord inférieur de ce trait doit coïncider avec la ligne de flottaison en charge.

## Article 14

La portée en lourd, la capacité de chargement et le nombre maximum de passagers admis, indiqués dans les papiers de bord ne doivent pas être dépassés.

La responsabilité en matière d'exécution de la présente disposition incombe au capitaine ou au conducteur du bâtiment ainsi qu'au capitaine du port de départ.

## Article 15

### *Moyens de signalisation sonore*

Tout bâtiment automoteur doit être pourvu d'un sifflet à vapeur ou d'une sirène ainsi que d'une cloche suffisamment puissante, installés de façon telle qu'aucun obstacle n'arrête leur son.

Tout bâtiment non automoteur doit être pourvu d'une cloche ou d'un autre objet approprié à l'aide duquel il peut émettre des signaux sonores suffisamment puissants.

Les signaux sonores doivent être nettement distinguables.

On entend par « *son bref* » le son d'une durée de 1 à 2 secondes et par « *son prolongé* » le son d'une durée de 4 à 6 secondes.

L'intervalle entre les sons consécutifs doit être de 1 à 2 secondes.

## Article 16

### *Equipement des bâtiments*

Tout bâtiment doit être muni d'une quantité suffisante de moyens d'extinction d'incendie, de sauvetage, de signalisation et de pompes d'épuisement et d'autres moyens de navigation, conformément aux normes établies.

## CHAPITRE II

### **Navigation des bâtiments**

#### *TITRE I*

### **Règles générales**

## Article 17

Le capitaine ou le conducteur du bâtiment en marche et au stationnement doit veiller à la sécurité du bâtiment, ayant toujours les ancres, les amarres, les moyens de signalisation ou autres moyens prêts à être actionnés ; de même, il doit prendre toutes les mesures nécessaires pour que son bâtiment ne cause d'entraves ni à la navigation ni aux travaux en cours d'exécution.

Afin d'éviter le danger d'échouage, le capitaine ou le patron du bâtiment doit, pendant le chargement, contrôler le tirant d'eau du bâtiment et le régler en conformité avec les profondeurs du chenal que le bâtiment doit suivre.



## Article 18

### *Diminution de vitesse*

Tout bâtiment automoteur passant à proximité d'un port, de bâtiments, d'installations flottantes, d'engins flottants, de radeaux ancrés ou amarrés, de bâtiments remorqués, de radeaux, de barques lourdement chargées, de bâtiments échoués, de lieux où des travaux de renflouage, de scaphandrier ou de construction sont en cours, doit diminuer à temps sa vitesse et, si nécessaire, arrêter les machines.

La diminution de vitesse ou l'arrêt des machines ne doit exposer au danger ni le bâtiment adoptant ces mesures, ni les unités qu'il remorque.

## Article 19

### *Passage dans les endroits où sont posés des câbles, etc.*

1. Il est interdit aux bâtiments de laisser traîner leurs ancres ou chaînes et de jeter l'ancre dans les lieux où sont immergés des câbles ou des conduites.

2. Les points où des câbles ou des conduites traversent le fleuve sont balisés par les signaux côtiers suivants :

— de jour : un panneau rectangulaire peint en blanc, de 1,50 m de côté ; sur le panneau est dessinée en noir une ancre à jas renversée (la verge en bas) ;

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

Le panneau est placé sur la rive à une hauteur d'au moins 4—6 m au-dessus du plus haut niveau d'eau.

3. Tout passage de bac doit être signalé par des signaux d'avertissement placés à 250 m à l'amont et à l'aval du passage ; ces signaux sont les suivants :

— de jour : un disque blanc de 1—1,50 m de diamètre sur lequel est dessiné en noir un point d'exclamation ;

— de nuit : le disque est éclairé par un feu blanc brillant, ceci au cas où le passage des bacs s'effectue aussi pendant la nuit.

Le panneau est placé sur la rive à une hauteur d'au moins 4—6 m au-dessus du plus haut niveau d'eau.

## Article 20

### *Remorquage des bâtiments*

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

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

2. Le capitaine du remorqueur qui navigue en tête du convoi dirige tout le remorquage, y compris toutes les manoeuvres, et veille à la sécurité des bâtiments remorqués.

3. Il est interdit à tout remorqueur d'abandonner les unités remorquées pendant les opérations d'amarrage ou de mouillage aussi longtemps que le chenal navigable n'est pas dégagé de ces unités et que le capitaine du remorqueur ne s'est pas assuré de la sécurité de leur installation.

## Article 21

### *Navigation à la même hauteur*

La navigation des bâtiments à la même hauteur est interdite, sauf en cas de dépassement.

## Article 22

### *Signalisation des passes navigables des ponts*

1. Les bâtiments peuvent passer sous les ponts fixes seulement par les passes signalées par des signaux spéciaux, suivant les règles établies pour le secteur de la République Populaire Roumaine.

2. Les passes affectées au passage des bâtiments et des radeaux doivent être balisées par les signaux suivants :

— de jour : un panneau rectangulaire de deux couleurs, divisé par une diagonale (le triangle supérieur rouge et le triangle inférieur blanc); le panneau doit être placé au milieu de la passe navigable, sur l'axe du chenal ;

— de nuit : deux feux rouges visibles seulement du côté de l'entrée dans la passe et placés l'un sous l'autre, sur l'axe du chenal.

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

3. Lors de l'approche des pontons, les fleuve sont tenus de signaler leur approche par un son prolongé de sifflet ou de sirène et de modérer leur vitesse, réglant leur marche de manière à ne pas s'engager dans l'ouverture avant qu'elle ne soit entièrement libre.

## Article 23

### *Navigation dans des conditions spéciales*

Pendant la nuit ou par temps bouché (brume, brouillard, neige ou averse) les bâtiments doivent réduire leur vitesse afin de pouvoir toujours manoeuvrer en sécurité et s'arrêter à la rencontre de tout obstacle, ou s'ils sont dans l'impossibilité d'établir leur position sur le chenal.

Dans de telles conditions, la navigation à la dérive est interdite.

## Article 24

### *Interdiction du départ des bâtiments en navigation*

Le départ des bâtiments est interdit dans les cas suivants :

- a) si le bâtiment n'est pas muni du certificat de nationalité ;
  - b) si le bâtiment n'est pas muni du certificat de navigabilité ;
  - c) si l'équipage nécessaire à la sécurité de la navigation est incomplet, à savoir :
- pour les bâtiments sur lesquels il n'est pas nécessaire que le personnel soit logé à bord — au moins une équipe complète ;  
pour tous les autres bâtiments — au moins deux équipes ;

d) si le corps du bâtiment est avarié, particulièrement s'il y a une voie d'eau sur la coque, les cloisons, les cofferdams ou le pont, et si l'eau pénétrant n'est pas évacuable par les propres moyens du bâtiment ;

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

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

g) si la cargaison est arrimée de manière à nuire à la visibilité des timoniers ;

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

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

j) si le bâtiment n'est pas muni de moyens suffisants de sauvetage, d'extinction d'incendie, de pompes d'évacuation, de moyens de signalisation et d'ancres ou si les bittes présentent des défauts.

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

## TITRE II

### Navigation dans les points difficiles du fleuve

#### Article 25

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

Avant de s'engager dans un passage étroit ou dans une brusque courbe du fleuve, le bâtiment est tenu de signaler son approche en émettant un son prolongé d'environ 4—6 secondes de durée.

Le bâtiment traversant des passages étroits, des courbes brusques ou des endroits où la portée de vue est restreinte, ne doit pas trop s'approcher du bâtiment qui le précède sans avoir pris toutes mesures de précaution.

#### Article 26

##### *Ordre de passage dans les points difficiles du fleuve*

Les bâtiments affectés aux opérations de sauvetage ou allant prêter assistance à un bâtiment ayant subi une avarie, ainsi que les bateaux à passagers doivent à l'approche des points difficiles hisser à un endroit bien apparent un objet cylindrique de couleur noire. Dans ce cas ils passent les premiers.

Tous les autres bâtiments traversent les points difficiles du fleuve dans l'ordre de leur arrivée.

### TITRE III

## Rencontre et dépassement des bâtiments

### Article 27

#### *Signaux sonores en cas de rencontre*

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

1 son bref — « je viens sur tribord »

2 sons brefs — « je viens sur bâbord »

3 sons brefs — « j'ai l'intention de tourner »

4 sons brefs — « ma machine fonctionne en arrière ».

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

2. Pour attirer l'attention, le bâtiment en marche émet un son prolongé.

### Article 28

Lorsque deux bâtiments faisant route en sens opposé s'approchent de manière telle qu'ils risquent d'aborder, ils doivent prendre toutes les mesures pour s'éviter et se diriger tous deux sur tribord.

Chacun d'eux doit émettre un son bref de sifflet ou de sirène et diminuer de vitesse avant de s'approcher.

### Article 29

#### *Le bâtiment avalant choisit le cours*

En cas de rencontre, le choix du cours appartient à l'avalant.

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

Si deux bâtiments s'approchent en même temps d'un passage difficile du fleuve, le droit de passer le premier est au bâtiment avalant.

### Article 30

#### *Exception aux règles générales*

Dans le cas où le bâtiment ne peut se conformer aux dispositions établies par l'art. 28 du présent Règlement sans s'exposer lui-même ou les bâtiments qu'il remorque à un danger imminent, il doit, en émettant deux sons brefs consécutifs et montrant en même temps les signaux visuels visés

à l'art. 43 du présent Règlement prévenir à temps le bâtiment qui s'approche de son intention et l'éviter sur bâbord.

Le bâtiment averti par deux sons brefs de ce que le bâtiment venant à sa rencontre ne se conforme pas à la règle générale de croisement est tenu de répéter ce signal et d'exécuter la manoeuvre correspondante.

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

## Article 31

### *Croisement des bâtiments dans les passages difficiles du fleuve*

Dans les passages difficiles du fleuve où les conditions locales exigent des précautions, les bâtiments montants doivent régler leur vitesse de manière que la rencontre et le croisement des bâtiments avalants aient lieu à un endroit du fleuve approprié.

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

## Article 32

Dans les courbes brusques et dans les endroits où le chenal ne présente pas une largeur suffisante, la navigation à la même hauteur, le dépassement et le croisement des bâtiments sont interdits.

## Article 33

### *Interdiction de barrer la route*

Le bâtiment partant, exécutant des manoeuvres ou faisant route, ne doit pas barrer la route à un autre bâtiment ou radeau afin de ne pas entraver le mouvement.

## Article 34

### *Dépassement d'un bâtiment*

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

Dans ce cas, le rattrapé doit, dès qu'il est en mesure de le faire, s'écarte sur bâbord et indiquer l'exécution de cette manoeuvre par deux sons brefs, en ralentissant en même temps sa marche. Ce n'est qu'après cela

que le rattrapant peut, après avoir émis un son bref, accélérer sa marche et dépasser le bâtiment qui le précède en le laissant sur bâbord.

Si le rattrapé ne peut s'écarter sur bâbord sans danger pour lui-même ou pour les bâtiments qu'il remorque, il doit s'écarter sur tribord en avertissant le rattrapant par un son bref ; dans ce cas le rattrapant émet deux sons brefs, s'écarter sur bâbord et laisse à tribord le bâtiment rattrapé.

### Article 35

#### *Cas où le cours du bâtiment reste inchangé*

Deux bâtiments naviguant dans le même sens, dont l'un à une plus grande vitesse que l'autre, de même que deux bâtiments faisant route en sens opposé, qui s'approchent de leur point de rencontre, garderont leur position par rapport aux rives s'ils considèrent qu'en suivant le chenal chacun du côté où il se trouve au moment donné, ils passeront l'un près de l'autre à une distance suffisante sans risque d'abordage.

### Article 36

#### *Dépassement à l'entrée d'un passage étroit*

Lorsqu'un bâtiment isolé à vitesse réduite, ou un bâtiment remorquant un convoi est rattrapé par un autre bâtiment isolé à l'entrée d'un passage étroit, il doit, si ce dernier en fait la demande en émettant 5 sons prolongés consécutifs de sifflet ou de sirène, se laisser dépasser avant de s'engager dans le passage.

Dans ce cas les deux bâtiments doivent se conformer aux dispositions de l'art. 34 du présent Règlement.

Il est défendu aux bâtiments avalants de dépasser à l'entrée d'un passage étroit.

### Article 37

#### *Les petits bâtiments cèdent la route*

Les petits bâtiments doivent céder la route à tous les autres bâtiments.

### Article 38

#### *Cas où le remorqueur est assimilé au bâtiment isolé*

Les remorqueurs, les unités flottantes de tout genre et les radeaux sont assimilés aux bâtiments à vapeur isolés et doivent, comme ceux-ci, respecter les règles exposées au présent chapitre.

En cas de rencontre, les remorqueurs doivent effectuer le remorquage de manière à permettre aux bâtiments venant à leur rencontre de les croiser sans difficulté.

### *Cas exceptionnels*

Dans le cas où un avalant isolé rencontre un convoi montant et qu'il y a danger d'abordage, le bâtiment isolé est tenu de céder la route au convoi, si par cette manoeuvre il ne s'expose pas au danger.

## Article 39

### *Circulation des bacs*

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

## TITRE IV

### **Navigation des bâtiments à voiles**

## Article 40

### *Croisement des bâtiments à voiles*

Lorsque deux bâtiments à voiles se rapprochent de manière telle qu'un abordage est à craindre, l'un d'eux cède la route à l'autre, conformément aux règles ci-dessous :

1. Le bâtiment naviguant plein vent doit s'écarter de la route du bateau naviguant au plus près (du vent).
2. Le bâtiment naviguant au plus près avec amures à bâbord doit s'écarter de la route du bâtiment naviguant au plus près avec amures à tribord.
3. Si les deux bâtiments naviguent plein vent mais à amures différentes, le bâtiment naviguant amures à bâbord doit céder la route au bâtiment naviguant amures à tribord.
4. Si les deux bâtiments naviguent plein vent et mêmes amures, le bâtiment se trouvant au vent doit céder la route au bâtiment se trouvant sous vent.

Le bâtiment naviguant vent arrière doit s'écarter de la route d'un autre bâtiment.

### *Croisement des bâtiments à voiles et des bâtiments à vapeur*

Si un bâtiment à vapeur et un bâtiment à voiles s'approchent de manière qu'un abordage est à craindre, le bâtiment à vapeur doit s'écarter de la route du bâtiment à voiles.

## CHAPITRE III

### Feux et signaux

#### Article 41

##### *Visibilité des feux*

Le mot « visible » dans le présent Règlement signifie que le feu est visible par nuit noire à atmosphère pure.

#### Article 42

##### *Durée pendant laquelle le bâtiment porte des feux*

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

Il est interdit de montrer tout autre feu qui pourrait être confondu avec l'un des feux prescrits par le présent Règlement.

#### Article 43

##### *Signaux visuels lors du croisement des bâtiments sur tribord*

Les signaux visuels mentionnés à l'art. 30 s'effectuent à tribord de la manière suivante :

- de jour : en balançant à tribord un pavillon bleu foncé ;
- de nuit : en montrant, à l'aide d'un fanal, une succession d'éclats de feu blanc.

Chaque période d'éclat doit avoir une durée d'environ 1 seconde et être suivie d'une éclipse complète de même durée. Les éclats doivent être visibles à une distance d'au moins 1,5 km et seulement en direction du bâtiment venant à la rencontre.

Ces signaux de jour, respectivement de nuit, une fois montrés, doivent être répétés sans interruption jusqu'à ce que les bâtiments se soient croisés.

#### Article 44

##### *Feux de route des bâtiments automoteurs*

Un automoteur en marche doit porter :

- a) au mât de misaine ou devant ce mât, ou, si le bâtiment n'en a pas, sur la partie avant du bâtiment, à une hauteur d'au moins 6 m au-dessus de la ligne de flottaison correspondant au plus grand tirant d'eau admis, un feu blanc brillant installé de manière à montrer une lumière ininterrompue sur un arc d'horizon de 225°, c'est-à-dire depuis l'avant, jusqu'à



112°30' de chaque côté du bâtiment. Le feu doit être visible à une distance d'au moins 4 km ;

b) à tribord, un feu vert visible sur un arc d'horizon de 112°30' depuis l'avant du bâtiment. Le feu doit être visible à une distance d'au moins 2 km ;

c) à bâbord, un feu rouge visible sur un arc d'horizon de 112°30' depuis l'avant. Ce feu doit être visible à une distance d'au moins 2 km ;

d) à la poupe un feu bleu visible sur un arc d'horizon de 135°, c'est-à-dire 67°30' de chaque côté de la ligne de la quille, vers l'arrière ; ce feu doit être visible à une distance d'au moins 500 m.

Tous ces feux doivent être installés de manière à montrer une lumière ininterrompue, visible de tous les points des arcs d'horizon susmentionnés.

Les feux de côté vert et rouge doivent être masqués du côté du bâtiment au moyen d'écrans dépassant le feu d'au moins 0,90 m de manière telle qu'aucun de ces feux ne soit visible du côté opposé.

Le feu de poupe bleu doit être masqué du côté du bâtiment par un écran de telle sorte qu'il ne puisse être vu de la proue du bâtiment.

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

## Article 45

### *Port des feux au passage des ponts*

Les bâtiments passant sous des ponts fixes, des câbles de bacs, des câbles électriques ou tout autre obstacle de même genre qui traversent le fleuve, doivent amener temporairement le feu blanc visé à l'art. 44, point a) ; toutefois dès que lesdits obstacles sont franchis le feu doit être relevé à sa place réglementaire.

Les automoteurs affectés au service local qui ont à franchir fréquemment les obstacles mentionnés à l'alinéa précédent, peuvent porter leur feu blanc à une hauteur inférieure à celle indiquée à l'art. 44 point « a », à condition que ce feu se trouve toujours au-dessus des feux de côté rouge et vert.

## Article 46

### *Feux de route des bâtiments à voiles*

1. Les bâtiments à voiles en marche doivent porter les feux visés à l'art. 44, points b), c) et d) prescrits pour les automoteurs en marche ; le bateau à voiles en marche ne doit en aucun cas montrer le feu blanc mentionné à l'art. 44.

2. Les petits bâtiments à voiles en marche ne doivent porter que les feux prescrits à l'art. 44, points b) et c).

Ces deux feux peuvent être réunis dans un seul fanal montrant des feux vert et rouge de même intensité, chaque feu doit être visible du côté respectif, sur un arc d'horizon de 112°30', à une distance d'au moins 1 km.

## Article 47

### *Feux des petits bâtiments automoteurs*

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

a) à la proue, sur la cheminée ou devant celle-ci, à un endroit visible, à deux mètres au moins au-dessus du plan d'eau, le feu blanc brillant prévu à l'art. 44, point a) ; ce feu doit être visible à une distance d'au moins 2 km ;

b) les feux de côté rouge et vert prescrits à l'art. 46, paragraphe 2.

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

## Article 48

### *Feux de route des remorqueurs*

Le bâtiment qui remorque un ou plusieurs bâtiments accouplés ou à la file, doit porter outre les feux prescrits à l'art. 44, un deuxième feu blanc brillant de la même intensité que le feu visé au point a) du même article, placé sous ce dernier à une distance verticale de 1—2 m.

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

Ce feu doit être placé au-dessus du feu de côté vert à une distance latérale de 1,50 m et verticale également de 1,50 m.

Les feux de côté doivent être installés de façon à ne pas être masqués par les bâtiments remorqués à couple.

Pendant le remorquage, le remorqueur doit en outre porter derrière la cheminée ou sur le mât arrière un petit feu blanc sur lequel se dirigent les bâtiments remorqués, ; toutefois, l'intensité de ce feu qui ne doit pas être visible de l'avant du remorqueur, doit être atténuée par un verre dépoli.

## Article 49

### *Pavillon porté par les bâtiments remorquant un convoi*

Tout bâtiment remorquant un convoi doit porter de jour, en tête du mât, un pavillon bleu rectangulaire.

## Article 50

### *Feu bleu de remorquage*

Lorsque dans un convoi un ou plusieurs bâtiments sont accouplés à un seul bord du remorqueur, celui-ci et le bâtiment se trouvant à l'extrémité du convoi doivent porter le feu bleu prévu à l'art. 44, point b).

Si les bâtiments remorqués sont accouplés aux deux bords du remorqueur, seuls les bâtiments extérieurs doivent porter le feu bleu.

Lorsque les bâtiments sont remorqués à la file ou en rangées, seule la dernière unité de chaque file doit porter le feu bleu, même si des unités sont aussi accouplées au remorqueur.

Si la dernière rangée du convoi est composée de plusieurs unités accouplées, seules les unités à l'extrémité de cette rangée doivent porter le feu bleu.

#### Article 51

##### *Signaux visuels de route des canots et barques*

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

#### Article 52

##### *Signaux sonores des bâtiments en marche par temps de brume, de tempête de neige, de brouillard*

Par temps de brume, de brouillard, d'averse et de tempête de neige, le bâtiment en marche doit faire entendre à des intervalles ne dépassant pas 2 minutes un son long de sifflet ou de sirène lorsqu'il navigue isolément et un son long et deux sons brefs lorsqu'il remorque d'autres bâtiments.

Dans un convoi, seul le remorqueur en tête doit observer les dispositions du présent article.

L'usage de son de cloche est, en toutes circonstances, interdit au bâtiment faisant route.

#### Article 53

Les petits bâtiments à voiles ou à rames ne sont pas tenus d'émettre les signaux prévus à l'art. 52 ; toutefois, ils doivent émettre des signaux sonores similaires, d'une intensité suffisante, à des intervalles qui ne doivent pas dépasser une minute.

#### Article 54

##### *Feux des bâtiments ancrés ou amarrés*

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

Lorsque plusieurs bâtiments à couple sont amarrés à la rive ou ancrés sur le fleuve, seul le bâtiment se trouvant le plus près du chenal doit porter le feu prescrit par le présent article.

## Article 55

### *Signaux sonores des bâtiments ancrés ou amarrés par temps de brume, de brouillard, d'averse, de tempête de neige*

Par temps de brume, brouillard, tempête de neige et averse le bâtiment stationnant en dehors du port qui n'a pas complètement dégagé le chenal, doit de jour comme de nuit, signaler sa présence par des battements de cloche ou d'autre objet approprié d'une durée d'environ 5 secondes, émis à des intervalles ne dépassant pas une minute.

## Article 56

### *Interdiction de faire usage des signaux sonores*

Il est interdit à tout bâtiment stationnant dans le fleuve de faire usage du sifflet ou de la sirène à l'approche d'un bâtiment et d'émettre des signaux sans motif justifié.

## Article 57

### *Signaux de secours*

Pour demander secours l'attention sera attirée:

- de jour, en agitant circulairement, du bras tendu, un pavillon de signalisation, un morceau d'étoffe ou tout autre objet similaire ;
- de nuit, en agitant circulairement de la même manière un feu quelconque ; l'attention peut aussi être attirée par tout autre moyen visuel ou sonore approprié.

### *Signaux du bâtiment qui a perdu la faculté de manoeuvrer*

Si un bâtiment n'est plus en état de manoeuvrer, il doit à l'approche d'autres bâtiments indiquer cette circonstance en émettant des sons intermittents au moyen d'un sifflet ou d'une sirène ou de tout autre objet approprié.

Le bâtiment se trouvant dans l'impossibilité de manoeuvrer doit faire tout son possible pour dégager le chenal le plus rapidement possible et, si nécessaire, demander à cet effet l'aide des bâtiments passant à proximité par émission du signal de demande de secours.

Tout bâtiment passant ou se trouvant à proximité est tenu de prêter secours au bâtiment demandant assistance si cette mesure n'expose au danger ni le bâtiment prêtant secours ni les passagers qu'il transporte.

## Article 58

### *Signaux visuels des bâtiments échoués*

Tout bâtiment échoué doit porter à un endroit bien apparent :

- de jour : deux pavillons colorés ou deux objets de forme sphérique, superposés ;

— de nuit : deux feux rouges placés l'un sous l'autre à une distance verticale de 1,80 à 2 m.

Les ballons ou objets sphériques doivent avoir au moins 0,60 m de diamètre.

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

Les mêmes règles s'appliquent aux bâtiments coulés dont une partie de la coque est visible.

Si le capitaine ou le conducteur du bâtiment estime que la circulation près de son bâtiment peut s'effectuer sans danger, il hissera, du côté où le chenal est libre :

- de jour : un pavillon blanc ou un morceau d'étoffe de couleur claire ;
- de nuit : le feu de mouillage prescrit à l'art. 54.

## Article 59

### *Signaux visuels des petits bâtiments échoués*

Les petits bâtiments échoués doivent, à l'approche d'autres bâtiments, signaler leur position par des sons intermittents de sifflet ou par tout autre signal approprié produit par les moyens existant à bord.

Si les bâtiments peuvent circuler près du bâtiment échoué, celui-ci doit hisser du côté où le chenal est libre :

- de jour : un pavillon blanc ou un morceau d'étoffe de couleur claire ;
- de nuit : le feu de mouillage blanc visé à l'art. 54.

## Article 60

### *Mesures relatives au balisage des bâtiments coulés ou échoués*

1. Si un bâtiment échoué ou coulé se trouve dans une position telle qu'il constitue une entrave pour la navigation, ou dans un endroit du fleuve où par suite de la configuration du terrain ou de toute autre circonstance les bâtiments avalants ne peuvent apercevoir à temps les signaux émis, le capitaine ou le conducteur du bâtiment échoué ou coulé doit, dès que possible, placer sur la rive ou sur le fleuve, suffisamment en amont du lieu où se trouve le bâtiment coulé ou échoué un poste avertisseur temporaire.

2. Si un bâtiment coulé dans le chenal est complètement immergé, le capitaine ou le conducteur du bâtiment doit en signaler l'emplacement en ancrant provisoirement au-dessus du bâtiment coulé un objet flottant de forme quelconque, muni de nuit d'un feu vert ou rouge selon la position du bâtiment coulé par rapport à la rive droite ou gauche.

3. Le poste avertisseur et le signal flottant indiqués ci-dessus pourront être enlevés dès que le chenal aura été balisé ou lorsque les autorités compétentes auront pu prendre d'autres mesures pour assurer la sécurité de la navigation dans la section.

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

## Article 61

### *Signaux visuels des radeaux remorqués*

Le bâtiment qui remorque un radeau doit porter les feux prescrits à l'art. 48 du présent Règlement pour les bâtiments remorquant un convoi. De nuit, le radeau remorqué doit montrer une flambée à l'approche du bâtiment qui le rattrape.

## Article 62

### *Signaux visuels des radeaux ancrés ou amarrés*

Les radeaux ancrés ou amarrés doivent porter du coucher au lever du soleil, à chaque extrémité se trouvant du côté du chenal, un feu blanc placé à une hauteur suffisante, mais ne dépassant pas 6 m au-dessus du plan d'eau, et visible de tous les points de l'horizon à une distance d'au moins 1 km.

## Article 63

### *Signaux visuels des radeaux échoués*

Tout radeau échoué doit porter :

- de jour : dès l'aube, deux ballons ou objets sphériques, placés l'un sous l'autre à une distance verticale de 1,50—2 m ;
- de nuit : deux feux rouges placés l'un sous l'autre à une distance verticale de 1,50—2 m.

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

## Article 64

### *Signaux des engins flottants*

1. Les engins flottants au travail doivent hisser sur le mât ou à tout autre endroit visible les signaux suivants :

- de jour : un ballon noir de 0,60 m de diamètre ;
- de nuit : un feu vert ou rouge, suivant le côté du chenal où le passage est libre.

Le feu doit être visible à une distance d'au moins 2 km.

2. Le bâtiment qui s'approche d'un engin flottant émet un signal avertisseur constitué par un son prolongé de sifflet ou de sirène.

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

- de jour : un pavillon noir ;
- de nuit : un feu vert ou rouge supplémentaire suivant le côté où le chenal est libre.

En outre, les ancres extrêmes de l'engin flottant seront balisées par les signaux conformes aux règles de balisage du chenal adoptées pour le secteur de Danube donné.

3. Dans le cas où le passage est impossible, il sera hissé sur le mât de l'engin ou à tout autre endroit visible les signaux suivants :

— de jour : trois ballons noirs de 0,60 m de diamètre chacun, placés l'un sous l'autre à distance verticale ne dépassant pas 2 mètres ;

— de nuit : trois feux rouges placés verticalement au même endroit et visibles de tous les points de l'horizon à une distance d'au moins 2 km.

#### Article 65

##### *Signaux sonores à l'ancrage et au lever de l'ancre*

1. Lorsque le bâtiment veut jeter l'ancre, il doit annoncer cette manoeuvre par trois sons prolongés consécutifs de sifflet ou de sirène.

2. Lorsque le bâtiment veut lever l'ancre, il doit annoncer cette manoeuvre par deux sons prolongés et un son bref consécutifs.

#### Article 66

##### *Signaux sonores en cours de remorquage*

Tout bâtiment qui remorque une ou plusieurs unités doit pour diriger son convoi en cas de virage, émettre au moyen d'un sifflet ou d'une sirène les signaux sonores suivants :

— un son prolongé et un son bref : « Tenez la barre sur tribord » ;

— un son prolongé, deux sons brefs et un son prolongé : « Tenez la barre sur bâbord » ;

— un son prolongé et trois sons brefs : « Tenez la barre droite ».

#### Article 66 bis

##### *Signaux distinctifs du convoi poussé en marche*

Le convoi poussé en marche doit, porter :

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

à la proue du premier bâtiment, au sommet d'un mât coulissant, à une hauteur d'au moins 6 m au-dessus du pont, un pavillon rectangulaire bleu ;

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

a) à l'avant du convoi, hissé sur un mât coulissant, à une distance égale des feux de côté vert et rouge, à au moins 6 m au-dessus de la ligne de flottaison correspondant au plus grand tirant d'eau admis, un feu blanc brillant éclairant d'une lumière ininterrompue un arc d'horizon de  $225^{\circ}$ . Le feu doit être placé de manière à pouvoir éclairer  $112,5^{\circ}$  de chaque côté du convoi, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à  $22,5^{\circ}$  sur l'arrière du travers de chaque bord, et être visible à une distance d'au moins 4 km ;

b) un deuxième feu blanc brillant, supplémentaire, de même construction que celui indiqué au point a) du présent paragraphe, et placé sous le feu blanc brillant à une distance verticale de 1—2 m ;

c) au sommet d'un mât coulissant, à une distance de 1—2 m au-dessus du feu blanc brillant, un feu vert éclairant d'une lumière ininterrompue un arc d'horizon de 225°. Le feu doit être placé de façon à pouvoir éclairer 112,5° de chaque côté du convoi, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 22,5° sur l'arrière du travers de chaque bord et être visible à une distance d'au moins 3 km. Ce feu est le signal distinctif du convoi poussé en marche ;

d) dans la partie la plus large du convoi, à tribord, un feu vert éclairant d'une lumière ininterrompue un arc d'horizon de 112,5° et placé de manière à montrer depuis l'avant jusqu'à 22,5° sur l'arrière du travers du bord droit une lumière visible à une distance d'au moins 2 km ;

e) dans la partie la plus large du convoi, à bâbord, un feu rouge éclairant d'une lumière ininterrompue un arc d'horizon de 112,5° et placé de manière à montrer depuis l'avant jusqu'à 22,5° sur l'arrière du travers du bord gauche une lumière visible à une distance d'au moins 2 km ;

f) les feux de côté vert et rouge ci-dessus mentionnés doivent être masqués côté bâtiment au moyen d'écrans dépassant le feu d'au moins 0,90 m de telle sorte qu'ils ne puissent être aperçus du côté opposé, par dessus la proue.

La distance verticale entre les feux de côté vert et rouge et le feu blanc brillant inférieur doit être d'au moins 3 m ;

g) à la poupe de chacune des unités situées aux extrémités de la formation, un feu bleu éclairant d'une lumière ininterrompue un arc d'horizon de 135°, c'est-à-dire depuis l'axe du bâtiment jusqu'à 67,5° vers l'arrière de chaque côté ; ce feu doit être visible d'au moins 500 m ;

h) si la poupe du pousseur dépasse la poupe des dernières unités extrêmes du convoi, le pousseur doit porter à la poupe un feu bleu d'une construction similaire à celle indiquée à la lettre g) du présent paragraphe ;

i) le feu bleu de poupe doit être masqué côté bâtiment de manière à ne pas être visible de la proue.

### *Marques distinctives du pousseur*

§ III. Si le pousseur est masqué par les unités remorquées, il doit indiquer son nom et son numéro et le nom de l'organisation à laquelle il appartient sur des panneaux suffisamment grands, placés sur les côtés de la passerelle de commandement.

### *Signaux visuels de croisement des bâtiments sur tribord*

§ IV. Le convoi poussé en marche doit exécuter les signaux visuels prescrits à l'article 43 du présent Règlement, à tribord de l'unité qui se trouve à droite et qui porte le feu de côté vert.

### *Feux de route en cas de remorquage d'une ou de plusieurs unités accouplées au remorqueur*

§ V. Le remorquage d'une ou de plusieurs unités accouplées aux bords du remorqueur n'est pas considéré comme poussage et les feux blancs brillants ainsi que les feux de côté rouge et vert sont portés par le remorqueur conformément aux articles 44 et 48 du présent Règlement.



## *Feux et signaux du convoi poussé, non visés dans le présent article*

§ VI. En ce qui concerne les feux et les signaux des convois poussés ancrés ou en marche, non indiqués dans le présent article, ceux-ci doivent être exécutés en stricte conformité des dispositions du présent Règlement.

### CHAPITRE IV

#### **Précautions à prendre par les bâtiments en marche, ancrés ou amarrés**

##### Article 67

#### *Précautions à prendre par les bâtiments ancrés, amarrés ou en marche*

§ 1. Les bâtiments qui doivent être ancrés ou amarrés en tout endroit et près de n'importe quelle rive le seront de manière telle que ni leur stationnement ni leur amarrage n'entravent la navigation et n'endommagent le balisage, les installations portuaires, les ouvrages hydrotechniques et autres. A cet effet, les capitaines, les conducteurs des bâtiments, de même que toutes les autres personnes qui de par leur service ont rapport auxdites manoeuvres doivent adopter toutes les mesures de précaution possibles dans les circonstances et dépendant d'eux.

§ 2. Les bâtiments ancrés dans un endroit où la profondeur est inférieure à 3 m doivent baliser leur ancre mouillée par une bouée munie d'un pavillon rouge.

§ 3. Dans les ports et dans les endroits du fleuve où la profondeur est inférieure à 3 m il est interdit aux bâtiments de jeter par-dessus bord cendres, scories ou autres matières de cette nature.

§ 4. Lorsque le bâtiment a perdu un objet quelconque faisant partie de son grément ou de sa cargaison dans un endroit du chenal navigable où il présente un danger pour la navigation, le capitaine, respectivement le conducteur du bâtiment, doit prendre d'urgence les mesures nécessaires pour le renflouage de l'objet perdu ; s'il n'est pas en mesure de le faire, il doit baliser l'endroit où l'objet a coulé comme suit :

- de jour : par un signal flottant de forme et de couleur quelconques ;
- de nuit : par un feu de couleur appropriée indiquant si le chenal est libre entre l'obstacle et la rive droite ou la rive gauche.

En ce cas, le capitaine ou le conducteur du bâtiment doit en informer les autorités compétentes les plus proches dans le plus bref délai, par tout moyen à sa disposition.

### CHAPITRE V

#### **Radeaux**

##### Article 68

#### *Dispositions spéciales pour les radeaux*

Toutes les règles relatives à la navigation des radeaux remorqués ou descendant à la dérive, à leur mode de formation, à leurs dimensions et

équipement en cordes, ancrs et autres agrès sont établies par les autorités compétentes compte tenu du présent Règlement et de ce qui suit :

§ 1. Les radeaux doivent porter le nom et le domicile du propriétaire ou de l'expéditeur sur un panneau de dimensions suffisantes, installé de manière que l'inscription soit lisible des deux côtés.

§ 2. Les radeaux doivent être composés de pièces solidement reliées les unes aux autres, et les opérations d'assemblage ou de dislocation des radeaux effectuées sur le fleuve ne doivent causer aucune gêne ou obstacle à la navigation.

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

#### Article 69

Pendant le flottage ou le stationnement, le conducteur du radeau doit veiller à ne pas causer d'entraves à la navigation ou de dommages aux bâtiments naviguant ou stationnant sur le fleuve.

Il est défendu aux radeaux de laisser traîner leurs ancrs ou chaînes dans les endroits où sont posés des câbles ou des conduites.

### CHAPITRE VI

#### Transport de matières dangereuses

##### Article 70

##### *Matières dangereuses*

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

##### Article 71

##### *Signaux des bâtiments transportant des matières dangereuses*

§ 1. Le bâtiment transportant des matières dangereuses visées à l'art. 70, doit pendant le stationnement porter de jour, à l'avant, un pavillon rouge de forme triangulaire.

Le bâtiment à propulsion mécanique transportant des matières dangereuses doit porter, de nuit, en plus du feu blanc prescrit par l'art. 44, du présent Règlement pour les bâtiments automoteurs en marche, le feu rouge prescrit par l'art. 48.

Lorsque le bâtiment qui transporte des matières visées à l'art. 70 remorque d'autres bâtiments, il doit porter les feux prescrits par l'art. 48 pour les bâtiments remorquant des unités chargées de matières dangereuses.

## *Couleur distinctive des bâtiments transportant des produits pétroliers*

§ 2. Les bâtiments transportant des produits pétroliers doivent avoir tout autour de la coque, au-dessus de la ligne de flottaison en charge, une bande bleu-clair, large de 0,15 m ; quant aux bâtiments transportant des produits pétroliers d'essence légère, dont le point d'inflammation est au-dessous de 28° C, ils doivent avoir en outre la coque peinte en gris (blanc argenté).

### Article 72

#### *Place dans le convoi des bâtiments transportant des matières dangereuses*

En règle générale, dans un convoi les bâtiments transportant des matières dangereuses doivent être placés à la queue, aussi loin que possible des autres bâtiments, dans la mesure où cela est compatible avec la sécurité de la navigation et avec l'ordre de composition du convoi.

### Article 73

#### *Signaux visuels des bâtiments ancrés ou amarrés transportant des matières dangereuses*

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

### Article 74

Les bâtiments non dégazés qui, après le transport de matières dangereuses, présentent encore un danger par suite de l'accumulation des gaz dégagés par les matières transportées, doivent se conformer aux prescriptions des articles 70, 71, 72 et 73 du présent Règlement.

### Article 75

#### *Cas spéciaux*

Il est interdit aux bâtiments transportant des matières dangereuses de s'arrêter sous les ponts, d'amarrer ou de jeter l'ancre à proximité de bâtiments en stationnement ou dans le voisinage d'une voie ferrée ou d'habitations situées près de la rive.

Les opérations de transbordement des matières dangereuses sur le fleuve ne peuvent être effectuées que dans les conditions et selon les règles prescrites par les autorités compétentes et sous leur contrôle.

## CHAPITRE VII

### Avaries

#### Article 76

##### *Mesures à prendre en cas d'avarie*

§ 1. Si un bâtiment menace de couler, le capitaine ou le conducteur du bâtiment ou de celui qui le remorque doit prendre toutes les mesures pour dégager le chenal et conduire le bâtiment avarié vers l'une des rives.

§ 2. En cas d'abordage, si l'un des bâtiments entrés en collision menace de couler, le capitaine ou le conducteur de l'autre bâtiment doit faire usage de tous les moyens dont il dispose afin de prêter secours au bâtiment avarié et, en premier lieu, pour en dégager le chenal.

§ 3. Tout bâtiment se trouvant à proximité d'un bâtiment émettant des signaux de demande d'assistance, doit prêter immédiatement toute aide à ce dernier, si cela ne présente pas de danger pour le bâtiment ni pour les passagers qu'il transporte.

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

#### Article 77

Toute avarie ayant trait à la navigation doit être annoncée par le capitaine ou le conducteur aux autorités de la surveillance fluviale les plus proches à l'aide de tous les moyens de communication possibles.

Les autorités compétentes doivent autoriser au bâtiment avarié l'accès et le séjour dans le port-abri le plus proche.

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

Si le bâtiment ne peut être déséchoué, le capitaine du remorqueur agit selon les circonstances en prenant en même temps les mesures correspondant aux dispositions de l'art. 58 du présent Règlement.

#### Article 78

Dans le cas où un bâtiment a échoué ou coulé, le capitaine, l'armateur ou toute autre personne intéressée ayant droit de disposer du bâtiment, prendront les mesures nécessaires pour renflouer ou remettre le bâtiment à flot ainsi que pour éloigner les obstacles entravant la navigation.

Si les personnes susmentionnées ne peuvent ou ne veulent exécuter les travaux indiqués ou si elles ne sont pas trouvables, les autorités compétentes dégageront le lit du fleuve par leurs propres moyens et dans le plus bref délai, aux frais de l'armateur.

## *Présence de l'équipage sur les lieux de l'accident*

Le capitaine et l'équipage du bâtiment doivent, jusqu'à l'arrivée des autorités de la surveillance fluviale, rester soit sur le bâtiment, soit sur la rive à proximité du lieu de l'accident.

### CHAPITRE VIII

#### **Service de pilotage**

#### Article 79

##### *Service de pilotage*

1. Le service de pilotage sur le Danube est organisé :  
— sur le secteur allant de l'embouchure du canal de Sulina à Brăila inclusivement, par l'Administration fluviale spéciale du Bas-Danube ;  
— sur le secteur des Portes de Fer, par l'Administration fluviale spéciale des Portes de Fer ;  
— sur tous les autres secteurs, si besoin est, par les compagnies de navigation des Etats danubiens elles-mêmes.

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

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

Dans ce cas, pour que le pilotage des bâtiments sur les secteurs des dites Administrations fluviales spéciales puisse être exécuté par le pilote de la compagnie de navigation, ce dernier devra posséder le certificat délivré par l'Administration du secteur respectif.

4. Dans tous les cas, les groupes de pilotes ne peuvent être composés que de ressortissants des pays danubiens et les corps de pilotes des Administrations que de ressortissants des pays danubiens membres des Administrations respectives.

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

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

Après les examens, les pilotes reçoivent des certificats spéciaux leur donnant droit d'exercer le pilotage.

CHAPITRE IX  
**Dispositions finales**

Article 80

Toute infraction aux dispositions du présent Règlement sera poursuivie selon les lois et prescriptions en vigueur.

Article 81

Toute disposition contradictoire au présent Règlement est abrogée.

Article 82

Le présent Règlement entre en vigueur à partir du 29 octobre 1954.

## TABLE DES MATIERES

	Pages
<i>Chapitre I<sup>er</sup></i>	— Dispositions générales ..... 132
Titre I	— Domaine d'application du Règlement ..... 132
Titre II	— Dispositions spéciales ..... 134
Titre III	— Equipement et aménagement des bâtiments ..... 136
<i>Chapitre II</i>	— Navigation des bâtiments ..... 139
Titre I	— Règles générales ..... 139
Titre II	— Navigation dans les points difficiles du fleuve ..... 142
Titre III	— Rencontre et dépassement des bâtiments ..... 143
Titre IV	— Navigation des bâtiments à voiles ..... 146
<i>Chapitre III</i>	— Feux et signaux ..... 147
<i>Chapitre IV</i>	— Précautions à prendre par les bâtiments en marche, an- crés ou amarrés ..... 156
<i>Chapitre V</i>	— Radeaux ..... 156
<i>Chapitre VI</i>	— Transport des matières dangereuses ..... 157
<i>Chapitre VII</i>	— Avaries ..... 159
<i>Chapitre VIII</i>	— Service de pilotage ..... 160
<i>Chapitre IX</i>	— Dispositions finales ..... 161

**REPUBLIQUE SOCIALISTE TCHECOSLOVAQUE**



**ARRETE No 72**  
**DU MINISTRE DES TRANSPORTS EN DATE DU 8 AOUT 1953**  
**CONCERNANT LE REGLEMENT RELATIF A LA SECURITE DE LA NAVIGATION**  
**SUR LE SECTEUR TCHECOSLOVAQUE DU DANUBE**

D'accord avec les Ministres intéressés et en conformité avec le § 2, point 2 de la Loi N° 152/1950 Rec. des lois sur le Règlement et la sécurité de l'exploitation du transport par voie navigable, le Ministre des Transports édicte l'Arrêté suivant :

§ 1

1. Le Règlement relatif à la sécurité de la navigation sur le secteur tchécoslovaque du Danube est édicté en vertu de l'article 23 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube dans l'intérêt de la sécurité de la batellerie et pour le maintien de l'ordre sur le secteur tchécoslovaque du Danube.

2. Le Règlement relatif à la sécurité de la navigation sur le secteur tchécoslovaque du Danube comprend deux parties, à savoir :

a) les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (D. F.) formant l'Annexe No 1 de l'Arrêté ;

b) les Dispositions complémentaires aux Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le secteur tchécoslovaque du Danube (D. C.) formant l'Annexe N° 2 de l'Arrêté.

3. Le Règlement relatif à la sécurité de la navigation sur le secteur tchécoslovaque du Danube formant partie intégrante du présent Arrêté, est publié en Annexe au Code des lois (page 107).

§ 2

1. Le Règlement relatif à la sécurité de la navigation sur le secteur tchécoslovaque du Danube est applicable sur le secteur allant du confluent de la Morava (km 1880,2) au confluent de l'Ipel (km 1708,2).

2. Les dispositions dudit Règlement s'appliquent également aux ports, aux points de transbordement adjacents au Danube ainsi qu'aux canaux qui les relie, étant entendu que des dispositions spéciales n'ont pas été introduites au sujet de l'exploitation des ports et des points de transbordement.

3. Les dispositions du Règlement s'appliquent aux bâtiments de tous types (sans distinction de pavillon) naviguant ou stationnant sur le secteur tchécoslovaque du Danube, ainsi qu'aux personnes qui sur ce secteur exploitent des bâtiments ou sont affectées à leur surveillance.

§ 3

Le Ministère des Transports publiera les règles nécessaires à l'application du Règlement relatif à la sécurité de la navigation sur le secteur tchécoslovaque du Danube.

§ 4

Toutes les règles contraires aux dispositions du présent Règlement sont abrogées.

§ 5

Le présent Arrêté entre en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 1953.

## **R E G L E M E N T**

### **RELATIF A LA SECURITE DE LA NAVIGATION SUR LE SECTEUR TCHECOSLOVAQUE DU DANUBE**

Le texte du présent Règlement relatif à la sécurité de la navigation sur le secteur tchécoslovaque du Danube a été établi sur la base de l'Arrêté du Ministre des Transports No 72/1953 du Recueil des lois, et modifié et complété par les Arrêtés du Ministre des Transports Nos 3/1956 et 83/1960 du Recueil des lois.

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

### **CHAPITRE I**

#### **Dispositions générales**

##### *TITRE PREMIER*

#### **Domaine d'application des Dispositions fondamentales**

##### **Article premier**

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

##### *TITRE II*

#### **Dispositions spéciales**

##### **Article 2**

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

##### **Article 3**

#### *Navigation dans les zones limitrophes*

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

## Article 4

### *Abri et hivernage des bâtiments*

Sous condition de se conformer aux règles établies par les Etats danubiens, les bâtiments ont droit de s'abriter et d'hiverner dans les lieux d'hivernage au cas où les conditions météorologiques ne leur permettent pas de poursuivre leur route.

## Article 5

### *Sortie des bâtiments des affluents dans le lit principal*

1. Tout bâtiment sortant d'un affluent ou d'un canal d'accès dans le lit principal pour naviguer sur le Danube cède la route aux bâtiments naviguant sur le lit principal.

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

3. Le système de signalisation suivant est établi pour les bâtiments qui accèdent au lit principal (les signaux sont émis par les stations ou postes de signalisation visés sous point 2):

a) de jour — un ballon noir de 0,80 m de diamètre, hissé à bloc sur le mât de signalisation signifie : « l'accès au lit principal est défendu » ;

b) de nuit — un feu rouge hissé à bloc sur le mât de signalisation et au-dessous un feu vert à une distance verticale de 1 m, signifient : « l'accès au lit principal est défendu ».

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

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

## Article 6

### *Equipage des bâtiments*

1. L'équipage des bâtiments doit être complété conformément au rôle de l'équipage déterminé par les autorités compétentes de l'Etat sous le pavillon duquel naviguent les bâtiments et suffire pour garantir la sécurité des bâtiments en marche ou en stationnement.

2. Les capitaines et les timoniers doivent posséder les diplômes ou les certificats les autorisant à conduire le bâtiment, les mécaniciens doivent posséder les certificats les autorisant à manipuler les machines et les patrons les certificats leur donnant le droit d'occuper leur poste.

3. Les modalités de délivrance des diplômes et des certificats, les connaissances exigées du personnel de commandement et le mode de vérification de leurs connaissances sont établis par les autorités compétentes respectives de l'Etat dont le bâtiment bat le pavillon.

## Article 7

### *Gabarits du chenal navigable*

Au départ du bâtiment les autorités compétentes de l'Administration respective ou le capitaine du dernier port doivent veiller à ce que la

profondeur sous le fond du bâtiment, la quantité d'eau entre le bâtiment et les rives ainsi que le rapport entre la longueur des bâtiments et les rayons de courbure du fleuve, correspondent aux gabarits de la voie que doit prendre le bâtiment.

## Article 8

### *Etat technique des bâtiments*

1. Au départ tout bâtiment doit être en un bon état technique lui garantissant une navigation sûre.
2. Le maintien en bon état des bâtiments partants incombe au capitaine, au patron ainsi qu'aux autres membres de l'équipage.
3. Il incombe au capitaine du port de départ de contrôler si les bâtiments partants se trouvent dans l'état technique requis.

## Article 9

### *Balisage et entretien de la voie fluviale*

1. Le balisage doit, sur tout le parcours navigable du Danube, marquer les limites, la direction et la profondeur de la voie navigable ; il doit également baliser les obstacles et les ouvrages se trouvant dans le secteur de la voie navigable ou dans sa proximité immédiate.
2. En principe, sur tous les secteurs du Danube, le balisage côtier et flottant doit fonctionner sans interruption (de jour et de nuit), depuis la fonte des glaces jusqu'au moment où le fleuve est de nouveau pris par les glaces.
3. Le nombre des signaux côtiers et flottants et leur installation doivent correspondre aux exigences de la navigation sûre et sans obstacles des bâtiments.
4. Les autorités compétentes des Etats danubiens doivent informer les bateliers de tout changement de balisage par la voie des « Avis aux bateliers » publiés à cet effet.
5. Le capitaine ou le patron du bâtiment est tenu de porter à la connaissance des autorités compétentes respectives, dans le plus court délai, ses observations de déplacement de balises ou d'autres signaux de balisage ainsi que toutes autres observations intéressant la navigation et, notamment, tout échouage ou avarie de bâtiment.
6. La partie navigable du Danube d'Ulm à Sulina doit être maintenue en état de navigabilité pour les bâtiments fluviaux et sur les secteurs correspondants pour les bateaux de mer.
7. Tous les points difficiles du fleuve où, par suite d'obstacles naturels, la visibilité est insuffisante, seront signalés par des signaux des postes d'avertissement.
8. Jusqu'à l'établissement par la Commission du Danube d'un système de balisage uniforme, le balisage sera conçu selon la technique moderne, compte tenu de ce qu'un système uniforme sera créé pour tout le parcours navigable du Danube.
9. L'installation de barrages et de rets de pêche dans le chenal navigable est interdite.

## Équipement et aménagement des bâtiments

### Article 10

#### *Marques d'identification et pavillon*

1. Tout bâtiment est tenu de porter à la poupe, du lever jusqu'au coucher du soleil, le pavillon de l'État auquel il ressortit.

2. En outre, tout bâtiment est tenu de porter les marques d'identification suivantes :

a) Le nom ou le numéro apposé sur les deux côtés du bâtiment et à la poupe, et de façon à être visible de l'arrière ; sur les bateaux à roues le nom ou le numéro est apposé sur les tambours des roues. Si en cas de remorquage à couple ou par poussée les inscriptions ne sont pas visibles sur le remorqueur, des panneaux portant le nom ou le numéro sont installés sur les rampes de la passerelle, des deux côtés du bateau.

b) Le port d'attache ou lieu d'immatriculation apposé à l'arrière du bateau.

c) Le nom (entier ou abrégé) de l'organisation (propriétaire) à laquelle le bateau appartient, apposé à l'avant sur les deux côtés du bateau ; sur les non-automoteurs cette inscription est aussi apposée à l'arrière du bateau.

d) L'appartenance nationale du bateau, indiquée par les premières lettres de l'État, est apposée après le port d'attache ou le lieu d'immatriculation ; dans le cas où le nom de l'organisation (propriétaire) permet d'établir la nationalité du bateau, l'apposition de ces premières lettres est facultative.

e) L'indication sur les bateaux à passagers du nombre maximum de passagers autorisés au transport, apposée à bord du bateau à un endroit bien apparent.

f) La portée en lourd, en tonnes, des bateaux à marchandises, indiquée en caractères plus petits sur les deux côtés, au-dessous du nom ou du numéro du bâtiment.

3. Pour indiquer l'organisation (propriétaire) à laquelle le bâtiment appartient, sa devise peut être apposée sur la cheminée ordinaire ou sur la cheminée à échappement du bateau.

4. Le nom ou le numéro des petites embarcations (art. 84) est apposé à l'extérieur, sur les deux côtés du bâtiment. Le nom et l'adresse de l'organisation à laquelle appartient le bateau sont apposés à un endroit apparent, soit à l'intérieur, soit à l'extérieur du bateau. Le nom ou le numéro du bâtiment peut être remplacé par son numéro d'immatriculation.

5. Les canots de sauvetage et les canots à moteur faisant partie du gréement du bateau portent, soit à l'intérieur, soit à l'extérieur, le nom ou le numéro de leur bateau.

6. Toute inscription sur le bateau doit être apposée en caractères latins bien lisibles, dont la couleur se distingue nettement du fond. En outre, les bâtiments peuvent également porter des inscriptions en caractères nationaux. La hauteur des caractères et des chiffres indiquant le nom

ou le numéro du bateau doit être d'au moins 20 cm et celle des autres inscriptions d'au moins 15 cm. Sur les bateaux de la catégorie « petites embarcations » la hauteur des caractères ou des chiffres indiquant le nom et le numéro doit être d'au moins 10 cm. La largeur des caractères et les intervalles entre eux doivent être proportionnés à la hauteur et aux dimensions du bateau.

## Article 11

### *Echelle de tirant d'eau*

Tout bâtiment dont le tirant d'eau peut dépasser 60 cm, doit être muni d'échelle de tirant d'eau.

## Article 12

### *Documents de bord*

1. Tout bâtiment dont le déplacement est supérieur à 10 tonnes est tenu d'avoir les documents suivants :

a) Certificat donnant au bâtiment le droit de naviguer sous le pavillon qu'il arbore (patente de navigation).

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

c) Certificat de jaugeage.

d) Certificat sanitaire pour les bateaux à passagers, pour les bâtiments à marchandises dont la capacité de chargement dépasse 1000 tonnes ainsi que pour les remorqueurs d'une puissance de plus de 150 CV.

e) Certificat de navigabilité.

f) Rôle d'équipage (liste du personnel de l'équipage, ayant en annexe les diplômes ou certificats donnant aux cadres de commande le droit de conduire le bâtiment et aux mécaniciens le droit de manipuler les machines.

g) Journal de bord.

h) Livre des chaudières pour les bâtiments ayant des chaudières à vapeur.

i) Certificat donnant au bâtiment le droit de se servir de postes de T. S. F. et journal radiotélégraphique pour les bâtiments munis de tels postes.

j) Journal des machines pour les bâtiments à propulsion mécanique et registre d'inspection des bouteilles d'air pour les bâtiments automoteurs qui en possèdent.

k) Certificat de passagers si le bâtiment en effectue le transport.

l) Livre d'inventaire.

m) Journal sanitaire.

2. Les bâtiments de la catégorie « Petites embarcations » (art. 84) sont tenus d'avoir les documents suivants :

a) Permis de navigation, certifiant le droit d'arborer le pavillon de l'Etat auquel le bâtiment appartient.

b) Certificat de navigabilité.

c) Certificat de passagers si le bâtiment en effectue le transport.

d) Rôle d'équipage.

3. Pour les canots et barques de sport le certificat de navigabilité suffit.



## Article 13

### *Marque et ligne de flottaison en charge*

1. Tout bâtiment doit porter nettement marquée la ligne de flottaison en charge, c'est-à-dire la ligne indiquant la limite jusqu'où le bâtiment peut être chargé.

2. Un cercle nettement visible de 15 cm de diamètre, barré le long du diamètre par un trait horizontal long de 25 cm et large de 2 cm doit être marqué, suivant le maître couple, sur les deux côtés du bâtiment ; le bord inférieur de ce trait doit coïncider avec la ligne de flottaison en charge.

## Article 14

1. Les normes de la portée en lourd, de la capacité de charge et le nombre maximum des passagers admis, indiqués dans les documents de bord ne doivent pas être dépassés.

2. La responsabilité en matière d'exécution de la présente disposition incombe au capitaine ou patron du bâtiment ainsi qu'aux autorités compétentes du port de départ.

## Article 15

### *Moyens de signalisation sonore*

1. Tout bâtiment automoteur doit être pourvu d'un sifflet à vapeur ou d'une sirène ainsi que d'une cloche suffisamment puissante, installés de manière telle qu'aucun obstacle n'arrête leur son.

2. Tout bâtiment non automoteur doit être pourvu d'une cloche ou d'un autre objet approprié, à l'aide duquel il peut émettre des signaux sonores suffisamment puissants.

3. Les sons émis comme signaux doivent être nettement perceptibles.

4. On entend par « son bref » un son d'une durée de 1—2 secondes ; par « son long », un son d'une durée de 4—6 secondes.

5. L'intervalle entre les sons consécutifs doit être de 1—2 secondes.

## Article 16

### *Gréement des bâtiments*

Tout bâtiment doit être muni d'une quantité suffisante de moyens d'extinction d'incendie, de sauvetage, de signalisation et de pompes d'épuisement ainsi que d'autres agrès, conformément aux normes établies.

## CHAPITRE II

### Règles de route

#### TITRE I

### Règles générales

#### Article 17

1. Le capitaine ou le patron du bâtiment doit, en cours de route ou au stationnement, veiller à la sécurité du bâtiment, ayant toujours les ancres, les amarres, les moyens de signalisation et autres prêts à être actionnés ; de même, il doit prendre toutes les mesures nécessaires pour que son bâtiment ne cause pas d'entraves à la navigation.

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

3. Afin d'éviter le danger d'échouage, le capitaine ou le patron du bâtiment doit, pendant le chargement, contrôler le tirant d'eau du bâtiment et le régler de manière à ce qu'il corresponde aux profondeurs du chenal que le bâtiment doit suivre.

#### Article 18

#### *Diminution de vitesse*

Tout bâtiment automoteur passant à proximité d'un port ou d'autres bâtiments, d'installations ou d'engins flottants, de radeaux ancrés ou amarrés, ou à proximité de bâtiments ou de radeaux remorqués, de barques lourdement chargées, de bâtiments échoués, de lieux de renflouement de bâtiments coulés, de travaux de scaphandrier et de construction est tenu de réduire sa vitesse suffisamment, et à temps, et si cela est nécessaire arrêter complètement les machines, à condition toutefois que ni lui, ni les unités qu'il remorque, ne soient exposés au danger.

#### Article 19

#### *Passage dans les endroits où se trouvent des câbles, etc.*

1. Il est interdit aux bâtiments de laisser traîner leurs ancres ou chaînes sur le fond du lit, et de jeter l'ancre dans des endroits du fleuve où sont immergés des câbles et des tuyaux.

2. Les points du fleuve que traversent un câble ou des tuyaux doivent être balisés par les signaux côtiers suivants :

a) de jour — un panneau carré blanc de 1,50 m de côté, sur lequel est dessinée une ancre noire renversée ;

b) de nuit — le même panneau éclairé par un feu blanc brillant.

3. Le panneau doit être placé sur la rive à une hauteur d'au moins 4—6 mètres au-dessus du plus haut niveau d'eau.

4. Tout lieu de passage de bac doit être balisé par des signaux d'avertissement placés à 250 mètres de distance en amont et en aval du lieu de passage.

Les signaux d'avertissement sont les suivants :

a) de jour — un disque blanc de 1—1,50 m de diamètre, sur lequel est dessiné en noir un point d'exclamation ;

b) de nuit — si le passage des bacs se pratique également pendant la nuit, le disque sera éclairé par un feu blanc brillant.

5. Le disque doit être placé sur la rive, à une hauteur d'au moins 4—6 mètres au-dessus du plus haut niveau d'eau.

## Article 20

### *Remorquage des bâtiments*

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

a) la puissance des bâtiments servant de remorqueur doit être suffisante pour l'exécution sûre de toutes les manoeuvres nécessaires ;

b) le capitaine du remorqueur naviguant en tête du convoi dirige tout le remorquage, y compris toutes les manoeuvres requises et veille à la sécurité des bâtiments remorqués ;

c) il est interdit au remorqueur d'abandonner les unités remorquées pendant les opérations d'amarrage ou de mouillage aussi longtemps que le chenal navigable n'est pas dégagé de ces unités et que le capitaine du remorqueur ne s'est pas assuré qu'elles sont mises en sécurité.

## Article 21

### *Navigaton à la même hauteur*

La navigation à la même hauteur est interdite, sauf en cas de dépassement.

## Article 22

### *Signalisation des passes navigables des ponts*

1. Les bâtiments ne peuvent passer sous les ponts fixes que par les passes signalées par les signaux spéciaux, prévus par les règles établies par les autorités de l'Etat sur le territoire duquel se trouvent les ponts.

2. Les passes navigables désignées pour le passage des bâtiments et des radeaux doivent être signalées par les signaux suivants :

a) de jour — un panneau rectangulaire partagé par une diagonale en deux triangles de deux couleurs (le triangle supérieur rouge et le triangle inférieur blanc) ; le panneau doit être installé au milieu de la passe navigable sur l'axe du chenal ;

b) de nuit — deux feux rouges d'alignement, visibles seulement du côté de l'entrée dans la passe et installés également sur l'axe du chenal.

3. En outre, de nuit, les piles de pont entre lesquelles se trouve la passe navigable doivent être balisées suivant le cours du fleuve : la pile droite par un feu vert, la pile gauche par un feu rouge.

4. Les bâtiments sont tenus de signaler leur approche des pontons par un son prolongé de sifflet ou de sirène et de modérer leur vitesse, réglant leur marche de manière à ne pas s'engager dans l'ouverture du pont avant que celle-ci ne soit entièrement libre.

## Article 23

### *Navigation dans des conditions spéciales*

1. Pendant la nuit, ou par temps bouché (brume, brouillard, neige ou averse) les bâtiments sont tenus de réduire leur vitesse afin de pouvoir toujours manoeuvrer en sécurité et s'arrêter à la rencontre de tout obstacle, ou s'ils sont dans l'impossibilité d'établir leur position dans le chenal.

2. La navigation à la dérive dans les conditions visées sous point 1 est interdite.

## Article 24

### *Interdiction de départ des bâtiments*

1. Le départ des bâtiments est interdit dans les cas suivants :

a) si le bâtiment n'est pas muni du certificat donnant droit de naviguer ;

b) si le bâtiment n'est pas muni du certificat de navigabilité ;

c) si l'équipage nécessaire à la sécurité de la navigation n'est pas au complet, à savoir : pour les bâtiments sur lesquels il n'est pas exigé que le personnel soit logé à bord s'il ne dispose pas d'au moins une relève complète, pour tout autre bâtiment — s'il ne dispose pas d'au moins deux relèves ;

d) si la coque du bâtiment est avariée, particulièrement s'il y a une voie d'eau sur la coque, les cloisons, les cofferdams ou le pont, et l'eau pénétrant par cette voie n'est pas évacuable par les propres moyens du bâtiment ;

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

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

g) si la cargaison est arrimée de manière à entraver la visibilité des timoniers ;

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

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

j) si le bâtiment n'est pas muni de moyens suffisants de sauvetage, d'extinction d'incendie, de pompes d'évacuation, de moyens de signalisation et d'ancrage ou si les bittes présentent des défauts.

2. Le contrôle de la disposition visée sous point 1 incombe au capitaine du port de départ et à l'armateur du bâtiment.

## TITRE II

### Navigation dans les points difficiles du fleuve

#### Article 25

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

1. Avant de s'engager dans un passage étroit ou dans une courbe brusque du fleuve, le bâtiment est tenu de signaler son approche en émettant un son prolongé d'une durée d'environ 4—6 secondes.

2. Le bâtiment traversant des passages étroits, des courbes brusques et des endroits à portée de vue restreinte ne doit s'approcher du bâtiment qui le précède sans avoir pris toutes mesures de précaution.

#### Article 26

1. Les bâtiments affectés aux opérations de sauvetage ou allant prêter secours à un bâtiment qui a fait naufrage, ainsi que les bateaux à passagers doivent, à l'approche des points difficiles du fleuve, hisser à un endroit bien apparent un objet cylindrique de couleur noire. En ce cas ils passent les premiers.

2. Tous les autres bâtiments traversent les points difficiles du fleuve dans l'ordre de leur arrivée.

## TITRE III

### Rencontre et dépassement des bâtiments

#### Article 27

##### *Signaux sonores en cas de rencontre*

1 Lorsque des bâtiments sont en vue l'un de l'autre, le bâtiment en marche qui change son cours doit indiquer cette manoeuvre par les signaux suivants :

- a) 1 son bref — je viens sur tribord
- b) 2 sons brefs — je viens sur bâbord
- c) 3 sons brefs — j'ai l'intention de virer
- d) 4 sons brefs — je bats arrière.

2. Le bâtiment qui a émis un des signaux visés sous point 1 est tenu d'exécuter la manoeuvre prescrite par ce signal.

3. Pour attirer l'attention, le bâtiment en marche émet un son prolongé.

#### Article 28

Lorsque deux bâtiments faisant route en sens opposé s'approchent de manière telle qu'ils risquent d'aborder, ils doivent prendre toutes les mesu-

res pour s'éviter et se diriger tous deux sur tribord ; chacun d'eux doit émettre un son bref de sifflet ou de sirène et diminuer de vitesse avant de s'approcher.

#### Article 29

##### *Le choix du cours appartient à l'avalant*

1. En cas de rencontre, le choix du cours appartient à l'avalant. Si, du fait de la sinuosité du lit, ou pour d'autres raisons, l'avalant ne peut établir le côté sur lequel il lui conviendrait d'éviter le bâtiment venant à sa rencontre, il doit émettre en temps voulu, à une distance d'au moins 1,5 km, 2 sons longs consécutifs, sans effectuer des signaux par balancement ; dans tel cas, le choix du cours appartient au bâtiment montant.

2. Lorsque deux bâtiments s'approchent en même temps d'un passage difficile du fleuve, l'avalant a le droit de passer le premier.

#### Article 30

##### *Exceptions aux règles générales*

1. Dans le cas où un bâtiment ne peut se conformer aux dispositions de l'art. 28 sans s'exposer lui-même ou les bâtiments qu'il remorque à un danger imminent, il doit, en émettant deux sons brefs consécutifs et en montrant en même temps les signaux visuels visés à l'art. 43, prévenir à temps le bâtiment qui s'approche qu'il l'évite sur bâbord.

2. Le bâtiment averti par deux sons brefs de ce que le bâtiment venant à sa rencontre ne se conforme pas à la règle générale de croisement est tenu de répéter ce signal et d'exécuter la manoeuvre correspondante. Si ce bâtiment ne peut exécuter la manoeuvre requise sans danger pour lui-même ou pour les bâtiments qu'il remorque, il est tenu de signaler par au moins 5 sons brefs consécutifs de sifflet ou de sirène qu'il se trouve dans l'impossibilité de venir sur bâbord. Dans ce cas, pour éviter le danger, les capitaines des bâtiments sont tenus d'adopter les mesures et d'exécuter les manoeuvres imposées par les circonstances du moment.

#### Article 31

##### *Croisement des bâtiments dans les passages difficiles du fleuve*

1. Dans les passages difficiles du fleuve, où les conditions locales exigent l'adoption de précautions, les bâtiments montants doivent régler leur marche de manière que la rencontre et le croisement des avalants aient lieu à un endroit de fleuve approprié.

2. Le bâtiment montant doit, si nécessaire, se diriger au moment du croisement vers le côté du chenal où il ne gêne pas ou ne met pas en danger le bâtiment avalant.

#### Article 32

Dans les courbes brusques et dans les endroits où le chenal ne présente pas une largeur suffisante, la navigation à la même hauteur, le dépassement et le croisement sont interdits.

## Article 33

### *Interdiction de barrer la route*

Le bâtiment partant, exécutant des manoeuvres ou faisant route, ne doit pas barrer la route à un autre bâtiment ou radeau afin de ne pas en entraver le mouvement.

## Article 34

### *Dépassement*

1. Lorsqu'un bâtiment veut en dépasser un autre et qu'il ne peut le faire sans que le bâtiment qui le précède ne s'écarte de sa route, il demande passage en temps utile en émettant 5 sons longs consécutifs de sifflet ou de sirène et ralentit en même temps sa marche.

2. Le bâtiment rattrapé doit s'écarter sur bâbord dès qu'il est en mesure de le faire et signaler l'exécution de cette manoeuvre par deux sons brefs, en ralentissant en même temps sa marche. Ce n'est qu'après cela que le bâtiment rattrapant peut, après avoir émis un son bref, accélérer sa marche et dépasser le bâtiment qui le précède en le laissant sur bâbord.

3. Si le bâtiment rattrapé ne peut s'écarter sur bâbord sans danger pour lui-même ou pour les bâtiments qu'il remorque, il doit s'écarter sur tribord en en avertissant le rattrapant par un son bref; dans ce cas le rattrapant fait entendre deux sons brefs et s'écarte sur bâbord, laissant le rattrapé sur tribord.

## Article 35

### *Quand le cours du bâtiment reste inchangé*

Deux bâtiments naviguant dans le même sens, dont l'un à une plus grande vitesse que l'autre, de même que deux bâtiments faisant route en sens opposé, qui s'approchent de leur point de rencontre, sont tenus de garder leur position par rapport aux rives s'ils considèrent qu'en suivant le chenal, chacun du côté où il se trouve au moment donné, ils se croiseront à une distance suffisante, sans risque d'abordage.

## Article 36

### *Dépassement à l'entrée d'un passage étroit*

Lorsqu'un bâtiment isolé naviguant à vitesse réduite ou un bâtiment remorquant un convoi est rattrapé par un autre bâtiment isolé juste à l'entrée d'un passage étroit il doit, si ce dernier en fait la demande, se laisser dépasser avant de s'engager dans le passage en émettant 5 sons prolongés consécutifs de sifflet ou de sirène. Dans ce cas les deux bâtiments doivent se conformer aux dispositions de l'art. 34.

Il est défendu aux bâtiments descendant le courant de dépasser à l'entrée d'un passage étroit.

## Article 37

### *Les petits bâtiments cèdent la route*

Les petits bâtiments (art. 84) doivent céder la route à tous les autres bâtiments.

## Article 38

### *Cas où un remorqueur est assimilé au bâtiment naviguant isolément*

1. Les remorqueurs, les moyens flottants de toutes sortes et les radeaux sont assimilés aux bâtiments à vapeur naviguant isolément et sont tenus comme ceux-ci de respecter les règles exposées dans le chapitre II.

