

# RECUEIL

DES PRESCRIPTIONS RELATIVES A LA SECURITE  
DE LA NAVIGATION APPLIQUEES DANS LES PORTS  
ET LES HIVERNAGES OUVERTS A LA NAVIGATION  
INTERNATIONALE SUR LE DANUBE

COMMISSION DU DANUBE

Budapest – 1981

R E C U E I L

DES PRESCRIPTIONS RELATIVES A LA SECURITE  
DE LA NAVIGATION APPLIQUEES DANS LES PORTS  
ET LES HIVERNAGES OUVERTS A LA NAVIGATION  
INTERNATIONALE SUR LE DANUBE

COMMISSION DU DANUBE  
Budapest - 1981

ISBN 963 01 3935 9

Le présent Recueil des prescriptions relatives à la sécurité de la navigation appliquées dans les ports et les hivernages ouverts à la navigation internationale sur le Danube est édité en vertu du Plan de travail de la Commission du Danube pour 1980/1981 adopté par la XXXVIII<sup>e</sup> session (doc. CD/SES 38/34).

Le Recueil est dressé sur la base de la documentation reçue des pays danubiens au sujet des ports et des hivernages ouverts à la navigation internationale sur le Danube. Les ports et les hivernages sont présentés dans le Recueil de l'aval vers l'amont.



PRESCRIPTIONS

APPLIQUEES DANS LES PORTS MARITIMES MARCHANDS DE L'URSS  
ISMAIL ET RENI

Original: russe

UNION DES REPUBLIQUES SOCIALISTES SOVIETIQUES  
MINISTERE DE LA FLOTTE MARITIME

EXTRAIT

DES DISPOSITIONS OBLIGATOIRES RELATIVES  
AU PORT MARITIME MARCHAND D'ISMAIL

1. L'utilisation des moyens de communication radiotélégraphiques et radiotéléphoniques est interdite à tout bâtiment qui navigue dans les eaux du port (km 100 - 80) ou qui stationne dans le port, sauf en cas d'avarie. Il est autorisé d'utiliser des stations travaillant sur ondes ultra-courtes pour garantir la sécurité de la navigation.

2. L'entrée des bâtiments dans le port et la sortie du port, ainsi que la navigation dans le bras de Kilia sont autorisées de jour et de nuit.

3. Tous les bâtiments maritimes sont tenus, à l'approche du port, d'établir une communication radiophonique sur ondes ultra-courtes avec le poste qui règle le mouvement des bâtiments pour préciser leur lieu d'amarrage ou de mouillage.

4. Tous les bâtiments fluviaux sont tenus, à l'approche du port, d'établir une communication radiophonique sur ondes ultra-courtes avec le poste qui règle le mouvement des bâtiments pour préciser le lieu de mouillage de leur convoi en rade ou le lieu de leur amarrage.

5. Les capitaines des bâtiments ayant subi une avarie entraînant la perte de la navigabilité sont tenus, quand ils se dirigent vers le port, d'en informer la surveillance du port en temps utile, encore avant leur arrivée dans le port. S'il s'agit de bâtiments remorqués, c'est le capitaine du bâtiment qui les remorque qui est tenu de fournir cette information.

6. Les formalités d'arrivée et de départ des bâtiments sont à remplir auprès de la surveillance du port indépendamment du pavillon et de la portée en lourd du bâtiment et du caractère du voyage.

7. Sur le secteur soviétique du Danube, le pilotage est obligatoire pour tous les bâtiments maritimes. Le pilotage y est assuré par les pilotes du port d'Ismail.

8. Les pilotes sont pris à bord et débarqués au cap Tchatal d'Ismaïl (km 116 du bras de Kilia) et dans les ports de Réni et d'Ismaïl. Quand les conditions hydrométéorologiques sont normales, le pilotage est assuré de jour et de nuit.

9. Les capitaines des bâtiments venant de la mer par le canal de Sulina sont tenus de présenter au capitaine du port d'Ismaïl 24 heures avant leur arrivée au Tchatal d'Ismaïl, leur demande de pilote pour se faire conduire dans les ports soviétiques du Danube; cette demande sera précisée 4 heures avant l'arrivée.

10. A la sortie du port d'Ismaïl, la demande de pilote doit être faite 3 heures avant le départ. A la sortie du port de Réni, la demande doit être faite vers 16 heures du jour précédant le jour du départ et précisée 4 heures avant le départ.

11. Les bateaux étrangers et les bateaux appartenant à d'autres armements et administrations ne peuvent changer de lieu d'amarrage dans le port qu'avec le concours du pilote du port.

12. Pour le changement du lieu d'amarrage d'un bateau qui stationne dans le port, l'administration du bâtiment doit présenter sa demande à la surveillance du port au moins 3 heures avant le commencement du changement de lieu d'amarrage.

13. Les demandes de pilote ou de changement de lieu d'amarrage faites par des bateaux étrangers doivent être présentées par l'entremise de l'agence INFLOT.

14. Si le bateau n'est pas arrivé au lieu où il doit embarquer le pilote, ou s'il n'est pas prêt pour le départ à l'heure indiquée dans la demande, celle-ci est annulée 2 heures après et le pilote peut conduire d'autres bateaux; dans ce cas, la demande doit être renouvelée.

15. Les capitaines (bateliers) des bâtiments, en marche ou en stationnement doivent tenir compte de l'intensité du trafic et des difficultés de la navigation dans les eaux du port; pour ces raisons, ils ne sont pas exonérés de la responsabilité pour les conséquences qui

pourraient résulter du fait de n'avoir pas pris les mesures de précaution exigées par la pratique courante de navigation fluviale ou par les circonstances particulières au cas donné.

16. Les bateaux à faible tonnage (jusqu'à 200 tonnes brt.) doivent, quand ils naviguent dans les eaux du port, se tenir à une distance de 150 m au plus de la rive gauche.

Tous les bateaux de ligne, les remorqueurs du port et les bâtiments à ailes portantes sont tenus de suivre le chenal principal.

17. Dans les eaux du port, le dépassement est interdit à tous les bâtiments, sauf aux bâtiments à ailes portantes.

18. Dans les eaux du port, les bâtiments sont tous tenus de naviguer de manière à éviter de causer des remous dangereux et de créer une situation pouvant provoquer un accident, de diminuer leur vitesse, qui ne dépassera pas 9 km/h par rapport à la rive (terre). Ils doivent diminuer leur vitesse au minimum en cas de croisement d'un convoi remorqué, de passage au droit de bâtiments stationnant à quai ou en rade, de docks, de débarcadères, de pontons de la gare maritime, d'engins de dragage, de lieux où travaillent des scaphandriers ou d'autres travaux spéciaux sont en cours.

19. Les aires suivantes ont été désignées pour le virage des cargos maritimes: régions des km 95, 93, 91, 87 et 85. Tout bâtiment qui a entendu le signal "VIRAGE" ou a aperçu un bâtiment maritime en train de virer, est tenu d'effectuer ses manoeuvres de manière à ne pas entraver le virage.

20. Dans les eaux du port, entre les km 80-100 du bras de Kilia, la navigation est réglée par le "poste qui règle le mouvement des bâtiments" (PRMB). Toute entrée, circulation et tout changement de lieu d'amarrage dans la région de ces kilomètres doivent être autorisés par le PRMB.

L'autorisation de circulation est valable pour 30 minutes. Après ce délai, le capitaine doit demander à nouveau au PRMB l'autorisation de circuler et l'informer des raisons de son retard.

Les bâtiments qui s'approchent du km 100 en venant de l'amont et ceux qui s'approchent du km 80 en venant de l'aval doivent prendre contact avec le PRMB par radiotéléphonie sur la voie 14 (indicatif d'appel "Ismail-Radio I") pour demander l'autorisation d'entrer dans les eaux du port, et communiquer le nom du bâtiment, son tirant d'eau, son point de destination et pour se renseigner sur les bâtiments qui viennent en sens opposé.

Au besoin, le PRMB peut interdire l'entrée dans les eaux du port et désigner un lieu de mouillage; le PRMB peut interrompre toute circulation dans la rade ou sur certaines de ses sections.

Le PRMB se trouve sur le toit de l'immeuble de l'administration situé dans la deuxième région de chargement du port (km 91). Le numéro de téléphone du PRMB est: 6-80.

L'entrée des bâtiments dans le bassin au km 90 et la sortie de ce bassin ainsi que la traversée de la section entre les km 88-91 sont réglées par les signaux visuels installés sur le mât de signalisation du PRMB. Le signal d'autorisation est doublé par radiotéléphonie.

Les signaux visuels ont les significations suivantes:

- a) de nuit, deux feux verts superposés, et de jour deux cônes noirs superposés: le mouvement vers l'aval est interdit, le mouvement vers l'amont et l'entrée dans le bassin au km 90 sont autorisés;
- b) de nuit, deux feux rouges superposés, et de jour, deux ballons noirs superposés: la circulation des bâtiments vers l'amont est interdite, le mouvement vers l'aval et l'entrée dans le bassin au km 90 sont autorisés;
- c) de nuit, trois feux rouges superposés et trois feux verts; de jour, pas de signal: le mouvement des bâtiments est interdit vers l'amont et vers l'aval; la sortie du bassin au km 90 est autorisée.

La circulation des bâtiments dans les eaux du port quand la visibilité est réduite sera autorisée pour chaque cas séparément par le capitaine du port ou le préposé du PRMB, prenant en considération si le bâtiment en question est équipé d'une installation de radar.

Les aires d'attente pour le passage sur la section des km 88-91 se trouvent pour les montants dans la région du km 87 et pour les avalants, dans la région du km 96.

Les capitaines des bâtiments qui désirent entrer dans le bassin au km 90 doivent, en temps utile, avant de lever l'ancre ou détacher les amarres et aussi quand ils s'approchent des km 80 et 100, demander l'autorisation du PRMB.

21. Il est strictement interdit à tout bâtiment en marche d'embarquer et de débarquer des passagers. L'embarquement et le débarquement ne peuvent s'effectuer qu'après que le bâtiment a mouillé l'ancre ou, à la remonte, quand il est complètement arrêté.

22. Le batelier d'un chaland est tenu de contribuer à l'exécution sûre des manoeuvres dans le port, comme l'exigent la bonne pratique courante de la navigation sur le fleuve et les circonstances du cas donné; à cette fin, il doit:

- 22.1. à la levée de l'ancre, informer le capitaine du remorqueur de la longueur et de la direction de la chaîne d'ancre;
- 22.2. au mouillage, laisser filer la chaîne d'ancre sur une longueur suffisante pour exclure la dérive du bâtiment;
- 22.3. tenir la barre de manière adéquate;
- 22.4. lever, jeter, fixer les câbles, placer les défenses, etc. en temps utile et correctement.

En cas de danger imminent, le batelier est tenu d'en avertir le capitaine et, lorsque les circonstances sont telles qu'un accident est inévitable, il doit adopter de son propre chef toutes les mesures possibles pour en diminuer les conséquences.

23. Pour l'exécution sûre des manoeuvres, le bate-  
lier doit assurer la présence d'au moins deux membres  
d'équipage à bord du chaland.

24. Les câbles de remorque doivent être transmis  
au remorqueur du port par le bâtiment remorqué et être  
pris seulement au crochet. La responsabilité pour la  
fixation correcte et sûre, pour la solidité et la qua-  
lité du câble de remorquage incombe au capitaine (bate-  
lier) du bâtiment remorqué.

25. Pendant les manoeuvres de mouillage, le capi-  
taine du remorqueur ne doit pas abandonner les câbles  
de remorque et les bâtiments remorqués tant que ces der-  
niers n'ont pas dégagé le chenal navigable et que le ca-  
pitaine du remorqueur ne s'est pas assuré qu'ils sta-  
tionnent en sécurité.

26. Lors du remorquage d'un bâtiment non motorisé,  
les amarres ne seront passées et l'ancre levée que sur  
l'ordre du capitaine du remorqueur.

27. Il est interdit au remorqueur d'assembler son  
convoi dans le chenal et au devant des quais du port.  
Il est également interdit au capitaine de tout bâtiment  
de s'arrêter devant les quais du port dans l'attente de  
canots, de la visite du bâtiment, etc. et également de  
mouiller l'ancre dans le chenal.

28. Afin d'assurer la sécurité du stationnement  
des bâtiments dans les eaux du port et pour éviter l'en-  
combrement de la voie navigable, les bâtiments doivent  
stationner en tenant compte de ce qui suit:

- la région pour le stationnement de chalands  
étrangers est située entre les km 91,9 et 91,4, à 100 m  
de la rive gauche, sur une largeur de 200 m. Au km 91,3,  
à 250 m de la rive gauche, il y a un coffre d'amarrage  
pour les sections de barges;

- 10 sections au plus peuvent être attachées  
au coffre d'amarrage.

29. La responsabilité pour le stationnement de bâ-  
timents dans des régions qui ne sont pas affectées à cette  
fin incombe aux capitaines des bâtiments concernés. Les



bâtiments qui stationnent en mauvais endroit sont à placer correctement par les fautifs ou par les remorqueurs de la flotte portuaire, aux frais du propriétaire du bâtiment.

30. Quand les chalands sont groupés en formations, leur nombre ne doit pas dépasser 8 unités dans une formation, de plus, ils doivent être disposés de manière que la distance entre les formations ne soit pas inférieure à 100 m.

31. Les bâtiments fluviaux stationnant à l'ancre dans les limites des eaux portuaires doivent montrer à la poupe le feu d'ancre prescrit à l'article 3.20 des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube.

32. Il est strictement interdit de mettre à l'eau les canots et les barques des bâtiments qui stationnent dans les eaux portuaires, sauf en cas d'accident ou pour sauver une vie en danger.

33. En cas de stationnement prolongé par de hauts niveaux du Danube (plus de 300 cm d'après la station hydrométrique d'Ismail), pour éviter l'envasement de leurs ancres les capitaines et les bateliers doivent les déplanter au moins tous les 3 jours; à cette fin, ils adresseront au service de dispatche du port, 4 heures avant l'exécution de ces travaux, une demande de mise à leur disposition d'un remorqueur.

34. Quand le niveau du Danube baisse ou quand, par suite du chargement, le tirant d'eau du bâtiment augmente, l'administration du bâtiment doit veiller à ce que la profondeur sous la quille soit assurée, afin d'éviter l'échouement du bâtiment.

35. En cas d'accident, le capitaine (batelier) doit en aviser immédiatement, par l'entremise de l'agence INFLOT, le capitaine du port et avant de partir, présenter un acte établi par les deux parties en cause. Dans le cas contraire, les griefs concernant l'accident ne seront pas acceptés.

36. Quand un bâtiment stationne à quai, il lui est interdit de faire marcher les hélices de ses moteurs principaux.

37. Quand il s'avère nécessaire de placer un chaland entre un bâtiment et le quai, ou d'y remplacer un chaland, ce déplacement sera effectué seulement après que le bâtiment se sera éloigné du quai et que la sécurité du travail du remorqueur sera garantie.

38. Le changement de lieu de stationnement de bâtiments maritimes et de remorqueurs fluviaux ne peut s'effectuer qu'avec l'autorisation de la surveillance du port, l'autorité garde-frontière.

39. Chaque bâtiment qui arrive de l'étranger est tenu, quand il s'approche du port, de hisser le pavillon de quarantaine sur son mât de misaine jusqu'à ce que les autorités sanitaires du port ne lui ait accordé la libre pratique.

40. Pendant leur séjour dans les eaux du port, les bateaux étrangers sont tenus de hisser sur le mât de misaine, de 08 h du matin jusqu'au coucher du soleil, le pavillon d'Etat de l'URSS.

41. A l'arrivée dans le port, les capitaines de bâtiment sont tenus de présenter au capitaine du port, par l'entremise de l'agence INFLOT, leur déclaration d'arrivée, le rôle de l'équipage et tous les documents de bord conventionnels; au départ, ils doivent présenter leur demande de départ.

42. Les cargaisons (en importation, exportation, transit, etc.) peuvent traverser la frontière d'Etat de l'URSS selon la législation sur le monopole d'Etat du commerce extérieur et selon les dispositions du Code des douanes de l'URSS.

43. Tous les moyens de transport qui partent pour l'étranger et qui arrivent de l'étranger sont soumis au contrôle douanier conformément à la législation douanière en vigueur.

44. Les passagers qui veulent s'embarquer sur des bâtiments en rade sont transportés par les embarcations de ligne du port. L'embarquement et le débarquement des passagers dans le port s'effectuent seulement à partir des quais aménagés à cet effet.

45. L'embarquement et le débarquement de passagers dans la rade du port s'effectuent à l'aide de la passerelle du bâtiment ou de la passerelle de l'embarcation pour passagers en observant toutes les prescriptions du règlement relatif à la technique de la sécurité.

46. L'accès sur le territoire du port n'est autorisé que par les points de contrôle et de passage.

47. L'accès sur le territoire du port dans un état d'ébriété est interdit.

48. Dans les eaux du port, il est interdit de se baigner et de pratiquer la pêche, quels que soient les agrès utilisés.

49. Tous les bateaux arrivés dans le port sont tenus de communiquer au service sanitaire de quarantaine, 6 heures avant leur arrivée, l'état du bâtiment du point de vue épidémique.

50. Il est interdit à tous bâtiments qui stationnent dans le port de déverser des eaux de ballast prises dans un port qui n'est pas en règle du point de vue des maladies infectieuses, d'évacuer les eaux fécales, de jeter par-dessus bord des ordures et des restes de produits alimentaires.

51. Il est interdit aux capitaines des bâtiments qui naviguent sur le Danube:

51.1. de verser par-dessus bord des produits pétroliers de toutes natures;

51.2. de verser par-dessus bord des eaux de fond, des eaux fécales, des eaux de lavage provenant de citernes à marchandises (bateaux-citernes) ou de réservoirs à combustible;

- 51.3. de jeter par-dessus bord des restes de marchandises, d'emballages et des ordures ménagères;
- 51.4. de verser par-dessus bord l'eau utilisée pour le lavage des cales qui ont servi au transport d'agglomérés, de minerais, ainsi que de marchandises dangereuses et nocives.