2. En cas de rencontre, les remorqueurs doivent effectuer le remorquage de manière à permettre aux bâtiments venant à leur rencontre de passer à côté d'eux sans difficultés.

### *Cas exceptionnel*

3. Cependant, dans le cas où un bâtiment avalant isolément et un bâtiment montant avec un convoi se rapprochent de manière que surgit un danger d'abordage, le bâtiment isolé est tenu de céder la route au bâtiment remorquant un convoi si par cette manoeuvre il ne s'expose pas au danger.

## Article 39

### *Circulation des bacs*

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

## TITRE IV

### **Navigation des bâtiments à voiles**

## Article 40

### *Croisement des bâtiments à voiles*

1. Lorsque deux bâtiments à voiles s'approchent de manière qu'un abordage est à craindre, l'un cède la route à l'autre conformément aux règles ci-dessous :

a) le bâtiment naviguant à plein vent doit céder la route au bâtiment naviguant au plus près (du vent) ;

b) le bâtiment naviguant au plus près avec amûres à bâbord doit s'écarter de la route du bâtiment naviguant au plus près avec amûres à tribord ;

c) si les deux bâtiments naviguent à plein vent mais à amûres diffé-



rentes, le bâtiment naviguant amûres à bâbord doit céder la route au bâtiment naviguant amûres à tribord ;

d) si les deux bâtiments naviguent à plein vent et mêmes amûres, le bâtiment se trouvant au vent doit céder la route au bâtiment se trouvant sous vent.

2. Le bâtiment naviguant vent arrière doit s'écarter de la route d'un autre bâtiment.

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

## CHAPITRE III

### Feux et signaux

#### Article 41

##### *Visibilité des feux*

Le mot « visible » employé dans les présentes Dispositions fondamentales signifie que le feu est visible par une nuit sombre à atmosphère pure.

#### Article 42

##### *Intervalle de temps pendant lequel le bâtiment porte des feux*

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

2. Il est interdit de montrer tout autre feu qui pourrait être confondu avec un feu prescrit.

#### Article 43

##### *Signaux visuels lors du croisement des bâtiments sur tribord*

1. Les signaux visuels visés à l'art. 30 s'effectuent à tribord de la manière suivante :

a) de jour — en agitant à tribord un pavillon bleu foncé ;

b) de nuit — en montrant à l'aide d'un fanal des éclats de feu blanc,

2. Chaque période d'éclat doit avoir une durée d'environ 1 seconde et être suivie d'une période d'occultation comptée de même durée. Les éclats doivent être visibles d'une distance d'au moins 1 km 500 m et seulement de la direction du bâtiment venant à la rencontre.

3. Les grands convois en marche doivent exécuter les signaux visuels visés sous points 1 et 2 à tribord de l'unité placée à droite et portant le feu de côté vert.

4. Ces signaux de jour et de nuit une fois montrés doivent être répétés sans interruption jusqu'à la fin du croisement.

*Feux de route des automoteurs*

1. Un automoteur en marche doit porter :

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

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

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

d) à la poupe — un feu bleu visible sur un arc d'horizon de  $135^{\circ}$ , c'est-à-dire depuis l'axe du bâtiment jusqu'à  $67^{\circ}30'$  de chaque côté du bâtiment, vers l'arrière ; ce feu doit être visible à une distance d'au moins 500 m.

2. Les feux visés sous point 1 doivent être installés de manière à montrer une lumière ininterrompue visible de tous les points des arcs d'horizon susmentionnés.

3. Les feux de côté susmentionnés — vert et rouge — doivent être masqués, côté bâtiment, au moyen d'écrans dépassant le feu d'au moins 90 cm, de manière telle qu'aucun de ces feux, vu de l'avant, ne soit visible du côté opposé.

4. Le feu de poupe doit être masqué côté bâtiment au moyen d'un écran de telle sorte qu'il ne soit pas visible de la proue du bâtiment.

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

*Port des feux au passage des ponts*

1. Au passage des ponts fixes, sous des câbles de bacs, des câbles électriques ou tout autre obstacle analogue se trouvant en travers du fleuve, les bâtiments sont tenus d'amener temporairement le feu blanc visé à l'art. 44, point 1/a ; toutefois, dès que lesdits obstacles ont été franchis, ce feu doit être immédiatement levé à sa place réglementaire.

2. Les automoteurs affectés au service local ayant à franchir fréquemment les obstacles mentionnés à l'alinéa précédent, peuvent porter leur feu blanc à une hauteur inférieure à celle indiquée à l'art. 44, point 1/a à condition que ce feu se trouve toujours au-dessus des feux de côté rouge et vert.

## Article 46

### *Feux de route des bâtiments à voiles*

1. Les bâtiments à voiles doivent porter en cours de route les mêmes feux que ceux prescrits par l'art. 44, point 1, sous-points *b*), *c*) et *d*) pour les automoteurs en marche, à l'exception du feu blanc visé à l'art. 44 que les bâtiments à voiles en marche ne doivent montrer en aucun cas.

2. Les petits bâtiments à voiles en marche ne doivent porter que les feux prescrits par l'art. 44, point 1, sous-points *b*) et *c*). Ces deux feux peuvent être réunis en un seul fanal montrant des feux vert et rouge de même puissance ; chacun de ces feux doit être visible du côté respectif sur un arc d'horizon de  $112^{\circ}30'$ , à une distance d'au moins 1 km.

## Article 47

### *Feux des petits automoteurs*

1. Les automoteurs appartenant à la catégorie des petits bâtiments doivent porter en marche :

*a*) à la proue, sur la cheminée ou devant celle-ci, en un endroit visible, à deux mètres au moins au-dessus du plan d'eau, le feu blanc brillant prescrit à l'article 44, point 1) ; ce feu doit être visible à une distance d'au moins 2 km ;

*b*) les feux de côté vert et rouge prescrits à l'art. 46, point 2.

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

## Article 48

### *Feux de route des remorqueurs*

1. Le bâtiment remorquant un ou plusieurs bâtiments accouplés ou en flèche doit porter, outre les feux prescrits à l'art. 44, un deuxième feu blanc brillant de la même puissance que le feu visé à l'art. 44, point 1/a et placé sous ce dernier à une distance verticale de 1—2 mètres.

2. Lorsque parmi les bâtiments remorqués se trouve un ou plusieurs bâtiments chargés des matières dangereuses indiquées au chapitre VI, le remorqueur doit porter, en plus des autres feux prescrits, un feu rouge visible seulement de l'avant, à une distance de 1,5 km

3. Le feu visé sous point 2 doit être installé à une distance de 1,50 m du feu de côté vert, mesurée dans le sens transversal et également dans le sens vertical du bâtiment.

4. Les feux de côté doivent être installés de manière à ne pas être masqués par les bâtiments remorqués à couple.

5. En outre, le remorqueur doit porter au cours du remorquage, derrière sa cheminée ou sur son mât arrière — un petit feu blanc sur lequel se dirigent les bâtiments remorqués ; toutefois l'intensité de ce feu, qui ne doit pas être visible de l'avant, doit être atténuée par un verre dépoli.

## Article 49

### *Marques distinctives des remorqueurs conduisant un convoi pendant le jour*

De jour, un remorqueur conduisant un convoi doit porter en tête de mât, à une hauteur d'au moins 6 m au-dessus du pont, un pavillon bleu de forme rectangulaire ; un convoi poussé doit installer ce pavillon à la même hauteur, en tête d'un mât coulissant à la proue du bâtiment placé en tête.

## Article 50

### *Feu bleu de remorquage*

1. Lorsque dans un convoi un ou plusieurs bâtiments sont accouplés à un seul bord du remorqueur, le remorqueur et le bâtiment placé à l'extrémité du convoi sont tenus de porter le feu bleu visé à l'art. 44, point 1/d.

2. Si les bâtiments remorqués sont amarrés aux deux bords du remorqueur, seuls les bâtiments extérieurs doivent porter le feu bleu.

3. Lorsque les bâtiments sont remorqués à la file (en flèche) ou en rangée (en arbalète), même si le remorqueur a en même temps des bâtiments accouplés à ses bords, seuls les bâtiments se trouvant à la queue de chaque groupe, doivent montrer le feu bleu.

4. Si à la queue du convoi se trouve une rangée composée de plusieurs bâtiments accouplés, seuls les bâtiments placés aux extrémités de cette rangée doivent montrer le feu bleu.

## Article 50/a

### *Signaux distinctifs de convoi poussé en marche*

1. Le convoi poussé en marche doit porter :

a) à l'avant du convoi, sur un mât coulissant, à une distance égale entre les feux de côté vert et rouge, à une hauteur d'au moins 6 mètres au-dessus de la ligne de flottaison correspondant au plus grand tirant d'eau admis, un feu blanc brillant éclairant d'une lumière ininterrompue un arc d'horizon de 225° ; le feu doit être placé de manière à pouvoir éclairer 112°30' de chaque côté du convoi, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 22°30' sur l'arrière du travers de chaque côté (du bord), le feu doit être visible à une distance d'au moins 4 km ;

b) un deuxième feu blanc brillant supplémentaire, de construction semblable à celle indiquée au point a), est établi sous le feu blanc brillant, à une distance verticale de 1—2 mètres ;

c) en tête du mât coulissant, à une distance de 1—2 mètres au-dessus du feu blanc brillant — un feu vert éclairant d'une lumière ininterrompue un arc d'horizon de 225° ; le feu doit être établi de façon à pouvoir éclairer 130°30' sur l'arrière du travers de chaque côté du convoi, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 22°30' sur l'arrière du travers de chaque côté (du bord), et être visible à une distance d'au moins 3 km. Ce feu est le signal distinctif du convoi poussé en marche ;

d) dans la partie la plus large du convoi, à tribord (côté droit) — un feu vert éclairant d'une lumière ininterrompue un arc d'horizon de 112°30' et placé de manière à montrer depuis l'avant jusqu'à 22°30' sur l'arrière du travers du côté droit, une lumière visible d'au moins 2 km de distance ;

e) dans la partie la plus large du convoi, à bâbord (côté gauche) — un feu rouge éclairant d'une lumière ininterrompue un arc d'horizon de 112°30' et placé de manière à montrer depuis l'avant jusqu'à 22°30' sur l'arrière du travers du côté gauche, une lumière visible d'au moins 2 km de distance ;

f) sur la poupe de chacune des dernières unités du convoi situées à l'extrémité de la formation, un feu bleu éclairant d'une lumière ininterrompue un arc d'horizon de 135°, c'est-à-dire 67°30' depuis l'axe du bâtiment jusqu'à 67°30' vers l'arrière de chaque côté du bâtiment, visible d'une distance d'au moins 500 mètres.

2. Les feux de côté vert et rouge visés sous points 1/d et 1/e doivent être masqués côté bâtiment au moyen d'écrans dépassant le feu d'au moins 9 cm de telle sorte qu'aucun de ces feux ne puisse être aperçu du côté opposé, par-dessus la proue.

3. Le feu bleu de poupe doit être masqué côté bâtiment de façon à ne pas être visible de la proue.

4. Si la poupe du pousseur dépasse la poupe des derniers bâtiments extrêmes de la formation du convoi, le pousseur doit aussi porter sur la poupe un feu bleu de construction pareille à celle indiquée au point 1/f.

5. La distance verticale entre les feux de côté vert et rouge (points 1/d et 1/e) et le feu blanc brillant inférieur doit être de 3 mètres au moins.

6. Le remorquage d'un ou de plusieurs bâtiments accouplés au remorqueur n'est pas considéré comme remorquage par la poussée et dans ce cas le remorqueur doit porter les feux prescrits par les articles 44 et 48.

## Article 51

### *Signaux visuels des barques et des canots en marche*

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

## Article 52

### *Signaux sonores des bâtiments en marche par temps de brume, de tempête de neige, de brouillard*

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

2. Dans un convoi, seul le remorqueur en tête est tenu d'observer la disposition du présent article.

3. Lorsqu'un bâtiment est en marche, il lui est interdit en toute circonstance d'user du son de cloche.

## Article 53

Les petits bâtiments à voiles ou à rames ne sont pas tenus d'émettre les signaux visés à l'art. 52 ; toutefois ils doivent faire entendre des signaux sonores similaires d'une intensité suffisante, émis à des intervalles qui ne doivent pas dépasser une minute.

## Article 54

### *Feux des bâtiments ancrés ou amarrés*

1. De nuit le bâtiment mouillé ou amarré doit porter à l'avant, à une hauteur n'excédant pas 6 m au-dessus du pont, un feu blanc installé à l'endroit où il est le mieux visible de tous les points de l'horizon d'une distance d'au moins 1 km.

2. Lorsque plusieurs bâtiments sont amarrés à couple à la rive ou ancrés sur le fleuve, seul le bâtiment situé le plus près du chenal doit porter le feu prescrit par le présent article.

## Article 55

### *Signaux sonores des bâtiments ancrés ou amarrés par temps de brume, brouillard, averse, tempête de neige*

Par temps de brume, brouillard, tempête de neige ou averse, le bâtiment stationnant en dehors du port, qui n'a pas complètement dégagé le chenal doit, de jour comme de nuit, émettre des battements précipités de cloche ou au moyen d'un autre objet approprié, d'une durée d'environ cinq secondes, exécutés à des intervalles ne dépassant pas une minute.

## Article 56

### *Interdiction de faire usage des signaux sonores*

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

## Article 57

### *Signaux de secours*

1. Pour demander secours il faut attirer l'attention, de jour, en agitant circulairement, le bras tendu, un pavillon de signalisation, un morceau de tissu ou tout autre objet similaire, et de nuit, en agitant circulairement de la même manière un feu quelconque ; l'attention peut aussi être attirée par tout autre moyen visuel ou sonore approprié.

### *Signaux indiquant que le bâtiment a perdu la faculté de manoeuvrer*

2. Si un bâtiment n'est plus en état de manoeuvrer, il doit à l'approche d'autres bâtiments se dirigeant vers lui, indiquer sa situation en émettant des coups intermittents de sifflet ou de sirène, ou tout autre signal approprié.

3. Le bâtiment se trouvant dans l'impossibilité de manoeuvrer doit faire tout son possible pour dégager le chenal le plus vite possible; si nécessaire, il demandera dans ce but l'aide des bâtiments passant à proximité en émettant le signal de demande de secours.

4. Tous les bâtiments passant ou se trouvant à proximité, sont tenus de prêter toute aide au bâtiment qui le demande si cela ne constitue pas une menace pour le bâtiment prêtant assistance ainsi que pour ses passagers.

### Article 58

#### *Signaux visuels des bâtiments échoués*

1. Un bâtiment échoué est tenu de hisser en un point bien apparent :

- a) de jour — deux pavillons colorés ou deux objets de forme sphérique, superposés ;

- b) de nuit — deux feux rouges placés l'un sous l'autre à une distance de 1,80 à 2 m.

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

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

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

5. Lorsque le capitaine ou le patron du bâtiment estime que la circulation près de son bâtiment peut s'effectuer sans danger il est tenu de hisser du côté du passage libre :

- a) de jour — un pavillon blanc ou un morceau d'étoffe de couleur claire ;

- b) de nuit — le feu d'ancre prescrit à l'art. 54.

### Article 59

#### *Signaux des petits bâtiments échoués*

1. Les petits bâtiments échoués doivent à l'approche d'autres bâtiments, signaler leur position par des sons intermittents de sifflet ou par tout autre signal approprié, émis par les moyens existant à leur bord.

2. Si la navigation peut être continuée près du bâtiment échoué celui-ci hisse du côté du passage libre :

- a) de jour — un pavillon blanc ou un morceau de tissu de couleur claire ;

- b) de nuit — le feu d'ancre blanc prescrit à l'art. 54.

## Article 60

### *Mesures concernant le balisage des bâtiments coulés ou échoués*

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

2. Si un bâtiment coulé dans le chenal est complètement immergé, le capitaine ou le patron est tenu de signaler provisoirement son emplacement en ancrant au-dessus du bâtiment coulé un objet flottant de forme quelconque muni de nuit d'un feu vert ou rouge suivant la position du bâtiment coulé par rapport aux rives.

3. Le poste avertisseur et le signal flottant, mentionnés sous points 1 et 2, pourront être enlevés dès que le passage aura été balisé ou lorsque les autorités compétentes auront adopté d'autres mesures pour assurer la sécurité de la navigation sur ce secteur.

4. De leur côté les autorités compétentes de l'Etat sur le secteur duquel le bâtiment a coulé doivent adopter toute mesure pour baliser le plus vite possible l'endroit où se trouve le bâtiment coulé.

## Article 61

### *Signaux visuels des radeaux remorqués*

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

2. De nuit, le radeau remorqué doit montrer une flamblée à l'approche d'un bâtiment qui le rattrape.

## Article 62

### *Signaux visuels des radeaux ancrés ou amarrés*

Les radeaux ancrés ou amarrés doivent porter, du coucher au lever du soleil, à chaque extrémité se trouvant du côté du chenal, un feu blanc placé à une hauteur suffisante mais ne dépassant pas 6 m au-dessus du plan d'eau et visible de tous les points de l'horizon d'une distance d'au moins 1 kilomètre.

## Article 63

### *Signaux visuels des radeaux échoués*

1. Le radeau échoué doit porter :

a) de jour — dès l'aube — deux ballons ou deux objets sphériques placés l'un sous l'autre à une distance de 1,50—2 m ;



b) de nuit — deux feux rouges placés l'un sous l'autre à une distance de 1,50—2 m.

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

## Article 64

### *Signaux des engins flottants*

1. Les engins flottants au travail doivent hisser sur un mât ou à tout autre endroit apparent les signaux suivants :

a) de jour — un ballon noir de 60 cm de diamètre ;

b) de nuit — un feu vert ou rouge suivant le côté du chenal où le passage est libre ; le feu doit être visible d'une distance d'au moins 2 km.

2. Le bâtiment qui s'approche d'un engin flottant émet un signal avertisseur constitué par un son prolongé de sifflet ou de sirène.

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

a) de jour — un pavillon noir ;

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

4. En outre, les ancres mouillées aux extrémités de l'engin flottant doivent être balisées par les signaux conformes aux règles de balisage du chenal adoptées pour le secteur donné du Danube.

5. Dans le cas où le passage est impossible, il sera hissé sur le mât de l'engin, ou à tout autre endroit visible, les signaux suivants :

a) de jour — trois ballons noirs de 60 cm de diamètre chacun, placés l'un sous l'autre à une distance ne dépassant pas 2 m ;

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

## Article 65

### *Signaux sonores en cas de mouillage et d'appareillage*

1. Lorsqu'un bâtiment veut jeter l'ancre, il doit annoncer cette manoeuvre par trois sons prolongés consécutifs de sifflet ou de sirène.

2. Lorsqu'un bâtiment veut lever l'ancre il doit annoncer cette manoeuvre par deux sons prolongés suivis d'un son bref.

## Article 66

### *Signaux sonores en cours de remorquage d'un convoi*

Un bâtiment remorquant un ou plusieurs bâtiments doit émettre, pour diriger le convoi lors d'un virage, les signaux sonores consécutifs de sifflet ou de sirène suivants :

a) un son prolongé et un son bref — « Mettez la barre sur tribord » ;

- b) un son prolongé, deux sons brefs et un son prolongé — « Mettez la barre sur bâbord » ;  
c) un son prolongé et trois sons brefs — « Tenez la barre droite ».

## CHAPITRE IV

### Précautions à prendre par les bâtiments en marche, ancrés ou amarrés

#### Article 67

##### *Précautions à prendre par les bâtiments ancrés, amarrés ou en marche*

1. Les bâtiments ancrés ou amarrés à tout endroit, près de n'importe quelle rive, doivent être placés (amarrés) de manière telle que leur installation (amarrage) n'entrave pas la libre navigation sur le fleuve et n'endommage pas le balisage, ou les installations portuaires, hydrotechniques et autres. A cet effet les capitaines, les patrons des bâtiments ainsi que toute autre personne ayant un rapport avec les bâtiments indiqués, doivent adopter toutes les mesures de précautions possibles, et qui dans les circonstances données dépendent d'eux.

2. Les bâtiments ancrés dans un endroit où la profondeur ne dépasse pas 3 mètres, doivent baliser leur ancre par une bouée munie d'un pavillon drouge.

3. Dans les ports et dans les parties du fleuve où la profondeur est inférieure à 3 mètres, les bâtiments ne doivent pas jeter par-dessus bord cendres, scories et autres matières similaires.

4. Lorsqu'un objet quelconque qui fait partie de l'armement ou de la cargaison du bâtiment tombe à l'eau sur un secteur navigable du fleuve et présente un danger pour la navigation, le capitaine ou le patron du bâtiment doit immédiatement adopter des mesures pour le renflouage de l'objet coulé ; s'il n'est pas en mesure de le faire, il doit signaler l'endroit où l'objet a coulé :

a) de jour — par un signal flottant de forme et couleur quelconques ;

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

5. Dans le cas visé sous point 4, le capitaine ou le patron du bâtiment doit dans le plus bref délai, en usant de tous les moyens qui se trouvent à sa disposition, informer les autorités compétentes les plus proches.

## CHAPITRE V

### Radeaux

#### Article 68

1. Les radeaux doivent porter le nom et le domicile du propriétaire ou de l'expéditeur sur un panneau de dimensions suffisantes, installé de manière que l'inscription soit lisible des deux côtés.

2. Les radeaux seront composés de pièces solidement liées entre elles et les opérations d'assemblage ou de dislocation des radeaux effectuées sur le fleuve ne doivent ni gêner ni causer obstacle à la navigation.

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

#### Article 69

1. Pendant le flottage ou le stationnement des radeaux, le conducteur doit veiller à ne pas causer d'entraves à la navigation et à ne pas causer de dommages aux bâtiments naviguant ou stationnant sur le fleuve.

2. Il est défendu aux radeaux de laisser traîner l'ancre ou la chaîne dans les endroits où sont immergés des câbles ou des tuyaux.

3. Dans les régions où la navigation sera effectuée à la dérive, des précautions doivent être prises afin de garantir la sécurité de la navigation.

### CHAPITRE VI

#### Transport des matières dangereuses

#### Article 70

##### *Matières dangereuses*

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

#### Article 71

##### *Signaux des bâtiments transportant des matières dangereuses*

1. Le bâtiment transportant les matières dangereuses visées à l'art. 70 doit porter de jour, pendant le stationnement, à l'avant, un pavillon rouge triangulaire.

2. Le bâtiment muni de moyens de propulsion mécaniques transportant des matières dangereuses, doit porter de nuit, en plus du feu blanc prescrit à l'art. 44 pour les automoteurs en marche, le feu rouge prescrit à l'art. 48.

3. Lorsque le bâtiment visé à l'art. 70 remorque un autre bâtiment, il doit porter les feux prescrits par l'art. 48 pour les remorqueurs chargés de matières dangereuses.

##### *Couleur distinctive des bâtiments transportant des produits pétroliers*

4. Les bâtiments transportant des produits pétroliers doivent avoir tout autour de la coque, au-dessus de la ligne de flottaison en charge, une bande bleu-clair large de 15 cm, tandis que les bâtiments transportant des produits pétroliers légers dont le point d'inflammation est au-dessous de 28° C, doivent avoir en outre la coque peinte en gris (blanc-argenté).

## Article 72

### *Place dans un convoi des bâtiments transportant des matières dangereuses*

En règle générale, dans un convoi, les bâtiments transportant des matières dangereuses doivent être placés à la queue, aussi loin que possible des autres bâtiments, dans la mesure où cela est compatible avec la sécurité de la navigation et avec l'ordre de composition du convoi.

## Article 73

### *Signaux visuels des bâtiments ancrés ou amarrés transportant des matières dangereuses*

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

## Article 74

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

## Article 75

### *Cas spéciaux*

1. Il est interdit aux bâtiments transportant des matières dangereuses de s'arrêter sous les ponts, de s'amarrer ou de mouiller à proximité de bâtiments en stationnement, ou dans le voisinage d'une voie ferrée ou d'habitations situées près des rives.

2. Les opérations de transbordement des matières dangereuses sur le fleuve ne peuvent être effectuées qu'à condition d'observer les conditions et les règles établies par les autorités compétentes et sous le contrôle de celles-ci.

## CHAPITRE VII

### **Avaries**

## Article 76

### *Mesures à prendre en cas d'avarie*

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

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

3. Tout bâtiment se trouvant à proximité d'un bâtiment qui émet des signaux de demande de secours doit prêter immédiatement toute aide à ce dernier, si cela ne présente pas de danger pour le bâtiment prêtant assistance, ni pour les passagers qu'il transporte.

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

#### Article 77

1. Toute avarie ayant trait à la navigation, doit être annoncée par le capitaine ou le patron aux autorités de la surveillance fluviale les plus proches à l'aide de tous les moyens de communication possible.

2. Les autorités compétentes doivent accorder au bâtiment qui a subi une avarie la possibilité d'entrer et de séjourner dans le port-abri le plus proche.

3. En cas d'échouage d'un bâtiment remorqué, le capitaine du remorqueur doit prendre toutes les mesures pour remettre ce bâtiment à flot. Si le bâtiment ne peut être déséchoué, le capitaine du remorqueur agit selon les circonstances en prenant en même temps les mesures conformes à l'art. 58 des présentes Dispositions fondamentales.

#### Article 78

1. Dans le cas où un bâtiment a échoué ou coulé, le capitaine, l'armateur et toute autre personne intéressée ayant droit de disposer du bâtiment prendront les mesures nécessaires pour renflouer ou remettre le bâtiment à flot ainsi que pour éloigner les obstacles entravant la navigation.

2. Si les personnes mentionnées au point 1 ne peuvent ou ne veulent pas exécuter les travaux indiqués, ou si elles sont introuvables, les autorités compétentes dégageront le lit du fleuve par leurs propres moyens et dans le plus bref délai possible aux frais de l'armateur.

### CHAPITRE VIII

#### Service de pilotage

#### Article 79

##### *Service de pilotage*

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

a) sur le secteur de l'embouchure, du canal de Sulina à Brăila inclusivement, par l'Administration fluviale spéciale du Bas-Danube ;

b) sur le secteur des Portes de Fer, par l'Administration fluviale spéciale des Portes de Fer ;

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

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

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

4. Pour avoir le droit d'effectuer le pilotage sur les secteurs desdites Administrations fluviales spéciales dans le cas visé sous point 3, le pilote de la compagnie de navigation est tenu d'avoir le certificat délivré par l'Administration du secteur respectif.

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

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

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

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

## CHAPITRE IX

### Termes employés

#### Article 80

##### *Bâtiment*

1. On entend sous le terme « bâtiments de mer, de lac et de fleuve de plus de 10 tonnes de déplacement », les bâtiments ayant comme moyen de propulsion des machines ou des voiles et les bâtiments non-automoteurs.

2. Le déplacement se calcule par la formule suivante : les  $\frac{3}{4}$  du produit de la longueur par la largeur et le tirant d'eau moyen du bâtiment immergé jusqu'à la ligne de flottaison en charge maximum. La longueur est mesurée sur le pont, depuis l'arrête postérieure de l'étrave jusqu'à l'arrête antérieure de l'étambot ; la largeur est mesurée au maître-couple entre les bords extérieurs du revêtement de chaque côté du bâtiment, l'épaisseur de la ceinture d'accostage non comprise.

## Article 81

### *Bâtiment automoteur*

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

## Article 82

### *Bâtiment à voiles*

1. L'expression « bâtiment à voiles » se rapporte à tout bâtiment ayant des voiles comme moyen de propulsion.

2. Un bâtiment qui navigue à la voile sans utiliser des machines est considéré comme bâtiment à voiles et tout bâtiment utilisant des machines, qu'il porte ou non des voiles, est considéré comme bâtiment automoteur.

## Article 83

### *Bâtiment en marche*

Un bâtiment est « en marche » quand il n'est ni mouillé, ni amarré à la rive, ni échoué.

## Article 84

### *Petit bâtiment*

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

## Article 85

### *Etablissement flottant*

Les installations de bains, les docks, les hangars et appontements flottants, les pontons d'accostage etc. de toutes sortes sont considérés comme établissements flottants.

## Article 86

### *Engins flottants*

Les engins de dragage, les élévateurs, les grues flottantes, les sonnettes, les pompes, etc. de toutes sortes s'appellent engins flottants.

## Article 87

### *Radeaux*

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

## Article 88

### *Convoi (caravane)*

Les groupements de bâtiments, de remorqueurs et d'autres unités flottantes, formés de plusieurs bâtiments destinés au remorquage à couple, à la file ou en rangée, s'appellent convois ou caravanes.

## Article 89

1. Capitaine — navigateur qui commande un bâtiment automoteur.
2. Patron — navigateur qui commande un bâtiment non-automoteur (tank pétrolier, chaland etc.).
3. Conducteur de radeau — personne chargée de la conduite d'un radeau.

## Article 90

### *Tirant d'eau*

1. On entend sous tirant d'eau la hauteur de la partie immergée du bâtiment.
2. Au cours du remorquage, on entend par tirant d'eau du convoi le tirant d'eau du bâtiment à la plus profonde immersion dans la composition du convoi.

## Article 91

### *Port de départ*

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

## Article 92

1. Toutes les règles concernant les bâtiments en général, se rapportent également aux autres unités flottantes (petits bâtiments, établissements et engins flottants, radeaux) au cas où des règles spéciales ne sont pas prescrites à leur égard.
2. Dans l'application des présentes Dispositions fondamentales, les établissements et les engins flottants naviguant sur le fleuve sont assimilés aux bâtiments ou aux petits bâtiments selon leur déplacement.



**DISPOSITIONS COMPLEMENTAIRES**  
**AUX DISPOSITIONS FONDAMENTALES RELATIVES A LA NAVIGATION SUR**  
**LE SECTEUR TCHECOSLOVAQUE DU DANUBE**

Article 1  
(à l'art. 8 des DF)

*Aptitude technique du bâtiment*

La construction et l'équipement d'un bâtiment sont régis par les règles de l'Etat dont le pavillon est arboré. En dehors des bâtiments tchécoslovaques cette disposition est également valable aux bâtiments étrangers, mais uniquement dans le cadre et dans les limites de la réciprocité.

Article 2  
(à l'art. 9 des DF)

*Balisage du chenal*

1. Il est interdit d'enlever, de déplacer ou d'endommager les moyens de balisage côtiers et flottants ou de s'en servir pour l'amarrage et la traction des bâtiments.

2. Tout déplacement ou endommagement de signal de balisage doit être annoncé à l'autorité de navigation la plus proche par le capitaine ou le conducteur du bâtiment, engin flottant ou radeau en cause.

Article 3  
(à l'art. 10 des DF)

*Marques d'indentification et pavillon du bâtiment*

1. Les inscriptions indiquant le nom du bâtiment doivent être apposées de manière à être facilement lisibles des deux côtés. Néanmoins, les organes compétents peuvent déroger à cette règle s'il s'agit d'un bâtiment neuf (faisant un cours d'essai sur le secteur tchécoslovaque du Danube).

2. Les bâtiments appartenant à la Commission du Danube ou aux Administrations fluviales spéciales, établies conformément à la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, arborent, du

lever au coucher du soleil, le pavillon de la Commission du Danube ou de l'Administration respective.

Article 4  
(à l'art. 12 des DF)

*Documents de bord*

1. Les documents visés à l'art. 12, point 1, sous-points a), b) et k) et à l'art. 12, point 2, sous-points a) et c) des Dispositions fondamentales, ne sont pas exigés si les données devant être incluses figurent dans d'autres documents de bord.

2. Les organes compétents peuvent exempter les bâtiments qui naviguent seulement sur le secteur tchécoslovaque du Danube de l'obligation d'être munis d'un certificat et d'un journal sanitaires.

3. Les conditions de la délivrance et de l'annulation des documents de bord sont régies par les règles de l'Etat dont le bâtiment arbore le pavillon. Cette disposition s'applique aux bâtiments étrangers uniquement dans le cadre et les limites de la réciprocité.

Article 5  
(à l'art. 20 des DF)

*Remorquage des bâtiments*

1. Sur le secteur tchécoslovaque du Danube, du confluent de la Morava (km 1880,2) jusqu'à Gönyü (km 1790), les remorqueurs peuvent remorquer conformément aux dispositions ci-dessous, étant entendu que d'autres instructions à ce sujet ne soient publiées dans l'Avis aux bateliers :

a) vers l'amont et vers l'aval : un seul bâtiment à couple ;

b) vers l'aval : une seule rangée de bâtiments, la largeur ne devant dépasser 31 m quand le niveau d'eau est inférieur à 400 cm d'après la station hydrométrique de Bratislava, et 40 m quand le niveau d'eau est supérieur à 400 cm ;

c) vers l'amont : un convoi formé en flèche et composé de 4 bâtiments au maximum quand le niveau d'eau est inférieur à 400 cm d'après la station hydrométrique de Bratislava et 5 bâtiments au maximum quand le niveau d'eau est supérieur à 400 cm.

2. Si dans le cas visé au point 1 lit. c) le remorqueur remorque des bâtiments à lège seulement, le convoi peut être composé de 6 bâtiments placés en trois rangées de 2 bâtiments.

3. Sur le secteur entre Gönyü (km 1790) et le confluent de l'Ipoly (km 1708,2) le remorqueur peut remorquer tant vers l'aval que vers l'amont deux bâtiments seulement, accouplés aux deux bords du remorqueur. Un remorqueur avalant peut remorquer 10 bâtiments amarrés par cinq en deux rangées, et un remorqueur montant également 10 bâtiments au maximum, accouplés en cinq rangées.

Article 6  
(à l'art. 22 des DF)

*Passage sous les ponts*

1. Lors du passage sous les ponts, le feu des chaudières doit être entretenu de manière à éviter la formation de grande fumée.

2. Lors du passage par les passes navigables des pontons, les bâtiments doivent, en dû temps, diminuer leur vitesse au point de pouvoir continuer leur route et conduire en sécurité leur convoi.

Article 7  
(à l'art. 23 des DF)

*Navigation à la dérive*

1. Sur le secteur tchécoslovaque du Danube la navigation à la dérive est interdite dans les conditions suivantes :

a) aux bâtiments et aux radeaux : de nuit, par temps sombre, brouillard, averse, tempête de neige et autres conditions de mauvaise visibilité ;

b) aux groupements de bâtiments et de radeaux composés de plus de deux unités, excepté dans les cas où les radeaux accouplés forment un ensemble dont la longueur et la largeur ne dépassent pas les dimensions visées au point 2 de l'article 13 ;

c) aux bâtiments et radeaux accouplés placés en travers du courant, à l'exception des cas de force majeure.

2. Sur le secteur entre le confluent de la Morava (km 1880,2) et Gönyü (km 1790) la navigation à la dérive est interdite aux bâtiments, à l'exception des petits bâtiments et des automoteurs.

3. Les dispositions des alinéas 1 et 2 ne s'appliquent pas aux bâtiments se déplaçant le long des rives pour l'exécution des opérations de chargement et de déchargement.

4. Les bâtiments naviguant à la dérive qui, par leur caractère, ne sont pas soumis aux dispositions des articles 44, 46, 47, 48 et 51 des Dispositions fondamentales, doivent porter à une hauteur d'au moins 6 m au-dessus du niveau d'eau :

a) de jour, un ballon noir de 60 cm de diamètre au moins et au-dessous, à une distance de 1 m au moins, un pavillon rectangulaire de couleur quelconque ;

b) de nuit, un feu blanc visible de tous les points de l'horizon à une distance d'au moins 1 km ; en outre, à l'approche d'un autre bâtiment ils doivent agiter un feu blanc à la proue ou à la poupe, suivant la direction du bâtiment qui s'approche.

Article 8  
(à l'art. 33 des DF)

*Traversée du chenal*

1. Les barques, c'est-à-dire les petites embarcations dont le déplacement n'atteint pas 2 tonnes auprès du plus grand tirant d'eau, ne doivent

pas traverser le chenal devant des bâtiments en marche à une distance de moins de 300 m et s'en approcher à moins de 30 m.

2. Le point 1 ne s'applique pas aux embarcations faisant partie du gréement.

Article 9  
(à l'art. 37 des DF)

*Signaux des barques*

En cas de rencontre ou de dépassement, les barques ne sont pas tenues d'émettre les signaux prescrits par le présent Règlement.

Article 10  
(à l'art. 54 des DF)

*Feux des bâtiments à l'amarrage ou au mouillage*

Les organes compétents peuvent exempter les bâtiments, en général ou dans certains cas seulement, de l'obligation de porter les feux prescrits si ces bâtiments stationnent près d'une rive et sont suffisamment et continuellement éclairés par une autre source de lumière établie sur la rive ou sur des épis insubmersibles.

Article 11  
(à l'art. 60 des DF)

*Postes d'avertissement*

Les postes d'avertissement doivent prévenir les bâtiments s'approchant du lieu de l'accident en agitant de jour un pavillon rouge, de nuit, un feu rouge, et par des appels à la voix.

Article 12  
(à l'art. 67 des DF)

*Mesures à prendre par les bâtiments au mouillage ou à l'amarrage*

Les bâtiments obligés d'ancrer dans le chenal ou dans sa proximité doivent toujours avoir une équipe en nombre suffisant prête à effectuer les manoeuvres nécessaires. Les bâtiments amarrés ou mouillés près de la rive doivent avoir à bord un service de quart.

Article 13  
(aux art. 68 et 69 des DF)

*Dispositions spéciales pour les radeaux*

1. Les radeaux doivent être assemblés solidement et minutieusement afin de pouvoir résister à l'action du courant et des vagues et à la tension du remorquage.

2. Sur le secteur tchécoslovaque du Danube la longueur des radeaux ne doit pas dépasser 65 m ; leur largeur ne doit être supérieure :

a) sur le secteur entre le confluent de la Morava (km 1880,2) et le confluent du Váh (km 1766), à 13 m ;

b) sur le reste du secteur tchécoslovaque du Danube, à 15 m ;

3. Les radeaux à grandes dimensions ainsi que ceux transportant des cargaisons doivent être toujours bien visibles.

4. Les radeaux doivent être munis de moyens de sauvetage et de signalisation ainsi que des moyens indispensables pour leur conduite et leur réparation.

5. En cours de navigation, le conducteur du radeau est tenu d'être muni de la liste de son équipage et du certificat lui donnant le droit de conduire des radeaux. Ces documents doivent être présentés sur réquisition des organes de navigation compétents.

6. Outre les cas visés à l'art. 7 de la présente Annexe, il est interdit aux radeaux :

a) de naviguer à la dérive sur le secteur entre le confluent de la Morava (km 1880,2) et le confluent du Váh (km 1766) ; sur ce secteur, seul le remorquage des radeaux est autorisé ;

b) de naviguer à la même hauteur sur le secteur entre le confluent du Váh (km 1766) et le confluent de l'Ipel' (km 1708,2) ;

7. Si plusieurs radeaux se suivent à courte distance, ils doivent, dans la mesure du possible, se tenir les uns derrière les autres en laissant entre eux une distance suffisante pour gêner le moins possible la navigation.

8. Les radeaux remorqués ne doivent pas naviguer par temps de brume, d'orage, de charriage de glaces et de débâcle. Si de tels phénomènes se produisent en cours de route les radeaux doivent se mettre à l'abri dans le lieu approprié le plus proche.

## TABLE DES MATIERES

	Pages
I Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube ..	168
CHAPITRE I Dispositions générales .....	168
Titre I Domaines d'application des Dispositions fondamentales .....	168
Titre II Dispositions spéciales.....	168
Titre III Equipement et aménagement des bâtiments .....	171
CHAPITRE II Navigation des bâtiments .....	174
Titre I Règles générales .....	174
Titre II Navigation dans les points difficiles du fleuve ....	177
Titre III Rencontre et dépassement des bâtiments .....	177
Titre IV Navigation des bâtiments à voiles .....	180
CHAPITRE III Feux et signaux .....	181
CHAPITRE IV Précautions à prendre par les bâtiments en marche, ancrés ou amarrés .....	190
CHAPITRE V Radeaux .....	190
CHAPITRE VI Transport des matières dangereuses .....	191
CHAPITRE VII Avaries .....	192
CHAPITRE VIII Service de pilotage.....	193
CHAPITRE IX Termes employés .....	194
II Dispositions complémentaires aux Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le secteur tchécoslovaque du Danube .....	197

**UNION DES REPUBLIQUES SOCIALISTES SOVIETIQUES**

A R R E T E No 667

du Ministre de la Flotte Maritime de l'URSS

Moscou, le 29 octobre 1951

**Objet : Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube.**

Conformément à l'art. 23 de la Convention de 1948 relative au régime de la navigation sur le Danube, la IXème session de la Commission du Danube a établi le 2 juin 1951 les « Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube ».

*J'ordonne*

au chef de l'Entreprise d'Etat de navigation maritime sur le Danube de tenir compte dans l'établissement des règles de route applicables aux bâtiments de ladite Entreprise de navigation, circulant dans les eaux soviétiques du parcours navigable du Danube (art. 2 de la Convention de 1948 relative au régime de la navigation sur le Danube), des « Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube » adoptées par la Commission en date du 2 juin 1951.

*Remarque :* Les compléments au chapitre III des Dispositions fondamentales (relatifs au poussage) et la nouvelle rédaction de l'article 10 du chapitre I, adoptés par la Commission du Danube, ont été intégralement mis en vigueur pour les bâtiments de la Société Soviétique de Navigation Danubienne, par ordonnances du chef de ladite Société, en date du 3 mars 1955 et du 30 juillet 1959.

En ce qui concerne le secteur soviéto-roumain du Danube, compris entre le confluent du Prut et le cap Tchatal d'Ismail, les règles appliquées sont les "Dispositions relatives au régime de la navigation sur le Bas-Danube" adoptées par l'Administration fluviale spéciale du Bas-Danube (voir page 385).



## **REGLES DE ROUTE DANS LE BRAS DE CHILIA**

Selon la communication des autorités soviétiques compétentes, les Règles de route applicables dans le Bras de Chilia seront révisées. Après la mise en vigueur de ces règles modifiées, l'appareil de la Commission les publiera séparément comme complément au présent Recueil.

**REPUBLIQUE POPULAIRE FEDERATIVE DE  
YUGOSLAVIE**

## **REGLEMENT**

### **RELATIF A LA NAVIGATION SUR LE SECTEUR YUGOSLAVE DU DANUBE**

Le présent Règlement relatif à la navigation sur le secteur yougoslave du Danube a été établi par le Conseil des transports et des communications auprès du Gouvernement de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie sur la base de l'article 23 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, signée le 18 août 1948 à Belgrade (Journal officiel de la RPFY No 8 du 26 janvier 1949) et compte tenu des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, adoptées par la Commission du Danube à sa IVème session, tenue en mai—juin 1951, à Galați.

## CHAPITRE PREMIER

### Dispositions générales

#### TITRE I

##### Article 1<sup>er</sup>

###### *Domaine d'application du Règlement*

Sur la section du Danube allant du km 1433 à l'embouchure de la rivière Nera (km 1075), où les deux rives du fleuve appartiennent à la RPFY, la navigation est réglementée conformément aux dispositions du présent Règlement.

#### TITRE II

### Dispositions spéciales

##### Article 2

###### *Bâtiments auxquels le Règlement est applicable*

Les prescriptions du présent Règlement sont applicables, indépendamment de son pavillon, à tout bâtiment naviguant ou stationnant dans le secteur du Danube visé à l'article 1 du présent Règlement.

##### Article 3

###### *Obligations des bateliers*

Les capitaines, respectivement les timoniers des bâtiments, sont tenus de se soumettre aux dispositions prescrites par les organes de la surveillance fluviale en vue de l'application du présent Règlement.

Sur réquisition des autorités compétentes, ils sont tenus de communiquer leur nom et de présenter tous les documents officiels demandés pour la vérification de l'exactitude de leur déclaration ou pour l'établissement de l'identité du capitaine, du timonier ou des membres de l'équipage.

Le capitaine ou le timonier ne peuvent refuser ou défendre aux membres de l'équipage de répondre aux interrogations, ou de témoigner dans les questions liées à l'application du présent Règlement.

Le capitaine et le timonier sont obligés, compte tenu des dispositions du présent Règlement, de veiller à tout danger et avarie en navigation et doivent, afin d'éviter un danger imminent, adopter toutes les mesures et exécuter toutes les manoeuvres nécessaires dictées par les circonstances du moment.

#### Article 4

##### *Equipage des bâtiments*

L'équipage des bâtiments doit être complété en conformité avec le rôle d'équipage prescrit par les autorités compétentes de l'Etat sous le pavillon duquel naviguent les bâtiments, et disposer des effectifs en nombre suffisant pour garantir la sécurité des bâtiments en marche ou en stationnement.

Les capitaines, respectivement les timoniers doivent posséder les diplômes ou les certificats les autorisant à conduire le bâtiment, les mécaniciens doivent posséder les brevets ou les certificats les autorisant à manipuler les machines, et les conducteurs les certificats qui leur donnent droit de conduire un bâtiment non automoteur ; les diplômes, certificats ou brevets seront délivrés par les autorités de l'Etat sous le pavillon duquel naviguent les bâtiments.

#### Article 5

##### *Abri et hivernage des bâtiments*

Sous condition d'observer les règles prescrites en la République Populaire Fédérative de Yougoslavie les bâtiments ont le droit de s'abriter et d'hiverner dans les hivernages et dans les abris d'hiver au cas où les conditions météorologiques ne leur permettent pas de poursuivre leur route.

#### Article 6

##### *Vérification du tirant d'eau*

Les organes de la surveillance fluviale peuvent vérifier si le tirant d'eau du bâtiment correspond aux profondeurs de la voie que doit prendre le bateau et si la formation du convoi répond aux conditions de sécurité de la navigation.

#### Article 7

##### *Etat technique du bâtiment*

Au départ, tout bâtiment doit être en bon état technique pour qu'une navigation sûre lui soit garantie.

Le capitaine, le conducteur ainsi que tout l'équipage sont responsables du maintien en bon état du bâtiment partant.

Le contrôle de l'état technique des bâtiments partants incombe au capitaine du port de départ.

## Article 8

### *Communications sur le balisage et l'état du chenal navigable*

L'organe chargé de la surveillance fluviale fournit aux bateliers tous les renseignements nécessaires afin de les informer sur l'état et le balisage du chenal navigable.

Les capitaines, respectivement les timoniers des bâtiments sont tenus de communiquer aux Directions des ports, dans le plus bref délai possible, toute observation de déplacement de balises ou d'autres signaux de balisage servant de repère, ainsi que tout autre fait concernant la navigation, spécialement tout échouage ou avarie de bateaux.

## TITRE III

### **Grément et équipement des bâtiments**

## Article 9

### *Marques d'identification et pavillon*

Tout bâtiment doit porter sur les deux bords son numéro ou son nom et le nom de l'organisation à laquelle il appartient, de même que le nom de son port d'attache.

Le bâtiment doit porter à la poupe, du lever du jour jusqu'au coucher du soleil, le pavillon de l'Etat auquel il ressortit.

## Article 10

### *Echelles de tirant d'eau*

Tout bâtiment dont le tirant d'eau excède 0,60 m doit être muni d'échelles de tirant d'eau.

Ces échelles doivent être apposées par paire sur les bords du bâtiment, à la proue et à la poupe, de manière que le tirant d'eau du bâtiment puisse, à l'aide d'une de ces échelles, être établi à tout moment.

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

Sur les deux côtés du bâtiment, au milieu, doit être nettement dessiné un cercle de 0,15 m de diamètre, barré d'une raie médiane horizontale longue de 0,25 m et large de 2 cm; le bord inférieur de cette ligne doit coïncider avec la ligne de flottaison en charge.

## Article 11

### *Documents de bord*

Tout bâtiment dont le déplacement est supérieur à 10 tonnes doit être muni des documents suivants :

1. Certificat donnant au bâtiment le droit de naviguer sous le pavillon qu'il arbore (patente de navigation).

2. Certificat de propriété (d'immatriculation) — (attestation du droit de propriété sur le bâtiment).

3. Certificat de jaugeage.

4. Patente sanitaire pour les bateaux à passagers, pour les bâtiments à marchandises dont la capacité de chargement dépasse 1000 tonnes ainsi que pour les remorqueurs d'une puissance dépassant 150 CV.

5. Certificat de navigabilité.

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

7. Journal de bord.

8. Registre des chaudières pour les bâtiments ayant des chaudières à vapeur.

9. Certificat donnant au bâtiment le droit de se servir des postes radio-télégraphiques et journal radiotélégraphique pour les bâtiments munis de tels postes.

10. Journal des machines pour les bâtiments à propulsion mécanique, et registre d'inspection des bouteilles à air pour les bâtiments automoteurs qui en possèdent.

11. Permis de transport de passagers, si le bâtiment en transporte.

12. Registre de l'inventaire.

13. Journal sanitaire.

Les bâtiments de la catégorie des petites embarcations (voir § 5 de l'Annexe) sont tenus d'avoir les documents suivants :

1. Patente de navigation, certificat donnant le droit d'arborer le pavillon de l'Etat auquel ils ressortissent.

2. Certificat de navigabilité.

3. Permis de transport de passagers, si le bâtiment en transporte.

4. Rôle d'équipage.

*Remarque* : Pour les barques et les canots de sport le certificat de navigabilité suffit.

## Article 12

Les normes de portée en lourd, de capacité de chargement et le nombre maximum de passagers admis indiqués dans les papiers de bord ne doivent pas être dépassés.

La responsabilité en matière d'exécution des dispositions présentes incombe au capitaine ou au conducteur du bâtiment ainsi qu'aux autorités compétentes du port de départ.

## Article 13

### *Moyens de signalisation sonore*

Tout bâtiment automoteur doit être pourvu d'un sifflet à vapeur ou d'une sirène ainsi que d'une cloche suffisamment puissante installés de façon telle qu'aucun obstacle n'arrête leur son.

Tout bâtiment non automoteur doit être pourvu d'une cloche ou d'un autre objet approprié à l'aide duquel on peut produire des signaux sonores suffisamment puissants.

Les signaux sonores doivent être nettement perceptibles.

#### Article 14

##### *Grèvement des bâtiments*

Tout bâtiment doit être muni d'une quantité suffisante de moyens d'extinction d'incendie, de sauvetage, de signalisation et de pompes d'épuisement ainsi que d'autres moyens de navigation, conformément aux normes établies.

#### TITRE IV

##### **Navigation dans les passages étroits et dans les régions des embouchures d'affluents**

#### Article 15

##### *Navigation dans le passage étroit près de Bezdán*

Quand la cote du niveau d'eau est inférieure à 4 m auprès du « O » de la station hydrométrique Bezdán (km 1425,2), les convois avalants, indépendamment de leur composition, ne peuvent s'engager dans le passage étroit de Batina tant que la station de signalisation située sur la rive droite vis-à-vis de l'entrée dans le Veliki Backi Kanal n'a pas hissé sur le mât de signalisation deux boules noires superposées.

Au cas où la station de signalisation ne montre qu'une seule boule sur le mât de signalisation, les convois avalants doivent s'arrêter en amont de la localité Tovarnik (km 1429) et attendre jusqu'au moment où la station aura hissé sur le mât de signalisation deux boules noires superposées indiquant que le passage est libre pour les avalants.

Indépendamment de leur composition, les convois montants ne s'engageront dans le passage étroit de Batina que si la station de signalisation montre une boule noire.

Si la station de signalisation montre deux boules noires, les convois montants doivent s'arrêter en aval du passage étroit et attendre jusqu'au moment où seule une boule sera hissée à la station.

#### Article 16

La traversée du passage étroit de Batina est interdite pour tous les convois quand la station de signalisation de Batina hisse en tête du mât un pavillon bleu. Dans tel cas les convois avalants doivent s'arrêter et attendre en amont de Tovarnik, et les convois montants en aval de ce passage étroit.



## Article 17

Si, en plus des une ou deux boules, la station de signalisation de Batina hisse encore un pavillon bleu au sommet du mât de signalisation ceci indique, tant pour les avalants que pour les montants, qu'un bâtiment est entré dans le Veliki Bački Kanal ou en est sorti. Dans tel cas les bateliers doivent adopter des mesures de précaution particulières lors du dépassement.

## Article 18

### *Passage dans la région du confluent du Timis*

Les bâtiments descendant le Danube doivent en dû temps avertir de leur approche du confluent du Timis les bâtiments avalant sur l'affluent ; à cet effet ils émettront un son long à l'aide des objets visés à l'article 13 du présent Règlement, sans toutefois employer de son de cloche.

En outre, ils doivent tenir compte du signal sonore que doivent émettre les bâtiments avalant sur le Timis pour attirer l'attention des bâtiments avalant et montant sur le Danube et qui, conformément à l'article 31 du présent Règlement, est constitué par un son long.

## Article 19

A leur passage devant le confluent du Timis, les bâtiments avalants doivent se tenir, pour autant que possible, du côté droit du chenal afin de laisser suffisamment de place et de temps aux bâtiments avalant sur le Timis et ayant déjà atteint le point où celui-ci se jette dans le Danube.

## Article 20

Dans le cas où des bâtiments montant ou avalant sur le Danube rencontrent près du confluent du Timis des bâtiments entrant dans l'affluent, ou en sortant, ils doivent appliquer les dispositions du chapitre II, titre III du présent Règlement.

## CHAPITRE II

### **Navigation des bâtiments**

#### *TITRE I*

### **Règles générales**

## Article 21

Le capitaine ou le conducteur du bâtiment doit en cours de route et au stationnement veiller à la sécurité du bâtiment, ayant toujours les ancres, les amarres, les moyens de signalisation ou autres prêts à être actionnés ; de

même il doit prendre toutes les mesures nécessaires pour que son bâtiment ne cause d'entraves à la navigation.

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

Afin d'éviter le danger d'échouage, le capitaine ou le conducteur du bâtiment doit, pendant le chargement, contrôler le tirant d'eau du bâtiment et le régler afin qu'il corresponde aux profondeurs du chenal que le bâtiment doit suivre.

## Article 22

### *Diminution de vitesse*

Tout bâtiment à moteur passant à proximité d'un port ou de bâtiments, d'installations flottantes, d'engins flottants, de radeaux ancrés ou amarrés, de bateaux ou de radeaux remorqués, de barques lourdement chargées, de bateaux échoués, de lieux où des travaux de renflouage, de scaphandrier et de construction hydrotechnique sont en cours, doit diminuer suffisamment et à temps sa vitesse et, si nécessaire, arrêter les machines, à condition toutefois que ni lui ni les unités qu'il remorque ne soient, par cette mesure, exposés au danger.

## Article 23

### *Passage dans les endroits où sont posés des câbles etc.*

Il est interdit aux bâtiments de laisser traîner leurs ancres ou chaînes et de jeter l'ancre dans les lieux où sont installés des câbles ou conduites sous-fluviaux.

Les points où des câbles ou des conduites traversent le fleuve sont balisés par les signaux côtiers suivants :

— de j o u r : un panneau carré peint en blanc de 1,50 m de côté ; sur le panneau est dessinée en noir une ancre à jas renversée (la verge en bas) ;

— de n u i t : le même panneau éclairé par un feu blanc (brillant).

Le panneau est placé sur la rive à une hauteur d'au moins 4—6 m au-dessus du plus haut niveau d'eau.

Tout lieu de passage de bac doit être signalé par des signaux d'avertissement placés sur la rive à 250 m à l'amont et à l'aval du passage et à une hauteur d'au moins 4—6 m au-dessus du plus haut niveau d'eau ; ces signaux sont les suivants :

— de j o u r : un disque blanc de 1—1,50 m de diamètre sur lequel est dessiné en noir un point d'exclamation ;

— de n u i t : le disque est éclairé par un feu blanc brillant, ceci au cas où le passage des bacs s'effectue aussi pendant la nuit.

## Article 24

### *Remorquage des bâtiments*

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

La puissance des remorqueurs doit être suffisante pour l'exécution sûre de toutes les manoeuvres requises.

Le capitaine du remorqueur qui navigue en tête du convoi dirige tout le remorquage, y compris toutes les manoeuvres requises et veille à la sécurité des bâtiments remorqués.

Il est interdit à tout remorqueur d'abandonner les unités remorquées pendant les opérations d'amarrage ou de mouillage aussi longtemps que le chenal navigable n'est pas dégagé de ces unités et que le capitaine du remorqueur ne s'est pas assuré qu'elles sont mises en sécurité.

#### Article 25

##### *Navigation à la même hauteur*

La navigation à la même hauteur est interdite, sauf en cas de dépassement.

#### Article 26

##### *Passage sous les ponts*

Le passage des bâtiments sous les ponts fixes n'est autorisé que par des passes déterminées, signalées, de l'amont et de l'aval, par les signaux suivants :

— d e j o u r, par un panneau carré de 1 m de côté, divisé par une diagonale en deux triangles de couleurs différentes (le triangle supérieur rouge, le triangle inférieur blanc) ; le panneau est placé au milieu de la passe, compte tenu de l'axe du chenal ;

— d e n u i t, par deux feux correspondant aux côtés du chenal, le feu vert du côté droit et le feu rouge du côté gauche. Les feux sont placés sur la partie inférieure de l'armature du pont et indiquent les limites de la voie navigable.

A l'approche des ponts mobiles (pontons) les bâtiments sont tenus de signaler leur présence par un son prolongé de sifflet ou de sirène et de réduire leur vitesse, en réglant leur marche de manière à ne pas s'engager dans l'ouverture avant qu'elle ne soit entièrement libre.

#### Article 27

##### *Navigation dans les conditions spéciales*

Pendant la nuit ou par temps bouché (brume, brouillard, neige ou averse) les bâtiments doivent réduire leur vitesse afin de pouvoir toujours manoeuvrer en sécurité et s'arrêter à la rencontre de tout obstacle ou s'ils sont dans l'impossibilité d'établir leur position par rapport au chenal.

Dans de telles conditions, la navigation à la dérive est interdite.

#### Article 28

##### *Interdiction de départ des bâtiments*

La capitainerie du port, après constatation de fait, peut interdire le départ des bâtiments dans les cas suivants :

- 1) si le bâtiment n'est pas muni de la patente de navigation ;
- 2) si le bâtiment n'est pas muni du certificat de navigabilité ;
- 3) si l'équipage nécessaire à la sécurité de la navigation est incomplet, à savoir : pour les bâtiments sur lesquels il n'est pas nécessaire que le personnel soit logé à bord, s'il ne dispose pas d'au moins une relève complète ; pour tout autre bâtiment, s'il ne dispose pas d'au moins deux relèves ;
- 4) si la coque du bâtiment est avariée, particulièrement s'il y a une voie d'eau sur la coque, les cloisons, les cofferdams ou le pont et si l'eau pénétrant n'est pas évacuable par les propres moyens du bâtiment ;
- 5) si le poids de la cargaison sur le pont compromet la stabilité du bâtiment ;
- 6) si le poids de la cargaison excède le tirant d'eau admis du bâtiment ;
- 7) si la cargaison est arrimée de manière à nuire à la visibilité des timoniers ;
- 8) si le nombre des passagers à bord dépasse le chiffre prévu dans le certificat établissant le nombre de passagers admis ;
- 9) si le fonctionnement des gouvernails est défectueux ;
- 10) si le bâtiment n'est pas muni de moyens suffisants de sauvetage, d'extinction d'incendie, de pompes d'évacuation, de moyens de signalisation et d'ancrage, ou si les bittes présentent des défauts.

## TITRE II

### Navigation dans les points difficiles du fleuve

#### Article 29

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

Avant de s'engager dans un passage étroit ou dans une brusque courbe du fleuve, le bâtiment est tenu de signaler son approche en émettant un son prolongé.

Le bâtiment traversant des passages étroits, des courbes brusques ou des endroits où la portée de vue est restreinte ne doit pas trop s'approcher du bâtiment qui le précède sans avoir pris toutes les mesures de précaution.

#### Article 30

##### *Ordre de passage dans les points difficiles du fleuve*

Les bâtiments affectés aux opérations de sauvetage ou allant prêter assistance à un bâtiment ayant subi une avarie, ainsi que les bateaux à passagers, doivent à l'approche des points difficiles hisser à un endroit bien apparent un objet cylindrique de couleur noire. Dans ce cas ils passent les premiers.

Tous les autres bâtiments traversent les points difficiles du fleuve dans l'ordre de leur arrivée.

## TITRE III

### Rencontre et dépassement

#### Article 31

##### *Signaux sonores en cas de rencontre*

Lorsque les bâtiments sont en vue l'un de l'autre, le bâtiment en marche qui change de route doit indiquer cette manoeuvre par les signaux suivants :

- 1 son bref — je viens sur tribord
- 2 sons brefs — je viens sur bâbord
- 3 sons brefs — j'ai l'intention de virer
- 4 sons brefs — je bats en arrière

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

Pour attirer l'attention, le bâtiment en marche émet un son prolongé.

On entend par « son bref » un son d'une durée de 1—2 secondes, et par « son long » un son d'une durée de 4—6 secondes.

L'intervalle entre les sons émis consécutivement doit être de 1—2 secondes.

#### Article 32

Lorsque deux bâtiments faisant route en sens opposé s'approchent de manière telle qu'ils risquent d'aborder, ils doivent prendre toutes les mesures pour s'éviter et se diriger tous deux sur tribord. Chacun d'eux doit émettre un son bref de sifflet ou de sirène et diminuer de vitesse avant de s'approcher.

#### Article 33

##### *L'avalant choisit le cours*

En cas de rencontre, le choix du cours appartient à l'avalant.

Si, du fait de la sinuosité du lit, ou pour d'autres raisons, le bâtiment avalant ne peut établir le côté sur lequel il lui serait plus facile d'éviter le bâtiment montant, il doit émettre en temps voulu (à une distance d'au moins 1,5 km) deux sons prolongés consécutifs sans montrer de signaux visuels ; dans tel cas, le choix du cours appartient au montant.

Si deux bâtiments s'approchent en même temps d'un passage difficile du fleuve, le droit de passer le premier appartient à l'avalant.

Cependant, lorsqu'un automoteur isolé avalant s'approche d'un automoteur montant avec convoi et que la situation est telle qu'il y a danger d'abordage, l'automoteur isolé doit céder la route à l'automoteur remorquant un convoi, si toutefois par cette manoeuvre il ne s'expose pas au danger.

#### Article 34

##### *Exception aux règles générales*

Dans le cas où le bâtiment ne peut se conformer aux règles établies par l'article 32 du présent Règlement sans s'exposer lui-même ou les bâti-

ments qu'il remorque à un danger imminent, il doit, en émettant deux sons brefs consécutifs et montrant en même temps les signaux visuels mentionnés à l'article 48 du Règlement, prévenir à temps le bâtiment qui s'approche de son intention d'éviter sur bâbord.

Le bâtiment averti par deux sons brefs de ce que le bâtiment venant à sa rencontre ne se conforme pas à la règle générale de croisement est tenu de répéter ce signal et d'exécuter la manoeuvre correspondante.

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

### Article 35

#### *Croisement des bâtiments dans les passages difficiles du fleuve*

Dans les passages difficiles du fleuve où les conditions locales exigent des précautions, les bâtiments montants doivent régler leur vitesse de manière que la rencontre et le croisement des bâtiments avalants aient lieu à un endroit du fleuve approprié.

Le montant doit, si nécessaire, au moment du croisement se diriger vers le côté du chenal où il ne gêne pas ou ne met pas en danger l'avalant.

### Article 36

#### *Points où le dépassement et le croisement sont interdits*

Dans les courbes brusques et dans les endroits où le chenal ne présente pas une largeur suffisante, la navigation à la même hauteur, le dépassement et le croisement sont interdits.

Le dépassement des avalants à l'entrée d'un passage étroit est interdit.

### Article 37

#### *Interdiction de barrer la route*

Le bâtiment partant, exécutant des manoeuvres ou faisant route, ne doit pas barrer la route à un autre bâtiment ou radeau afin de ne pas entraver le mouvement.

### Article 38

#### *Dépassement*

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

Le bâtiment rattrapé doit s'écarter sur bâbord dès qu'il est en mesure de le faire et indiquer l'exécution de cette manœuvre par deux sons brefs en ralentissant en même temps sa marche. Ce n'est qu'après cela que le rattrapant peut, après avoir émis un son bref, accélérer sa marche et dépasser le bâtiment qui le précède en le laissant sur bâbord.

Si le bâtiment rattrapé ne peut s'écarter sur bâbord sans danger pour lui-même ou pour les bâtiments qu'il remorque, il doit s'écarter sur tribord en en avertissant le rattrapant par un son bref ; dans ce cas le rattrapant émet deux sons brefs, s'écarte sur bâbord et laisse à tribord le bâtiment rattrapé.

#### Article 39

##### *Dépassement à l'entrée d'un passage étroit*

Lorsqu'un bâtiment isolé à vitesse réduite, ou un bâtiment remorquant un convoi est rattrapé par un autre bâtiment isolé à l'entrée d'un passage étroit, il doit, si ce dernier en fait la demande en émettant 5 sons prolongés consécutifs de sifflet ou de sirène, se laisser dépasser avant de s'engager dans le passage.

Dans ce cas les deux bâtiments doivent se conformer aux dispositions de l'article 38 du présent Règlement.

#### Article 40

##### *Cas où le cours du bâtiment reste inchangé*

Deux bâtiments naviguant dans le même sens, dont l'un à une plus grande vitesse que l'autre, de même que deux bâtiments faisant route en sens opposé, qui s'approchent de leur point de rencontre, garderont leur position par rapport aux rives s'ils considèrent qu'en suivant le chenal chacun du côté où il se trouve au moment donné, ils passeront l'un près de l'autre à une distance suffisante sans risque d'abordage.

#### Article 41

##### *Les petites embarcations cèdent la route*

Toute petite embarcation doit céder la route à tout autre bâtiment dans les conditions prévues dans le présent Règlement.

#### Article 42

##### *Cas où un remorqueur est assimilé au bâtiment isolé*

Les remorqueurs tractionnant un convoi composé de bâtiments de tous genres sont assimilés aux bâtiments automoteurs isolés et doivent, comme ceux-ci, respecter les règles du présent Règlement.

En cas de rencontre, les remorqueurs doivent effectuer le remorquage de manière à permettre aux bâtiments venant à leur rencontre de passer à côté d'eux sans difficulté.

## Article 43

### *Circulation des bacs*

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

## TITRE IV

### **Navigation des bateaux à voiles**

## Article 44

### *Croisement des bâtiments à voiles*

Lorsque deux bateaux à voiles se rapprochent de manière telle qu'un abordage est à craindre, l'un d'eux cède la route à l'autre, conformément aux règles ci-dessous :

1. Le bateau naviguant plein vent doit s'écarter de la route du bateau naviguant au plus près du vent.

2. Le bateau naviguant au plus près avec amures à bâbord, doit s'écarter de la route du bateau naviguant au plus près avec amures à tribord.

3. Si les deux bateaux naviguent plein vent mais à amures différentes, le bateau naviguant amures à bâbord doit céder la route au bateau naviguant amures à tribord.

4. Si les deux bateaux naviguent plein vent et mêmes amures, le bateau se trouvant au vent doit céder la route au bateau se trouvant sous vent.

Le bateau naviguant vent arrière doit s'écarter de la route d'un autre bâtiment.

## Article 45

### *Croisement des bâtiments à voiles et des bâtiments automoteurs*

Si un automoteur et un bateau à voiles s'approchent de manière qu'un abordage est à craindre, l'automoteur doit s'écarter de la route du bateau à voiles.

## CHAPITRE III

### **Feux et signaux**

## Article 46

### *Visibilité des feux*

Le mot « visible » dans le présent Règlement signifie que le feu est visible par nuit sombre à atmosphère pure.



## Article 47

### *Heures auxquelles le bâtiment porte des feux*

Les règles concernant les feux doivent être appliquées du coucher du soleil au lever du jour. Pendant cet intervalle, le bâtiment ne doit porter que les feux prescrits par le présent Règlement.

Il est interdit de montrer tout autre feu qui pourrait être confondu avec l'un des feux prescrits.

## Article 48

### *Signaux visuels lors du croisement des bâtiments sur tribord*

Les signaux visuels mentionnés à l'article 34 s'effectuent à tribord de la manière suivante :

- de jour, en balançant à tribord un pavillon bleu foncé ;
- de nuit, en montrant, à l'aide d'un fanal, des éclats de feu blanc.

Chaque période d'éclat doit avoir une durée d'environ 1 seconde et être suivi d'une éclipse complète de même durée. Les éclats doivent être visibles à une distance d'au moins 1,5 km et seulement en direction du bâtiment qui vient à la rencontre.

Ces signaux de jour, respectivement de nuit, une fois montrés, doivent être répétés sans interruption, jusqu'à ce que les bâtiments se soient croisés.

## Article 49

### *Feux de route des automoteurs*

Un automoteur en marche doit porter :

a) au mât de misaine ou devant ce mât, ou si le bâtiment n'a pas de tel mât, sur la partie avant du bâtiment, à une hauteur d'au moins 6 m au-dessus de la ligne de flottaison correspondant au plus grand tirant d'eau admis, un feu blanc brillant installé de manière à montrer une lumière ininterrompue sur un arc d'horizon de 225°, c'est-à-dire depuis l'avant, jusqu'à 112°30' de chaque côté du bâtiment ; ce feu doit être visible à une distance d'au moins 4 km ;

b) à tribord, un feu vert visible sur un arc d'horizon de 112°30' depuis l'avant du bâtiment ; ce feu doit être visible à une distance d'au moins 2 km ;

c) à bâbord, un feu rouge visible sur un arc d'horizon de 112°30' depuis l'avant du bâtiment ; ce feu doit être visible à une distance d'au moins 2 km ;

d) à la poupe un feu bleu visible sur un arc d'horizon de 135°, c'est-à-dire 67°30' de chaque côté du tracé de la quille, vers l'arrière ; ce feu doit être visible à une distance d'au moins 500 m.

Ces feux doivent être installés de manière à montrer une lumière ininterrompue, visible de tous les points de l'arc d'horizon.

Les feux de côté vert et rouge susmentionnés doivent être masqués du côté du bâtiment au moyen d'écrans dépassant le feu d'au moins 0,90 m, de manière telle qu'aucun de ces feux ne soit visible du côté opposé.

Le feu bleu de poupe doit être masqué du côté du bâtiment par écran de telle sorte qu'il ne puisse être vu de la proue du bâtiment.

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

## Article 50

### *Port des feux au passage des ponts*

Les bâtiments passant sous des ponts fixes, des trilles de bacs, des câbles électriques ou sous tout autre obstacle de même genre traversant le fleuve, doivent amener temporairement le feu blanc visé à l'article 49 point « a » ; dès que lesdits obstacles sont franchis, le feu doit être relevé à sa place réglementaire.

Les bâtiments automoteurs de service local qui ont à franchir fréquemment les obstacles mentionnés à l'alinéa précédent peuvent porter leur feu blanc à une hauteur inférieure à celle indiquée à l'article 49 point « a », à condition que ce feu se trouve toujours au-dessus des feux de côté rouge et vert.

## Article 51

### *Feux de route des bateaux à voiles*

Les bateaux à voiles en marche doivent porter les mêmes feux que ceux prescrits par l'article 49 points « b », « c » et « d » pour les automoteurs en marche ; le bateau à voiles en marche ne doit en aucun cas montrer le feu blanc mentionné à l'article 49.