52. Quand ils entrent dans le port, les capitaines de bâtiment sont tenus de prendre à bord un conteneur pour la collecte des ordures ménagères, des restes de nourritures, etc. Avant leur départ, ces conteneurs, accompagnés d'une note quant à leur utilisation, doivent être remis au port.

53. Lors de l'approvisionnement en combustibles, les bâtiments doivent respecter les dispositions suivantes:

- 53.1. pendant toute la durée du remplissage, il faut assurer une liaison fiable entre le préposé à bord du bâtiment et le représentant de la section d'hydrocarbures;
- 53.2. avant le commencement du remplissage, l'état du tuyau de mesure, du tube de trop-plein et du tuyau d'aération doit être vérifié;
- 53.3. il y a lieu de vérifier si les tuyaux de remplissage sont bien fixés et si le bâtiment est amarré correctement;
- 53.4. tous les tuyaux sur le pont de chargement doivent être fermés dès avant le commencement des opérations de remplissage; ils ne peuvent être ouverts qu'après l'achèvement desdites opérations;
- 53.5. des palettes (appuis) de dimensions suffisantes placées sous les brides des tubulures de raccordement devront être fixées sur le pont;

- 53.6. l'orifice du tuyau de remplissage côté pont, non utilisé pour les opérations de remplissage, aura le couvercle bien fermé pendant toute la durée du remplissage;
- 53.7. les opérations de remplissage ne peuvent commencer qu'après que l'administration du bâtiment aura communiqué au représentant du ravitailleur que le bâtiment est prêt à procéder au remplissage;
- 53.8. au cours du remplissage, il convient de veiller particulièrement au processus de remplissage des citernes, afin d'éviter le trop-plein et toutes ses conséquences éventuelles;
- 53.9. le remplissage sera commencé avec un débit de pompe minimum afin d'éviter une surpression conduisant à l'éclatement des tuyaux;
- 53.10. pour éviter le déchirage des tuyaux, il est interdit de fermer les vannes de remplissage avant que ne soit achevée l'amenée du combustible à partir du ravitailleur;
- 53.11. les mesures nécessaires doivent être prises pour que les produits pétroliers ne soient pas déversés sur le pont lors de la disjonction des raccords d'amenée du tuyau de remplissage;
- 53.12. les extrémités des raccords d'amenée et du tuyau doivent être fermées après leur disjonction;
- 53.13. en cas de déversement accidentel d'hydrocarbures sur le pont ou par-dessus bord, le remplissage doit être immédiatement interrompu. Pour éclaircir les causes de l'accident, il convient d'inviter d'urgence un représentant de l'administration du port en composant le numéro 4-74 et de dresser un constat. Les opérations de remplissage seront poursuivies avec l'autorisation du représentant du port.

53.14. les eaux contenant des hydrocarbures, les eaux de fond et de lavage peuvent être déversées seulement dans le récipient flottant mis à disposition par le port.

54. Il est interdit de jeter dans le Danube des restes d'agglomérés, de minerais et les ordures résultant du nettoyage des quais et des chalands.

55. Les capitaines de tous les bâtiments sont tenus, quand ils entrent dans les eaux du port, de prendre les mesures requises pour apposer des plombs sur les soupapes de décharge des eaux de cale provenant de la salle des machines, et des eaux fécales. Une note sera faite dans le journal des machines au sujet de l'apposition des plombs sur lesdites soupapes.

56. Chaque capitaine de bâtiment qui aperçoit une pollution de l'eau du Danube par des produits pétroliers est tenu de communiquer à la surveillance du port le lieu et la source de pollution.

57. Les fautifs d'infraction aux présentes dispositions seront poursuivis en vertu des articles 146 et 148 du Code des Eaux de la République Socialiste Soviétique d'Ukraine.

58. Toute infraction aux Dispositions obligatoires sera poursuivie en vertu des lois en vigueur en URSS.

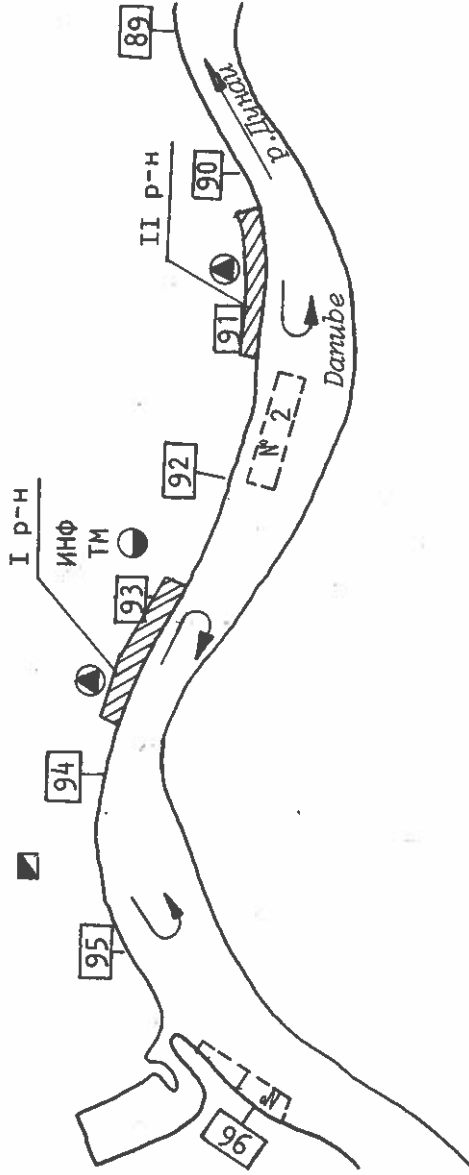
\* \* \*

Adresses:

Capitaine du port	- ul. Portovaia N° 7; tel. N° 4-72
Surveillance du port	- ul. Portovaia N° 7; tel. N° 4-74
Quarantaine	- territoire du port; tel. N° 6-73
Douane	- ul. Portovaia N° 14; tel. N° 4-63
INFLOT	- ul. Portovaia N° 14; tel. N° 1-81

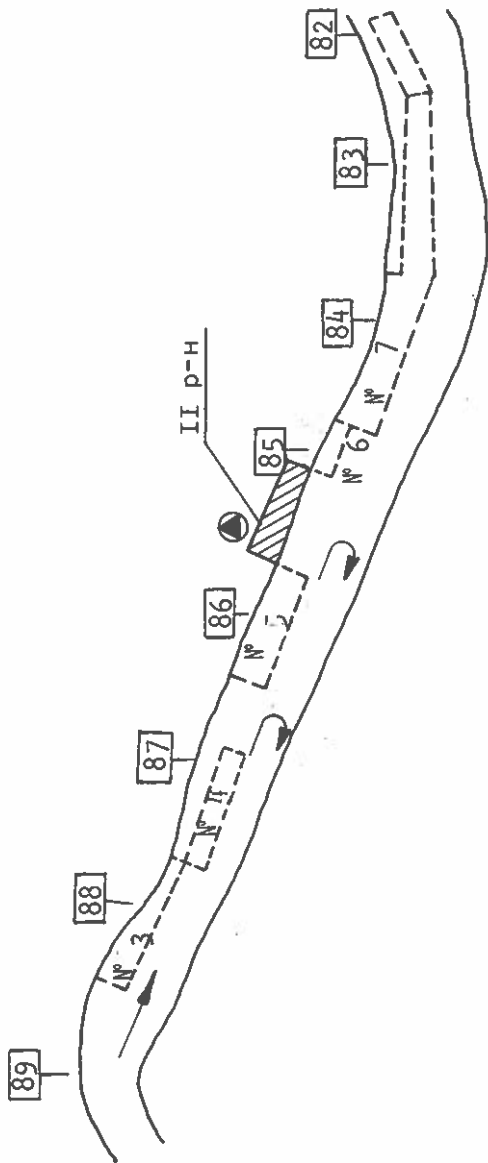
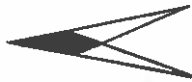
ADMINISTRATION DU PORT MARITIME  
MARCHAND D'ISMAIL

СХЕМА РАСТАНОВКИ СУДОВ НА АКВАТОРИИ П. ИЗМАИЛ  
 SCHEMA DES AIRES DE STATIONNEMENT DES BATIMENTS  
 DANS LE PORT D'ISMAIL



№	КМ	Достопр речных караванов	Стаянка иностранных барж	Стаянка барж, выходящих в море	Стаянка морских транспортных судов	Стаянка барж, выходящих в порты Дуная	Стаянка судов бункерной базы	Стаянка прибывающих барж
1	96, 2-95, 7	-	-	-	-	-	-	-
2	91, 9-91, 2	-	-	-	-	-	-	-
3	88, 4-87, 5	-	-	-	-	-	-	-
4	87, 5-86, 7	-	-	-	-	-	-	-
5	86, 3-85, 6	-	-	-	-	-	-	-
6	85, 0-84, 6	-	-	-	-	-	-	-
7	84, 5-82, 0	-	-	-	-	-	-	-

- Aire pour la visite des convois fluviaux  
 - Stationnement pour les chalands étrangers  
 - Stat. des chalands devant sortir en mer  
 - Stat. des bateaux-marchands maritimes  
 - Stat. des bâtiments sortant à destination de ports danubiens  
 - Stat. bât. de la base ravitaillément-combustibles  
 - Stat. des chalands arrivés



Примечание:

- - Капитан порта
- ИПН - Инспекция портнадзора
- ИНФ - Агентство "Инфлот"
- - Таможня
- - Первый грузовой район
- - Второй грузовой район

Remarques:

- Capitaine du port
- Inspection de la Surveillance portuaire
- Agence "Inflot"
- Douane
- I<sup>ère</sup> région de chargement
- II<sup>ème</sup> région de chargement



UNION DES REPUBLIQUES SOCIALISTES SOVIETIQUES  
MINISTERE DE LA FLOTTE MARITIME

DISPOSITIONS OBLIGATOIRES  
RELATIVES AU PORT MARITIME MARCHAND DE RENI

1981

## 1. DISPOSITIONS GENERALES

1.1. Les Dispositions obligatoires relatives au port maritime marchand de Réni ont été édictées en vertu de l'art. 66 du Code de la marine marchande de l'URSS conformément à l'Arrêté N° 152 du 7 juin 1978 du Ministère de la Flotte maritime et constitue un addendum aux Règles générales relatives aux ports maritimes marchands et de pêche de l'URSS.

1.2. Les Dispositions obligatoires règlent les relations entre le port et les bâtiments à l'entrée dans le port et à la sortie du port, pendant la circulation et le stationnement des bâtiments dans les eaux portuaires, les opérations de chargement et de déchargement ainsi qu'à l'embarquement et au débarquement des passagers, tout comme les mesures de protection, de garantie de l'ordre adéquat sur le territoire et dans les eaux du port et de protection contre l'incendie.

1.3. Le territoire du port maritime marchand de Réni comprend la partie balisée de la bande côtière le long de la rive gauche du Danube entre les milles 66,8 et 69,3.

1.4. Les eaux du port, partie du Danube longeant la rive gauche entre les milles 62,5 et 71,0, sont délimitées par le tracé conventionnel de la frontière d'Etat.

1.5. Le contrôle de la navigation conformément aux dispositions des Règles de la surveillance fluviale sur le Danube dans les limites des eaux territoriales soviétiques entre le km 116 du bras de Kilia et le confluent du Prut incombe au capitaine du port maritime marchand de Réni.

1.6. Le capitaine (batelier) de chaque bâtiment qui navigue sur le Danube entre le km 116 (Tchatal d'Ismail) et le confluent du Prut est tenu de respecter les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube et les Règles spéciales de navigation sur le Bas-Danube. Les bateaux maritimes qui naviguent sur ce

secteur doivent suivre les prescriptions du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer uniquement en ce qui concerne le port des feux et des signaux de navigation.

1.7. Les présentes Dispositions obligatoires s'appliquent au territoire et aux eaux du port maritime marchand de Réni, à tous les bâtiments soviétiques et étrangers qui s'y trouvent, aux organisations et institutions ainsi qu'aux personnes qui y travaillent. L'ignorance des présentes Dispositions obligatoires n'exonère pas de la responsabilité en cas de leur enfreinte.

1.8. Les profondeurs dans le canal d'entrée dans le bassin et les profondeurs aux quais du port, rapportées au niveau au-dessus du "0" de la station hydrométrique du port, sont communiquées par le préposé de service de la surveillance du port, à la demande du capitaine du bâtiment.

1.9. Les rades du port sont exposées aux vents du Nord et du Sud. Les profondeurs dans les rades varient entre 2 m et 25 m (à partir de la rive en direction du milieu du fleuve). Le fond est constitué de vase, par endroits de sable. Les vents soufflant du Sud sont particulièrement dangereux car les bâtiments (chalands) peuvent virer ou être projetés contre les quais ou la rive.

1.10. Les présentes Dispositions obligatoires relatives au port maritime de Réni entrent en vigueur dès leur publication.

## 2. ENTREE DANS LE PORT ET SORTIE DU PORT

2.1. Les capitaines des bâtiments qui se dirigent vers le port doivent soit personnellement, soit par l'entremise de leur agent annoncer à la surveillance du port, au moins 2 heures avant l'arrivée, l'heure de leur arrivée. Les capitaines des bâtiments qui ne sont pas dotés d'installation de radio doivent communiquer l'heure précise de leur arrivée au moment de leur passage par le port de Galați ou de Tulcea.

2.2. A l'approche du port, tous les bâtiments soviétiques sont tenus d'établir une liaison radiophonique sur ondes ultra-courtes avec le dispatcher du port pour préciser l'heure et le lieu d'amarrage.

2.3. A l'approche du mille 65 ou du mille 71, les capitaines des bâtiments qui se dirigent vers le port ou passent en transit doivent faire connaître leur intention par radio sur ondes ultra-courtes, à tous les bâtiments: sur la voie 16, et à la surveillance du port: sur la voie 12.

2.4. Les capitaines des bâtiments de la flotte portuaire qui aperçoivent entre les milles 65-71 un bâtiment étranger ou un convoi dont l'arrivée n'a pas été annoncée doivent en informer les autres bâtiments et la surveillance du port.

2.5. Dans le port, il n'y a pas de station de signalisation ou de station côtière, ni de poste pour régler la circulation des bâtiments. Le capitaine d'un bâtiment qui se trouve en rade ou dans le bassin doit, quand il se met en route, l'annoncer par radio, sur ondes ultra-courtes, en appelant sur la voie 16.

Quand il aperçoit un autre bâtiment qui fait route, il doit établir une communication avec lui pour décider du mode de croisement.

2.6. Sur autorisation de la surveillance du port, les bâtiments peuvent entrer dans le port et en sortir de jour et de nuit.

2.7. Les capitaines des bâtiments qui ont subi une avarie ayant causé la perte de navigabilité et qui se dirigent vers le port doivent, en temps utile, encore avant leur arrivée dans le port ou bien lorsqu'ils remplissent les formalités d'arrivée, en informer la surveillance du port. Quand il s'agit de bâtiments remorqués, l'obligation de communiquer ces renseignements incombe au capitaine du bâtiment qui les remorque.

2.8. Après l'arrivée en rade ou à l'amarrage au quai, les formalités d'arrivée sont à remplir soit par radio travaillant sur ondes ultra-courtes sur la voie 12, soit par téléphone en appelant le N° 2-49; les bâtiments ma-

ritimes doivent ensuite présenter le rôle d'équipage et les déclarations du capitaine concernant l'arrivée, tandis que les bâtiments fluviaux doivent présenter le rôle d'équipage seulement.

2.9. Les formalités de départ à remplir par tous les bâtiments auprès de la surveillance du port se font en présentant les documents requis conformément aux prévisions du par. 2.2.9 des Règles générales relatives aux ports maritimes et de pêche de l'URSS.

2.10. Les formalités d'arrivée et de départ des chandls sans équipage non pourvus de documents de bord sont remplies par l'équipe de service du port.

2.11. Les bâtiments qui font du cabotage sur de courtes lignes régulières reçoivent l'autorisation de naviguer, laquelle leur est délivrée par la surveillance portuaire pour la durée de validité minimum d'un des documents prescrits pour les bâtiments ayant en permanence un équipage. Les formalités des arrivées et des départs qui suivent sont à remplir par radiotéléphone et mention en est faite dans le rôle d'équipage avec indication de l'heure de l'accomplissement des formalités d'arrivée ou de départ et du préposé de service de la surveillance du port auprès duquel elles ont été accomplies.

2.12. Tous les bâtiments qui travaillent en permanence dans le port obtiennent l'autorisation d'y circuler chaque mois entre le 1<sup>er</sup> et le 5<sup>e</sup> jour du mois; à cette fin, ils doivent présenter à l'Inspection de la surveillance du port les documents suivants:

- a) le rôle d'équipage (en 2 exemplaires);
- b) les diplômes des cadres de l'équipage;
- c) les certificats des membres de l'équipage;
- d) le certificat donnant droit de naviguer sous le pavillon de l'URSS;
- e) le certificat du bâtiment;
- f) le certificat de navigabilité;
- g) le certificat du service de protection contre l'incendie;

h) le certificat sanitaire.

Quand des modifications surviennent dans la composition de l'équipage, l'autorisation doit être établie à nouveau.

2.13. Les capitaines des bâtiments étrangers font leur demande de prestations à fournir dans le port par l'entremise de l'agence INFLOT; les capitaines des bâtiments soviétiques remettent leur demande par l'entremise du Service des prestations fournies à la flotte de transport (SPFT).

### 3. NAVIGATION DANS LES EAUX DU PORT

3.1. Les capitaines (bateliers) des bâtiments qui font route et des bâtiments qui stationnent doivent tenir compte de l'intensité du trafic et des difficultés de la navigation dans les eaux du port; ils ne sont pas exonérés de la responsabilité pour les conséquences qui pourraient résulter du fait de n'avoir pas pris les mesures de précaution requises par la pratique fluviale courante ou par les circonstances particulières au cas donné.

3.2. Les propriétaires des bâtiments répondent pour les conséquences qui pourraient résulter de l'absence, sur leurs bâtiments, d'installations de signalisation et des feux prescrits par les DFND pour les bâtiments en marche et au stationnement.

3.3. Les capitaines des bâtiments qui naviguent dans la région du port doivent tenir compte de ce que les remorqueurs de port tractionnent soit sur remorque, soit par poussage, soit à couple; de nuit ils portent les feux prescrits pour les bâtiments isolés.

Quand ils remorquent, ils ne peuvent, en cas de croisement, manoeuvrer comme un bâtiment isolé. En cas de croisement, le conducteur du remorqueur doit attirer l'attention des autres conducteurs de bâtiments en émettant en temps utile des éclats de projecteur dirigés au-devant du bâtiment remorqué.

3.4. Les bâtiments ayant un tirant d'eau de 25 pieds peuvent être chargés et déchargés dans la rade du port. La manutention à quai dépend du niveau d'eau dans le port.

3.5. Quand un bâtiment passe devant des unités flottantes qui stationnent en rade ou près d'un quai, ou bien devant un lieu où travaillent des scaphandriers ou des travaux sous-eaux sont en cours, et particulièrement quand il passe devant des bâtiments qui chargent ou déchargent des poids lourds, il doit réduire sa vitesse au minimum pour garantir sa manoeuvrabilité et la sécurité des bâtiments ou unités en stationnement. Quand un bâtiment circule dans les eaux d'un port, son ancre doit être constamment prête à être mouillée.

3.6. Pour protéger les digues se trouvant sur le secteur entre les milles 44 - 72, quand le niveau d'eau dépasse 5 m d'après la station hydrométrique du port de Réni il est interdit aux bâtiments d'avancer à une vitesse pouvant causer des remous.

3.7. Les bâtiments qui naviguent sur le Danube sans toucher le port ne doivent pas entrer dans les eaux et dans les aires de stationnement du port, ni dépasser des bâtiments, ni exécuter des manoeuvres de virage pour suivre en sens inverse, ni mouiller dans l'attente de la pointe du jour.

3.8. Les bâtiments maritimes qui veulent virer pour continuer leur cours en sens inverse doivent tourner dans la région du mille 70,6. Le virage dans la région des quais à l'aide de remorqueurs du port est assuré sur la demande du capitaine du bâtiment et avec l'autorisation de la surveillance portuaire.

Les bâtiments maritimes de plus de 100 m de longueur qui veulent virer pour continuer leur route vers l'aval par vent du Sud doivent obligatoirement demander le concours de remorqueurs portuaires. Pour les autres bâtiments désirant virer il est recommandé au capitaine de demander le concours des remorqueurs afin d'éviter un stationnement prolongé en travers du chenal.

3.9. Le capitaine d'un bâtiment maritime qui décide de virer pour continuer sa route en sens inverse doit s'assurer que cette manoeuvre ne constituera pas un danger pour d'autres bâtiments en marche.

3.10. Les bâtiments fluviaux qui exécutent un virage en barrant le cours d'un autre bâtiment doivent achever leurs manoeuvres à une distance d'au moins 1 km du bâtiment en marche.

3.11. Tous les canots et vedettes qui circulent dans les eaux du port doivent, en temps utile, céder la route aux bâtiments à grand enfoncement et aux bâtiments qui remorquent, et agir de manière à ne pas entraver le mouvement de ces derniers.

3.12. La circulation des remorqueurs et des canots entre la rive gauche et des bâtiments qui stationnent en rade n'est autorisée que vers l'amont.

3.13. La région de l'entrée dans le bassin est déclarée section de fleuve dangereuse pour le croisement des bâtiments, étant donné que les possibilités de manoeuvre du bâtiment sortant du bassin sont limitées. Lors de la navigation dans cette région, les conducteurs sont tenus d'appliquer strictement les Règles de navigation et les présentes Dispositions et d'agir selon les exigences de la bonne pratique de navigation fluviale.

3.14. Les capitaines des bâtiments qui sortent du bassin pour s'engager dans le Danube sont tenus de communiquer leur intention par radio sur ondes ultra-courtes, de demander aux capitaines des bâtiments de la flotte portuaire des renseignements sur les mouvements d'autres bâtiments naviguant sur le fleuve et d'harmoniser leurs actions de manière à ne pas contraindre les bâtiments qui suivent le lit principal à exécuter des manoeuvres brusques.

3.15. A l'approche du confluent du Prut et de la sortie du bassin (mille 68,8), les capitaines doivent prêter une attention accrue aux bâtiments sortants. Les capitaines des bâtiments qui suivent le fleuve doivent adopter des mesures pour ne pas se trouver sur la voie du bâtiment sortant du bassin tant que celui-ci n'aura pas pris une position parallèle à la rive et ne sera pas à même de manoeuvrer librement.



Le bâtiment qui navigue sur le Danube doit, quand il aperçoit un bâtiment qui sort du bassin, diminuer sa vitesse et modifier son cours afin de ne pas compromettre la sécurité du bâtiment sortant du bassin.

3.16. Les montants qui serrent la rive gauche doivent, quand ils s'approchent du bassin sans connaître la situation dans le bassin, s'arrêter par rapport à la rive et ce n'est qu'après s'être assurés qu'il n'y a pas de bâtiments entrant dans le bassin ou en sortant, qu'ils peuvent continuer leur route.

3.17. Quand ils ont été informés de l'entrée d'un bâtiment maritime ou d'un convoi poussé dans le bassin, les bâtiments qui se trouvent dans le bassin doivent exécuter leurs manoeuvres de manière à ne pas entraver l'entrée de ces derniers.

3.18. Le pilotage de cours et dans le port est obligatoire pour tous les bâtiments maritimes, sauf pour les bâtiments dont les capitaines sont titulaires d'une autorisation spéciale délivrée par le chef de la SDP. Le pilotage est assuré de jour et de nuit.

3.19. Dans le port, le pilotage des bâtiments soviétiques n'est pas obligatoire; quant aux bâtiments étrangers ils sont tenus de recourir aux services des pilotes du port.

3.20. Les capitaines des bâtiments étrangers doivent, quand ils traversent le bras Tchatal d'Ismaïl, communiquer à la surveillance portuaire, par l'entremise de l'INFLOT, l'heure précise de leur arrivée dans la région du mille 64. Si le canot du pilote ne se trouve pas dans la région du mille 64, le bâtiment est tenu de se mettre à l'ancre.

3.21. La demande de pilotage doit être remise au préposé de la surveillance portuaire par le capitaine du bâtiment ou par l'entremise de son agent. Il convient d'indiquer dans la demande l'heure du commencement des manoeuvres, le tirant d'eau et la longueur du bâtiment.

Il est interdit d'envoyer un pilote à bord d'un bâtiment sans que le capitaine en ait fait la demande.

3.22. Les demandes de pilote de cours sont remises à l'agence INFLOT avant 16 h du jour qui précède le pilotage; l'heure doit être précisée quatre heures avant le commencement du pilotage.

3.23. Les demandes de pilote de port seront remises à la surveillance portuaire deux heures avant le commencement des manoeuvres.

#### 4. REMORQUAGE DES BATIMENTS DANS LES EAUX PORTUAIRES

4.1. Au cours des manoeuvres, c'est le capitaine du bâtiment maritime remorqué qui dirige et contrôle le travail des remorqueurs. Sa demande de remorqueur pour les opérations d'amarrage sera adressée au dispatcher de la flotte portuaire, sur ondes ultra-courtes et au moins 1 heure avant le commencement des manoeuvres.

4.2. La demande du capitaine de lui fournir un remorqueur pour faire sortir son bâtiment du port ou pour le déplacement de bâtiments dans le port sera remise, par l'agence, au dispatcher de la flotte portuaire au moins 2 heures avant le commencement des manoeuvres.

L'heure indiquée dans la demande doit être concertée avec le Bureau central de dispatche du port.

4.3. En l'absence de demande de remorqueur, c'est le pilote du port qui décide du nombre de remorqueurs requis pour la manoeuvre, et le capitaine n'a pas le droit de refuser ces services.

4.4. Les bâtiments maritimes qui désirent s'amarrer dans le bassin sont tenus d'avoir recours aux remorqueurs du port.

4.5. Le capitaine du remorqueur ou le capitaine adjoint de l'équipe de service dirige les opérations de remorquage des chalands et d'autres unités non motorisées.

4.6. Dans le port, la traction est effectuée sur remorque, à couple ou par poussage. Le conducteur du remorqueur choisit le mode de traction et le batelier du chaland est tenu d'assurer l'exécution de la traction par le moyen choisi.

4.7. Quand la puissance du remorqueur ne dépasse pas 1000 c.v., le capitaine du remorqueur n'est autorisé à manoeuvrer qu'un seul chaland s'il tractionne à couple ou par poussage ou bien exécute des manoeuvres aux quais du port. Quand la puissance du remorqueur dépasse 1000 c.v., il est autorisé à manoeuvrer et à remorquer deux barges.

4.8. Les bateliers sont tenus d'aider à ce que les manoeuvres dans le port soient exécutées sans accident, conformément à la bonne pratique de navigation fluviale et aux exigences des circonstances données; à cette fin, ils doivent:

a) avant le commencement du remorquage, informer le conducteur du remorqueur de l'état technique de la coque et des installations de la barge;

b) à la levée de l'ancre, communiquer au capitaine du remorqueur la longueur et la direction de la chaîne d'ancre;

c) préparer, avant l'amarrage, les amarres, les haussières et les défenses;

d) au mouillage, laisser filer la chaîne d'ancre sur une longueur suffisante pour préserver le bâtiment contre la dérive et, si nécessaire, mouiller les deux ancres; manier les ancres comme il se doit pour éviter un accident;

e) manoeuvrer comme il se doit la barre;

f) jeter, filer, attacher les câbles, mettre les défenses;

g) assurer à bord de la barge la présence d'au moins deux personnes, le batelier inclus (une pour manier la barre et l'autre, le treuil); en cours de route, le matelot doit se trouver en vigie pour observer ce qui se passe devant; quand il s'agit de convois composés de sections de barges, le batelier doit se trouver près du treuil;

h) à la vue d'un danger imminent, le batelier est tenu d'en avertir d'urgence le conducteur du remorqueur et quand l'avarie est inévitable, il doit prendre toutes les mesures pour en réduire les conséquences;

i) au cours des manoeuvres, il est strictement interdit au batelier de monter à bord du remorqueur.

4.9. Le bateau remorqué doit passer les câbles de remorque au remorqueur du port. Le capitaine (batelier) du bâtiment remorqué est responsable pour la fixation correcte et sûre du câble de remorque ainsi que pour la solidité, la qualité et la longueur du câble.

4.10. Lors du remorquage d'un bâtiment non motorisé, les amarres ne seront passées et l'ancre ne sera levée que sur l'ordre du capitaine du remorqueur.

4.11. Quand des barges et des sections de barges sont placées dans une formation, le capitaine du remorqueur est tenu de veiller à ce que chaque unité fasse mouiller son ancre et laisse filer la chaîne d'ancre sur la longueur requise. Le mouillage cap à l'aval est interdit.

4.12. Le capitaine du remorqueur peut abandonner son convoi en rade seulement après que le batelier lui aura communiqué que les chalands ont laissé filer les chaînes d'ancre sur la longueur nécessaire et que les ancres tiennent bien; il est tenu de s'assurer que les bâtiments sont placés dans les limites de la région autorisée et portent de nuit les feux prescrits.

4.13. Les barges (sections de barges) arrivées en rade en un état technique défectueux (la coque a perdu son étanchéité, absence d'ancre, mauvais état de la barre, des appareils de mouillage, d'amarrage, de remorquage etc.), constituant une menace pour la sécurité d'autres bâtiments ou des installations hydrotechniques, seront garées dans le port par le remorqueur du propriétaire des bâtiments concernés, selon les instructions de la surveillance du port. Tant qu'elles n'ont pas été réparées, ces unités (sections de barges) ne sont pas autorisées de charger (décharger), ni de quitter le port.

4.14. Quand le capitaine d'un remorqueur constate qu'une barge va à la dérive ou s'il en reçoit des signaux, il doit adopter d'urgence des mesures pour lui prêter secours au compte du propriétaire, sans demande préalable.

4.15. Quand un chaland sans équipage est placé dans une formation ou en est détaché, c'est le batelier de l'équipe de service mobile qui doit passer et recevoir les amarres. Il est également tenu de vérifier si les chalands qui restent dans la formation stationnent en sécurité. En cas de nécessité, il peut demander au conducteur du remorqueur d'adopter les mesures nécessaires pour éviter la dérive des chalands.

4.16. Les bâtiments de la flotte portuaire sont placés sous les ordres du dispatcher de service de la flotte portuaire. La responsabilité pour les exécutions des manoeuvres incombe au capitaine ou au capitaine-adjoint de service du remorqueur.

4.17. Pendant des opérations d'amarrage à des chalands stationnant à quai, les opérations de chargement de ces derniers seront interrompues.

4.18. Par visibilité réduite (brouillard, brume, chute de neige, bourrasque de poussière, etc.), quand les deux rives du Danube ne sont pas visibles, la circulation des bâtiments non équipés d'installation de radar est interdite dans les eaux du port.

4.19. Quand la vitesse du vent dépasse la valeur 7 d'après l'échelle Beaufort, le travail est interdit aux remorqueurs de port et les bâtiments ne peuvent exécuter des opérations d'amarrage. Si, dans les documents de bord du bâtiment concerné figure une valeur inférieure à 7, il convient de respecter cette restriction.

## 5. STATIONNEMENT DES BATIMENTS DANS LE PORT

5.1. Pour l'exécution des opérations de fumigation, les bâtiments doivent s'amarrer au chaland placé au mille 70,7 de la berge consolidée. Les capitaines qui amarrent leur bateau pour des opérations de fumigation doivent arrêter leurs machines principales, placer en sûreté leur bâtiment en faisant mouiller deux ancrs et filer une longueur de câble suffisante.

5.2. La rive nord du bassin est désignée pour le stationnement des bâtiments de la flotte portuaire.

La partie sud du bassin est réservée à la Base de prestations techniques de Réni.

Sans autorisation de l'administration de la flotte portuaire ou de la Base de prestations techniques, il est interdit d'y placer d'autres bâtiments.

Le canot "Smeli" affecté au service de lutte contre l'incendie stationne au mille 68,0; les canots à passagers stationnent au débarcadère situé au mille 68,8.

La gare maritime se trouve au mille 69,5.

Les bâtiments affectés à l'approvisionnement en combustible stationnent au quai au mille 67,9. Chaque bâtiment est tenu de mouiller son ancre.

Les remorqueurs étrangers accostent au ponton au mille 68,8.

5.3. Afin d'assurer la sécurité des manoeuvres dans les eaux du port et pour ne pas encombrer la voie d'eau, les chalands ne sont autorisés à stationner qu'en formations communes, dans les limites des régions y désignées et indiquées dans le schéma annexé.

Pour que les bâtiments puissent mieux s'orienter, des signaux portant les numéros des régions respectives sont installés sur la rive gauche. Les chalands doivent mouiller de manière que leur proue soit placée face à ces signaux.

Les capitaines (bateliers) répondent pour les conséquences pouvant résulter du fait que leurs bâtiments stationnent en dehors de ces régions.

5.4. Les régions 1 à 6 sont désignées pour le stationnement des chalands avec équipage de la SDP. Les convois sont formés dans la région N° 1.

REMARQUE - En cas de formation d'un convoi pendant la nuit ou entre 14 et 16 heures, le capitaine du remorqueur doit veiller à ce qu'il n'y ait pas de bruit provenant d'émissions radiophoniques ou de coups de sifflet.

Les régions 2 et 3 sont désignées pour le stationnement des chalands qui attendent le départ.

Les régions 4, 5 et 6 sont désignées pour le stationnement des chalands qui attendent l'exécution des opérations de chargement dans le port.

La région 7 est désignée pour le stationnement des chalands qui attendent l'exécution des formalités d'arrivée.

5.5. La région 8 est désignée pour le stationnement des chalands de la MAHART. Les chalands nouvellement arrivés seront placés sur la même ligne que les chalands qui s'y trouvent déjà. Le capitaine du remorqueur doit, après la réception des chalands par les autorités, placer les chalands chargés de marchandises en transit dans la formation côté rive. Les chalands à vide seront garés dans la formation de manière qu'après avoir été chargés et placés côté chenal, ils ne dépassent pas les limites de la région 8.

5.6. Les régions 4, 5 et 6 sont désignées pour les convois "Dunaïtrans" qui arrivent dans des formations composées en grande partie de chalands de la SDP; par la suite, les chalands de la BRP seront placés dans les régions 24/a ou 25/a, tandis que les sections de barges de la BRP seront attachées au premier coffre d'amarrage.

Les régions 24/a et 25/a sont désignées pour les convois "Dunaïtrans" composés en grande partie de chalands de la BRP; par la suite, les chalands de la SDP seront garés dans les régions 4, 5 et 6, tandis que les chalands sans équipage et les sections de barges de la SDP seront placés dans la rade inférieure, dans la région du mille 66,3.