Les petites embarcations à voiles en marche ne doivent porter que les feux prescrits à l'article 49 points « b » et « c ». Ces deux feux peuvent être réunis dans un seul fanal montrant des feux vert et rouge de même intensité ; chacun de ces feux doit être visible du côté respectif, sur un arc d'horizon de  $112^{\circ}30'$ , à une distance d'au moins 1 km.

## Article 52

### *Feux des automoteurs de la catégorie « petites embarcations »*

Les bâtiments automoteurs de la catégorie des petites embarcations doivent porter en marche ;

a) à la proue, sur la cheminée ou devant celle-ci, à un endroit visible, à deux mètres au moins au-dessus du plan d'eau, le feu blanc brillant prévu à l'article 49 point « a » ; ce feu doit être visible à une distance d'au moins 2 km ;

b) les feux de côté vert et rouge prescrits à l'article 51, deuxième paragraphe.

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

## Article 53

### *Feux de route des remorqueurs*

Le bâtiment qui remorque un ou plusieurs bâtiments accouplés ou à la file, doit porter, outre les feux prescrits à l'article 49, un deuxième feu blanc brillant de la même intensité que le feu visé au point « a » du même article, placé sous ce dernier à une distance verticale de un à deux mètres.

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

Ce feu doit être placé à une distance latérale de 1,50 m et verticale également de 1,50 m du feu de côté vert.

Les feux de côté doivent être installés de façon à ne pas être masqués par les bâtiments remorqués à couple.

Pendant le remorquage, le remorqueur doit en outre porter derrière la cheminée ou sur le mât arrière un petit feu blanc sur lequel se dirigent les bâtiments qu'il remorque ; toutefois, l'intensité de ce feu qui ne doit pas être visible de l'avant du remorqueur, doit être atténuée par un verre dépoli.

## Article 54

### *Signal de jour des bâtiments remorquant un convoi*

Les bâtiments remorquant un convoi doivent porter, de jour, en tête du mât, un pavillon bleu rectangulaire.

## Article 55

### *Feu bleu de remorquage*

Lorsque dans un convoi un ou plusieurs bâtiments sont accouplés à un seul bord du remorqueur, celui-ci et le bâtiment placé à la fin de la rangée doivent porter le feu bleu prévu à l'article 49 point « d ».

Si les bâtiments remorqués sont accouplés aux deux bords du remorqueur, seuls les bâtiments extérieurs doivent porter le feu bleu.

Lorsque les bâtiments sont remorqués à la file ou en rangées, seules les dernières unités de chaque groupe doivent porter le feu bleu, même si des unités sont aussi accouplées au remorqueur.

Si la dernière rangée du convoi est composée d'unités accouplées, seules les unités placées à l'extrémité de la rangée doivent porter le feu bleu.

## Article 55/a

### *Signal distinctif du convoi poussé en marche*

De jour, (du lever au coucher du soleil) un convoi poussé en marche doit porter à la proue du premier bâtiment, au sommet d'un mât coulissant,

à une hauteur d'au moins 6 m au-dessus du pont, un pavillon rectangulaire bleu.

#### Article 55/b

##### *Feux distinctifs du convoi poussé en marche*

**D e n u i t** (du coucher au lever du soleil) un convoi poussé en marche doit porter ;

a) à l'avant du convoi (sur le premier bâtiment), hissé sur un mât coulissant, à une distance égale des feux de côté vert et rouge, à au moins 6 m au-dessus de la ligne de flottaison correspondant au plus grand tirant d'eau admis, un feu blanc brillant éclairant d'une lumière ininterrompue un arc d'horizon de  $225^{\circ}$ . Le feu doit être placé de manière à pouvoir éclairer  $112,5^{\circ}$  de chaque côté du convoi, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à  $22,5^{\circ}$  sur l'arrière du travers de chaque bord, et être visible à une distance d'au moins 4 km ;

b) un deuxième feu blanc brillant est placé sous le feu blanc brillant précédent, à une distance verticale de 1—2 m, comme prescrit au point « a » du présent paragraphe ;

c) au sommet du mât coulissant, à une distance de 1—2 m au-dessus du feu blanc brillant, un feu vert éclairant un arc d'horizon de  $225^{\circ}$ . Le feu doit être placé de façon à pouvoir éclairer  $112,5^{\circ}$  de chaque côté du convoi, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à  $22,5^{\circ}$  sur l'arrière du travers de chaque bord et être visible à une distance d'au moins 3 km. Ce feu est le feu distinctif du convoi poussé en marche ;

d) dans la partie la plus large du convoi, à tribord, un feu vert éclairant d'une lumière ininterrompue un arc d'horizon de  $112,5^{\circ}$  et placé de manière à montrer depuis l'avant jusqu'à  $22,5^{\circ}$  sur l'arrière du travers du bord droit, une lumière visible à une distance d'au moins 2 km ;

e) dans la partie la plus large du convoi, à bâbord, un feu rouge éclairant d'une lumière ininterrompue un arc d'horizon de  $112,5^{\circ}$  et placé de manière à montrer depuis l'avant jusqu'à  $22,5^{\circ}$  sur l'arrière du travers du bord gauche une lumière visible à une distance d'au moins 2 km ;

f) les feux de côté vert et rouge ci-dessus mentionnés doivent être masqués côté bâtiment au moyen d'écrans dépassant le feu d'au moins 0,90 m de telle sorte qu'ils ne puissent être aperçus du côté opposé.

La distance verticale entre les feux de côté vert et rouge et le feu blanc brillant inférieur doit être d'au moins 3 m ;

g) à la poupe de chacune des unités situées aux extrémités de la formation un feu bleu éclairant d'une lumière ininterrompue un arc d'horizon de  $135^{\circ}$ , c'est-à-dire jusqu'à  $67,5^{\circ}$  vers l'arrière du travers de chaque côté ; ce feu doit être visible d'au moins 500 m ;

h) si la poupe du pousseur dépasse la poupe des dernières unités extrêmes du convoi, le pousseur doit porter à la poupe le feu bleu prescrit à la lettre g) du présent paragraphe ;

i) le feu bleu de poupe doit être masqué côté bâtiment de manière à ne pas être visible de la proue.

## Article 55/c

### *Marques d'identification du pousseur*

Si le pousseur est masqué par les unités remorquées, il doit indiquer son nom ou son numéro et le nom de l'organisation à laquelle il appartient sur des panneaux suffisamment grands, placés des deux côtés de la passerelle de commandement.

## Article 55/d

### *Signaux visuels de dépassement pour les convois poussés*

Le convoi poussé en marche doit exécuter les signaux visuels prescrits à l'article 18 du présent Règlement, à tribord de l'unité qui se trouve à droite et qui porte le feu de côté vert.

## Article 55/e

### *Feux de route en cas de remorquage d'une ou de plusieurs unités accouplées au remorqueur*

Le remorquage d'une ou de plusieurs unités accouplées aux bords du remorqueur n'est pas considéré comme poussage et les feux blancs brillants ainsi que les feux de côté rouge et vert sont portés par le remorqueur conformément aux articles 49 et 53 du présent Règlement.

## Article 55/f

### *Autres feux et signaux du convoi poussé*

Les feux et les signaux des convois poussés ancrés ou en marche non indiqués dans le présent article doivent être portés en stricte conformité des dispositions du présent Règlement.

## Article 56

### *Signaux des bâtiments à forme symétrique*

Les bâtiments dont la forme symétrique ne permet pas de distinguer la proue de la poupe, doivent — afin d'indiquer le sens de leur cours — porter en marche un disque de minimum 60 cm de diamètre, barré de raies horizontales rouges et blanches, placé sur l'axe longitudinale du bâtiment selon la direction de son cours.

## Article 57

### *Signaux visuels de route des embarcations à rame et des canots*

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

## Article 58

### *Signaux sonores des bâtiments en marche par temps bouché, brume, tempête de neige, brouillard*

Par temps bouché, brume, brouillard, averse et tempête de neige le bâtiment en marche doit faire entendre à des intervalles ne dépassant pas 2 minutes un son long de sifflet ou de sirène lorsqu'il navigue isolément, et un son long et deux sons brefs lorsqu'il remorque d'autres bâtiments.

Dans un convoi, seul le remorqueur en tête doit observer les dispositions du présent article.

L'usage de son de cloche est, en toutes circonstances, interdit au bâtiment faisant route.

## Article 59

Les petites embarcations à voiles ou à rames ne sont pas tenues d'émettre les signaux prévus à l'article 58 ; toutefois, elles doivent émettre des signaux sonores similaires d'une intensité suffisante, à des intervalles qui ne doivent pas dépasser une minute.

## Article 60

### *Feux des bâtiments ancrés ou amarrés*

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

Lorsque plusieurs bâtiments sont amarrés côte à côte à la rive, ou ancrés au large, seul le bâtiment se trouvant le plus près du chenal doit porter le feu prescrit par le présent article.

## Article 61

### *Signaux sonores des bâtiments ancrés ou amarrés par temps bouché, brume, brouillard, averse, tempête de neige*

Par temps bouché, brume, brouillard, tempête de neige ou averse, un bâtiment stationnant en dehors du port, qui n'a pas complètement dégagé le chenal, doit, de jour comme de nuit, signaler sa présence par des battements de cloche ou d'autre objet approprié, d'une durée d'environ 5 secondes, émis à des intervalles ne dépassant pas 1 minute.

## Article 62

### *Interdiction de faire usage des signaux sonores*

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

## Article 63

### *Signaux de demande de secours*

Pour demander secours, l'attention sera attirée, de jour, en agitant circulairement, bras tendu, un pavillon de signalisation, un morceau d'étoffe ou tout autre objet similaire, et de nuit, en agitant circulairement, de la même manière, un feu quelconque ; l'attention peut aussi être attirée par tout autre moyen visuel ou sonore approprié.

### *Signaux du bâtiment qui a perdu la faculté de manoeuvrer*

Si un bâtiment n'est plus en état de manoeuvrer, il doit à l'approche d'autres bâtiments indiquer cette circonstance en émettant des sons répétés au moyen de sifflet ou de sirène ou de tout autre objet approprié.

Le bâtiment se trouvant dans l'impossibilité de manoeuvrer doit faire tout son possible pour dégager le chenal le plus rapidement possible et, si nécessaire, demander à cet effet l'aide des bâtiments passant à proximité par émission du signal de demande de secours.

Tout bâtiment passant ou se trouvant à proximité est tenu de prêter secours au bâtiment en détresse si une telle mesure n'expose au danger ni le bâtiment, ni les passagers qu'il transporte.

## Article 64

### *Signaux visuels des bâtiments échoués*

Tout bâtiment échoué doit hisser à un endroit bien apparent :

de jour — deux pavillons colorés ou deux objets de forme sphérique, superposés ;

de nuit — deux feux rouges placés l'un sous l'autre à une distance verticale de 1,80 à 2 m.

Les ballons ou objets sphériques employés à cette fin doivent avoir au moins 0,60 m de diamètre.

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

Les mêmes règles s'appliquent à un bâtiment coulé dont une partie de la coque est visible.

Si le capitaine ou le conducteur d'un bâtiment estime que la circulation près de son bâtiment peut s'effectuer sans danger, il hissera, du côté où le chenal est libre :

de jour — un pavillon blanc ou un morceau d'étoffe de couleur claire ;

de nuit — le feu visé à l'article 60.

## Article 65

### *Signaux visuels des petites embarcations échouées*

Les petites embarcations échouées doivent à l'approche d'autres bâtiments signaler leur situation par des brefs sons de sifflet ou par un autre signal produit par les moyens existant à bord.

Si les bâtiments peuvent circuler près de l'embarcation échouée, celle-ci doit hisser du côté où le chenal est libre, de jour, un pavillon blanc ou un morceau d'étoffe de couleur claire et, de nuit, le feu blanc visé à l'article 60.

## Article 66

### *Mesures relatives au balisage des bâtiments coulés ou échoués*

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

Lorsqu'un bâtiment coulé dans le chenal se trouve complètement immergé, son capitaine ou contremaître doit en signaler l'emplacement en ancrant provisoirement au-dessus du bâtiment coulé un objet flottant d'une forme quelconque, muni de nuit d'un feu vert ou rouge suivant sa position par rapport à la rive droite ou gauche.

Le poste avertisseur et le signal flottant indiqués ci-dessus pourront être enlevés dès que le passage aura été balisé ou lorsque les autorités compétentes auront pu prendre d'autres mesures pour assurer la sécurité de la navigation dans la section.

## Article 67

### *Signaux des engins flottants*

Les engins flottants au travail doivent porter sur le mât ou à un autre endroit visible les signaux suivants :

de jour — un ballon noir de 0,60 de diamètre ;

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

À l'approche d'un engin flottant le bâtiment émet un signal avertisseur constitué par un son prolongé de sifflet ou de sirène.

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

de jour — un pavillon noir ;

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

En outre, les ancres mouillées aux extrémités de l'engin flottant doivent être balisées par des signaux conformes aux règles de balisage du chenal adoptées pour le secteur de Danube donné.

Dans le cas où le passage est impossible, il sera hissé sur le mât de l'engin ou à un autre endroit visible les signaux suivants :

de jour — trois ballons noirs de 0,60 m de diamètre, chacun placé l'un sous l'autre à distance verticale de 2 mètres ;



d e n u i t — trois feux rouges superposés disposés au même endroit et visibles de tous les côtés à une distance d'au moins 2 km.

#### Article 68

*Signaux sonores des bâtiments entrant dans un port ou en sortant, arrivant à quai ou dans un lieu de mouillage ou les quittant*

Les bâtiments entrant dans un port ou en sortant, arrivant à quai ou dans un lieu de mouillage ou les quittant peuvent signaler leur présence par un son long et un son court consécutifs.

#### CHAPITRE IV

**Précautions à prendre par les bâtiments en marche, ancrés ou amarrés**

#### Article 69

*Précautions à prendre par les bâtiments ancrés, amarrés ou en marche*

En tout endroit et près de n'importe quelle rive les bâtiments doivent être ancrés (amarrés) de manière telle que leur stationnement (amarrage) n'entrave pas la navigation et n'endommage pas le balisage de la voie navigable, les installations portuaires, les ouvrages hydrotechniques et autres. A cet effet, les capitaines, les contremaîtres des bâtiments, de même que toutes les autres personnes qui sont en rapport avec les bâtiments indiqués doivent adopter toutes les mesures de précaution qui leur sont possibles dans les circonstances données.

Les bâtiments ancrés dans un endroit où la profondeur est inférieure à 3 m doivent signaler leur ancre mouillée par un flotteur rouge.

Dans les ports et dans les endroits du fleuve où la profondeur est inférieure à 3 m il est interdit aux bâtiments de jeter par-dessus bord cendres, scories ou autres matières de cette nature.

Lorsque le bâtiment a perdu un objet quelconque faisant partie de son grément ou de sa cargaison dans un endroit du chenal navigable où il présente un danger pour la navigation, le capitaine, respectivement le contremaître du bâtiment, doit prendre d'urgence les dispositions pour le renflouage de l'objet perdu ; s'il n'est pas en mesure de le faire, il doit signaler l'endroit où l'objet a coulé comme suit :

d e j o u r — par un signal flottant de forme et couleur quelconque ;

d e n u i t — par un feu de couleur correspondante indiquant la voie navigable libre entre l'obstacle et la rive droite respectivement la rive gauche.

En ce cas, le capitaine ou le contremaître du bâtiment doit en informer les autorités compétentes les plus proches dans le plus bref délai, par tout moyen à sa disposition.

## CHAPITRE V

### Radeaux

#### Article 70

##### *Dimensions, caractéristiques, compositions et gréments des radeaux*

Les radeaux ne peuvent avoir plus de 65 m de longueur et 15 m de largeur, ceci tant pour ceux naviguant à la dérive que pour ceux remorqués.

Le nom et le domicile du propriétaire ou de l'expéditeur du radeau doivent être indiqués sur un panneau installé de manière que les inscriptions puissent être lues des deux côtés.

Afin de pouvoir résister à coup sûr à l'action du courant et des vagues les radeaux doivent être composés de pièces de bois solidement liées entre elles et assemblées de manière qu'aucune d'entre elles ne dépasse les côtés du radeau.

Si les travaux d'assemblage ou de démontage des radeaux se font sur le fleuve, ils ne doivent provoquer aucun obstacle ou entrave à la navigation.

Les radeaux doivent être pourvus du grément nécessaire afin de pouvoir exécuter toutes les opérations prescrites par le présent Règlement.

#### Article 71

##### *Mesures de précaution pour les radeaux en marche ou en stationnement et leur tirant d'eau*

Le conducteur doit veiller à ce que le radeau en marche ou en stationnement ne cause aucun dommage ou obstacle aux bâtiments en marche ou en stationnement sur le fleuve.

Il doit également veiller à ce que le radeau ne cause aucun dommage aux installations, ouvrages hydrotechniques et autres moyens de protection des rives existants, ou en voie de construction, ni au balisage ou autres signaux côtiers ou flottants. De même, il doit respecter rigoureusement les instructions contenues dans les „Avis aux bateliers” émis par les organes compétents en ce qui concerne le passage dans les endroits où des travaux hydrotechniques ou autres sont en cours et, en outre, afin d'éviter tout échouage, il doit veiller à ce que le tirant d'eau du radeau corresponde aux profondeurs sur les seuils qu'il aura à traverser.

#### Article 72

##### *Interdiction de flotter à la même hauteur, de laisser traîner les ancres ou les chaînes et passage sous les ponts et dans les ports*

Le flottage des radeaux à la même hauteur ou à couple est interdit. Le conducteur doit faire tout son possible pour maintenir le radeau en dehors du cours que suivent les bâtiments et empêcher que le radeau se place en travers du courant. Si plusieurs radeaux descendent le courant principal et se suivent à peu de distance, ils doivent autant que possible flotter en une seule ligne.

Il est interdit aux radeaux de laisser traîner leurs ancres ou leurs chaînes dans les lieux où sont posés des câbles ou des conduites.

Lors du passage sous les ponts fixes ou mobiles (pontons), les conducteurs de radeau doivent se conformer aux prescriptions spéciales réglant le passage ; à défaut de telles prescriptions, ils doivent passer par les passes signalées pour la navigation.

Lors du passage par les ports, les conducteurs doivent observer les dispositions correspondantes des organes compétents.

### Article 73

#### *Interdiction de flottage dans des conditions atmosphériques défavorables et pendant la nuit*

De nuit, de même que par temps bouché, bruine, brouillard, averse ou tempête de neige, le flottage des radeaux est interdit.

Dans les conditions atmosphériques défavorables indiquées à l'alinéa précédent, à l'exception de la nuit, les conducteurs des radeaux doivent, à l'approche de bâtiments, annoncer leur présence par des sons de cloche ou des cris.

### Article 74

#### *Endroits où l'ancrage ou l'amarrage des radeaux est interdit*

Il est interdit aux radeaux de jeter l'ancre dans les endroits où elle pourrait constituer un obstacle ou un danger pour la navigation, ainsi que dans les endroits où sont posés des câbles ou des conduites. De même, ils ne doivent pas être ancrés ou amarrés dans les passages étroits et dans les courbes brusques, à l'entrée des canaux, aux environs des piles de ponts, ainsi qu'aux traversées de bacs. Les radeaux doivent être ancrés ou amarrés le plus près possible de la rive.

Dans les cas exceptionnels où les radeaux ne pourraient observer les règles ci-dessus, l'endroit où l'ancre est jetée doit être marqué par un flotteur de forme quelconque qui, pendant la nuit, doit être pourvu d'un feu vert si le flotteur est placé près de la rive droite, ou d'un feu rouge si le flotteur est placé près de la rive gauche.

### Article 75

#### *Feux des radeaux ancrés ou amarrés*

De nuit, du coucher au lever du soleil, tout radeau ancré ou amarré doit porter à chaque extrémité, du côté du chenal, un feu blanc ; les feux doivent être placés à une hauteur ne dépassant pas 6 m et être visibles de tous les points de l'horizon.

Au cas où deux ou plusieurs radeaux sont amarrés à la rive à couple, seul celui situé du côté du chenal doit porter les feux visés à l'alinéa précédent.

## Article 76

### *Feux de remorquage*

Les radeaux remorqués peuvent aussi naviguer de nuit. Dans ce cas le bâtiment qui les remorque doit porter les feux prévus pour le remorquage et visés à l'article 53 du présent Règlement.

De nuit, à l'approche d'un bâtiment qui les rattrape, les radeaux remorqués doivent montrer un feu à éclats.

## Article 77

### *Radeaux échoués et leur signalisation*

En cas d'échouage, le conducteur du radeau échoué doit essayer de le remettre à flot ; il ne peut l'abandonner qu'après s'être convaincu que les moyens dont il dispose sont insuffisants pour le déséchouer. Dans ce cas, il doit assurer le balisage du radeau échoué par les signaux prescrits à l'article 64 du présent Règlement.

## Article 78

### *Renflouement des radeaux échoués*

Si le radeau échoué constitue un obstacle à la navigation, le conducteur et le propriétaire du radeau doivent user immédiatement de tous les moyens dont ils disposent pour éloigner l'obstacle dans le plus bref délai possible. Le conducteur doit en outre annoncer ce fait sans retard à l'organe de surveillance fluviale le plus proche.

Si les personnes visées à l'alinéa précédent ne remplissent pas leur obligation de dégager le chenal navigable dans le délai établi par l'organe compétent de la surveillance fluviale, si elles refusent de dégager le chenal navigable ou si elles ne sont pas trouvables, les autorités susmentionnées appliquent les mesures nécessaires en se réservant le droit de se faire rembourser les frais encourus par les personnes visées à l'alinéa précédent. En cas d'urgence, les autorités peuvent procéder au démontage partiel ou total du radeau échoué.

## CHAPITRE VI

### **Transport de matières dangereuses**

## Article 79

### *Matières dangereuses*

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

## Article 80

Le bâtiment transportant des matières dangereuses visées à l'article 79 doit, pendant le stationnement, porter de jour, à l'avant, un pavillon rouge triangulaire.

Tout bâtiment à propulsion mécanique, isolé ou remorquant d'autres unités, doit, s'il transporte des matières dangereuses, porter de nuit, en plus du feu blanc prescrit par l'article 49 du présent Règlement pour les automoteurs en marche, le feu rouge prescrit par l'article 53.

Tout bâtiment transportant des matières dangereuses doit avoir autour de la coque une bande bleu-clair, large de 0,15 m, apposée au-dessus de la ligne de flottaison en charge.

## Article 81

### *Place dans le convoi des bâtiments transportant des matières dangereuses*

En règle générale, les bâtiments transportant des matières dangereuses doivent être placés à la queue du convoi et aussi loin que possible des autres bâtiments, dans la mesure où cela est compatible avec la sécurité de la navigation et avec l'ordre de la composition du convoi.

## Article 82

### *Signaux visuels des bâtiments transportant des matières dangereuses, ancrés ou amarrés*

Tout bâtiment transportant des matières dangereuses doit, lorsqu'il est ancré ou amarré, porter de nuit un feu rouge installé à une distance de 1,5—2 m au-dessus du feu blanc brillant prescrit par l'article 60 ; ce feu ainsi que le feu d'ancre doivent être visibles de tous les points de l'horizon, à une distance d'au moins 1 km.

## Article 83

Les bâtiments non dégazés qui après le transport de matières dangereuses présentent encore un danger par suite de l'accumulation des gaz dégagés par les matières transportées, doivent se conformer aux prescriptions de articles 79, 80, 81 et 82 du présent Règlement.

## Article 84

### *Cas spéciaux*

Il est interdit aux bâtiments transportant des matières dangereuses de s'arrêter sous les ponts, de s'amarrer ou de jeter l'ancre à proximité de bâtiments en stationnement ou dans le voisinage d'une voie ferrée ou d'habitations situées près des rives.

Les opérations de transbordement des matières dangereuses sur le fleuve ne peuvent être effectuées que dans les conditions et selon les règles prescrites par les autorités compétentes et sous le contrôle de celles-ci.

## CHAPITRE VII

### Avaries

#### Article 85

##### *Mesures à prendre en cas d'avarie*

Si un bâtiment menace de couler, le capitaine ou le conducteur de ce bâtiment ou du remorqueur qui le remorque doit prendre toutes les mesures pour dégager le chenal et conduire le bâtiment avarié vers l'une des rives.

En cas d'abordage, si l'un des bâtiments entrés en collision menace de couler, le capitaine ou le conducteur de l'autre bâtiment doit faire usage de tous les moyens dont il dispose afin de prêter secours au bâtiment avarié et, en premier lieu, pour qu'il dégage le chenal.

En cas d'échouage d'un bâtiment, le capitaine ou le conducteur de ce bâtiment ou du remorqueur qui le remorque doit prendre toutes les mesures pour remettre le bâtiment à flot.

Si le bâtiment ne peut être déséchoué, son capitaine ou conducteur agit selon les circonstances et adopte les mesures provisoires prévues à l'article 64 du présent Règlement.

Tout bâtiment se trouvant à proximité d'un bâtiment émettant des signaux de demande d'assistance, doit prêter immédiatement toute aide à ce dernier, si cela ne présente de danger ni pour le bâtiment, ni pour les passagers qu'il transporte.

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

#### Article 86

Chaque accident en rapport avec la navigation doit être annoncé par le capitaine ou le conducteur aux autorités de la surveillance fluviale les plus proches à l'aide de tous moyens possibles.

Les autorités compétentes doivent donner au bâtiment avarié la possibilité d'entrer et de séjourner dans le port-abri le plus proche.

#### Article 87

##### *Eloignement des bâtiments échoués ou coulés*

Dans le cas où un bâtiment a échoué ou coulé, le capitaine, l'armateur ou toute autre personne intéressée ayant droit de disposer du bâtiment prendront les mesures nécessaires pour renflouer ou remettre le bâtiment à flot ainsi que pour éloigner les obstacles entravant la navigation.

Si les personnes susmentionnées ne peuvent ou ne veulent pas exécuter les travaux indiqués ou si elles ne sont pas trouvables, les autorités compétentes dégageront le lit du fleuve par leurs propres moyens et dans le plus bref délai possible, aux frais de l'armateur.

## CHAPITRE VIII

### Dispositions finales

#### Article 88

Le présent Règlement entrera en vigueur 30 jours après sa publication au Journal Officiel de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie.

N° 3143.

Belgrade, le 12 décembre 1951.

**DEFINITION DES TERMES EMPLOYES**

Les termes employés dans le présent Règlement doivent s'entendre comme suit :

1. Bâtiment — tout moyen flottant servant au transport de personnes ou de marchandises, ainsi que tout établissement ou engin flottant et radeau.

2. Petite embarcation — tout bâtiment dont le déplacement est inférieur à 10 t.

3. Bâtiment automoteur — tout bâtiment muni de ses propres moyens de propulsion et dont le déplacement est supérieur à 10 t.

4. Petite embarcation automoteur — tout bâtiment muni de ses propres moyens de propulsion et dont le déplacement est inférieur à 10 t.

5. Bâtiment autopropulsé — tout bâtiment muni de moyens mécaniques de propulsion.

6. Bâtiment à voiles — tout bâtiment qui a des voiles comme moyen de propulsion.

7. Établissement flottant — toutes sortes d'installations flottantes, bains, docks, hangars et pontons flottants, appontements, moulins flottants, bacs à traîlle et, bacs naviguant librement etc.

8. Engin flottant — dragues, élévateurs, grues, sonnettes, pompes, etc.

9. Remorqueur — bâtiment automoteur qui tractionne un convoi.

10. Convoi — groupement de bâtiments composé d'un ou de plusieurs remorqueurs et d'unités remorquées.

11. Radeau — tout assemblage de troncs d'arbres, de poutres liés plus ou moins rigidement entre eux.

12. Capitaine — batelier qui a la direction d'un bâtiment automoteur ou d'un bâtiment à voiles.

13. Contremaître — batelier qui a la direction d'un bâtiment non muni de ses propres moyens de propulsion ou d'une petite embarcation.

14. Conducteur de radeau — batelier conduisant un radeau.

15. Tirant d'eau du bâtiment — degré d'enfoncement du bâtiment sous le poids du chargement.

Au cours du remorquage le tirant d'eau du convoi est celui du bâtiment au plus grand enfoncement.

16. Bâtiment en marche — tout bâtiment qui n'est ni ancré, ni amarré, ni échoué.

17. Port de départ — le port ou les marchandises ou les passagers ont été embarqués.

18. Bâtiment non-automoteur — bâtiment non muni de ses propres moyens de propulsion et affecté au transport de marchandises.

19. Barque — toute embarcation non munie de moyens de propulsion et dont le déplacement est inférieur à 5 t.



## TABLE DES MATIERES

	Page
CHAPITRE PREMIER — Dispositions générales .....	211
Titre I — Domaine d'application du Règlement .....	211
Titre II — Dispositions spéciales .....	211
Titre III — Gréement et équipement des bâtiments .....	213
Titre IV — Navigation dans les passages étroits et dans les régions des embouchures d'affluents .....	215
CHAPITRE II — Navigation des bâtiments .....	216
Titre I — Règles générales .....	216
Titre II — Navigation dans les points difficiles du fleuve ...	219
Titre III — Rencontre et dépassement .....	220
Titre IV — Navigation des bateaux à voiles .....	222
CHAPITRE III — Feux et signaux .....	223
CHAPITRE IV — Précautions à prendre par les bâtiments en marche, ancrés ou amarrés .....	232
CHAPITRE V — Radeaux .....	233
CHAPITRE VI — Transport de matières dangereuses .....	236
CHAPITRE VII — Avaries .....	237
CHAPITRE VIII — Dispositions finales .....	238
Annexe au Règlement .....	239

**DECRET RELATIF AUX INFRACTIONS AUX REGLEMENTS DE  
NAVIGATION ET AUX REGLEMENTS SUR LA SECURITE DE LA  
NAVIGATION SUR LES VOIES D'EAU INTERIEURES**

Article premier

En vertu des dispositions du présent Décret, la peine pour infraction aux règlements de navigation et aux règlements relatifs à la sécurité dans la navigation intérieure, sera appliquée dans les cas suivants :

1. si le bâtiment ne porte pas les marques distinctives, la ligne de flot-  
taison, l'inscription de la capacité de chargement et s'il n'est pas muni des  
installations de manoeuvre et des moyens de signalisation visuelle et  
sonore nécessaires ;

2. si un bâtiment avec ou sans moyens de propulsion mécanique  
faisant route ne hisse pas les signaux de jour ou de nuit prescrits ou si, en  
vue d'éviter la collision, il n'émet pas les signaux prescrits en cas de rencontre  
régulière ou irrégulière par temps de brume, de brouillard, de tempête de  
neige et autres ;

3. si le bâtiment jette l'ancre dans le chenal ou s'il la laisse traîner au  
fond du lit aux endroits où cela est interdit ;

4. si le bâtiment stationnant de nuit ne porte pas le feu blanc, et si le  
bâtiment coulé ou échoué n'est pas balisé par les signaux de jour et de nuit  
prescrits ;

5. si le bâtiment en cours de route ou en stationnement n'a pas pris les  
mesures de précaution requises ou prescrites en vue de la sécurité du bâti-  
ment ;

6. si le bâtiment n'est pas muni du matériel et du gréement nécessaires  
à sa sécurité et à sa manoeuvre sûre ;

7. si les dimensions des radeaux sont supérieures à celles prévues pour  
le secteur de fleuve donné ;

8. si des dommages sont causés aux ouvrages hydrotechniques, aux  
installations flottantes, aux rives, aux digues, aux flotteurs et aux autres  
moyens de balisage installés sur le fleuve ou sur la rive ;

9. si les organes compétents de la surveillance de la navigation ne  
sont pas avisés de l'arrivée ou du départ d'un bâtiment ainsi que du char-  
gement et du déchargement de marchandises dans les ports et autres points  
de la rive des voies navigables, canaux et lacs, si la déclaration en est  
obligatoire ;

10. si le bâtiment ne se présente pas à la visite technique et nautique  
principale, périodique ou spéciale, au jaugeage principal, périodique ou spé-  
cial et à la visite des chaudières, quand ceux-ci sont prescrits ;

11. si le bâtiment en voie de construction n'est pas déclaré, ou si le bâtiment et les chaudières ne sont pas immatriculés, pour autant que leur déclaration soit prescrite ; si le bâtiment dont la destination a changé par suite de son réaménagement, ou le bâtiment déchiré, devenu innavigable ou vendu à l'étranger n'est pas déclaré en vue de sa radiation du registre ; si la mutation du propriétaire ou de l'organe de gestion, le changement de la marque distinctive et tous autres changements, dont la déclaration est obligatoire, ne sont pas déclarés ;

12. si le bâtiment n'est pas muni des documents requis ;

13. si le bâtiment navigue avec un équipage dont l'effectif est inférieur à celui prévu ou avec un gréement insuffisant ;

14. si le nombre des voyageurs embarqués ou la quantité des marchandises chargées sont supérieurs à ceux prévus ;

15. si une personne ne possédant pas la qualification requise est désignée membre d'équipage ;

16. s'il y a contravention au règlement sur le maintien de l'ordre dans les ports sis sur les fleuves, canaux et lacs, dans les ports d'hiver et abris d'hiver ;

17. si un accident survenu sur une voie, un canal ou un lac navigables n'est pas déclaré à l'organe compétent de surveillance de la navigation ;

18. si du sable ou d'autres matériaux sont dragués sur les parties navigables des fleuves et des lacs, sans autorisation et sans déclaration à l'organe compétent de la surveillance fluviale ;

19. si les objets trouvés ou renfloués sont cachés ou n'ont pas été déclarés malgré l'obligation de le faire ;

20. si des constructions hydrotechniques sont exécutées sans l'approbation préalable des organes compétents ;

21. si la navigation a lieu sans l'autorisation de l'organe compétent.

## Article 2

Les infractions visées à l'article premier du présent Décret mettent en jeu la responsabilité du directeur de l'entreprise ou de l'institution, du capitaine du bâtiment, du chef des installations, ou de toute personne ayant omis d'accomplir une tâche déterminée lui incombant aux termes des dispositions spéciales, ou ayant effectué une opération qu'il n'aurait pas dû faire.

## Article 3

La personne responsable des infractions visées à l'article premier du présent Décret sera punie d'une amende de 5000 dinars.

La personne morale responsable des infractions visées à l'article premier, paragraphes 6, 10, 11, 12, 13, 15, 20 et 21 du présent Décret sera punie d'une amende de 20 000 dinars.

## Article 4

L'action administrative et pénale en matière d'infractions visées à l'article premier du présent Décret sera intentée en première instance :

1. par l'organe de surveillance fluviale — pour les infractions commises par le bâtiment ou par la personne ayant conduit le bâtiment, par le propriétaire ou le capitaine du bâtiment ou par toute autre personne ayant pris part à la navigation du bâtiment ou à sa préparation nautique et technique en vue de la navigation ;

2. par le tribunal compétent pour les infractions — pour les infractions commises par d'autres personnes.

Le recours contre la décision de l'organe de surveillance fluviale est porté directement devant l'organe supérieur de la navigation fluviale.

#### Article 5

L'amende sera payée dans le délai prévu par la sanction, délai qui ne pourra être inférieur à trois jours ni supérieur à 14 jours à dater de la validité de la décision.

#### Article 6

Le Ministre des Communications de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie est autorisé à édicter des dispositions plus détaillées en ce qui concerne l'application du présent Décret.

#### Article 7

Le présent Décret entrera en vigueur le jour de sa publication au Journal Officiel de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie.

Belgrade, le 5 août 1949.

## **REGLEMENT TECHNIQUE**

### **SUR L'ORGANISATION ET LE FONCTIONNEMENT DE LA TRACTION PAR LOCOMOTIVE DANS LE CANAL DE SIP**

En vertu de l'alinéa II du Decret du Presidium de l'Assemblée Nationale de la République Populaire de Serbie sur l'établissement du Conseil de Communications du Gouvernement de la République Populaire de Serbie (Journal officiel de la République Populaire de Serbie, No 33/51), le Président à la Communication du Gouvernement de la République Populaire de Serbie arrête le Règlement Technique ci-après sur l'organisation et le fonctionnement de la traction par locomotive dans le canal de Sip.

## CHAPITRE I

### Exécution de la traction

#### Article 1

L'Administration de la traction par locomotive sur le canal de Sip (ci-après : Administration) fournira, sans égard à la nationalité, l'aide à tout bâtiment ou convoi remorqué montant qui en fait la demande et qui dans le canal de Sip est capable de parvenir par ses propres moyens jusqu'aux aires de transmission du câble de traction de la locomotive.

Les bâtiments non-automoteurs ne sont pas tractionnés, sauf quand ils font partie d'un convoi remorqué ou en cas d'accident visé à l'alinéa 2 de l'article 21 du présent Règlement.

L'aide est fournie moyennant paiement du tarif arrêté et promulgué par l'autorité compétente.

#### Article 2

Les demandes de traction par locomotive sont à soumettre à l'Administration siégeant à Kladovo-Canal de Sip.

La demande de traction doit indiquer :

1. l'heure de l'arrivée dans le canal de Sip du bâtiment ou du convoi remorqué ;

2. la dénomination du bâtiment ou du remorqueur et sa puissance en CV ;

3. le nombre des unités formant le convoi remorqué, la portée en lourd et le poids de la cargaison en tonnes ainsi que le nom ou le numéro des unités.

Si l'utilisation de la traction est désirée avant 7 heures du matin, la demande doit parvenir à l'Administration, à Kladovo-Canal de Sip, la veille jusqu'à 22 heures. Si la traction est désirée pour après 7 heures, l'Administration doit être prévenue au moins 3 heures avant, compte tenu des heures de fermeture du passage vers l'amont, indiquées dans le Règlement de navigation sur le secteur des Portes de Fer.

Le capitaine du bâtiment peut, au cours des opérations de traction, s'entendre directement avec le conducteur de la locomotive sur l'heure de la traction des unités du convoi remorqué.

### Article 3

#### *Communication de l'heure de l'exécution de la traction*

L'Administration de Kladovo-Canal de Sip communiquera aux intéressés les heures prévues pour la satisfaction de la demande de traction ; la communication sera faite jusqu'à 20 heures à ceux qui auront demandé la traction pour le jour suivant, et dès que possible à ceux qui l'ont demandée pour le jour même.

Les bateaux ou convois remorqués qui n'ont pas pu être avertis de la réception de leur demande de traction doivent, avant leur départ de Kladovo, s'informer auprès de l'Administration sur l'heure de la satisfaction de leur demande.

### Article 4

#### *Perturbations dans les communications*

Dans le cas où par suite de l'interruption de la communication téléphonique entre Kladovo et le siège de la traction par locomotive, ou pour tout autre raison, il est impossible de transmettre à temps la demande de traction, l'Administration mettra en service une locomotive aussitôt qu'un bateau ou convoi remorqué en aura fait la demande à son passage à Gura Văii en émettant un son long de sifflet ou de sirène et en montrant à bâbord un ou deux pavillons rectangulaires de couleur quelconque, hissés à mi-mât.

### Article 5

#### *Retard ou non-utilisation de la traction demandée*

Pour tout retard ou non-utilisation de la traction demandée il sera payé une indemnité de dédommagement dont le montant est déterminé par l'article 2 du Tarif de la traction par locomotive dans le canal de Sip.

### Article 6

#### *Annulation de la demande de traction*

Toute demande de traction peut être annulée à condition que l'avis en arrive à l'Administration au moins 3 heures avant l'heure pour laquelle la traction a été annoncée.

### Article 7

#### *Ordre de satisfaction des demandes de traction*

La traction par locomotive sera effectuée dans l'ordre de l'arrivée des bâtiments ou convois remorqués au débouché aval du canal de Sip.

## Article 8

### *Nombre de locomotives en service*

L'Administration de la traction par locomotive mettra en service une ou deux locomotives, suivant le nombre des demandes de traction.

Si trois ou plusieurs demandes de traction sont faites approximativement à la même heure, ou si trois ou plusieurs bâtiments ou convois remorqués attendent l'aide de la traction en aval du canal Mali Djevrin, l'Administration mettra en service deux locomotives afin que la traversée puisse s'effectuer le plus rapidement possible.

## Article 9

### *Exécution de la traction*

Quand deux locomotives sont simultanément de service, la deuxième ne peut commencer la traction avant que la première ne soit arrivée à la hauteur de la borne hectométrique 0 du canal.

Au cours de la traction, la deuxième locomotive doit régler sa marche de manière qu'il y ait une distance d'au moins 300 mètres entre elle et le dernier bâtiment du convoi tractionné par la première locomotive.

## Article 10

### *Signaux d'avertissement de la traction par locomotive*

Quand la locomotive est prête à effectuer la traction, l'Administration hisse sur le poteau de signalisation un ballon noir-blanc pour avertir les bâtiments - qui à leur passage à Gura Văii ont signalé leur intention d'utiliser l'aide de la locomotive pour la traversée du canal de Sip - que la traction est à leur disposition.

L'Administration de la traction par locomotive ne peut hisser de signal avant que la locomotive ne soit prête à transmettre le câble de traction au bateau ou au convoi remorqué ayant demandé la traction.

## Article 11

### *Manoeuvres précédant la traction*

La locomotive en service doit en principe se trouver au débouché aval du canal de Sip et le câble de traction doit être déroulé en longueur suffisante et prêt à être lancé au bâtiment à tractionner, avant encore que ce dernier ne parvienne à la hauteur de la passerelle de lancement du câble où commence la traction.

Le câble de traction est transmis :

a) de la passerelle de l'hectomètre +15 du canal, quand le bâtiment qui a demandé la traction a hissé à bâbord, à mi-mât, un pavillon rectangulaire quelconque ;



b) de la passerelle de l'hectomètre +16 du canal, quand le bâtiment a hissé à bâbord, à mi-mât, deux pavillons rectangulaires de couleur quelconque.

## Article 12

### *Transmission du câble de traction*

Le personnel de la traction par locomotive affecté au lancement du câble de traction, doit saisir le câble jeté du bâtiment qui sera directement halé, l'attacher au câble de traction et veiller, en commun avec le personnel du bâtiment, à ce qu'il parvienne au bâtiment sans retard et sans tomber à l'eau.

## Article 13

Quand le personnel du bâtiment directement halé a indiqué par un signal à la main que le câble de traction est en place, la locomotive se met lentement en marche et augmente progressivement de vitesse. Quand le câble de traction est suffisamment tendu la locomotive émet un son de sifflet pour indiquer au remorqueur ou au bâtiment isolé qu'il doit augmenter progressivement sa vitesse.

## Article 14

### *Vitesse de marche pendant la traction*

Pendant la traction d'un convoi remorqué, la locomotive doit régler sa marche de manière que le câble du remorqueur soit suffisamment tendu. Le conducteur du remorqueur doit y veiller rigoureusement. La vitesse de marche de la locomotive doit être autant que possible égale à celle du remorqueur de sorte que le câble du remorqueur ne plonge pas trop et ne s'accroche pas au fond du canal.

La locomotive développera une vitesse de marche de 6 km/h quand elle tractionne un bâtiment isolé.

## Article 15

### *Croisement des bateaux avalants*

Quand le poste de signalisation de Sip hisse le pavillon rouge signalant la présence de bâtiments avalants dans la section balisée en aval de Vodica, la locomotive de même que le remorqueur ou le bâtiment isolé, régleront leur marche de manière que le croisement avec le ou les bateaux avalants s'exécute en aval de l'hectomètre +5 du canal. Dans ce cas, chaque bâtiment doit se tenir sur sa gauche.

## Article 16

### *Dépassement*

Dans le canal de Sip il est interdit au convoi remorqué, halé par la locomotive, de dépasser un autre bateau ou convoi remorqué ou de trop s'en

approcher. La locomotive et le remorqueur sont tenus de régler leur marche de manière telle qu'il y ait une distance d'au moins 100 mètres entre la poupe du dernier bâtiment du convoi précédant et la proue du remorqueur dont le convoi est halé par la locomotive.

Si le remorqueur dont le convoi est halé par la locomotive se laisse dépasser en aval de l'hectomètre +5 du canal par un bâtiment isolé, ce dont il l'avertit par l'émission d'un son long de sifflet ou de sirène — la locomotive et le remorqueur ralentiront leur marche jusqu'au moment où le bâtiment isolé aura dépassé le remorqueur. Le bâtiment isolé se tient sur sa droite.

## Article 17

### *Demande de traction dans le canal même*

Le bâtiment automoteur montant dans le canal de Sip qui ne peut surmonter l'action du courant demandera l'aide de la locomotive au moyen des signaux prévus à l'article 4. L'Administration prendra, dès que possible, toutes les mesures nécessaires afin de lui assurer la traversée du canal de Sip.

Afin d'épargner au bâtiment la manoeuvre de marche arrière jusqu'à l'une des passerelles de lancement du câble se trouvant aux hectomètres +15 et +16 du canal, le câble de traction sera transmis au bâtiment, respectivement à la première unité d'un convoi remorqué, au point du canal où l'aide aura été demandée.

Dans de tels cas le lancement du câble de traction et le commencement de la traction seront effectués conformément aux dispositions des articles 12 et 13.

## Article 18

### *Fin de la traction*

Avant d'arriver au lieu où s'achèvera la traction, la locomotive émet deux sons de sifflet pour indiquer que le bâtiment directement halé doit se préparer à larguer le câble de traction.

A l'achèvement de la traction, la locomotive émet au moment de son arrêt un son de sifflet ; après ce signal le câble de traction doit être immédiatement largué.

Afin d'assurer la mise en place et le largage rapides du câble de traction, il doit se trouver à bord du bâtiment directement halé un personnel suffisant.

## Article 19

### *Enroulement du câble de traction*

Quand le personnel du bâtiment directement halé indique par un signal à la main que le câble de traction est largué, le câble doit être lentement enroulé sur la bobine du treuil. Le manipulateur du treuil doit veiller à ce que les couches de câble soient régulièrement alignées sur la bobine.

L'extrémité du câble de traction munie de la boucle, doit être placée sur le treuil, prête à la transmission du câble.

## Article 20

### *Retour de la locomotive*

Si, après l'achèvement de la traction et de l'enroulement du câble, la locomotive a encore des tractions à accomplir, elle retournera au débouché aval du canal en prenant la voie principale, à une vitesse maximum de 20 km/h.

Dans le cas où la deuxième locomotive tractionne également, la première locomotive, mentionnée dans l'alinéa précédent, retournera au débouché aval du canal par la voie secondaire. Si à la hauteur de l'hectomètre +5 elle est rejointe par la deuxième locomotive tractionnant un bateau ou un convoi, elle doit se garer et attendre cette dernière sur le triangle à l'extrémité aval de la voie.

## Article 21

### *Manoeuvres en cas d'accident (rupture du câble de traction)*

En cas de rupture du câble de traction au cours du halage, la locomotive doit émettre des sons de sifflet intermittents, et pendant que le remorqueur s'arrête, elle changera le tender muni du treuil et continuera la traction suivant les dispositions des articles 12 et 13.

Si la deuxième locomotive est sous pression mais ne tractionne pas, elle doit se rendre sur place dès que les signaux d'alarme de la première locomotive se font entendre et poursuivre le halage de la traction lâchée.

Dans le cas où les deux locomotives sont en train de tractionner et que le câble de la première traction montante se rompt, la seconde locomotive, si cela s'avère indispensable, se délibérera de sa traction et s'empressera de saisir la première traction. Le capitaine du bâtiment ou du remorqueur de la seconde traction est responsable de l'exécution rapide de cette manoeuvre.

## Article 22

### *Manoeuvres en cas d'accident (avaries)*

En cas d'avarie du remorqueur ou des unités qu'il conduit, le personnel de la locomotive en sera averti par les moyens les plus rapides (succession de plus de 5 sons brefs de sifflet ou de sirène, appels à la voix, etc.). Dans ce cas le personnel de la locomotive doit exécuter les manoeuvres exigées par les circonstances et accordées avec le capitaine du bâtiment sur la demande duquel il attachera à la rive les câbles qui lui seront jetés, lâchera le câble de traction ou fera marche arrière avec le convoi, en manoeuvrant de manière à parer le mieux possible aux conséquences de l'avarie.

## Article 23

### *Aide en cas d'avarie d'un bâtiment automoteur*

Le personnel de la traction par locomotive aidera aussi, dans la mesure du possible, tout bâtiment ou convoi remorqué traversant le canal de Sip par ses propres moyens, qui aurait subi avarie ou accident.

## Article 24

### *Rapport sur l'accident ou l'avarie*

Tout accident, ou avarie, survenu dans le canal de Sip au cours de la traction, ou arrivé aux bâtiments visés à l'article 23, doit être immédiatement communiqué par l'Administration à la capitainerie de port de Kladovo, afin que celle-ci puisse prendre à temps toutes les mesures nécessaires, et procéder à l'enquête sur les lieux. Le capitaine du bâtiment qui a subi une avarie est autorisé à être présent à l'enquête.

Indépendamment de l'enquête, l'Administration doit, le plus tôt possible, envoyer au Secrétariat des Communications de la République Populaire de Serbie le procès-verbal sur les circonstances de l'accident ou de l'avarie.

## Article 25

### *Interruption de la traction*

L'aide de la locomotive ne sera fournie à aucun bâtiment ou convoi remorqué aux heures lesquelles, selon les dispositions relatives à la navigation sur le secteur des Portes de Fer, sont réservées à la navigation vers l'aval, ce sauf dans les cas prévus aux articles 17, 21, 22 et 23, ou quand la capitainerie de port de Kladovo ou le poste de signalisation de Sip annonce à l'Administration qu'aucun bâtiment ou convoi remorqué avalant n'est attendu sur la section balisée en aval de Vodica.

## Article 26

### *Réclamations*

Toute réclamation ou plainte de l'Administration contre des bateliers ayant contrevenu au présent Règlement sera soumise à la capitainerie du port de Kladovo et communiquée au Secrétariat des Communications de la République Populaire de Serbie. Toute réclamation ou plainte des bateliers contre l'Administration sera déposée à la capitainerie du port de Kladovo.

## CHAPITRE II

### **Enregistrement de la traction**

## Article 27

### *Registre des tractions*

L'Administration de la traction par locomotive dressera, conformément aux instructions du Président à la Communication du Gouvernement de la République Populaire de Serbie, un registre des demandes de traction et un registre des tractions exécutées.

En cas de procès, les intéressés peuvent faire appel aux données de ces registres.

#### Article 28

Le présent Règlement entre en vigueur le jour de sa publication au « Journal officiel de la République Populaire de Serbie ».

**REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE**

**EXTRAIT DU  
REGLEMENT DE POLICE RELATIF A LA NAVIGATION  
SUR LE DANUBE SUR LE SECTEUR DE LA  
REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE**

**DISPOSITIONS GENERALES**

Article 3

*Attributions des autorités de la Police fluviale*

Les capitaines, patrons ou conducteurs des bâtiments, établissements ou engins flottants, radeaux et trains de bois, doivent se conformer aux ordres qui leur sont donnés afin d'appliquer les dispositions du présent Règlement de Police et dans le cadre de celui-ci par les autorités de la Police fluviale. Lesdites autorités ont le droit de procéder à tout moment, et dans les limites de leur compétence locale, à toutes les constatations visant à contrôler si les dispositions du présent Règlement de Police sont suivies.

*Devoirs des personnes exerçant la navigation*

Dans ce but, les capitaines, patrons et conducteurs sont tenus de prêter l'assistance nécessaire aux autorités mentionnées ci-dessus.

Article 4

*Obligations des personnes exerçant la navigation*

Les capitaines, patrons et conducteurs sont tenus, sur demande des autorités de la Police fluviale, d'indiquer leur nom et de fournir toutes les pièces et certificats qui leur seront demandés, afin de contrôler la véracité de leurs indications ou pour constater leur identité ou celle de l'équipage.

Article 5

*Interrogatoires et dépositions*

Dans le but de l'application du présent Règlement de Police, les capitaines, patrons et conducteurs ne doivent pas refuser que l'on procède à un interrogatoire ni que l'on demande une déposition, soit de leur part, soit de celle de leur équipage.

## PARTIE I

### SIGNIFICATION DES TERMES EMPLOYÉS DANS LE PRÉSENT RÈGLEMENT DE POLICE

#### Article 6

Les termes mentionnés ci-après, employés dans le présent Règlement de Police ont toujours la signification suivante :

#### *Bâtiments*

**Bâtiments** : Employé en général et sans distinction de la catégorie, ce terme comprend les bâtiments de toute catégorie comme : bâtiments de mer à la différence des bâtiments de navigation intérieure, bâtiments à vapeur à la différence des bâtiments à voiles, paquebots, cargos à propulsion de vapeur ou de moteur (cargo vapeur, cargo automoteur), remorqueurs, remorques (bâtiments remorqués), yachts à vapeur et à voiles, bâtiments à l'aviron, bateaux de pêche, hydroglisseurs, etc. Lorsque le terme « bâtiment à vapeur » est employé sans qu'il soit précisé qu'il s'agit d'un bâtiment à vapeur naviguant isolément ou en tête d'un train de remorque, il sous-entend toujours les deux possibilités.

#### *Petits bâtiments*

**Petits bâtiments** : Sans distinction du moyen de propulsion les bâtiments ou bateaux dont le déplacement à la plus profonde immersion autorisée du bâtiment est de vingt tonnes métriques ou moins.\* Les bâtiments ou petits bâtiments munis de moyens de propulsion mécaniques autres que des machines à vapeur et ayant leur source d'énergie sur le bâtiment même, sont assimilés aux bâtiments à vapeur pour ce qui est de l'application du présent Règlement de Police.

Il en est de même pour les hydravions tant qu'ils flottent sur le fleuve.

#### *Établissements flottants*

**Établissements flottants** : Tous les établissements flottants servant à l'installation de bains ou d'entreprises commerciales (moulins, etc.), docks, hangars, et appontements flottants, pontons d'accostage et d'autres pontons, bacs et unités flottantes traversant le fleuve d'une rive à l'autre.

#### *Engins flottants*

**Engins flottants** : Tous les engins flottants portant des appareils mécaniques, tels que des engins de dragage, élévateurs, grues flottantes, pompes, sonnettes, etc.

\*) Le déplacement se calcule approximativement par la formule suivante :  $\frac{3}{4}$  du produit de la longueur par la largeur et par le tirant d'eau moyen du bâtiment immergé jusqu'à la ligne de flottaison ayant un maximum de chargement, dans la mesure de la longueur, le timon et le beaupré n'étant pas inclus ; dans celle de la largeur, la ceinture d'accostage étant également exclue.



## *Radeaux*

**R a d e a u x :** Radeaux proprement dits ou trains de bois, assemblés plus ou moins rigidement.

### *Trains de remorque*

**T r a i n s d e r e m o r q u e :** Assemblages comportant un ou plusieurs remorqueurs et les unités flottantes (bâtiments, établissements ou engins flottants, radeaux ou trains de bois) qui sont remorquées par les premiers soit à couple, soit à la remorque ou bien en flèche, ou bien en arbalète.

### *Tirant d'eau*

L'expression « tirant d'eau » employé dans la même phrase que l'expression « bâtiment », se rapporte, lorsque ce dernier est à la tête d'un train de remorque, au bâtiment du train de remorque ayant le tirant d'eau le plus profond.

## Article 7

### *Capitaines, patrons, conducteurs de radeaux*

Les expressions capitaine, patron, conducteur de radeaux, quelque soit leur titre dans les différentes flottes, ont les significations suivantes :

**C a p i t a i n e s :** Les personnes qui commandent un bâtiment et qui sont responsables de la navigation des bâtiments à voiles, à vapeur et des bâtiments qui leur sont assimilés.

**P a t r o n s :** En particulier les personnes qui ont le commandement et qui sont responsables de la navigation des petits bâtiments à voiles, à vapeur et des bâtiments qui leur sont assimilés, des bâtiments à l'aviron et des bâtiments qui, sans être munis de voiles ou de moyens de propulsion mécaniques, en général sont seulement remorqués sur le fleuve par d'autres bâtiments.

**C o n d u c t e u r s d e r a d e a u x :** Les personnes chargées de la conduite des radeaux et des trains de bois.

## Article 8

### *Dispositions concernant les petits bâtiments*

Sauf dispositions spéciales concernant les petits bâtiments, les dispositions générales pour les bâtiments s'appliquent également aux petits bâtiments.

## Article 9

### *Assimilation*

Pour ce qui est de l'application des dispositions contenues dans les Parties II, III, IV et V du présent Règlement de Police, les établissements

et engins flottants, naviguant ou stationnant sur le fleuve en dehors des ports, sont assimilés à la catégorie de bâtiments à laquelle ils correspondent en raison de leur déplacement ou du mode de leurs moyens de propulsion ; sauf dispositions spéciales se rapportant à eux, les dispositions concernant les bâtiments s'appliquent également à eux.

## PARTIE II

### DISPOSITIONS RELATIVES AUX BATIMENTS DE TOUTES CATEGORIES

#### CHAPITRE I

##### **Marques d'indentification et autres. Dispositifs de navigation. Moyens de signalisation.**

###### Article 10

###### *Marques d'identification*

Dans le but de les identifier d'une manière générale, les bâtiments doivent porter aux côtés extérieurs l'indication de leur nom, de leur numéro ou de leur dénomination particulière. Ces marques doivent être facilement lisible des deux côtés.

###### Article 11

###### *Echelle du tirant d'eau*

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

Ces échelles doivent être indiquées en double, soit en avant et en arrière sur les côtés du bâtiment, soit à l'étrave et à l'étambot, de sorte qu'une d'elles permette toujours de constater dans quel degré le point le plus bas du bâtiment se trouve immergé.

La manière dont sont disposées lesdites échelles du tirant d'eau doit figurer dans une pièce authentique du bâtiment.

###### Article 12

###### *Limite de charge*

La ligne de flottaison en charge du bâtiment fixée dans une des pièces authentiques du bâtiment doit être marquée d'une manière clairement visible des deux côtés du bâtiment vers le milieu de la longueur du bâtiment. Le bâtiment ne doit pas être chargé au-delà de cette ligne.

Chacune des indications de cette ligne doit consister en un cercle ayant 15 cm de diamètre coupé le long du diamètre par une ligne horizontale longue de 25 cm et large de 2 cm. Le bord inférieur de cette ligne doit coïncider avec la ligne de flottaison en charge et être estampé ou taillé dans la coque du bâtiment.

## Article 13

### *Nombre maximum de passagers*

Les bâtiments spécialement destinés au transport des passagers doivent afficher d'une manière nettement visible sur le bâtiment le nombre maximum de passagers qu'ils peuvent, suivant les pièces authentiques en leur possession, prendre à bord. Dans aucun cas le nombre des passagers ne doit dépasser le nombre maximum ainsi déterminé.

## Article 14

### *Moyens de navigation et dispositifs de sauvetage*

Les bâtiments sont tenus d'avoir à bord les moyens de navigation et de sauvetage indiqués dans leurs pièces authentiques.

## Article 15

### *Moyens de signalisation visuelle*

Tout bâtiment est tenu d'être muni d'un nombre suffisant de pavillons, de ballons et de feux, afin de pouvoir montrer de jour et de nuit les signaux prescrits par le présent Règlement de Police.

Les pavillons utilisés pour la signalisation doivent être de couleur nettement distincte et doivent mesurer au moins 1 m de largeur et 0,7 m de hauteur.

## Article 16

### *Marques d'identification des bâtiments à forme symétrique*

Les bâtiments dont la forme symétrique ne permet pas une distinction de la proue et de la poupe doivent, lorsqu'ils sont en marche, afin d'indiquer leur direction de marche, porter un disque d'un diamètre d'au moins 0,6 m rayé par des bandes horizontales rouges et blanches, disposé verticalement suivant l'axe longitudinal du bâtiment, à son extrémité avant dans le sens de la marche.

## Article 17

### *Marques d'identification des remorqueurs*

Les bâtiments à vapeur lorsqu'ils remorquent d'autres unités doivent porter en tête du mât un pavillon bleu de forme rectangulaire.

## Article 18

### *Moyens de signalisation phonique*

Tout bâtiment à vapeur doit être muni d'un sifflet à vapeur ou d'une sirène suffisamment forts, disposés de sorte que le son ne soit entravé par

aucun obstacle. A l'exception des petits bâtiments à vapeur, ils doivent également être pourvus d'une cloche suffisamment forte.

Tout bâtiment à voiles, à l'exception des petits bâtiments, doit être muni d'une cloche et d'une trompe de brume, d'un cor ou d'une trompette.

Tous les autres bâtiments qui ont à faire entendre des signaux phoniques, utiliseront le cor, la trompette ou la voix humaine. Les sons émis en tant que signaux phoniques doivent être nettement perceptibles.

On entend par *son bref* le son ayant la durée d'une à deux secondes, par *son prolongé* le son ayant la durée de quatre à six secondes.

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

## CHAPITRE II

### Dispositions générales relatives à la navigation sur le fleuve

#### Article 19

##### *Mesures de précaution pour la marche et le stationnement*

Tout capitaine ou patron d'un bâtiment en marche ou en stationnement veillera à ce qu'il ne cause pas d'entraves à la navigation et à ce qu'il ne cause pas de dommage à d'autres bâtiments, établissements ou engins flottants, radeaux ou bateaux naviguant ou stationnant sur le fleuve.

Il appliquera les mêmes soins à la sécurité de son propre bâtiment, il veillera notamment à ce que les ancres, amarres, moyens de signalisation de même que tous les dispositifs et pièces d'équipement destinés à la navigation et à la sauvegarde de la sécurité du bâtiment soient à tout moment disponibles à être immédiatement utilisés.

Les capitaines et patrons des bâtiments, afin de rester au courant en ce qui concerne la navigabilité sur les différents secteurs du fleuve, liront des « Avis aux navigateurs », d'autre part ils se renseigneront par leur propre observation sur l'état actuel du chenal, les indications dans les « Avis aux navigateurs » sus-mentionnés n'étant communiquées par les autorités des pays traversés qu'à titre indicatif.

#### Article 20

##### *Tirant d'eau*

Les capitaines ou patrons sont tenus de régler à temps le tirant d'eau de leur bâtiment en conformité avec la profondeur d'eau, les gués et bas-fonds à traverser, de sorte que le danger d'échouage soit évité.

#### Article 21

##### *Passages où les bâtiments à vapeur sont tenus de diminuer leur vitesse*

Les bâtiments à vapeur et les bâtiments qui leurs sont assimilés passant près d'un port ou à proximité de lieux d'accostage où stationnent

d'autres bâtiments, établissements ou engins flottants, radeaux ou trains de bois, ralentiront à temps suffisamment leur vitesse, afin d'éviter le danger de leur causer un dommage, et, si c'est nécessaire, ils arrêteront complètement leurs machines, à condition que leur bâtiment même et les unités remorquées par ce dernier ne soient pas exposés au danger. Les mêmes obligations incombent aux bâtiments sus-mentionnés, lorsqu'ils passent à proximité de trains de remorque, de bâtiments sans pont de radeaux, de barques ou bateaux lourdement chargés et de tout autre bâtiment naviguant sur le fleuve et aussi en passant près de bâtiments échoués ou coulés.

## Article 22

### *Navigation dans les coudes brusques et passes étroites du fleuve*

Le bâtiment traversant les passes étroites, les coudes brusques du chenal et d'une manière générale les endroits où la visibilité est insuffisante, ne doit pas trop s'approcher du bâtiment qui le précède.

## Article 23

### *Passage sous les ponts fixes*

Si des signes convenus indiquent que le passage sous un pont n'est permis que par une ouverture déterminée de celui-ci, les bâtiments ne doivent passer que par l'ouverture ainsi signalée.

### *Entretien du feu dans la chaudière*

En passant sous des ponts, l'entretien du feu de la chaudière est à régler de manière à éviter un dégagement exagéré de fumée.

## Article 24

### *Passage sous des pontons*

Lors du passage sous des pontons, les bâtiments modéreront à temps leur vitesse et ne navigueront pas avec plus de force qu'il n'est nécessaire pour leur déplacement et pour une navigation sûre.

De plus, avant d'approcher le ponton, ils sont tenus de signaler leur approche par un son prolongé de sifflet ou de sirène et de régler leur vitesse de marche de manière à ne pas s'engager dans l'ouverture du ponton avant que les signaux du ponton ne leur aient indiqué que le passage est libre.

## Article 25

### *Navigation à la dérive*

Il est interdit qu'un groupe composé de plus de deux bâtiments accouplés navigue à la dérive.

Il est interdit qu'un bâtiment navigue à la dérive en travers du courant du fleuve.

## Article 26

### *Marques distinctives des bâtiments naviguant à la dérive*

De jour, les bâtiments naviguant à la dérive sont tenus de porter visiblement sur une corde un ballon noir d'un diamètre d'au moins 0,6 m et, au-dessous à une distance de 1 m, un pavillon rectangulaire d'une couleur quelconque.

### *Passage dans lesquels il y a interdiction de laisser traîner les ancres ou les chaînes*

Les bâtiments ne doivent pas laisser traîner leurs ancres ou chaînes en des endroits où sont immergés des câbles télégraphiques ou autres ou des tuyaux ; ces endroits sont jalonnés par des signes côtiers portant une ancre renversée.

## Article 27

### *Trains de remorque*

Le remorquage de bâtiments, établissements ou engins flottants, radeaux ou trains de bois s'effectue moyennant un, ou le cas échéant, plusieurs remorqueurs d'une telle puissance de sorte que le remorquage et toutes les manoeuvres nécessaires soient exécutés en sécurité.

Lorsque plusieurs bâtiments participent au remorquage, il incombe au capitaine du bâtiment qui précède immédiatement les unités remorquées de diriger le train de remorque. Ce capitaine veillera lors de l'exécution des manoeuvres nécessaires à la sécurité des unités remorquées aussi bien qu'au maintien de l'ordre de marche parmi les bâtiments formant le train de remorque.

## Article 28

### *Trains de remorque*

Lorsque les bâtiments, établissements ou engins flottants, radeaux ou trains de bois remorqués s'amarrent ou mouillent l'ancre à un endroit quelconque du fleuve, il est interdit que le remorqueur les quitte avant qu'ils aient dégagé le chenal.

## Article 29

### *Navigation à la même hauteur*

Il est interdit que deux ou plusieurs bâtiments ou trains de remorque naviguent à la même hauteur, sauf dans le cas et dans le laps de temps où l'un de ces bâtiments ou trains de remorque est obligé de trémater un autre.

## Article 30

### *Organisation de courses nautiques et de fêtes sur l'eau*

L'organisateur de courses nautiques et de fêtes sur le fleuve est tenu de requérir au préalable une permission auprès des autorités de la Police fluviale.

## Article 31

### *Barrages et rets pour les poissons*

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

## Article 32

### *Abus des moyens de signalisation*

Il est interdit aux bâtiments à vapeur et aux autres bâtiments qui leur sont assimilés naviguant en vue d'autres bâtiments ou radeaux, d'utiliser leurs sifflets ou sirènes de même que les signaux visuels ou phoniques à d'autres buts et dans d'autres significations que ceux prévus par le présent Règlement de Police sauf pour donner le signal de secours au moment d'un danger sérieux.

## Article 33

### *Interdiction de jeter par-dessus bord du lest, des cendres, des scories, etc.*

Il est interdit aux bâtiments de jeter par-dessus bord scories ou autres produits similaires, sauf s'ils sont en marche et se trouvent à des endroits éloignés d'au moins 20 mètres de la rive et où l'eau a une profondeur de plus de deux mètres.

Ils jetteront leur lest par-dessus bord seulement aux endroits spécialement indiqués à cette fin par les autorités compétentes.

## Article 34

### *Obligation de communiquer les observations importantes pour la navigation faites pendant la marche*

Les capitaines ou patrons sont tenus de communiquer aux agents de la Police fluviale au premier port qu'ils accostent, ou lors d'une rencontre avec eux pendant la marche, toute observation faite relative à un changement de l'état de la voie navigable et au déplacement des balises, des signaux côtiers et d'autres signaux, de même que toute autre observation intéressant la navigation, notamment tout échouement et avarie.

Ils sont expressément obligés de communiquer aux autorités locales les plus proches tout échouement et toute avarie susceptible de bloquer la voie navigable ou de mettre en danger des vies humaines.

## Article 35

### *Obligations générales*

Aucune disposition du présent Règlement de Police ne dispense le capitaine ou l'équipage d'un bâtiment de la responsabilité des suites d'une négligence quelconque, concernant l'obligation de montrer les feux prescrits, l'usage des signaux, le service de garde, de même que toutes les mesures de précaution préconisées par l'expérience générale du navigateur fluvial ou par les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le bâtiment.

## CHAPITRE III

### **Dispositions concernant la rencontre des bâtiments**

## Article 36

### *Bâtiments à voiles ou à vapeur*

Pour ce qui est de l'application des dispositions de ce chapitre, tout bâtiment naviguant à voiles et non pas à vapeur (moteur) est considéré comme bâtiment à voiles, et tout bâtiment naviguant à vapeur, qu'il porte des voiles ou pas, est considéré comme bâtiment à vapeur.

### *Bâtiments en marche*

Un bâtiment se trouve en marche dans le sens des dispositions suivantes, s'il n'est ni mouillé, ni échoué, ni amarré.

## Article 37

### *Signaux phoniques lors d'une rencontre*

Lorsque les bâtiments sont en vue l'un de l'autre, le bâtiment à vapeur en marche, qui, d'après les prescriptions du présent Règlement de Police, est autorisé ou obligé de changer de route, est tenu d'indiquer cette manœuvre par les signaux suivants de sifflet ou de sirène :

Un son bref signifie : « Je viens sur tribord ».

Deux sons brefs signifient : « Je viens sur bâbord ».

Trois sons brefs signifient : « Ma machine fonctionne en arrière » ou « Je veux tourner contre le courant » ou « Je veux tourner avec le courant ».

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

Pour attirer l'attention des autres bâtiments ou radeaux naviguant sur le fleuve, les bâtiments en marche feront entendre un son prolongé.



## Article 38

### *Signaux visuels en cas de rencontre*

Les signaux visuels mentionnés à l'article 49 sont les suivants :

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

d e n u i t — en émettant également à tribord une succession d'éclats blancs moyennant un fanal prévu à cette fin. Chaque éclat doit avoir une durée d'environ une seconde et être suivi d'une éclipse complète de même durée. Les éclats doivent être visibles à une distance d'au moins 1,5 km et seulement dans la direction du bâtiment qui vient à la rencontre.

Ces signaux, de jour et de nuit, une fois montrés, doivent continuer sans interruption, jusqu'à la fin du croisement des bâtiments, sous les réserves exprimées ci-dessous aux alinéas 4 et 6 de l'article 48.

## Article 39

### *Interdiction de couper la route à un autre bâtiment*

Aucun bâtiment en marche ou lors de son départ ne doit couper la route à un autre bâtiment ou radeau afin de ne pas entraver sa navigation.

En général les bâtiments doivent éviter de traverser le fleuve devant la proue d'un autre bâtiment marchant en amont ou avalant, tourner ou virer de bord avec le courant, à condition qu'il ne leur soit impossible d'agir autrement.

La même disposition est à observer à l'égard des radeaux avalants.

## Article 40

### *Interdiction pour les bâtiments de trémater ou de se rencontrer dans les coudes brusques et les passes étroites du fleuve*

Dans les coudes brusques et aux endroits où le chenal ne présente pas une largeur suffisante pour permettre à deux bâtiments de le passer à la même hauteur, il est en général interdit aux bâtiments de trémater un autre ou de le rencontrer.