5.7. Les régions suivantes sont désignées pour la formation des convois "Dunaïtrans" qui s'approprient à partir:

a) quand la majorité des chalands appartient à la SDP, les convois seront formés dans les régions 1, 2 et 3 où seront amenés les chalands de la BRP;

b) quand la majorité des barges appartient à la BRP, les convois seront formés dans les régions 22a et 23a où seront amenées les barges de la SDP;

c) quand un convoi est composé en grande partie de sections de barges de la BRP, il sera formé dans la région du mille 67 où seront amenées les barges et les barges en sections de la SDP;

d) quand la majeure partie des sections de barges appartient à la SDP, les convois seront formés en aval de l'entrée dans le bassin au mille 66,3 où seront amenées les barges et les sections de barges de la BRP.

5.8. Toutes les manoeuvres d'un convoi "Dunaïtrans" qui sont en rapport avec la composition ou la décomposition d'un convoi combiné sont exécutées par le remorqueur (pousseur) du convoi. En cas de nécessité, sur la demande du capitaine du bâtiment (ou de son agent), les dites manoeuvres peuvent être exécutées par des remorqueurs de la flotte portuaire. Cette prestation est payée à l'armement auquel appartient la traction.

5.9. Les régions 21, 22 et 23 sont désignées pour le stationnement des barges de la BRP qui s'apprêtent à partir.

5.10. Les régions 24a et 25a sont réservées au stationnement des barges de la BRP qui attendent l'exécution des opérations de chargement.

5.11. Les régions 22a et 23a sont réservées pour les manoeuvres de formation des convois de la BRP qui s'apprêtent à quitter le port.

5.12. La région 24 est réservée pour le stationnement des chalands yougoslaves et la région 25 pour les chalands yougoslaves qui arrivent. Les chalands doivent être placés en formations composées d'une seule rangée.

5.13. La région en aval du signe qui balise le mille 69 est réservée au stationnement des chalands de la ČSPD. Les chalands sont placés à 30 mètres de la rive; ils doivent mouiller leur ancre.

5.14. La région 26 est réservée au stationnement des chalands de la DDSG et de la BL; les chalands à lège et en charge seront placés dans la même formation.

5.15. Les régions 26a et 27a sont réservées pour le stationnement des convois des entreprises de navigation: BRP, NR, DDSG, BL, JRB, RBK, qui attendent l'exécution des formalités d'arrivée.



5.16. La région entre les milles 68,8 - 68,3 est réservée sur une distance de 100 - 200 m de la rive gauche pour le stationnement des bâtiments maritimes qui exécutent des opérations de chargement en rade.

Les capitaines doivent garer leurs bâtiments en jetant les deux ancres et de manière que l'ancre gauche permette d'éviter que le bâtiment soit projeté contre le quai et que l'ancre droite n'encombre pas la voie navigable par vents du Sud. Les chaînes d'ancre doivent être filées sur une longueur suffisante pour assurer la sécurité du stationnement du bâtiment à côté de l'engin flottant. Les chalands placés aux extrémités et les grues flottantes qui se trouvent à côté d'un bâtiment maritime doivent porter de nuit des feux blancs. Lors de la manutention de la cargaison des bâtiments maritimes en rade, les grues flottantes et les chalands ne seront placés que du côté droit.

Les chalands (sections de barges) qui stationnent près d'une grue flottante doivent passer leurs amarres au bâtiment maritime.

5.17. Les bâtiments arrivés dans le port qui n'ont pas encore reçu l'autorisation de s'amarrer à un quai, doivent mouiller dans la région des milles 63 - 64,5. La surveillance du port peut autoriser le stationnement temporaire dans la région du mille 68 à un bâtiment maritime qui attend l'amarrage au quai N° 8 ou N° 9. Le capitaine doit mouiller deux ancres à 100 m de la rive gauche, de manière à ne pas entraver l'arrivée et le départ d'autres bâtiments au quai N° 9 et à ne pas bloquer la voie navigable.

5.18. Les régions entre les milles 66,3 et 66,7 ainsi que 66,8 et 67,1 de la rade aval sont réservées pour le stationnement des barges et sections de barges pour marchandises solides.

5.19. Trois coffres d'amarrage avec barges sont installés dans la rade inférieure du port. Les coffres d'amarrage sont comptés de l'amont vers l'aval; l'amarrage à ces installations est à exécuter selon les dispositions suivantes:

a) 8 unités, à raison de 4 unités à chacun des bords d'une barge d'amarrage peuvent être attachées à chaque coffre d'amarrage. Aux 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> coffres d'amarrage, il est permis de placer en plus jusqu'à 4 unités à chacun des bords des barges d'amarrage, les 5<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> unités comptées à partir de la barge devant mouiller l'ancre;

b) les chalands qui seront chargés le lendemain doivent être placés dans la 2<sup>e</sup> rangée, aux 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> coffres d'amarrage; ils ne sont pas tenus de mouiller l'ancre mais chaque chaland doit passer ses amarres à la 1<sup>ère</sup> rangée.

c) les chalands et les barges d'allègement qui ont à bord des marchandises de grande valeur sont à attacher au 2<sup>e</sup> coffre d'amarrage, du côté droit de la barge d'amarrage.

5.20. Quand ils font garer et stationner leurs bâtiments dans le port, les capitaines (bateliers) doivent veiller à ce que leurs unités ne dépassent pas les limites des régions qui leur sont réservées et n'obstruent pas l'accès au bassin et à la gare maritime.

5.21. Les chalands amenés dans le port par un remorqueur sont placés par ce dernier en une rangée dans la région de stationnement. Si la région de stationnement est occupée, les chalands seront garés dans la région de leur réception et, après que les autorités auront exécuté les formalités d'arrivée, ils seront placés en une formation commune dans la région désignée.

Les chalands placés dans une formation commune sont considérés comme arrivés dans le port.

5.22. Les capitaines de remorqueur qui abandonnent leurs chalands avant l'accomplissement des formalités d'arrivée par les autorités du port, doivent placer leurs chalands en une rangée. Les capitaines des remorqueurs en transit peuvent continuer leur route avec l'autorisation de la surveillance du port et après que leur agent aura confirmé que les chalands abandonnés seront placés dans la formation commune par un autre remorqueur dès qu'ils auront été reçus par les autorités compétentes. Le capi-

taine du remorqueur en transit n'est pas exonéré de la responsabilité au cas où ses chalands n'ont pas été placés en temps voulu dans la formation commune.

S'il n'a pas reçu de confirmation qu'un autre remorqueur placera ses chalands dans la formation commune, le capitaine du remorqueur en transit est tenu de remplir les formalités d'arrivée auprès des autorités compétentes et de placer ses chalands dans la formation commune.

5.23. Chaque batelier doit adopter toutes les mesures requises pour placer son chaland dans une formation commune et organiser une veille commune. Cette formation est placée sous ses ordres. La personne chargée de la veille doit se trouver en permanence à sa place et avoir une vue d'ensemble sur la formation; elle est tenue de veiller à l'état des chalands placés dans la formation, aux amarres, aux feux d'ancre, d'aider à ce que les chalands qui se trouvent au milieu de la formation puissent au besoin être déplacés, de rassembler les chalands en formation commune, d'assurer l'amarrage des chalands aux remorqueurs ou aux canots qui veulent les accoster.

5.24. Le capitaine d'un remorqueur qui a décomposé une formation de chalands avec équipage à bord est tenu de recomposer la formation sans attendre d'y être invité. Dans la rade aval, le stationnement de chalands en formation commune est assuré par le remorqueur de l'équipe de service.

5.25. Quand des chalands qui se trouvent au milieu de la formation sont déhalés, ils seront remplacés par d'autres chalands qui devront mouiller leurs ancres en conséquence. Quand plus d'un chaland est déhalé du milieu de la formation et que d'autres chalands ne prennent pas leur place, la formation doit être recomposée par le déplacement des chalands et de leurs ancres.

5.26. Les capitaines (bateliers) doivent veiller à ce que leurs bâtiments stationnent en sécurité dans le port. En cas de stationnement, le batelier est tenu de laisser filer la chaîne d'ancre sur une longueur qui exclut la dérive du chaland qui est en rade ou le mouvement du chaland amarré à quai.

5.27. Avant de remettre les bâtiments sans équipage à l'équipe de service, le capitaine du remorqueur doit vider complètement les cales et les espaces entre les compartiments de fond, tout comme il est tenu de vérifier si les ouvertures des compartiments sont fermées hermétiquement et si les appareils de mouillage sont en bon état.

A l'approche de la rade aval, le capitaine doit demander à l'équipe de service où doit-il garer son convoi.

Les bâtiments sans équipage sont considérés remis à l'équipe de service quand ils ont été garés en sécurité selon les indications de l'équipe de service, quand toutes les ouvertures des compartiments ont été hermétiquement fermées et les ancres mouillées. L'heure exacte de leur prise en charge et celle de leur remise seront inscrites dans l'acte de prise en charge.

5.28. Le capitaine (le second de service du capitaine) d'un bâtiment avec une veille mobile doit contrôler toutes les deux heures l'état des chalands, des chalands-citernes stationnant dans la rade aval. Les résultats de la visite seront consignés en détail dans le journal de bord et communiqués au préposé de l'équipe de service, ainsi qu'au préposé de service de la surveillance du port.

5.29. Le conducteur du remorqueur de l'équipe de service est tenu, au stationnement et pendant l'exécution de manoeuvres dans la rade aval, d'organiser la veille des bâtiments desservis par l'équipe de service et d'informer le capitaine de la veille mobile.

5.30. Les bâtiments maritimes qui stationnent dans la rade doivent porter les feux d'ancre prescrits par le Règlement international pour prévenir les abordages en mer de 1972.

Les bâtiments fluviaux doivent porter à la proue les feux d'ancre prescrits à l'art. 3.20 des DFND. Quand les chalands stationnent dans la rade en formation commune, les feux d'ancre seront installés sur les chalands placés aux extrémités de la formation. La veille mobile de l'équipe de service doit assurer durant toute la nuit la luminosité adéquate des feux d'ancre placés sur les chalands desservis par eux.

5.31. En cas de stationnement prolongé par hauts niveaux sur le Danube (plus de 300 cm d'après la station hydrométrique), les capitaines des bâtiments et les bateliers sont tenus de déplacer les ancres de leurs unités afin d'en éviter l'envasement.

5.32. Lors de l'amarrage au quai ou du déhalage d'un bâtiment maritime, un préposé de service de la surveillance portuaire et le dispatcher de la région (arrimeur) doivent se trouver sur le quai. Lors de l'amarrage des chalands au quai, la présence de l'arrimeur est obligatoire.

5.33. Le lieu exact pour l'amarrage d'un bâtiment maritime est établi par le représentant de la région; ce dernier doit se trouver sur le quai au moins vingt minutes avant l'accostage du bâtiment et indiquer au représentant de la surveillance du port où doit se trouver la proue du bâtiment après son amarrage.

5.34. Afin d'éviter l'endommagement de bâtiments, d'ouvrages portuaires ainsi que pour prévenir des accidents, le dispatcher de service de la région est tenu de préparer le quai (au moins 20% de la longueur du bâtiment) en temps utile, de veiller à ce qu'il n'y ait pas de grues portiques là où se trouveront la poupe et la proue du bâtiment.

L'amarrage d'un bâtiment maritime au quai entre des bâtiments qui y stationnent déjà est interdit.

5.35. Les préposés (chefs de région) qui sont chargés des quais répondent pour la mise en application des dispositions concernant la préparation des quais pour l'accostage et le départ des bâtiments; les quais doivent être prêts au moins une heure avant l'arrivée du bâtiment; quand les bâtiments doivent être déplacés d'un quai à l'autre, ces quais doivent être prêts au moment du commencement des manoeuvres de déplacement.

5.36. Le pilotage dans le bassin des bâtiments maritimes dont le tonnage est de 5.000 brt et plus n'est autorisé que pendant le jour.

5.37. Les bâtiments ne peuvent changer de lieu de stationnement dans le port qu'avec l'autorisation de la surveillance du port; les bâtiments étrangers doivent, en outre, obtenir l'autorisation des autorités garde-frontières.

5.38. En cas d'accident dans les eaux du port, les capitaines (bateliers) sont tenus d'en informer la surveillance portuaire et de présenter dans les 24 heures au capitaine du port un acte établi par les deux parties et contenant des explications, un schéma, un extrait du journal de bord et du journal des machines.

5.39. Après avoir reçu un avis de tempête, le préposé de service de la surveillance du port en informe, par radio sur ondes ultra-courtes (voie 16), les bâtiments stationnant dans le port, l'équipe de service de la SDP, le dispatcher du port, l'INFLOT et le service des prestations à la flotte.

## 6. HIVERNAGE

6.1. Les chalands pour marchandises solides sont garés près de la rive sud-ouest du bassin.

6.2. Les propriétaires de bâtiments doivent présenter leurs demandes par écrit au capitaine du port jusqu'au 15 novembre en indiquant le nombre et les types de bâtiments qu'ils voudraient faire hiverner.

6.3. Les propriétaires de bâtiments dont la demande de mise en hivernage n'a pas été acceptée par le chef du port doivent faire sortir leurs bâtiments du port avant le commencement du charriage.

6.4. Les bâtiments qui vont hiverner dans le port seront amenés dans le bassin en temps utile, avant le commencement du charriage, par le remorqueur du port qui sera mis à la disposition du propriétaire du bâtiment sur la demande de ce dernier.

6.5. En période de charriage, les bâtiments qui doivent hiverner dans le port seront amenés dans le bassin par le remorqueur du propriétaire des bâtiments.

6.6. Les chalands (chalands-citernes) qui se trouvent en rade pendant le charriage et auxquels la possibilité d'hiverner dans le bassin n'a pas pu être accordée seront, à titre d'exception, garés près de la rive par le remorqueur du propriétaire. Le propriétaire est tenu de désigner le remorqueur qui doit accomplir cette manoeuvre ainsi que la personne responsable pour la sécurité du stationnement de ses bâtiments sur le fleuve.

6.7. Les bateliers des chalands (chalands-citernes) doivent placer leurs bâtiments dans le bassin près de la rive de manière que la réserve d'eau sous la quille soit d'au moins 20 cm.

## 7. OPERATIONS DE MANUTENTION DANS LE PORT

7.1. Les opérations de chargement et de déchargement des marchandises générales sont exécutées aux quais 1 à 9, 15, 16, 22, 23, 25 et 26.

7.2. Les marchandises en vrac (minerais, charbon, coke, etc.) sont transbordées dans le bassin aux quais 30 à 33.

7.3. Les marchandises en transit chargées en vrac (phosphate, pyrite, bauxite, etc.) sont transbordées au quai 14, et dans la rade elles le sont de "bord à bord".

7.4. Les marchandises détériorées doivent être immédiatement transportées hors des limites du port ou détruites par le propriétaire et à son compte.

7.5. Les bâtiments maritimes exécutent des opérations de chargement dans le port aux quais 8, 9, 15 et 16. Dans certains cas, ils peuvent également exécuter ces opérations aux quais 1 à 5. Lors de bas niveaux d'eau sur le fleuve, les bâtiments maritimes s'amarront au "chaland-tampon" ou au chaland à charger ou à décharger. Le capitaine du bâtiment est tenu d'assurer les manoeuvres d'amarrage du bâtiment quand les chalands sont remplacés par d'autres.

7.6. Le batelier du chaland placé au quai comme "tampon" doit assurer la sécurité de l'amarrage du bâtiment maritime; il doit prendre et passer sur le quai les câbles d'amarrage, placer les défenses, etc.

7.7. Les opérations de chargement de marchandises dangereuses seront exécutées après avoir été concertées avec la section technique portuaire chargée de la lutte contre l'incendie et avec les organes de la surveillance sanitaire, et en appliquant strictement les prescriptions en vigueur dans ce domaine (МОПОГ, art. 420, volume I). Le chargement des produits pétroliers est à effectuer dans la région pétrolière du port.

7.8. Quand le niveau d'eau du Danube baisse et aussi quand le tirant d'eau du bâtiment augmente en résultat de son chargement, l'administration du bâtiment est tenue de veiller à la profondeur sous la quille pour éviter que le bâtiment s'engrave.

7.9. Au cours des opérations de chargement des chalands, des barges d'allègement et des citernes, les bateliers sont tenus de se trouver en permanence à bord du bâtiment, d'assurer l'exécution correcte des opérations de manutention, de contrôler l'observation des conditions techniques prescrites et du plan d'arrimage et de fixation des marchandises.

7.10. Le dispatcher de service du port doit avertir le capitaine (batelier) du bâtiment qu'il devra amarrer (ou changer de place) deux heures avant le commencement de l'opération quand l'opération aura lieu de jour, et jusqu'à 16 heures, quand elle aura lieu de nuit.

Le capitaine (batelier) du bâtiment est tenu de prendre les mesures requises afin que son bâtiment soit prêt aux manoeuvres à l'heure indiquée par le dispatcher du port et, au besoin, il doit demander un pilote et des remorqueurs.

Les chalands sans équipage doivent être attachés aux coffres d'amarrage dans l'ordre de leur placement au quai.

Si un chaland n'est pas prêt pour l'exécution des manoeuvres, le temps d'attente du remorqueur sera payé au port par le propriétaire du chaland.



## 8. EMBARQUEMENT ET DEBARQUEMENT DES PASSAGERS

8.1. L'embarquement et le débarquement des passagers sont exécutés sous la direction de l'administration du bâtiment.

8.2. L'embarquement des passagers à bord de canots qui travaillent en rade et leur débarquement peuvent avoir lieu seulement après que le bâtiment a mouillé l'ancre.

8.3. L'embarquement des passagers à bord de bâtiments maritimes qui stationnent en rade et leur débarquement s'effectuent par le planchon principal du bord droit. Si cette condition ne peut être remplie, le bâtiment maritime doit avertir les bâtiments qui passent de ce que l'embarquement (le débarquement) s'effectue du bord gauche; pour ce faire, il hissera de jour un pavillon rouge-blanc et montrera de nuit un feu rouge et un feu blanc.

8.4. Les bâtiments ne peuvent accoster au ponton de la gare maritime qu'après y avoir reçu l'autorisation des autorités garde-frontières.