De même il y a interdiction pour les bâtiments de trémater ou de rencontrer un autre bâtiment ou radeau dans les ouvertures des pontons, de même que dans les ouvertures de ponts fixes, à l'exception des cas où des dispositions spéciales permettent un tel passage sous les ponts ou pontons sus-mentionnés.

## Article 41

### *Approche d'une passe étroite ou d'un coude brusque*

Les bâtiments avalants, avant de s'engager dans une passe étroite ou dans un coude brusque du fleuve sont tenus de signaler leur approche en faisant entendre par un des moyens de signalisation phoniques énoncés ci-dessus à l'article 18, à l'exception de la cloche, un son prolongé.

De plus, si le passage n'est pas réglé par des signaux de poste de garde, ils sont tenus de modérer leur vitesse jusqu'au moment où ils auront, à partir du poste de commande, une vue suffisamment large en aval pour être sûrs qu'aucun bâtiment allant en amont n'est déjà entré dans ce passage ou n'est en train de le faire. Dans ce dernier cas, le bâtiment avalant exécutera les manoeuvres nécessaires, afin de ne pas y entrer avant que le chenal soit libre.

#### Article 42

##### *Approche devant une passe étroite ou un coude brusque du fleuve*

Les bâtiments marchant en amont, avant de s'engager dans une passe étroite ou un coude brusque du fleuve, sont tenus de signaler leur approche par les signaux prévus ci-dessus à l'article 41 et avant de commencer de s'y engager ils s'assureront qu'aucun bâtiment ou radeau avalant n'y est déjà entré ou n'est en train de le faire.

De plus, au cas où le passage ne serait pas réglé par des signaux de poste de garde, et si dans une passe étroite une rencontre avec un radeau ou bâtiment avalant, qui s'y est déjà engagé ou bien qui a signalé son approche par des signaux, est possible, lesdits bâtiments sont tenus d'attendre en aval de la passe jusqu'à ce que l'autre bâtiment ou radeau ait terminé son passage.

#### Article 43

##### *Obligation d'attendre en aval d'une passe étroite*

Lorsqu'un bâtiment marchant en amont est obligé d'attendre lors de son approche à une passe étroite en aval de celle-ci, jusqu'à ce qu'un bâtiment ou radeau avalant ait passé cet endroit, il est tenu de s'installer du côté du chenal où sa présence et celle des unités à la tête desquelles il se trouve, constitue le moins d'entrave ou le moins de danger pour le bâtiment ou radeau avalant.

#### Article 44

##### *Trémalage à l'entrée d'une passe étroite ou d'un coude brusque*

Lorsqu'un bâtiment isolé à faible vitesse ou celui qui remorque un train est rattrapé juste à l'entrée d'une passe étroite par un autre bâtiment à vapeur naviguant isolément, il doit, si ce dernier en fait la demande, se laisser dépasser par celui-ci avant de s'engager dans la passe en faisant entendre 5 sons prolongés et consécutifs du sifflet ou de la sirène. En tout cas, les deux bâtiments doivent se conformer aux stipulations des articles 50 et 51 ci-après.

#### Article 45

##### *Rencontre aux passages difficiles du fleuve*

Dans les secteurs du fleuve où la direction du chenal par rapport à sa position à l'égard des rives change fréquemment à des distances relative-

ment courtes, ainsi qu'aux endroits où les conditions locales exigent des précautions particulières, afin d'assurer les manoeuvres des bâtiments et radeaux marchant en amont sans risquer des accidents, les bâtiments à vapeur marchant en amont sont tenus de régler leur marche de manière que la rencontre avec les bâtiments ou radeaux avalants ait lieu à un endroit convenable du fleuve. Dans ce but, ils doivent se diriger vers le côté du chenal où leur présence au moment de la rencontre constitue le moins d'entrave ou le moins de danger pour les bâtiments ou radeaux avalants.

Les dispositions de ce paragraphe ne touchent cependant pas aux stipulations des articles 47 et 48 ci-après relatifs à l'usage des signaux et aux manoeuvres à exécuter en cas d'une approche dangereuse.

#### Article 46

##### *Rencontre et trémalage dans les conditions excluant le risque d'un abordage*

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

#### Article 47

##### *Règle générale s'appliquant à une rencontre risquant de provoquer un abordage*

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

#### Article 48

##### *Exceptions à la règle générale*

Dans le cas où un bâtiment se trouve dans l'impossibilité de se conformer à la règle générale établie ci-dessus à l'article 47, sans faire courir à lui-même ou aux bâtiments qu'il remorque un danger imminent, il doit prévenir à temps le bâtiment qui approche en faisant entendre deux sons brefs et consécutifs pour lui indiquer qu'il vient sur bâbord.

Un bâtiment à vapeur se trouvant à la tête d'un train de remorque marchant en amont du côté droit du chenal, peut conserver sa route du même côté du chenal lors de l'approche d'un bâtiment naviguant isolément en aval, lorsqu'il le signale à ce dernier en émettant les signaux mentionnés à l'alinéa ci-dessus.

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

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

Dans tous les cas chacun des bâtiments est tenu de modérer à temps sa vitesse si les circonstances le demandent.

Les mêmes signaux phoniques et les mêmes manoeuvres doivent être utilisés par les deux bâtiments en train de se rapprocher, lorsque, conformément aux dispositions des articles 43 et 45 ci-dessus le bâtiment marchant en amont, en prévoyant les besoins d'un bâtiment avalant, se dirige vers le côté gauche ou, si dans le cas le bâtiment avalant se trouve dans l'impossibilité de se diriger lui aussi vers la gauche.

#### Article 49

##### *Utilisation du pavillon bleu et des éclats blancs*

Les bâtiments sont tenus de montrer à temps les signaux visuels prévus ci-dessus à l'article 38 :

si, en se conformant aux stipulations de l'article 46, chacun des deux bâtiments à vapeur allant en sens contraire doit passer au côté tribord de l'autre, et

si un bâtiment, aux termes de l'article 48, est autorisé à changer sa route vers bâbord, tout en étant obligé d'émettre les signaux phoniques prévus ci-dessus à l'article 48.

#### Article 50

##### *Trématage d'un bâtiment à vapeur*

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

Le bâtiment qui le précède doit s'écarter de sa route sur bâbord dès qu'il est à même de le faire et indiquer l'exécution de cette manoeuvre par deux sons brefs, ralentissant en même temps sa marche.

Ce n'est qu'en ce moment que le premier bâtiment peut accélérer sa marche et dépasser le bâtiment qui le précède en le laissant sur bâbord. Si, pour exécuter cette manoeuvre, il doit aller sur tribord, il fait entendre un son bref du sifflet ou de la sirène.

#### Article 51

##### *Exception à la règle générale*

Si le bâtiment qui précède ne peut, suivant la règle générale énoncée à l'article 50, s'écarter sur bâbord sans danger pour lui-même ou pour les

unités qu'il remorque, il doit s'écarter sur tribord en l'annonçant au bâtiment qui le suit par un son bref.

Ce dernier bâtiment trémate le bâtiment qui le précède en le laissant sur tribord. Si, pour exécuter cette manoeuvre, il doit s'écarter sur bâbord, il fait entendre deux sons brefs du sifflet ou de la sirène.

## Article 52

### *Rencontre d'un bâtiment à vapeur avec un bâtiment à voiles*

Si un bâtiment à vapeur et un bâtiment à voiles naviguant vent arrière ou à pleines voiles, qui marchent en directions contraires, se rapprochent, ils doivent, sous les réserves des dispositions de l'article 48, s'écarter sur tribord.

Dans ce cas, le bâtiment à voiles est assimilé à un bâtiment à vapeur et est tenu d'émettre les signaux prescrits en se servant des moyens de signalisation qu'il possède.

Un bâtiment à vapeur doit passer à côté de sous le vent du bâtiment à voiles naviguant en sens contraire au plus près du vent.

## Article 53

### *Trématage d'un bâtiment à voiles par un bâtiment à vapeur*

Lorsqu'un bâtiment à vapeur veut trémater un bâtiment à voiles il émet, avant de s'être approché à courte distance de ce bâtiment, les signaux phoniques prévus au premier alinéa de l'article 50, et passe de côté de sous le vent de celui-ci.

## Article 54

### *Rencontre avec des bâtiments naviguant à la dérive ou des bâtiments à l'aviron*

Tout bâtiment à vapeur ou à voiles allant en amont ou avalant doit céder la route aux bâtiments non équipés de moyens de propulsion mécaniques et aux radeaux naviguant à la dérive avec le courant, de même qu'aux bâtiments à l'aviron de plus de 20 t de déplacement.

Les bâtiments et radeaux naviguant à la dérive, même lorsqu'ils laissent traîner l'ancre ou la chaîne, sont de leur côté tenus de se tenir le plus près possible de l'une des rives (selon leur choix), afin de gêner le moins possible le passage des autres bâtiments.

Les bâtiments à vapeur qui, la proue tournée en amont et les machines fonctionnant en arrière, naviguent à la dérive avec le courant, sont également obligés, lors de leur rencontre avec d'autres bâtiments à vapeur, d'observer la règle énoncée à l'alinéa précédent.

## Article 55

### *Bâtiments à voiles louvoyants*

En exécutant leurs manoeuvres, les bâtiments à voiles louvoyants feront attention à ne pas se trouver sur la route des bâtiments à vapeur.

## Article 56

### *Rencontre des bâtiments à voiles*

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

Le bâtiment naviguant à pleines voiles doit céder la route au bâtiment naviguant au plus près du vent.

Le bâtiment naviguant au plus près bâbord amures, doit s'écarter de la route du bâtiment naviguant au plus près tribord amures.

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

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

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

## Article 57

### *Remorqueurs et trains de remorque*

Les remorqueurs qui remorquent d'autres bâtiments, établissements ou engins flottants, radeaux ou trains de bois, sont assimilés aux bâtiments à vapeur naviguant isolément et tenus d'observer comme ceux-ci toutes les dispositions de ce chapitre.

De plus, les unités remorquées en arrière en arbalète sont tenues, en cas de rencontre avec d'autres bâtiments, de se rapprocher l'une de l'autre de manière à laisser à ces bâtiments un passage suffisamment large.

## Article 58

### *Bacs et autres unités traversant le fleuve d'une rive à l'autre*

Les bacs et autres unités flottantes traversant le fleuve d'une rive à l'autre, cèdent la route aux bâtiments, établissements et engins flottants, radeaux et trains de bois naviguant sur le fleuve.

Si par contre plusieurs trains de remorque allant en amont et se suivant à courte distance se montrent, les conducteurs des bacs ou autres unités flottantes traversant le fleuve d'une rive à l'autre, peuvent demander qu'après le passage d'un train de remorque le suivant cède la route au bac. Les conducteurs des trains de remorque sont tenus de se conformer à cette demande.

## Article 59

### *Petits bâtiments*

Les petits bâtiments de toute catégorie sans distinction de leur moyen de propulsion doivent se tenir à l'écart de la route des bâtiments d'un déplacement de plus de 20 t.

## Article 60

### *Rencontre et trématage des petits bâtiments et des bâtiments à l'aviron*

Les bâtiments à l'aviron, ainsi que les petits bâtiments doivent céder la route l'un à l'autre d'après les prescriptions établies pour la catégorie de bâtiments à laquelle ils appartiennent. Les bâtiments à l'aviron sont en ceci assimilés aux bâtiments à vapeur.

## Article 61

### *Bâtiments halés*

Lorsque deux bâtiments halés en direction contraire se rencontrent le long de la même rive, le bâtiment allant en amont s'écarte et laisse passer le bâtiment avalant.

Lorsqu'un bâtiment halé par des animaux dépasse un train halé par des hommes, ce dernier doit se laisser trémater par le premier.

Lorsqu'un bâtiment halé rencontre dans sa route un autre bâtiment ou radeau amarré à la rive, le capitaine, patron ou conducteur de ce dernier doit prêter son assistance pour le déplacement de la corde de halage, et en cas d'urgence, il est tenu de permettre que l'équipage du bâtiment halé vienne sur son bâtiment.

## Article 62

### *Rencontre avec des bâtiments halés*

Lorsqu'un bâtiment veut trémater ou croiser un bâtiment halé, il est tenu de s'écarter de la rive sur laquelle le halage est effectué.

De leur part, les bâtiments halés, après émission des signaux les mettant en garde, doivent se tenir le plus près possible de la rive le long de laquelle ils sont halés.

## Article 63

### *Circonstances particulières imprévues*

En appliquant les dispositions mentionnées ci-dessus, les capitaines et patrons doivent envisager les dangers pour la navigation et les possibilités d'un abordage. Afin d'éviter un danger imminent, ils ne doivent pas hésiter de prendre sur leur propre initiative toutes les mesures et d'exécuter toutes les manoeuvres que les circonstances du moment imposent.

## CHAPITRE IV

### Dispositions à observer de nuit et par un temps où la visibilité est diminuée

#### Article 64

##### *Feux visibles*

Le mot «visible» dans les dispositions de ce chapitre, lorsqu'il se rapporte aux feux, signifie que le feu est «visible par une nuit noire et par une atmosphère pure».

#### Article 65

##### *Observation des dispositions relatives aux feux*

Les dispositions relatives aux feux doivent être observées à tout moment de la nuit, c'est-à-dire du coucher au lever du soleil. De nuit, il y a interdiction de montrer tout autre feu qui puisse être pris par erreur pour un des feux prescrits.

#### Article 66

##### *Feux du bâtiment à vapeur en marche*

Un bâtiment à vapeur en marche doit porter :

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

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

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

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

Les feux de côté vert et rouge doivent être munis au bord du bâtiment d'écrans s'avancant au moins de 0,91 m en avant du feu, de telle manière que le feu rouge ne soit pas visible de la partie avant du tribord et que le feu vert ne soit pas visible de la partie avant du bâbord.

La distance suivant la verticale entre les feux de côté vert et rouge et le feu blanc mentionné au point a) de cet article, ne doit pas être inférieure à 3 m.

#### Article 67

##### *Feux des petits bâtiments à vapeur*

Les bâtiments à vapeur appartenant à la catégorie des petits bâtiments feront exception à l'article précédent et porteront lorsqu'ils sont en marche :



a) à la proue du bâtiment, sur la cheminée ou au-devant de celle-ci, sur un point visible, à deux mètres au moins au-dessus de la surface de l'eau le feu blanc brillant, tel qu'il est prescrit ci-dessus à l'article 66, point a) ; ce feu doit être visible à une distance d'au moins 2 km ;

b) les feux de côté vert et rouge tels qu'ils sont prescrits ci-dessus à l'article 66, points b) et c) ; ces feux doivent être visibles à une distance d'au moins 1 km.

Ces deux feux peuvent être réunis dans un seul fanal qui montre un feu vert et un feu rouge de la même puissance, chacun de ces deux feux étant visible sur un parcours d'un arc de l'horizon de 112°30' du côté du bord respectif.

La distance suivant la verticale de ce fanal au-dessous du feu blanc ne doit pas être inférieure à 1 mètre.

## Article 68

### *Abaissement temporaire du feu blanc des bâtiments à vapeur*

Au passage sous les ponts fixes, sous les cordes des bacs, sous les fils électriques ou sous tout autre obstacle analogue se trouvant en travers du fleuve, les bâtiments à vapeur sont obligés de baisser temporairement le feu blanc mentionné aux articles 66, 67, point a), celui-ci doit toujours rester au-dessus des feux vert et rouge ; ce feu doit être levé immédiatement à sa place réglementaire dès que lesdits obstacles ont été franchis.

Les bâtiments à vapeur qui exercent un service local et qui ont à franchir fréquemment les obstacles mentionnés à l'alinéa précédent, ont le droit de porter constamment leur feu blanc à une hauteur inférieure à celle indiquée ci-dessus à l'article 66, à condition que ce feu reste toujours au-dessus des feux de côté rouge et vert.

## Article 69

### *Feux des remorqueurs en marche*

Tout bâtiment à vapeur remorquant une ou plusieurs unités à couple ou en flèche, doit, en plus des feux prescrits ci-dessus à l'article 66, porter un deuxième feu blanc brillant, de même sorte que le feu mentionné au point a) de ce même article, placé sous ce dernier à une distance verticale de 1,5 m à 2 m.

Lorsque parmi les unités remorquées par un bâtiment à vapeur se trouvent une ou plusieurs unités chargées de matières dangereuses indiquées à la Partie IV du présent Règlement de Police, le remorqueur doit, en plus des autres feux prescrits, porter un feu rouge visible seulement de l'avant et à une distance de 1,5 km.

Ce feu doit se trouver à une distance de 1,5 m du feu vert de côté, mesurée dans le sens transversal du bâtiment et se trouver à 1,5 m environ au-dessus de celui-ci. S'il est disposé de manière à ce que son utilisation immédiate soit possible à tout moment, il suffit qu'il soit montré seulement lors de l'apparition d'un feu annonçant un autre bâtiment ou train de remorque et jusqu'au passage de celui-ci.

Les feux de côté doivent être installés de telle manière qu'ils ne soient pas masqués par les unités remorquées à couple. Le remorqueur doit, en outre, porter au cours du remorquage, derrière sa cheminée ou sur son mât arrière un petit feu blanc d'après lequel se dirigent les unités remorquées, mais la puissance de ce feu doit être amoindrie par un verre dépoli et ne pas être visible sur la partie avant du remorqueur.

## Article 70

### *Baisse temporaire des feux du remorqueur*

Lorsqu'un remorqueur pour une des raisons indiquées à l'article 68 est obligé de baisser temporairement les feux de remorqueur prescrits au premier alinéa de l'article 69, le feu inférieur doit toujours rester au-dessus des feux de côté rouge et vert ; dans ce cas-ci les deux feux peuvent être rapprochés l'un de l'autre sans que cependant la distance entre eux soit inférieure à 1 m. Les feux du remorqueur doivent être levés immédiatement à leur place réglementaire dès que les obstacles ont été franchis.

## Article 71

### *Feux des bâtiments à voiles en marche*

Le bâtiment à voiles en marche doit porter les mêmes feux, prescrits à l'article 66 pour un bâtiment à vapeur en marche, à l'exception du feu blanc que le bâtiment à voiles en marche ne doit montrer en aucun cas.

## Article 72

### *Feux des bâtiments à l'aviron et des petits bâtiments à voiles*

Les bâtiments à l'aviron, à l'exception des barques, de même que les petits bâtiments à voiles en marche porteront un feu blanc disposé de sorte qu'il soit visible de tous les points de l'horizon à une distance d'au moins 1 km.

Les barques propulsées à l'aviron lorsqu'elles s'approchent d'un autre bâtiment montreront un feu blanc.

## Article 73

### *Feux des bâtiments naviguant à la dérive*

Un bâtiment naviguant à la dérive auquel, en raison de sa catégorie, ne s'appliquent pas les dispositions des articles 66, 67, 69, 71 et 72, est tenu de porter un feu blanc visible de tout point de l'horizon à une distance d'au moins 1 km. A son approche à d'autres bâtiments il doit de plus agiter un feu blanc à la proue ou à la poupe, suivant qu'il s'approche de l'autre bâtiment soit par sa proue, soit par sa poupe.

## Article 74

### *Feu de poupe des bâtiments à vapeur*

Tout bâtiment à vapeur d'un déplacement de plus de 20 t navigant isolément, est tenu de montrer à temps lors de l'approche d'un bâtiment le rattrapant, un feu bleu à la poupe, visible d'une distance d'au moins 500 m et qui n'est pas visible de la proue du bâtiment.

Ce feu bleu peut fonctionner continuellement. Dans ce cas il doit être muni d'écrans et disposé de manière à être vu sur le parcours d'un arc de l'horizon d'au moins 135° et de 180° au maximum, c'est-à-dire d'un arc de 67°30' à 90° de chaque côté du bâtiment à partir de la poupe.

## Article 75

### *Feux de poupe des trains de remorque*

Dans un train de remorque, lorsqu'une ou plusieurs unités sont amarrées à couple sur un seul flanc du remorqueur, seulement celui-ci et le bâtiment placé à l'extrémité du train sont obligés de porter le feu bleu mentionné ci-dessus à l'article 74 ; lorsque les unités remorquées sont amarrées sur les deux flancs du remorqueur, seuls les bâtiments placés en marge doivent porter le feu bleu.

Lorsque les bâtiments sont remorqués en flèche ou en arbalète, même si le remorqueur conduit en même temps des unités amarrées à couple, seuls les bâtiments qui se trouvent à la queue de chaque groupe, sont obligés de montrer le feu bleu. Si à la queue du train de remorque se trouve une rangée composée de plusieurs bâtiments accouplés, seules les unités placées à la marge de cette rangée sont obligées de montrer le feu bleu.

## Article 76

### *Navigation de nuit ou par un temps où la visibilité est diminuée*

De nuit ou par un temps où la visibilité est diminuée, de brume, de brouillard, de bruine, de tempête de neige ou d'averse, les bâtiments à vapeur et à voiles sont tenus de modérer leur vitesse d'après le degré d'obscurité et la situation atmosphérique, de manière à ce qu'ils restent toujours maîtres de leurs mouvements et qu'ils puissent s'arrêter lors de la rencontre de tout obstacle ou s'ils ont perdu la possibilité d'établir leur position sur le chenal.

## Article 77

### *Signaux phoniques par un temps où la visibilité est diminuée*

Par un temps où la visibilité est diminuée, de brume, de bruine, de tempête de neige, un bâtiment à vapeur en marche navigant isolément est tenu de faire entendre à des intervalles n'excédant pas deux minutes, un son prolongé du sifflet ou de la sirène ; un son prolongé suivi immédiatement par deux sons brefs lorsqu'il remorque d'autres unités. Les bâtiments

à voiles en marche sont tenus de faire entendre la trompe de brume ou un instrument phonique quelconque se trouvant à bord, à l'exception de la cloche qui dans aucune circonstance ne sera sonnée par un bâtiment en marche. Dans un train de remorque, seul le remorqueur en tête est obligé d'observer la disposition du présent article.

#### Article 78

##### *Petits bâtiments*

Le petit bâtiment naviguant à la voile ou à l'aviron n'est pas tenu d'émettre les signaux mentionnés ci-dessus à l'article 77, mais, s'il n'émet pas ces signaux, il doit faire entendre la voix humaine ou d'autres signaux phoniques d'une intensité suffisante, à des intervalles qui ne doivent pas dépasser une minute.

#### Article 79

##### *Interdiction de la navigation à la dérive*

Par un temps où la visibilité est diminuée, de brume, de brouillard, de bruine et de tempête de neige, de même que par une nuit obscure, il est interdit aux bâtiments de toute catégorie de naviguer à la dérive.

### CHAPITRE V

#### **Dispositions relatives aux bâtiments et engins flottants mouillés ou amarrés sur le fleuve**

#### Article 80

##### *Mouillage ou amarrage des bâtiments et engins flottants*

Les bâtiments et engins flottants mouillés ou amarrés sur le fleuve sont tenus de s'installer le plus près possible de la rive afin de laisser au chenal une largeur suffisante pour les bâtiments en marche.

#### Article 81

##### *Interdiction du mouillage dans le chenal*

Il est interdit aux bâtiments de mouiller l'ancre à des endroits où ils risquent de constituer une entrave ou un danger pour les bâtiments circulant sur le fleuve.

Si, dans des cas exceptionnels, ils ne peuvent pas se conformer à cette règle, la position de l'ancre doit être marquée par une balise de forme quelconque ; de nuit, la balise doit être munie d'un feu vert si le bâtiment est mouillé près de la rive droite, et d'un feu rouge, s'il est mouillé près de la rive gauche.

## Article 82

### *Endroits où il y a interdiction de mouillage et d'amarrage*

Il y a interdiction pour les bâtiments de mouillage et d'amarrage aux passes étroites et aux coudes brusques du fleuve, près des piles des ponts et le long ou à côté de bâtiments chargés de matières dangereuses et portant les signaux mentionnés ci-dessous à l'article 126.

De même, il est interdit aux bâtiments de stationner sur la route des bacs ou d'autres unités flottantes traversant le fleuve de rive à rive, ainsi qu'aux endroits du fleuve où se trouvent immergés des câbles télégraphiques et d'autres câbles et tuyaux. Ces endroits sont balisés par des pilotis sur terre près de la rive, portant des ancres renversées.

## Article 83

### *Bâtiments et engins flottants stationnant sur le fleuve en dehors des ports*

En dehors des ports il est défendu d'amarrer deux ou plusieurs bâtiments à couple le long d'une rive où s'effectue le halage.

Les engins flottants, de même que les bacs (ou d'autres unités flottantes traversant le fleuve d'une rive à l'autre) ne doivent être installés qu'aux endroits fixés par les autorités compétentes.

## Article 84

### *Cordes ou chaînes en travers du chenal*

Lorsqu'un bâtiment qui veut s'amarrer est obligé de tendre une corde ou une chaîne en travers du chenal, il est tenu de défaire ou d'immerger immédiatement la corde ou la chaîne, dès qu'un autre bâtiment désirant passer se montre.

## Article 85

### *Idem*

De nuit ou par un temps où la visibilité est diminuée, il est interdit aux bâtiments de laisser leurs cordes en travers du chenal.

## Article 86

### *Feux des bâtiments et engins flottants mouillés*

Un bâtiment ou engin flottant mouillé ou amarré dans le fleuve doit, pendant la nuit, porter à l'avant, à une hauteur ne dépassant pas 6 m au-dessus du pont un feu blanc, installé du côté tourné vers le chenal et visible de tous les points de l'horizon, d'une distance d'au moins 1 km.

## Article 87

### *Idem*

Lorsque plusieurs bâtiments se trouvent amarrés à couple à la rive, ou au mouillage sur le fleuve, seul le bâtiment qui est le plus près du chenal doit porter le feu prescrit à l'article 86 ci-dessus.

## Article 88

### *Feux des petits bâtiments*

Les petits bâtiments amarrés ou mouillés ne sont pas obligés de porter les feux prescrits à l'article 86 ci-dessus, à condition qu'ils laissent le chenal complètement libre.

## Article 89

### *Signaux phoniques par temps où la visibilité est diminuée*

Par un temps où la visibilité est diminuée, de brume, de bruine, de tempête de neige ou d'averse, les capitaines ou patrons des bâtiments à vapeur stationnant à d'autres endroits que les ports et qui ne laissent pas le chenal complètement libre, sont tenus, pendant le jour ainsi que pendant la nuit, d'émettre des signaux précipités de la cloche, pendant cinq secondes environ chaque fois, et à des intervalles ne dépassant pas une minute.

Les capitaines ou patrons des autres catégories de bâtiments stationnant dans les mêmes circonstances sont tenus d'annoncer par des appels leur présence aux bâtiments qui s'approchent.

## Article 90

### *Abus du sifflet et de la sirène*

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

## CHAPITRE VI

### **Dispositions concernant les bâtiments se trouvant dans l'impossibilité de se gouverner et relatives aux cas d'avarie, d'échouage et de coulage**

## Article 91

### *Signal de secours*

Pour demander secours dans les cas prévus ci-dessous dans les articles 92 et 93, on doit attirer l'attention, de jour en agitant circulairement, à

bras tendu, un morceau de tissu ou tout autre objet similaire, et de nuit, en agitant circulairement de la même façon un feu quelconque ; de plus, on attire l'attention par tout autre moyen visuel ou phonique approprié.

## Article 92

### *Incapacité de se gouverner*

Lorsqu'un bâtiment, en raison d'un accident, n'est plus à même de se gouverner, il est tenu, à l'approche d'autres bâtiments dont la direction de marche risque de provoquer un abordage, avant que ceux-ci soient à une distance trop proche, d'attirer leur attention en émettant des coups intermittents de sifflet ou de sirène ou tout autre signal approprié leur annonçant qu'il se trouve dans l'impossibilité de se gouverner selon les règles établies dans le présent Règlement de Police.

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

Ceux-ci, afin de dégager le chenal, doivent dans la mesure du possible prêter secours.

## Article 93

### *Accidents*

Lorsqu'un bâtiment, par suite d'un abordage ou d'un accident, risque de couler, le capitaine ou patron de ce bâtiment ou du bâtiment par lequel il est remorqué est tenu de faire tout son possible afin de le gouverner vers l'une des rives, de manière à ce qu'il ne reste pas dans le chenal.

Lorsque l'un des deux bâtiments par suite d'un abordage risque de couler, le capitaine ou patron de l'autre bâtiment doit mettre en oeuvre tous les moyens dont il dispose afin d'éloigner le premier bâtiment du chenal.

La même obligation incombe aux bâtiments passant près d'un bâtiment qui risque de couler et qui demande leur secours.

Si, par suite d'un accident sur le fleuve, des vies humaines sont en danger, tous les bâtiments se trouvant à proximité sont tenus de contribuer à l'action de sauvetage.

## Article 94

### *Bâtiments échoués et coulés*

Lorsqu'un bâtiment est coulé ou échoué dans le fleuve, son capitaine ou patron est tenu d'avertir le plus vite possible les autorités de la Police fluviale, soit par voie directe, soit en s'adressant à l'autorité locale la plus proche, soit en s'adressant aux capitaines ou patrons des bâtiments passant à proximité, soit par n'importe quel autre moyen.

Le remorqueur doit s'efforcer, en cas d'échouage d'une des unités remorquées par lui, de la renflouer, et il lui est interdit de la quitter avant d'avoir constaté que les moyens qui se trouvent à sa disposition ne suffisent pas à la renflouer.

Le capitaine et l'équipage d'un bâtiment échoué ou coulé doivent rester à bord ou à proximité du lieu de l'accident jusqu'à l'arrivée des agents de la Police fluviale.

## Article 95

### *Signaux des bâtiments échoués et coulés*

Tout bâtiment échoué est tenu de lever à un point bien apparent, de jour, à partir de l'aube, deux pavillons de couleur ou deux objets de forme sphérique disposés verticalement à une distance de 1,80 à 2 m.

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

De nuit, le bâtiment échoué est tenu de montrer au même endroit deux feux rouges disposés verticalement à une distance de 1,80 à 2 m, et ayant une puissance suffisante pour être visibles de tous les points de l'horizon à une distance d'au moins 1 km.

Les mêmes obligations incombent aux bâtiments coulés dont une partie de la coque est visible.

Lorsque le capitaine ou patron du bâtiment suppose que la circulation près de son bâtiment peut être maintenue, il est tenu en outre de hisser du côté du chenal, pendant le jour un pavillon blanc ou un morceau de tissu de couleur claire, et pendant la nuit, le feu de mouillage prescrit ci-dessus à l'article 86.

## Article 96

### *Feux des petits bâtiments échoués ou coulés.*

Les petits bâtiments échoués dans le fleuve doivent, lors de l'approche d'autres bâtiments, avant que ceux-ci soient trop proches, annoncer la position où ils se trouvent, moyennant des coups de sifflet intermittents ou par tout autre signal approprié, émis par les moyens dont ils disposent.

Lorsque la navigation des autres bâtiments peut être maintenue près du bâtiment échoué, ce dernier hisse alors du côté du chenal, de jour un pavillon blanc ou un morceau de tissu de couleur claire, et de nuit, il montre le feu blanc de mouillage prescrit ci-dessus à l'article 86.

## Article 97

### *Poste avertisseur*

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



### *Balisage de la position d'un bâtiment coulé*

Lorsqu'un bâtiment est coulé dans le chenal et se trouve complètement immergé et qu'il est de ce fait invisible, son capitaine ou patron est de plus tenu d'indiquer provisoirement son emplacement en ancrant au-dessus du bâtiment coulé un objet flottant d'une forme quelconque muni de nuit d'un feu vert ou rouge suivant la position du bâtiment coulé par rapport à la rive droite ou gauche.

Le poste avertisseur et l'objet flottant de signalisation pourront être enlevés dès que le passage aura été balisé ou lorsque les autorités de la Police fluviale auront pu prendre d'autres mesures pour assurer la sécurité de la navigation dans ce secteur.

### Article 98

#### *Dégagement des bâtiments échoués ou coulés dans le chenal*

Lorsqu'un bâtiment échoué ou coulé cause une difficulté ou une entrave à la navigation, le capitaine ou patron et l'armateur dudit bâtiment, de même que toute autre personne intéressée, sont tenus de mettre immédiatement tous les moyens dont ils disposent en oeuvre, afin de rétablir le plus vite possible la liberté de la navigation. Le capitaine ou patron est de plus tenu d'avertir sans délai les autorités de la Police fluviale les plus proches.

Si l'une des personnes visée par les termes du premier alinéa de cet article, ne s'acquitte pas de son obligation de dégager le chenal dans le délai qui lui est fixé par l'autorité compétente, ou se refuse à effectuer le dégagement, ou ne peut pas être trouvée, les mesures nécessaires seront prises par l'autorité compétente, qui fera valoir son droit de recours en vue du dédommagement des frais ainsi causés. Dans des cas urgents l'autorité peut procéder à la destruction du bâtiment.

### Article 99

#### *Dégagement du chenal d'objets coulés qui n'ont pas été retirés*

Lorsqu'un objet faisant partie de l'équipement ou de la cargaison d'un bâtiment est tombé dans le chenal où il peut causer une difficulté ou une entrave à la navigation, le capitaine ou patron du bâtiment est tenu de lever immédiatement cet objet, ou bien, si ceci n'est pas possible, il doit baliser son emplacement conformément aux dispositions établies ci-dessus à l'article 97, alinéa 2. De plus, il est obligé d'avertir sans délai les autorités de la Police fluviale.

Les capitaines ou patrons sont tenus de remettre à l'autorité de la Police fluviale du premier port qu'ils accostent, les ancres, chaînes et objets similaires qu'ils ont trouvés dans le fleuve.

## CHAPITRE VII

### **Dispositions relatives à la protection des installations hydrotechniques et des travaux en voie d'exécution sur le fleuve**

#### Article 100

*Protection des installations, des objets employés pour les travaux de construction, des signaux de navigation, etc.*

Les dispositions prévues aux articles 19, 21, 35 et 105 du présent Règlement de Police, que les capitaines et patrons sont tenus d'observer afin d'éviter de causer des dégâts à d'autres bâtiments, établissements ou engins flottants, radeaux ou trains de bois, doivent être observées également à l'égard des instruments et des objets flottants ou autres qui sont utilisés lors des travaux hydrotechniques ou autres travaux effectués sur le fleuve.

Les capitaines ou patrons sont de plus tenus d'apporter les mêmes soins afin qu'ils ne causent pas de dégâts aux constructions de n'importe quelle catégorie, telles que ponts, appontements, constructions et installations, digues, crèches, quais, revêtements de la rive, terminées ou en voie d'exécution, balises et autres signaux installés sur le fleuve ou sur la rive.

#### Article 101

*Avis aux navigateurs au sujet des travaux en voie d'exécution*

Les capitaines ou patrons doivent également veiller à ne pas gêner de quelque manière que ce soit les travaux en voie d'exécution.

Ils sont tenus de suivre scrupuleusement les avis émis par les autorités compétentes concernant le passage aux endroits où des travaux sont en voie d'exécution ; ces avis sont portés à leur connaissance notamment par voie d'affichage dans les ports sous la dénomination d'« Avis aux navigateurs ».

## PARTIE III

### **DISPOSITIONS RELATIVES AUX RADEAUX**

#### Article 102

*Dimensions des radeaux*

Les dimensions des radeaux ne doivent pas dépasser sur le parcours du Danube entre Ulm et Ratisbonne : 50 m de longueur et 9 m de largeur ;

#### Article 103

*Marques extérieures*

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

## Article 104

### *Assemblage des radeaux*

Les parties constituant un radeau doivent être solidement reliées entre elles, afin que le radeau puisse résister à l'influence du courant et des vagues, et doivent être disposées de manière à ne pas laisser des endroits saillants et dépassant les bords extérieurs du radeau et qui pourraient ainsi empêcher ce dernier de passer facilement auprès des bâtiments, installations artificielles, rives etc.

Les opérations d'assemblage et de dislocation des radeaux s'effectuant sur le fleuve ne doivent pas constituer une gêne ou un obstacle à la navigation.

Les dimensions du radeau doivent pouvoir être constatées même lorsqu'il est chargé.

## Article 105

### *Mesures de précaution pendant le flottage et le stationnement des radeaux*

Pendant le flottage ou le stationnement des radeaux, le conducteur doit veiller à ne pas causer d'entraves à la navigation et à ne pas porter dommage aux autres radeaux, bâtiments, établissements ou engins flottants naviguant ou stationnant sur le fleuve. De plus, le conducteur doit veiller à ne pas causer de dégâts aux constructions de n'importe quelle catégorie, telles que ponts, appontements, constructions et installations, digues, crèches, quais, revêtements de la rive, terminées ou en voie d'exécution, balises et autres signaux installés sur le fleuve ou sur la rive.

Il est tenu de suivre scrupuleusement les avis émis par les autorités compétentes concernant le passage aux endroits où des travaux sont effectués ; ces avis sont portés à sa connaissance notamment par voie d'affichage dans les ports sous la dénomination d'« Avis aux navigateurs ».

Il est tenu d'appliquer les mêmes soins afin de veiller à la sécurité de son radeau.

Dans ce but, le conducteur d'un radeau prendra toutes les mesures appropriées, sans cependant être soumis aux dispositions spéciales établies par les Etats parcourus et relatives à l'équipage, à la catégorie et au nombre des installations et moyens de sauvetage.

## Article 106

### *Tirant d'eau*

Afin de prévenir la possibilité d'un échouage, le conducteur du radeau est tenu de vérifier que le tirant d'eau du radeau soit en relation avec les profondeurs de l'eau aux gués et bas-fonds à traverser.

## Article 107

### *Passage sous les ponts*

Lors du passage sous les ponts fixes ou pontons, les radeaux sont tenus de se conformer aux règles spéciales relatives à un tel passage.

A défaut de dispositions spéciales pour les radeaux, ceux-ci doivent passer seulement par les ouvertures marquées par les signes convenus, indiquant par quelle ouverture le passage est seulement permis.

## Article 108

### *Navigation des radeaux*

Le conducteur du radeau doit s'efforcer de tenir son radeau, dans la mesure du possible, en dehors de la route prise par les bâtiments et éviter qu'il s'installe en travers du courant du fleuve.

Si plusieurs radeaux vont à la dérive à courte distance l'un derrière l'autre, ils sont tenus d'adopter dans la mesure du possible la même route, et d'observer un écart approprié l'un de l'autre, afin de gêner le moins possible les bâtiments et trains de remorque.

Il est défendu aux radeaux d'effectuer la dérive à la même hauteur ou accouplés, sauf dans le cas où ils constituent un ensemble unique qui ne dépasse, ni par sa largeur, ni par sa longueur, les dimensions maxima établies ci-dessus à l'article 102.

## Article 109

### *Endroits où il y a interdiction de laisser traîner l'ancre ou la chaîne*

Il est défendu aux radeaux de laisser traîner l'ancre ou la chaîne aux endroits où se trouvent immergés des câbles télégraphiques ou autres câbles ou tuyaux ; ces endroits sont marqués par des pilotis installés sur terre près de la rive et portant une ancre renversée.

## Article 110

### *Rencontre avec des bâtiments*

En cas de rencontre avec des bâtiments allant en amont ou avalant, les radeaux, même lorsqu'ils laissent traîner l'ancre ou la chaîne, sont tenus de se tenir le plus près possible d'une des deux rives (selon leur choix) afin de gêner le moins possible le passage.

## Article 111

### *Feux des radeaux naviguant à la dérive pendant la nuit*

Dans les secteurs du fleuve où la navigation des radeaux est permise pendant la nuit, les radeaux naviguant à la dérive sont tenus de porter de

nuit, du coucher au lever du soleil, un feu blanc, installé à une hauteur suffisante et possédant une puissance suffisante pour être visible de tous les points de l'horizon à une distance d'au moins 1 km.

De plus, à l'approche d'un bâtiment, le radeau est tenu d'agiter un feu blanc du côté tourné vers le bâtiment qui approche.

#### Article 112

##### *Interdiction de naviguer à la dérive*

Par temps où la visibilité est diminuée, de brume, de brouillard, de bruine, de tempête de neige ou d'averse, de même que par des nuits sombres, il est interdit aux radeaux d'effectuer la dérive.

#### Article 113

##### *Mouillage et amarrage des radeaux*

Les radeaux mouillés ou amarrés dans le fleuve sont tenus de s'installer le plus près possible de la rive, afin de laisser aux bâtiments en marche un chenal libre d'une largeur suffisante.

#### Article 114

##### *Interdiction de mouiller l'ancre dans le chenal*

Il est interdit aux radeaux de mouiller l'ancre à des endroits où ils pourraient constituer une entrave ou un danger pour les bâtiments et radeaux naviguant sur le fleuve.

Si dans des cas exceptionnels cette disposition ne peut être observée, l'emplacement de l'ancre doit être signalé par un objet flottant d'une forme quelconque ; de nuit cet objet flottant doit être muni d'un feu vert si l'ancre se trouve du côté de la rive droite, et d'un feu rouge s'il se trouve du côté de la rive gauche.

#### Article 115

##### *Endroits où il y a interdiction de mouillage et d'amarrage*

Il est défendu aux radeaux de s'amarrer aux passes étroites et coudes brusques du fleuve, à l'entrée des canaux, à proximité des piles des ponts et dans la route des bacs.

De même il leur est interdit de mouiller l'ancre à des endroits où se trouvent immergés des câbles télégraphiques ou autres câbles et tuyaux ; ces endroits sont marqués par des pilotis installés sur terre près de la rive et portant une ancre renversée.

## Article 116

### *Stationnement des radeaux*

Il y a interdiction d'amarrer à couple deux ou plusieurs radeaux le long d'une rive où s'effectue le halage.

## Article 117

### *Cordes et chaînes en travers du chenal*

Lorsqu'un radeau, afin de s'amarrer, est obligé de tendre une corde ou une chaîne en travers du chenal, la corde ou chaîne doit être immédiatement relâchée ou immergée dès qu'un bâtiment désirant passer se montre.

## Article 118

### *Idem*

Il est interdit aux radeaux de laisser leurs cordes tendues en travers du chenal pendant la nuit ou par temps où la visibilité est diminuée.

## Article 119

### *Feux des radeaux mouillés*

Les radeaux, lorsqu'ils sont au mouillage ou à l'amarrage, doivent porter du coucher jusqu'au lever du soleil, à chaque extrémité se trouvant du côté du chenal, un feu blanc placé à une hauteur suffisante mais ne dépassant pas 6 m au-dessus de la surface de l'eau, ou bien il doit entretenir un feu ouvert. Les feux ou le feu ouvert doivent être visibles de tous les points de l'horizon.

## Article 120

### *Feux des radeaux amarrés*

Lorsque plusieurs radeaux sont amarrés à couple à la rive, seul le radeau se trouvant le plus près du chenal doit porter les feux prescrits ci-dessus à l'article 119.

## Article 121

### *Signaux phoniques par temps où la visibilité est diminuée*

Par temps où la visibilité est diminuée, de brume, de bruine, de tempête de neige ou d'averse, les conducteurs de radeaux désirant mouiller l'ancre sont tenus de se conformer aux dispositions établies ci-dessus à l'article 112, de même que les conducteurs des radeaux stationnant à d'autres endroits que les ports, doivent indiquer par des appels leur présence à l'approche d'autres bâtiments.

## Article 122

### *Radeaux échoués*

En cas d'échouage d'un radeau, son conducteur doit faire son possible pour le renflouer, et il lui est interdit de le quitter avant d'avoir constaté que les moyens à sa disposition ne suffisent pas à déséchouer le radeau.

## Article 123

### *Signaux des radeaux échoués*

Un radeau échoué dans le fleuve doit porter de jour, dès le lever du soleil, deux signaux ou deux objets de forme sphérique disposés verticalement à une distance de 1,50 à 2 m l'un de l'autre. Pendant la nuit il doit montrer deux feux rouges disposés de la même façon et possédant une puissance suffisante pour être visibles de tous les points de l'horizon d'une distance d'au moins 1 km.

## Article 124

### *Dégagement du chenal des radeaux constituant une entrave à la navigation*

Lorsqu'un radeau échoué ou coulé constitue une gêne ou une entrave à la navigation, le conducteur ou propriétaire dudit radeau, les personnes intéressées ou d'autres personnes qui ont le droit de disposer de ce radeau mettront immédiatement en oeuvre tous les moyens qui sont à leur disposition afin de rétablir dans le délai le plus court possible la liberté de la navigation. Le conducteur du radeau est de plus tenu d'avertir sans délai les autorités de la Police fluviale les plus proches. Si les personnes visées par les dispositions du premier alinéa de cet article ne s'acquittent pas de leur devoir de dégager le chenal dans le délai qui leur sera fixé par les autorités compétentes, ou s'ils se refusent de procéder au dégagement, ou si ces personnes ne peuvent pas être trouvées, les mesures nécessaires seront prises par les autorités compétentes, qui feront valoir leur droit de recours en vue du dédommagement pour les frais ainsi encourus. Dans des cas urgents, les autorités peuvent procéder à la dislocation totale ou partielle du radeau.

## PARTIE IV

### **DISPOSITIONS CONCERNANT LES BATIMENTS TRANSPORTANT DES MATIERES DANGEREUSES**

## Article 125

### *Définition*

Les dispositions de cette partie se rapportent aux bâtiments ayant à bord une cargaison dont le traitement et le transport exigent des précautions particulières du fait que les matières dont elle est composée sont

capables en raison de leur nature de provoquer une explosion, une inflammation ou un incendie général, susceptible de mettre en danger le bâtiment entier ou de s'étendre au voisinage de celui-ci.\*

## Article 126

### *Signaux de jour et de nuit*

Les bâtiments transportant les matières dangereuses définies ci-dessus à l'article 125, stationnant sur le fleuve, doivent porter de jour, à l'avant, un pavillon rouge de forme triangulaire.

Les bâtiments munis de moyens mécaniques de propulsion qui transportent des matières définies ci-dessus à l'article 125, doivent porter de nuit, lorsqu'ils sont en marche isolée, en plus des feux prescrits par l'article 66 pour les bâtiments à vapeur en marche, le feu rouge mentionné aux deuxième et troisième alinéas de l'article 69.

Lorsque le bâtiment visé par l'alinéa précédent remorque d'autres bâtiments, il doit porter les feux prescrits ci-dessus à l'article 69 pour les bâtiments qui remorquent d'autres bâtiments chargés de matières dangereuses.

## Article 127

### *Place des bâtiments transportant des matières dangereuses dans un train de remorque*

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

Lorsqu'un tel bâtiment est placé en queue du train de remorque, le feu bleu prescrit ci-dessus à l'article 75 peut être disposé sur une plate entraînée moyennant une corde.

## Article 128

### *Feux de stationnement*

Tout bâtiment transportant des matières dangereuses doit, lorsqu'il est au mouillage ou à l'amarrage, porter de nuit un feu rouge à une distance de 1,5 à 2 m au-dessus du feu blanc brillant prévu par l'article 86 ; ces deux feux doivent être visibles de tous les points de l'horizon à une distance d'au moins 1 km.

Ces feux doivent être disposés soit à bord, soit à une distance appropriée sur la rive, soit sur un bateau placé entre la rive et le bâtiment.

\* Le transport de mazout et d'huile brute par des pétroliers ou dans des barils, de même que le transport d'alcool, de pétrole à lampe, d'essence ou d'éther dans des barils ou bidons en métal complètement étanches, de même que le transport d'allumettes dans un emballage bien clos, sont considérés dans le cadre des dispositions de cette partie en tant que transports de marchandises normales.



## Article 129

### *Pétroliers*

Les pétroliers qui, en raison de leur utilisation récente, constituent encore un danger à la suite de l'accumulation des gaz dégagés par les matières qu'ils ont transportées, doivent également se conformer aux stipulations des articles 126, 127 et 128. Les bâtiments portant autour de la coque, au-dessus de la ligne de flottaison en charge, une bande peinte en bleu-clair, d'une largeur d'au moins 15 cm, sont de jour exempts de l'obligation de porter les signaux prescrits ci-dessus à l'article 126.

## Article 130

### *Interdictions dans des cas spéciaux*

Il est interdit aux bâtiments transportant des matières dangereuses de s'arrêter sous les ponts, de s'amarrer ou de mouiller l'ancre à proximité des bâtiments stationnant sur le fleuve, ainsi qu'auprès d'une voie ferrée ou d'habitations situées près de la rive. Il ne leur est permis d'exécuter des opérations de transbordement de matières dangereuses sur le fleuve qu'en observant les règles établies par les autorités compétentes et sous leur contrôle.

## *PARTIE V*

### **DISPOSITIONS SPECIALES CONCERNANT LA NAVIGATION SUR LES DIFFERENTS SECTEURS DU RESEAU FLUVIAL**

## Article 133

### *Mesures temporaires*

Les capitaines, patrons ou conducteurs sont également tenus de se conformer aux prescriptions établies par les autorités de la Police fluviale sous forme d'« Avis aux Navigateurs » et indiquant les mesures urgentes qui devront être prises en vue d'assurer la navigation dans des circonstances extraordinaires ou afin de protéger pendant leur durée des travaux en voie d'exécution sur le fleuve.

## *PARTIE VI*

### **INFRACTIONS**

## Article 135

Les infractions au présent Règlement de Police seront poursuivies conformément à la législation de l'Etat sur le territoire où sous la juridiction duquel elles auront été commises. Le contrevenant se verra infligé par les peines de police fixées par ladite législation, s'il n'est pas passible d'une peine plus grave d'après les lois pénales en vigueur, la voie civile restant toujours ouverte pour formuler des actions contre lui en vue d'une réparation d'un dommage quelconque.

## TABLE DES MATIERES

	Page
DISPOSITIONS GENERALES .....	257
<i>PARTIE I</i> — Signification des termes employés dans le présent	
Règlement de police .....	258
<i>PARTIE II</i> — Dispositions relatives aux bâtiments de toutes	
catégories .....	260
<i>Chapitre I</i> — Marques d'identification et autres. Dispositifs de	
navigation. Moyens de signalisation .....	260
<i>Chapitre II</i> — Dispositions générales relatives à la navigation sur	
le fleuve .....	262
<i>Chapitre III</i> — Dispositions concernant la rencontre des	
bâtiments .....	266
<i>Chapitre IV</i> — Dispositions à observer de nuit et par un temps	
où la visibilité est diminuée .....	274
<i>Chapitre V</i> — Dispositions relatives aux bâtiments et engins	
flottants mouillés ou amarrés sur le fleuve .....	278
<i>Chapitre VI</i> — Dispositions concernant les bâtiments se trouvant	
dans l'impossibilité de se gouverner et relatives	
aux cas d'avarie, d'échouage et de coulage .....	280
<i>Chapitre VII</i> — Dispositions relatives à la protection des installa-	
tions hydrotechniques et des travaux en voie	
d'exécution sur le fleuve .....	284
<i>PARTIE III</i> — Dispositions relatives aux radeaux .....	284
<i>PARTIE IV</i> — Dispositions concernant les bâtiments transportant	
des matières dangereuses .....	289
<i>PARTIE V</i> — Dispositions spéciales concernant la navigation	
sur les différents secteurs du réseau fluvial .....	291
<i>PARTIE VI</i> — Infractions .....	291

**R E G L E M E N T**  
**DE NAVIGATION ET DE PILOTAGE SUR LE SECTEUR**  
**DES PORTES DE FER**

## DECISION No 79

Lors de sa séance du 10 novembre 1955, le Comité, conformément aux dispositions de l'art. 23 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, signée le 18 août 1948 à Belgrade, et aux articles 5 et 11 de l'Accord sur l'établissement de l'Administration Fluviale des Portes de Fer, signé le 31 mai 1953 à Orsova et Tekija, a établi le « Règlement de navigation et de pilotage dans le secteur des Portes de Fer », ainsi que le « Règlement de traction auxiliaire à Greben » dont les textes ci-après font partie intégrante de la présente décision.

Les dispositions de l'art. 189 du « Règlement de navigation et de pilotage dans le secteur des Portes de Fer », relatives à la demande de traction auxiliaire par locomotive dans le canal des Portes de Fer-Sip, sont conformes aux dispositions du « Règlement technique sur l'organisation et le fonctionnement de la traction par locomotive dans le canal Sip », établi par le Gouvernement de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie, en date du 25 septembre 1952, à Belgrade.

Sur la base des dispositions de l'article 23 de la « Convention relative au régime de la navigation sur le Danube », signée le 18 août 1948 à Belgrade, et des articles 5 et 11 de l'« Accord pour la création de l'Administration Fluviale des Portes de Fer », signée le 31 mai 1953 à Orşova et Tekija, le Comité de l'Administration Fluviale des Portes de Fer a établi le Règlement de Navigation et de Pilotage ci-après, en tenant compte des « Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube » établies par la Commission du Danube.

**REGLEMENT DE NAVIGATION ET DE PILOTAGE  
SUR LE SECTEUR DES PORTES DE FER**

**CHAPITRE I**

**Dispositions générales**

**Article 1<sup>er</sup>**

*Domaine d'application du présent Règlement*

Dans le secteur des Portes de Fer du Danube, du km 1048 au km 931, la navigation est réglementée sur la base des dispositions du présent Règlement.

**Article 2**

*Bâtiments auxquels s'applique le présent Règlement*

Les dispositions du présent Règlement s'appliquent sans distinction de pavillon à toute espèce de bâtiment naviguant ou stationnant dans le secteur de Danube mentionné à l'art. 1 du présent Règlement.

**Article 3**

*Période pendant laquelle la navigation dans le secteur est autorisée*

1. La navigation est autorisée dans l'intervalle de temps commençant une heure avant le lever du soleil et finissant une heure après le coucher du soleil.

La navigation est aussi autorisée en dehors de ces heures sur les sections ci-après, toutefois dans les conditions spécifiées pour chacune d'elles :

*a)* entre le km 931 (Turnu Severin respectivement Kladovo) et le km 941 (Gura Văii) — par nuit de clair de lune ou par nuit étoilée ;

*b)* entre le km 951 (Vodița) et le km 957 (Dîlboca) ;

*c)* entre le km 957 (Dîlboca) et le km 980 (Liubotina, respectivement Golubine) — pour les bateaux avalants isolés ou les convois composés de maximum 5 unités à lège placées en une rangée, par nuit de clair de lune ou par nuit étoilée, et avec le consentement du pilote.

*d)* entre le km 1016 (Drencova, respectivement Kožice) et le km 1048 (Moldova Veche, respectivement Vince) — uniquement par le chenal des eaux moyennes et hautes.

2. Les dispositions du présent Règlement, relatives aux bâtiments en marche pendant la nuit, s'appliquent exclusivement dans les sections du Secteur et dans les conditions prévues dans le présent article.

## Article 4

### *Devoirs des navigateurs*

Les capitaines, les conducteurs, respectivement les timoniers des bâtiments sont tenus d'exécuter les instructions qui leur sont données par les organes de surveillance fluviale en vue de l'application du présent Règlement, et d'observer les dispositions législatives relatives à la surveillance fluviale, en vigueur sur le territoire de l'Etat respectif.

## Article 5

### *Abri et hivernage des bâtiments*

Les bâtiments ont le droit, à condition d'observer les dispositions en vigueur dans la République Populaire Roumaine, respectivement dans la République Populaire Fédérative de Yougoslavie, de recevoir abri et d'hiverner aux lieux d'hivernage et dans les ports d'hiver si les conditions météorologiques ne leur permettent pas de continuer leur route.

## Article 6

### *Equipage des bâtiments*

L'équipage des bâtiments doit être complété conformément au rôle d'équipage prescrit par l'Etat sous le pavillon duquel navigue le bâtiment et doit être en nombre suffisant pour garantir la sécurité du bâtiment en marche ou en stationnement.

Les capitaines, respectivement les pilotes de bâtiments, doivent posséder les brevets (diplômes) ou les certificats correspondants, les autorisant à conduire le bâtiment ; les mécaniciens doivent posséder les brevets (certificats) les autorisant à régler les mécanismes, et les timoniers, les certificats leur donnant le droit d'occuper leur poste.

Les modalités de délivrance des brevets (diplômes) et des certificats, les connaissances exigées des cadres de commandement et le mode de vérification de leurs connaissances sont établis par les autorités compétentes respectives de l'Etat dont le pavillon est arboré par le bâtiment.

## Article 7

### *Balisage de la voie navigable dans le Secteur*

Dans le secteur des Portes de Fer, le balisage marque les limites du chenal des basses eaux et signale également les obstacles se trouvant sur le chenal navigable ou dans sa proximité immédiate.

Le balisage de la voie navigable dans le secteur des Portes de Fer est effectué par l'Administration Fluviale des Portes de Fer.

Le nombre et l'emplacement des balises sont établis de façon à correspondre aux exigences d'une navigation sûre.

L'Administration doit aviser les navigateurs de tous les changements ayant trait à la suppression ou à l'installation de balises au moyen d' « Avis aux navigateurs ».

La voie navigable est balisée depuis la fonte des glaces jusqu'à 24 heures après l'apparition de glaces à Belgrade ou la formation subite de glaces dans le secteur.

24 heures avant l'enlèvement des balises l'Administration doit en avvertir les entreprises de navigation (armateurs) afin que celles-ci mettent à l'abri leurs bâtiments dans les ports d'hiver ou leur fassent quitter le secteur.

Toutefois, à la demande des entreprises (armateurs) intéressées, l'Administration maintiendra les balises nécessaires pour permettre aux bâtiments qui n'ont pu atteindre un port d'hiver dans le délai fixé ci-dessus, de quitter le secteur.

## Article 8

### *Phares et signaux côtiers*

Les phares et les signaux côtiers servant à la navigation, sont installés et entretenus par chacun des Etats riverains ; ils doivent correspondre aux exigences d'une navigation sûre, tant de jour que de nuit.

Les autorités compétentes des deux Etats devront communiquer par des « Avis aux navigateurs » tous les changements intervenus dans la signalisation côtière.

## Article 9

### *Interdiction d'installer des barrages dans le chenal et d'endommager les ouvrages hydrotechniques*

Il est interdit d'installer des barrages et des rets fixes pour les poissons et d'endommager les ouvrages hydrotechniques.

Hormis les organes compétents de l'Administration, personne n'a le droit d'utiliser ou de modifier les ouvrages hydrotechniques du secteur.

## Article 10

### *Marques d'indentification et pavillon*

Tout bâtiment doit porter sur le bordé extérieur, des deux côtés, son numéro ou son nom, le nom ou les initiales du propriétaire, respectivement de l'organisation (organe de direction) à laquelle il appartient, ainsi que le nom de son port d'attache. Ces inscriptions doivent être bien lisibles.

Le bâtiment doit porter à la poupe, du lever au coucher du soleil, le pavillon de l'Etat auquel il ressortit.

## Article 11

### *Echelle de tirant d'eau et ligne de flottaison en charge*

Tout bâtiment dont le tirant d'eau peut être supérieur à 0,60 m doit être muni d'échelles de tirant d'eau.



Ces échelles devront être disposées par trois sur les côtés du bâtiment, à l'avant, au milieu et à l'arrière, de manière à permettre de déterminer à tout moment le tirant d'eau du bâtiment.

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

Un cercle de 0,15 m de diamètre, barré d'une raie médiane horizontale, longue de 0,25 m et large de 2 cm, doit être nettement tracé sur les deux côtés du bâtiment, au milieu de sa longueur. Le bord inférieur de cette raie constitue la ligne de flottaison en charge.

## Article 12

### *Documents de bord*

Les bâtiments doivent être munis des documents de bord suivants :

a) Bâtiments dont le déplacement est supérieur à 10 tonnes :

1. le certificat donnant au bâtiment le droit de naviguer sous le pavillon qu'il arbore (certificat de nationalité) ;

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

3. le certificat de jaugeage ;

4. le certificat sanitaire pour les bateaux à passagers et pour les chalandes dont la capacité de chargement dépasse 1000 tonnes, ainsi que les bateaux automoteurs à marchandises et les remorqueurs d'une puissance supérieure à 150 CV (patente sanitaire).

5. le certificat de navigabilité (permis de navigation) ;

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

7. le journal de bord ;

8. le livre des chaudières pour les bâtiments ayant des chaudières à vapeur ;

9. le certificat (permis) donnant le droit de se servir de postes émetteurs de T. S. F. et le journal radiotélégraphique pour les bâtiments ayant de tels postes ;

10. le journal des machines pour les bâtiments à propulsion mécanique et le livre d'inspection des bouteilles d'air pour les bâtiments automoteurs qui en possèdent ;

11. le certificat attestant le nombre de passagers admis, pour les bateaux à passagers ;

12. le livre d'inventaire ;

13. le journal sanitaire.

b) Petits bâtiments d'un déplacement jusqu'à 10 tonnes inclusivement :

1. le permis de navigation, certifiant leur droit de naviguer sous le pavillon de l'Etat auquel ils ressortissent (carnet d'embarquement) ;

2. le certificat de navigabilité (permis de navigation) ;

3. le certificat attestant le nombre de passagers admis, pour les bateaux à passagers ;

4. le rôle d'équipage.

*Remarque.* Pour les canots et barques de sport le certificat de navigabilité (permis de navigation) suffit.

### Article 13

*Dispositions concernant la portée en lourd, la capacité de chargement, le volume de la cargaison et le nombre maximum de passagers admis*

Les normes de la portée en lourd, de la capacité de chargement ainsi que du nombre maximum de passagers admis, indiquées dans les documents de bord, ne doivent pas être dépassées.

Le capitaine, le conducteur, respectivement le timonier du bâtiment, ainsi que les autorités compétentes du port de départ sont responsables de l'application des présentes dispositions.

### Article 14

*Moyens de signalisation sonore*

Tout bâtiment automoteur doit être pourvu d'un sifflet à vapeur ou d'une sirène ainsi que d'une cloche suffisamment puissante, qui seront installés de manière à ce qu'aucun obstacle n'arrête leur son.

Tout bâtiment non-automoteur doit être pourvu d'une cloche ou d'un autre objet approprié, pouvant servir à l'émission de signaux sonores suffisamment puissants.

Les sons émis comme signaux doivent être nettement perceptibles.

### Article 15

*Équipement des bâtiments*

Tout bâtiment doit être muni en quantité suffisante de moyens d'extinction d'incendie, de sauvetage, de signalisation et de pompes de vidange, ainsi que d'autres moyens nécessaires à la navigation, et conformément aux normes établies par les autorités compétentes de l'Etat dont il arbore le pavillon.

### Article 16

*Cas où le départ des bâtiments est interdit*

Au départ, tout bâtiment doit être en bon état technique de façon à garantir une navigation sûre.

Le capitaine du port de départ peut, après constatation de fait, interdire le départ des bâtiments dans les cas suivants :

a) si le bâtiment n'est pas muni du certificat donnant le droit de naviguer sous le pavillon qu'il porte (certificat de nationalité) ;

b) si le bâtiment n'est pas muni du certificat de navigabilité (permis de navigation) ;

c) quand l'équipage nécessaire la sécurité du bâtiment est incomplet, à savoir :

— pour les bâtiments n'exigeant pas la présence permanente de l'équipage à bord : minimum une équipe,

— pour tout autre bâtiment : minimum deux équipes ;

d) quand le corps du bâtiment est avarié, et particulièrement s'il y a une voie d'eau sur la coque, les cloisons, les cofferdams ou le pont, et si l'importance de la voie d'eau dépasse les possibilités de vidange du bâtiment ;

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

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

g) si la cargaison est arrimée de manière à masquer la vue des timoniers ;

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

i) si le fonctionnement du gouvernail du bâtiment est défectueux ;

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

Le capitaine du port de départ et l'armateur du bâtiment doivent veiller à l'exécution des présentes dispositions.

## CHAPITRE II

### Visite des bâtiments à l'entrée dans le Secteur

#### Article 17

##### *Visite obligatoire des bâtiments à l'entrée dans le Secteur*

La visite des bâtiments à l'entrée dans le secteur est obligatoire.

Cette visite incombe à l'Administration et est effectuée par le plus ancien des pilotes officiels présent à la station de pilotes, ou par un surveillant de navigation engagé par l'Administration, ou par le pilote particulier du bâtiment (faute de pilote officiel ou de surveillant de navigation à la station respective).

#### Article 18

##### *Ports où s'effectue la visite des bâtiments*

Tout bâtiment se présentant pour la traversée du secteur doit s'arrêter dans les ports de Moldova Veche — Vince, ou Drencova — Kožice, respectivement Turnu Severin — Kladovo pour se soumettre à la visite prévue par l'art. 17.

Les ports où se trouvent des organes de l'Administration chargés d'effectuer la visite des bâtiments, sont signalés par un pavillon rouge portant au milieu, en blanc, les lettres «C.-P.», hissé au sommet du mât établi dans le port.

## Article 19

### *Obligations du capitaine pendant la visite du bâtiment*

Le capitaine, le conducteur, respectivement le timonier, sont tenus de faciliter à l'organe de l'Administration la visite du bâtiment et si possible d'y assister personnellement.

## Article 20

### *Etat des machines et des appareils*

A l'entrée des bâtiments dans le secteur, les machines, les appareils, les installations et les équipements de manoeuvre et de remorquage doivent se trouver en parfait état. Le capitaine, le conducteur, respectivement le timonier du bâtiment, sont tenus de le confirmer aux organes de l'Administration chargés de la visite des bâtiments.

Les machines, les installations et l'équipement de manoeuvre et de remorquage peuvent au besoin être examinés.

## Article 21

### *Objet de la visite*

La visite prévue à l'art. 17 porte sur :

- a) le certificat de navigabilité ;
- b) la manoeuvrabilité du bâtiment : le gouvernail doit bien fonctionner ;
- c) pour un bâtiment automoteur : sur l'aptitude au remorquage — les appareils de remorquage du bâtiment devant remorquer sur le secteur doivent bien fonctionner ;
- d) pour les bâtiments à remorquer : sur l'aptitude au remorquage — les bittes d'amarrage doivent être en bon état pour assurer le remorquage en bonnes conditions ;
- e) le fonctionnement des pompes de vidange — elles doivent être utilisables à tout moment ;
- f) le fonctionnement des appareils de mouillage — ils doivent être utilisables à tout moment ;
- g) le corps du bâtiment — il doit être étanche et ne doit pas avoir un trop grand nombre de caissons de ciment ;
- h) le tirant d'eau — il doit répondre aux dispositions de l'art. 22 ;
- i) le chargement du bâtiment — il ne doit pas dépasser la capacité de chargement maximum prévue dans les documents du bâtiment ;
- j) l'arrimage du chargement — pour les chalands et les bateaux-citernes — il doit être tel qu'il n'y ait pas de différence sensible entre les tirants d'eau avant et arrière et que la stabilité générale du bâtiment soit assurée ;
- k) le chargement de pont — qui doit être arrimé de façon qu'il soit réservé aux deux bords un passage d'au moins 0,60 m de large ;  
— la réserve d'espace autour des bittes doit permettre d'assurer également la manoeuvre des pompes de vidange,

— la hauteur du chargement ne doit pas dépasser 0,80 m au-dessus de la plateforme du gouvernail ;

1) pour les bateaux-citernes — toutes les ouvertures du pont donnant accès aux cales des bateaux servant au transport de liquides facilement inflammables doivent être soigneusement étanches. Les tuyaux d'échappement des gaz doivent être munis d'une toile métallique contre les flammes.

Aucune ouverture non clôturable ne doit subsister dans les cloisons longitudinales et transversales.

## Article 22

### Normes

En ce qui concerne la limite du tirant d'eau, les normes suivantes sont applicables dans le Secteur :

— sur la voie des basses eaux entre Turnu Severin et Liubotina, res-

Tirant d'eau en dm	Cote du niveau d'eau d'après la station hydrométrique Drencova (en cm)									
	Ruines de Golubac	Stana Tesni- pol	Drencova- mna Cozla	Drencova- Dolca sur- de la de Bos- mann	Dolca-Piatra Lunga	Șubica- Șubica rive droite	Bivoli	Kalaz au-delà de Tachitalla	Șubica-flotteur No 4	Suske- Vastapu
XXIII	104	266	253	274	250	292	110	312	292	177
XXII 1/2	98	260	247	267	244	286	105	306	286	171
XXII	92	253	241	261	239	281	100	301	281	165
XXI 1/2	85	247	235	255	235	275	95	295	275	158
XXI	80	242	230	250	230	270	90	290	270	152
XX 1/2	75	239	225	245	225	265	85	285	265	147
XX	71	234	220	240	220	260	80	280	260	142
XIX 1/2	65	230	212	235	215	255	75	275	255	137
XIX	57	225	204	229	209	250	70	269	249	135
XVIII 1/2	54	220	199	224	204	244	65	264	244	131
XVIII	51	216	194	219	200	239	60	260	239	127
XVII 1/2	46	211	189	213	194	233	55	253	235	122
XVII	42	206	183	208	189	227	50	248	228	117
XVI 1/2	36	201	178	203	184	222	45	243	223	113
XVI	31	196	173	198	178	216	40	238	218	111
XV 1/2	26	188	168	190	169	206	35	230	210	108
XV	22	180	157	182	160	198	30	222	202	105
XIV 1/2	17	170	146	171	150	188	25	212	193	101
XIV	11	161	138	163	141	179	20	203	183	97
XIII 1/2	5	153	132	155	133	171	15	195	176	93
XIII	0	146	125	148	126	164	10	188	168	91
XII 1/2	— 5	139	118	142	119	157	5	181	161	87
XII	— 9	132	111	134	110	150	0	174	154	83
XI 1/2	— 14	124	103	124	100	141	— 5	165	144	79
XI	— 20	114	95	116	94	132	— 10	156	136	76
X 1/2	— 24	104	87	108	85	122	— 15	146	126	73
X	— 29	96	79	97	77	113	— 20	137	117	70

Les normes prévues au présent article ne se rapportent qu'aux bâtiments remorqués. Pour les

pectivement Kladovo et Golubinje, la norme est égale à la cote du jour enregistrée à l'échelle d'Orșova augmentée de 100 cm ;

— sur la voie des basses eaux entre Liubotina et Moldova Veche, respectivement Golubinje et Vince, la norme est égale à la cote du jour enregistrée à l'échelle de Drencova augmentée de 140 cm.

Entre Drencova et Moldova Veche, respectivement Kožice et Vince, l'Administration peut — dans des cas exceptionnels — autoriser la circulation avec un tirant d'eau égal à la cote du jour enregistrée à l'échelle de Drencova augmentée de 160 cm.

Les normes pour la voie des basses eaux sont inscrites dans un registre spécial et affichées chaque jour au siège de l'Administration ; elles sont aussi affichées aux stations de pilotes et éventuellement en d'autres points du secteur, en grands caractères bien lisibles pour les bâtiments en marche.

Les normes pour la voie des eaux moyennes et hautes sont indiquées dans le tableau ci-après.

Cote du niveau d'eau d'après la station hydrométrique Orșova (en cm)									Tirant d'eau en dm
Trej Kule	Koltuk près de la digue	Entrée dans le canal Djevrin entre les écluses Nos 4 et 5	Voditav-Vrclorova	L'ancienne voie des Portes de Fer			Petites Portes de Fer	Région de Gura Văii-Ostrov	
				Solarita	En aval jusqu'à Ali	En amont de la roche Ali			
434	330	275	226	400	500	497	460	252	XXIII
422	315	268	219	389	487	479	456	246	XXII 1/2
411	302	261	212	379	475	467	444	240	XXII
399	290	255	206	369	464	455	422	235	XXI 1/2
388	281	250	200	360	452	444	412	230	XXI
376	275	245	197	350	442	434	402	226	XX 1/2
365	266	240	192	343	432	424	392	222	XX
353	259	236	188	335	421	414	381	217	XIX 1/2
343	249	229	183	329	411	403	371	211	XIX
335	241	224	178	321	400	393	360	206	XVIII 1/2
322	234	219	174	312	390	382	350	201	XVIII
308	223	215	170	303	379	371	339	195	XVII 1/2
294	215	211	167	293	368	361	329	189	XVII
285	208	207	163	284	358	350	318	184	XVI 1/2
275	202	202	159	275	348	340	308	179	XVI
263	194	196	155	267	337	329	297	174	XV 1/2
250	187	190	150	260	329	319	289	167	XV
242	179	184	146	250	321	308	281	161	XIV 1/2
236	172	178	141	240	311	298	271	157	XIV
230	164	172	137	227	300	287	260	153	XIII 1/2
224	157	167	134	220	292	277	252	149	XIII
215	149	162	132	214	284	266	244	144	XII 1/2
208	142	157	129	207	269	255	229	140	XII
201	134	151	121	200	258	245	218	136	XI 1/2
195	126	146	117	193	248	234	208	132	XI
187	119	140	113	187	237	224	197	127	X 1/2
179	113	135	108	180	227	213	187	122	X

bâtiments automoteurs la norme autorisée est réduite de 10—20 cm selon le type de bâtiment.

## Article 23

### *Permis de navigation*

Lorsque les conditions prévues à l'article 21 sont remplies, l'organe de contrôle de l'Administration ou le pilote particulier qui a effectué la visite délivre au bâtiment un « Permis de navigation », sans lequel le bâtiment ne peut naviguer dans le secteur.

Le permis de navigation est établi en deux exemplaires dont l'un est remis au capitaine, ou au conducteur, respectivement au timonier, et l'autre reste chez l'organe de contrôle.

Si, après avoir obtenu le permis de navigation un bâtiment effectue des opérations de chargement et de déchargement avant de quitter le secteur, le pilote embarqué sur le bâtiment automoteur contrôlera de nouveau le tirant d'eau et l'arrimage de la cargaison du bâtiment ayant effectué de telles opérations ; si ceux-ci correspondent aux dispositions de l'art. 21, le pilote délivrera un nouveau permis de navigation.

Le permis de navigation doit se trouver en permanence chez le capitaine, le conducteur, respectivement le timonier du bâtiment ayant fait l'objet de la visite et être présenté sur réquisition du pilote.

## Article 24

### *Bâtiments ne remplissant pas les conditions requises pour la traversée du Secteur*

Si le bâtiment examiné ne remplit pas les conditions prévues à l'art. 21, l'organe de contrôle de l'Administration qui a effectué la visite, en informe immédiatement le service de la Navigation de l'Administration et en attend les ordres avant de délivrer le Permis de navigation.

En même temps il informe le capitaine, le conducteur, le timonier, respectivement l'armateur du bâtiment examiné, des causes pour lesquelles le permis de navigation n'a pas été délivré.

## Article 25

### *Décisions du Service de la Navigation de l'Administration, relatives aux bâtiments ne remplissant pas les conditions requises pour la traversée du secteur*

Sur la base du rapport visé à l'article précédent, le service de la Navigation de l'Administration décidera des mesures à prendre.

Le service de la Navigation peut décider :

- a) de piloter le bâtiment dans l'état où il se trouve, ou
- b) d'imposer pour le passage — selon le cas — certaines précautions, telles par exemple l'augmentation du personnel de la barre, l'utilisation de moyens de remorquage appropriés, l'embarquement d'un pilote expérimenté, etc., ou
- c) de faire préalablement réparer ou remettre en bon état le bâtiment par les armateurs, ou

d) de faire effectuer un examen spécial par un expert, ou par une commission désignée par le service de la Navigation de l'Administration. Dans cette commission entre aussi un représentant de l'armateur.

## Article 26

### *Permis de navigation délivré à la suite de l'expertise*

L'expert, ou la commission, mentionné à l'article précédent, peut prendre les décisions visées à l'article 25.

Si l'expert, ou la commission, décide l'application de la procédure prévue à l'alinéa a) de l'art. 25, le permis de navigation sera délivré.

Si l'expert, ou la commission, décide l'application de la procédure prévue à l'alinéa b) de l'art. 25, le permis de navigation sera délivré avec mention de la décision prise.

Si la décision prescrit la procédure prévue à l'alinéa c) de l'art. 25 et si le bâtiment désire traverser le Secteur, il est tenu d'exécuter les dispositions qui sont prévues dans la décision. La décision exécutée, le permis de navigation sera délivré conformément aux dispositions des articles 21 et 23.

## Article 27

### *Visite des bâtiments neufs*

Les bâtiments neufs doivent remplir les conditions prévues à l'art. 21 sauf celles sous points h) et i), le tirant d'eau et le chargement devant correspondre aux prescriptions du présent article.

Le tirant d'eau des bâtiments neufs traversant le secteur pour la première fois ne doit pas dépasser la norme du jour réduite de 30 cm.

Le chargement des bâtiments à marchandises neufs ne doit pas dépasser les pourcentages suivants de la capacité de chargement maximum du bâtiment :

90% pour les bâtiments d'une capacité de chargement inférieure à 1000 t ;

75% pour les bâtiments d'une capacité de chargement de 1000 t à 1200 t ;

60% pour les bâtiments d'une capacité de chargement de 1200 t à 1500 t ;

50% pour les bâtiments d'une capacité de chargement supérieure à 1500 t.

Si le bâtiment a effectué la traversée dans de bonnes conditions, l'Administration lui autorisera une augmentation de chargement correspondant à un tirant d'eau supérieur de 10 cm au maximum à celui de la première traversée. Pour les traversées suivantes, elle autorisera, conformément aux observations réitérées, des chargements correspondant à des tirants d'eau augmentés progressivement de 10 cm jusqu'à la capacité de chargement maximum du bâtiment. Par la suite, le bâtiment doit remplir les conditions prévues aux points h) et i) de l'article 21 pour le tirant d'eau et le chargement.



La norme autorisée pour un bâtiment ayant traversé le secteur dans de bonnes conditions, est valable pour tous les bâtiments du même type de construction.

A cet égard, le Service de Navigation de l'Administration tient un registre des normes autorisées pour les bâtiments dont le tirant d'eau est limité.

## Article 28

### *Organe de contrôle des bâtiments neufs*

La visite des bâtiments neufs à l'entrée dans le secteur est effectuée par l'expert ou la commission prévus à l'article 25.

Si les conditions prescrites aux articles 21 et 27 sont remplies, l'expert, respectivement la commission, vérifiera également la stabilité d'assiette ainsi que les qualités de giration du bâtiment.

## Article 29

### *Contrôle de l'assiette et de la qualité de giration des bâtiments neufs*

La stabilité du bâtiment sera contrôlée par une vérification soignée du tirant d'eau à l'avant et à l'arrière, à chaque bord, pour constater s'il n'y a pas de changement d'assiette permanente dénotant une étanchéité insuffisante des cloisonnements pour les bateaux transportant des marchandises liquides.

Les qualités de giration seront contrôlées pendant un trajet en eau calme au cours duquel, par des manoeuvres appropriées de la barre, il sera vérifié comment le bateau obéit au gouvernail.

## Article 30

### *Permis de navigation pour les bâtiments neufs*

Si le bâtiment neuf remplit toutes les conditions requises, le permis de navigation lui est délivré.

Si le bâtiment ne remplit pas toutes les conditions requises, l'expert, respectivement la commission, pourra décider :

a) la réduction du chargement du bâtiment au-dessous des limites prévues ;

b) l'exécution de modifications au bâtiment ;

c) l'interdiction de la traversée du secteur.

Après l'exécution par les armateurs des dispositions prévues aux points a) et b) ci-dessus, il sera procédé à un nouvel examen du bâtiment et le permis de navigation lui sera délivré.

## Article 31

### *Procès-verbal de la Commission sur la visite des bâtiments*

Les décisions de la Commission, prévues aux articles 26 et 30, seront consignées dans un procès-verbal rédigé en trois exemplaires, dont l'un

sera présenté au Comité de l'Administration, un autre sera remis à l'armateur et le troisième restera dans les archives du service de la Navigation de l'Administration.

Si l'armateur estime non fondée la décision consignée dans le procès-verbal, il a le droit d'adresser, par écrit, une réclamation au Comité de l'Administration qui décide en dernière instance.

### CHAPITRE III

#### Navigation des bâtiments

##### Article 32

###### *Règles générales*

Le capitaine, le conducteur, respectivement le timonier, du bâtiment en marche ou en stationnement, sont tenus de veiller à la sécurité du bâtiment, ayant toujours prêts à être employés les ancres, les amarres, les moyens de signalisation ou autres ; de même ils doivent prendre toutes les mesures nécessaires afin que le bâtiment ne cause d'entraves ni à la navigation ni aux travaux en cours d'exécution.

Afin d'éviter le danger d'échouage, le capitaine, le conducteur, respectivement le timonier du bâtiment, sont obligés, lors du chargement, de contrôler le tirant d'eau du bâtiment et de le régler en conformité avec les profondeurs existantes sur le trajet que le bâtiment doit parcourir.

##### Article 33

###### *Diminution de la vitesse*

Le bâtiment automoteur passant près d'un port ou d'autres bâtiments, de constructions, d'engins flottants, de radeaux ancrés ou amarrés à proximité de bâtiments remorqués, de radeaux, de barques lourdement chargés, de bâtiments échoués, de travaux de renflouement de bâtiments coulés, de travaux de scaphandrier et de construction, est tenu de réduire sa vitesse suffisamment et à temps et, si c'est nécessaire, d'arrêter complètement les machines à condition que ni le bâtiment ni les unités qu'il remorque ne soient exposés au danger.

##### Article 34

###### *Passage dans les endroits où sont immergés des câbles, etc.*

Il est défendu aux bâtiments de laisser traîner leurs ancres ou leurs chaînes ou de jeter l'ancre aux endroits du fleuve où sont immergés des câbles et des tuyaux.

Les points du fleuve traversés par un câble ou des tuyaux doivent être balisés par les signaux côtiers suivants :

— de jour : un panneau carré blanc de 1,50 m de côté, sur lequel est dessinée une ancre renversée (la tige en bas) de couleur noire.

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

Le panneau doit être placé sur la rive, à une hauteur d'au moins 4—5 mètres au-dessus du plus haut niveau d'eau.

Tous les lieux de passage de bac doivent être balisés par des signaux d'avertissement établis à distance de 250 mètres en amont et en aval du lieu de passage ; ces signaux sont les suivants :

— de jour : un panneau rond, blanc, d'un diamètre de 1—1,50 m portant un point d'exclamation en noir ;

— de nuit : si le passage des bacs est pratiqué de nuit, le panneau est éclairé par un feu blanc brillant.

Le panneau doit être placé sur la rive, à une hauteur d'au moins 4—6 m au-dessus du plus haut niveau d'eau.

## Article 35

### *Remorquage des bâtiments*

Le remorquage des bâtiments doit s'effectuer en conformité des règles générales suivantes :

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

Le nombre maximum des unités pouvant être remorquées à la fois, ainsi que leur disposition dans le convoi, sont fixés dans l'annexe B du présent Règlement.

Le capitaine du remorqueur naviguant en tête du convoi dirige tout le remorquage, y compris toutes les manoeuvres respectives, et veille à la sécurité des bâtiments remorqués.

Pendant les opérations d'amarrage ou de mouillage le remorqueur n'a pas le droit d'abandonner les unités remorquées avant d'avoir dégagé le chenal navigable et tant que le capitaine du remorqueur ne s'est assuré que les bâtiments remorqués ont été garés convenablement.

## Article 36

### *Navigation à la même hauteur*

La navigation des bâtiments à la même hauteur est défendue, sauf en cas de dépassement.

## Article 37

### *Poussage*

Le poussage des bâtiments est interdit.

## Article 38

### *Navigation des bâtiments à la dérive*

La navigation des bâtiments à la dérive est interdite, sauf en cas de force majeure.

## Article 39

### *Navigation par conditions atmosphériques défavorables*

De nuit ou par temps bouché (brume, brouillard, neige ou averse), les bâtiments sont tenus de diminuer leur vitesse afin de pouvoir toujours manoeuvrer en toute sûreté, ou s'arrêter s'ils rencontrent des obstacles ou s'ils se trouvent dans l'impossibilité d'établir leur position par rapport au chenal.

La navigation par mauvais temps sur les canaux, dans les passes étroites et les chenaux balisés est réglementée au Chapitre VI du présent Règlement.

## Article 40

### *Défense de trop se rapprocher*

Il est interdit aux bâtiments isolés ou conduisant un convoi, naviguant dans l'étendue du secteur où le dépassement est interdit, de se rapprocher à moins de deux longueurs de chaland des bâtiments qui les précèdent.

## Article 41

### *Navigation par la voie des eaux moyennes et hautes*

Les bâtiments ayant un tirant d'eau leur permettant de se diriger sur le chenal des eaux moyennes et hautes sont tenus de suivre cette voie et de laisser le chenal des basses eaux libre aux bâtiments ayant un tirant d'eau les obligeant à suivre le chenal des basses eaux.

Avant de se diriger sur le chenal des eaux moyennes et hautes, les bâtiments doivent faire entendre deux sons prolongés.

Les bâtiments naviguant sur le chenal des eaux moyennes et hautes ne doivent pas, excepté dans les cas prévus au Chapitre VI du présent Règlement, observer les signaux montrés aux stations sémaphoriques, mais sont tenus lors du croisement avec d'autres bâtiments naviguant sur le chenal des basses eaux, de donner priorité de passage à ces derniers.

## Article 42

### *Bâtiments destinés aux opérations de sauvetage*

Le service de la Navigation de l'Administration assure, dans la mesure du possible, le passage sans arrêt aux bâtiments affectés aux opérations de sauvetage ou à ceux allant prêter secours à des bâtiments ayant fait naufrage.

Ces bâtiments sont obligés d'annoncer à temps à l'Administration l'heure de leur entrée dans le secteur et le but de leur route.

## Article 43

### *Bateaux à passagers*

Dans le secteur, les bateaux à passagers jouissent de la priorité de passage en toutes circonstances, sauf dans les cas prévus à l'art. 42 du présent Règlement.

Le Service de la Navigation de l'Administration assure en toutes circonstances — si cela est possible — la priorité de passage aux bateaux à passagers traversant le secteur.

## Article 44

### *Signaux sonores en cas de rencontre*

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

un son bref — je viens sur tribord,  
deux sons brefs — je viens sur bâbord,  
trois sons brefs — j'ai l'intention de virer,  
quatre sons brefs — je fais marche arrière.

Le bâtiment qui a émis un de ces signaux, est tenu d'y conformer sa manoeuvre.

Pour se signaler le bâtiment en marche fait entendre un son prolongé.

Par « son bref » on entend un son d'une durée de 1—2 secondes, et par « son long » un son d'une durée de 4—6 secondes.

L'intervalles entre les sons consécutifs doit être de 1 à 2 secondes.

## Article 45

### *Cas de rencontre avec risque d'abordage*

Lorsque deux bâtiments faisant route en sens contraire se rapprochent de manière à faire craindre un abordage, ils doivent prendre toutes les mesures pour s'éviter en se dirigeant tous deux sur tribord. Ils sont tenus tous deux de faire entendre un son bref et de ralentir leur marche avant leur approche.

## Article 46

### *Le bâtiment avalant choisit le cours*

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

Lorsque deux bâtiments s'approchent en même temps d'un passage difficile du fleuve, sur lequel la navigation n'est pas réglée par des stations sémaphoriques (Chapitre VI), le bâtiment avalant a le droit de passer le premier.

## *Cas exceptionnels*

Cependant, lorsque un bâtiment automoteur avalant isolé et un bâtiment automoteur montant avec un convoi faisant route en directions opposées s'approchent de manière telle que survient le danger d'abordage, le bâtiment naviguant isolément est tenu de céder la route au bâtiment automoteur remorquant un convoi, si par cette manoeuvre il ne s'expose lui-même au danger.

### Article 47

#### *Exceptions aux règles générales*

Dans le cas où l'un des bâtiments se trouve dans l'impossibilité de se conformer à la règle établie par l'art. 45 du présent Règlement sans faire courir un danger imminent à lui-même ou aux unités qu'il remorque, il doit en prévenir en temps utile le bâtiment qui approche en faisant entendre deux sons brefs consécutifs, et en exécutant simultanément les signaux visuels mentionnés à l'art. 60 du présent Règlement pour lui indiquer qu'il vient sur bâbord.

Le bâtiment prévenu par deux sons brefs que le bâtiment venant à sa rencontre ne se conforme pas à la règle générale de croisement est tenu de répéter ce signal et d'y conformer sa manoeuvre.

Si le bâtiment prévenu ne peut le faire sans danger pour lui-même ou pour les unités qu'il remorque, il est tenu de signaler, en faisant entendre au moins 5 sons brefs consécutifs, qu'il se trouve dans l'impossibilité de venir sur bâbord. Les capitaines des bâtiments doivent alors, pour éviter tout danger, prendre les mesures et exécuter les manoeuvres dictées par les circonstances du moment.

### Article 48

#### *Croisement des bâtiments dans les passages difficiles du fleuve, sur le chenal des eaux moyennes et hautes*

Sur le chenal des eaux moyennes et hautes des passages difficiles du fleuve, où les conditions locales exigent des précautions, les bâtiments qui naviguent vers l'amont doivent régler leur marche de manière que la rencontre et le croisement avec les bâtiments avalants aient lieu à un endroit approprié du fleuve.

Lors du croisement, le bâtiment montant doit, s'il y a lieu, se diriger vers le côté du chenal où il ne gênera ou n'exposera pas au danger le bâtiment avalant.

### Article 49

#### *Lieux où il est défendu de se croiser ou de dépasser sur le chenal des eaux moyennes et hautes*

Sur le chenal des eaux moyennes et hautes, aux endroits où le chenal ne présente pas une largeur suffisante, la navigation à la même hauteur, le dépassement et le croisement des bâtiments sont défendus.

## Article 50

### *Navigation des bâtiments sans moyen de propulsion propre*

Il est interdit aux bâtiments isolés, non pourvus de moyen de propulsion propre, de naviguer sur le chenal des basses eaux.

## Article 51

### *Interdiction de barrer la route à un autre bâtiment*

Un bâtiment, au cours de son appareillage, des manoeuvres ou en marche ne doit pas barrer la route à un autre bâtiment ou radeau afin de ne pas le gêner dans sa marche.

## Article 52

### *Dépassement d'un bâtiment en dehors des canaux et des passages étroits*

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

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

Si le bâtiment rattrapé ne peut s'écarter sur bâbord sans danger pour lui-même ou pour les bâtiments qu'il remorque, il doit s'écarter sur tribord en l'annonçant au bâtiment qui le suit par un son bref. Dans ce cas le rattrapant fait entendre deux sons brefs et s'écarter sur bâbord en laissant le bâtiment qui le précède à tribord.

## Article 53

### *Quand le cours du bâtiment reste inchangé en dehors des canaux et des passages étroits*

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

## Article 54

### *Dépassement à l'entrée des passages étroits et des canaux*

Lorsqu'un bâtiment isolé à faible vitesse ou un convoi est rattrapé par un bâtiment isolé immédiatement à l'entrée d'un passage étroit il

doit, si ce dernier en fait la demande en faisant entendre cinq sons prolongés consécutifs, se laisser dépasser par lui avant de s'engager dans le passage.

Dans ce cas les deux bâtiments doivent se conformer aux prescriptions de l'art. 52 du présent Règlement.

#### Article 55

##### *Les petits bâtiments cèdent la route*

Tout petit bâtiment doit céder la route à tout autre bâtiment, conformément aux dispositions du présent Règlement.

#### Article 56

##### *Cas où un convoi est assimilé à un bâtiment naviguant isolément*

Les remorqueurs remorquant des convois composés de bâtiments de toutes espèces sont assimilés aux bâtiments automoteurs naviguant isolément et sont tenus, comme ceux-ci, d'observer les règles exposées dans le présent Règlement.

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

#### Article 57

##### *Circulation des bacs*

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

### CHAPITRE IV

#### **Feux et signaux**

#### Article 58

##### *Visibilité des feux*

Dans le présent Règlement le mot « visible » signifie que le feu est visible par une nuit noire, avec atmosphère pure.

#### Article 59

##### *Intervalle de temps pendant lequel le bâtiment porte des feux*

Les règles concernant les feux doivent être observées depuis le coucher jusqu'au lever du soleil. Pendant cet intervalle le bâtiment ne doit montrer que les feux prescrits par le présent Règlement.



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

## Article 60

### *Signaux visuels en cas de croisement des bâtiments sur tribord*

Les signaux visuels mentionnés à l'art. 47 du présent Règlement sont exécutés sur tribord :

- de jour, en agitant à tribord un pavillon bleu foncé,
- de nuit, en émettant une succession d'éclats blancs. Les éclats doivent avoir une durée d'environ une seconde et être suivis d'une occultation complète de même durée. Les éclats doivent être visibles à une distance d'au moins 1,5 km et seulement dans la direction du bâtiment venant à la rencontre.

Une fois montrés, ces signaux de jour et de nuit doivent être émis sans interruption, jusqu'à la fin du croisement.

## Article 61

### *Feux des automoteurs faisant route*

Un bâtiment automoteur en marche doit porter :

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

b) à tribord — un feu vert visible sur un arc d'horizon de  $112^{\circ}30'$  à partir de la proue du bâtiment. Ce feu doit être visible à une distance d'au moins 2 km ;

c) à bâbord — un feu rouge visible sur un arc d'horizon de  $112^{\circ}30'$  à partir de la proue du bâtiment. Ce feu doit être visible à une distance d'au moins 2 km ;

d) sur la poupe — un feu bleu visible sur un arc d'horizon de  $135^{\circ}$ , c'est-à-dire de  $67^{\circ}30'$  de chaque côté du bâtiment à partir de la poupe vers l'arrière. Ce feu doit être visible à une distance d'au moins 500 m.

Ces feux doivent être disposés de manière à montrer une lumière ininterrompue visible de tous les points des arcs d'horizon sus-indiqués.

Les feux de bord rouge et vert susmentionnés doivent être masqués du côté du bâtiment au moyen d'écrans dépassant le feu d'au moins 0,90 m, de manière que, vu de l'avant, aucun de ces feux ne soit visible du côté opposé du bâtiment.

Le feu de poupe doit être masqué du côté du bâtiment par un écran de manière telle qu'il ne puisse être visible de la proue du bâtiment.

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

## Article 62

### *Feux des bâtiments à voiles faisant route*

Les bâtiments à voiles en marche doivent porter les feux prescrits à l'art. 61, points *b*, *c* et *d*, pour les bâtiments automoteurs en marche ; le bâtiment à voiles en marche ne doit en aucun cas montrer le feu blanc prévu sous point *a* du même article.

Les petits voiliers en marche ne doivent porter que les feux prescrits à l'art. 61, points *b* et *c*.

Ces deux feux peuvent être réunis dans un seul fanal montrant des feux rouge et vert de même puissance. Chacun de ces feux doit être visible sur un arc d'horizon de  $112^{\circ}30'$  du côté respectif, et à une distance d'au moins 1 km.

## Article 63

### *Feux des petites embarcations automoteurs faisant route*

Les petites embarcations automoteurs en marche doivent porter :

*a*) à la proue du bâtiment, sur la cheminée ou au devant de celle-ci, en un endroit bien apparent, à 2 m au moins au-dessus du plan d'eau, le feu blanc brillant prescrit à l'art. 61, point *a*. Ce feu doit être visible à une distance d'au moins 2 km ;

*b*) les feux de bord rouge et vert prévus à l'art. 62, deuxième alinéa.

La distance verticale entre les feux de bord et le feu blanc, qui doit être placé au-dessus des premiers, ne doit pas être inférieure à 1 m.

## Article 64

### *Feux des remorqueurs faisant route*

Le bâtiment remorquant une ou plusieurs unités à couple ou en flèche doit, en plus des feux prescrits à l'art. 61, porter un deuxième feu blanc brillant, de même intensité que le feu prescrit au point *a* du même article, et placé sous ce dernier à une distance verticale de 1—2 m.

Lorsque parmi les bâtiments remorqués se trouvent un ou plusieurs bâtiments transportant des matières dangereuses visées au chapitre IX du présent Règlement, le remorqueur doit porter, en plus des autres feux prescrits, un feu rouge visible seulement de l'avant et d'une distance d'au moins 1,5 km. Ce feu doit être installé au-dessus du feu de côté vert à une distance latérale de 1,50 m et verticale de 1,50 m. Les feux de côté doivent être installés de manière à ne pas être masqués par les bâtiments remorqués à couple.

Le remorqueur doit en outre porter au cours du remorquage, derrière sa cheminée ou sur son mât de poupe, un petit feu blanc sur lequel se dirigent les unités remorquées. L'intensité de ce feu doit être atténuée par un verre dépoli ou strié. Le feu ne doit pas être visible de l'avant du remorqueur.

## Article 65

### *Signaux distinctifs de jour des remorqueurs conduisant un convoi*

De jour, le remorqueur remorquant un convoi doit porter un pavillon bleu rectangulaire, hissé en tête du mât.

## Article 66

### *Feu bleu de remorquage*

Lorsque dans un convoi un ou plusieurs bâtiments sont accouplés à un seul bord du remorqueur, le remorqueur et le bâtiment placés à l'extrémité du convoi doivent porter le feu bleu prescrit à l'art. 61, point *d*.

Lorsque les bâtiments remorqués sont amarrés aux deux bords du remorqueur, seules les unités extrêmes doivent porter le feu bleu.

Lorsque les bâtiments sont remorqués à la file (en flèche) ou en rangées, et même si le remorqueur tractionne en même temps des unités amarrées à ses bords, seules les unités extrêmes de chaque groupe doivent porter le feu bleu.

Si à la queue du convoi se trouve une rangée composée de plusieurs unités accouplées, seules les unités placées aux extrémités de cette rangée doivent porter le feu bleu.

## Article 67

### *Signaux des bâtiments à forme symétrique*

Les bâtiments dont les formes symétriques ne permettent pas de distinguer la proue de la poupe doivent, lorsqu'ils font route, être munis, pour indiquer le sens de leur marche, d'un disque de 60 cm de diamètre au minimum, barré de raies horizontales rouges et blanches, placé perpendiculairement à l'axe longitudinal du bâtiment, à l'extrémité dirigée dans le sens de la marche.

## Article 68

### *Signaux visuels des canots en marche*

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

## Article 69

### *Signaux sonores des bâtiments en marche par conditions atmosphériques défavorables*

Par temps bouché (brume, brouillard, tempête de neige et averse), les bâtiments en marche sont tenus de faire entendre à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, un son prolongé du sifflet ou de la sirène

lorsqu'ils naviguent isolément, un son prolongé et deux sons brefs lorsqu'ils remorquent d'autres bâtiments.

Dans de telles circonstances, la navigation sur les chenaux balisés s'effectue conformément aux dispositions des articles 131, 139, 159, 168, 179 et 203 du présent Règlement.

Dans un convoi, seul le remorqueur en tête doit observer les dispositions du présent article.

Un bâtiment en marche ne peut en aucun cas faire usage de la cloche.

## Article 70

### *Signaux sonores des petits bâtiments en marche par conditions atmosphériques défavorables*

Les petits bâtiments à voiles ou à rames ne sont pas tenus d'émettre les signaux mentionnés à l'art. 69, mais ils doivent émettre d'autres signaux sonores similaires d'une intensité suffisante et à des intervalles ne dépassant pas une minute.

## Article 71

### *Feux des bâtiments au stationnement ou à l'amarrage*

Les bâtiments stationnants ou amarrés doivent porter de nuit, à l'avant, un feu blanc installé à une hauteur ne dépassant pas 6 m au-dessus du pont, à l'endroit d'où il est le mieux visible de tous les points de l'horizon, d'une distance d'au moins 1 km.

Lorsque plusieurs bâtiments sont amarrés à couple à la rive ou en stationnement sur le fleuve, seul le bâtiment se trouvant le plus près du chenal doit porter le feu prescrit par le présent article.

## Article 72

### *Signaux sonores des bâtiments ancrés ou amarrés dans le chenal navigable par conditions atmosphériques défavorables*

Par temps bouché (brume, brouillard, tempête de neige et averse), le bâtiment stationnant hors du port et n'ayant pas complètement dégagé le chenal, est tenu, de jour ainsi que de nuit, d'émettre des volées de cloche ou des sons répétés émis à l'aide d'autres objets appropriés, d'une durée de cinq secondes environ, à des intervalles n'excédant pas une minute.

## Article 73

### *Interdiction de faire usage de signaux sonores*

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

## Article 74

### *Signaux de demande de secours et signaux indiquant que le bâtiment se trouve dans l'impossibilité de manoeuvrer*

Pour demander secours :

— de jour : on doit attirer l'attention en agitant circulairement du bras tendu un pavillon de signalisation, un morceau d'étoffe ou tout autre objet similaire ;

— de nuit : en agitant de la même manière un feu quelconque.

On attire aussi l'attention par tout autre moyen visuel ou sonore approprié.

Si un bâtiment se trouve dans l'impossibilité de manoeuvrer il est tenu, à l'approche d'autres bâtiments se dirigeant vers lui, de le signaler par plus de cinq coups intermittents de sifflet ou de sirène, ou tout autre signal approprié.

Le bâtiment étant incapable de manoeuvrer doit faire tout son possible pour évacuer au plus vite le chenal et, si nécessaire, demander à cet effet, en émettant le signal de demande de secours, l'aide des bâtiments passant à proximité.

Tout bâtiment passant ou se trouvant à proximité est obligé de prêter toute aide au bâtiment qui le demande, si par cela il n'expose au danger ni lui-même, ni les passagers qu'il transporte.

## Article 75

### *Signaux visuels des bâtiments échoués*

Le bâtiment échoué est tenu de hisser en un point bien apparent :

— de jour : deux pavillons de couleur ou deux objets de forme sphérique superposés ;

— de nuit : deux feux rouges placés l'un sous l'autre à une distance de 1,80 m à 2 m.

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

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

Les mêmes règles s'appliquent aux bâtiments coulés dont une partie de la coque est visible.

Lorsque le capitaine, ou le timonier du bâtiment estime que la circulation près de son bâtiment peut s'effectuer sans danger, il est tenu de hisser du côté du passage libre :

— de jour : un pavillon blanc ou un morceau d'étoffe de couleur claire ;

— de nuit : le feu de mouillage prescrit à l'art. 71 ci-dessus.

## Article 76

### *Signaux visuels des petits bâtiments échoués*

Les petits bâtiments échoués doivent, à l'approche d'autres bâtiments, annoncer leur position par des coups de sifflet intermittents ou par tout

autre signal approprié, émis par les moyens existant à bord du petit bâtiment.

Si la circulation peut être maintenue près du bâtiment échoué, ce dernier doit hisser :

— de jour : un pavillon blanc ou un morceau d'étoffe de couleur claire, du côté du passage libre ;

— de nuit : le feu blanc de mouillage prescrit à l'art. 71 ci-dessus.

## Article 77

### *Dispositions concernant le balisage du bâtiment coulé ou échoué*

Si un bâtiment échoué ou coulé se trouve dans une position telle qu'il constitue une entrave pour la navigation et sur un point du fleuve où, par suite de la configuration du terrain ou de toute autre circonstance, les bâtiments avalants ne peuvent apercevoir à temps les signaux émis, le capitaine, le conducteur, respectivement le timonier du bâtiment échoué ou coulé doit placer, dès que possible, sur la rive ou sur le fleuve même, suffisamment en amont du lieu de l'accident, un poste avertisseur temporaire.

Lorsque le bâtiment coulé dans le chenal est complètement immergé, le capitaine ou le conducteur, respectivement le timonier, est tenu en outre d'en indiquer provisoirement l'emplacement en ancrant au-dessus du bâtiment coulé un objet flottant d'une forme quelconque, muni de nuit d'un feu vert ou rouge, suivant que le bâtiment a coulé près de la rive droite ou de la rive gauche, respectivement d'un feu blanc si le bâtiment est immergé au milieu du fleuve et que le passage est possible des deux côtés du bâtiment échoué.

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

Lorsqu'un bâtiment est coulé dans le chenal ou dans sa proximité immédiate, l'Administration devra prendre toutes les mesures pour baliser le plus vite possible l'endroit où se trouve le bâtiment coulé.

Pour les bâtiments coulés dans les ports du secteur, ces mesures doivent être prises par les autorités compétentes de l'Etat respectif.

## Article 78

### *Signaux visuels des radeaux ancrés ou amarrés*

Les radeaux ancrés ou amarrés doivent porter, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil, à chacune des extrémités se trouvant du côté du chenal, un feu blanc placé à une hauteur suffisante, mais n'excédant pas 6 m au-dessus du plan d'eau, et visible de tous les points de l'horizon, d'une distance d'au moins 1 km.

Lorsque deux ou plusieurs radeaux sont amarrés bord à bord à la rive, seul le radeau se trouvant le plus près du chenal doit porter le feu prescrit à l'alinéa précédent.

## Article 79

### *Radeaux échoués et leurs signaux*

En cas d'échouage le conducteur doit s'efforcer de remettre son radeau à flot et ne peut le quitter qu'après avoir constaté que les moyens à sa disposition sont insuffisants pour le déséchouer.

Le radeau échoué doit porter :

- de jour : dès l'aube, deux ballons ou deux objets sphériques placés l'un sous l'autre à une distance de 1,50—2 m. ;
- de nuit : deux feux rouges placés l'un sous l'autre à une distance de 1,50—2 m.

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

## Article 80

### *Signaux des engins flottants*

Les engins flottants au travail doivent porter sur un mât ou à un autre endroit apparent, les signaux suivants :

- de jour : un ballon noir de 0,60 m de diamètre ;
- de nuit : un feu vert ou rouge suivant le côté du chenal où le passage est libre. Le feu doit être visible d'une distance d'au moins 2 km.

À l'approche d'un engin flottant, les bâtiments doivent émettre un signal avertisseur qui consiste en un son long.

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

- de jour : un pavillon noir ;
- de nuit : un feu vert ou rouge supplémentaire, suivant le côté du chenal où le passage est libre.

En outre, les ancrs extrêmes de l'engin flottant doivent être balisées par les signaux conformes aux règles de balisage du chenal.

Dans le cas où le chenal n'est pas libre, l'engin doit porter sur le mât ou à un autre endroit apparent, les signaux suivants :

- de jour : trois ballons noirs ayant chacun 0,60 m de diamètre, placés l'un sous l'autre à une distance maximum de 2 m ;
- de nuit : trois feux rouges placés de la même manière, visibles de tous les points de l'horizon d'une distance de 2 km au moins.

## Article 81

### *Signaux sonores des bâtiments à l'entrée et au sortir des ports et des aires de mouillage*

À l'entrée ou au sortir des ports et des aires de mouillage, les bâtiments peuvent annoncer leur intention d'entrer, respectivement de sortir, par un son prolongé suivi d'un son bref.

## CHAPITRE V

### Règlement du service de pilotage

#### Article 82

##### *Pilotage dans le secteur*

Le pilotage des bâtiments dans le secteur des Portes de Fer est obligatoire et ne peut être effectué que par les pilotes de l'Administration ou par les pilotes des entreprises de navigation que l'Administration aura autorisés à cet effet.

#### Article 83

##### *Pilotes officiels et pilotes particuliers*

L'Administration dispose d'un corps de pilotes — les pilotes officiels. Les entreprises de navigation des Etats danubiens peuvent avoir leurs propres pilotes — les pilotes particuliers.

#### Article 84

##### *Recrutement des pilotes*

Les élèves-pilotes, officiels et particuliers, peuvent devenir pilotes à condition de passer avec succès les examens auprès de l'Administration.

#### Article 85

##### *Conditions de recrutement des élèves-pilotes officiels*

Les élèves-pilotes officiels sont recrutés parmi les navigateurs qui remplissent les conditions suivantes :

- a) être ressortissant de la République Populaire Roumaine ou de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie ;
- b) être âgés de 23 ans au moins et de 35 ans au plus ;
- c) avoir terminé l'école élémentaire ;
- d) n'avoir pas subi de condamnations pénales ;
- e) avoir accompli ses obligations militaires dans son pays ;
- f) avoir effectué un temps de navigation d'au moins 4 ans et avoir travaillé au moins un an comme pilote ou timonier sur un bâtiment traversant habituellement le secteur des Portes de Fer ;
- g) posséder un certificat médical délivré par une autorité médicale compétente de son pays, attestant que le candidat dispose
  - d'une acuité visuelle suffisante
  - distingue les couleurs
  - dispose d'une bonne ouïe
  - ne souffre pas d'une maladie de poumon ou de coeur, d'hernie ou d'autre maladie susceptible de l'empêcher d'exercer une fonction dans la navigation.



Les documents attestant que les conditions indiquées ci-dessus sont remplies, sont déposés dans les archives du Service de la Navigation de l'Administration.

## Article 86

### *Conditions d'admission des élèves-pilotes particuliers*

Pour pouvoir être admis par l'Administration, les élèves-pilotes particuliers doivent remplir les conditions suivantes :

- a) être ressortissant d'un Etat danubien ;
- b) avoir 23 ans révolus ;
- c) avoir terminé l'école élémentaire ;
- d) avoir effectué un temps de navigation de 4 ans au moins et avoir travaillé au moins un an comme pilote ou timonier sur un bâtiment traversant habituellement le secteur des Portes de Fer ;
- e) posséder un certificat médical délivré par une autorité médicale compétente de son pays de résidence permanente, attestant que le candidat

- dispose d'une acuité visuelle très bonne
- distingue les couleurs
- dispose d'une bonne ouïe
- ne souffre pas d'une maladie de poumon ou de coeur, d'hernie ou d'autre maladie susceptible de l'empêcher d'exercer une fonction dans la navigation.

Les documents attestant que les conditions indiquées ci-dessus sont remplies, sont déposés dans les archives du Service de la Navigation de l'Administration.

## Article 87

### *Stage d'élève-pilote*

Les élèves-pilotes officiels doivent, après un an au moins et avant l'expiration de 3 ans de service à l'Administration, passer un examen de capacité.

Les élèves-pilotes particuliers ne peuvent se présenter à l'examen de pilote particulier qu'après avoir accompli un stage d'élève-pilote d'un an au moins et de trois ans au plus à compter de la date de leur enregistrement à l'Administration.

L'élève-pilote officiel ou particulier qui ne s'est pas présenté à l'examen pendant ce délai, ou qui aurait échoué à l'examen, ne peut se présenter de nouveau qu'avec l'approbation du Comité de l'Administration, accordée sur la base de l'avis favorable du Service de la Navigation de l'Administration.

## Article 88

### *Instruction des élèves-pilotes*

Au cours de leur stage, les élèves-pilotes officiels et particuliers suivent pendant l'hiver les cours de théorie de l'école de l'Administration et pen-

dant la saison de navigation acquièrent la pratique sur les convois, sous la direction des pilotes de l'Administration ou des pilotes particuliers désignés à cette fin par le Service de la Navigation de l'Administration.

## Article 89

### *Obligations des élèves-pilotes*

Pendant leur service les élèves-pilotes doivent se conformer strictement aux ordres et aux instructions des pilotes sous les ordres desquels ils sont placés.

Lors de l'enseignement d'une fonction ayant rapport avec la profession de pilote, les élèves-pilotes doivent témoigner de leur désir de se perfectionner dans cette profession et de remplir leurs obligations avec zèle et application.

## Article 90

### *Obligations des pilotes de contribuer à l'instruction des élèves-pilotes*

Lorsqu'à bord du bâtiment se trouvent des élèves-pilotes, le pilote est tenu de profiter de toute occasion pour parfaire leur instruction et leur entraînement.

## Article 91

### *Contribution aux frais d'études et d'examens des élèves-pilotes particuliers*

Les entreprises de navigation dont les élèves suivent des cours de l'école de l'Administration ou se présentent aux examens de pilote particulier, paient une contribution égale aux frais d'étude ou d'examen effectifs seulement au cas où l'Administration n'organise pas de cours ou d'examens pour les élèves-pilotes officiels.

## Article 92

### *Commission d'examen des pilotes*

Après avoir accompli leur stage, les élèves-pilotes doivent passer un examen devant une commission composée :

- du chef de Service de la Navigation de l'Administration ;
- du Chef-adjoint du Service de la Navigation de l'Administration ;
- du Pilote en chef de l'Administration ;
- de deux capitaines de navigation fluviale expérimentés dans la navigation sur le secteur des Portes de Fer, dont l'un ressortissant roumain et l'autre ressortissant yougoslave ;
- de deux pilotes officiels les plus expérimentés, désignés par le Service de la Navigation de l'Administration, dont un ressortissant roumain et l'autre ressortissant yougoslave.

Le capitaine du bâtiment à bord duquel les candidats doivent passer l'examen pratique peut être appelé à donner, à titre consultatif, son avis à l'égard des capacités techniques des candidats.

Les élèves-pilotes officiels passent l'examen dans la langue officielle du pays dont ils sont ressortissants.

Les élèves-pilotes particuliers passent l'examen dans l'une des langues des Etats danubiens qu'ils connaissent bien. Dans le cas où la commission d'examen aurait besoin d'un interprète, celui-ci sera mis à disposition par l'entreprise de navigation respective. Avant le commencement de l'examen l'interprète devra avoir l'approbation de la commission d'examen pour remplir la fonction d'interprète.

## Article 93

### *Examen de pilote*

L'examen de capacité porte sur la connaissance approfondie des conditions de navigabilité et de l'exercice de la navigation dans le secteur des Portes de Fer, la capacité de manoeuvrer les bâtiments, la connaissance des dispositions du Règlement de Navigation et de Pilotage.

L'examen comportera un examen sur la théorie et une épreuve pratique.

## Article 94

### *Fixation de la date de l'examen*

La date de l'examen est fixée par le Comité de l'Administration sur proposition du Service de la Navigation de l'Administration.

## Article 95

### *Délivrance du brevet de pilote officiel et du certificat (permis) de pilote particulier*

Si toutes les conditions prescrites par le présent Règlement sont remplies, le Comité de l'Administration décidera, sur la base du procès-verbal de la commission d'examen, de la délivrance par le Service de la Navigation de l'Administration du brevet de pilote officiel ou du certificat de pilote particulier aux élèves-pilotes ayant passé l'examen avec succès.

## Article 96

### *Stage des pilotes sur les convois*

Après avoir obtenu le brevet de pilote officiel ou le certificat de pilote particulier, les pilotes feront obligatoirement un stage au cours duquel ils ne seront embarqués que sur des convois.

Le stage sur les convois sera fixé par le Service de la Navigation de l'Administration, séparément pour chaque pilote.

## Article 97

### *Bâtiments que les pilotes officiels et particuliers peuvent conduire*

Les pilotes officiels ont le droit de conduire tous les bâtiments traversant le secteur.

Les pilotes particuliers sont autorisés à conduire les bâtiments des entreprises dont ils sont les salariés.

Sur la base d'un accord entre l'Administration et les entreprises de navigation respectives, les pilotes particuliers peuvent être employés provisoirement par l'Administration.

## Article 98

### *Interruption dans l'exercice du pilotage*

Les pilotes officiels ou particuliers reprenant le pilotage après une interruption de plus de trois années consécutives, ne peuvent conduire seuls les bâtiments dans le secteur pendant un mois au moins à dater du jour de la reprise du pilotage.

Sur la base d'un rapport motivé du Chef du Service de la Navigation de l'Administration, ce stage peut être prolongé par le Comité de l'Administration.

On considère comme une année d'interruption du pilotage lorsqu'un pilote n'a pas exercé ces fonctions durant 120 jours au moins de l'année respective.

## Article 99

### *Visites médicales des pilotes officiels et particuliers*

L'Administration soumet les pilotes officiels à des visites médicales périodiques effectuées par les autorités médicales de l'Etat dont les pilotes sont ressortissants.

A la demande du Service de la Navigation de l'Administration, l'entreprise de navigation est tenu de présenter un certificat médical délivré par une autorité médicale du pays de résidence permanente du pilote particulier, qui atteste que le pilote a la vue et l'ouïe bonnes.

Sauf certains cas exceptionnels, ces certificats ne peuvent être demandés qu'une fois par an au plus.

Si les certificats médicaux ne sont pas satisfaisants, le Comité de l'Administration, sur proposition du Service de la Navigation, prendra les mesures appropriées.

## Article 100

### *Pilotes officiels et élèves-pilotes quittant l'Administration*

Les pilotes officiels ne peuvent entrer au service d'aucune entreprise de navigation en tant que pilotes particuliers avant l'expiration d'une période de cinq ans au moins à compter de la date de l'examen, et seulement avec l'approbation de l'Administration.

Les élèves-pilotes officiels ayant quitté l'Administration après 3 mois au plus à dater de leur nomination, ne peuvent être admis comme élèves-pilotes particuliers avant l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date de leur départ de l'Administration.

Les pilotes particuliers et les élèves-pilotes particuliers, anciens pilotes officiels ou élèves-pilotes de l'Administration, peuvent — avec l'approbation du Comité — être réengagés comme pilotes officiels, respectivement élèves-pilotes officiels dans le cas où ils ont quitté l'Administration dans les conditions définies aux premier et deuxième alinéas du présent article, et compte tenu des prescriptions de l'art. 98 ci-dessus.

## Article 101

### *Sanctions applicables aux pilotes*

Les pilotes officiels ayant fait preuve de négligence dans l'exercice de leurs fonctions, et qui à la suite d'une faute professionnelle ont causé un accident de navigation, ou ont commis une contravention aux dispositions du présent Règlement, seront sanctionnés par l'Administration par voie disciplinaire.

Le comité de l'Administration — saisi par le service de la Navigation — communique aux entreprises de navigation les contraventions aux dispositions du présent Règlement commises par leurs pilotes particuliers, ainsi que les fautes constatées au cours de l'enquête sur les avaries qu'ils ont causées.

Les entreprises de navigation devront communiquer au Comité de l'Administration les mesures qu'elles auront prises.

Dans les cas de grave contravention au présent Règlement — qui a causé de graves préjudices à la navigation dans le secteur — le Comité de l'Administration peut, sur proposition du service de la Navigation de l'Administration, décider la suspension temporaire du service ou le retrait définitif du brevet du pilote officiel ou du certificat du pilote particulier en cause.

## Article 102

### *Sanctions pénales applicables aux pilotes officiels*

Dans le cas où la constatation faite par l'Administration sur la base de l'art. 225 du présent Règlement établit à la charge du pilote officiel respectif un fait de nature à entraîner l'application d'une sanction pénale, l'Administration devra le notifier aux autorités compétentes de l'Etat dont le pilote est ressortissant pour qu'il soit poursuivi conformément aux lois.

## Article 103

### *Nombre des pilotes embarqués sur un convoi*

Un pilote officiel, ou particulier, doit toujours se trouver à bord du remorqueur et un autre à bord d'une des unités remorquées dans la première rangée.

Lorsqu'un bâtiment ne dispose que d'un seul pilote particulier et demande encore un pilote officiel, c'est le pilote le plus ancien selon le tableau de promotion du service de la Navigation de l'Administration qui s'embarquera sur le bâtiment automoteur. Si le pilote officiel et le pilote particulier sont tous deux de la même promotion, c'est le pilote officiel qui s'embarquera sur le bâtiment automoteur.

#### Article 104

##### *Equipage des bâtiments remorqués*

Tenant compte des difficultés de la navigation dans le secteur, les unités remorquées doivent disposer d'un personnel en nombre suffisant, tant pour la navigation vers l'amont que vers l'aval.

Le nombre du personnel embarqué doit être de 2—4 navigateurs, y compris le pilote officiel ou particulier, selon la manoeuvrabilité de l'unité.

Lorsque l'une des unités du convoi ne dispose pas du personnel nécessaire, le pilote peut refuser de remorquer cette unité, mais il est tenu d'en avertir immédiatement le Service de la Navigation de l'Administration.

#### Article 105

##### *Identification des pilotes*

Les pilotes officiels qui se présentent pour conduire un bâtiment produiront, sur la demande du capitaine ou du conducteur, un acte officiel établissant leur identité et leur qualité.

#### Article 106

##### *Présence des pilotes à bord des bâtiments*

La présence de pilote officiel ou particulier à bord des bâtiments est obligatoire, excepté dans les sections et dans les conditions ci-après :

a) entre le km 1048 — extrémité amont du secteur — et le km 1016, lorsque le niveau d'eau à l'échelle de Drencova est supérieure à la cote +80cm;

b) entre les km 1026,800 et 1016, à tout niveau d'eau ;

c) entre les km 1016 et 1013,500 (mine Cozla) pour les bâtiments dont le tirant d'eau est inférieur ou égal la cote du jour enregistrée à l'échelle de Drencova, à condition toutefois de naviguer entre le canal Cozla-Doiche et la rive gauche ;

d) entre les km 982 et 974, à tout niveau d'eau ;

e) entre les km 965 et 951, à tout niveau d'eau ;

f) entre les km 941 et 931 — extrémité aval du secteur — à tout niveau d'eau ;

g) sur tout le secteur, pour les petits bâtiments dont le tirant d'eau ne dépasse pas 100 cm, à condition qu'ils n'utilisent pas les canaux ou chenaux balisés ;

h) dans les ports du secteur ainsi que dans les aires de formation et de rupture des convois ;

i) au passage d'une rive à l'autre.

Dans les cas précités les bâtiments seront conduits par les pilotes de ligne des entreprises de navigation.

Si dans l'un des cas visés sous points *a—g* inclusivement, un bâtiment demande de mettre à sa disposition un ou plusieurs pilotes, l'Administration donnera suite à la demande dans la mesure où elle dispose de pilotes libres. Dans ces cas les entreprises de navigation devront payer la taxe dont le montant est établi chaque année par l'Administration.

## Article 107

### *Demande de pilote officiel de l'Administration*

Les bâtiments voulant embarquer des pilotes officiels doivent en prévenir l'Administration au moins 24 heures avant le jour où ils effectueront la traversée du secteur. Mais même si elle en a été informée à temps, l'Administration n'est pas responsable du retard dont pourrait souffrir un bâtiment par suite du manque de pilote. Les entreprises de navigation devront cependant informer l'Administration, oralement ou par écrit, sur les retards encourus par leurs bâtiments par suite du manque de pilote officiel. L'Administration prendra des mesures disciplinaires dans les cas où les retards sont la conséquence d'une négligence dans le service.

## Article 108

### *Stations de pilotes officiels*

Les stations de pilotes officiels pour l'embarquement des pilotes sur les bâtiments qui veulent traverser le secteur vers l'amont se trouvent : sur la rive gauche, à Turnu Severin, et sur la rive droite, à Kladovo. Les stations de pilotes officiels pour l'embarquement des pilotes sur les bâtiments qui veulent traverser le secteur vers l'aval, lorsque la hauteur du niveau d'eau est supérieure à la cote +80 de Drencova, se trouvent : sur la rive gauche, à Drencova, et sur la rive droite, à Kožice. Lorsque la hauteur du niveau d'eau est inférieure à la cote +80 de Drencova, les bâtiments devront embarquer les pilotes officiels aux endroits suivants : sur la rive gauche, à Moldova-Veche, et sur la rive droite, à Vince.

Les capitaines des bâtiments doivent embarquer les pilotes officiels des stations de pilotes aux rives gauche ou droite, suivant l'ordre et la répartition des pilotes officiels, établis par le Service de la Navigation de l'Administration.

Les bâtiments seront avisés de la station où les pilotes doivent être embarqués par un pavillon blanc portant au milieu, en rouge, la lettre « P », hissé au sommet du mât de la station de pilotes.

De même, les bâtiments doivent débarquer les pilotes officiels aux stations de pilotes de la rive gauche ou de la rive droite conformément aux dispositions du Service de la Navigation de l'Administration, communiquées aux capitaines par l'intermédiaire du pilote officiel embarqué.

L'embarquement et le débarquement des pilotes officiels peuvent aussi avoir lieu à Orșova, respectivement Tekija, mais seulement dans le cas où les bâtiments s'arrêtent dans un de ces ports pour leurs besoins.

## Article 109

### *Signaux sonores de demande de pilotes officiels*

Dans les ports d'embarquement et de débarquement des pilotes officiels, les bâtiments peuvent faire leur demande de pilote en émettant un coup de sifflet prolongé et deux coups de sifflet brefs.

## Article 110

### *Ordre d'embarquement des pilotes officiels*

Les bâtiments qui ont fait leur demande de pilotes officiels conformément à l'art. 107, reçoivent des pilotes dans l'ordre de leur départ des ports où se trouvent des stations de pilotes.

## Article 111

### *Pilote en chef de l'Administration*

Le pilote en chef de l'Administration est le supérieur immédiat des pilotes et des élèves-pilotes de l'Administration.

Le pilote en chef veille à ce que les bâtiments ayant demandé des pilotes officiels les reçoivent dans l'ordre de leur départ et à ce qu'aux stations de pilotes il y ait à tout moment un nombre suffisant de pilotes pour satisfaire les besoins de la navigation. A cette fin, il répartit les pilotes par rotation en tenant compte de l'intensité du trafic, de l'utilisation réglementaire des stations de pilotes sur les deux rives et en ayant toujours en vue les intérêts de la navigation. Il délivre des ordres écrits pour l'embarquement et tient en évidence l'emploi des pilotes.

Le pilote en chef recueille les feuilles de déclaration que les pilotes sont tenus de remettre à leur débarquement.

## Article 112

### *Obligation des bâtiments de recevoir à bord les élèves-pilotes officiels*

Les bâtiments sont obligés de recevoir à leur bord les élèves-pilotes officiels envoyés pour leur instruction ou pour passer l'examen de pilote.

## Article 113

### *Embarquement et débarquement des pilotes officiels*

L'embarquement et le débarquement des pilotes officiels aux stations des pilotes sont à la charge des bâtiments. L'Administration peut fournir elle-même les moyens de transport nécessaire à cet effet dans la mesure où elle en dispose.

Dans les ports où il y a des stations de pilotes et au siège de l'Administration (Orşova-Tekija) l'embarquement et le débarquement des pilotes doit avoir lieu aux appointements fixés par les autorités riveraines compétentes.



*Obligations des bâtiments envers les pilotes*

Les bâtiments automoteurs sont tenus de mettre gratuitement à la disposition des pilotes et des élèves-pilotes officiels qui conduisent le convoi, un logement aussi convenable que le permettent les possibilités et installations du bord.

Les bâtiments qui n'ont pas la possibilité de mettre pour la nuit à la disposition des pilotes officiels le logement nécessaire, tâcheront, pendant la traversée du secteur, d'arriver au plus tard une heure après le coucher du soleil soit à l'une des stations de pilotes, soit dans un port où il y a des possibilités de loger les pilotes. Dans ce dernier cas, les frais de logement sont à la charge de l'armateur.

Les bâtiments automoteurs doivent donner aux pilotes officiels et aux élèves-pilotes officiels embarqués la même nourriture et au même prix qu'à leurs propres équipages.

Article 115

*Facilités de transport dans le Secteur, accordées à l'Administration par les entreprises de navigation*

Tout bâtiment circulant dans le secteur est tenu d'assurer gratuitement, dans la mesure du possible, le remorquage des bâtiments de même que le transport à son bord du personnel et du matériel appartenant à l'Administration, sur simple demande de celle-ci.

Le remorquage des bâtiments et le transport du personnel de l'Administration ne doivent pas donner lieu à des modifications de la route des bâtiments, à des retards à l'appareillage ou à la réduction de leur convoi.

Les navigateurs n'assument aucune responsabilité pour les dommages survenus à l'occasion des services rendus sur la base du premier alinéa de cet article, sauf en cas de négligence grave ou de dommages provoqués intentionnellement.

Article 116

*Feuilles de service*

Les pilotes et les élèves-pilotes officiels et particuliers reçoivent du chef pilote des feuilles de service qu'ils doivent remplir pendant la navigation.

Article 117

*Responsabilité du pilote en ce qui concerne la composition du convoi*

Le pilote est responsable de la composition correcte du convoi ainsi que de l'observation des prescriptions du présent Règlement.

Le pilote embarqué sur le bâtiment automoteur donne au capitaine les indications nécessaires dans ce sens.

De même il doit déployer tous ses efforts afin d'appliquer au mieux ses connaissances théoriques et pratiques relatives à la navigation dans le Secteur.

## Article 118

### *Vérification par les pilotes du permis de navigation*

Le pilote désigné pour conduire un bâtiment automoteur doit, avant de commencer le pilotage, constater si celui-ci et les bâtiments qui composent le convoi sont munis de permis de navigation délivrés par l'organe de l'Administration qui a effectué le contrôle.

Si un ou plusieurs bâtiments n'ont pas été préalablement visités, le pilote devra en effectuer lui-même la visite et délivrer le permis de navigation, conformément aux dispositions du présent Règlement.

## Article 119

### *Pilotage du bâtiment par le pilote*

Avant d'appareiller, le pilote doit faire exécuter devant lui une démonstration du passage de la barre mécanique à la barre à main et vice-versa.

Le pilote embarqué est tenu de piloter personnellement le bâtiment qui lui a été confié dans les sections balisées et dans les passages difficiles du secteur.

Le pilote est responsable de la bonne conduite de son bâtiment même au cas où il passe la barre à un élève-pilote.

Pendant la marche, le pilote ne peut quitter son poste que dans les sections non balisées, où il n'y a pas de passages difficiles, et même dans ces cas, seulement avec le consentement du capitaine du bâtiment.

Il doit fournir au capitaine du bâtiment toutes les indications utiles pour la navigation.

Il est tenu de l'informer des dispositions spéciales à observer, des particularités du chenal des basses eaux et des possibilités éventuelles de le quitter pour emprunter le chenal des eaux moyennes et hautes, des particularités du courant, de l'influence du vent dans les différentes parties du secteur, des règles spéciales arrêtées pour la traversée du secteur, des communications, avis aux navigateurs, etc.

Sauf le cas où le bâtiment ou l'équipage serait en danger, le pilote officiel ne doit pas prendre part aux manoeuvres qui sont du ressort exclusif du personnel de bord.

## Article 120

### *Information de l'Administration par les capitaines et pilotes*

Les pilotes ainsi que les capitaines, les conducteurs et les timoniers des bâtiments sont tenus de porter à la connaissance du Service de la Navigation de l'Administration dans le plus court délai, toute contravention aux prescriptions du présent Règlement ainsi que toutes autres observations de nature à intéresser la circulation dans le secteur qu'ils auraient pu faire en cours de route.

Ils sont tenus de signaler le plus tôt possible au Service de la Navigation tout déplacement, détérioration ou disparition de signaux de balisage.

## Article 121

### *Obligation des capitaines de respecter le Règlement de Navigation et de Pilotage*

Le capitaine, le conducteur, respectivement le timonier, sont responsables de l'observation des prescriptions du présent Règlement.

En cas de contravention à ces prescriptions, le capitaine, le conducteur, respectivement le timonier, répondent devant les autorités compétentes chargées de la surveillance fluviale.

## Article 122

### *Responsabilité du capitaine en ce qui concerne la sécurité de son bâtiment*

Le capitaine, ou le conducteur respectivement le timonier, est responsable de la sécurité de son bâtiment, de même que de tous dommages qui résulteraient des manoeuvres ou de la marche du bâtiment, même sur les sections où le bâtiment est conduit par un pilote officiel ou particulier.

## Article 123

### *Obligation du capitaine de remplir les feuilles de déclaration*

Les capitaines, respectivement les conducteurs des bâtiments automoteurs, sont tenus de remplir en double exemplaires les feuilles de déclaration que le pilote officiel ou particulier leur aura remises pour le convoi remorqué.

Après l'avoir signée, ils remettent cette feuille de déclaration au pilote embarqué sur le bâtiment automoteur.

Celui-ci la complètera des données concernant le pilotage et la remettra à l'arrivée à Orșova au pilote en chef de l'Administration en même temps que sa propre feuille de service.

## Article 124

### *Mesures à prendre lorsque le pilote n'est pas en état de gouverner le bâtiment*

Si, en cours de route, il s'avérait que le pilote n'est plus en état de conduire sûrement le bâtiment, le capitaine est tenu, sous sa responsabilité, de conduire son bâtiment à l'aire de mouillage le plus proche, de s'y arrêter et de demander soit à l'Administration, soit à son entreprise, l'embarquement d'un autre pilote. Il devra, avant de continuer sa route, attendre l'arrivée du pilote.

## Article 125

### *Différends entre les capitaines et les pilotes officiels*

Toute plainte ou réclamation des capitaines, respectivement des conducteurs, contre les pilotes officiels doit être formulée par écrit et adressée à l'Administration.

Lorsque le capitaine, respectivement le conducteur, refuse de se con-

former aux indications motivées du pilote officiel, celui-ci doit déclarer, devant témoins si possible, qu'il n'assume plus aucune responsabilité pour la bonne conduite du bâtiment ou de son convoi. Il est tenu de refuser le pilotage du bâtiment si les circonstances le permettent et d'en rendre compte au Service de la Navigation de l'Administration par les moyens les plus rapides.

L'Administration examinera tous les cas susmentionnés et prendra les décisions définitives.

## CHAPITRE VI

### Navigation dans les chenaux et les passages étroits

#### TITRE I

#### Navigation dans le passage étroit de Coronini

##### Article 126

##### *Limites du passage étroit et position de la station sémaphorique*

Le passage étroit de Coronini est situé entre l'embouchure du cours d'eau Varad (km 1042,400) et celle du Sikolovac (km 1039,400).

La station sémaphorique temporaire de Kula, établie sur la rive gauche au km 1040,500 et ne fonctionnant que lorsque le niveau des eaux à l'échelle de Drencova est inférieur à +150, réglemeute le passage à travers le défilé.

##### Article 127

##### *Interdiction de croisement et de dépassement*

Il est interdit aux bâtiments naviguant avec ou sans convoi de croiser ou de dépasser d'autres bâtiments naviguant avec ou sans convoi sur le chenal des basses eaux du passage de Coronini, conduisant entre la rive gauche du fleuve et la roche Babakaï (km 1040,500), quand le niveau des eaux à l'échelle de Drencova est inférieur à +150.

##### Article 128

##### *Navigation des bâtiments montants*

Les bâtiments faisant route vers l'amont sur le chenal des basses eaux doivent s'arrêter en aval de l'embouchure du cours d'eau Sikolovac quand la station sémaphorique temporaire de Kula hisse en tête de mât un pavillon rouge-blanc indiquant qu'il y a un ou plusieurs bâtiments avalants sur le chenal des basses eaux, entre l'embouchure de la rivière Bosnjak (km 1045,5) et la roche Babakaï.

Ils ne peuvent poursuivre leur route vers l'amont par le chenal des basses eaux avant que la station sémaphorique n'ait amené le pavillon,

indiquant ainsi qu'aucun bâtiment ne descend le chenal des basses eaux entre les deux points cités plus haut.

#### Article 129

##### *Navigation des bâtiments avalants*

Les bâtiments naviguant vers l'aval sur le chenal des basses eaux doivent ralentir leur marche et, si nécessaire, faire un virage au lieu-dit Varad (km 1042,4), si la station sémaphorique temporaire de Kula n'a pas hissé le pavillon rouge-blanc.

Ils ne peuvent poursuivre leur route vers l'aval que lorsque la station sémaphorique de Kula hisse en tête de mât un pavillon rouge-blanc.

#### Article 130

##### *Interdiction de naviguer dans le passage étroit de Coronini*

Lorsque dans le passage étroit allant de Sikolovac à Varad est survenue une avarie (échouage) de bâtiment qui empêche la navigation, la station sémaphorique de Kula hisse un pavillon rouge indiquant que la navigation y est interdite pour tous bâtiments, tant montants qu'avalants. La station sémaphorique de Kula hisse le pavillon rouge quand le bâtiment échoué en fait la demande en émettant cinq sons longs.

#### Article 131

##### *Navigation par conditions atmosphériques défavorables*

Si, par suite du temps bouché (brume, brouillard, pluie fine, neige ou averse), le pavillon rouge-blanc n'est pas visible, les navires qui font route vers l'amont peuvent, sous réserve des dispositions de l'article 69 du présent Règlement, et si le pilote ne s'y oppose pas, entrer dans le passage étroit de Coronini.

Dans de telles circonstances, la navigation vers l'aval n'est autorisée que si, avant de quitter Vince—Moldova Veche, les bâtiments ont pu s'assurer qu'entre Kožice—Drencova et Varad aucun bâtiment ne fait route vers l'amont et que le pilote ne s'y oppose pas.

### TITRE II

#### Navigation dans la section de Stínca

#### Article 132

##### *Limites de la section et position de la station sémaphorique*

La section de Stínca est située entre les km 1033 et 1027.  
Cette section comprend :

a) le passage étroit de Hercules, du km 1033 au km 1031,8 ;

b) le tronçon Ljuborazdia, du km 1031,8 au km 1030,8 ;

c) le canal Stinca, du km 1030,8 au km 1027.

Dans cette section, la navigation est réglementée par la station sémaphorique temporaire de Brnjica, qui se trouve sur la rive droite, au km 1032,8, et qui ne fonctionne que lorsque le niveau d'eau à l'échelle de Drencova est inférieur à +220.

#### Article 133

##### *Interdiction de croisement et de dépassement*

Il est interdit aux bâtiments naviguant avec ou sans convoi de croiser ou de dépasser d'autres bâtiments dans le passage étroit de Hercules et dans le canal de Stinca.

#### Article 134

##### *Bâtiments montant dans le canal de Stinca*

Les bâtiments qui font route vers l'amont ne peuvent s'engager dans le canal de Stinca si la station sémaphorique temporaire de Brnjica ne montre pas un ballon rouge-blanc hissé à bloc.

S'ils veulent s'engager dans le canal, les bâtiments doivent se signaler à la station sémaphorique en faisant entendre un son prolongé.

Lorsque la station temporaire sémaphorique de Brnjica montre un ballon rouge-blanc hissé à bloc, ils peuvent entrer dans le canal de Stinca, que le pavillon rouge-blanc soit hissé ou non.

#### Article 135

##### *Bâtiments montant dans le passage étroit de Hercules*

Les bâtiments naviguant vers l'amont et ayant dépassé le flotteur No 1 du canal de Stinca, peuvent continuer leur route si la station temporaire sémaphorique de Brnjica a hissé en tête de mât un pavillon rouge-blanc, quelle que soit la position du ballon.

Si la station sémaphorique n'a pas hissé de pavillon, les bâtiments faisant route vers l'amont sont tenus de s'approcher de la rive gauche et d'attendre que le pavillon soit hissé.

#### Article 136

##### *Bâtiments avalant dans le passage étroit de Hercules*

Les bâtiments qui font route vers l'aval ne peuvent s'engager dans le passage étroit de Hercules lorsque la station sémaphorique temporaire de Brnjica hisse en tête de mât un pavillon rouge-blanc avec ou sans ballon.

Dans ce cas, ils doivent virer de bord au lieu dénommé Brnjica-Ali-beg.

Les bâtiments faisant route vers l'aval peuvent s'engager dans le passage étroit de Hercules s'il n'y a pas de pavillon hissé à la station sémaphorique.

## Article 137

### *Bâtiments avalants ayant une norme les obligeant à s'engager dans le canal de Stínca au flotteur N° 4*

Les bâtiments qui se trouvent au lieu dit Brnjica-Alibeg et dont la norme leur permet d'éviter le passage étroit de Hercules et qui en amont du flotteur No 4 doivent emprunter le canal Stínca, peuvent poursuivre leur route vers l'aval si la station sémaphorique temporaire de Brnjica ne hisse pas de ballon, et ce quelle que soit la position du pavillon.

## Article 138

### *Bâtiments avalant dans le canal de Stínca*

Les bâtiments qui font route vers l'aval ne peuvent s'engager dans le canal Stínca quand la station sémaphorique temporaire de Brnjica a hissé un ballon.

Si la station sémaphorique n'a pas hissé de ballon, ils peuvent entrer dans le canal Stínca, quelle que soit la position du pavillon rouge-blanc.

## Article 139

### *Navigation par condition atmosphériques défavorables*

Si, par suite de temps bouché (brume, brouillard, pluie fine, neige ou averse), les signaux de la station sémaphorique temporaire de Brnjica ne sont pas visibles, les bâtiments qui font route vers l'amont peuvent, sous réserve des dispositions de l'article 69 du présent Règlement et si le pilote ne s'y oppose pas, s'engager dans le canal de Stínca et dans le passage étroit de Hercules.

Dans les mêmes circonstances la navigation vers l'aval n'est autorisée que si, avant de quitter Vince—Moldova Veche, les bâtiments ont pu s'assurer qu'entre Kožice—Drencova et Varad aucun bâtiment ne fait route vers l'amont et que le pilote ne s'y oppose pas.

## TITRE III

### **Navigation dans la section Drencova—Svinica**

## Article 140

### *Limites de la section et position des stations sémaphoriques*

La section Drencova—Svinica se trouve entre les km 1016 et 996.

La section comprend :

- a) le canal Cozla—Doiche, du km 1015 au km 1011 ;
- b) le chenal balisé en aval de Doiche, du km 1011 au km 1007,700 ;

- c) le canal Elişeva, du km 1007,700 au km 1005,800 ;
- d) la section Islaz, du km 1005,800 au km 1003,500 ;
- e) le canal Islaz—Tachtalia, du km 1003,500 au km 1000,700 ;
- f) la section Greben, du km 1000,700 au km 997,300 ;
- g) le canal Svinica, du km 997,300 au km 996,200.

Dans cette section, la navigation est réglée par les stations sémaphoriques suivantes :

- Drencova, sur la rive gauche, au km 1016 ;
- Munteana, sur la rive gauche, au km 1010,400 ;
- Islaz, sur la rive gauche, au km 1004,700 ;
- Greben, sur la rive gauche, au km 998,500 ;

#### Article 141

##### *Interdiction de croisement et de dépassement*

Il est interdit aux bâtiments naviguant isolément ou avec convoi de croiser ou de dépasser d'autres bâtiments naviguant isolément ou avec convoi dans les canaux Cozla—Doiche, Elişeva, Islaz—Tachtalia et Svinica, ou sur le chenal balisé en aval de Doiche et à Bivoli.

#### Article 142

##### *Bâtiments montant dans le canal de Svinica*

Les bâtiments qui font route vers l'amont sur le chenal des basses eaux doivent s'arrêter du côté gauche du fleuve, en aval du flotteur No 4, placé à l'extrémité aval du canal de Svinica, lorsque la station sémaphorique de Greben montre en tête de mât un pavillon rouge-blanc indiquant l'interdiction de navigation vers l'amont par suite de la présence d'un bâtiment avalant sur le chenal des basses eaux, entre la station sémaphorique Islaz et le cap Greben (km 999), et ce indépendamment de la position du ballon.