8.5. En cas de tempête, quand la circulation des canots à passagers est impossible, les équipes de manutention seront amenées à bord des bâtiments par les remorqueurs de port conformément aux règles techniques de sécurité en vigueur.

8.6. Il est interdit d'embarquer des passagers en état d'ébriété.

8.7. L'embarquement et le débarquement des passagers dans le port ont lieu aux débarcadères pour passagers. Le chef de la flotte portuaire et les capitaines des bâtiments sont responsables pour l'organisation et la sécurité du transport des passagers à bord des bâtiments de la flotte portuaire.

## 9. ORDRE, SECURITE ET PROTECTION DES OUVRAGES DANS LES EAUX DU PORT

9.1. Aux quais 5, 7, 8, 9, 15 et 16, il y a des blocs en béton armé. En conséquence, à l'amarrage il est interdit de jeter l'ancre à une distance de moins de 100 m.

9.2. A l'amarrage, l'angle d'approche du bâtiment au quai ne doit pas dépasser  $15^{\circ}$  auprès d'une vitesse de 0,2 m/s au maximum.

Il est obligatoire de placer des défenses aux endroits où le bâtiment peut toucher le quai.

9.3. Les chalands doivent être amenés au quai par le côté, c'est-à-dire avec le bord parallèle au pare-choc sur pieux.

9.4. Les bâtiments qui exécutent des opérations de chargement à des quais bordés de pare-chocs sur pieux (1-9, 22 et 23, 30-33) doivent veiller à leur position et, s'ils gîtent, cesser les opérations de chargement pour en éclaircir les raisons.

9.5. Les bâtiments maritimes qui exécutent des manoeuvres d'amarrage dans le bassin sont tenus d'utiliser à cet effet les remorqueurs du port.

9.6. Les bâtiments maritimes qui, dans le bassin, stationnent à quai sans mouiller l'ancre doivent, pour quitter le quai, recourir à l'aide des remorqueurs.

9.7. Il est interdit à tout bâtiment maritime qui se trouve sur le fleuve de s'amarrer à quai sans mouiller l'ancre.

9.8. En quittant le quai, les bâtiments sont tenus de veiller à ce que leur genou de poussage ne heurte pas les pare-chocs sur pieux et ils ne doivent pas utiliser l'embossure de poupe.

9.9. Il est interdit à un bâtiment qui stationne à quai dans le port de faire marcher les hélices de ses moteurs principaux.

9.10. Les bâtiments en cause dans un cas d'avarie ne peuvent quitter le port après l'accident sans l'autorisation de la surveillance portuaire.

Tous les dommages causés par un bâtiment à des ouvrages du port seront réparés au compte du propriétaire du bâtiment.

9.11. Il est interdit d'émettre des signaux sonores autres que les signaux réglementaires.

9.12. Le maître de l'engin de dragage est tenu:

a) avant le commencement des travaux, de présenter au capitaine du port, pour approbation, le schéma de l'engin et la direction de travail de son engin, ainsi que l'emplacement de ses ancres et l'ordre de passage des bâtiments dans le bassin;

b) les lieux d'attache des câbles ainsi que le changement du lieu de travail seront concertés avec le chef de la Section des ouvrages hydrotechniques et des ouvrages d'art du port et avec la surveillance portuaire.

9.13. Les scaphandriers ne peuvent travailler dans les eaux du port qu'avec l'autorisation accordée par le capitaine du port sur la demande de la Section des ouvrages hydrotechniques et des ouvrages d'art du port, ou sur la demande du capitaine du bâtiment; le lieu et l'heure des travaux seront indiqués dans la demande.

Le capitaine du canot à partir duquel travaillent les scaphandriers doit être en contact permanent sur ondes ultra-courtes avec la surveillance du port et le dispatcher du port.

Sur la demande de la surveillance du port et du dispatcher, les travaux des scaphandriers seront immédiatement interrompus.

9.14. Il est interdit d'utiliser l'eau du port comme eau potable. Un bâtiment spécialement affecté à cette fin dans le port fournit l'eau potable sur demande.

9.15. Après l'amarrage, les capitaines des bâtiments sont tenus d'établir des panneaux de protection contre les rats sur toutes les amarres attachées au quai.

## 10. ORDRE, PROTECTION ET CIRCULATION DANS LES EAUX DU PORT

10.1. L'entrée sur le territoire du port n'est autorisée que par les points de contrôle et d'entrée.

10.2. Le Bureau de délivrance des permis se trouve dans la première région, dans l'immeuble où sont remplies les formalités de sortie des effets personnels.

10.3. Le territoire et les eaux du port maritime marchand de Réni sont soumis à un régime et placés sous la surveillance des autorités compétentes (BOXP).

10.4. Toute personne qui se trouve sur le territoire du port doit avoir un laissez-passer ou un autre document qui l'autorise à séjourner sur le territoire du port et le présenter à la première demande du préposé de la surveillance du port ou des autorités garde-frontières.

10.5. La visite de bâtiments étrangers par des personnes ne faisant pas partie de l'équipage ou par des représentants d'organisations étrangères, sera organisée par le capitaine du bâtiment après qu'il l'aura concertée, par l'entremise de l'INFLOT, avec la Section de contrôle et de délivrance des laissez-passer ainsi qu'avec les autorités compétentes (BOXP).

10.6. L'entrée sur le territoire et dans les eaux du port, tout comme la conduite des bâtiments et la manipulation des machines, l'exécution de travaux à bord du bâtiment, la gestion du transport, la manipulation des installations de transbordement et l'exécution de tous autres travaux sont interdites dans un état d'ébriété.

10.7. Le propriétaire du bâtiment est tenu de veiller à ce que le bâtiment qui stationne dans le port et les marchandises qui se trouvent à son bord soient placés sous une garde appropriée.

10.8. La vitesse de déplacement des moyens de transport sur le territoire du port ne doit pas dépasser 5 km/h. La circulation des piétons et des moyens de transport est autorisée par les points de passage des régions 1, 2 et 3.

10.9. Au cours de l'exécution, dans le port, de manoeuvres par chemin de fer, les équipes occupées à ces travaux doivent faire preuve d'une attention accrue, émettre à temps les signaux et prévenir les ouvriers et les chauffeurs du mouvement du train.

Le préposé de service doit communiquer par radio les renseignements sur les mouvements du train.

Quand le train est en marche, le travail des grues tout comme la circulation d'autres moyens de transport terrestre doivent s'arrêter. Pendant les manoeuvres, il faut faire quitter les wagons.

10.10. Les communications téléphoniques avec les services administratifs du port peuvent avoir lieu en appelant les numéros suivants:

a) Administration du port:

Dispatcher en chef: 4-33

Dispatcher de service dans le port: 2-28 et 6-49

Dispatcher de la première région: 4-14

Dispatcher de la deuxième région: 3-31

Dispatcher de la troisième région: 2-42

Dispatcher de la flotte portuaire: 2-77

Dispatcher de la région des produits pétroliers: 3-64

b) Inspection de la surveillance portuaire: 2-49 et 6-48

c) Pompiers du port: 2-01

Canot "Smeli" affecté à l'extinction d'incendie: 2-02

d) Section sanitaire et de quarantaine: 4-94

e) Douane: 3-24

f) Point de passage et de contrôle du port: 4-22

g) Dispatcher du Service des prestations à la flotte: 3-11 et 6-60

h) Dispatcher de l'INFLOT: 2-26 et 3-09

## 11. UTILISATION DES INSTALLATIONS DE RADIOCOMMUNICATION DANS LES EAUX PORTUAIRES

11.1. Les communications entre les remorqueurs et les bâtiments maritimes remorqués sont à établir par radio sur ondes ultra-courtes.

11.2. Lors de la circulation dans les eaux portuaires, tous les automoteurs doivent brancher leur station travaillant sur ondes ultra-courtes sur la voie 16.

11.3. Dans les limites des eaux portuaires, les stations suivantes travaillent sur ondes ultra-courtes:

- a) Surveillance du port, préposé de service - sur la voie 12
- b) Dispatcher du port - sur la voie 12
- c) Agence INFLOT: pour l'appel - sur la voie 16; pour le travail - sur la voie 9
- d) Filiale du Service des prestations à la flotte et équipe du port - sur la voie 9
- e) "Réni radio" - sur les voies 16 et 26

Il est interdit d'utiliser les stations travaillant sur ondes ultra-courtes pour des conversations qui n'ont pas un caractère de service.

11.4. Les conversations radiophoniques portant sur les travaux opératifs doivent être brèves, concrètes et s'écouler seulement sur la voie de travail, leur durée ne dépassant pas une minute, excepté en cas d'avarie.

Toutes les conversations radiophoniques doivent être interrompues dès réception du signal "sécurité".

A la fin des conversations sur la voie de travail, la station de bord doit immédiatement être branchée sur la voie 16.

11.5. La correspondance par radio des bâtiments qui stationnent dans le port sera écoulee par les capitaines par l'entremise de la station côtière du port.

## 12. REGIME DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE DANS LE PORT

12.1. Toute personne qui aperçoit un incendie sur le territoire du port ou à bord d'un bâtiment doit immédiatement en aviser par téléphone l'équipe des pompiers en composant le numéro 2-01, ou la vedette "Smeli" affecté à la lutte contre l'incendie en composant le numéro 2-02, et indiquer le lieu exact de l'incendie.

Les téléphones 2-01 et 2-02 doivent toujours être en bon état et ne pas être occupés par d'autres communications.

En cas d'incendie, les bâtiments en informent en même temps sur ondes ultra-courtes la surveillance du port et le dispatcher du port sur la voie 12, et tous les bâtiments qui se trouvent dans le port sur la voie 16.

12.2. Les bâtiments qui se trouvent à proximité d'un bâtiment sinistré doivent, sans attendre des instructions, interrompre leur travail et aller porter secours au bâtiment sinistré en utilisant à cet effet leurs propres moyens.

12.3. Quand un incendie s'est déclaré sur le territoire du port ou à bord d'un bâtiment qui stationne à quai, le dispatcher du port doit appeler l'équipe de pompiers de la ville en composant le numéro 8-01, et celle de la Base de produits pétroliers en composant le numéro 3-93.

12.4. Les préposés de la surveillance portuaire et le dispatcher du port doivent, après avoir été informés d'un incendie, agir conformément à l'Instruction émise à cet égard.

12.5. Lorsqu'il a été averti d'un incendie, le capitaine du "Smeli" doit, après avoir quitté le quai, en informer la surveillance fluviale sur ondes ultra-courtes et établir une communication par radio avec le bâtiment sinistré. Le capitaine de ce dernier doit donner des renseignements sur l'incendie, se préparer à recevoir le "Smeli" et désigner ceux qui seront chargés de déceler la source de l'incendie.

Le capitaine du "Smeli" et les autres bâtiments qui prennent part aux opérations de sauvetage doivent agir selon les instructions du capitaine (batelier) du bâtiment sinistré.

12.6. Quand le bâtiment sinistré se trouve à quai, le dispatcher du port doit prendre les mesures requises afin que les voies d'accès soient libres pour les voitures de pompiers, et au besoin prendre soin à ce que les convois de trains soient déplacés d'urgence.

12.7. L'eau polluée par des produits pétroliers se trouvant à bord des bâtiments sera déchargée dans le bâtiment "Sborschik" affecté à cette fin dans le port. A cet effet, il convient de présenter une demande soit par l'entremise du Service des prestations à la flotte, soit par l'agence INFLOT. Les prestations sont payées selon les tarifs établis.

12.8. L'approvisionnement des bâtiments en combustibles liquides se fait à partir du bateau d'approvisionnement "Kuban".

Signé: Le Chef du Port Maritime  
Marchand de Réni

V.M. CHELEST

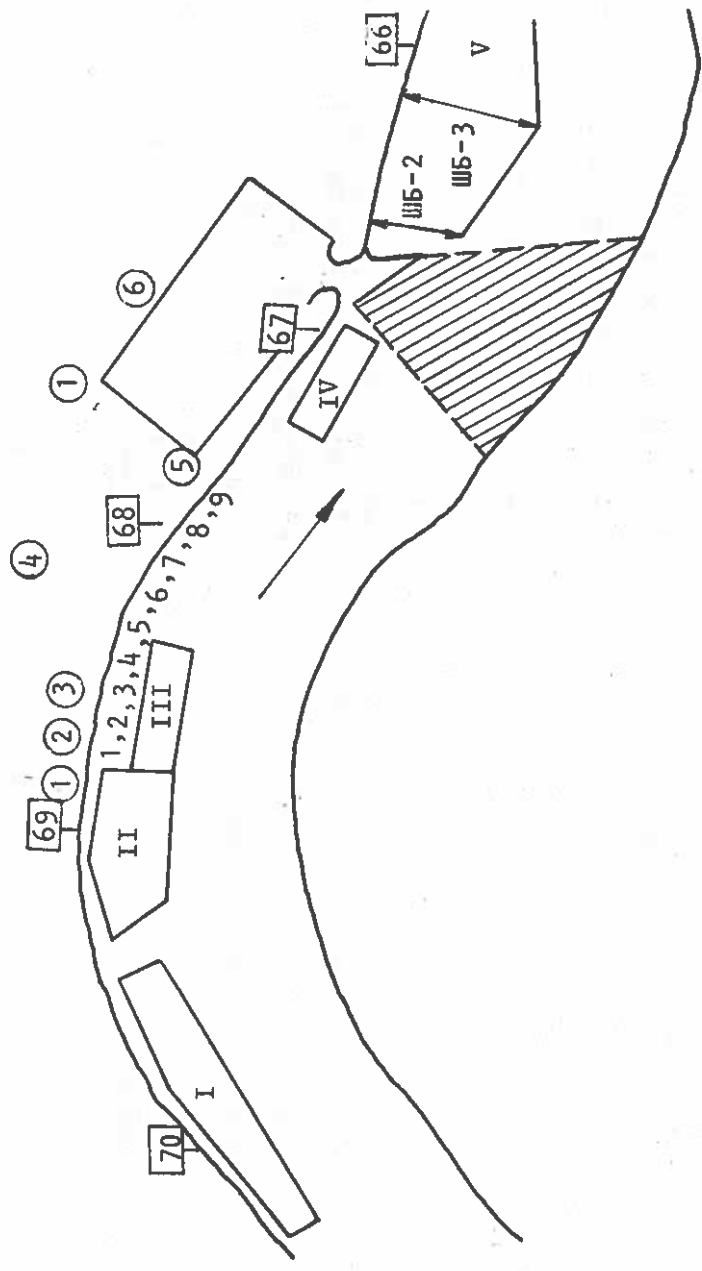


ABREVIATIONS DES ENTREPRISES DE NAVIGATION  
DONT IL EST FAIT MENTION DANS LES PRESENTES  
DISPOSITIONS

1. BRP - Entreprise bulgare de navigation fluviale
2. ČPD - Entreprise tchécoslovaque de navigation danubienne
3. JRB - Entreprise yougoslave de navigation fluviale
4. RBK - Entreprise de navigation fluviale "KRAJNA"
5. SDP - Entreprise soviétique de navigation danubienne
6. NR - Entreprise roumaine de navigation
7. DDSG - Première Société de navigation danubienne
8. BL - Bayerischer Lloyd
9. MHRT - S.A. Hongroise de navigation


СХЕМАТИЧЕСКИЙ ПЛАН РЕНИЙСКОГО МОРСКОГО ТОРГОВОГО ПОРТА

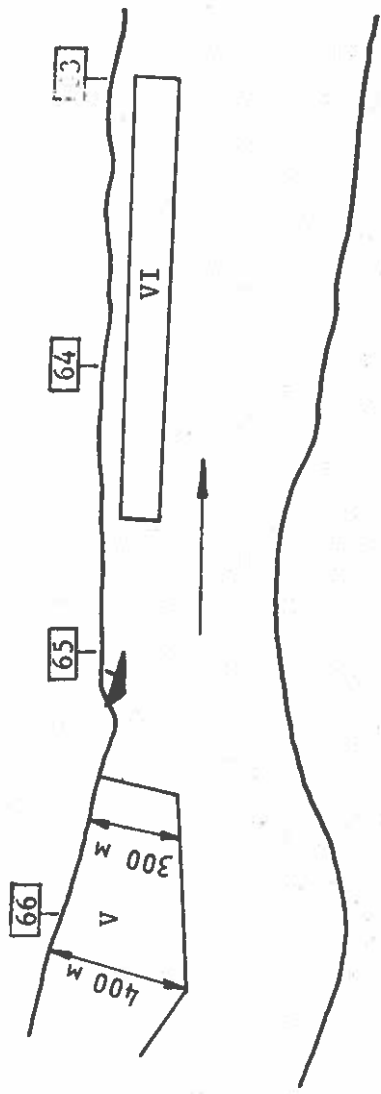
PLAN SCHEMATIQUE DU PORT-MARCHAND DE RENI



(Условные обозначения см. на обороте)

(Voir signes conventionnels au verso)