Les bâtiments naviguant vers l'amont ne peuvent s'engager dans le canal de Svinica que lorsque la station sémaphorique de Greben a amené le pavillon rouge-blanc, indiquant ainsi qu'aucun bâtiment avalant n'arrive par la voie des basses eaux en aval de la station sémaphorique d'Islaz, ou bien lorsque, en même temps qu'elle a hissé le ballon, elle a abaissé ledit pavillon à mi-mât, ce qui signifie que les bâtiments avalants empruntent le chenal des eaux moyennes et hautes entre la station sémaphorique Islaz et le flotteur No 4 du canal de Svinica.

#### Article 143

##### *Bâtiments montant entre le canal de Svinica et le cap Greben*

Les bâtiments montants qui se sont engagés dans le canal de Svinica et qui, au moment où la station sémaphorique de Greben hisse en tête de mât le pavillon rouge-blanc, se trouvent entre les flotteurs No 2 et No 3, doivent marcher à pleine puissance pour traverser le canal le plus vite



possible, puis s'approcher de la digue de Greben et attendre en aval de la station sémaphorique de Greben.

Si, à l'apparition du pavillon rouge-blanc, les bâtiments montants se trouvent entre le flotteur No 1 signalant l'extrémité amont du canal de Svinica et la station sémaphorique de Greben, ils doivent également s'approcher de la digue de Greben et s'arrêter près d'elle, en aval de la station sémaphorique de Greben.

Si, à l'apparition dudit signal, les bâtiments faisant route vers l'amont se trouvent déjà à la hauteur de la station sémaphorique, ils doivent s'arrêter en aval de la roche Vrani (km 998,8).

Les bâtiments qui se sont arrêtés entre le cap Greben et l'extrémité amont du canal de Svinica ne peuvent poursuivre leur route vers l'amont que lorsque la station sémaphorique de Greben a retiré le pavillon rouge blanc ou l'a abaissé à mi-mât.

#### Article 144

##### *Bâtiments montant entre le cap Greben et la station sémaphorique d'Islaz*

Si, après avoir doublé le cap Greben, un bâtiment voit apparaître à la station sémaphorique de Greben un pavillon rouge-blanc en tête de mât, ou si, en l'absence de ce signal, il aperçoit sur le chenal des basses eaux un bâtiment avalant dont l'arrivée, par suite d'une interruption des communications téléphoniques, n'a pu être annoncée en temps utile à la station sémaphorique de Greben par celle d'Islaz, ledit bâtiment doit s'arrêter en aval de la roche Vlas (km 1000) et y attendre que le pavillon soit retiré, c'est-à-dire jusqu'au moment où le bâtiment avalant n'ait libéré le chenal.

#### Article 145

##### *Bâtiments montant dans le canal d'Eliševa*

Les bâtiments montant dans le canal Islaz—Tachtalia, qui pour poursuivre leur route doivent emprunter le chenal des basses eaux, sont tenus, lorsqu'à la sortie du canal ils aperçoivent le bras avec le ballon rouge-blanc de la station sémaphorique Islaz placé en position horizontale — ce qui indique qu'entre Drencova et Islaz il y a un bâtiment avalant par le chenal des basses eaux (à la sortie du canal Islaz—Tachtalia), — de s'approcher de la rive gauche et de s'arrêter en aval de la station sémaphorique Islaz.

Les bâtiments naviguant vers l'amont peuvent poursuivre leur route et s'engager dans le canal d'Eliševa ou dans le chenal balisé Bivoli si à leur arrivée à la hauteur du flotteur No 1 placé à l'extrémité amont du canal Islaz—Tachtalia, ou quand ils attendent près de la station sémaphorique Islaz, ladite station montre le ballon rouge-blanc hissé à bloc.

Les bâtiments montants auxquels la norme permet d'emprunter la voie des eaux moyennes et hautes en amont de la station sémaphorique Islaz sont tenus, à leur sortie du canal Islaz—Tachtalia, d'en aviser la station sémaphorique Islaz en émettant deux sons longs consécutifs.

## Article 146

### *Bâtiments montants à la sortie du canal d'Elişeva*

Les bâtiments montants qui, à leur arrivée à la hauteur du flotteur No 1 du canal d'Elişeva, aperçoivent le ballon rouge-blanc de la station sémaphorique Munteana sur une perche en position horizontale — ce qui indique la présence sur le chenal des basses eaux, en aval de Drencova, d'un bâtiment qui, après avoir dépassé la courbe de Doiche, empruntera la voie des eaux hautes et moyennes — doivent, s'ils conduisent un convoi, s'arrêter près de la rive droite au lieu-dit Štubica (km 1008,7), et s'ils naviguent sans convoi, au lieu de chargement Pesača (km 1009,4), sur la rive droite.

Ils doivent procéder de la même manière si, quelle que soit la position du ballon, la station sémaphorique de Munteana montre en tête de mât un pavillon rouge-blanc signalant un bâtiment avalant sur le chenal des eaux moyennes et hautes passant entre la rive droite et le canal Cozla—Doiche.

Les bâtiments qui naviguent vers l'amont par la voie des basses eaux peuvent poursuivre leur route si à leur arrivée à la hauteur du flotteur No 1 du canal d'Elişeva (km 1007,7), ou lorsqu'ils stationnent à Štubica ou Pesača, ils voient que la station sémaphorique de Munteana a hissé le ballon rouge-blanc à bloc et a retiré le pavillon.

## Article 147

### *Les bâtiments montant sur le chenal des eaux moyennes et hautes doivent emprunter le canal de Cozla—Doiche*

Les bâtiments montants qui, jusqu'à la station de Munteana, naviguent sur le chenal des eaux moyennes et hautes, mais qui ont un tirant d'eau les obligeant d'emprunter le canal Cozla—Doiche après avoir dépassé la station sémaphorique de Munteana, doivent émettre un son prolongé en passant près de la roche Piatra Lunga (km 1009,7). Ils sont tenus de s'arrêter, en appuyant sur la gauche, devant la station sémaphorique de Munteana si la station montre un ballon hissé en tête de mât.

Ils ne peuvent s'engager dans le canal Cozla—Doiche que lorsque la station sémaphorique Munteana a hissé le ballon à bloc et amené le pavillon.

## Article 148

### *Bâtiments montant sur le chenal des eaux moyennes et hautes entre Munteana et Drencova—Kožice*

Les bâtiments montant sur le chenal des eaux moyennes et hautes pour emprunter ensuite le chenal passant entre la rive droite et le canal Cozla—Doiche, doivent appuyer sur la gauche et s'arrêter en aval de la station sémaphorique de Munteana si cette station montre le pavillon rouge-blanc en tête de mât ou le ballon rouge-blanc sur la perche en position horizontale.

Les bâtiments qui stationnent en aval de la station sémaphorique de Munteana ne peuvent poursuivre leur route vers l'amont par la voie des

eaux moyennes et hautes que si le pavillon rouge-blanc est retiré et si la perche de signalisation avec le ballon rouge-blanc est en position « repos » ou verticale.

Dans le cas où, au moment où la station sémaphorique de Munteana hisse le pavillon rouge-blanc ou place en position horizontale la perche portant le ballon rouge-blanc, le bâtiment montant sur le chenal des eaux moyennes et hautes a déjà dépassé cette station, il doit marcher à pleine puissance afin de franchir à temps la courbe de Doiche et de laisser le passage libre à un bâtiment faisant route vers l'aval.

#### Article 149

##### *Bâtiments avalants attendant à Drencova*

Les bâtiments faisant route vers l'aval ne peuvent s'engager dans le canal Cozla—Doiche quand à la station sémaphorique Drencova les deux perches de signalisation portant les ballons rouges-blancs sont en position verticale signalant ainsi, soit qu'un bâtiment montant navigue sur le chenal des basses eaux entre le flotteur No 1 du canal d'Eliseva ou Štubica, ou Pesača et Kožice—Drencova, soit que les communications téléphoniques sont interrompues entre les stations sémaphoriques Drencova—Munteana et Izlaz.

#### Article 150

##### *Bâtiments avalant sur le chenal des basses eaux entre Drencova et Islaz*

Les bâtiments avalants qui ont l'intention d'emprunter le chenal des basses eaux par le canal Cozla—Doiche doivent, quand ils approchent de la station sémaphorique Drencova ou quittent Drencova—Kožice, en aviser cette station en émettant un son prolongé.

Il leur est strictement interdit de faire usage de signaux sonores s'ils ne sont pas tout à fait prêts pour le départ.

Quand plusieurs bâtiments doivent s'engager successivement dans le canal Cozla—Doiche, chacun d'eux doit, à son tour, faire entendre le signal sonore prescrit ci-dessus.

Les bâtiments avalants ne peuvent entrer dans le canal Cozla—Doiche lorsque la station sémaphorique Drencova hisse le ballon rouge-blanc sur la perche de signalisation plus courte en position horizontale, et place la perche plus longue portant le ballon barré de raies rouges-blanches en position de « repos ».

#### Article 151

##### *Bâtiments avalant dans le canal de Cozla—Doiche*

Quand la station sémaphorique de Drencova montre le ballon barré de raies rouges-blanches sur la longue perche de signalisation en position verticale, indiquant ainsi qu'un bâtiment remonte le fleuve sur le chenal des basses eaux, entre la station sémaphorique Islaz et le flotteur No 1 du canal d'Eliseva, les bâtiments faisant route vers l'aval peuvent s'engager

dans le canal Cozla—Doiche pour emprunter, après avoir dépassé la courbe de Doiche, le chenal des eaux moyennes et hautes passant à proximité de la rive gauche.

Toutefois, ils ne peuvent entrer dans le canal Cozla—Doiche que si, à côté de la longue perche de signalisation occupant la position indiquée plus haut, la station montre également le ballon rouge-blanc sur la perche plus courte en position horizontale, pour indiquer que la remonte du fleuve en amont de la courbe de Doiche est interdite à tous bâtiments montants, tant à ceux empruntant la voie des basses eaux qu'à ceux empruntant celle des eaux moyennes et hautes.

#### Article 152

##### *Bâtiments avalant sur la voie des eaux moyennes et hautes*

Les bâtiments avalants ayant l'intention d'emprunter le chenal des eaux moyennes et hautes doivent, quand ils passent devant la station sémaphorique de Drencova ou lorsqu'ils quittent Kožice—Drencova, faire entendre deux sons prolongés conformément à l'article 41 et naviguer dans le chenal des eaux moyennes et hautes jusqu'à Islaz.

Si, à leur arrivée à la courbe Bosmann (km 1013,5), les bâtiments avalants aperçoivent un bâtiment montant dans la courbe de Doiche, ils doivent, si nécessaire, réduire leur vitesse afin de ne pas gêner ce dernier dans ses mouvements.

#### Article 153

##### *Bâtiments remorquant des chalands entre Drencova et la mine de Cozla*

Quand un bâtiment poursuit sa route vers l'aval par la voie des eaux moyennes et hautes, depuis l'endroit où se fait le chargement du charbon de la mine Cozla, et ne revient pas à Drencova, le capitaine ou le conducteur du bâtiment doit, avant de quitter Drencova, en avertir verbalement la station sémaphorique de Drencova pour que celle-ci puisse aviser en temps utile la station sémaphorique de Munteana.

Au moment où le bateau est prêt à quitter Cozla, il doit faire entendre deux sons prolongés.

#### Article 154

##### *Bâtiments montants ou avalants quittant le lieu de chargement de Pesača*

Si les bâtiments stationnant au lieu de chargement de Pesača veulent faire route vers l'amont par le chenal des basses eaux, ils doivent, après avoir terminé la manoeuvre, faire entendre un son prolongé.

Ils ne peuvent s'engager vers l'amont dans le chenal des basses eaux que si la station sémaphorique de Munteana ne montre pas de pavillon en tête de mât et si elle a hissé le ballon en position verticale. Si les bâtiments qui se trouvent au lieu de chargement de Pesača veulent avaler par le chenal des basses eaux, ils doivent, après avoir terminé la manoeuvre, faire entendre trois sons brefs et, après un court intervalle, un son prolongé ce qui signifie qu'après avoir viré ils s'engageront dans le canal d'Eliseva.

En allant vers l'aval, ils ne peuvent s'engager dans le chenal des basses eaux aussi longtemps que la station sémaphorique de Munteana ne montre pas de ballon sur perche en position horizontale, quelle que soit la position du pavillon.

#### Article 155

##### *Bâtiments montants ou avalants quittant le lieu de chargement d'Eliseva*

Les bâtiments se trouvant au lieu de chargement d'Eliseva (km 1007), qui ont l'intention de faire route vers l'amont par le chenal des basses eaux, sont tenus, après avoir terminé la manoeuvre, de faire entendre un son prolongé afin d'avertir la station sémaphorique d'Islaz.

Ils ne peuvent emprunter le canal d'Eliseva que si la station sémaphorique d'Islaz a hissé le ballon à bloc.

Les bâtiments stationnant au lieu de chargement d'Eliseva, voulant faire route vers l'aval par le chenal des basses eaux, ne peuvent emprunter le canal d'Eliseva que lorsque la station sémaphorique d'Islaz montre le ballon sur perche en position horizontale ou au « repos ». Il leur est interdit de gêner le mouvement des autres bâtiments qui, éventuellement, feraient route vers l'aval par le canal d'Eliseva.

#### Article 156

##### *Bâtiments avalant entre la station sémaphorique d'Islaz et le cap Greben*

Les bâtiments avalant par le chenal des basses eaux doivent réduire leur vitesse et, au besoin, virer vers la gauche si, à leur arrivée à la station sémaphorique d'Islaz, celle-ci montre un pavillon rouge-blanc en tête de mât.

Ils ne peuvent poursuivre leur route vers l'aval dans le canal d'Islaz — Tachtalia que lorsque la station sémaphorique d'Islaz a retiré le pavillon, indiquant ainsi qu'il n'y a aucun bâtiment montant entre le cap Greben et le flotteur No 1 du canal d'Islaz — Tachtalia.

#### Article 157

##### *Bâtiments avalant sur le chenal des eaux moyennes et hautes, entre Islaz et Svinica*

Les bâtiments avalant sur le chenal des eaux moyennes et hautes entre Islaz et Svinica, doivent réduire leur vitesse — et au besoin virer vers la gauche en aval de la station sémaphorique d'Islaz — s'ils aperçoivent des bâtiments montants sur le chenal des eaux moyennes et hautes avec lesquels ils estiment se croiser dans la direction des rochers Islaz (km 1003,1).

Les bâtiments avalants empruntant le chenal des eaux moyennes et hautes peuvent poursuivre leur route vers l'aval indépendamment de la position du pavillon, si le croisement avec les bâtiments montant sur le chenal des eaux moyennes et hautes a lieu en un endroit favorable.

## Article 158

### *Bâtiments avalant dans le canal d'Islaz—Tachtalia*

Quand la station sémaphorique de Greben montre le ballon en tête de mât, signalant ainsi qu'un bâtiment montant se trouve dans le canal de Svinica, les bâtiments avalant dans le canal d'Islaz—Tachtalia doivent réduire leur vitesse — s'ils peuvent le faire sans danger pour eux-mêmes ou pour les unités qu'ils remorquent — afin de ne pas arriver en aval du rocher Vlas avant que le bâtiment montant soit sorti du canal Svinica.

S'ils n'y parviennent pas, ils doivent virer de bord et attendre en aval dudit rocher que le bâtiment montant soit sorti du canal.

Les bâtiments peuvent poursuivre leur route vers l'aval quand la station sémaphorique de Greben amène le ballon.

Les bâtiments avalants doivent, en passant devant le cap Greben, faire entendre deux sons prolongés si leur norme leur permet d'emprunter la voie des eaux moyennes et hautes.

## Article 159

### *Navigation par conditions atmosphériques défavorables*

Par temps bouché (bruine, brouillard, pluie fine, neige ou averse), la navigation est interdite dans la section Kožice—Drencova—Svinica, tant vers l'amont que vers l'aval.

## TITRE IV

### **Navigation dans le passage étroit Ciuceavca—Donji—Milanovac (cours d'eau Zlatica)**

## Article 160

### *Limites du passage étroit*

Le passage étroit Ciuceavca—Donji—Milanovac (cours d'eau Zlatica) se trouve entre l'embouchure du cours d'eau Ciuceavca (km 994,300) et l'embouchure du Zlatica (km 992,800).

## Article 161

### *Bâtiments montants*

Si, à leur approche de l'embouchure du Zlatica, les bâtiments montant par le chenal des basses eaux aperçoivent un ou plusieurs bâtiments descendant le fleuve en aval du canal Svinica, ils doivent s'arrêter près de la rive droite, en aval de l'embouchure du Zlatica.

Ils ne peuvent poursuivre leur route vers l'amont avant que le dernier bâtiment avalant ne soit sorti du passage étroit.

## Article 162

### *Bâtiments avalants*

Si, à leur sortie du canal Svinica ou au moment de quitter l'aire d'attente de Svinica, les bâtiments avalant par le chenal des basses eaux aperçoivent un ou plusieurs bâtiments montant dans le passage étroit Ciuceavca—Milanovac (cours d'eau Zlatica), ils doivent diminuer de vitesse ou attendre à ladite aire d'attente que le bâtiment montant soit sorti du passage étroit.

## TITRE V

### Navigation dans la zone du canal de Iuți

## Article 163

### *Limites de la zone*

La zone du canal de Iuți est située entre les km 990 et 987.

## Article 164

### *Interdiction de croisement et de dépassement*

Il est interdit aux bâtiments naviguant isolément ou remorquant un convoi de croiser ou de dépasser d'autres bâtiments isolés ou convois dans le canal Iuți.

## Article 165

### *Bâtiments montants*

Les bâtiments faisant route vers l'amont doivent s'arrêter près de la digue, en aval du flotteur No 4 A qui balise l'extrémité aval du côté droit du canal de Iuți si, avant d'avoir franchi ledit flotteur, ils aperçoivent en aval du Zlatica un ou plusieurs bâtiments avalants, ceci sauf dans le cas où leur norme leur permettrait de sortir du canal par le chenal des eaux moyennes et hautes avant que le premier des bâtiments avalants aperçus n'entre dans le canal.

Les bâtiments qui se sont arrêtés en aval du canal de Iuți ne peuvent s'y engager que lorsque le dernier des bâtiments avalants en est sorti.

## Article 166

### *Bâtiments avalants*

Les bâtiments descendant le fleuve en aval de l'embouchure du Zlatica ne peuvent s'engager dans le canal de Iuți si un ou plusieurs bâtiments y naviguent vers l'amont.

Si les bâtiments avalants s'aperçoivent que les bâtiments montant dans le canal de Iuți tardent pour une raison quelconque d'en sortir, ils doivent, après avoir dépassé l'embouchure du Zlatica, diminuer de vitesse et, si nécessaire, faire un virage et attendre immédiatement en aval de l'embouchure du cours d'eau Koltuk (km 990) que les bâtiments montants sortent du canal. Ce n'est qu'alors qu'ils peuvent poursuivre leur route vers l'aval.

#### Article 167

##### *Croisement en aval du canal de Iuți*

Lorsque, conformément aux dispositions de l'article 165, un bâtiment montant doit s'arrêter en aval du canal de Iuți, il doit appuyer sur bâbord et prévenir les bâtiments naviguant en aval de l'embouchure du Zlatica que le passage dans le canal est libre en agitant de tribord un pavillon bleu (signal visuel).

#### Article 168

##### *Navigation par conditions atmosphériques défavorables*

Par temps bouché (bruine, brouillard, pluie fine, neige ou averse), la navigation est interdite dans la zone du canal de Iuți.

### TITRE VI

#### Navigation dans la zone des Cazanes

#### Article 169

##### *Limites de la zone et position des stations sémaphoriques*

La zone des Cazanes se trouve entre les km 974 et 965.

Elle comprend :

a) Les Cazanes supérieures (km 974—970,300),

b) La boucle Dubova (km 970,300—968,800),

c) Les Cazanes inférieures (km 968,800—965,300).

Dans cette section la navigation est réglée par les stations sémaphoriques suivantes : Vrbica, sur la rive droite, au km 973,800; Pena, sur la rive droite, au km 970; Varnica, sur la rive droite, au km 969; Mraconia, sur la rive gauche, au km 967,300.

#### Article 170

##### *Croisement et dépassement dans les Cazanes supérieures*

Le croisement et le dépassement sont interdits dans les Cazanes supérieures, entre les km 973,800 (rocher Kalnik) et 972,200 (en aval de la courbe Ponicoval), ainsi que dans le défilé Minerva (km 971—970,100).



## Article 171

### *Croisement et dépassement dans les Cazanes inférieures*

Le croisement et le dépassement sont interdits dans les Cazanes inférieures, entre les km 968,800 (Varnica — courbe des « Deux Frères ») et 966,900, ainsi qu'entre les km 966,400 et 965,300 (entrée aval des Cazanes inférieures).

## Article 172

### *Déroptions aux règles de signalisation sonore*

Par dérogation aux règles générales de signalisation sonore, un bâtiment qui veut en dépasser un autre dans la zone des Cazanes, en fera la demande en émettant un seul son prolongé.

Il ne peut dépasser que lorsque le bâtiment rattrapé s'est écarté de sa route en faisant entendre un ou deux sons brefs, suivant qu'il tient sa droite ou sa gauche.

Lors du croisement, ils ne font pas entendre de signal sonore.

## Article 173

### *Entrée dans les Cazanes inférieures des bâtiments montants*

Si la station sémaphorique Mraconia montre un ballon rouge-blanc en position horizontale, les bâtiments montants ne peuvent pas s'engager dans les Cazanes inférieures, ils doivent attendre près de la rive droite, au km 965,300.

Ils peuvent entrer dans les Cazanes inférieures jusqu'à Hajdučka Vodenica, ou à la rigueur jusqu'au lieu-dit « Preger — 90 », si la station sémaphorique Mraconia montre un ballon rouge-blanc amené ou en position verticale.

## Article 174

### *Bâtiments montant dans les Cazanes inférieures*

Si la station sémaphorique Mraconia montre un ballon rouge-blanc en position horizontale après que les bâtiments montants aient dépassé l'extrémité aval des Cazanes inférieures, ces bâtiments sont tenus de poursuivre leur route jusqu'à Hajdučka Vodenica ou jusqu'au lieu-dit « Preger — 90 » et de régler leur marche de façon que le croisement avec le bâtiment descendant ait lieu entre Hajdučka Vodenica et le lieu-dit « Preger — 90 ».

Si ladite station hisse le ballon rouge-blanc en position verticale, les bâtiments peuvent poursuivre leur route de Hajdučka Vodenica ou du lieu-dit « Preger — 90 ».

## Article 175

### *Bâtiments montant entre Pena et Veterani*

Si la station sémaphorique Pena montre un pavillon rouge-blanc hissé en tête de mât ou à mi-mât, les bâtiments faisant route vers l'amont ne peuvent pas s'engager dans les Cazanes supérieures, mais doivent attendre près de la rive droite, en aval de la station sémaphorique.

Ils ne peuvent poursuivre leur route jusqu'à Veterani (km 972,200) que dans le cas où la station sémaphorique Pena a amené le pavillon; quand ladite station abaisse le pavillon à mi-mât, ils peuvent se préparer pour le départ.

## Article 176

### *Bâtiments montant au-delà de Veterani*

Si le ballon montré par la station sémaphorique de Vrbica est hissé sur la perche en position horizontale, les bâtiments montants ne doivent pas dépasser le lieu-dit Veterani.

Ils pourront poursuivre leur route après que la station sémaphorique de Vrbica aura hissé le ballon sur la perche en position verticale.

## Article 177

### *Bâtiments avalant entre l'entrée dans les Cazanes supérieures et Pisca-Bara*

Si la station sémaphorique de Vrbica a hissé le ballon sur la perche en position verticale, les bâtiments avalants ne peuvent pas s'engager dans les Cazanes supérieures, ils doivent marcher à vitesse réduite et, si nécessaire, faire un virage en aval de la courbe Plavişeviţa (km 974,500).

Ils peuvent poursuivre leur route jusqu'à Pisca-Bara (km 971,500) après que la station sémaphorique de Vrbica ait hissé le ballon sur la perche en position horizontale, signalant ainsi qu'il n'y a aucun bâtiment montant entre les km 972,200 et 973,800 (Kalnik).

Si les bâtiments avalants qui ont dépassé la station sémaphorique de Vrbica aperçoivent un bâtiment montant dans le défilé Minerva, ils doivent réduire leur vitesse et, si nécessaire, virer vers la rive droite au lieu-dit Pisca-Bara s'ils estiment qu'ils le croiseront dans le défilé.

## Article 178

### *Bâtiments avalant dans les Cazanes inférieures*

Les bâtiments faisant route vers l'aval doivent virer de bord dans la courbe de Dubova si, après avoir dépassé la station sémaphorique Pena, ils constatent que la station sémaphorique de Varnica a hissé le ballon à bloc, ce qui indique qu'un ou plusieurs bâtiments naviguent en amont de l'embouchure du ruisseau Mraconia.

Ils poursuivront leur route vers l'aval quand la station sémaphorique de Varnica aura placé le ballon sur la perche en position horizontale.

Toutefois, quand les bâtiments avalants arrivés à la hauteur de la station sémaphorique de Mraconia, aperçoivent un bâtiment montant dans le passage étroit entre les km 965,300 et 966,400, ils doivent réduire leur vitesse pour que le croisement puisse avoir lieu à l'endroit prévu à l'article 171.

#### Article 179

##### *Navigation par conditions atmosphériques défavorables*

Par temps bouché (pluie fine, averse, bourrasques de neige) seule la navigation vers l'amont est autorisée dans la zone des Cazanes.

### TITRE VII

#### Navigation dans la section Vodica-Gura Văii

#### Article 180

##### *Limites de la section et position des stations*

La section Vodica—Gura Văii est située entre les km 951 et 940,800.

La section comprend :

- a) le canal Djevrin, km 950,800—947,
- b) le canal des Portes de Fer — Sip, km 947—944,500,
- c) le canal des Petites Portes de Fer, km 944,500—943,200,
- d) l'aire de croisement Crkvište, km 943,200—941,300,
- e) le passage étroit Gura Văii, km 941,300—940,800.

La navigation y est réglée par les stations sémaphoriques suivantes :

- Vodica sur la rive gauche, au km 951, et
- Sip, sur la rive droite, au km 947.

#### Article 181

##### *Interdiction de croisement entre convois*

Le croisement et le dépassement entre convois sont interdits dans le chenal des basses eaux, entre le flotteur No 1, en aval de Vodica, et le flotteur No 12, se trouvant à l'extrémité aval du canal des Petites Portes de Fer.

#### Article 182

##### *Croisement dans le canal des Portes de Fer—Sip*

Dans le canal des Portes de Fer—Sip, entre les bornes hectométriques +5 et +17, le croisement est autorisé :

- entre deux bâtiments naviguant sans convoi ;
- entre un bâtiment avalant sans convoi et un bâtiment montant avec convoi, avec ou sans traction auxiliaire ;

— entre un bâtiment montant sans convoi, avec ou sans traction auxiliaire, et un bâtiment avalant avec un convoi composé de tout au plus deux unités amarrées à couple dont aucune n'est amarrée au remorqueur.

Pour se croiser, les deux bâtiments appuient sur bâbord, sans émettre de signaux sonores ou visuels.

#### Article 183

##### *Dépassement des bâtiments montant dans le canal des Portes de Fer — Sip*

Dans le canal des Portes de Fer — Sip, entre les bornes hectométriques +5 et +17, un bâtiment montant sans convoi peut en dépasser un autre naviguant avec ou sans convoi. De même, un bâtiment montant avec convoi peut en dépasser un autre qui navigue sans convoi.

Il est toutefois interdit de dépasser si sur le mât en position oblique, établi sur le toit de la station sémaphorique Sip est hissé un pavillon rouge, ce qui indique qu'un bâtiment avalant par le chenal des basses eaux doit croiser des bâtiments montant le canal des Portes de Fer — Sip.

Le dépassement ne peut avoir lieu que conformément aux dispositions des articles 184 et 185.

#### Article 184

##### *Obligations des bâtiments dépassés*

Un bâtiment montant, avec ou sans convoi, naviguant dans le canal des Portes de Fer — Sip avec ou sans traction auxiliaire, en aval de la borne hectométrique +5, doit se laisser dépasser par le bâtiment qui l'a rattrapé et en a fait la demande, si la station sémaphorique de Sip n'a pas hissé de pavillon rouge, ou si ledit bâtiment n'a pas dépassé la borne hectométrique +5 et que les circonstances le permettent.

Toutefois, un bâtiment ne peut demander la permission de trémater que lorsqu'il est certain de pouvoir prendre et garder la vitesse suffisante pour dépasser rapidement l'autre, encore en aval de la borne hectométrique +5, et de pouvoir aisément se maintenir à la distance obtenue.

#### Article 185

##### *Obligations des bâtiments pendant le dépassement*

Le bâtiment montant qui veut dépasser un autre bâtiment montant demande libre passage en faisant entendre un son prolongé.

Le bâtiment qui le précède doit, si les circonstances le lui permettent, s'écarter sur bâbord en réduisant sa vitesse de façon à être doublé le plus rapidement possible, en aval de la borne hectométrique +5. Il doit en même temps faire entendre un son prolongé pour que la station sémaphorique de Sip puisse interdire le passage des bâtiments avalants pendant le temps du trématage.

C'est seulement après cela que le dépassement peut avoir lieu. Le bâtiment rattrapant laisse sur sa gauche le bâtiment rattrapé.

## Article 186

### *Durée maximum admise pour la traversée vers l'amont entre les flotteurs No 12 et No 1*

Pour ne pas gêner le mouvement des autres bâtiments, ceux qui font route vers l'amont par le chenal des basses eaux doivent, en toutes circonstances, traverser dans un délai de maximum 2 heures le parcours compris entre les flotteurs No 12 et No 1.

Toutefois, il sera tenu compte de la durée de l'arrêt imposé à ces bâtiments par les signaux de la station sémaphorique de Sip ou du retard subi, soit pour s'être laissé dépassé, soit du fait que les bâtiments qui les précédaient ne leur ont pas permis de les doubler.

Les bâtiments qui, faute de force de propulsion suffisante, ne sont pas en mesure d'observer cette durée, sont tenus de faire usage de la traction auxiliaire.

## Article 187

### *Bâtiments montant de Virciorova*

Les bâtiments faisant route vers l'amont au-delà de Virciorova doivent, si leur tirant d'eau les contraint à emprunter le chenal des basses eaux, faire entendre un son prolongé pour en aviser la station sémaphorique de Vodica.

Les bâtiments montants peuvent s'engager dans le chenal des basses eaux si la station sémaphorique de Vodica a hissé sur le petit mât en position oblique, un pavillon rouge-blanc interdisant la navigation vers l'aval, que le pavillon soit hissé seul ou simultanément avec d'autres signaux.

Si, entretemps, la station sémaphorique de Vodica amène le pavillon rouge-blanc du petit mât oblique — signalant ainsi qu'un bâtiment avalant vient de s'engager dans le chenal des basses eaux, — le bâtiment montant venant de Virciorova doit, avant d'emprunter le chenal des basses eaux, attendre que la station sémaphorique de Vodica hisse de nouveau ledit signal lui autorisant de poursuivre sa route vers l'amont.

## Article 188

### *Bâtiments avalant jusqu'à Virciorova*

Les bâtiments naviguant vers l'aval à destination de Virciorova peuvent s'engager dans le chenal des basses eaux quand leur tirant d'eau les y contraint, ce même si la station sémaphorique de Vodica a hissé sur le petit mât oblique le pavillon rouge-blanc, mais toutefois à condition qu'ils n'aperçoivent dans le canal Djevrin aucun bâtiment montant dont ils pourraient gêner le mouvement.

Au cas où les bâtiments avalants apercevraient un bâtiment montant dans la partie supérieure du canal Djevrin, ils doivent s'arrêter à proximité immédiate de la station sémaphorique de Vodica et y attendre le passage du bâtiment montant.

*Demande de traction auxiliaire par locomotive*

Les bâtiments qui, pour naviguer dans le canal des Portes de Fer — Sip, désirent recourir à la traction auxiliaire par locomotive, doivent, dès qu'ils arrivent à Gura Văii, hisser à bâbord, à mi-mât, un petit pavillon de n'importe quelle couleur et faire entendre en même temps un son prolongé.

Si les bâtiments désirent avoir recours à la traction auxiliaire par locomotive à partir de la plate-forme qui se trouve à l'hectomètre 16 du canal, ils doivent, lorsqu'ils arrivent à Gura Văii, outre l'émission des signaux visuels et sonores mentionnés à l'alinéa précédent, hisser à bâbord, à mi-mât, un second pavillon de n'importe quelle couleur.

Le bâtiment montant qui s'est déjà engagé dans le canal de Sip mais, ne parvenant pas à dominer le courant, désire recourir à la traction auxiliaire par locomotive, doit également faire usage des signaux énumérés à l'alinéa premier du présent article.

## Article 190

*Signaux d'interdiction aux bâtiments montants de s'engager dans le canal des Portes de Fer*

Les bâtiments montants ne sont autorisés ni à dépasser le flotteur No 12, ni à s'engager dans le canal des Petites Portes de Fer (ou dans le canal des Petites Portes de Fer — Sip pour les bâtiments naviguant en dehors du canal des Petites Portes de Fer), si à la station sémaphorique de Sip :

a) aucun signal n'est hissé — ce qui signifie qu'un ou plusieurs bâtiments font route vers l'aval, au-delà de Vodica, par le chenal des basses eaux ;

b) le pavillon rouge-blanc n'est pas hissé à mi-mât, quelle que soit la position des autres signaux — ce qui indique qu'un ou plusieurs bâtiments naviguent vers l'aval entre les flotteurs No 1 et No 12 ;

c) le pavillon rouge est hissé sur le mât oblique établi sur le toit de la station sémaphorique de Sip, quelle que soit la position des autres signaux — ce qui signifie qu'un ou plusieurs bâtiments font route vers l'aval dans le canal des Portes de Fer — Sip ou dans le canal des Petites Portes de Fer ;

d) le signal à jalousie est fermé et sur son mât est hissé un pavillon rouge-blanc, quels que soient les autres signaux — ce qui signifie qu'entre les flotteurs No 12 et No 1 se trouvent un ou plusieurs bâtiments avariés ou que, tandis qu'un ou plusieurs bâtiments attendent à Vodica, un ou plusieurs bâtiments montants naviguent dans le canal Djevrin et qu'en même temps aucun bâtiment montant ne navigue entre les flotteurs Nos 12 et 9 ;

e) le signal à jalousie est fermé et sur son mât est hissé un pavillon rouge — ce qui signifie que ce jour-là aucun bâtiment montant ne peut plus dépasser le flotteur No 12, l'heure fixée pour l'entrée dans le canal vers l'amont étant écoulée.

Les bâtiments montants devant s'arrêter près du flotteur No 12 attendront sur le côté du canal où le niveau des eaux leur permet de stationner, et de façon que par leur présence et, éventuellement, par celle des unités composant leur convoi, ils ne gênent pas les bâtiments faisant route vers l'aval.

## Article 191

### *Signaux permettant aux bâtiments montants de s'engager dans le canal des Petites Portes de Fer*

Les bâtiments montants peuvent dépasser le flotteur No 12 et s'engager dans le canal des Petites Portes de Fer (ou dans le canal de Sip pour ceux qui naviguent en dehors du canal des Petites Portes de Fer) si la station sémaphorique de Sip hisse à mi-mât un pavillon rouge-blanc avec un ou deux ballons, ce qui, dans le premier cas, indique qu'il y a dans le canal un bâtiment isolé, et dans le second cas, un bâtiment avec convoi.

Toutefois, les bâtiments montants ayant demandé la traction par locomotive ne peuvent s'engager dans le canal des Petites Portes de Fer même si la station de Sip les y autorise; ils doivent attendre en aval du flotteur No12 que le service de traction par locomotive ait hissé un ballon bleu-blanc en tête du mât établi en aval du dépôt des locomotives de traction, ce qui signifie que la locomotive est prête à effectuer la traction.

## Article 192

### *Croisement à la borne hectométrique +5*

Si les bâtiments montant dans le canal des Portes de Fer – Sip voient sur le mât oblique fixé sur le toit de la station sémaphorique de Sip un pavillon rouge signalant le passage d'un bâtiment avalant, ils doivent régler leur vitesse de façon que le croisement ait lieu en aval de la borne hectométrique +5.

## Article 193

### *Diminution de la vitesse et navigation à la dérive dans le canal des Portes de Fer – Sip*

Si un bâtiment montant dans le canal des Portes de Fer – Sip se voit obligé, par suite d'avarie aux machines ou au gouvernail ou pour quelque raison imprévue, de réduire sa vitesse ou de naviguer à la dérive, il est tenu de faire entendre plus de cinq sons brefs consécutifs, afin que la station sémaphorique de Sip puisse interdire la navigation dans le canal.

Les bâtiments montants qui suivent ce premier bâtiment doivent faire tout ce qui est en leur pouvoir soit pour le dépasser – si les conditions prévues à cet effet aux articles 184 et 185 du présent Règlement sont réunies – soit diminuer leur vitesse, se laisser dériver et sortir du canal afin de laisser le passage libre au bâtiment qui est contraint de naviguer à la dérive.

## Article 194

### *Signaux d'interdiction de la navigation en aval de la station sémaphorique de Vodica*

Les bâtiments avalants ne peuvent dépasser le flotteur No 1, mais doivent virer de bord et, si nécessaire, ancrer à la rive gauche, près de la

station sémaphorique de Vodica, si cette dernière montre les signaux suivants :

a) un pavillon rouge-blanc en tête du petit mât oblique, quelle que soit la position des autres signaux. Dans ce cas, la navigation vers l'aval est interdite pour tous les bâtiments ;

b) un ballon hissé en tête du mât. Dans ce cas la navigation vers l'aval est interdite aux bâtiments remorquant plus de deux unités ou une unité accouplée au remorqueur ;

c) un ballon hissé en tête de mât, avec un pavillon rouge-blanc à mi-mât. Dans ce cas, la navigation vers l'aval est interdite pour tous les bâtiments avec convoi ;

d) un pavillon rouge-blanc hissé à mi-mât du petit mât oblique. Dans ce cas, la navigation vers l'aval est interdite dans la journée donnée pour tous bâtiments, l'heure fixée pour l'entrée vers l'aval dans le chenal des basses eaux étant écoulée.

#### Article 195

##### *Signaux d'autorisation de la navigation en aval de la station sémaphorique de Vodica*

Les bâtiments avalants peuvent dépasser la station sémaphorique de Vodica et s'engager dans le chenal des basses eaux si la station montre les signaux suivants :

a) tous les signaux sont en position « repos », ce qui signifie qu'entre les flotteurs No 12 et No 1 il n'y a aucun bâtiment montant. Dans ce cas, tous les bâtiments, avec ou sans convoi, peuvent poursuivre leur route vers l'aval ;

b) un ballon hissé en tête de mât, ce qui signifie qu'un bâtiment isolé remonte le canal de Sip entre les bornes hectométriques +17 et +5. Dans ce cas, seuls les bâtiments isolés ou ceux ne remorquant que deux unités dont aucune n'est accouplée au remorqueur peuvent poursuivre leur route vers l'aval ;

c) un ballon hissé en tête de mât et un pavillon rouge-blanc hissé à mi-mât, ce qui signifie qu'un bâtiment avec convoi remonte le canal des Portes de Fer—Sip entre les bornes hectométriques +17 et +5. Dans ce cas seuls les bâtiments sans convoi peuvent poursuivre leur route vers l'aval.

#### Article 196

##### *Cas où les bâtiments avalants peuvent demander que le signal montré par la station sémaphorique de Vodica soit retiré*

Si, au moment où un bâtiment avalant s'en approche, la station sémaphorique de Vodica hisse un pavillon rouge-blanc sur le petit mât oblique, ledit bâtiment peut demander à la station sémaphorique de Sip en faisant entendre un son prolongé, d'amener le pavillon interdisant la navigation vers l'aval. Dans tel cas, le bâtiment avalant ne peut poursuivre sa route que si la station sémaphorique de Vodica, à l'instar de la station sémaphorique de Sip, rentre le pavillon rouge-blanc hissé sur le petit mât oblique.

En cas contraire le bâtiment avalant doit s'arrêter et exécuter les dispositions de l'alinéa premier de l'article 194.



## Article 197

### *Navigation vers l'aval des bateaux à passagers et des bateaux spéciaux*

Les bateaux à passagers naviguant d'après un horaire fixe ainsi que les bateaux spéciaux devant emprunter le chenal des basses eaux au-delà de Vodica, sont annoncés par cette station sémaphorique qui hisse un pavillon rouge en tête de mât.

Ils ne peuvent s'engager dans le chenal des basses eaux que lorsque la station sémaphorique de Vodica ne montre pas ou retire le pavillon rouge-blanc du petit mât oblique.

Dans ce cas, les bâtiments isolés qui attendent à Vodica sont autorisés à suivre les bateaux à passagers ou les bateaux spéciaux s'ils peuvent le faire sans tarder et si le signal interdisant la navigation vers l'aval n'a pas été hissé avant qu'ils n'aient dépassé le flotteur No 1.

## Article 198

### *Signaux d'interdiction de s'engager dans le canal Djevrin aux bâtiments avalant sur le chenal des eaux moyennes et hautes et ayant une norme les obligeant d'utiliser le canal*

Les bâtiments avalants naviguant sur le chenal des eaux moyennes et hautes et ayant une norme les obligeant d'emprunter le canal Djevrin à la hauteur du flotteur No 4 ou à celle du flotteur No 9, ne peuvent s'engager dans ce canal lorsque la station sémaphorique de Sip montre les signaux suivants :

a) un pavillon rouge-blanc hissé à mi-mât avec un ou deux ballons. Dans ce cas, la navigation vers l'aval est interdite à tous bâtiments ;

b) un ou deux ballons hissés et les autres signaux amenés. Dans ce cas aussi, la navigation vers l'aval est interdite à tous bâtiments ;

c) le signal à jalousie est fermé et sur son mât est hissé un pavillon rouge-blanc, quelle que soit la position des autres signaux. Dans ce cas également, la navigation vers l'aval est interdite à tous bâtiments ;

d) un pavillon rouge hissé sur le mât oblique établi sur le toit de la station sémaphorique de Sip et un ballon. Dans ce cas, la navigation vers l'aval n'est interdite que pour les bâtiments remorquant plus de deux unités ou lorsqu'une des unités est accouplée au remorqueur ;

e) un pavillon rouge hissé sur le mât oblique établi sur le toit de la station sémaphorique de Sip et deux ballons. Dans ce cas, la navigation est interdite pour tous bâtiments avalant avec convoi.

## Article 199

### *Signaux d'autorisation de s'engager dans le canal Djevrin aux bâtiments avalant sur le chenal des eaux moyennes et hautes et ayant une norme les obligeant d'utiliser le canal*

Les bâtiments avalant sur le chenal des eaux moyennes et hautes que leur norme oblige d'emprunter le canal Djevrin à la hauteur du flotteur

No 4 ou à celle du flotteur No 9, ne peuvent s'engager dans le canal que lorsque la station sémaphorique de Sip montre les signaux suivants :

a) tous les signaux en position « repos », ce qui signifie qu'entre les flotteurs No 12 et No 1 il n'y a aucun bâtiment montant. Dans ce cas, tous les bâtiments, avec ou sans convoi, peuvent poursuivre leur route vers l'aval;

b) un pavillon rouge sur le mât oblique de la station sémaphorique de Sip et un ballon. Dans ce cas, seuls les bâtiments sans convoi ou ceux remorquant seulement deux unités, dont aucune n'est accouplée au remorqueur, peuvent poursuivre leur route vers l'aval ;

c) un pavillon rouge sur le mât oblique de la station sémaphorique de Sip et deux ballons. Dans ce cas, seuls les bâtiments isolés peuvent poursuivre leur route vers l'aval ;

d) un pavillon rouge sur le mât oblique de la station sémaphorique de Sip, avec un ou deux ballons et un pavillon rouge-blanc à mi-mât. Dans ce cas, tant les bâtiments isolés que ceux avec convoi, peuvent poursuivre leur route vers l'aval, mais seulement lorsque le dernier bâtiment montant a dépassé l'endroit où attend celui qui doit entrer dans le canal vers l'aval.

## Article 200

### *Interdiction de s'engager en direction amont dans le canal Mali Djerdap (canalul Micilor Porți de Fier) après certaines heures*

Les bâtiments montants ne peuvent dépasser le flotteur No 12 après les heures indiquées dans le tableau ci-après :

Période de l'année	Heure d'Europe centrale	Heure d'Europe orientale
Du 1 <sup>er</sup> au 10 janvier	14	15
Du 11 au 20 janvier	14,15	15,15
Du 21 janvier au 10 février	14,30	15,30
Du 11 au 20 février	14,45	15,45
Du 21 au 28/29 février	15,15	16,15
Du 1 <sup>er</sup> au 10 mars	15,45	16,45
Du 11 au 20 mars	16	17
Du 21 au 31 mars	16,15	17,15
Du 1 <sup>er</sup> au 10 avril	16,30	17,30
Du 11 au 20 avril	16,45	17,45
Du 21 au 30 avril	17	18
Du 1 <sup>er</sup> au 10 mai	17,15	18,15
Du 11 au 20 mai	17,30	18,30
Du 21 mai au 20 juillet	17,45	18,45
Du 21 au 31 juillet	17,30	18,30
Du 1 <sup>er</sup> au 10 août	17,15	18,15
Du 11 au 20 août	16,45	17,45
Du 21 au 31 août	16,30	17,30
Du 1 <sup>er</sup> au 10 septembre	15,45	16,45
Du 21 au 30 septembre	15,30	16,30
Du 1 <sup>er</sup> au 10 octobre	15	16
Du 11 au 20 octobre	14,30	15,30
Du 21 au 30 octobre	14,15	15,15
Du 1 <sup>er</sup> au 20 novembre	14	15
Du 21 novembre au 31 décembre	13,45	14,45

Lorsqu'il peut être établi qu'aucun bâtiment naviguant isolément ou avec convoi ne fera route vers l'aval après les heures fixées dans le tableau

ci-dessus, l'interdiction de naviguer vers l'amont entre en vigueur au maximum 30 minutes plus tard qu'il n'est indiqué dans ledit tableau. La station sémaphorique de Sip en sera avisée par le pilote en chef de l'Administration.

Cette prolongation de 30 minutes est dans tous les cas accordée aux bâtiments auxquels leur norme permet de quitter le chenal des basses eaux à la hauteur du flotteur No 9.

Pour annoncer à la station sémaphorique de Sip leur intention de monter par le chenal des basses eaux seulement entre les flotteurs No 12 et No 9, les bâtiments feront entendre un son long, un son bref et un son long consécutifs.

La station sémaphorique de Sip annonce aux bâtiments naviguant vers l'amont l'interdiction de s'engager dans le canal Mali Djerdap (canalul Micilor Porți de Fier) après les heures prévues dans le tableau et aux alinéas précédents, en hissant un pavillon rouge en tête du mât du signal avec jalousie fermée.

## Article 201

### *Cas où la navigation vers l'aval est interdite*

Pendant la demi-heure qui précède les heures indiquées dans le tableau de l'article précédent, les stations sémaphoriques de Vodica et de Sip interdisent la navigation vers l'aval si elles aperçoivent un convoi pouvant s'engager dans le canal Mali Djerdap (canalul Micilor Porți de Fier) en temps utile, avant que le chenal des basses eaux en aval de Vodica ne soit fermé aux bâtiments montants.

## Article 202

### *Interdiction de s'engager en direction aval dans le canal Djevrin après certaines heures*

Les bâtiments avalants devant passer par le canal Mali Djerdap (canalul Micilor Porți de Fier) avant que l'obscurité ne les empêche de distinguer les flotteurs, doivent, pour qu'en période de basses eaux ils puissent dépasser en toute sécurité la courbe de Dudas (km 936), arriver à Vodica au plus tard aux heures indiquées ci-dessous :

Période de l'année	Heure d'Europe centrale	Heure d'Europe orientale
Du 1 <sup>er</sup> au 10 janvier	15,30	16,30
Du 21 au 20 janvier	15,45	16,45
Du 11 au 10 février	16,15	17,15
Du 11 au 20 février	16,30	17,30
Du 21 au 28/29 février	17	18
Du 1 <sup>er</sup> au 10 mars	17,30	18,30
Du 11 au 20 mars	17,45	18,45
Du 21 au 31 mars	18	19
Du 1 <sup>er</sup> au 10 avril	18,45	19,45
Du 11 au 20 avril	18,30	19,30
Du 21 au 30 avril	18,45	19,45
Du 1 <sup>er</sup> au 10 mai	19	20
Du 11 au 20 mai	19,15	20,15

Période de l'année	Heure d'Europe centrale	Heure d'Europe orientale
Du 21 mai au 21 juillet	19,30*	20,30*
Du 21 au 31 juillet	19	20
Du 1 <sup>er</sup> au 10 août	18,45	19,45
Du 11 au 20 août	18,30	19,30
Du 21 au 31 août	18,15	19,15
Du 1 <sup>er</sup> au 10 septembre	18	19
Du 11 au 20 septembre	17,30	18,30
Du 21 au 30 septembre	17,15	18,15
Du 1 <sup>er</sup> au 10 octobre	16,45	17,45
Du 11 au 20 octobre	16,15	17,15
Du 21 au 30 octobre	16	17
Du 1 <sup>er</sup> au 20 novembre	15,45	16,45
Du 21 novembre au 31 décembre	15,30	16,30

\* Si en cette période les eaux sont basses, l'heure est réduite à 19 h 15' ou à 20 h 15'.

Après les heures fixées dans le tableau ci-dessus la station sémaphorique de Vodica interdit aux bâtiments avalants l'entrée dans le canal Djevrin en hissant un pavillon rouge-blanc à mi-mât du petit mât oblique.

### Article 203

#### *Navigation par conditions atmosphériques défavorables*

Si, par suite de temps bouché (bruine, brouillard, pluie fine, neige ou averse) les signaux de la station sémaphorique de Sip ne sont pas perceptibles, les bâtiments montants peuvent, sous réserve des dispositions de l'article 69 du présent Règlement, s'engager dans le canal des Petites Portes de Fer et poursuivre leur route vers l'amont si le pilote ne s'y oppose pas.

Pendant la durée de leur passage par le chenal des basses eaux en aval de Vodica, entre les flotteurs No 12 et No 1, ils ne font entendre aucun signal sonore, sauf au cas où ils devraient demander du secours.

Par temps mauvais, la navigation est interdite dans le chenal des basses eaux en aval de Vodica.

### Article 204

#### *Interdiction de croisement et de dépassement dans le passage étroit de Gura Văii*

Dans le passage étroit de Gura Văii le croisement ou le dépassement des bâtiments avec ou sans convoi sont interdits.

### Article 205

#### *Bâtiments montant dans le passage étroit de Gura Văii*

Quand un bâtiment montant avec ou sans convoi dans le chenal des basses eaux aperçoit à son approche du lieu de mouillage situé en aval de l'embouchure du ruisseau Gura Văii (km 940,800), un ou plusieurs bâtiments avalant avec ou sans convoi en aval du canal de Sip, il est tenu d'attendre en aval du banc de sable dénommé Gura Văii (km 941). Il ne peut poursuivre sa route vers l'amont avant que le dernier des bâtiments avalants ne soit passé.

*Bâtiments avalant dans le passage étroit de Gura Văii*

Quand un bâtiment avalant avec ou sans convoi sur le chenal des basses eaux aperçoit en sortant du canal de Sip un bâtiment montant, avec ou sans convoi, déjà engagé dans le passage étroit de Gura Văii, il doit diminuer de vitesse et régler sa marche de façon que le croisement avec le bâtiment montant ait lieu au km 942.

CHAPITRE VII

**Précautions que doivent prendre les bâtiments en marche, au mouillage et à l'amarrage**

Article 207

*Précautions que doivent prendre les bâtiments ancrés, amarrés ou en marche*

Les bâtiments ancrés ou amarrés en n'importe quel endroit, à proximité de l'une des rives, doivent être disposés (amarrés) de façon que le mouillage (amarrage) ne gêne pas la navigation sur le fleuve et qu'aucun dommage ne soit causé aux signaux balisant le chenal navigable ou aux installations portuaires, hydrotechniques et autres.

A cet effet, les capitaines, les pilotes ou les timoniers des bâtiments, ainsi que toutes personnes en relation avec ces bâtiments, devront, le cas échéant, prendre toutes les mesures de précaution possibles.

Lorsqu'ils sont ancrés en des endroits où la profondeur ne dépasse pas 3 mètres, les bâtiments devront signaler l'emplacement de l'ancre par un signal flottant muni d'un pavillon rouge.

Dans les ports et sur les portions du fleuve où la profondeur est inférieure à 3 mètres il est interdit aux bâtiments de jeter par-dessus bord des cendres, des scories ou toute autre matière similaire.

Dans le cas où quelque objet appartenant à l'équipement ou à la cargaison du navire viendrait à tomber au fond du chenal, constituant ainsi un danger pour la navigation, le capitaine ou le patron du bâtiment est tenu de prendre d'urgence les mesures nécessaires pour renflouer l'objet en question ou, s'il n'est pas à même de le faire, de signaler l'emplacement de l'objet coulé :

- de jour : par un signal flottant de forme et de couleur quelconques,
- de nuit : par un feu de couleur correspondante, indiquant que la voie navigable est libre entre l'obstacle et la rive droite ou entre l'obstacle et la rive gauche, ou par un feu blanc si le chenal navigable est libre de chaque côté de l'objet coulé.

Dans ce cas, le capitaine ou le patron du bâtiment est tenu d'en informer dans le plus bref délai, et par tout moyen à sa disposition, le Service de Navigation de l'Administration qui procédera conformément à l'article 227.

## CHAPITRE VIII

### Bâtiments à voiles et radeaux

#### TITRE I

### Bâtiments à voiles

#### Article 208

##### *Navigation des bâtiments à voiles*

La navigation des bâtiments à voiles dans la section ne peut se faire qu'en dehors des sections balisées.

#### Article 209

##### *Croisement des bâtiments à voiles*

Lorsque deux bâtiments à voiles qui se croisent s'approchent à tel point qu'un danger d'abordage est à craindre, l'un cède la route à l'autre conformément aux dispositions ci-dessous :

1. le bâtiment à voiles naviguant vent en poupe doit s'écarter du bâtiment à voiles naviguant au plus près du vent,

2. le bâtiment à voiles naviguant au plus près du vent bâbord amure devra s'écarter d'un bâtiment à voiles naviguant au plus près du vent tribord amure,

3. si les deux bâtiments à voiles naviguent grande largue mais ont des amures différentes, le bâtiment à voiles naviguant bâbord amure devra s'écarter devant le bâtiment à voiles naviguant tribord amure,

4. si les deux bâtiments à voiles naviguent grande largue avec la même amure, le bâtiment à voiles naviguant au vent devra s'écarter devant le bâtiment à voiles naviguant sous vent.

Un bâtiment à voiles naviguant vent arrière devra s'écarter devant tout autre bâtiment à voiles.

#### Article 210

##### *Croisement entre un bâtiment automoteur et un bâtiment à voiles*

Lorsqu'un bâtiment automoteur et un bâtiment à voiles qui se croisent s'approchent à tel point qu'un danger d'abordage est à craindre, c'est le bâtiment automoteur qui devra céder la route au bâtiment à voiles.

#### TITRE II

### Radeaux

#### Article 211

##### *Règles générales*

Les radeaux ne peuvent naviguer qu'en dehors des sections non canalisées du Secteur.

Le pilotage des radeaux dans la Section est obligatoire.

Le tirant d'eau des radeaux doit être adapté aux normes de tirant d'eau de la voie des eaux moyennes et hautes entre Moldova Veche — Vince et entre Tekija — Orşova.

Lorsque les radeaux ont un tirant d'eau ne leur permettant pas d'emprunter l'ancienne voie en aval de Tekija — Orşova, le Service de la Navigation de l'Administration fixe les conditions dans lesquelles ils peuvent naviguer dans le canal de Sip.

Le Service de la Navigation de l'Administration établit également l'équipage minimum des radeaux nécessaire pour la traversée du Secteur.

## Article 212

### *Dimensions caractéristiques, composition et grément des radeaux*

Les dimensions des radeaux ne doivent pas excéder 65 mètres en longueur et 15 mètres en largeur.

Les radeaux doivent porter sur un panneau installé suffisamment haut, et de façon que les inscriptions soient lisibles des deux côtés, le nom et le domicile du propriétaire ou de l'expéditeur.

Afin de pouvoir résister à coup sûr à l'action du courant et des vagues, les radeaux doivent être composés de pièces de bois solidement liées entre elles et assemblées de manière qu'aucune d'entre elles ne dépasse les côtés extérieurs du radeau.

Lorsque les travaux d'assemblage ou de démontage du radeau se font sur le fleuve, ils doivent être exécutés de façon à ne pas causer d'entrave ou d'obstacle à la navigation.

Les radeaux doivent être pourvus du grément nécessaire pour effectuer toutes les opérations prescrites par le présent Règlement.

## Article 213

### *Précautions que doivent prendre les radeaux en marche ou en stationnement*

Le conducteur du radeau doit veiller à ce que le radeau en marche ou en stationnement ne gêne pas les bâtiments faisant route ou stationnant sur le fleuve, et ne leur cause aucun dommage.

Il doit également veiller à ce que le radeau ne cause aucun dommage aux constructions, aux installations, aux ouvrages hydrotechniques et aux ouvrages de protection des berges existants ou en voie de construction, ainsi qu'aux signaux flottants ou autres installés sur le fleuve ou sur les rives.

De même il est tenu de respecter rigoureusement les instructions émises par les autorités compétentes sous forme d'« Avis aux navigateurs », en ce qui concerne le passage dans les endroits où des travaux hydrotechniques ou autres sont en cours.

## Article 214

### *Interdiction de flotter à la même hauteur, de laisser traîner les ancres ou chaînes sur le fond du fleuve et passage des ports*

Il est défendu aux conducteurs de radeaux de descendre le fleuve à la dérive avec des radeaux naviguant à la même hauteur ou attachés entre eux. Le conducteur du radeau est tenu, dans toute la mesure du possible, de veiller à ce que le radeau reste en dehors du chenal emprunté par les bâtiments et à ce qu'il ne se place pas en travers du courant. Lorsque plusieurs radeaux flottent, s'ils sont près l'un de l'autre, ils devront dans toute la mesure du possible flotter dans le même sillage.

Il est interdit aux radeaux de laisser traîner l'ancre ou la chaîne aux endroits du fleuve où sont immergés des câbles ou des tuyaux.

Lorsqu'ils passent près des ports, les conducteurs de radeaux sont tenus de se conformer aux dispositions prises par les autorités compétentes.

## Article 215

### *Endroit où l'ancrage ou l'amarrage des radeaux est interdit*

Il est interdit aux radeaux de jeter l'ancre dans les endroits où cela pourrait gêner ou rendre dangereuse la navigation, ainsi qu'aux points où sont immergés des câbles ou des tuyaux. Il leur est également interdit de mouiller ou de s'amarrer dans les passages étroits ou aux lieux de traversée de bacs.

Les radeaux doivent ancrer ou s'amarrer aussi près que possible de l'une des rives.

Dans le cas où les radeaux ne seraient pas en mesure de se conformer à la disposition ci-dessus, l'endroit où ils jetteront l'ancre devra être signalé par un flotteur de forme quelconque, muni, de nuit, d'un feu vert, si le flotteur se trouve près de la rive droite, ou d'un feu rouge, si le flotteur est placé près de la rive gauche.

## Article 216

### *Interdiction de flotter par conditions atmosphériques défavorables et pendant la nuit*

De nuit, comme par temps bouché (bruine, brume, averse ou tempête de neige), il est interdit aux radeaux de naviguer à la dérive.

Lorsque, par suite des mauvaises conditions atmosphériques mentionnées à l'alinéa précédent (excepté la nuit), les radeaux ont été amarrés à la rive, leurs conducteurs sont tenus, à l'approche des bâtiments, d'annoncer leur présence en faisant sonner la cloche ou en criant dans le porte-voix.

## Article 217

### *Obligations des radeaux échoués*

Outre les obligations prévues à l'art. 79 du présent Règlement, les radeaux échoués sont également tenus d'observer les dispositions prescrites dans le présent Règlement pour les bâtiments échoués.



## CHAPITRE IX

### Transport des matières dangereuses

#### Article 218

##### *Matières dangereuses*

Les bâtiments transportant des matières dangereuses, telles que matières explosibles (ME), matières toxiques (MT), produits pétroliers et matières inflammables, doivent prendre des mesures de précaution particulières.

#### Article 219

##### *Signaux des bâtiments transportant des matières dangereuses*

Tout bâtiment transportant les matières dangereuses indiquées à l'article précédent doit porter pendant le stationnement de jour, un pavillon rouge à l'avant du bâtiment.

Tout bâtiment automoteur transportant des matières dangereuses, naviguant isolément ou avec convoi doit porter de nuit, outre le feu blanc prévu à l'article 61 du présent Règlement pour les bâtiments automoteurs en marche, le feu rouge prescrit à l'article 64.

Les bâtiments transportant des produits pétroliers doivent porter une bande bleu-clair large de 15 centimètres apposée, dans le sens de la longueur du bâtiment, au-dessus de la limite supérieure du franc-bord, tandis que les bâtiments qui transportent des produits pétroliers légers, dont le point d'inflammation est inférieur à 28° C, doivent en outre être peints en gris (blanc argent).

#### Article 220

##### *Place dans le convoi des bâtiments qui transportent des matières dangereuses*

Lorsqu'ils font partie d'un convoi, les bâtiments transportant des matières dangereuses doivent, en règle générale, être placés à la queue du convoi, aussi loin que possible des autres bâtiments dans la mesure où cela est conforme à la sécurité de la navigation et à l'ordre de composition du convoi.

#### Article 221

##### *Signaux visuels des bâtiments transportant des matières dangereuses, ancrés ou amarrés*

Tout bâtiment transportant des matières dangereuses doit porter, lorsqu'il est ancré ou amarré, de nuit, un feu rouge placé à 1,5 m—2 m au-dessus du feu blanc brillant prévu à l'art. 71 du présent Règlement.

Ce feu, ainsi que celui prescrit pour un bâtiment au mouillage, doivent être visibles de tous les points de l'horizon à une distance d'au moins 1 kilomètre.

## Article 222

### *Mesures à prendre par les bâtiments non complètement dégazés*

Les bâtiments non dégazés qui, après avoir transporté des matières dangereuses présentent encore un danger par suite de l'accumulation des gaz dégazés de ces matières dangereuses au cours du transport, doivent se conformer aux prescriptions des articles 218—221 du présent Règlement.

## Article 223

### *Cas spéciaux*

Il est interdit aux bâtiments transportant des matières dangereuses d'amarrer ou de jeter l'ancre à proximité d'autres bâtiments stationnant sur le fleuve ou dans le voisinage de voies ferrées ou d'agglomérations se trouvant dans le voisinage de la rive.

Il ne leur est permis de procéder sur le fleuve au transbordement des matières dangereuses qu'à condition de se conformer aux dispositions prescrites à cet effet par les organes de surveillance de la navigation et sous leur contrôle.

## CHAPITRE X

### **Avaries**

## Article 224

### *Mesures à prendre en cas d'avaries*

Si un bâtiment risque de couler, le capitaine ou le conducteur du bâtiment en danger ou du remorqueur, est tenu de prendre toute mesure nécessaire pour dégager le chenal navigable et conduire le bâtiment avarié à l'une des rives.

En cas d'abordage, si l'un des bâtiments entrés en collision menace de couler, le capitaine ou le conducteur, respectivement le timonier de l'autre bâtiment, doit faire usage de tous les moyens dont il dispose pour venir en aide au bâtiment avarié et en premier lieu pour l'éloigner du chenal navigable.

En cas d'échouage d'un bâtiment remorqué, le capitaine du remorqueur doit prendre toutes mesures en vue de renflouer le bâtiment échoué. S'il est impossible de déséchouer le bâtiment, le capitaine du remorqueur agira selon les circonstances, en prenant en même temps les mesures prescrites à l'article 75 du présent Règlement.

Tout bâtiment se trouvant à proximité d'un bâtiment émettant des signaux de détresse doit immédiatement lui prêter secours, si par cela il n'expose au danger ni lui-même, ni les passagers qu'il transporte.

Si, par suite d'un accident survenu sur le fleuve, des vies humaines sont en danger, tous les bâtiments se trouvant dans les parages doivent immédiatement prêter secours, respectivement participer au sauvetage.

*Mesures à prendre en cas d'avarie survenue pendant le pilotage*

En cas d'avarie survenue pendant le pilotage, le pilote est tenu de prendre, de concert avec le capitaine du bâtiment, toutes les mesures nécessaires pour prévenir les suites possibles de l'avarie.

Si besoin est, il devra diriger le bâtiment ou le convoi avarié vers l'endroit le plus proche où il pourra le mettre à l'abri, notamment vers un endroit où le sauvetage pourra se faire en toute sécurité. Il doit faire tout ce qui est en son pouvoir pour éviter d'obstruer le chenal navigable.

*Information du Service de Navigation de l'Administration*

Le capitaine, respectivement le timonier ou le pilote du bâtiment doivent d'urgence, en se servant du poste de téléphone le plus proche ou de tout autre moyen rapide, communiquer l'avarie au Service de Navigation de l'Administration, afin que celui-ci soit à même de procéder immédiatement à la constatation des circonstances dans lesquelles l'avarie s'est produite.

Le pilote doit immédiatement dresser un rapport à ce sujet.

Article 226

*Contravention au Règlement de Navigation et de Pilotage*

Si, après enquête, l'Administration établit qu'il y a eu infraction au Règlement de Navigation et de Pilotage, elle saisira les autorités compétentes pour traiter le cas.

Les organes compétents des pays riverains du Secteur sont tenus de permettre au bâtiment avarié d'accéder au port-abri le plus proche.

Article 227

*Secours prêté par l'Administration en cas d'avarie grave*

En cas d'avarie grave, le Service de Navigation de l'Administration prend les mesures les plus urgentes en vue d'assurer les intérêts généraux de la navigation. Sans préjudice de la responsabilité éventuelle du capitaine du bâtiment, le Service prête son concours pour assurer le sauvetage de l'équipage, de la cargaison et des machines durant le temps que l'équipage se trouve en danger.

Si un bâtiment échoue ou coule dans le chenal navigable, l'Administration prend des mesures pour signaler l'endroit obstrué et somme le capitaine, le propriétaire du bâtiment et les autres personnes intéressées ayant droit de disposer du bâtiment en question, de prendre les mesures nécessaires pour renflouer le bâtiment coulé ou échoué et enlever les obstacles gênant la navigation.

Si les personnes susmentionnées ne peuvent ou refusent d'exécuter les travaux dans les délais fixés ou si elles ne sont pas trouvables, l'Administration dégagera le chenal par ses propres moyens et dans le plus bref délai possible, en portant les frais à la charge de l'armateur.

## Article 228

### *Circulation des bâtiments lors d'une avarie sur le chenal*

Lorsque la libre circulation des bâtiments est menacée, le Service de Navigation de l'Administration décide des voies que doivent emprunter les bâtiments jusqu'au moment où le chenal navigable sera dégagé.

## Article 229

### *L'Administration n'est pas responsable des dommages subis par les bâtiments*

L'Administration décline toute responsabilité pour les dommages subis par les bâtiments au cours de leur navigation dans le secteur des Portes de Fer.

## Article 230

### *L'Administration ne peut demander aux bateliers d'autres renseignements que ceux prévus par le Règlement*

A l'exception des cas où, conformément aux dispositions du présent Règlement, il y a lieu de procéder à des constatations, le Chef du Service de Navigation de l'Administration et le personnel sous ses ordres ne peuvent exiger des bateliers d'autres explications et informations que celles nécessaires pour l'accomplissement des formalités et prescriptions prévues par le présent Règlement à l'exécution desquelles, de par leur compétence, ils sont tenus de veiller.

## CHAPITRE XI Dispositions finales

## Article 231

### *Contrôle de l'application du présent Règlement*

Le contrôle de l'application du présent Règlement relève de la compétence de l'Administration fluviale des Portes de Fer, conformément aux dispositions de l'« Accord relatif à l'établissement de l'Administration fluviale des Portes de Fer » et du « Règlement de fonctionnement de l'Administration fluviale des Portes de Fer », ainsi que de celle des autorités compétentes de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie et de la République Populaire Roumaine, conformément à la législation en vigueur dans les deux États susmentionnés et aux dispositions de l'« Arrangement relatif à la détermination de la compétence des autorités chargées de la poursuite des infractions commises dans le secteur des Portes de Fer sur la ligne de frontière ou dans son voisinage immédiat ».

## Article 232

Toutes les dispositions non conformes au présent Règlement sont abrogées.

## Article 233

Le présent Règlement entre en vigueur en date du 1<sup>er</sup> mars 1956.

## TERMES EMPLOYES DANS LE PRESENT REGLEMENT

Les dénominations et termes employés dans le présent Règlement doivent s'entendre comme suit :

1. Administration — sous cette dénomination on entend, dans tous les cas, l' « Administration fluviale des Portes de Fer ».
2. Secteur — dans tous les cas où ce terme est employé, il s'agit du « Secteur des Portes de Fer », tel qu'il est défini à l'article 1er.
3. Permis de navigation — ce terme est employé pour désigner le permis de traversée du Secteur, délivré par l'Administration et prévu aux articles 23 et suivants du présent Règlement.
4. Bâtiment — ce terme désigne tout bâtiment disposant de machines ou de voilure comme moyen de propulsion ainsi que tout bâtiment non pourvu de moyen de propulsion propre.
5. Bâtiment automoteur — tout bâtiment disposant de machines comme moyen de propulsion.
6. Bâtiment à propulsion propre — tout bâtiment muni d'un moyen de propulsion propre.
7. Bâtiment à voiles — tout bâtiment disposant de voiles comme moyen de propulsion.
8. Bâtiment en marche — tout bâtiment n'étant pas ancré, amarré ou échoué.
9. Petite embarcation — tout bâtiment dont le déplacement est inférieur à 10 tonnes.
10. Petite embarcation à propulsion propre — tout bâtiment d'un déplacement inférieur à 10 tonnes et disposant d'un moyen de propulsion propre.
11. Bâtiment spécial — tout bâtiment affecté à un service spécial dans le secteur, notamment au sauvetage des bâtiments avariés ou à une autre tâche prévue par le Service de Navigation de l'Administration.
12. Bâtiment neuf — tout bâtiment de construction nouvelle ou traversant le secteur pour la première fois, ou bâtiment ayant subi, depuis son dernier passage dans le secteur, des transformations importantes du point de vue de la navigation.
13. Unité — tout bâtiment remorqué.
14. Installations flottantes — toutes installations flottantes telles que : établissements de bains, docks, hangars, pontons flottants, appontements, moulins flottants, bacs, etc.
15. Engins flottants — dragues, élévateurs, grues flottantes, marteaux à vapeur, pompes, etc., de toutes espèces.
16. Radeau — tout assemblage de poutres, de troncs d'arbres ou de planches attachés plus ou moins étroitement.
17. Barque — toute embarcation non munie de moyen de propulsion propre, dont le déplacement est inférieur à 5 tonnes.
18. Convoi — groupement de bâtiments, de remorqueurs et d'autres unités flottantes destinées à être remorquées, amarrées soit à l'arrière du remorqueur, soit à couple, soit l'une après l'autre.