- |   |   |  |
|---|---|--|
| 1, 2, 3   | - Причалы порта   | - Quais du port  |
| 30-400 м  | - Границы районов   | - Limites des régions  |
| I   | - Районы рейдов 1 - 9, в границах 30 - 150 м                            | - Région des rades 1 - 9 dans les limites de 30 - 150 m                              |
| II  | - Районы рейдов 21 - 27, в границах 30 - 180 м                          | - Région des rades 21 - 27 dans les limites de 30 - 180 m                            |
| III, VI   | - Рейд морских судов, в границах 100 - 150 м                            | - Rade pour bateaux maritimes dans les limites de 100 - 150 m                        |
| IV  | - Район секций БРП в 150 м от берега                                    | - Région pour les barges en section de la BRP, sur 150 m depuis la berge             |
| V   | - Рейд несамостоятельных судов  | - Rade pour les bâtiments non motorisés  |
| ШБ  | - Швартовная бочка  | - Coffre d'amarrage  |
| МВ  | - Морвокзал   | - Gare maritime  |
|  | - Опасный район для расхождения с судами, выходящими из затона          | - Région dangereuse pour le croisement des bâtiments sortant du bassin               |
| ①   | - Управление порта  | - Administration du port   |
| ②   | - Диспетчер порта, "Инфлот"   | - Dispatcher du port, "Inflot"   |
| ③   | - Инспекция портового надзора, санитарно-карантинное отделение, таможня | - Inspection de la surveillance du port, section sanitaire et de quarantaine, douane |
| ④   | - Управление 1 района   | - Administration de la 1 <sup>ère</sup> région                                       |
| ⑤   | - Управление 2 района   | - Administration de la 2 <sup>ème</sup> région                                       |
| ⑥   | - Управление 3 района   | - Administration de la 3 <sup>ème</sup> région                                       |
| ⑦   | - Служба обслуживания транспортного флота, ТОРГМОРТРАНС                 | - Service de prestations à la flotte, TOEGMORTRANS                                   |
|   | - Затонувшее судно с частями под водой на 65,1 мили                     | - Bâtiment coulé en partie immergé au mille 65,1                                     |



## PRESCRIPTIONS

PORTANT SUR LA SECURITE DE LA CIRCULATION  
DANS LES PORTS ET LES HIVERNAGES DE LA  
REPUBLIQUE SOCIALISTE DE ROUMANIE, OUVERTS  
A LA NAVIGATION INTERNATIONALE

PRESCRIPTIONS PORTANT SUR LA SECURITE DE LA  
CIRCULATION DANS LES PORTS ET LES HIVERNAGES OUVERTS  
A LA NAVIGATION INTERNATIONALE

La réglementation nationale exposée ci-après est appliquée dans ce domaine en République Socialiste de Roumanie:

A. En matière d'exploitation commerciale des ports:

a) opérations dans les ports:

- prise en charge des bâtiments dans les bassins d'hivernage;
- entrée et sortie des bassins des automoteurs et des non-automoteurs avec l'aide de remorqueurs ou de vedettes; manoeuvres des bâtiments; accostage (amarrage);
- prestations et services divers;

b) défense de fumer:

- il est interdit de fumer dans les lieux d'entreposage des marchandises, à proximité et à l'intérieur des entrepôts se trouvant sur le territoire du port et également sur les lieux signalés par l'inscription "DEFENSE DE FUMER";
- il est également interdit à proximité des entrepôts de se servir de poêles, de lampes à pétrole, de bougies et d'autres objets similaires;

c) accostage des bâtiments aux quais, ou amarrage aux rives:

- sans autorisation préliminaire de la surveillance du port, délivrée avec le consentement de l'administration du port donné, aucun bâtiment n'est autorisé d'entrer dans un bassin, d'accoster à un quai ou de s'amarrer à des rives non aménagées d'un port pour y procéder à des opérations ou pour toutes autres fins;

- en cas d'accident ou de vent fort, la surveillance portuaire peut autoriser aux bâtiments d'entrer provisoirement dans un port ou d'y accoster à un quai; pour l'exécution des opérations de manutention commerciales, ces bâtiments seront acheminés ensuite au quai qui leur est désigné par les autorités locales du port;

d) autorisation d'accoster à un quai:

- s'il n'y a pas de bâtiment à quai à bord duquel des opérations de manutention sont en cours, les autorités du port peuvent permettre le stationnement à quai à des bâtiments qui ne doivent pas exécuter de telles opérations, à condition toutefois de quitter le quai dès qu'un bâtiment devra y accoster pour des opérations de manutention;

e) tarifs et paiement des opérations:

- toutes les prestations, la mise en entrepôt, la manutention, le pilotage, la signalisation et tous autres services seront rémunérés selon les tarifs en vigueur;

f) hivernage dans les bassins:

- quand la navigation est interrompue, les bassins portuaires servent d'hivernage aux bâtiments, aux radeaux et à toutes autres unités flottantes. Les hivernages situés sur le Danube servent le même but;
- comme règle générale, sauf circonstances exceptionnelles, les capitaines, les bateliers des bâtiments non motorisés, les conducteurs de bâtiment doivent présenter une demande préalable écrite à l'administration du port pour obtenir l'autorisation d'entrer dans un bassin ou un hivernage;
- sont à indiquer dans la demande: le nom ou le numéro du bâtiment, son type, ses dimensions et le nom du propriétaire;
- pour les radeaux, il y a lieu de présenter une demande spéciale; les tarifs seront perçus selon la surface occupée par le radeau;

- les demandes d'hivernage sont satisfaites dans l'ordre de la présentation des demandes, jusqu'à occupation de toutes les places;
- les bâtiments qui ont reçu l'autorisation de stationner dans un bassin ou dans un hivernage doivent observer les règles relatives à la surveillance, au contrôle et à l'ordre émises pour la navigation. Ils sont responsables pour tout dommage et dégât causés aux quais ou aux installations du port;
- les bâtiments sont tenus de quitter le bassin ou l'hivernage dès l'ouverture de la navigation;
- les droits d'hivernage, établis en vertu des tarifs en vigueur, doivent être payés par tous les bâtiments qui ont stationné dans les bassins d'un port commercial ou dans un hivernage, qu'ils aient ou non présenté une demande d'hivernage;
- l'administration du port n'est pas responsable pour les avaries et autres accidents qui pourraient survenir dans un hivernage par suite d'un incendie, de gel, de charriage, etc. ainsi que par suite des manoeuvres des bâtiments. Elle ne porte pas de responsabilité non plus si, à l'ouverture de la navigation, les bassins et les hivernages ne sont pas libérés des glaces.

## B. En matière de préparation des hivernages et des moyens de transport par voie d'eau pour l'hivernage:

### I. Préparation des bateaux fluviaux et maritimes

- Les bâtiments qui entrent dans un hivernage sont tenus d'accoster aux lieux qui leur sont désignés par le chef de l'hivernage.
- Avant d'entrer dans un hivernage, les bâtiments sont tenus de se débarrasser de toutes leurs ordures afin de ne pas polluer les eaux de l'hivernage.
- Au cas où il est envisagé de faire réparer dans l'hivernage des bateaux-citernes pour combustibles ou hydrocarbures, ces unités seront nettoyées avant d'entrer dans l'hivernage.



- Les cuisines et les cheminées seront aussi débarrassées de la suie.
- Tous les locaux affectés aux passagers, à l'équipage et les locaux de service seront nettoyés et désinfectés; il convient de désigner les parties qui doivent être contrôlées.

## II. Entrée des bâtiments dans un hivernage

- Les bâtiments qui stationnent dans un hivernage se trouvent sous le contrôle de l'autorité de la surveillance du port qui fera connaître à toutes les entreprises de navigation le lieu désigné pour chaque bâtiment et également les lieux affectés aux bateaux-citernes et aux bâtiments chargés de matières inflammables ou explosibles.
- La réparation d'un bâtiment à quai sera exécutée par le propriétaire du bâtiment, compte tenu des dispositions suivantes:
  - a) les chalands qui seront chargés ou déchargés devront pouvoir quitter facilement le quai après la disparition des glaces;
  - b) les bâtiments qui devront être réparés pendant le stationnement seront groupés séparément;
  - c) les bâtiments qui seront mis à terre seront placés séparément à une distance d'environ 30 m des autres bâtiments;
  - d) il convient de tenir compte du tirant d'eau et de l'état technique des bâtiments; les bâtiments dont la quille présente des défauts seront placés au milieu afin de les protéger contre les glaces et pour éviter qu'ils ne touchent le fond du lit;
  - e) les bâtiments qui vont stationner dans l'hivernage avec leurs machines sous pression doivent être placés de manière à pouvoir être utilisés;
  - f) les bateaux-citernes, les bateaux-pompes ou les bateaux utilisés pour le pompage des produits pétroliers seront séparés des autres bâtiments.

- Dès l'emplacement des bâtiments dans l'hivernage, l'entreprise de navigation doit désigner les bâtiments restant sous pression, qui seront choisis parmi ceux qui sont équipés de moyens de pompage des eaux et de moyens d'extinction d'incendie;
- Lors de l'emplacement dans l'hivernage des bâtiments servant au transport de produits pétroliers ou des bâtiments chargés de matières inflammables ou explosibles, il convient de tenir compte des dispositions spéciales suivantes:
  - a) les bâtiments non chargés de produits pétroliers dont le point d'inflammation dépasse  $45^{\circ}\text{C}$ , les bâtiments qui ont été déchargés de tels produits pétroliers, ainsi que les bateaux pour le pompage de tels produits pétroliers seront placés séparément, à une distance d'au moins 100 m des bâtiments pour marchandises solides et des bâtiments de la flotte technique;
  - b) les bâtiments chargés de produits pétroliers dont le point d'inflammation dépasse  $28^{\circ}\text{C}$ , ainsi que les bâtiments déchargés de tels produits pétroliers seront placés dans les bassins ou à des endroits séparés, et à au moins 400 m de distance des localités ou des autres bâtiments;
  - c) les bâtiments chargés de produits pétroliers dont le point d'inflammation est inférieur à  $28^{\circ}\text{C}$ , ainsi que les bâtiments chargés de matières explosibles ou toxiques seront placés à au moins 1 km de distance des localités ou des autres bâtiments;
  - d) avant d'entrer dans l'hivernage, tous les bateaux-citernes à vide seront nettoyés et dégazés;
- Les bâtiments doivent être placés aussi près que possible les uns des autres afin de réduire autant que possible le nombre des plançons pour la communication avec la rive et afin que le passage d'un bâtiment à l'autre du même parc puisse être assuré par les plançons;

- Les automoteurs doivent avoir à bord du combustible en quantité suffisante pour pouvoir être mis en marche sans qu'il soit nécessaire d'avoir recours à un approvisionnement supplémentaire;
- La liaison avec la rive sera assurée à l'aide de plançons solides munis de garde-corps et éclairés de nuit par des fanaux; une échelle graduée en centimètres, sera établie à chaque quai pour suivre le niveau d'eau, qui a une grande importance dans les hivernages naturels;
- Dans les hivernages, il est recommandé d'utiliser les ancres aussi peu que possible, car non seulement elles constituent un obstacle pour l'écoulement des glaces, mais aussi, au début de la saison de navigation elles encombrant la voie et il est difficile de les déplanter;
- Les bâtiments sont tenus de présenter à la douane leur déclaration de marchandises dans les 24 heures qui suivent leur entrée dans l'hivernage. Ils doivent, en outre, présenter leurs documents de bord aux organes de la surveillance du port.

### III. Mesures de sécurité dans les hivernages

1. Chaque hivernage doit avoir le personnel permanent suivant:

- a) le capitaine de l'hivernage
- b) les capitaines de parc de bâtiments
- c) les secrétaires de parc de bâtiments

a) Le capitaine de l'hivernage est désigné par l'autorité de la surveillance du port avec l'accord des entreprises et des sociétés propriétaires des bâtiments qui se trouvent dans l'hivernage.

Le capitaine de l'hivernage répond pour l'ensemble de l'hivernage en ce qui concerne l'ordre, la discipline, l'organisation de la veille, les mesures de protection contre l'incendie et de lutte contre les glaces.

Toutes les instructions en matière de sécurité et d'organisation de l'hivernage, il les reçoit de la surveillance du port; en ce qui concerne la mise en application de ces instructions, les capitaines des parcs de bâtiments sont les adjoints du capitaine.

Au besoin, c'est lui qui décide de la voie à travers les glaces pour entrer dans l'hivernage.

- b) Le capitaine d'un parc de bâtiments est désigné par l'entreprise ou la société à laquelle appartiennent les bâtiments respectifs. Il est subordonné au capitaine de l'hivernage dans l'exécution de ses obligations en ce qui concerne l'ordre, la discipline et la sécurité des bâtiments dans l'hivernage et adopte les mesures pour la mise en application de toutes les dispositions concernant la sécurité de l'hivernage.
  - c) Le secrétaire d'un parc de bâtiments est désigné par le capitaine du parc parmi les officiers qui se trouvent dans l'hivernage. Le secrétaire accomplit ses fonctions en commun avec le capitaine du parc, à savoir: il tient les documents qui se rapportent à l'hivernage, dresse le plan du parc si des modifications surviennent dans la disposition des bâtiments, dresse un état des travaux ayant trait à l'hivernage et d'autres travaux exécutés dans l'hivernage.
2. Le capitaine de l'hivernage organise les mesures de protection et de lutte contre l'incendie selon les instructions de l'autorité de la surveillance du port et d'autres organes compétents du port. La protection est assumée par des groupes choisis parmi le personnel des parcs de bâtiments, qui recevront toutes les instructions en ce qui concerne les prescriptions relatives à la protection et à la lutte contre l'incendie. Chaque groupe assume le "service du jour", auquel

participent des membres de l'équipage. Chaque service est établi par le capitaine du parc de bâtiments respectif avec le consentement du capitaine de l'hivernage et l'approbation de l'autorité de la surveillance du port.

Chaque groupe est composé comme suit:

- a) Officier de service du parc - Ce service est accompli par le capitaine du bâtiment ou son adjoint ayant un stage approprié, qui répondent pour leur activité devant le capitaine du parc de bâtiments; l'officier de service établit, avec l'accord du capitaine du parc, le programme et le personnel de service pour le lendemain; le programme sera affiché au lieu de rassemblement, afin que l'équipage tout entier puisse en prendre connaissance; il inspecte avec le conducteur de service, de jour et de nuit, l'ensemble du parc.
  
- b) Conducteur de service du parc - Ce service est exécuté par un conducteur de première classe ou, en son absence, par un conducteur de deuxième classe quand il s'agit d'un petit parc de bâtiments; il aide l'officier de service dans chaque cas, surtout quand l'aide a trait à l'hivernage; contrôle toutes les amarres des bâtiments faisant partie du parc et observe l'état des eaux; dirige toutes les manoeuvres des bâtiments dans le parc et veille à ce qu'il y ait une profondeur suffisante sous les bâtiments; adopte les mesures nécessaires afin qu'il y ait toujours un espace libre autour des bâtiments ainsi qu'auprès des installations de gouvernail, des hélices et des roues; inspecte de jour et de nuit le parc de bâtiments et prend des mesures afin que les vigies soient toujours à leur place; contrôle la propreté sur le parc et veille à ce que les bâtiments soient débarassés de la neige; fait un rapport, le matin et le soir, à l'officier de service sur l'état des eaux et la profondeur aux divers points du parc; veille au fonctionnement des feux des bâtiments du parc.

- c) Le chef de l'équipage, ou batelier de service, prend une part active à l'exécution des travaux dans l'hivernage; il veille à ce que les plançons soient en bon état et sûrs, qu'ils soient munis de garde-corps et éclairés de nuit; maintient un contact étroit avec les gardes et veille au fonctionnement des feux installés sur le parc respectif.
- d) Les tâches des matelots de service sont exécutées par les matelots des bâtiments faisant partie du parc respectif; leur nombre est établi en fonction du nombre des moyens de liaison avec la rive, car à chaque planchon il doit y avoir, de jour, un matelot qui veille à ce que des étrangers ne puissent monter à bord des bâtiments et que des membres de l'équipage ne quittent les bâtiments sans autorisation; le matelot veille aux plançons et à leur éclairage et veille sur le parc des bâtiments; il doit signaler toute circonstance extraordinaire (feu, accident, endommagement des moyens de liaison, etc.).
- e) Le chef-mécanicien de service contrôle les bâtiments auxquels il a été ordonné d'arrêter le chauffage ou de réparer les machines; il inspecte de jour et de nuit les gardes des machines de bord (sous pression ou non), contrôle s'il n'y a pas d'eau dans les cales, si les chaudières sont chauffées pendant les heures fixées par le capitaine du parc.

Le service du jour donné est transmis au service suivant à 8 heures du matin en présence du capitaine du parc, sur la base d'un procès-verbal consigné dans un registre spécial où figurent tous les travaux exécutés et toutes les circonstances extraordinaires survenues au cours du service et les modifications dans la composition du parc.

3. Le service de lutte contre l'incendie, qui est organisé par le capitaine du parc, est composé d'un groupe de protection. Le groupe dispose d'un poste d'observation, d'extincteurs, de seaux, de gaffes, de sable, de tuyaux et autres agrès. Le groupe de protection contre l'incendie est composé comme suit:

a) le chef du service de protection qui est l'officier de service; il veille à ce que les agrès soient en ordre et que les espaces d'eau autour des bâtiments soient libres de glaces.

Il adopte des mesures pour que la vigie soit placée sur le point le plus élevé de l'hivernage (du parc), avec une vue dans toutes les directions et la possibilité de signaler l'incendie à l'aide d'une cloche;

b) le chef-mécanicien de service dirige les travaux des pompes mécaniques ou manuelles. Il est responsable pour le bon état des pompes et de la tuyauterie et pour leur action à grande distance. En cas de nécessité, il agit en commun avec les mécaniciens placés sous ses ordres et responsables pour les tuyaux respectifs;

c) le conducteur de service dirige l'équipe de pompiers. Il adopte des mesures afin que les appareils soient installés en des endroits facilement accessibles et connus de ceux qui font partie de l'équipe de pompiers. Les extincteurs doivent se trouver dans des lieux protégés contre le froid. Le conducteur de service est responsable pour les seaux et les gaffes, s'ils ne sont pas placés sous la responsabilité d'un officier ou d'un autre conducteur. Il doit veiller à ce que ces objets ne soient pas utilisés à d'autres fins et à ce que les espaces d'eau autour des bâtiments soient constamment libres de glaces;

d) le chef de l'équipage, ou l'homme de service à la barre, dirige les travaux de l'équipe responsable pour le sablage. Il veille à ce qu'il y ait des caisses de sable à bord de chaque bâtiment et à ce que le sable ne soit pas utilisé à d'autres fins;

e) les matelots de service seront encadrés dans les groupes de pompiers; ils auront à leur disposition des seaux, des gaffes et du sable; ils doivent connaître leurs tâches et agir en conséquence.