19. Remorqueur — bâtiment ou petit bâtiment tractionnant un convoi.

20. Chaland — bâtiment flottant ne disposant pas de moyen de propulsion propre et destiné au transport de marchandises.

21. Caisson de ciment — ouverture aménagée sur la coque du bâtiment et bouchée au ciment pour empêcher le passage de l'eau.

22. Pilote — navigateur autorisé à conduire les bâtiments dans le secteur des Portes de Fer ; il peut être fonctionnaire de l'Administration (pilote officiel), ou employé d'une entreprise de navigation (pilote particulier).

23. Capitaine — navigateur qui commande un bâtiment automoteur d'un déplacement supérieur à 10 tonnes.

24. Conducteur — navigateur conduisant une petite embarcation ; timonier — navigateur conduisant un bateau non automoteur.

25. Conducteur de radeau — personne qui conduit un radeau.

26. Tirant d'eau du bâtiment — degré d'enfoncement du bâtiment sous l'influence du poids du chargement.

Le tirant d'eau d'un convoi est déterminé par le tirant d'eau du bâtiment dont l'enfoncement est le plus grand.

27. Normes — ce terme est employé pour indiquer le tirant d'eau maximum admis le jour donné.

28. Chenal des basses eaux — chenal passant entre les canaux et les chenaux naturels balisés.

29. Chenal des eaux moyennes et hautes ou ancienne voie — chenal navigable naturel, non balisé.

30. Port d'embarquement — lieu où s'est effectué l'embarquement de la marchandise ou des passagers.

*Observation 1.* Toutes les règles, sauf les règles spéciales, formulées dans le présent Règlement au sujet des bâtiments en général, sont applicables également aux petites embarcations.

*Observation 2.* Dans l'application du présent Règlement, les installations et engins flottants naviguant sur le fleuve sont assimilés aux bâtiments ou aux petites embarcations, suivant leur déplacement.

## COMPOSITION DES CONVOIS

Compte tenu des dispositions de l'article 35 du présent Règlement, le nombre maximum des unités pouvant être remorquées et la composition des convois sont fixés comme suit :

## A) CONVOIS CONDUITS PAR DES REMORQUEURS

**Entre Golubinje—Ljubotina et Vince—Moldova Veche, dans le chenal des basses eaux**

*Composition des convois montant entre les km 1016—1048*

1. Les convois montants ayant un tirant d'eau les obligeant d'emprunter le chenal des basses eaux entre le km 1016 (Kožice—Drencova) et le km 1048 (Vince—Moldova Veche) peuvent être composés de :

a) 4 unités chargées jusqu'à la norme, remorquées en deux rangées dont la première comprend les deux unités dont le tirant d'eau est le plus grand ou qui sont les plus chargées ;

b) 6 unités chargées, dont 4 remorquées conformément aux dispositions du point a) et les 2 autres au tirant d'eau plus faible accouplées chacune sur le côté droit de chaque rangée ;

c) 7 unités chargées, dont 6 sont remorquées conformément au point b) et 1, avec un tirant d'eau inférieur à celui du remorqueur, accouplée au bord droit du remorqueur. Telle formation n'est admise qu'avec le consentement du pilote ;

d) 8 unités légères remorquées en trois rangées.

*Composition des convois montant entre les km 980 et 1016*

2. Les convois montants que leur tirant d'eau oblige d'emprunter le chenal des basses eaux dans la section entre le km 980 (Golubinje—Ljubotina) et 1016 (Kožice—Drencova), peuvent se composer au maximum de :

a) 2 unités chargées conformément à la norme et remorquées à la file ; l'unité au tirant d'eau plus grand ou la plus chargée est placée première ;

b) 3 unités chargées, remorquées à la file, desquelles les 2 premières conformément au point a), et la troisième avec un tirant d'eau d'au moins 20 cm inférieur à la norme du jour ;

c) 4 unités, desquelles 3 sont remorquées conformément au point b) et 1 à légère, accouplée au bord droit de la troisième unité ;

d) 6 unités à légère, remorquées en 3 rangées de 2 unités.

*Composition des convois avalant entre les km 1048 et 980*

3. Les convois avalant entre les km 1048 (Vince—Moldova Veche) et 980 (Golubinje—Ljubotina), que leur tirant d'eau oblige d'emprunter le chenal des basses eaux, peuvent être composés de :

- a) 2 unités chargées jusqu'à la norme, remorquées à couple ;
- b) 3 unités ohargées remorquées en une rangée, celle du milieu chargée jusqu'à la norme, les deux autres avec un tirant d'eau d'au moins 20 cm inférieur à la norme ;
- c) 4 unités chargées, desquelles 3 unités remorquées conformément au point b) ci-dessus et 1 avec un tirant d'eau inférieur à celui du remorqueur, accouplée au bord droit du remorqueur.

*Remarques :*

I. La largeur maxima du convoi avalant est de 27 mètres. Des convois plus larges ne peuvent être remorqués que si le tirant d'eau des deux unités extérieures est inférieur au niveau d'eau enregistré le même jour à l'échelle de Drencova. Toutefois, même dans ce cas, la largeur du convoi ne peut dépasser 30 m.

II. Lors de la composition du convoi, l'unité au plus petit tirant d'eau doit toujours être placée du côté droit.

**« Chenal des eaux moyennes et hautes »**

*Nombre des unités et composition des convois montants et avalants*

4. Le nombre des unités et leur position dans les convois qui empruntent le chenal des eaux moyennes et hautes dépendent de la puissance et de la manoeuvrabilité du remorqueur ainsi que de la norme du chenal des eaux moyennes et hautes.

**Entre Golubinje—Ljubotina et Vodica**

*Composition des convois montants*

5. Les convois montants voulant traverser le secteur des Cazanes, entre les km 951 et 980, peuvent, suivant la puissance du remorqueur, être composés de :

a) 12 unités chargées jusqu'à la limite de la norme, remorquées en 3 rangées, de maximum 4 unités, quand la cote enregistrée à l'échelle d'Orşova est inférieure à 300 cm.

*Remarque :* Lorsque le tirant d'eau d'une ou de plusieurs unités dépasse de plus de 65 cm la cote du jour à l'échelle d'Orşova, il ne peut y avoir dans une rangée que 2 unités chargées jusqu'à la norme, les autres devant avoir un tirant d'eau d'au moins 20 cm inférieur à la norme autorisée.

b) 8 unités remorquées en deux rangées de maximum 4 unités, quand la cote enregistrée à l'échelle d'Orşova est supérieure à 300 cm.

*Composition des convois avalants*

6. Les convois avalants voulant traverser le secteur des Cazanes entre les km 980 et 951 peuvent, suivant la puissance du remorqueur, être composés de :



a) 7 unités, dont deux unités à lège ou au tirant d'eau inférieur à celui du remorqueur, accouplées aux deux bords du remorqueur et 5 unités chargées jusqu'à la norme, en une rangée ;

b) 10 unités, dont 7 conformément au point a) et 3 unités moins chargées ou à lège dans la seconde rangée.

*Remarques :* I. Quand le tirant d'eau d'une ou de plusieurs unités dépasse de plus de 65 cm la cote du jour à l'échelle d'Orșova, il ne peut y avoir dans une rangée que 3 unités chargées jusqu'à la limite de la norme, les autres doivent avoir un tirant d'eau inférieur d'au moins 20 cm à la norme autorisée.

II. Quand le niveau d'eau enregistré à l'échelle d'Orșova est supérieur à 350 cm, les convois avalants peuvent être composés du même nombre d'unités qu'au point a) à condition toutefois que la puissance du remorqueur soit en mesure d'assurer la conduite correcte du convoi et la sécurité de la navigation.

### **Entre Vodica et Gura Văii, dans le chenal des basses eaux**

#### *Composition des convois montants*

7. Les convois montants que leur tirant d'eau oblige d'emprunter le chenal des basses eaux à l'aval de Vodica peuvent être composés de :

a) 3 unités chargées jusqu'à la limite de la norme et remorquées à la file dans l'ordre de leur tirant d'eau ; l'unité au plus grand tirant d'eau est placée première ;

b) 4 unités, dont 3 remorquées conformément au point a), la quatrième à lège accouplée au bord droit de l'unité de la troisième rangée ; une telle formation n'est admise qu'avec l'autorisation préalable du Service de Navigation de l'Administration ;

c) 8 unités à lège, remorquées en trois rangées de maximum 3 unités.

#### *Composition des convois avalants*

8. Les convois avalants que leur tirant d'eau oblige d'emprunter le chenal des basses eaux à l'aval de Vodica (km 951) peuvent être composés de :

a) 2 unités chargées jusqu'à la limite de la norme, remorquées à couple ;

b) 3 unités remorquées en une rangée, dont celle du milieu chargée jusqu'à la limite de la norme du jour et les 2 autres avec un tirant d'eau d'au moins 20 cm inférieur à la norme autorisée ;

c) 4 unités chargées, dont 3 remorquées conformément au point b) et la quatrième avec un tirant d'eau inférieur à celui du remorqueur, accouplée au bord droit du remorqueur.

*Remarque :* La largeur maxima des convois avalants est de 30 mètres.

## Sur le chenal des eaux moyennes et hautes

### *Composition des convois montants*

9. Les convois montants auxquels la norme permet d'emprunter le chenal des eaux moyennes et hautes peuvent être composés de :

a) 2 unités remorquées chargées à la file ; la première chargée jusqu'à la limite de la norme et la deuxième avec un tirant d'eau de 20 cm inférieur à la norme ;

b) 3 ou 4 unités, desquelles les deux premières remorquées conformément au point a), la troisième et la quatrième avec un tirant d'eau plus faible ou à lège ;

c) 8 unités à lège remorquées en quatre rangées de maximum 2 unités.

### *Composition des convois avalants*

10. Les convois avalants ayant un tirant d'eau leur permettant d'emprunter le chenal des eaux moyennes et hautes peuvent être composés de :

a) 2 unités remorquées à couple, desquelles l'une est chargée jusqu'à la norme et l'autre, au tirant d'eau d'au moins 20 cm inférieur à la norme, est accouplée au bord gauche de la première ;

b) 3 unités en une rangée, desquelles celle du milieu chargée jusqu'à la norme et les deux autres avec un tirant d'eau d'au moins 30 cm inférieur à la norme ;

c) plusieurs unités avec un tirant d'eau d'au moins 30 cm inférieur à la norme, suivant la puissance et la capacité du remorqueur. Dans ce cas, les unités seront remorquées en deux rangées ; deux unités au tirant d'eau inférieur à celui du remorqueur peuvent être accouplées aux deux bords du remorqueur.

## Entre Gura Văii et Kostol — Turnu Severin

### *Composition des convois montants ou avalants*

11. La composition et le remorquage des convois montants ou avalants entre les km 941 (Gura Văii) et 931 (Kostol—Turnu Severin) ne sont limités que par la puissance du remorqueur.

## B) CONVOIS REMORQUES PAR DES CHALANDS OU DES BATEAUX-CITERNES A MOTEUR

### *Convois montants*

12. Les chalands ou les bateaux citernes à moteur naviguant vers l'amont en empruntant le chenal des basses eaux ou celui des eaux moyennes et hautes peuvent remorquer le même nombre d'unités et les mêmes formations de convoi que les remorqueurs, à condition que leur puissance et leur capacité de manoeuvre soient suffisantes.

Les chalands ou les bateaux-citernes à moteur non munis de moyens de remorquage ne peuvent naviguer vers l'amont qu'isolément.

### *Convois avalant sur le chenal des basses eaux*

13. Les chalands ou les bateaux-citernes à moteur munis de moyens de remorquage, que leur tirant d'eau oblige d'emprunter le chenal des basses eaux peuvent remorquer un convoi, à condition qu'ils soient à lège ou à

moitié chargés et que leur puissance et leur capacité de manoeuvre leur permettent de suivre exactement le chenal des basses eaux et d'exécuter toute manoeuvre requise. De tels convois sont composés :

a) entre Vince—Moldova Veche et Golubinje — Liubotina — de 3 unités remorquées en une rangée ; celle du milieu avec un tirant d'eau inférieur à celui du remorqueur et les deux autres avec un tirant d'eau inférieur à la cote du jour de l'échelle de Drencova ;

b) entre Golubinje—Liubotina et Vodica — de 6 unités, dont 3 chargées jusqu'à la norme et remorquées en une rangée, et deux unités à lège accouplées aux deux bords du chaland ou du bateau-citerne à moteur ;

c) entre Vodica et Gura Văii — de 4 unités, dont trois remorquées en une rangée, celle du milieu avec un tirant d'eau inférieur à celui du bâtiment à moteur et les deux autres chargées à moitié ou à lège ; la quatrième unité à lège est accouplée au bord droit du chaland ou du bateau-citerne à moteur.

Si le chaland, ou le bateau-citerne à moteur est chargé jusqu'à la norme, il peut remorquer le nombre d'unités prévu aux points a), b) et c), à condition toutefois que ces unités soient à lège.

Le cas échéant, le Service de Navigation de l'Administration peut autoriser à des chalands ou bateaux-citernes à moteur, même s'ils sont chargés jusqu'à la norme et si leur construction le leur permet, à remorquer un convoi composé d'unités chargées.

Les chalands ou bateaux-citernes à moteur non munis de moyens de remorquage peuvent remorquer vers l'aval dans la section Vince—Moldova Veche et Golubinje — Liubotina une unité accouplée au bord droit du chaland ou du bateau-citerne à moteur, et sur le parcours entre Golubinje — Liubotina et Kostol—Turnu Severin, deux unités accouplées aux deux bords.

Les unités remorquées doivent être à lège ou avoir un tirant d'eau inférieur à celui du chaland ou du bateau-citerne à moteur.

#### *Convois avalant sur le chenal des eaux moyennes et hautes*

14. Les chalands ou bateaux-citernes à moteur munis de moyens de remorquage auxquels la norme permet d'emprunter le chenal des eaux moyennes et hautes peuvent remorquer vers l'aval 6 unités, dont deux chargées à moitié et deux à lège. Les unités à lège sont accouplées aux deux bords du chaland ou du bateau-citerne à moteur et les quatre autres remorquées en une rangée.

Les chalands ou bateaux-citernes à moteur ne disposant pas de moyens de remorquage ne peuvent remorquer vers l'aval que deux unités accouplées aux deux bords du chaland ou du bateau-citerne à moteur, à condition toutefois que leur tirant d'eau soit plus faible que celui du chaland ou du bateau-citerne à moteur.

### C) CAS PARTICULIERS

15. Dans des cas particuliers, l'Administration fixera, compte tenu du parcours envisagé et du niveau des eaux, le nombre des unités et la composition du convoi formé d'unités lèges ou d'unités avec tirant d'eau réduit, ou bien le nombre des unités lèges ou avec tirant d'eau réduit, respectivement inférieur à celui du remorqueur, qui pourraient être ajoutées à un convoi formé conformément aux dispositions énumérées plus haut.

## REGLEMENT RELATIF A LA TRACTION AUXILLAIRE A GREBEN

### Article 1<sup>er</sup>

#### *Lieu de stationnement et de fonctionnement du toueur « Vaskapu »*

L'aide de la traction auxiliaire à travers le seuil Greben lorsque le niveau à l'échelle d'Orşova est supérieur à +250 cm, est assurée par le toueur « Vaskapu » qui stationne près de la rive gauche, au km 999,200.

L'aide du toueur « Vaskapu » est accordée à tout bâtiment qui en fait la demande.

### Article 2

#### *Information des armateurs sur le commencement et l'arrêt de la période de travail du toueur*

Le Service de Navigation de l'Administration communique aux armateurs (agences) 24 heures à l'avance l'installation du toueur à Greben pour effectuer la traction. L'interruption de la traction par suite de la baisse du niveau des eaux ou pour toute autre raison sera communiquée dans le même délai.

### Article 3

#### *Demande de traction*

La demande de traction auxiliaire par le toueur « Vaskapu » peut être adressée :

a) au siège de l'Administration, trois heures au moins avant l'heure demandée pour la traction auxiliaire, si celle-ci doit avoir lieu le jour même, ou le soir, avant la fin du travail à l'Administration, si la traction est désirée dans les premières heures du lendemain ;

b) à la station sémaphorique de Mraconia, au moyen d'un porte-voix ;

c) à la station d'avertissement de Juc (km 988,500) pour les tractions à effectuer immédiatement ; dans ce cas, la demande en sera faite en faisant entendre un son prolongé et en abaissant à mi-mât un pavillon de couleur foncée ou, en cas de mauvaise visibilité, au moyen d'un porte-voix.

d) au toueur « Vaskapu », au moment du croisement avec le toueur ou en aval du lieu d'où la traction auxiliaire doit commencer. Dans ce cas, la demande se fait en faisant entendre un son long et en abaissant à mi-mât un pavillon de couleur foncée.

## Article 4

### *Demande de touage de la part des bâtiments qui ont déjà tenté de passer le seuil Greben par leurs propres moyens*

Les bâtiments qui ont tenté de traverser le seuil Greben par leurs propres moyens, sans toutefois y être parvenus, peuvent demander la traction auxiliaire au moyen des signaux sonores et optiques prévus au point d) de l'article précédent.

## Article 5

### *Annulation de la demande de touage*

Les demandes de traction auxiliaire peuvent être annulées à condition que cela soit communiqué au siège de l'Administration au moins 3 heures avant l'heure fixée pour la traction, ou au moins une heure avant si la communication en est faite directement au toueur.

## Article 6

### *Demande de touage lorsque les communications téléphoniques sont interrompues entre la station d'avertissement Juc et le toueur*

Si la station d'avertissement de Juc montre un pavillon rouge-blanc hissé sur le toit pour signaler que la liaison téléphonique entre Greben et Juc est interrompue, les bâtiments qui ont l'intention de demander la traction auxiliaire doivent, en arrivant près du km 996, annoncer leur intention directement au toueur au moyen du signal sonore prévu au point d) de l'article 3.

## Article 7

### *Signal indiquant que le toueur « Vaskapu » est prêt à procéder à la traction*

Lorsque le toueur est prêt à procéder à la traction il hisse un pavillon de couleur foncée en tête de mât.

## Article 8

### *Endroit où commence la traction auxiliaire*

La traction auxiliaire commence aux points suivants, suivant le niveau des eaux :

a) jusqu'à +300 cm à l'échelle d'Orşova — en amont de Sviniţa (km 996,600) ;

b) entre +300 cm et +400 cm à l'échelle d'Orşova — à la hauteur du km 997 et

c) à plus de +400 cm à l'échelle d'Orşova — à la hauteur de la station sémaphorique de Greben (km 998,500).

Les bâtiments de faible puissance ou remorquant un convoi de grande longueur et qui, de ce fait, ne sont pas en mesure de parvenir jusqu'aux endroits de stationnement susmentionnés, demanderont, à l'aide des signaux indiqués à l'article 3 point d), que le toueur avance davantage vers l'aval.

Les bâtiments dont la puissance et le convoi remorqué leur permettent d'avancer au-delà des endroits mentionnés aux alinéas a) et b) du présent article, sont tenus de dépasser ces endroits afin d'abrégier la durée de leur traction et de l'attente des convois qui suivent.

## Article 9

### *Ordre de satisfaction de la demande de traction*

Si plusieurs bâtiments se présentent au lieu de stationnement du toueur « Vaskapu », la traction des convois se fera dans l'ordre de l'arrivée aux endroits prévus à l'article précédent, même si les bâtiments arrivés plus tard ont dépassé ces points.

Les bateaux à passagers et les bateaux spéciaux jouissent du droit de priorité de traction.

## Article 10

### *Attente du toueur « Vaskapu »*

Dans le cas où plusieurs convois se présentent en même temps, l'attente et le dépassement du point d'attente prévu à l'article 8 se feront de façon à ne pas gêner les autres.

## Article 11

### *Pendant la traction, le capitaine du toueur « Vaskapu » dirige le convoi entier*

Dès le commencement du touage, le convoi entier est placé sous les ordres du capitaine du toueur « Vaskapu ». Le capitaine du bâtiment toué est tenu de se conformer aux instructions qu'il reçoit de la part du capitaine du toueur « Vaskapu », sauf dans les cas mentionnés à l'article 18.

## Article 12

### *Chargement maximum autorisé pour la traction auxiliaire*

Le chargement des convois demandant la traction auxiliaire par le toueur « Vaskapu » ne doit pas dépasser :

- 3.000 tonnes, lorsque le niveau des eaux à l'échelle d'Orșova est inférieur à 350 cm,
- 2.700 tonnes, lorsque le niveau des eaux à l'échelle d'Orșova est de 350 à 480 cm,
- 2.500 tonnes, lorsque le niveau des eaux à l'échelle d'Orșova est supérieur à 480 cm.

Le capitaine du remorqueur est tenu de communiquer au capitaine du toueur « Vaskapu » le poids du chargement de son convoi.

## Article 13

### *Composition du convoi pendant la traction auxiliaire*

Les unités chargées du convoi, au nombre de 4 au maximum, doivent être placées les unes derrière les autres .

Si la cargaison dont le poids maximum correspond aux prescriptions de l'article précédent n'est chargé que sur 3 chalands, il est permis d'ajouter au convoi un chaland léger, accouplé au bord droit du troisième chaland.

Si le convoi est composé de chalands légers ceux-ci peuvent être disposés à la convenance du capitaine du remorqueur ; toutefois le convoi ne peut être composé de plus de 12 unités remorquées en maximum 4 rangées.

## Article 14

### *Réduction du poids de chargement maximum autorisé en raison de la composition du convoi*

Au cas, où pour des considérations de manoeuvre, la première rangée du convoi comprend deux unités chargées, le poids de chargement maximum prévu à l'article 12, doit être réduit de 500 tonnes.

## Article 15

### *Cas où deux bâtiments avec ou sans convoi sont tractionnés en même temps*

Si, au lieu de stationnement du toueur « Vaskapu » attendent deux bâtiments, avec ou sans convoi, dont le chargement total ne dépasse pas la limite prévue aux articles 12 et 14, ils devront — sauf dans des cas spéciaux — être liés entre eux afin de traverser le seuil ensemble, ce sans égard au pavillon qu'ils battent.

## Article 16

### *Obligations des capitaines des bâtiments avant la traction*

Les capitaines des remorqueurs sont tenus de prendre en temps utile les dispositions nécessaires pour qu'au moment où ils arrivent au poste de stationnement du toueur « Vaskapu » les convois soient tout à fait prêts à être tractionnés.

## Article 17

### *Obligations des bâtiments automoteurs de développer toute la puissance de leurs machines*

Tout bâtiment automoteur est tenu de marcher à pleine puissance au cours de la traction.

## Article 18

### *Avaries*

En cas d'avarie du remorqueur tractionné ou d'une des unités qu'il remorque, le remorqueur doit en informer le toueur « Vaskapu » en faisant entendre plus de cinq sons brefs. Les manoeuvres nécessaires seront effectuées par le capitaine du remorqueur lequel — en accord avec le pilote officiel ou particulier — prendra toutes les mesures requises pour que l'avarie n'ait pas de suites. Dans la mesure du possible, le toueur est tenu de fournir l'aide nécessaire au bâtiment ou convoi avarié.

En cas de rupture du câble de traction du toueur, le remorqueur est tenu d'assurer le retour du toueur à son poste de stationnement.

## Article 19

### *L'Administration n'est pas responsable des dommages subis par les bâtiments*

L'Administration décline toute responsabilité pour tout préjudice dont les bâtiments viendraient à souffrir au cours du touage effectué par le toueur « Vaskapu » ou au cours de manoeuvres de touage.



TABLE DES MATIERES

	Page
<i>Chapitre premier</i>	Dispositions générales ..... 299
<i>Chapitre II</i>	Visite des bâtiments à l'entrée dans le secteur ..... 304
<i>Chapitre III</i>	Navigation des bâtiments ..... 311
<i>Chapitre IV</i>	Feux et signaux ..... 317
<i>Chapitre V</i>	Règlement du Service de Pilotage ..... 325
<i>Chapitre VI</i>	Navigation dans les chenaux et les passages étroits .. 337
<i>Titre I</i>	Navigation dans le passage étroit de Coronini ..... 337
<i>Titre II</i>	Navigation dans la section de Stinca ..... 338
<i>Titre III</i>	Navigation dans la section de Drencova-Svinica .... 340
<i>Titre IV</i>	Navigation dans le passage étroit Ciuceavca-Donji- Milanovac (cours d'eau Zlatica) ..... 347
<i>Titre V</i>	Navigation dans la zone du canal de Iuși ..... 348
<i>Titre VI</i>	Navigation dans la zone des Cazanes ..... 349
<i>Titre VII</i>	Navigation dans la section Vodica-Gura Văii ..... 352
<i>Chapitre VII</i>	Précautions que doivent prendre les bâtiments en marche, au mouillage et à l'amarrage..... 362
<i>Chapitre VIII</i>	Bâtiments à voiles et radeaux ..... 363
<i>Titre Ier</i>	Bâtiments à voiles ..... 363
<i>Titre II</i>	Radeaux ..... 363
<i>Chapitre IX</i>	Transport de matières dangereuses ..... 366
<i>Chapitre X</i>	Avaries ..... 367
<i>Chapitre XI</i>	Dispositions finales ..... 369
<i>Annexe A</i>	Termes employés dans le présent Règlement ..... 370
<i>Annexe B</i>	Composition des convois dans le secteur des Portes de Fer ..... 372
Règlement relatif à la traction auxiliaire à Greben	..... 377

**DISPOSITIONS**  
**RELATIVES AU REGIME DE LA NAVIGATION SUR LE BAS-DANUBE**

## CHAPITRE I<sup>er</sup>

### Dispositions générales

Les présentes «Dispositions relatives au régime de la navigation sur le Bas-Danube» ont été publiées par l'Administration Fluviale du Bas-Danube (nommée plus loin Administration) sur la base de l'article 23 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, et compte tenu des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube établies par la Commission du Danube.

#### Article 1<sup>er</sup>

Les présentes Dispositions relatives au régime de la navigation sur le Bas-Danube s'appliquent au secteur du Danube allant de l'embouchure du canal de Sulina au port de Brăila, y compris le km 173.

#### Article 2

L'application des présentes Dispositions est obligatoire pour les capitaines et les timoniers des bâtiments de tous les États empruntant sur le secteur de l'Administration les voies navigables du Bas-Danube, de l'embouchure du canal de Sulina au port de Brăila.

## CHAPITRE II

### Documents de bord

#### Article 3

#### *Certificats de jaugeage*

Tous les bâtiments traversant le canal de Sulina doivent être munis du Certificat de jaugeage de l'Administration, sur la base duquel sont perçus les droits de passage par le canal. Le Certificat de jaugeage de l'Administration est analogue, en ce qui concerne le système de jaugeage, au Certificat de jaugeage du canal de Suez.

Si le bâtiment ne dispose d'aucun des certificats indiqués, il sera jaugé par un expert de l'Administration. Les frais de jaugeage sont à la charge de l'armateur.

## CHAPITRE III

### Service de pilotage

#### Article 4

#### *Bâtiments soumis au pilotage obligatoire*

Il est interdit aux bâtiments circulant sur le secteur de naviguer de l'embouchure du canal de Sulina au port de Brăila et vice-versa, sans un

pilote de l'Administration ou un pilote possédant le Certificat de l'Administration fluviale spéciale du Bas-Danube, l'autorisant à piloter les bâtiments sur ce secteur.

## Article 5

### *Embarquement de pilote à bord du bâtiment*

Pour assurer la sécurité de l'embarquement du pilote à bord du bâtiment et de son débarquement, le capitaine est tenu de ralentir la marche du bâtiment ou de faire stopper les machines et d'adopter toutes les autres mesures nécessaires.

Le pilote doit accueillir le bâtiment à la rade de Sulina à une distance d'un mille du musoir de la digue Nord du canal de Sulina.

L'embarquement et le débarquement de pilote dans les ports fluviaux du Bas-Danube s'effectuent par les moyens du bâtiment.

## Article 6

### *Rade de Sulina*

La rade de Sulina comprend les eaux de la mer sur un rayon de deux milles marins à partir du musoir de la digue Nord du canal de Sulina.

## Article 7

### *Impossibilité de pilotage*

Lorsque par suite de gros temps (vent fort, forte houle) le pilote ne peut sortir en mer pour accueillir le bâtiment, un pavillon bleu est hissé au-dessus d'un ballon noir, sur le mât de signalisation.

En attendant l'amélioration du temps, le capitaine doit, si cela lui est possible, mouiller dans la rade extérieure ou se laisser dériver.

## Article 8

### *Régime assuré au pilote à bord du bâtiment*

Pendant le pilotage du bâtiment le capitaine est obligé d'assurer au pilote une alimentation conforme aux normes établies pour les cadres de commandement du bâtiment donné et un local pour le repos.

## Article 9

### *Devoirs du pilote*

§ 1. Le pilote de l'Administration est tenu d'informer le capitaine sur le régime de la navigation sur le Bas-Danube et de lui prêter le concours technique dans le pilotage du bâtiment. Il est également obligé de communiquer aux bateliers toutes les modifications survenues dans le balisage du secteur desservi par l'Administration.

§ 2. Le pilote de l'Administration monté à bord d'un bâtiment se trouvant dans des eaux portuaires, exception faite de celles du port de Sulina, n'est pas tenu de prendre part à l'amarrage, ni au désamarrage du bâtiment, ni à ses manoeuvres lorsqu'il change de quai ou de lieu de mouillage.

Dans le port de Sulina les opérations d'amarrage, de désamarrage ou de changement de quai ne peuvent s'effectuer qu'avec l'aide du pilote de l'Administration.

#### Article 10

Dans le cas où le capitaine n'accepte pas ou ne suit pas les conseils techniques du pilote, ce dernier est obligé de rester sur le bâtiment, mais après l'arrivée au point de destination il en fait part au chef du corps des pilotes.

En cas de violation des présentes Dispositions par le capitaine ou l'équipage du bâtiment, le pilote dresse un procès-verbal qui sera signé également par le capitaine. Si ce dernier refuse de le signer, le pilote remet le procès-verbal à son organe supérieur au point de destination.

#### Article 11

Lorsque le pilote conduit le bâtiment en mer, il ne peut le quitter qu'à une distance de 5 encâblures au moins du musoir de la digue Nord du canal de Sulina.

### CHAPITRE IV

#### Navigation dans l'embouchure du canal de Sulina

#### Article 12

##### *Accès dans le canal par la barre de Sulina*

Après la tombée de la nuit il est interdit aux bâtiments d'entrer dans le canal de Sulina ou d'en sortir, sauf dans les cas exceptionnels autorisés par le chef du corps des pilotes de l'Administration.

#### Article 13

En cas d'interdiction de pilotage par la barre de Sulina, le phare de Sulina et le mât de signalisation à l'embouchure du canal hissent un pavillon noir et au-dessous un objet sphérique noir.

#### Article 14

Lors du fonctionnement d'engins flottants à l'embouchure du canal de Sulina, l'entrée et la sortie des bâtiments sont réglées par le sémaphore établi à l'entrée du canal. Dans ce cas, le sémaphore hisse un pavillon noir.

Les bâtiments avalants voulant prendre la mer sont tenus de virer et de rester dans le port quand un pavillon noir est hissé sur le mât central du canal de Sulina, indiquant que le canal est fermé.

#### Article 15

##### *Rencontres dans la barre de Sulina*

Sur le secteur balisé du canal de Sulina le croisement des bâtiments est défendu. Les bâtiments venant de la mer cèdent la route aux bâtiments allant en mer.

### CHAPITRE V

#### Navigation dans le canal de Sulina

#### Article 16

##### *Bâtiments auxquels la navigation dans le canal de Sulina est interdite*

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

#### Article 17

##### *Vitesse des bâtiments*

Dans le canal de Sulina, la vitesse des bâtiments de plus de 1000 tonnes de déplacement ne peut dépasser 8 milles à l'heure.

#### Article 18

##### *Navigation à la même hauteur*

Pour éviter un abordage dans les courbes brusques et dans les endroits où la largeur du chenal est insuffisante, la navigation à la même hauteur, le dépassement et le croisement des bâtiments sont interdits.

#### Article 19

Dans le canal de Sulina, la navigation à la même hauteur, sauf s'il s'agit de dépassement, est interdite.

#### Article 20

##### *Ordre de passage des points difficiles*

Quand deux bâtiments s'approchent simultanément d'un passage difficile, le choix du cours et la priorité de passage appartiennent à l'avalant.

## Article 21

A l'approche des points difficiles, les bâtiments envoyés pour prendre part à des travaux de sauvetage ou pour prêter secours à un bâtiment avarié, ainsi que les bâtiments à passagers sont tenus de hisser à un endroit bien visible un objet cylindrique noir. Dans ce cas ils passent les premiers.

Tous les autres bâtiments traversent les points difficiles dans l'ordre de leur arrivée.

## Article 22

### *Distance entre les bâtiments*

Lors de la traversée des passages étroits ou des courbes brusques, il est interdit à tout bâtiment de s'approcher du bâtiment qui le précède à plus de 1000 m ; en outre il est tenu de prendre toutes mesures de précaution.

## Article 23

### *Signalisation du barrage du canal*

Quand les mâts de signalisation des stations de signalisation Crişan, Gorgova, Tchatal d'Ismaïl ou Tchatal de St. Georges hissent, de jour, un pavillon noir pour signaler que le canal est fermé pour la navigation, les bâtiments sont tenus de mouiller en amont ou en aval de ces stations selon qu'ils naviguent vers l'aval ou vers l'amont.

De nuit le barrage du canal est signalé par un feu blanc placé entre deux feux rouges, les trois feux superposés à une distance de 1,83 m les uns des autres.

## Article 24

### *Précautions à prendre au stationnement*

Dans le canal de Sulina il est défendu d'amarrer les bâtiments à couple, à l'exception des opérations de sauvetage, et ce uniquement sur autorisation du corps de pilotes de l'Administration.

L'amarrage des bâtiments dans des courbes brusques ou leur mouillage aux points où passent des câbles électriques ou téléphoniques, balisés par des signaux spéciaux, est interdit.

## CHAPITRE VI

### **Navigation sur le Bas-Danube (Dispositions générales)**

## Article 25

### *Etat technique des bâtiments*

Pour naviguer sur le Bas-Danube tout bâtiment doit avoir un équipage suffisant pour assurer sa sécurité en cours de route et au stationnement.

## Article 26

Les bâtiments empruntant le secteur du Bas-Danube doivent être en un bon état technique leur permettant de naviguer en sécurité.

## Article 27

Tout bâtiment naviguant sur le Bas-Danube doit être pourvu d'un nombre suffisant d'appareils de manoeuvre et de moyens de sauvetage, conformément aux normes établies.

## Article 28

### *Gîte*

Les bâtiments ayant plus de 8° de gîte ne sont pas pilotés sur le secteur du Bas-Danube.

## Article 29

### *Cours des bâtiments*

Dans le canal de Sulina et dans les passages étroits, les bâtiments doivent se tenir à tribord, suivant la direction de leur cours.

## Article 30

### *Rencontre*

Dans les passages difficiles du fleuve où les conditions locales exigent l'adoption de mesures de précautions, les bâtiments montants doivent régler leur cours de manière que leur rencontre, ou croisement, ait lieu à un endroit de fleuve approprié à cette fin.

## Article 31

### *Mesures de précaution*

Le capitaine ou le timonier d'un bâtiment en marche ou en stationnement doit veiller à la sécurité de son bâtiment, avoir toujours les ancres, les amarres et les moyens de signalisation prêts à être actionnés et adopter les mesures nécessaires pour que le bâtiment n'entrave pas la navigation.

## Article 32

Tout bâtiment d'un déplacement de plus de 1000 tonnes, traversant la barre de Sulina, le canal de Sulina et d'autres passages difficiles situés sur le secteur de l'Administration doit toujours avoir l'ancre de poupe prête au mouillage.



### Article 33

Les bâtiments à vapeur doivent garder pleine pression pendant leur traversée du canal de Sulina ou d'autres passages difficiles, ou en cours de manoeuvres.

### Article 34

#### *Interdiction de naviguer à la dérive*

Sur le secteur du fleuve de Brăila à l'embouchure de Sulina, la navigation des bâtiments et des radeaux ayant les ancrs ou les chaînes filées est prohibée.

### Article 35

#### *Règles relatives au déchargement des débris*

Il est interdit aux bâtiments en marche ou en stationnement sur le secteur du Bas-Danube de jeter par-dessus bord des cendres, des scories et tous autres produits polluant les eaux.

Les cendres, scories et autres produits similaires sont déchargés sur la rive selon les indications des autorités portuaires.

Il est strictement défendu de déverser les eaux résiduaires ou de laver des tanks sur le secteur de l'Administration.

### Article 36

#### *Objets coulés*

Quand un objet quelconque faisant partie de l'armement ou de la cargaison d'un bâtiment coulé sur un secteur navigable du fleuve ou dans le canal de Sulina présente un danger pour la navigation, le capitaine ou le timonier doit adopter des mesures immédiates pour renflouer l'objet coulé.

S'il n'est pas à même de le faire par les moyens dont dispose le bâtiment, il doit signaler l'endroit où l'objet a coulé par les signaux suivants : de jour, par un signal flottant de forme et couleur quelconques, de nuit, par un feu blanc.

Dans ce cas le capitaine, ou le timonier, du bâtiment est tenu d'en informer dans le délai le plus bref le point le plus proche de l'Administration ou les autorités portuaires, usant à cette fin de tous les moyens se trouvant à sa disposition.

Tous les frais relatifs au renflouement de l'objet ou de la cargaison coulée sont à la charge de l'armateur.

### Article 37

Sans l'autorisation de l'Administration, il est interdit de renflouer des ancrs, des chaînes ou autres objets coulés sur le secteur du fleuve de Brăila à l'embouchure du canal de Sulina.

## Article 38

§ 1 — Les bacs et autres moyens flottants traversant le fleuve d'une rive à l'autre cèdent la route aux bâtiments suivant le fleuve.

§ 2 — Tous les bâtiments sortant des affluents et des canaux d'accès pour s'engager dans le lit principal du Danube cèdent la route aux bâtiments naviguant sur le lit principal.

§ 3 — Tout bâtiment qui rencontre un remorqueur tractionnant des bâtiments non-automoteurs ou des radeaux, est tenu de céder la route à ce dernier.

## Article 39

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

## Article 40

Un bâtiment automoteur passant près d'un port, de constructions ou d'engins flottants, de radeaux mouillés ou amarrés, à proximité de bâtiments remorqués, de radeaux, de barques lourdement chargées, de bâtiments échoués, de lieux de travaux de renflouement de bâtiments, de travaux de scaphandrier et de construction, est tenu de ralentir à temps et dans une mesure suffisante sa vitesse et, si nécessaire, arrêter ses machines à condition que ni lui ni les bâtiments remorqués ne soient exposés au danger.

## Article 41

### *Observations faites en cours de route*

Les pilotes de l'Administration fluviale du Bas-Danube, les capitaines et les timoniers des bâtiments sont tenus de communiquer dans le plus court délai aux autorités portuaires, ou au plus proche point de l'Administration, leurs observations concernant l'absence de moyens de balisage constants.

Le pilote de l'Administration doit en avertir tous les bâtiments rencontrés.

## Article 42

### *Bâtiments échoués, avaries, etc.*

Si, pour n'importe quelle raison, un bâtiment menace de couler, le capitaine doit adopter toutes les mesures qui dépendent de lui pour quitter le chenal navigable.

Dans un tel cas le capitaine et l'équipage du bâtiment doivent rester sur le bâtiment ou dans sa proximité et ne pas quitter les lieux de l'accident avant l'enquête des autorités compétentes.

## Article 43

A l'approche d'autres bâtiments, les bâtiments échoués sont tenus d'annoncer leur position en temps voulu par des longs sons de sifflet intermittents ou par tout autre signal approprié, et ce avant leur rapprochement.

Si un bâtiment est coulé ou échoué dans le canal de Sulina, son capitaine, ou le timonier, est tenu d'établir, à au moins un mille de distance en amont du lieu de l'accident, un poste avertisseur provisoire pour signaler aux avalants le genre et le lieu de l'accident.

## CHAPITRE VII

### Navigation par brouillard ou intempérie sur le secteur du Bas-Danube

#### Article 44

Avec la tombée de la nuit, la navigation dans le canal de Sulina est interdite.

#### Article 45

Par temps de brume, de brouillard, de neige ou d'averse, quand la visibilité est insuffisante, les bâtiments doivent ralentir leur vitesse afin de pouvoir naviguer en sécurité.

#### Article 46

Par temps de brouillard, de mauvaise visibilité, il est interdit aux avalants d'entrer dans le canal de Sulina. Dans ce cas, la station de signalisation de Tchatal St. Georges hisse sur son mât un pavillon portant la lettre « U » du code international des signaux, et les bâtiments sont tenus de mouiller en amont de la station en attendant l'amélioration de la visibilité.

Pendant la navigation en amont, le capitaine est tenu d'observer les signaux des stations de Crişan et de Gorgova qui a émis le signal. Dans ce cas les bâtiments doivent mouiller près de la station qui a signalé brouillard.

#### Article 47

Par temps de brume, de brouillard, d'averse et par tempête de neige, les bâtiments isolés en marche sont tenus de faire entendre à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, un son prolongé du sifflet ou de la sirène, et les bâtiments naviguant avec convoi doivent émettre un son prolongé et deux sons brefs.

En toutes circonstances, il est interdit aux bâtiments en marche d'émettre des sons de cloche.

## CHAPITRE VIII

### Signaux

#### Article 48

##### *Signaux des bâtiments ayant perdu la faculté de se gouverner*

Si un bâtiment a perdu la faculté de se gouverner, il est tenu d'en avertir les bâtiments approchant par des coups de sifflet ou de sirène continus ou par tout autre signal approprié.

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

Tous les bâtiments passant ou se trouvant à proximité sont tenus de prêter tout leur concours au bâtiment qui le demande si cela ne menace ni le bâtiment prêtant secours, ni ses passagers.

Pour demander secours, on attire l'attention, de jour, en agitant circulairement, du bras tendu, un pavillon de signalisation, et de nuit, en balançant de la même manière un feu quelconque.

L'attention peut aussi être attirée par tout autre signal visuel ou phonique approprié.

#### Article 49

##### *Echouement*

Tout bâtiment échoué est tenu de hisser à un point apparent :

— de jour, deux objets de forme sphérique d'au moins 0,60 m de diamètre, ou deux pavillons en couleur, superposés à une distance de 1,80 m à 2 m l'un de l'autre ;

— de nuit, deux feux rouges superposés à même distance.

Les feux et les objets doivent être visibles sur un tour d'horizon de 360°, à une distance d'au moins 1 km.

Ces mêmes dispositions s'appliquent aux bâtiments coulés dont une partie de la coque est immergée.

Lorsque le capitaine ou le patron du bâtiment estime que le passage près de son bâtiment peut s'effectuer sans danger, il est tenu de hisser du côté où le passage est libre, de jour, un pavillon blanc ou de couleur claire, et de nuit, les feux de mouillage.

#### Article 50

##### *Signaux distinctifs des remorqueurs*

De jour, tout remorqueur doit porter en tête du mât un pavillon bleu rectangulaire.

## SIGNAUX VISUELS DE NUIT

### Article 51

#### *Règles à observer pour le port des feux*

Les prescriptions concernant les feux doivent être respectées du coucher au lever du soleil. Pendant ces heures, le bâtiment ne doit porter que les feux prescrits par les présentes Dispositions. Il est interdit de montrer tout autre feu qui puisse être pris par erreur pour un des feux prescrits par les Dispositions.

### Article 52

#### *Feux des bâtiments en marche*

Tout bâtiment automoteur en marche doit porter les feux prévus par les règles internationales en vigueur.

### Article 53

Tout bâtiment remorquant un ou plusieurs bâtiments doit porter les feux prévus par les règles internationales en vigueur.

### Article 54

De nuit, tout bâtiment fluvial isolé ou remorqué doit montrer aux bâtiments qui le rattrapent un feu bleu installé à la poupe.

### Article 55

#### *Feux des bâtiments mouillés ou amarrés sur le fleuve*

De nuit, tout bâtiment mouillé ou amarré doit porter les feux prévus par les règles internationales en vigueur.

### Article 56

#### *Feux des bâtiments transportant des matières inflammables et explosibles*

Les bâtiments transportant des matières dangereuses doivent porter, en stationnement ou en marche, les feux prévus par les règles internationales en vigueur.

### Article 57

#### *Signaux phoniques émis par temps de brouillard*

Par mauvaise visibilité, les capitaines et les timoniers des bâtiments, les conducteurs des radeaux ou des trains de bois mouillés en dehors des

eaux portuaires, sont tenus d'émettre les signaux de cloche prévus par les règles internationales en vigueur.

#### Article 58

##### *En marche*

§. 1. Lorsque des bâtiments sont en vue l'un de l'autre, ils doivent, s'ils désirent changer leur cours, indiquer la manoeuvre envisagée en émettant les signaux suivants : un son bref — je viens sur tribord, deux sons brefs — je viens sur bâbord, trois sons brefs — j'ai l'intention de tourner, quatre sons brefs — ma machine bat en arrière.

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

§. 2. Pour attirer l'attention, tout bâtiment en marche doit émettre un son prolongé.

#### Article 59

Lorsque deux bâtiments faisant route en sens contraire se rapprochent de manière à faire surgir le danger d'abordage, ils doivent adopter toutes les mesures nécessaires pour s'écarter et se diriger chacun sur tribord. Chaque bâtiment est tenu d'émettre un son bref de sifflet ou de sirène et de ralentir sa marche avant le rapprochement.

#### Article 60

Si un bâtiment veut en dépasser un autre et ne peut le faire sans que le bâtiment qui le précède ne s'écarte de sa route, il doit le demander en temps utile en émettant cinq sons prolongés et consécutifs de sifflet ou de sirène et ralentir en même temps sa marche.

Dès qu'il est à même de le faire, le bâtiment qui le précède doit s'écarter sur bâbord ou sur tribord en émettant les signaux phoniques correspondants pour indiquer l'exécution de cette manoeuvre, et ralentir en même temps sa marche. Ce n'est qu'après cela que le dépassant peut, en émettant un, respectivement deux sons brefs, augmenter sa vitesse et dépasser le bâtiment qui le précède.

#### Article 61

Tout bâtiment est tenu de signaler son approche d'une courbe brusque ou d'un canal en émettant un son prolongé de sifflet ou de sirène, d'une durée de 4—6 secondes environ.

### **SIGNAUX PHONIQUES ET VISUELS DE JOUR ET DE NUIT**

#### Article 62

##### *Croisement*

Si un bâtiment n'est pas à même de se conformer aux règles établies par l'article 59 des présentes Dispositions sans s'exposer lui-même ou les

bâtiments qu'il remorque à un danger imminent, il doit en prévenir à temps le bâtiment qui s'approche en émettant deux sons consécutifs et en exécutant simultanément les signaux visuels suivants pour lui indiquer qu'il vient sur bâbord, à savoir: de jour, balancement à tribord d'un pavillon bleu-foncé; de nuit, émission d'une succession d'éclats blancs à l'aide d'un fanal. Chaque éclat doit avoir une durée d'une seconde environ et être suivi d'une éclipse complète de même durée.

Les éclats doivent être visibles à une distance d'au moins un mille et seulement dans la direction du bâtiment venant à sa rencontre. Ces signaux doivent être émis sans interruption jusqu'à la fin du croisement des bâtiments.

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

Si le bâtiment auquel il a été demandé de laisser le passage libre ne peut exécuter la manoeuvre nécessaire sans danger pour lui-même ou pour les bâtiments qu'il remorque, il est tenu de le signaler en émettant au moins 5 sons brefs consécutifs de sifflet ou de sirène pour indiquer qu'il se trouve dans l'impossibilité de venir sur bâbord. Dans ce cas, les capitaines des bâtiments doivent, afin d'éviter le danger, adopter toutes les mesures nécessaires dans ces circonstances.

#### Article 63

Sur le secteur de l'Administration, les bâtiments peuvent mouiller seulement suivant les indications du pilote de l'Administration fluviale du Bas-Danube.

#### Article 64

§. 1. Les bâtiments mouillés ou amarrés à tout endroit ou à toute rive seront placés (amarrés) de manière à ne pas entraver la libre navigation sur le fleuve ou dans le canal et ne pas endommager le balisage et les ouvrages portuaires et hydrotechniques. A cette fin, les capitaines les timoniers ainsi que toutes autres personnes ayant rapport aux bâtiments en question, sont tenus d'adopter toutes les mesures de précaution possibles dans les circonstances données.

§. 2. Les bâtiments doivent signaler leur ancre mouillée par une bouée.

### CHAPITRE IX

#### Remorquage

#### Article 65

##### *Règles de formation des convois*

Le nombre de chalands remorqués dans le canal de Sulina ne doit pas dépasser vers l'amont 4 unités et vers l'aval 2 unités. La longueur du câble de remorquage ne doit pas dépasser 30 m. Les bâtiments à voiles remorqués,

les éleveurs flottants ou autres engins flottants sont assimilés aux chalands.

#### Article 66

Pendant les opérations de mouillage ou d'amarrage, le capitaine d'un remorqueur ne peut abandonner en aucun point du Bas-Danube les bâtiments remorqués tant qu'il ne s'est pas assuré que ceux-ci n'entravent pas la navigation.

#### Article 67

##### *Entrée des convois dans le canal de Sulina par la barre de Sulina*

Lorsqu'un convoi de chalands venant de la mer entre dans le canal, son remorqueur n'est pas autorisé à conduire plus de 2 chalands placés à la file, étant entendu que la longueur du convoi ne dépasse pas 100 m, la longueur maxima admise du câble de remorquage étant de 100 m.

A la sortie en mer par le canal de Sulina, la longueur du câble de remorquage ne doit pas dépasser 50 m auprès d'un même nombre de chalands.

### CHAPITRE X

#### Radeaux

#### Article 68

##### *Dispositions concernant les radeaux échoués*

Lorsqu'un radeau échoue dans le canal de Sulina, son propriétaire est tenu de le remettre à flot dans les 24 heures ; dans le cas contraire son allègement partiel ou son démontage s'effectue au compte du propriétaire, et les dommages subis par suite de l'interruption du trafic sont supportés par le propriétaire du radeau.

#### Article 69

##### *Marques d'indentification et assemblage des radeaux*

§. 1. Les radeaux remorqués doivent porter le nom et le domicile du propriétaire ou de l'expéditeur, qui sont indiqués sur un panneau placé de manière que les inscriptions soient lisibles des deux côtés du canal.

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

#### Article 70

La largeur des radeaux remorqués dans le canal ne doit pas dépasser 16 m et leur longueur 40 m. Si les dimensions du radeau dépassent la limite indiquée, le propriétaire est tenu de régler avec l'Administration la question son pilotage. Pendant le flottage ou le stationnement des radeaux, le conducteur doit veiller à ce qu'ils n'entravent pas la navigation.



## Article 71

### *Flottage*

La descente à la dérive des radeaux ou du bois est défendue du port de Brăila à la sortie en mer par le canal de Sulina.

## CHAPITRE XI

### **Transport des matières dangereuses**

## Article 72

Le capitaine du bâtiment transportant des matières explosives, du pétrole, des produits pétroliers ou d'autres matières inflammables, doit en avertir immédiatement le pilote arrivé à bord pour piloter le bâtiment.

## Article 73

### *Lieux de mouillage ou d'amarrage*

1. Les bâtiments chargés de produits pétroliers venant de la mer dans le port de Sulina pour décharger sur des chalands pétroliers ou d'autres réservoirs flottants une partie de leur cargaison, ne peuvent mouiller qu'aux endroits indiqués par le pilote de l'Administration.

2. Les bâtiments avalants chargés de pétrole ou d'autres matières inflammables, voulant décharger leur cargaison dans le port de Sulina, doivent mouiller près de Tchatal de St. Georges dans l'attente de l'autorisation du chef du corps des pilotes à Sulina.

## Article 74

### *Place dans le convoi*

Comme règle générale, les bâtiments transportant des matières dangereuses doivent être placés à la queue du convoi, aussi loin que possible des autres bâtiments.

Quand à la queue d'un convoi se trouve un bâtiment chargé de matières dangereuses, le feu bleu visé à l'article 54 peut être porté par une autre unité accouplée au bâtiment placé à la queue du convoi.

## CHAPITRE XII

### **Domages et avaries**

## Article 75

Aucune action ne peut être intentée contre l'Administration pour un dommage causé aux bâtiments lors de la traversée du secteur de l'Administration.

## Article 76

Les dégâts causés aux digues, aux ouvrages de consolidation des berges, aux pontons, aux quais, aux traverses, au balisage et à d'autres ouvrages, ainsi que l'encombrement du chenal dans le Bas-Danube sont considérés comme des préjudices causés à l'Administration et tous les dommages qui en découlent sont à la charge du bâtiment.

## CHAPITRE XIII

### Violations et amendes

#### Article 77

Le capitaine du bâtiment assume devant l'Administration toute responsabilité pour les violations du régime de la navigation sur le Bas-Danube commises par lui-même ou par les membres de son équipage.

#### Article 78

L'Administration peut infliger aux personnes coupables de violation des Dispositions relatives au régime de la navigation sur le Bas-Danube une amende de 100 à 1000 lei. La décision de l'Administration peut être contestée devant le tribunal du siège de l'Administration, à Galați.

## CHAPITRE XIV

### Généralités

#### Article 79

#### *Marques d'identification*

Tous les bâtiments doivent porter leur nom ou numéro et le nom de leur port d'attache. Les échelles de tirant d'eau doivent être clairement marquées sur les deux bords, l'étrave et l'étambot du bâtiment.

Les bâtiments doivent porter à la poupe, du lever au coucher du soleil, le pavillon de l'Etat auquel ils ressortissent.

#### Article 80

#### *Tirant d'eau*

Pendant le chargement, le capitaine ou le patron doit veiller à ce que le tirant d'eau du bâtiment ne dépasse pas la profondeur de transit pour la période donnée.

## Article 81

### *Installations de barrages ou autres sur le secteur du Bas-Danube*

L'installation sur le chenal navigable de barrages et des rets de pêche est interdite.

## CHAPITRE XV

### **Dispositions finales**

## Article 82

Les présentes Dispositions relatives au régime de la navigation sur le Bas-Danube peuvent être modifiées ou complétées par le Directeur de l'Administration.

## Article 83

Les présentes Dispositions relatives au régime de la navigation sur le Bas-Danube ont été établies au 1<sup>er</sup> janvier 1956 par le Directeur de l'Administration fluviale du Bas-Danube.

## TABLE DES MATIERES

CHAPITRE I	Dispositions générales .....	387
CHAPITRE II	Documents de bord .....	387
CHAPITRE III	Service de pilotage .....	387
CHAPITRE IV	Navigation dans l'embouchure du canal de Sulina .....	389
CHAPITRE V	Navigation dans le canal de Sulina .....	390
CHAPITRE VI	Navigation sur le Bas-Danube (Dispositions générales).	391
CHAPITRE VII	Navigation par brouillard ou intempérie sur le secteur du Bas-Danube .....	395
CHAPITRE VIII	Signaux .....	396
CHAPITRE IX	Remorquage .....	399
CHAPITRE X	Radeaux .....	400
CHAPITRE XI	Transport des matières dangereuses .....	401
CHAPITRE XII	Dommmages et avaries .....	401
CHAPITRE XIII	Violations et amendes .....	402
CHAPITRE XIV	Généralités .....	402
CHAPITRE XV	Dispositions finales .....	403

## ACCORD<sup>1</sup>

### ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE POPULAIRE ROUMAINE ET LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE POPULAIRE FEDERATIVE DE YUGOSLAVIE CONCERNANT L'ETABLISSEMENT DES REGLES DE NAVIGATION DANS LE SECTEUR OU LE DANUBE FORME FRONTIERE ENTRE LES DEUX ETATS (A L'EXCEPTION DU SECTEUR DES PORTES DE FER)

Signé à Belgrade, le 10 février 1955.

Le Gouvernement de la République Populaire Roumaine et le Gouvernement de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie sont, conformément à l'article 23 de la Convention sur le régime de la navigation sur le Danube signée à Belgrade le 18 août 1948, et compte tenu des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube établies par la Commission du Danube, convenus de conclure un Accord concernant l'établissement des règles de navigation dans le secteur où le Danube forme frontière entre les deux Etats (à l'exception du secteur des Portes de Fer) et ont, à cet effet, désigné leurs représentants :

Le gouvernement de la République Populaire Roumaine—M. Adrian IOSIPESCU,

Le gouvernement de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie—M. Emil MALEŠEV

lesquels, après échange de leurs pleins pouvoirs reconnus en bonne et due forme, sont convenus de ce qui suit :

#### Article 1<sup>er</sup>

Dans le secteur où le Danube forme frontière entre la République Populaire Roumaine et la République Populaire Fédérative de Yougoslavie (à l'exception du secteur des Portes de Fer), c'est-à-dire sur la section comprise entre l'embouchure de la rivière Nera (km 1075) et la localité Moldova Veche sur la rive gauche, respectivement la localité Vince sur la rive droite (km 1048) de même que sur la section comprise entre la localité Turnu Severin sur la rive gauche, respectivement la localité Kostol sur la rive droite (km 931) et la localité Pristol sur la rive gauche, respectivement l'embouchure du Timok sur la rive droite (km 845,5), la navigation se pratique conformément aux dispositions prescrites par le Règlement de navigation annexé au présent Accord.

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 28 septembre 1955.

## Article 2

Les Parties Contractantes promulgueront le Règlement sous forme de prescriptions intérieures dans un délai de 3 mois à dater de l'entrée en vigueur du présent Accord et se le notifieront réciproquement par voie diplomatique.

## Article 3

Le règlement de navigation annexé fait partie intégrante du présent Accord et entrera en vigueur en même temps que l'Accord.

## Article 4

La compétence des autorités chargées de poursuivre les infractions aux règles de navigation commises sur la ligne de frontière ou dans le voisinage immédiat de cette ligne, sur les sections du Danube mentionnées dans l'Accord présent, est déterminée par un Arrangement séparé.

## Article 5

Au cas où les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube adoptées par la Commission du Danube seraient modifiées ou complétées, le Règlement annexé au présent Accord pourra également être modifié ou complété d'un commun accord entre les deux Parties Contractantes, par voie diplomatique.

## Article 6

Tout différend entre les Parties Contractantes concernant l'application ou l'interprétation du présent Accord sera résolu à l'amiable par voie de négociations directes entre les deux Etats.

## Article 7

Le présent Accord est conclu pour une durée indéfinie. Chaque Partie Contractante peut dénoncer l'Accord moyennant un préavis de 6 mois notifié à l'autre Partie.

## Article 8

L'Accord entrera en vigueur après son approbation par les Gouvernements des deux Parties Contractantes.

Fait à Belgrade, le 10 février 1955, en deux exemplaires originaux, en langues roumaine et serbo-croate.

## **REGLEMENT**

**SUR LA NAVIGATION DANS LE SECTEUR OU LE DANUBE FORME FRONTIERE  
ENTRE LA REPUBLIQUE POPULAIRE ROUMAINE ET LA REPUBLIQUE POPU-  
LAIRE FEDERATIVE DE YOUGOSLAVIE (A L'EXCEPTION DU SECTEUR DES  
PORTES DE FER)**

Le présent Règlement a été établi par un commun accord entre la République Populaire Roumaine et la République Populaire Fédérative de Yougoslavie le 10 février 1955, conformément aux dispositions de l'article 23 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube signée à Belgrade le 18 août 1948 et compte tenu des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, adoptées par la Commission du Danube.



## CHAPITRE I

### Dispositions générales

#### TITRE I

##### Article 1<sup>er</sup>

###### *Domaine d'application du Règlement*

Sur la section du Danube allant de l'embouchure de la rivière Nera (km 1075) aux localités Moldova Veche sur la rive gauche, respectivement Vince sur la rive droite (km 1048), de même que sur la section du Danube allant des localités Turnu Severin sur la rive gauche, respectivement Kostol sur la rive droite (km 931) à la localité Pristol sur la rive gauche, respectivement l'embouchure du Timok sur la rive droite (km 845,5), la navigation est réglementée conformément aux dispositions du présent Règlement.

#### TITRE II

### Dispositions spéciales

##### Article 2

###### *Bâtiments auxquels le Règlement est applicable*

Les prescriptions du présent Règlement sont applicables, indépendamment de son pavillon, à tout bâtiment naviguant ou stationnant dans les sections du Danube mentionnées à l'article 1<sup>er</sup> du présent Règlement.

##### Article 3

###### *Obligations des bateliers*

Les capitaines, respectivement les timoniers des bâtiments, sont tenus de se soumettre aux dispositions prescrites par les organes de surveillance fluviale en vue de l'application du présent Règlement et de respecter les prescriptions législatives relatives à la surveillance fluviale en vigueur sur le territoire de l'Etat respectif.

##### Article 4

###### *Abri et hivernage des bâtiments*

Sous condition d'observer les prescriptions en vigueur dans la République Populaire Roumaine, respectivement dans la République Populaire Fédérative de Yougoslavie, les bâtiments ont le droit de s'abriter et d'hiverner dans les hivernages et dans les abris d'hiver au cas où les conditions météorologiques ne leur permettent pas de poursuivre leur route.

## Article 5

### *Equipage des bâtiments*

L'équipage des bâtiments doit être complété en conformité avec le rôle d'équipage prescrit par l'Etat sous le pavillon duquel naviguent les bâtiments et disposer des effectifs en nombre suffisant pour garantir la sécurité des bâtiments en marche ou en stationnement.

Les capitaines, respectivement les timoniers doivent posséder les brevets (diplômes) ou les certificats les autorisant à conduire le bateau ; les mécaniciens doivent posséder les brevets (certificats) les autorisant à manier les machines et les timoniers les certificats qui leur donnent droit d'occuper leur poste.

Les modalités de délivrance des brevets (diplômes) et des certificats, les connaissances demandées au personnel de commande et le mode de vérification de leurs connaissances, sont établis par les autorités compétentes respectives de l'Etat dont le pavillon est arboré par le bâtiment.

## Article 6

### *Gabarits du chenal navigable*

Au départ du bâtiment, le capitaine du dernier port de départ veillera à ce que la différence entre le tirant d'eau du bâtiment et les profondeurs minima du chenal, de même que les distances entre le bâtiment et les limites du chenal navigable, ainsi que le rapport entre la longueur du bâtiment et les rayons de courbure du fleuve, correspondent aux gabarits de la voie que doit prendre le bateau.

## Article 7

### *Etat technique du bâtiment*

Au départ, tout bâtiment doit être en bon état technique pour qu'une navigation sûre lui soit garantie.

Le contrôle de l'état technique du bâtiment partant est effectué par le capitaine du port de départ.

L'entretien du bâtiment après son départ incombe au capitaine, respectivement au timonier ainsi qu'à tout l'équipage du bâtiment.

## Article 8

### *Balisage et entretien du chenal navigable*

Dans les sections du Danube mentionnées à l'article premier du présent Règlement, le balisage indique les limites, la directilon et la profondeur du chenal navigable, ainsi que les obstacles et les ouvrages se trouvant dans le chenal même ou à proximité immédiate de celui-ci.

En principe, le balisage côtier et le balisage flottant fonctionnent sans interruption (jour et nuit) depuis la fonte des glaces jusqu'à la prise du fleuve par les glaces.

L'organe chargé de la surveillance de la navigation fournit aux bate-  
liers les renseignements nécessaires afin de les informer sur l'état et le bali-  
sage du chenal navigable.

Tous les changements survenus dans le balisage seront portés à la con-  
naissance des bateliers par des « Avis aux bateliers ».

Les capitaines, respectivement les timoniers des bâtiments, sont tenus  
de communiquer aux Directions des ports dans le plus bref délai possible,  
toute observation de déplacement de balises ou d'autres signaux de bali-  
sage, ainsi que tout autre fait intéressant la navigation, spécialement tout  
échouage ou avarie de bateau.

Le chenal navigable du Danube doit être maintenu en bon état de  
navigabilité.

Tous les points difficiles du fleuve où, par suite d'obstacles naturels, la  
visibilité est insuffisante sont balisés par des signaux d'avertissement.

Le balisage s'effectue selon la technique du balisage moderne, en  
tenant compte du Système uniforme de l'aménagement du chenal navi-  
gable établi par la Commission du Danube.

L'installation dans le chenal navigable de barrages ou de filets pour  
poissons est interdite.

### TITRE III

#### Equipement et aménagement des bâtiments

##### Article 9

###### *Marques d'identification et pavillon*

Tout bâtiment doit porter à l'extérieur, sur les deux côtés, son numéro  
ou son nom, le nom ou les initiales du propriétaire respectivement de l'orga-  
nisation (de l'organe de direction) auquel il appartient, de même que le nom  
de son port d'attache. Ces inscriptions doivent être facilement lisibles.

Le bâtiment doit hisser à la poupe, du lever au coucher du soleil, le  
pavillon de l'Etat auquel il ressortit.

##### Article 10

###### *Echelles de tirant d'eau et ligne de chargement*

Des échelles de tirant d'eau devront être apposées sur tout bâtiment  
dont le tirant d'eau peut être supérieur à 0,60 m.

Ces échelles doivent être apposées par paires sur les bords du bâtiment,  
à la proue et à la poupe, de manière que le tirant d'eau du bâtiment puisse, à  
l'aide d'une de ces échelles, être établi à tout moment.

Le bâtiment doit porter, nettement tracée, la ligne du tirant d'eau  
maximum, c'est-à-dire la ligne de chargement maximum du bâtiment.

Sur les deux bords du bâtiment, au milieu de sa longueur, doit être net-  
tement dessiné un cercle de 0,15 m de diamètre, barré d'une raie médiane  
horizontale longue de 0,25 m et large de 2 cm. La limite inférieure de cette  
ligne doit coïncider avec la ligne du tirant d'eau maximum.

## Article 11

### *Documents de bord*

Les bâtiments doivent être munis des documents suivants :

a) bâtiments dont le déplacement est supérieur à 10 t :

1. Certificat qui donne droit au bâtiment de naviguer sous le pavillon qu'il arbore (certificat de nationalité) ;

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

3. Certificat de jaugeage ;

4. Journal sanitaire (patente de santé) pour les bateaux à passagers, pour les chalands dont la capacité de chargement dépasse 1000 t, de même que pour les cargos à moteur et les remorqueurs dont la force motrice dépasse 150 C.V. ;

5. Certificat de navigabilité (permis de navigation) ;

6. Rôle d'équipage (liste du personnel du bâtiment, ayant comme annexes les diplômés ou les certificats donnant aux cadres de commandement le droit de conduire le bâtiment et aux mécaniciens le droit de manier les mécanismes) ;

7. Journal de bord ;

8. Registre de chaudière pour les bâtiments ayant une chaudière à vapeur ;

9. Certificat (permis) donnant droit au bâtiment de se servir de poste radiotélégraphique et journal radiotélégraphique sur les bâtiments possédant de tels postes ;

10. Journal des machines pour les bâtiments à propulsion mécanique et registre d'inspection des bouteilles à air comprimé pour les bâtiments à moteur qui en possèdent ;

11. Certificat attestant le nombre maximum de passagers admis pour les bateaux à passagers ;

12. Registre de l'inventaire ;

13. Journal sanitaire ;

b) Petits bâtiments d'un déplacement jusqu'à 10 t inclusivement :

1. Permis de navigation certifiant que le bâtiment a droit de naviguer sous le pavillon de l'Etat auquel il ressortit (carnet d'embarcation) ;

2. Certificat de navigabilité (permis de navigation) ;

3. Certificat attestant le nombre maximum de passagers admis pour les bateaux à passagers ;

4. Rôle d'équipage.

*Observation.* Pour les barques à rames et les embarcations sportives, il suffit d'avoir le certificat de navigabilité (permis de navigation).

## Article 12

### *Normes de portée en lourd, de capacité de chargement et nombre maximum de passagers admis*

Les normes indiquées dans les documents de bord sur la portée en lourd, la capacité de chargement et le nombre maximum de passagers admis ne doivent pas être dépassées.

La responsabilité en matière d'exécution de ces dispositions incombe au capitaine, respectivement au timonier du bâtiment, ainsi qu'aux autorités compétentes du port de départ.

### Article 13

#### *Moyens de signalisation sonore*

Tout bâtiment à moteur doit être pourvu d'un sifflet à vapeur ou d'une sirène et aussi d'une cloche assez puissante installés de façon telle qu'aucun obstacle n'arrête leur son.

Tout bâtiment non automoteur doit être pourvu d'une cloche, ou d'un autre objet approprié pouvant servir à émettre des signaux sonores assez puissants.

Les sons émis comme signaux doivent être nettement perceptibles.

### Article 14

#### *Grément des bâtiments*

Tout bâtiment doit être doté d'une quantité suffisante de moyens d'extinction d'incendie, de sauvetage, de signalisation et de pompes d'épuisement ainsi que d'autres moyens nécessaires à la navigation, conformément aux normes établies par les autorités compétentes de l'Etat dont il arbore le pavillon.

## CHAPITRE II

### Navigation des bâtiments

#### *TITRE I*

#### **Règles générales**

### Article 15

Le capitaine, respectivement le timonier, du bâtiment en marche ou en stationnement doit veiller à la sécurité du bâtiment ayant toujours les ancres, les filins, les moyens de signalisation et autres prêts à être actionnés; de même il doit adopter toutes les mesures nécessaires pour que le bâtiment n'entrave ni la navigation ni les travaux en cours d'exécution.

Afin d'éviter le danger d'échouage, le capitaine, respectivement le timonier, du bâtiment doit, pendant le chargement, contrôler le tirant d'eau du bâtiment et adopter les mesures nécessaires afin qu'il corresponde à la profondeur du chenal que le bâtiment doit suivre.

### Article 16

#### *Diminution de vitesse*

Tout bâtiment à moteur passant à proximité d'un port, de bâtiments, de constructions flottantes, d'engins flottants, de radeaux ancrés ou

amarrés, de bateaux remorqués, de radeaux, de barques lourdement chargées, de bateaux échoués, de lieux où des travaux de renflouage, de scaphandrier et de construction sont en cours, doit diminuer à temps sa vitesse et, si nécessaire, arrêter les machines, à condition toutefois, que ni lui ni les unités qu'il remorque ne soient exposés au danger.

## Article 17

### *Passage dans les endroits où se trouvent des câbles, etc.*

Il est interdit aux bâtiments de laisser traîner leurs ancres ou chaînes et de jeter l'ancre dans les lieux où sont installés des câbles ou conduites sous-fluviaux.

Les points que traversent un câble ou des conduites sont balisés par les signaux côtiers suivants :

— d e j o u r : un panneau carré peint en blanc de 1,50 m de côté ; sur le panneau est dessinée en noir une ancre renversée (la verge en bas) ;

— d e n u i t : le même panneau éclairé par un feu blanc puissant (brillant).

Le panneau est placé sur la rive à une hauteur d'au moins 4—6 m au-dessus du plus haut niveau d'eau.

Tout lieu de passage de bac doit être signalé par des signaux d'avertissement, placés à 250 m en amont et en aval du passage ; ces signaux sont les suivants :

— d e j o u r : un disque blanc d'un diamètre de 1—1,50 m sur lequel est dessiné en noir un point d'exclamation ;

— d e n u i t : le disque est éclairé par un feu blanc puissant (brillant), ceci au cas où le passage des bacs s'effectue aussi pendant la nuit.