Le matelot chargé de la garde doit faire preuve d'une vigilance particulière.

Les tâches incombant à chacun séparément en cas d'incendie doivent être affichées et tout le gréement doit être placé bien en vue en un endroit connu de chacun.

Le capitaine d'un parc doit organiser hebdomadairement des entraînements et s'assurer personnellement que tout le monde connaît ses obligations; il doit veiller à la discipline et à l'accomplissement rapide des tâches.

Au cours des exercices, il doit s'assurer que les pompes, les tuyaux et le gréement sont en bon état.

Il est strictement interdit de faire du feu en dehors des endroits désignés par le capitaine du parc. Toutes les mesures seront prises afin que les poêles, les installations de cuisine et les cheminées soient bien nettoyées.

Chaque jour, à la fin des travaux de réparation, et surtout des travaux de sondage, l'équipe de service doit contrôler les travaux et les lieux des travaux afin de prévenir tout incendie provoqué par des étincelles ou des métaux surchauffés.

Tous les extincteurs seront chargés pour les conditions d'hiver.

Si un incendie se déclare dans un parc voisin, toutes les équipes de pompiers de l'hivernage sont tenues d'entrer en action.

Le capitaine du parc où s'est déclaré l'incendie dirige toutes les mesures destinées à combattre l'incendie.



4. Pour protéger les bâtiments contre les glaces et éviter que la coque du bâtiment soit pressée entre les glaces, il convient de maintenir autour des unités un espace libre d'une largeur de 2 m pendant toute la période de l'hivernage.

La voie dans la glace sera coupée selon les indications du capitaine de l'hivernage. Pour ce faire, il sera fait appel à l'aide des capitaines de tous les parcs de bâtiments qui se trouvent dans l'hivernage.

Quand ils stationnent dans des endroits dangereux, les bâtiments seront amenés vers la rive et ils seront amarrés solidement afin qu'ils soient protégés contre le charriage de glaces.

Dès le commencement du charriage, il convient de vérifier les plançons qui servent de liaison avec la rive et, au besoin, il faudra les renforcer à l'aide de perches. Tous les membres d'équipage désignés pour les cas d'alerte doivent se trouver à bord des bâtiments pour adopter toutes les mesures requises.

Dans un bassin fermé en cas de hausse du niveau et s'il y a danger que les glaces dépassent le niveau dans le bassin, il faut casser la glace.

#### IV. Prescriptions finales

- L'officier de service est tenu de contrôler journellement, conformément au programme de l'hivernage, si l'équipage est au complet et en place, et en informer le capitaine de l'hivernage. Les absences ne sont admises que pour cause de maladie ou de congé.

Les entreprises auxquelles appartiennent les bâtiments respectifs seront informées tous les 10 jours des absences éventuelles et des manquements à la discipline.

Le rassemblement est signalé par de brefs coups de cloche et l'alerte par des volées de cloche continues.

Quand les bâtiments stationnent dans l'hivernage en plusieurs rangées, chaque rangée sera équipée d'une cloche ou d'un objet en métal approprié.

- Il est interdit de faire entrer dans l'hivernage des matières inflammables. Les hydrocarbures seront placés dans des dépôts couverts, tout comme les matières pour les salles des machines.
- Il est strictement interdit de faire entrer dans l'hivernage des boissons alcooliques; l'entrée d'un membre d'équipage, ou de toute autre personne dans un état d'ébriété est interdite.
- Dans chaque hivernage, il doit y avoir:
  - a) le journal d'hivernage, dans lequel le capitaine de l'hivernage doit inscrire toutes les inspections et vérifications, tout comme les principaux événements et les données météorologiques du jour. Un schéma de l'hivernage est annexé au journal;
  - b) le journal des procès-verbaux de la prise et de la transmission d'un service de parc.

Ces journaux qui sont imprimés par les organes de la surveillance du port seront, après la fermeture de l'hivernage, remis à l'organe portuaire concerné qui doit les garder.
- Il est interdit d'entrer dans l'hivernage (de jour et de nuit) à qui que ce soit qui n'a pas de rapport avec le bâtiment.
- L'embarquement et le débarquement des membres de l'équipage, le déplacement des marchandises, l'entrée et la sortie des personnes qui n'ont pas de rapport avec les bâtiments ne sont autorisés qu'en conformité des règles et des instructions en vigueur.
- Les bâtiments qui se trouvent dans l'hivernage mettront leurs équipements supplémentaires à la disposition des points de lutte contre l'incendie.
- Tous les bâtiments qui se trouvent dans l'hivernage doivent, indépendamment de leur pavillon, prêter leur concours quand un incendie s'est déclaré sur un bâtiment.

- L'organe de la surveillance du port doit être avisé immédiatement d'un incendie ou d'un commencement d'incendie.
- Les bâtiments et les équipages seront ravitaillés par l'entremise des sociétés ou entreprises respectives, ou par les membres d'équipage, sous contrôle douanier, conformément aux dispositions douanières en vigueur.
- Le déplacement de bâtiments d'un hivernage dans un autre ou d'un quai à un autre peut se faire seulement avec l'autorisation de la surveillance du port et des autorités douanières.
- La sortie d'un bâtiment d'un hivernage sera, conformément aux lois en vigueur, autorisée par la surveillance du port et par les autorités douanières.

Les infractions aux présentes dispositions seront poursuivies en vertu des règles et lois en vigueur.

Outre les présentes dispositions, sont obligatoirement applicables toutes les autres prescriptions qui découlent des règles mentionnées ci-haut, ainsi que toutes les dispositions relatives à la sécurité de la navigation et à la navigation sur le secteur roumain du Danube, de même que les autres règlements nationaux relatifs à la navigation et au contrôle, y compris les règles établies pour chaque hivernage.

## PRESCRIPTIONS

APPLIQUEES DANS LES PORTS DE LA REPUBLIQUE POPULAIRE DE  
BULGARIE ET RELEVANT DES INSPECTIONS D'ETAT DE LA  
NAVIGATION DE ROUSSE ET DE LOM

REPUBLIQUE POPULAIRE DE BULGARIE  
MINISTERE DES TRANSPORTS  
INSPECTION D'ETAT DE LA NAVIGATION  
ROUSSE

DISPOSITIONS OBLIGATOIRES

concernant l'ordre et la sécurité de la navigation  
dans le port de Roussé et dans les autres ports de  
la région relevant de l'Inspection d'Etat de la  
navigation de Roussé

(km 374,100 - 650)

## PARTIE PREMIERE

### GENERALITES

1.01 - Les présentes Dispositions obligatoires ont été édictées afin de fixer:

- a) les limites et la répartition du territoire et des eaux des ports;
- b) les formalités d'arrivée et de départ à remplir par les bâtiments dans les ports;
- c) les dispositions régissant l'entrée, la sortie, la circulation et les manoeuvres des bâtiments dans les eaux des ports;
- d) les conditions de stationnement et de chargement et déchargement des bâtiments dans les ports;
- e) les dispositions régissant la circulation et le stationnement dans les ports des menues embarcations de sport, de pêche ou affectées à d'autres activités;
- f) les conditions de stationnement des bâtiments pendant l'hivernage dans le port de Roussé.

Le champ d'application des présentes Dispositions obligatoires s'étend au territoire et aux eaux des ports de Roussé, Silistra, Toutrakan, Svistov, Nikopol et Somovit, qui font partie de la région relevant de l'Inspection d'Etat de la Navigation - Roussé, s'étendant entre les km 374,100 et 650.

1.02 - L'application des présentes Dispositions est obligatoire:

- a) pour tous les bâtiments battant pavillon de la République Populaire de Bulgarie (RPB);
- b) pour tous les bâtiments battant pavillon étranger;
- c) pour tous les membres d'équipage, ouvriers et employés qui travaillent dans les ports, à bord des bâtiments ou dans d'autres services et accomplissent des fonctions liées à la navigation, ainsi que pour tous ceux qui se trouvent sur le territoire et dans les eaux des ports.

1.03 - L'application des présentes Dispositions n'exonère pas les personnes mentionnées plus haut - quand elles se trouvent sur le territoire et dans les eaux des ports -, de l'application de toutes autres prescriptions n'étant pas en contradiction avec les présentes Dispositions ainsi que d'autres documents normatifs en connexion avec l'ordre et la sécurité de la navigation.

1.04 - Les termes employés dans les présentes Dispositions ont les significations suivantes:

- "bâtiment": désigne un bâtiment motorisé ou non motorisé, un engin flottant, une construction flottante ou un radeau, qui sont affectés au transport ou à des travaux hydrographiques, techniques, de sauvetage, de pêche ou autre, indépendamment de la capacité, du matériau de construction et du type de moteur;

- "eaux du port": désigne le plan d'eau dont la largeur est limitée par la frontière d'Etat de la République Populaire de Bulgarie;

- "territoire du port": désigne la bande riveraine sur une largeur de 100 m.

1.05 - Le contrôle de l'application des présentes Dispositions obligatoires incombe aux organes de l'Inspection d'Etat de la Navigation.

## PARTIE II

### LIMITES ET REPARTITION DU TERRITOIRE ET DES EAUX DES PORTS

#### PORT DE ROUSSE

2.01 - Le territoire et les eaux du port s'étendent entre les km 486 et 503.

2.02 - Le territoire et les eaux du port comprennent:

a) le port ouest de Roussé, qui comporte un quai extérieur et un bassin intérieur avec une entrée au km 495,850. Le port est destiné aux opérations de char-

gement et de déchargement, à la construction et aux réparations navales ainsi qu'à l'hivernage des bâtiments;

b) le port est de Roussé, qui comporte un quai extérieur et un bassin intérieur avec une entrée au km 490. Le port est destiné aux opérations de chargement et de déchargement et à l'hivernage des bâtiments;

c) les pontons et autres installations flottantes situés entre les km 498 et 491,200, à savoir:

- l'aire de stationnement N<sup>o</sup> 1 au km 498, destinée aux embarcations de sport et de pêche;
- l'aire de stationnement au km 497, aménagée pour les bâtiments à ailes portantes et destinée au stationnement des bateaux à passagers du type METEOR et RAKETA;
- le ponton de réparation II de l'Entreprise de navigation bulgare au km 496,100;
- le ponton de réparation I de l'Entreprise de navigation bulgare au km 495,800;
- le ponton N<sup>o</sup> 1 destiné aux bateaux à passagers du type METEOR pour l'embarquement et le débarquement des passagers;
- le ponton N<sup>o</sup> 2 destiné aux bateaux à passagers de trafic international et de cabotage pour l'embarquement et le débarquement des passagers, pour l'approvisionnement des bateaux en produits alimentaires et en eau potable;
- le ponton N<sup>o</sup> 3 destiné aux bâtiments à passagers du type RAKETA pour l'embarquement et le débarquement des passagers;
- le ponton N<sup>o</sup> 4 destiné aux bateaux à passagers, aux remorqueurs et aux pousseurs bulgares pour l'approvisionnement en produits alimentaires, en eau potable et en biens de consommation;
- le ponton N<sup>o</sup> 5 destiné aux bâtiments étrangers pour le contrôle à l'entrée et au départ et également pour l'approvisionnement en produits alimentaires et en eau potable;
- le ponton N<sup>o</sup> 6, destiné au stationnement des automoteurs bulgares;



- le ponton N<sup>o</sup> 7 est affecté aux automoteurs bulgares pour le stationnement, le nettoyage et le traitement sanitaire;

- le ponton N<sup>o</sup> 8, au km 494,800 est destiné à l'approvisionnement des automoteurs en combustibles;

- les bases de sport du Club maritime régional et de l'Union bulgare de culture physique et de sport, au km 494,150 et l'aire de stationnement No 2 pour barques, sont destinées aux menues embarcations de sport;

- le ponton de la Flotte de dragage, au km 493,900 est affecté au déchargement des matériaux dragués (base pour production de béton);

- la base de sport "Dunaï" au km 492,500;

- l'aire de stationnement N<sup>o</sup> 3 pour canots et barques, au km 492,200 est affectée aux menues embarcations de sport et de pêche;

- le ponton "Pétrole", au km 491,200 est destiné aux chargement et déchargement des bateaux-citernes;

d) les aires de mouillage:

- l'aire de mouillage N<sup>o</sup> 1, entre les km 501,800 et 503, sur une largeur de 50-150 m à partir de la berge de l'île Liuliak, est destinée aux bâtiments et convois en transit;

- l'aire de mouillage N<sup>o</sup> 2 aux km 501,200-501,800 sur une largeur de 50-150 m à partir de la berge de l'île Liuliak, est destinée aux bâtiments non motorisés et aux convois transportant des matières inflammables;

- l'aire de mouillage N<sup>o</sup> 3 entre les km 497,950 et 498,350 sur une largeur de 50-150 m à partir de la rive est destinée au mouillage des convois combinés bulgares à lège;

- l'aire de mouillage N<sup>o</sup> 4 entre les km 493,300 et 493,900; cette aire qui comporte deux plans d'eau s'étend sur une largeur de 50-300 m à partir de la rive:

le premier plan d'eau, d'une largeur de 50-150 m à partir de la rive, est destiné au mouillage des bâtiments motorisés et non motorisés avec équipage prêts à partir, qui sont tenus de s'amarrer en groupes formés par entreprises de navigation;

le deuxième plan d'eau, d'une largeur de 150-300 m à partir de la rive est destiné au mouillage des bâtiments et convois arrivés pour prendre en charge des bâtiments non motorisés avec équipage qui se trouvent dans le premier plan d'eau;

- l'aire de mouillage N° 5 entre les km 492,800 et 493,300; cette aire qui comporte deux plans d'eau s'étend sur une largeur de 50-350 m à partir de la rive;

le premier plan d'eau, sur une largeur de 50-150 m à partir de la rive, est affecté au mouillage des bâtiments motorisés et non motorisés avec équipage, qui attendent la manutention dans le port de Roussé et sont tenus de s'amarrer en groupes formés par entreprises de navigation;

le deuxième plan d'eau, sur une largeur de 150 à 350 m à partir de la rive, est affecté au mouillage des bâtiments et des convois arrivés pour laisser, dans le premier plan d'eau, des bâtiments non motorisés avec équipage;

- l'aire de mouillage N° 6 entre les km 487,50 et 488,200 sur une largeur de 50 à 200 m à partir de la rive; l'aire est destinée au mouillage, en charge et à lège, des bâtiments et des convois non motorisés avec équipage;

- l'aire de mouillage N° 7, entre les km 486,500 et 487,500, sur une largeur de 50 à 200 m à partir de la rive; l'aire est destinée au mouillage ou à l'amarrage à des coffres d'amarrage aménagés pour les bâtiments sans équipage et les convois qui sont tenus de s'amarrer en groupes formés par entreprises de navigation.

## PORT DE SILISTRA

2.03 - Le territoire et les eaux du port s'étendent entre les km 374,500 et 380.

2.04 - Le territoire et les eaux du port comprennent:

a) le quai entre les km 375 et 375,300 pour la manutention de la cargaison des bâtiments à marchandises solides;

b) les pontons et autres engins et installations flottantes entre les km 374,500 et 378:

- l'aire de stationnement N° 2, au km 377,500, pour les barques et canots de sport et de pêche;

- l'aire de stationnement N° 1, au km 376,000, pour les canots et barques de sport et de pêche;

- la base de sport au km 375,500, pour les menues embarcations de sport;

- le ponton N° 1 pour les bateaux à passagers et le stationnement provisoire de remorqueurs et de pousseurs de cabotage et de trafic international;

- le ponton N° 2 pour les bateaux-citernes;

c) les aires de mouillage:

- l'aire de mouillage N° 1 entre les km 376,500 et 377, sur une largeur de 50-200 m à partir de la rive; elle est destinée au mouillage des bâtiments non motorisés pour marchandises solides, à lège et en charge;

- l'aire de mouillage N° 2, en aval de l'immeuble de la capitainerie du port, sur une largeur de 50 à 200 m de la rive, est affectée aux bateaux-citernes non motorisés.

## PORT DE TOUTRAKAN

2.05 - Le territoire et les eaux du port s'étendent entre les km 430 et 434.

2.06 - Le territoire et les eaux du port comprennent:

a) le quai entre les km 432,900 et 433 pour la manutention de bâtiments à marchandises solides;

b) les pontons et autres installations flottantes entre les km 430 - 434:

- le centre sportif au km 432,500 pour les menues embarcations de sport;

- l'aire de stationnement N° 1 pour les canots et barques, au km 432, destinée aux menues embarcations de sport, de pêche ou affectées à d'autres activités;

- le ponton N° 1 pour les bâtiments à passagers et le stationnement temporaire de remorqueurs et de pousseurs de cabotage et de trafic international;

- le ponton N° 2 pour les bateaux à passagers qui circulent sur la ligne Toutrakan - Oltenița;

c) les aires de mouillage:

- l'aire de mouillage N° 1 entre les km 433,000-434,000, sur une largeur de 50-100 m à partir de la rive, affectée au mouillage des bâtiments non motorisés qui attendent la manutention dans le port;

- l'aire de mouillage N° 2 entre les km 403,000-431,000, sur une largeur de 50-100 m à partir de la rive, affectée au mouillage de bâtiments non motorisés chargés ou déchargés dans le port.

#### PORT DE SVISTOV

2.07 - Le territoire et les eaux du port s'étendent entre les km 553,200 et 558,800.