Le panneau est placé sur la rive à une hauteur d'eau moins 4—6 m au-dessus du plus haut niveau d'eau.

## Article 18

### *Remorquage des bâtiments*

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

La puissance des remorqueurs doit être suffisante pour l'exécution sûre de toutes les manoeuvres nécessaires.

Le capitaine du remorqueur qui navigue en tête du convoi dirige tout le remorquage, y compris toutes les manoeuvres correspondantes et veille à la sécurité des bâtiments remorqués.

Le remorqueur n'a pas le droit d'abandonner les bâtiments remorqués pendant les opérations d'amarrage ou de mouillage aussi longtemps que le chenal navigable n'est pas dégagé de ces unités et que le capitaine du remorqueur ne s'est pas assuré qu'elles sont mises en sécurité.

## Article 19

### *Navigation à même hauteur*

La navigation à même hauteur est interdite sauf en cas de dépassement.

## Article 20

### *Navigation dans des conditions spéciales*

Pendant la nuit ou par temps bouché (brume, brouillard, neige ou averse) les bâtiments doivent réduire leur vitesse afin de pouvoir toujours manoeuvrer en sécurité et s'arrêter à la rencontre de tout obstacle ou s'ils sont dans l'impossibilité d'établir leur position dans le chenal.

Dans de telles conditions, la navigation à la dérive est interdite.

## Article 21

### *Cas où le départ des bâtiments est interdit*

La direction du port de départ, après constatation de fait, peut interdire le départ des bâtiments dans les cas suivants :

a) si le bâtiment n'est pas muni du certificat donnant droit de naviguer sous le pavillon arboré (certificat de nationalité) ;

b) si le bâtiment n'est pas muni du certificat de navigabilité (permis de navigation) ;

c) si l'équipage nécessaire à la sécurité du bâtiment est incomplet, à savoir :

— pour les bâtiments sur lesquels il n'est pas nécessaire que le personnel soit logé à bord, s'il ne dispose pas d'au moins une relève complète ;

— pour tout autre bâtiment, s'il ne dispose pas d'au moins deux relèves.

d) si la coque du bâtiment est avariée, particulièrement s'il y a une voie d'eau sur la coque, les cloisons étanches, les compartiments étanches (cofferdam) ou sur le pont et si l'eau pénétrant n'est pas évacuable par les propres moyens du bâtiment ;

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

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

g) si la cargaison est arrimée de manière à nuire à la visibilité des timoniers ;

h) si le nombre des voyageurs dépasse le chiffre prévu dans le certificat établissant le nombre de passagers admis ;

i) si les gouvernails du bâtiment ne fonctionnent pas normalement ;

j) si le bâtiment n'est pas pourvu de moyens suffisants de sauvetage, d'extinction d'incendie, de pompes d'évacuation, de moyens de signalisation et d'ancrage ou si les bittes présentent des défauts.

Il incombe au capitaine du port de départ et au propriétaire du bâtiment de contrôler l'exécution de ces dispositions.

## TITRE II

### Navigation dans les points difficiles du fleuve

#### Article 22

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

Avant de s'engager dans un passage étroit ou dans une brusque courbe du fleuve, les bâtiments doivent signaler leur approche en émettant un son long.

Le bâtiment qui traverse les passages étroits, les courbes brusques ou les lieux à portée de vue restreinte ne doit pas s'approcher du bâtiment qui le précède sans avoir adopté toutes les mesures de précaution.

#### Article 23

##### *Rang de passage dans les points difficiles du fleuve*

Les bâtiments affectés aux opérations de sauvetage ou allant prêter assistance, ainsi que les bateaux à passagers, doivent, à proximité des points difficiles du fleuve, hisser à un endroit visible un objet noir de forme cylindrique. En ce cas ils ont droit de priorité de passage.

Tous les autres bâtiments traversent les points difficiles du fleuve dans l'ordre de leur arrivée.

## TITRE III

### Rencontre et dépassement des bâtiments

#### Article 24

##### *Signaux sonores en cas de rencontre*

Lorsque les bâtiments sont en vue l'un de l'autre, le bâtiment en marche qui change de route doit indiquer cette manoeuvre par les signaux suivants :

un son bref — je viens sur tribord

deux sons brefs — je viens sur bâbord

trois sons brefs — j'ai l'intention de virer

quatre sons brefs — je bats en arrière.

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

Le bâtiment en marche émet un son long comme signal d'attention.

Par « son bref » on entend un son d'une durée de 1—2 secondes, et par « son long » un son d'une durée de 4—6 secondes.

L'intervalle entre les sons émis consécutivement doit être de 1—2 secondes.



## Article 25

### *Danger d'abordage à la rencontre*

Lorsque deux bâtiments faisant route en sens opposé s'approchent de manière telle qu'ils risquent d'aborder, ils doivent prendre toutes les mesures pour s'écarter, se dirigeant tous deux sur tribord. Chacun d'eux doit émettre un son bref de sifflet ou de sirène et diminuer de vitesse avant de s'approcher.

## Article 26

### *L'avalant choisit le cours*

En cas de croisement, le choix du cours appartient à l'avalant.

Si par suite de la sinuosité du lit, ou pour d'autres raisons, l'avalant ne peut établir le côté sur lequel il lui serait plus facile d'éviter le montant, il doit émettre à temps deux sons longs consécutifs, sans balancement de signaux ; en ce cas, le choix de cours appartient au montant.

Si deux bâtiments s'approchent en même temps d'un passage difficile du fleuve, c'est à l'avalant de passer le premier.

Cependant, lorsqu'un automoteur isolé avalant s'approche d'un automoteur montant avec convoi et que la situation est telle qu'il y a danger d'abordage, l'automoteur isolé doit céder la route à l'automoteur remorquant un convoi, si toutefois par cette manoeuvre il ne s'expose pas au danger.

## Article 27

### *Exceptions aux règles générales*

Si un bâtiment ne peut se conformer aux règles établies par l'article 25 du présent Règlement par suite d'un danger imminent pour lui-même ou pour les bâtiments qu'il remorque, il doit en prévenir à temps le bâtiment qui s'approche en émettant deux sons brefs consécutifs et balancer en même temps les signaux visuels mentionnés à l'article 41 du présent Règlement pour indiquer qu'il vient sur bâbord.

Le bâtiment averti par deux sons brefs que le bâtiment qui le croise ne se conforme pas à la règle générale d'évitement est tenu de répéter ce signal tout en exécutant la manoeuvre correspondante.

Si ce bâtiment ne peut exécuter la manoeuvre nécessaire sans danger pour lui-même ou pour les bâtiments qu'il remorque, il est tenu de signaler par au moins 5 sons brefs consécutifs de sifflet ou de sirène qu'il lui est impossible d'éviter sur bâbord. Dans ce cas, afin d'éviter le danger, les capitaines des bâtiments sont tenus de prendre des mesures et d'exécuter les manoeuvres imposées par les circonstances du moment.

## Article 28

### *Croisement des bâtiments dans les passages difficiles du fleuve*

Dans les passages difficiles du fleuve, là où les conditions locales exigent l'adoption de précautions, les montants doivent établir leur marche de

manière telle que la rencontre et le croisement avec les avalants aient lieu à un endroit du fleuve propice à cet effet.

## Article 29

### *Points où le croisement et le dépassement sont interdits*

Dans les courbes brusques et dans les points où la largeur du chenal est insuffisante, la navigation à la même hauteur, le dépassement et le croisement de bâtiments sont interdits.

## Article 30

### *Interdiction de barrer la route*

Tout bâtiment partant exécutant des manoeuvres ou étant en marche ne doit pas barrer la route à un autre bâtiment ou radeau afin de ne pas en entraver le cours.

## Article 31

### *Dépassement*

Lorsqu'un bâtiment veut en dépasser un autre et ne peut le faire sans que le bâtiment qui le précède ne s'écarte de sa route, il doit, tout en diminuant de vitesse, demander en temps utile le passage libre en émettant cinq sons longs consécutifs de sifflet ou de sirène.

Le bâtiment rattrapé doit s'écarter sur bâbord dès qu'il est en mesure de le faire et, diminuant en même temps de vitesse, indiquer l'exécution de cette manoeuvre par deux sons brefs. Ce n'est qu'après cela que le rattrapant peut, après avoir émis un son bref, augmenter de vitesse et dépasser le bâtiment qui le précède en le laissant sur sa gauche.

Si le bâtiment rattrapé ne peut s'écarter sur bâbord sans danger pour lui-même ou pour les bâtiments qu'il remorque, il doit s'écarter sur tribord en avertissant préalablement le rattrapant par un son bref. En ce cas, le rattrapant émet deux sons brefs, puis s'écarte sur bâbord et laisse à tribord le bâtiment rattrapé.

## Article 32

### *Cas où le cours des bâtiments reste inchangé*

Deux bâtiments naviguant dans le même sens, dont un à une vitesse plus grande que l'autre, ainsi que deux bâtiments faisant route en sens opposé, qui s'approchent de leur point de rencontre garderont leur position par rapport aux rives s'ils considèrent qu'en suivant le chenal chacun du côté où il se trouve au moment donné, ils passeront l'un près de l'autre à une distance suffisante, sans risque d'abordage.

## Article 33

### *Dépassement à l'entrée d'un passage difficile*

Lorsqu'un bâtiment isolé naviguant à une vitesse réduite ou un bâtiment remorquant un convoi est rattrapé par un bâtiment isolé à l'entrée d'un passage difficile, il doit, si ce dernier le demande en émettant cinq sons longs consécutifs au moyen de sifflet ou de sirène, se laisser dépasser par celui-ci avant de s'engager dans le passage.

En ce cas les deux bâtiments doivent se conformer aux dispositions de l'article 31 du présent Règlement.

## Article 34

### *Les petits bâtiments cèdent la route*

Tout petit bâtiment doit céder la route à tout autre bâtiment dans les conditions prévues dans le présent Règlement.

## Article 35

### *Cas où un remorqueur est assimilé au bâtiment isolé*

Les remorqueurs tractionnant un convoi composé de bâtiments de tous genres sont assimilés aux bâtiments automoteurs isolés et doivent, comme ceux-ci, respecter les règles exposées dans le présent chapitre.

En cas de rencontre, les remorqueurs doivent exécuter les opérations de remorquage de manière à permettre aux bâtiments qu'ils croisent de passer à côté d'eux sans difficultés.

## Article 36

### *Circulation des bacs*

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

## TITRE IV

### **Navigation des bateaux à voiles**

## Article 37

### *Croisement des bateaux à voiles*

Lorsque deux bateaux à voiles se rapprochent de manière telle qu'un abordage est à craindre, l'un doit éviter l'autre conformément aux règles ci-dessous :

Le bâtiment qui navigue « plein vent » doit s'écarter de la route du bâtiment qui navigue « au plus près du vent ».

Le bâtiment qui serre le vent et a les « drisses à bâbord » doit s'écarter de la route du bâtiment qui serre le vent et a les « drisses à tribord ».

Dans le cas où deux bâtiments naviguent « plein vent » mais avec des drisses différentes, celui qui navigue les drisses à bâbord doit s'écarter de la route de celui qui navigue les drisses à tribord.

Si deux bâtiments naviguent « plein vent » avec les mêmes drisses, le bâtiment qui se trouve au vent doit s'éloigner de la route du bâtiment qui se trouve « sous vent ».

Le bâtiment à voiles qui navigue « vent en poupe » s'écarte de la route des autres bâtiments à voiles.

## Article 38

### *Rencontre des bâtiments à voiles et des automoteurs*

Si un bâtiment automoteur et un bâtiment à voiles s'approchent de manière telle que surgit la possibilité d'un abordage, l'automoteur doit s'écarter de la route du bâtiment à voiles.

## CHAPITRE III

### Feux et signaux

## Article 39

### *Visibilité des feux*

Le mot « visible » dans le présent Règlement signifie que le feu est visible par nuit sombre à atmosphère limpide.

## Article 40

### *Heures auxquelles le bâtiment porte des feux*

Les règles concernant les feux doivent être appliquées du coucher au lever du soleil. Pendant cet intervalle, le bâtiment ne doit montrer que les feux prévus dans le présent Règlement.

Il est interdit de montrer toute autre lumière qui pourrait être confondue avec l'un des feux prescrits.

## Article 41

### *Signaux visuels lorsque deux bâtiments se croisent sur tribord*

Les signaux lumineux mentionnés à l'article 27 du présent Règlement s'effectuent à tribord.

- de jour : en balançant un pavillon bleu foncé ;
- de nuit : en montrant un feu scintillant blanc.

Chaque période de scintillement doit avoir une durée d'une seconde et être suivie d'une période d'occultation complète de même durée. Les scintillements doivent être visibles d'au moins 1,5 km et vus seulement de la direction du bateau venant à la rencontre.

Ces signaux de jour et de nuit doivent être montrés d'une façon continue jusqu'à ce que les deux bâtiments se soient croisés.

## Article 42

### *Feux des automoteurs*

Un bâtiment automoteur en marche doit porter :

a) sur le mât de proue ou devant ce mât ou, si le bâtiment n'en possède pas, du côté de la proue — à 6 m au moins au-dessus de la ligne de flottaison qui correspond au tirant d'eau maximum admis — un feu blanc brillant installé de façon à montrer une lumière ininterrompue sur un arc d'horizon de  $225^{\circ}$ , soit  $112^{\circ}30'$  de chaque côté du bâtiment, à partir de la proue. Ce feu doit être visible à une distance d'au moins 4 km ;

b) à tribord, un feu vert visible sur un arc d'horizon de  $112^{\circ}30'$  à partir de la proue du bâtiment. Ce feu doit être visible à une distance d'au moins 2 km ;

c) à bâbord, un feu rouge visible sur un arc d'horizon de  $112^{\circ}30'$  à partir de la proue du bâtiment. Ce feu doit être visible à une distance d'au moins 2 km ;

d) à la poupe, un feu bleu visible sur un arc d'horizon de  $135^{\circ}$ , soit  $67^{\circ}30'$  de chaque côté du bâtiment, à partir de la poupe vers l'arrière. Ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 500 m.

Ces feux doivent être placés de manière à montrer une lumière ininterrompue visible de tous les points des arcs d'horizon ci-dessus indiqués.

Les feux de bord rouge et vert sus-mentionnés doivent être masqués du côté du bâtiment au moyen d'écrans dépassant le feu d'au moins 0,90 m, de façon qu'aucun de ces feux, vu de l'avant, ne soit visible du côté opposé du bâtiment.

Le feu bleu de poupe doit être masqué du côté du bâtiment par un écran de telle sorte qu'il ne puisse être aperçu de la proue du bâtiment.

La distance verticale entre les feux de bord rouge et vert et le feu blanc visé à la lettre a) doit être d'au moins 3 m.

## Article 43

### *Feux des bâtiments à voiles en marche*

Les bâtiments à voiles en marche doivent porter les mêmes feux que ceux prescrits à l'article 42, lettres b, c et d pour les automoteurs en marche ; le bâtiment à voiles en marche ne doit montrer en aucun cas le feu blanc prévu au point a) du même article.

En marche, les bâtiments à voiles faisant partie des petites embarcations ne doivent porter que les feux prescrits à l'article 42, lettres b) et c).

Ces deux feux peuvent être réunis dans une seule lanterne montrant des lumières rouge et verte de même intensité.

Chacun de ces feux doit être visible du côté respectif sur un arc d'horizon de  $112^{\circ}30$ , à une distance d'au moins 1 km.

#### Article 44

##### *Feux des petites embarcations automoteurs en marche*

Les petites embarcations automoteurs en marche doivent porter :

a) à la proue, sur la cheminée ou devant celle-ci, à au moins 2 m au-dessus du plan d'eau, le feu blanc brillant prévu à l'article 42, lettre a. Ce feu doit être visible à une distance d'au moins 2 km ;

b) les feux de bord rouge et vert prévus à l'article 43, alinéa 2.

La distance verticale entre les feux de bord et le feu blanc placé au-dessus de ceux-ci ne doit pas être inférieure à 1 m.

#### Article 45

##### *Feux des remorqueurs en marche*

Le bâtiment qui remorque un ou plusieurs bâtiments accouplés ou à la file doit porter, outre les feux prescrits à l'article 42, un second feu blanc brillant de la même intensité que le feu visé à la lettre a) du même article, qui doit être placé sous ce dernier à une distance verticale de 1—2 m.

Si, parmi les bâtiments remorqués se trouvent un ou plusieurs bâtiments chargés des matières dangereuses indiquées au chapitre VI du présent Règlement, le remorqueur doit porter, en plus des autres feux prévus, un feu rouge visible de l'avant seulement à une distance d'au moins 1,5 km. Ce feu doit être placé au-dessus du feu de bord vert à une distance horizontale de 1,5 m et à une distance verticale de 1,5 m.

Les feux de bord doivent être installés de façon à ne pas être masqués par les bâtiments remorqués à couple.

De plus, pendant le remorquage, le remorqueur doit porter derrière la cheminée ou sur le mât de poupe, un petit feu blanc sur lequel se dirigent les bateaux remorqués. L'intensité de ce feu qui ne doit pas être visible de l'avant du remorqueur doit être atténuée par un verre dépoli ou strié.

#### Article 46

##### *Signaux de jour des remorqueurs avec convoi*

De jour, le remorqueur qui remorque un convoi doit porter sur le mât un pavillon bleu rectangulaire.

#### Article 47

##### *Feu bleu de remorquage*

Lorsque, dans un convoi, un ou plusieurs bâtiments sont accouplés à un seul bord du remorqueur, le remorqueur et le bâtiment se trouvant aux extrémités du convoi doivent porter le feu bleu prévu à l'article 42, lettre d).

Lorsque les bâtiments remorqués sont accouplés aux deux bords du remorqueur, seules les unités extrêmes doivent porter le feu bleu.

Lorsque les bâtiments sont remorqués en une ou plusieurs files (rangées), même si le remorqueur a des unités accouplées à ses bords, seules les unités extrêmes de chaque file doivent porter à la poupe le feu bleu.

Si une rangée composée de plusieurs unités accouplées se trouve à la queue du convoi, seules les unités placées aux extrémités de cette rangée doivent porter le feu bleu.

#### Article 48

##### *Signaux des bâtiments à forme symétrique*

Les bâtiments dont la forme symétrique ne permet pas de distinguer la proue de la poupe, doivent — afin d'indiquer le sens de leur cours — porter en marche un disque de minimum 60 cm de diamètre, barré de raies horizontales rouges et blanches perpendiculaires à l'axe longitudinal du bâtiment, placé à l'extrémité formant l'avant du bâtiment selon la direction du cours.

#### Article 49

##### *Signaux visuels des barques en marche*

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

#### Article 50

##### *Signaux phoniques des bâtiments en marche par temps bouché (bruine, tempête de neige, brouillard, averse)*

Par temps bouché (bruine, brouillard, tempête de neige ou averse) le bâtiment en marche doit, s'il navigue isolément, faire entendre à des intervalles ne dépassant pas 2 minutes un son long de sifflet ou de sirène et lorsqu'il remorque d'autres bâtiments un son long et deux sons brefs.

Dans un convoi, seul le remorqueur en tête doit se conformer aux dispositions du présent article.

Le son de cloche est, en toutes circonstances, interdit pour un bâtiment en marche.

#### Article 51

##### *Signaux phoniques des petites embarcations en marche par temps bouché (bruine, tempête de neige, brouillard et averse)*

Les petites embarcations à voiles ou à rames ne sont pas tenues d'émettre les signaux prévus à l'article 50 ; ils doivent toutefois émettre des signaux sonores similaires, d'une intensité suffisante, à des intervalles ne dépassant pas une minute.

## Article 52

### *Feux des bâtiments ancrés ou amarrés*

De nuit, les bâtiments ancrés ou amarrés doivent porter à la proue, à une hauteur de 6 m au plus au-dessus du pont, un feu blanc installé à l'endroit où il est le mieux visible de tous les points de l'horizon à une distance de 1 km au moins.

Si plusieurs bâtiments sont amarrés côte à côte à la rive, ou ancrés dans le fleuve, seul le bâtiment situé le plus près du chenal doit porter le feu prescrit dans le présent article.

## Article 53

### *Signaux sonores des bâtiments ancrés ou amarrés par temps bouché (bruine, brouillard, averse, tempête de neige)*

Par temps bouché (bruine brouillard, tempête de neige et averse) le bâtiment stationnant en dehors du port, qui n'a pas complètement dégagé le chenal, doit, le jour comme la nuit, émettre au moyen d'une cloche ou d'un autre objet approprié des battements rapides durant environ 5 secondes, à des intervalles de 1 minute au maximum.

## Article 54

### *Interdiction de faire usage de signaux sonores*

Il est interdit au bâtiment qui stationne dans le fleuve de faire usage à l'approche d'autres bâtiments, de sifflet ou de sirène et d'émettre des signaux sans motif justifié.

## Article 55

### *Signaux de demande de secours*

Pour demander secours :

d e j o u r : l'attention est attirée en agitant circulairement, le bras tendu, un pavillon de signalisation, un morceau d'étoffe ou tout autre objet similaire ;

d e n u i t : en agitant de la même manière un feu quelconque ; l'attention peut aussi être attirée par tout autre moyen visuel ou sonore approprié.

Signaux indiquant que le bâtiment a perdu la faculté de manoeuvrer.

Si un bâtiment n'est plus en état de manoeuvrer, il est obligé, à l'approche d'autres bâtiments se dirigeant vers lui, d'indiquer sa situation en émettant des sons répétés au moyen de sifflet ou de sirène ou par tout autre signal approprié.

Le bâtiment se trouvant dans l'impossibilité de gouverner, doit faire tout son possible pour dégager le chenal le plus rapidement possible et, si nécessaire, demander à cet effet l'assistance des bâtiments passant à proximité en émettant les signaux de demande de secours.



Tout bâtiment passant ou se trouvant à proximité est tenu de prêter secours au bâtiment demandant assistance si cela ne constitue pas un danger pour le bâtiment allant prêter assistance ou pour les passagers qu'il transporte.

#### Article 56

##### *Signaux visuels des bâtiments échoués*

Tout bâtiment échoué doit hisser à un point bien apparent :

d e j o u r : deux pavillons colorés ou deux objets de forme sphérique, superposés

d e n u i t : deux feux rouges placés l'un sous l'autre à une distance verticale de 1,80—2 m.

Les ballons ou les objets sphériques utilisés à cet effet doivent avoir un diamètre de 0,60 m au moins.

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

Les mêmes règles s'appliquent aux bâtiments coulés dont une partie de la coque émerge.

Lorsque le capitaine, respectivement le timonier du bâtiment, juge que la circulation à proximité de son bâtiment peut s'effectuer sans danger, il hissera du côté où le chenal est libre :

d e j o u r : un pavillon blanc ou un morceau d'étoffe d'une couleur claire

d e n u i t : le feu d'ancre prévu à l'article 52.

#### Article 57

##### *Signaux visuels des petites embarcations échouées*

Les petites embarcations échouées doivent, à l'approche d'autres bâtiments, indiquer leur position en produisant des sons répétés de sifflet ou en émettant tout autre signal correspondant, produit par les moyens existant à bord.

Si les bâtiments peuvent passer près de l'embarcation échouée, celle-ci doit hisser :

d e j o u r : un pavillon blanc ou un morceau de toile claire du côté où le passage est libre

d e n u i t : le feu d'ancre blanc prévu à l'article 52.

#### Article 58

##### *Mesures concernant le balisage des bâtiments coulés ou échoués*

Si la position du bâtiment échoué ou coulé constitue une entrave à la navigation et que dans le point du fleuve où il se trouve la configuration du terrain, ou toute autre circonstance, empêche les bâtiments avalants d'apercevoir à temps les signaux émis, le capitaine, respectivement le timonier, du bâtiment échoué ou coulé doit placer, dès que possible, un signal avertisseur temporaire sur la rive ou sur le fleuve, installé suffisamment à l'amont du lieu de l'accident.

Si un bâtiment coulé dans le chenal est complètement sous-eau, le capitaine, respectivement le timonier, doit en indiquer provisoirement la position en installant à l'endroit où il se trouve, de jour, un signal flottant d'une forme quelconque et, de nuit, un feu vert ou rouge, selon la position du bâtiment coulé par rapport aux rives.

Les signaux avertisseurs et flottants ci-dessus mentionnés pourront être enlevés dès que le passage aura été balisé ou après que les autorités compétentes auront pris les mesures pour assurer la sécurité de la navigation dans le secteur donné.

Les autorités compétentes du secteur où le bâtiment a coulé doivent prendre toutes les mesures en vue de baliser le plus tôt possible l'endroit où il se situe.

#### Article 59

##### *Signaux visuels des radeaux remorqués*

Le bâtiment qui remorque un radeau porte les feux prévus pour les bâtiments remorquant un convoi, conformément à l'article 50 du présent Règlement.

Pendant la nuit, le radeau remorqué doit montrer une torche allumée à l'approche des bâtiments rattrapants.

#### Article 60

##### *Signaux visuels des radeaux ancrés ou amarrés*

Le radeau ancré ou amarré à la rive doit porter, du coucher au lever du soleil, à chaque extrémité se trouvant du côté du chenal, un feu blanc installé à une hauteur suffisante, mais ne dépassant pas 6 m au-dessus du plan d'eau et visible de tous les points de l'horizon à une distance d'au moins 1 km.

Dans le cas où deux ou plusieurs radeaux sont amarrés côte à côte à la rive, seul le radeau situé du côté du chenal navigable doit porter les feux prescrits à l'alinéa précédent.

#### Article 61

##### *Radeaux échoués et leurs signaux*

En cas d'échouage, le conducteur doit s'efforcer de remettre le radeau à flot, toutefois, s'il n'y réussit pas, il ne peut abandonner le radeau avant d'avoir constaté que les moyens dont il dispose sont insuffisants à cet effet.

Le radeau échoué doit porter :

d e j o u r : dès le lever du soleil deux ballons ou deux objets sphériques placés l'un sous l'autre à une distance verticale de 1,50—2 m,

d e n u i t : deux feux rouges placés l'un sous l'autre à une distance verticale de 1,50—2 m.

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

## Article 62

### *Signaux des engins flottants*

Les engins flottants au travail hissent sur le mât ou placent à tout autre endroit apparent les signaux suivants :

d e j o u r : un ballon noir d'un diamètre de 0,60 m,

d e n u i t : un feu vert ou rouge selon le côté libre du chenal.

Le feu doit être visible à une distance d'au moins 2 km.

A l'approche de l'engin flottant, les bateaux émettent un son long d'avertissement au moyen d'un sifflet ou d'une sirène.

Si le passage est libre à proximité de l'engin flottant qui se trouve sur le chenal, l'engin flottant ayant entendu le signal d'avertissement émet un son long et balance du côté libre du chenal :

d e j o u r : un pavillon noir,

d e n u i t : un feu vert ou rouge, supplémentaire, selon le côté libre du chenal.

Il faut en outre installer sur les ancrs mouillées, aux extrémités de l'engin flottant les signaux correspondant aux règles de balisage du chenal.

Au cas où le passage n'est pas possible, les signaux suivants seront hissés sur le mât de l'engin flottant ou placés à tout autre endroit apparent :

d e j o u r : trois ballons noirs de 0,60 m de diamètre chacun, placés l'un sous l'autre à distances verticales de 2 m au maximum,

d e n u i t : trois feux rouges superposés, visibles de tous les points de l'horizon, à une distance d'au moins 2 km.

## Article 63

### *Signaux sonores de départ et d'ancrage*

Si le bâtiment a l'intention d'ancrer, il doit annoncer cette manoeuvre par trois sons longs consécutifs de sifflet ou de sirène.

Si le bâtiment veut lever l'ancre, il doit indiquer cette manoeuvre par deux sons longs suivis d'un son bref.

## Article 64

### *Signaux sonores pendant le remorquage*

Pour diriger le virage d'un convoi formé d'un ou de plusieurs bâtiments le remorqueur émettra, au moyen d'un sifflet ou d'une sirène, les signaux phoniques consécutifs suivants :

— un son long et un son bref : « tenez la barre sur tribord »

— un son long, deux sons brefs et un son long : « tenez la barre sur bâbord » ;

— un son long et trois sons brefs : tenez la barre droite ».

*Signaux distinctifs du convoi poussé en marche pendant le jour*

En marche, le convoi poussé doit porter :

1. de jour — du lever au coucher du soleil : à la proue du premier bâtiment, au sommet d'un mât coulissant, à une hauteur d'au moins 6 m au-dessus du pont, un pavillon rectangulaire bleu ;

2. de nuit — du coucher au lever du soleil :

a) à l'avant du convoi, hissé sur un mât coulissant, à une distance égale des feux de bord vert et rouge, à au moins 6 m au-dessus de la ligne de flottaison correspondant au tirant d'eau maximum admis, un feu blanc brillant éclairant d'une manière ininterrompue un arc d'horizon de  $225^\circ$ . Le feu doit être placé de manière à pouvoir éclairer  $112^\circ 30'$  de chaque côté du convoi, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à  $22^\circ 30'$  sur l'arrière du travers de chaque bord, et doit être visible à une distance d'au moins 4 km ;

b) un deuxième feu blanc brillant, supplémentaire, de même construction que celui indiqué au point « a » du présent paragraphe, est placé sous le feu blanc brillant à une distance verticale de 1—2 m, sur un mât coulissant ;

c) au sommet d'un mât coulissant, à une distance de 1—2 m au-dessus du feu blanc brillant, un feu vert éclairant d'une lumière ininterrompue un arc d'horizon de  $225^\circ$ . Le feu doit être placé de façon à pouvoir éclairer  $112^\circ 30'$  de chaque côté du convoi, depuis l'avant jusqu'à  $22^\circ 30'$  sur l'arrière du travers et être visible de chaque côté (bord) à une distance d'au moins 3 km. Ce feu est le signal distinctif du convoi poussé en marche ;

d) dans la partie la plus large du convoi, à tribord, un feu vert éclairant d'une lumière ininterrompue un arc d'horizon de  $112^\circ 30'$  et placé de manière à montrer, depuis l'avant jusqu'à  $22^\circ 30'$  sur l'arrière du travers, une lumière visible du côté droit à une distance d'au moins 2 km ;

e) dans la partie la plus large du convoi, à bâbord, un feu rouge éclairant d'une lumière ininterrompue un arc d'horizon de  $112^\circ 30'$  et placé de manière à montrer depuis l'avant jusqu'à  $22^\circ 30'$  sur l'arrière du travers une lumière visible du côté gauche à une distance d'au moins 2 km ;

f) les feux de bord vert et rouge ci-dessus mentionnés doivent être masqués côté bâtiment au moyen d'écrans dépassant le feu d'au moins 0,90 m de telle sorte qu'ils ne puissent être aperçus du côté opposé.

La distance verticale entre les feux de bord vert et rouge et le feu blanc brillant inférieur doit être d'au moins 3 m ;

g) à la poupe de chacune des dernières unités situées aux extrémités de la formation, un feu bleu éclairant d'une lumière ininterrompue un arc d'horizon de  $135^\circ$ , soit  $67^\circ 30'$  de chaque côté, depuis l'axe du bâtiment vers l'arrière : ce feu doit être visible d'au moins 500 m ;

h) si la poupe du pousseur dépasse la poupe des dernières unités extrêmes du convoi, le pousseur doit porter à la poupe un feu bleu d'une construction similaire à celle indiquée à la lettre g) du présent paragraphe ;

i) le feu bleu de poupe doit être masqué côté bâtiment de manière à ne pas être visible de la proue.

### *Marques distinctives du pousseur*

3. Si le pousseur est masqué par les unités remorquées, il doit indiquer son nom ou son numéro et le nom de l'organisation (organe de direction) à laquelle il appartient sur des panneaux suffisamment grands, placés aux extrémités de la passerelle de commandement.

### *Signaux visuels de croisement des bâtiments sur tribord*

4. Les signaux visuels prescrits à l'article 41 du présent Règlement doivent être exécutés par le convoi poussé en marche, à tribord de l'unité qui se trouve à droite et qui porte le feu de bord vert.

### *Feux de route en cas de remorquage d'une ou de plusieurs unités accouplées au remorqueur*

5. Le remorquage d'une ou de plusieurs unités accouplées aux bords du remorqueur n'est pas considéré comme poussage et les feux blancs brillants ainsi que les feux de bord rouge et vert sont portés par le remorqueur conformément aux articles 42 et 46 du présent Règlement.

### *Autres feux et signaux du convoi poussé, non visés dans le présent article*

6. En ce qui concerne les feux et les signaux des convois poussés au mouillage et en marche non indiqués dans le présent article, ceux-ci doivent être exécutés en stricte conformité des dispositions du présent Règlement.

## CHAPITRE IV

### **Précautions à prendre par les bâtiments en marche, ancrés ou amarrés à la rive**

#### Article 66

#### *Précautions à prendre par les bâtiments ancrés, amarrés ou en marche*

Les bâtiments ancrés ou amarrés en tout endroit près de la rive doivent être rangés (amarrés) de façon que leur stationnement (amarrage) ne constitue pas un obstacle pour la navigation et n'endommage pas le balisage de la voie navigable ou les installations portuaires, ouvrages hydrotechniques, etc.

A cet effet, les capitaines, respectivement les timoniers des bâtiments, de même que toutes les autres personnes au service de ces bâtiments doivent prendre toutes les mesures de précaution possibles dépendant d'elles dans les circonstances données.

Les bâtiments ancrés dans un endroit où la profondeur ne dépasse pas 3 m doivent marquer leur ancre mouillée par un signal flottant muni d'un pavillon rouge.

Dans les ports et dans les secteurs de fleuve où la profondeur est inférieure à 3 m il est interdit aux bâtiments de jeter par-dessus bord cendres, scories ou autres matières de cette nature.

Lorsque le bâtiment a perdu un objet quelconque faisant partie de son gréement ou de sa cargaison dans un endroit du chenal navigable où il présente un danger pour la navigation, le capitaine, respectivement le timonier du bâtiment, doit prendre d'urgence les dispositions pour le renflouage de l'objet perdu ; s'il n'est pas en mesure de le faire, il doit marquer l'endroit où l'objet a coulé comme suit :

d e j o u r : par un signal flottant de forme et de couleur quelconques ;

d e n u i t : par un feu de couleur correspondante, indiquant la voie navigable libre entre l'obstacle et la rive droite, respectivement la rive gauche.

En ce cas, le capitaine, respectivement le timonier du bâtiment, doit en informer les autorités compétentes les plus proches dans le plus bref délai, par tout moyen à sa disposition.

## CHAPITRE V

### Radeaux

#### Article 67

##### *Dimensions, caractéristiques, compositions et gréements des radeaux*

Les radeaux ne peuvent avoir plus de 65 m de longueur et 15 m de largeur, ceci tant pour ceux naviguant à la dérive que pour ceux remorqués.

Le nom et le domicile du propriétaire ou de l'expéditeur du radeau doivent être indiqués sur un panneau de dimensions suffisantes, installé de manière que les inscriptions puissent être lues des deux côtés.

Afin de pouvoir résister à coup sûr à l'action du courant principal et des vagues, les radeaux doivent être composés de pièces de bois solidement liées entre elles et assemblées de manière qu'aucune d'entre elles ne dépasse les côtés du radeau.

Si les travaux d'assemblage ou de démontage des radeaux se font sur le fleuve, ils ne doivent provoquer aucun obstacle ou entrave à la navigation.

Les radeaux doivent être pourvus du gréement nécessaire afin de pouvoir exécuter toutes les opérations prescrites par le présent Règlement.

#### Article 68

##### *Mesures de précaution pour les radeaux en marche ou en stationnement et leur tirant d'eau*

Le conducteur doit veiller à ce que le radeau en marche ou en stationnement ne cause aucun dommage ou obstacle aux bâtiments en marche ou en stationnement sur le fleuve.

Il doit également veiller à ce que le radeau ne cause aucun dommage aux constructions, installations, ouvrages hydrotechniques et moyens de protection des rives existants, ou en voie de construction, ni au balisage ou autres signaux installés sur le fleuve ou sur les rives.

De même, il doit respecter rigoureusement les instructions contenues dans les « Avis aux bateliers » émis par les organes compétents en ce qui concerne le passage dans les endroits où sont exécutés des travaux hydrotechniques ou autres.

#### Article 69

##### *Interdiction de flotter de front, de laisser traîner les ancres ou les chaînes sur le fond du fleuve et passage dans les ports*

Il est interdit aux conducteurs de descendre le fleuve avec des radeaux en marche de front ou attachés entre eux. Le conducteur doit faire tout son possible pour maintenir le radeau en dehors de chenal que suivent les bâtiments et empêcher que le radeau se place en travers du courant principal. Si plusieurs radeaux rapprochés l'un de l'autre suivent le courant principal, ils doivent autant que possible flotter sur la même ligne.

Il est interdit aux radeaux de laisser traîner l'ancre ou la chaîne dans les lieux où sont posés des câbles ou des conduites.

Lors du passage par les ports, les conducteurs doivent observer les dispositions correspondantes des organes compétents.

#### Article 70

##### *Interdiction de flottage dans des conditions atmosphériques défavorables et pendant la nuit*

Pendant la nuit, de même que par temps bouché (bruine, brouillard, averse ou tempête de neige), la descente des radeaux au fil de l'eau est interdite.

Dans les conditions atmosphériques défavorables, indiquées à l'alinéa précédent, à l'exception de la nuit, les conducteurs doivent, à l'approche de bâtiments, annoncer la présence des radeaux par des sons de cloche ou des cris.

#### Article 71

##### *Endroits où l'ancrage ou l'amarrage des radeaux est interdit*

Il est interdit aux radeaux de jeter l'ancre dans les endroits où elle pourrait constituer un obstacle ou un danger pour la navigation, ainsi que dans les endroits où sont posés des câbles ou des conduites. De même, ils ne doivent pas être ancrés ou amarrés dans les passages étroits et dans les courbes brusques, ainsi qu'aux traversées de bacs.

Les radeaux doivent être ancrés ou amarrés le plus près possible de la rive.

Dans les cas exceptionnels où les radeaux ne pourraient observer les règles ci-dessus, l'endroit où l'ancre est jetée doit être marqué par un

flotteur de forme quelconque qui, pendant la nuit, doit être pourvu d'un feu vert si le flotteur est placé près de la rive droite, d'un feu rouge s'il est placé près de la rive gauche.

## Article 72

### *Eloignement des radeaux échoués*

Si le radeau échoué constitue un obstacle à la navigation, le conducteur et le propriétaire du radeau doivent user immédiatement de tous les moyens dont ils disposent pour éloigner l'obstacle dans le plus bref délai possible. Le conducteur doit en outre annoncer ce fait sans retard à l'organe de surveillance de la navigation le plus proche.

Si les personnes visées à l'alinéa précédent ne remplissent pas leur obligation de dégager le chenal navigable dans le délai établi par l'organe compétent de la surveillance de la navigation, si elles refusent de dégager le chenal navigable, ou si elles ne sont pas trouvables, l'organe mentionné appliquera les mesures nécessaires aux frais des personnes visées à l'alinéa précédent. En cas d'urgence, l'organe de la surveillance de la navigation peut procéder au démontage partiel ou total du radeau.

## CHAPITRE VI

### **Transport de matières dangereuses**

## Article 73

### *Matières dangereuses*

Les bâtiments transportant des matières dangereuses, c'est-à-dire des matières explosibles (ME), des matières toxiques (MT), des produits pétroliers et inflammables, doivent adopter des mesures de précaution spéciales.

## Article 74

### *Signaux des bâtiments transportant des matières dangereuses*

Le bâtiment transportant des matières dangereuses visées à l'article 73 doit, pendant le stationnement, porter de jour un pavillon rouge de forme triangulaire installé à la proue.

Le bâtiment automoteur transportant des matières dangereuses, naviguant isolément ou remorquant d'autres bâtiments, doit porter de nuit, outre le feu blanc prescrit par l'article 42 du présent Règlement pour les bâtiments automoteurs en marche, le feu rouge prescrit par l'article 45.

Lorsque le bâtiment qui transporte des matières visées à l'article 73 remorque un convoi, il doit porter les feux prescrits à l'article 45 pour les bâtiments remorquant un convoi composé de bâtiments chargés de matières dangereuses.



## *Marques distinctives des bâtiments transportant des produits pétroliers*

Une bande bleu-clair, large de 0,15 m, doit être apposée tout autour de la coque du bâtiment, au-dessus de la ligne de flottaison en charge sur les bâtiments transportant des produits pétroliers; quant aux bâtiments transportant des produits pétroliers légers, dont le point d'inflammation est inférieur à 28°C, ils doivent avoir en outre la coque peinte en gris (blanc argenté).

### Article 75

#### *Place dans le convoi des bâtiments transportant des matières dangereuses*

Comme règle générale, les unités transportant des matières dangereuses doivent être placées dans un convoi à la queue, aussi loin que possible des autres unités, dans la mesure où cela correspond à la sécurité de la navigation et à l'ordre de la composition des convois.

### Article 76

#### *Signaux visuels des bâtiments transportant des matières dangereuses, ancrés ou amarrés à la rive*

Tout bâtiment ancré ou amarré à la rive transportant des matières dangereuses doit porter de nuit un feu rouge placé à une distance de 1,50—2 m au-dessus du feu blanc brillant prévu par l'article 52 du présent Règlement. Ce feu, ainsi que le feu d'ancre doivent être visibles de tous les points de l'horizon, à une distance d'au moins 1 km.

### Article 77

#### *Prescriptions pour les bâtiments qui n'ont pas été complètement dégazés*

Les bâtiments non dégazés qui, après le transport de matières dangereuses présentent encore un danger par suite de l'accumulation des gaz dégagés par les matières ayant été transportées, doivent se conformer aux prescriptions des articles 73, 74, 75 et 76 du présent Règlement.

### Article 78

#### *Cas spéciaux*

Il est interdit aux bâtiments transportant des matières dangereuses d'amarrer ou de jeter l'ancre à proximité d'autres bâtiments stationnant sur le fleuve ou dans le voisinage d'une voie ferrée ou d'habitations situées à proximité des rives.

Les opérations de transbordement de matières dangereuses sur le fleuve ne seront effectuées que dans les conditions prescrites par les organes compétents de surveillance de la navigation et sous le contrôle de ceux-ci.

## CHAPITRE VII

### Avaries

#### Article 79

##### *Mesures à prendre en cas d'avaries*

Si un bâtiment risque de couler, le capitaine respectivement le timonier du bâtiment ou du remorqueur doit adopter toutes les mesures pour dégager le chenal et conduire le bâtiment avarié à la rive.

En cas d'abordage, si un des bâtiments entrés en collision menace de couler, le capitaine, respectivement le timonier de l'autre bâtiment, doit faire usage de tous les moyens dont il dispose afin de porter secours au bâtiment avarié et, en premier lieu, l'écartier du chenal.

En cas d'échouage d'un bâtiment remorqué, le capitaine du remorqueur doit adopter toutes les mesures pour le remettre en état de flottaison.

En cas d'impossibilité de déséchouer le bâtiment, le capitaine du remorqueur agit selon les circonstances, tout en prenant les mesures prévues à l'article 56 du présent Règlement.

Tout bâtiment se trouvant à proximité d'un bâtiment émettant des signaux de demande d'assistance doit prêter immédiatement secours si par cela il n'expose au danger ni lui-même ni les passagers qu'il transporte.

Si par suite d'un accident survenu sur le fleuve des vies humaines sont en péril, tous les bâtiments se trouvant à proximité doivent immédiatement procéder, respectivement participer au sauvetage.

#### Article 80

##### *Mesures à prendre par les bâtiments avariés*

L'avarie survenue au cours de la navigation doit être communiquée par les capitaines, respectivement les timoniers, à l'organe de surveillance fluviale le plus proche, en usant de tous les moyens de communication possibles.

L'organe respectif de surveillance fluviale doit accorder au bâtiment avarié la possibilité d'entrer et de stationner dans le port-abri le plus proche.

#### Article 81

##### *Eloignement des bâtiments échoués ou coulés*

Dans le cas où un bâtiment a échoué ou coulé, le capitaine, l'armateur ainsi que toute autre personne intéressée ayant droit de disposer du bâtiment, prendront les mesures nécessaires pour renflouer et remettre à flot le bâtiment ainsi que pour éloigner les obstacles entravant la navigation.

Si les personnes susmentionnées ne peuvent ou ne veulent pas exécuter les travaux indiqués, ou si elles ne sont pas trouvables, les autorités compétentes dégageront le chenal par leurs propres moyens et dans le plus bref délai possible aux frais du propriétaire, respectivement de l'armateur du bâtiment.

## ANNEXE

### AU REGLEMENT DE NAVIGATION DANS LE SECTEUR OÙ LE DANUBE FORME FRONTIERE ENTRE LA REPUBLIQUE POPULAIRE ROUMAINE ET LA REPUBLIQUE POPULAIRE FEDERATIVE DE YOUGOSLAVIE (A L'EXCEPTION DU SECTEUR DES PORTES DE FER)

#### Termes employés

Les termes employés dans le présent Règlement doivent s'entendre comme suit :

1. Bâtiment — tout bâtiment ayant des machines ou des voiles comme moyen de propulsion et tout bâtiment non muni de moyen de propulsion.

2. Bâtiment automoteur — tout bâtiment muni de moyen mécanique de propulsion.

3. Bâtiment autopropulsé — tout bâtiment possédant sa propre force motrice.

4. Bâtiment à voiles — tout bâtiment qui a des voiles comme moyen de propulsion.

5. Bâtiment en marche — tout bâtiment qui n'est ni ancré, ni amarré, ni échoué.

6. Petite embarcation — tout bâtiment dont le déplacement est inférieur à 10 t.

7. Petite embarcation automoteur — tout bâtiment dont le déplacement est inférieur à 10 t et qui utilise ses propres moyens de propulsion.

8. Etablissement flottant — toutes sortes d'installations flottantes, bains, docks, hangars et pontons flottants, appontements, moulins flottants, bacs, etc.

9. Engin flottant — toutes sortes de dragues, treuils, grues flottantes sonnettes, pompes, etc.

10. Radeau — tout assemblage de troncs d'arbres, de poutres ou de planches, liés plus ou moins rigidement entre eux.

11. Barque — toute embarcation non munie de moyen de propulsion et dont le déplacement est de 5 t au maximum.

12. Convoi — groupement de bâtiments, de remorqueurs et d'autres unités flottantes, composé de plusieurs bâtiments destinés au remorquage par poussée ou par traction, soit à couple, soit à la file, soit en rangées de front.

13. Remorqueur — bâtiment ou petite embarcation qui tractionne ou pousse un convoi.

14. Chaland — bâtiment non automoteur affecté au transport de marchandises.

15. Capitaine — navigateur qui conduit un bâtiment automoteur d'un déplacement de plus de 10 t.

16. Timonier — navigateur qui conduit un bâtiment non automoteur.

17. Conducteur de radeau — batelier conduisant un radeau.

18. Tirant d'eau du bâtiment — degré d'enfoncement du bâtiment sous le poids du chargement.

Au cours du remorquage le tirant d'eau du convoi est celui du bâtiment au plus grand enfoncement.

19. Port de départ — le port où les marchandises ou les passagers ont été embarqués ou les unités flottantes ont été prises en remorque.

*Remarque 1.* Toutes les règles, sauf les règles spéciales formulées dans le présent Règlement au sujet des bâtiments en général, s'appliquent aussi aux petites embarcations et aux radeaux.

*Remarque 2.* Dans l'application du présent Règlement, les établissements et les engins flottants naviguant sur le fleuve sont assimilés, selon leur déplacement, aux bâtiments ou aux petites embarcations.

*TABLE DES MATIERES*

	Page
<i>CHAPITRE I.</i>	Dispositions générales ..... 409
Titre I.	Domaine d'application du Règlement ..... 409
Titre II.	Dispositions spéciales ..... 409
Titre III.	Equiperment et aménagement des bâtiments ..... 411
<i>CHAPITRE II.</i>	Navigation des bâtiments ..... 413
Titre I.	Règles générales ..... 413
Titre II.	Navigation dans les points difficiles du fleuve ..... 416
Titre III.	Rencontre et dépassement des bâtiments ..... 416
Titre IV.	Navigation des bateaux à voiles ..... 419
<i>CHAPITRE III.</i>	Feux et signaux ..... 420
<i>CHAPITRE IV.</i>	Précautions à prendre par les bâtiments en marche, ancrés ou amarrés à la rive ..... 429
<i>CHAPITRE V.</i>	Radeaux ..... 430
<i>CHAPITRE VI.</i>	Transport de matières dangereuses ..... 432
<i>CHAPITRE VII.</i>	Avaries ..... 434
Annexe	Termes employés ..... 435

## **A R R A N G E M E N T <sup>1</sup>**

**SUR LA DETERMINATION DE LA COMPETENCE DES AUTORITES CHARGÉES DE  
POURSUIVRE LES INFRACTIONS AUX RÈGLES DE NAVIGATION COMMISES DANS  
LES SECTIONS DU DANUBE DU KM 1075 AU KM 1048 ET DU KM 931 AU KM  
845,5 SUR LA LIGNE DE FRONTIÈRE OU DANS SON VOISINAGE IMMÉDIAT**

Signé à Belgrade, le 10 février 1955

### **Article 1<sup>er</sup>**

La poursuite des infractions au Règlement de navigation, sur lequel porte l'article 4 de l'Accord entre le Gouvernement de la République Populaire Roumaine et le Gouvernement de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie concernant l'établissement des règles de navigation dans le secteur où le Danube forme frontière entre les deux Etats (à l'exception du secteur des Portes de Fer), commises sur la ligne de frontière ou dans son voisinage immédiat s'effectuera conformément aux prescriptions du présent Arrangement.

### **Article 2**

La poursuite des infractions visées dans l'article précédent, commises sur la section du Danube s'étendant du km 1075 au km 1048 relèvera de la compétence des autorités de l'un des Etats riverains, tandis que la poursuite des infractions commises sur la section du Danube s'étendant du km 931 au km 845,5 sera de la compétence des autorités l'autre Etat riverain.

### **Article 3**

La compétence en matière de poursuite des infractions sera attribuée alternativement par période d'un an.

L'échange des secteurs aura lieu le 1er janvier de chaque année.

La première année, la section allant de l'embouchure de la rivière Nera (km 1075) aux localités Moldova Veche sur la rive gauche et Vince

1) Entré en vigueur le 28 septembre 1955.

sur la rive droite (km 1048) relèvera de la compétence des autorités de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie, tandis que la section s'étendant des localités Turnu Severin sur la rive gauche et Kostol sur la rive droite (km 931) à la localité Pristol sur la rive gauche, respectivement à l'embouchure du Timok sur la rive droite (km 845,5) sera de la compétence des autorités de la République Populaire Roumaine.

#### Article 4

Le présent Arrangement entre en vigueur en même temps que l'Accord visé à l'article premier du présent Arrangement.

Fait à Belgrade, le 10 février 1955, en deux exemplaires originaux, en langues roumaine et serbo-croate.

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



Les présentes Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube ont été établies par la Commission du Danube à sa IV<sup>e</sup> session, le 2 juin 1951, sur la base de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube et complétées par la décision de la XI<sup>e</sup> session, du 15 décembre 1954.

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

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

## CHAPITRE I

### Dispositions générales

#### TITRE I

#### DOMAINE D'APPLICATION DES DISPOSITIONS FONDAMENTALES

#### Article 1

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

DISPOSITIONS SPECIALES

Article 2

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

Article 3

*Navigaton dans les zones limitrophes*

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

Article 4

*Abri et hivernage des bâtiments*

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

Article 5

*Sortie des bâtiments des affluents au lit principal*

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

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

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

d e j o u r — un ballon noir ayant 0,80 m de diamètre, monté jusqu'à la flèche du mât de signalisation signifie — l'accès au lit principal est défendu ;

d e n u i t — un feu rouge monté jusqu'à la flèche du mât de signalisation et un feu vert à un mètre au-dessous, suivant la verticale, signifie — l'accès au lit principal est défendu.

Les feux doivent être visibles à une distance d'au moins 2 kilomètres. Si l'accès au lit principal est libre, les signaux ne sont pas émis.

## Article 6

### *Equipage des bâtiments*

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

§ 2. Les capitaines et les navigateurs des bâtiments doivent posséder les diplômes ou les certificats correspondants les autorisant de conduire le bâtiment, les mécaniciens doivent posséder les certificats les autorisant de régler les mécanismes et les patrons doivent posséder les certificats leur donnant le droit d'occuper leur poste.

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

## Article 7

### *Gabarits de la voie navigable*

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

## Article 8

### *Etat technique des bâtiments*

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

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

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

## Article 9

### *Balisage et entretien de la voie fluviale*

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

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

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

Les autorités compétentes des Etats danubiens doivent informer les navigateurs de tous les changements du balisage, éditant dans ce but les «Avis aux navigateurs».

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

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

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

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

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

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

### TITRE III

## EQUIPEMENT ET AMENAGEMENT DES BATIMENTS

### Article 10

#### *Marques d'identification et pavillon*

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

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

### Article 11

#### *Echelle du tirant d'eau*

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

## Article 12

§ I — En navigation internationale sur le Danube, tout bâtiment, à l'exclusion des bâtiments maritimes et des menues embarcations (petits bâtiments), doit être muni des documents suivants :

1. Attestation de bord.
2. Certificat de jaugeage.
3. Journal de bord pour les remorqueurs et les automoteurs.
4. Rôle d'équipage (liste du personnel de l'équipage, avec présentation des diplômes ou des certificats donnant au conducteur le droit de conduire le bâtiment et au mécanicien le droit de régler les mécanismes).
5. Documents exigés en vertu de conventions internationales et concernant la navigation, dont le Certificat de TSF et le Journal radiotélégraphique sur les bâtiments ayant à bord un poste de TSF, etc.

§ II — En navigation internationale, les bâtiments de la catégorie des menues embarcations (petits bâtiments) (voir § 5 de l'Annexe) doivent être munis des documents suivants :

1. Attestation de bord.
2. Rôle d'équipage.

*Remarque :* Pour les canots et barques de sport, le permis de navigation délivré par les organes nationaux suffit.

§ III — En dehors des documents susmentionnés, obligatoires en navigation internationale, les organismes compétents des pays peuvent prescrire pour leurs bâtiments des documents supplémentaires.

## Article 13

### *Marque et ligne de flottaison en charge*

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

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

## Article 14

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

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

## Article 15

### *Moyens de signalisation phonique*

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

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

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

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

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

## Article 16

### *Equipement des bâtiments*

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

## CHAPITRE II

### **Navigation des bâtiments**

#### *TITRE I*

#### **REGLES GÉNÉRALES**

## Article 17

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

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

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

## Article 18

### *Ralentissement de vitesse*

Un bâtiment automoteur passant près d'un port ou d'autres bâtiments, des constructions, des engins flottants, des radeaux mouillés ou amarrés ou bien à proximité des bâtiments remorqués, des radeaux, des barques lourdement chargées, près des bâtiments échoués, des lieux de renflouement des bâtiments coulés, des travaux de scaphandrier et de construction, est tenu de ralentir suffisamment sa vitesse, à temps, et si c'est nécessaire d'arrêter complètement les machines à condition que le bâtiment ou les unités qu'il remorque, ne soient pas exposés au danger.

## Article 19

### *Passage des endroits où se trouve un câble, etc.*

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

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

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

d e n u i t — le même écran éclairé par un feu blanc brillant.

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

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

On établit les signes avertisseurs suivants :

d e j o u r — un écran rond peint en blanc ayant un diamètre de 1 m — 1m 50 ; sur l'écran est dessiné un point d'exclamation en noir ;

d e n u i t — si le passage des bacs se pratique pendant la nuit, l'écran est éclairé par un feu blanc brillant.

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

## Article 20

### *Remorquage des bâtiments*

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

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

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

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

## Article 21

### *Navigation à la même hauteur*

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

## Article 22

### *Signalisation des passages navigables sous les ponts*

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

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

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

d e n u i t — deux feux rouges d'alignement, visibles seulement du côté de l'entrée du passage et disposés aussi suivant l'axe du chenal.

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

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

## Article 23

### *Navigation dans des conditions spéciales*

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

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



## Article 24

### *Interdiction du départ des bâtiments en navigation*

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

- a) en absence du certificat donnant le droit de naviguer ;
- b) en absence du certificat de navigation ;
- c) quand l'équipage nécessaire à la sûreté de la navigation des bâtiments est incomplet, à savoir : pour les bâtiments qui n'exigent pas l'habitation permanente de l'équipage — minimum une équipe complète, pour tous les autres bâtiments — minimum deux équipes ;
- d) quand le corps du bâtiment est avarié, particulièrement en cas de voie d'eau dans le corps, les cloisons, les cofferdams ou le pont si cette voie d'eau dépasse la possibilité du vidange par les propres moyens du bâtiment ;
- e) si le poids de la cargaison du pont compromet la stabilité du bâtiment ;
- f) si le poids de la cargaison dépasse le tirant d'eau maximum admissible pour le bâtiment ;
- g) si la cargaison est disposée de manière qu'elle empêche la visibilité des timoniers ;
- h) si le nombre des passagers dépasse le chiffre prévu dans le certificat établissant le nombre admissible des passagers ;
- i) si le fonctionnement des gouvernails du bâtiment est défectueux ;
- j) si le bâtiment n'est pas muni de moyens suffisants de sauvetage, contre l'incendie, de pompes de vidange, de moyens de signalisation et d'ancres ou si les bittes sont défectueuses.

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

## TITRE II

### NAVIGATION DANS LES POINTS DIFFICILES DU FLEUVE

## Article 25

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

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

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

## Article 26

### *Ordre de passage des points difficiles du fleuve*

Les bâtiments destinés aux travaux de sauvetage ou allant prêter secours au bâtiment qui a fait naufrage ainsi que les bateaux à passagers

doivent à l'approche des points difficiles placer visiblement un objet cylindrique de couleur noire. Dans ce cas ils passent les premiers.

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

### TITRE III

#### RENCONTRE ET TREMATAGE DES BATIMENTS

##### Article 27

###### *Signaux phoniques en cas de rencontre*

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

1 son bref — je viens sur tribord

2 sons brefs — je viens sur bâbord

3 sons brefs — j'ai l'intention de tourner

4 sons brefs — ma machine fonctionne en arrière.

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

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

##### Article 28

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

##### Article 29

###### *Le bâtiment avalant choisit le cours*

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

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

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

## Article 30

### *Exception aux règles générales*

Dans le cas où un bâtiment se trouve dans l'impossibilité de se conformer aux règles établies par l'art. 28 des présentes Dispositions fondamentales, sans faire courir à lui-même ou aux bâtiments qu'il remorque un danger imminent, il doit prévenir à temps le bâtiment qui approche, faisant entendre deux sons brefs et consécutifs, exécutant simultanément les signaux visuels mentionnés à l'art. 43 des Dispositions fondamentales pour lui indiquer qu'il vient sur bâbord.

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

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

## Article 31

### *Ecartement des bâtiments sur les passages difficiles du fleuve*

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

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

## Article 32

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

## Article 33

### *Interdiction de couper la route*

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

## Article 34

### *Trématage d'un bâtiment*

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

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

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

## Article 35

### *Quand le cours du bâtiment reste invariable*

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

## Article 36

### *Trématage à l'entrée d'une passe étroite*

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

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

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

## Article 37

### *Les petits bâtiments cèdent la route*

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

## Article 38

### *Cas où un remorqueur est assimilé au bâtiment navigant seul*

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

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

### *Cas exceptionnel*

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

## Article 39

### *Circulation des bacs*

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

## TITRE IV

### NAVIGATION DES BATEAUX A VOILES

## Article 40

### *Ecartement des bâtiments à voiles*

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

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

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

3. Si les deux bâtiments navigent à pleines voiles mais à différentes amures, le bâtiment navigant bâbord amures doit céder la route au bâtiment navigant tribord amures.

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

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

## *Ecartement du bâtiment à voiles et du bâtiment à vapeur*

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

### CHAPITRE III

#### Feux et signaux

##### Article 41

###### *Feux visibles*

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

##### Article 42

###### *Intervalle quand le bâtiment porte des feux*

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

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

##### Article 43

###### *Signaux visuels lors du croisement des bâtiments sur tribord*

Les signaux visuels mentionnés à l'art. 30 s'effectuent de tribord :  
de j o u r — en agitant à tribord un pavillon bleu foncé ;

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

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

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

##### Article 44

###### *Feux du bâtiment automoteur en marche*

Un bâtiment automoteur en marche doit porter :

a) au mât de misaine ou devant ce mât ou bien si le bâtiment n'a pas de tel mât, sur la partie d'avant du bâtiment, à une hauteur d'au moins

6 m au-dessus de la ligne de flottaison qui correspond au plus grand tirant d'eau admis, un feu blanc brillant disposé de manière à montrer une lumière ininterrompue tout le parcours d'un arc de l'horizon de  $225^{\circ}$ , c'est-à-dire de  $112^{\circ}30'$  de chaque côté du bâtiment, comptant de l'avant ; ce feu doit être visible à une distance d'au moins 4 km ;

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

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

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

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

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

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

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

## Article 45

### *Port des feux au passage sous les ponts*

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

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

## Article 46

### *Feux des bâtiments à voiles en marche*

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

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

#### Article 47

##### *Feux des petits bâtiments automoteurs*

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

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

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

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

#### Article 48

##### *Feux des remorqueurs en marche*

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

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

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

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

Le remorqueur doit, en outre, porter au cours du remorquage derrière sa cheminée ou sur son mât arrière — un petit feu blanc d'après lequel se dirigent les bâtiments remorqués ; mais la puissance de ce feu doit être amoindrie par un verre dépoli et il ne doit pas être visible sur l'avant du travers du remorqueur.

#### Article 49

##### *Marques de distinction des remorqueurs conduisant un train pendant le jour*

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



## Article 50

### *Feu bleu pendant le remorquage*

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

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

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

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

## Article 51

### *Signaux visuels des embarcations et des canots en marche*

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

## Article 52

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

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

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

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

## Article 53

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

## Article 54

### *Feux des bâtiments au mouillage ou à l'amarrage*

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

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

## Article 55

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

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

## Article 56

### *Interdiction de faire usage des signaux phoniques*

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

## Article 57

### *Signaux de secours*

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

### *Signaux indiquant que le bâtiment ne peut se gouverner*

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

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

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

## Article 58

### *Signaux visuels des bâtiments échoués*

Le bâtiment échoué est tenu de lever à un point bien apparent :  
d e j o u r — deux pavillons de couleur ou deux objets de forme sphérique disposés verticalement ;

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

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

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

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

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

## Article 59

### *Signaux visuels des petits bâtiments échoués*

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

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

## Article 60

### *Mesures concernant le jalonnement du bâtiment coulé ou échoué*

§ 1. Si un bâtiment échoué ou coulé est dans une position telle qu'il constitue une entrave pour la navigation et sur un point du fleuve où par suite de la configuration de terrain ou de tout autre circonstance, les bâtiments qui avalent ne peuvent apercevoir à temps les signaux émis, le capitaine ou le patron du bâtiment échoué ou coulé doit placer, dès que

possible, sur la rive ou sur le fleuve un poste avertisseur temporaire suffisamment en amont de l'endroit où a eu lieu l'accident.

§ 2. Lorsqu'un bâtiment est coulé dans le chenal et se trouve complètement immergé, le capitaine ou le patron est tenu de même d'indiquer provisoirement son emplacement en ancrant au-dessus du bâtiment coulé un objet flottant d'une forme quelconque et muni de nuit d'un feu vert ou rouge suivant la position du bâtiment coulé par rapport à la rive droite ou gauche.

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

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

## Article 61

### *Signaux visuels des radeaux remorqués*

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

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

## Article 62

### *Signaux visuels des radeaux au mouillage ou à l'amarrage*

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

## Article 63

### *Signaux visuels des radeaux échoués*

Le radeau échoué doit porter :

de jour — dès l'aube — deux ballons ou deux objets sphériques disposés verticalement à une distance de 1,50 m — 2 m l'un de l'autre ;  
de nuit — deux feux rouges disposés verticalement à une distance de 1,50 m — 2 m l'un de l'autre.

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

## Article 64

### *Signaux des engins flottants*

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

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

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

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

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

de jour — un pavillon noir ;

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

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

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

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

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

## Article 65

### *Signaux phoniques pendant l'appareillage et pendant le mouillage*

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

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

## Article 66

### *Signaux phoniques pendant la conduite d'un train*

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

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

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

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

## COMPLEMENTS AU CHAPITRE III

### RELATIFS AU POUSSAGE

#### *Signaux distinctifs du convoi poussé en marche pendant le jour*

Le convoi poussé en marche doit porter :

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

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

#### *Feux du convoi poussé en marche*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### *Marques d'identification du remorqueur-pousseur*

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

#### *Signaux visuels lors du croisement des bâtiments sur tribord*

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

#### *Feux portés en marche lors de la remorque d'un ou de plusieurs bâtiments amarrés au remorqueur par les bords*

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

#### *Feux et signaux du convoi poussé, non indiqués dans les Compléments*

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

## CHAPITRE IV

### **Précautions à prendre pour les bâtiments en marche, au mouillage ou à l'amarrage**

#### Article 67

#### *Précautions à prendre pour les bâtiments au mouillage, à l'amarrage ou en marche*

§ 1. Les bâtiments, pendant le mouillage ou l'amarrage à n'importe quel endroit, près de n'importe quelle rive doivent être installés (amarrés)

de manière que le mouillage (l'amarrage) ne soit pas un obstacle à la libre navigation sur le fleuve et ne cause pas de dommage au balisage, aux installations portuaires, hydrotechniques et autres. Dans ce but les capitaines, les patrons des bâtiments ainsi que toutes les autres personnes qui ont un rapport aux bâtiments indiqués, doivent prendre toutes les mesures de précaution possibles qui dépendent d'eux, suivant la situation.

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

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

§ 4. Quand un objet quelconque qui fait partie de l'armement ou de la cargaison du bâtiment, est coulé dans le secteur navigable du fleuve et présente un danger pour la navigation, le capitaine ou le patron du bâtiment doit prendre des mesures immédiates pour le renflouement de l'objet coulé ; s'il n'est pas à même de le faire, il doit marquer l'endroit où l'objet est coulé :

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

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

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

## CHAPITRE V

### Radeaux

#### Article 68

#### *Dispositions spéciales pour les radeaux*

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

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

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

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



## Article 69

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

Il est défendu aux radeaux de laisser traîner l'ancre ou la chaîne dans les endroits où se trouvent immergés des câbles ou des tuyaux.

Dans les zones où la navigation à la dérive sera effectuée, on doit prendre des mesures afin de garantir la sécurité de la navigation.

## CHAPITRE VI

### Transport de matières dangereuses

#### Article 70

##### *Matières dangereuses*

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

#### Article 71

##### *Signaux au cours du transport des matières dangereuses*

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

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

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

##### *Couleur distinctive des bâtiments transportant des produits pétroliers*

§ 2. Les bâtiments transportant les produits pétroliers doivent avoir un trait bleu-clair large de 0,15 m tout autour de la coque, au-dessus de la ligne de flottaison en charge, tandis que les bâtiments transportant des produits pétroliers d'essence légère ayant une température d'inflammation inférieur à 28° C, doivent être à part cela peints en gris (blanc argent).

## Article 72

### *Place des bâtiments transportant les matières dangereuses dans un train de remorque*

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

## Article 73

### *Signaux visuels des bâtiments transportant des matières dangereuses au mouillage ou à l'amarrage*

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

## Article 74

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

## Article 75

### *Cas spéciaux*

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

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

## CHAPITRE VII

### **Avaries**

## Article 76

### *Mesures employées en cas d'avarie*

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

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

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

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

#### Article 77

Une avarie ayant trait à la navigation, doit être annoncée par le capitaine ou le patron aux plus proches autorités de la surveillance fluviale, à l'aide de tous les moyens de liaison possibles.

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

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

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

#### Article 78

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

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

### CHAPITRE VIII

#### Service de pilotage

#### Article 79

##### *Service de pilotage*

§. 1. Le service de pilotage sur le Danube s'organise :  
— sur le secteur de l'embouchure du canal de Sulina à Brăila inclusivement, par l'Administration fluviale spéciale du Bas-Danube ;

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

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

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

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

Dans ce cas pour avoir le droit d'effectuer le pilotage des bâtiments sur les secteurs desdites Administrations fluviales spéciales, le pilote de la compagnie de navigation est tenu d'avoir le certificat délivré par l'Administration du secteur respectif.

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

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

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

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

## CHAPITRE IX

### Dispositions finales

#### Article 80

#### *Modification des présentes Dispositions fondamentales*

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

#### Article 81

#### *Solution des différends*

La solution des différends au sujet de l'interprétation des articles des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube expo-

sées ci-dessus, sera effectuée, au cas où des différends auront lieu, selon l'ordre prévu par l'art. 45 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube.

## Article 82

Les présentes Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube ont été établies par la Commission du Danube le 2 juin 1951 et complétées par elle le 15 décembre 1954.

## TERMES EMPLOYES

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

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

## § 1. Bâtiment.

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

## § 2. Bâtiment automoteur.

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

## § 3. Bâtiment à voiles.

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

## Remarque au § 3.

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

## § 4. Bâtiment « en marche ».

Un bâtiment est « en marche » quand il n'est ni mouillé, ni amarré près d'une rive, ni échoué.

## § 5. Petits bâtiments.

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

## § 6. Etablissements flottants.

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

## § 7. Engins flottants.

Toutes sortes d'engins de dragage, d'élévateurs, de grues flottantes, de sonnettes, pompes, etc. s'appellent engins flottants.

\* Le déplacement se calcule par la formule suivante :

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

§ 8. Radeaux.

Les trains de bois composés de poutres assemblées plus ou moins rigide-  
ment s'appellent radeaux.

§ 9. Trains de remorque (caravanes).

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

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

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

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

§ 11. Tirant d'eau.

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

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

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

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

§ 12. Port de départ.

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

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

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

*TABLE DES MATIERES*

	<i>Page</i>
<i>CHAPITRE I.</i>	Dispositions générales ..... 445
Titre I.	Domaine d'application du Règlement ..... 445
Titre II.	Dispositions spéciales ..... 446
Titre III.	Equipement et aménagement des bâtiments ..... 448
<i>CHAPITRE II.</i>	Navigation des bâtiments ..... 450
Titre I.	Règles générales ..... 450
Titre II.	Navigation dans les points difficiles du fleuve ... 453
Titre III.	Rencontre et dépassement des bâtiments ..... 454
Titre IV.	Navigation des bateaux à voiles ..... 457
<i>CHAPITRE III.</i>	Feux et signaux ..... 458
	Compléments au Chapitre III. relatif au poussage 466
<i>CHAPITRE IV.</i>	Précautions à prendre pour les bâtiments en marche, ancrés ou amarrés à la rive ..... 467
<i>CHAPITRE V.</i>	Radeaux ..... 468
<i>CHAPITRE VI.</i>	Transport de matières dangereuses ..... 469
<i>CHAPITRE VII.</i>	Avaries ..... 470
<i>CHAPITRE VIII.</i>	Service de pilotage ..... 471
<i>CHAPITRE IX.</i>	Dispositions finales ..... 472
Annexe	Termes employés ..... 474