2.08 - Le territoire et les eaux du port comprennent:

a) le quai entre les km 558,300 et 558,500 pour la manutention de la cargaison des bâtiments à marchandises solides, notamment pour le charbon;

b) le quai entre les km 553,800 et 554,500 pour la manutention de la cargaison des bâtiments à marchandises solides;

c) le quai et le ponton pour les bateaux-citernes au km 553,500;

d) les pontons et autres installations flottantes entre les km 553,200 et 558,800:

- l'aire de stationnement N° 1 pour barques, au km 554,900, destinée aux menues embarcations de sport, de pêche ou affectées à d'autres activités;

- le ponton N° 2 pour le stationnement des bâtiments à ailes portantes;

- le ponton N° 1 pour les bateaux à passagers et le stationnement temporaire de remorqueurs et de pousseurs de cabotage et de trafic international;

- le centre sportif et l'aire de stationnement N° 2 au km 553,100, pour les menues embarcations de sport ou affectées à d'autres activités;

e) les aires de mouillage:

- l'aire de mouillage N° 1 entre les km 554,800 et 557,000, sur une largeur de 50-150 m à partir de la rive, est affectée au mouillage des bâtiments à marchandises solides;

- l'aire de mouillage N° 2 entre les km 553,200 et 553,400, sur une largeur de 50 m à partir de la rive, est affectée au mouillage des bateaux-citernes placés bord à bord jusqu'à 2 unités.

#### PORT DE NIKOPOL

2.09 - Le territoire et les eaux du port s'étendent entre les km 596,500 et 598,200.

2.10 - Le territoire et les eaux du port comprennent:

a) le quai pour le chargement et le déchargement des matériaux provenant de dragages;

b) les pontons et autres installations flottantes:

- le ponton N° 1 pour les bateaux à passagers et le stationnement temporaire de remorqueurs et de pousseurs de cabotage et de trafic international;

- le centre sportif et l'aire de stationnement N° 1 pour barques au km 597, destinés aux menues embarcations de sport, de pêche ou affectées à d'autres activités;

c) l'aire de mouillage N° 1 entre les km 597,700-598,200, sur une largeur de 50 à 100 m à partir de la rive, pour les bâtiments non motorisés.

#### PORT DE SOMOVIT

2.11 - Le territoire et les eaux du port s'étendant entre les km 606,100 et 608,500.

2.12 - Le territoire et les eaux du port comprennent:

a) le quai entre les km 607,300 et 607,700 pour la manutention de la cargaison des bâtiments à marchandises solides;

b) le quai avec ponton pour bateaux-citernes, au km 606,700;

c) les pontons et autres installations flottantes entre les km 606,100 et 608,500:

- l'aire de stationnement N° 1, au km 607,800, pour les menues embarcations de sport, de pêche ou affectées à d'autres activités;

- le ponton N° 1 pour les bateaux à passagers et pour le stationnement temporaire de remorqueurs et pousseurs de cabotage et de trafic international;

d) les aires de mouillage:

- l'aire de mouillage N° 1 entre les km 607,700-608,500, sur une largeur de 50-150 m à partir de la rive, pour les bâtiments non motorisés à marchandises solides;

- l'aire de mouillage N° 2 entre les km 606,000-606,500, sur une largeur jusqu'à 80 m à partir de la rive, pour le mouillage de bateaux-citernes placés bord à bord jusqu'à 2 unités.

### PARTIE III

#### FORMALITES A REMPLIR A L'ARRIVEE ET AU DEPART DES BATIMENTS

3.01 - Chaque conducteur de bâtiments et de convois, à l'exception des conducteurs des bâtiments qui naviguent selon un itinéraire établi et des bâtiments de cabotage battant pavillon bulgare doivent, 2 heures avant leur arrivée ou leur départ, informer par écrit, par l'entremise de l'INFLOT, les organes de l'Inspection d'Etat de la Navigation du port concerné.

3.02 - Le conducteur de tout bâtiment et de tout convoi - sauf d'un bateau à passagers battant pavillon bulgare qui navigue en cabotage selon un itinéraire régulier - doit à l'arrivée et au départ présenter un rapport aux organes de l'Inspection d'Etat de la Navigation du port concerné. Le rapport doit indiquer:

- le nom du propriétaire du bateau;
- le nom ou le numéro du bâtiment ou du convoi;
- le nom et le prénom du conducteur;
- le port de chargement;
- la date et l'heure de l'arrivée (du départ);
- le tirant d'eau maximum à l'arrivée (au départ)
- la puissance des machines principales;
- le nombre des membres de l'équipage;
- le port de départ ou le port de destination;
- la quantité de marchandises, en tonnes;
- pour les bateaux à passagers: le nombre de passagers;
- pour les bâtiments faisant partie d'un convoi: le nombre d'ancre mouillées et la longueur des chaînes d'ancre.

3.03 - A chaque départ d'un port, le conducteur de tout bâtiment motorisé et non motorisé battant pavillon bulgare est tenu de présenter à l'Inspection d'Etat de la Navigation les documents de bord pour contrôle et l'attestation de départ pour certification.

3.04 - Si un changement est survenu dans le rôle d'équipage d'un bâtiment motorisé ou non motorisé, le conducteur est tenu de présenter à l'Inspection d'Etat de la Navigation le rôle d'équipage avec une copie, accompagné d'une lettre pour certification.

3.05 - Les bâtiments sans équipage peuvent être abandonnés dans les eaux d'un port où il y a une équipe de service après avoir été pris en charge par elle selon un acte établi en bonne et due forme; la copie de cet acte est présenté à l'Inspection d'Etat de la Navigation par l'équipe de service, après quoi les formalités d'arrivée sont considérées comme étant remplies.

3.06 - Le conducteur de tout bâtiment qui travaille en permanence dans les eaux d'un port donné est tenu de présenter à l'Inspection d'Etat de la Navigation, entre le 1<sup>er</sup> et le 5 de chaque mois, les documents de bord de son bâtiment pour contrôle et le certificat de départ pour attestation.

3.07 - La libre pratique est accordée, et retirée, aux bâtiments de trafic international aux aires affectées à cette fin dans les eaux du port et seulement après l'exécution des formalités prescrites de contrôle à l'entrée ou à la sortie.

Les conducteurs reçoivent par l'entremise de l'IN-FLOT les instructions d'ordre obligatoire concernant la procédure à suivre pour l'accomplissement des formalités de contrôle à l'arrivée et au départ, ainsi que les renseignements au sujet de toutes modifications survenues en ce domaine.

3.08 - Le conducteur de tout bâtiment et de tout convoi de trafic international doit, à l'arrivée et au départ, présenter à l'Inspection d'Etat de la Navigation tous les documents de bord énumérés à l'art. 1.10 des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube aux fins de vérification et d'exécution des formalités conformément à l'art. 9 des Règles de la surveillance fluviale sur le Danube.

3.09 - Les dispositions de l'art. 3.08 ne se rapportent pas aux bâtiments et convois entrés dans les eaux du port pour un stationnement temporaire ou pour s'abriter sans avoir obtenu la libre pratique, et qui séjournent dans le port moins de 12 heures.

3.10 - Après avoir obtenu la libre pratique, le conducteur de tout bâtiment étranger, motorisé ou non motorisé, doit remettre à l'Inspection d'Etat de la Navigation l'attestation de bord de son bâtiment.

L'attestation de bord est rendue contre signature avant le départ du bâtiment.

3.11 - En cas d'accident survenu dans les eaux d'un port, les formalités sont remplies selon les prescriptions de l'art. 16 des Règles de la surveillance fluviale sur le Danube et des Règles d'enquête sur les avaries en navigation (ДВ 43/73).



## PARTIE IV

### ENTREE, CIRCULATION ET MANOEUVRES DANS LES EAUX DU PORT, SORTIE DU PORT

4.01 - A l'entrée, à la sortie, pendant la circulation et l'exécution de manoeuvres, les conducteurs doivent tenir compte de l'intensité du trafic et des difficultés de la navigation, prêter une attention accrue et se déplacer à une vitesse qui exclut toute possibilité d'endommagement tant des bâtiments stationnant en rade et aux quais que des ouvrages hydrotechniques et côtiers du port. Les ancres des bâtiments seront prêtes à être mouillées mais non descendues.

4.02 - Dans les cas énumérés ci-après, les conducteurs de bâtiments ou de convois peuvent entrer dans les eaux d'un port, en sortir ou y exécuter des manoeuvres seulement après y avoir obtenu l'autorisation des autorités de l'Inspection d'Etat de la Navigation:

a) cas mentionnés à l'art. 18 des Règles de la surveillance fluviale;

b) quand il s'agit de bâtiments qui transportent ou qui ont transporté des marchandises dangereuses. En outre, les conducteurs des bâtiments transportant des marchandises dangereuses doivent présenter un certificat dans lequel le propriétaire atteste que ces bâtiments ont été dégazés, désactivés ou nettoyés dans la mesure établie par les normes réglementaires;

c) quand il s'agit de bâtiments qui ne sont pas de type fluvial ou de plates-formes, d'engins flottants, d'installations flottantes ou de radeaux;

d) quand il s'agit de bâtiments qui seront déchirés.

4.03 - Sur le secteur entre les km 492 et 498, il est interdit aux conducteurs de bâtiments et de convois de dépasser d'autres bâtiments avec convoi.

4.04 - Le conducteur d'un bâtiment avec convoi qui exécute un virage en barrant le cours d'un autre bâtiment avec convoi doit achever le virage à une distance d'au moins 2 km de ce dernier.

4.05 - Il est interdit aux bâtiments de naviguer vers l'aval entre la rive droite et des bâtiments au mouillage.

4.06 - La rencontre aux accès dans les bassins intérieurs du port-est et du port-ouest de Roussé est interdite. Les bâtiments entrant doivent émettre les signaux sonores prescrits et attendre le passage des bâtiments sortants et ce n'est qu'après s'être assurés qu'il n'y a pas d'autres bâtiments qu'ils peuvent s'engager dans l'entrée.

4.07 - L'entrée dans le bassin intérieur du port-est de Roussé ainsi que la sortie de ce bassin ne sont autorisées que dans la région entre les km 489 et 490. Le croisement avec un convoi formé de 2 bâtiments non motorisés au maximum doit s'effectuer par tribord.

Le bâtiment entrant doit attendre le bâtiment sortant, mais il ne peut pas se placer en amont du deuxième quai extérieur.

4.08 - Dans les ports de Silistra, Toutrakan, Nikopol et Somovit, ainsi que dans les ports de Roussé et de Svistov, les conducteurs des bâtiments étrangers ne peuvent exécuter des manoeuvres que dans la région des aires de mouillage.

4.09 - La mise à l'eau et la circulation des canots et des barques des bâtiments en transit, et dans les ports de Roussé et de Svistov des bâtiments ancrés ou amarrés, sont interdites sauf si une vie humaine est en danger, s'il s'agit d'une demande d'aide médicale ou d'une situation pouvant donner lieu à une avarie.

4.10 - Lors des manoeuvres et de la circulation, les conducteurs des bâtiments portuaires et des bâtiments affectés à l'exécution des manoeuvres choisissent le mode de traction, à savoir: sur remorque, à couple ou par poussage; les conducteurs des bâtiments remorqués sont tenus d'assurer l'exécution du mode de traction choisi.

4.11 - Quand les bâtiments sont manoeuvrés par des remorqueurs du port, les conducteurs des bâtiments non motorisés sont tenus d'exécuter ce qui suit:

a) à la levée de l'ancre: informer le capitaine du remorqueur de la longueur et de la direction des chaînes d'ancre;

b) avant d'amarrer: préparer les amarres, les aussières et les défenses;

c) en cas de mouillage: laisser filer la chaîne d'ancre sur une longueur qui exclut la dérive du bâtiment et, en cas de besoin, jeter les deux ancres;

d) tenir la barre selon les instructions du capitaine du remorqueur;

e) passer, jeter et fixer les cordages, placer les défenses;

f) si la manoeuvre sera exécutée par remorquage: assurer à bord du bâtiment la présence d'au moins 2 personnes, notamment du conducteur à la barre et d'un matelot au guindeau. Le matelot est chargé de la vigie;

g) passer les câbles, jeter et lever l'ancre seulement suivant l'instruction du capitaine.

4.12 - Les manoeuvres des bâtiments sans équipage pris en charge par l'équipe de service ne sont autorisées qu'en présence et avec le concours d'un membre de l'équipe de service.

4.13 - La manoeuvre vers l'amont par la poupe des bâtiments non motorisés est interdite, sauf pour les barges en sections.

4.14 - Dans des conditions de visibilité réduite et quand les deux rives ne sont pas visibles il est interdit de naviguer sans radar.

4.15 - La circulation des bâtiments, à l'exception des menues embarcations de sport, est interdite entre la rive droite et l'île Bezimiani sur la section entre les km 491,13 à 492,800.

4.16 - La circulation des bâtiments entre la rive droite et l'île Bezimiani sur la section des km 490-491,200 est interdite, sauf pour les bateaux motorisés et les bateaux-citernes qui doivent s'approvisionner en combustibles liquides ou solides ou qui seront chargés ou déchargés au ponton "Pétrole"; quant au stationnement, il est interdit dans cette région pour tous les bâtiments.

4.17 - Il est interdit à tout bâtiment non équipé de pare-étincelles en bon état et de type agréé d'entrer dans les eaux du port, d'en sortir ou d'y circuler quand il transporte ou remorque des bâtiments non motorisés ayant à leur bord des marchandises inflammables ou explosibles.

## PARTIE V

### STATIONNEMENT ET MANUTENTION DANS LES PORTS

5.01 - Les bâtiments ne peuvent stationner que dans les aires de mouillage affectées à cette fin. Chaque bâtiment doit mouiller son ancre.

Si un bâtiment non motorisé a été ancré en dehors d'une aire de mouillage ou des limites autorisées, son conducteur est tenu de le communiquer aux organes de l'Inspection d'Etat de la Navigation; pour les bâtiments sans équipage, cette obligation incombe au préposé de l'équipage de service.

5.02 - Le premier bâtiment qui stationne à un quai extérieur est tenu de jeter l'ancre et de placer des hampes. Le nombre maximum de bâtiments autorisés à stationner à un quai extérieur du port-est de Roussé est de:

- a) au premier quai - 1 bâtiment;
- b) au deuxième quai - 2 bâtiments;
- c) au troisième quai - 3 bâtiments.

5.03 - Dans les bassins intérieurs du port de Roussé, les bâtiments ne sont autorisés à jeter l'ancre qu'à titre provisoire, dans des cas d'avarie seulement.

5.04 - Les bâtiments motorisés ne peuvent s'amarrer qu'aux pontons qui leur sont affectés, les troisième et cinquième bâtiments devant mouiller leur ancre.

Le stationnement de plus de 5 bâtiments est interdit.

Quand le niveau d'eau dans le port de Roussé dépasse 500 cm, le deuxième bâtiment est tenu d'attacher l'amarré sur la rive.

5.05 - Dans le port de Roussé, les bâtiments motorisés à marchandises peuvent s'amarrer au ponton N° 5 seulement pour accomplir les formalités d'arrivée ou de départ et pour s'approvisionner. Ils peuvent y stationner pendant 5 heures au plus, ensuite ils sont tenus de quitter le ponton et de se mettre à l'ancre dans l'aire de mouillage qui leur est affectée.

5.06 - Dans le port de Roussé les bâtiments étrangers de sport et de tourisme peuvent s'amarrer au ponton N° 5; dans les autres ports, ils peuvent s'amarrer au ponton N° 1.

5.07 - Dans les ports de Silistra, Toutrakan et Svistov, Nikopol et Somovit, les pontons pour passagers doivent être libérés 30 minutes avant l'arrivée des bateaux à passagers de ligne régulière.

5.08 - Dans le port de Roussé un seul bâtiment à réparer peut s'amarrer au ponton de réparation N° 1 de la BRP.

Au ponton de réparation du Chantier de constructions et de réparations navales, ainsi qu'au ponton de la Direction pour l'entretien et l'étude de la voie navigable du Danube, un seul bâtiment peut s'amarrer; quand le niveau dans le port de Roussé dépasse 300 cm, 2 bâtiments tout au plus peuvent y stationner bord à bord.

5.09 - Les propriétaires des pontons et des installations flottantes sont tenus:

a) de désigner les préposés responsables pour ces installations;

b) d'y apposer le numéro et autres indications;

c) de les maintenir en bon état technique;

d) d'y assurer l'éclairage pendant l'obscurité;

e) de les munir de deux bouées de sauvetage;

f) en hiver, de les débarasser de la neige et des glaces;

g) de les placer et de les déplacer après y avoir reçu l'autorisation et les instructions de l'organe de l'Inspection d'Etat de la Navigation.

5.10 - Quand un bâtiment stationne près d'un ponton ou d'un quai, il est interdit de faire marcher l'hélice des machines principales. Dans les eaux des Chantiers de constructions et de réparations navales, l'hélice peut marcher seulement dans la mesure autorisée par les normes.

5.11 - Il est interdit de placer des bâtiments bord à bord à un bâtiment sans équipage et d'y embarquer qui que ce soit en l'absence d'un membre de l'équipe de service.

5.12 - Sur les bâtiments sans équipage pris en charge par l'équipe de service, le capitaine de l'équipe de service est tenu de faire brancher en temps utile les feux d'ancre prescrits pour la signalisation de nuit, d'en assurer l'éclairage constant pendant les heures d'obscurité et d'en contrôler l'état au moins toutes les 6 heures; le résultat du contrôle sera consigné dans le journal de bord et communiqué à l'inspecteur de service de l'Inspection d'Etat de la Navigation.

5.13.- Quand dans le port de Roussé le niveau du Danube est de +500 cm et plus, il est interdit aux bâtiments d'accoster ou de quitter le mur de quai vertical tant que les grues sur portiques n'ont pas été déplacées.

5.14 - Quand des bâtiments s'approchent ou s'amarront à d'autres bâtiments à bord desquels des opérations de manutention sont en cours, les travaux de chargement et de déchargement seront interrompus jusqu'à la fin des manoeuvres.

5.15 - L'autorisation de placer des bâtiments à un quai affecté à des travaux de manutention est donnée par le chef du port concerné.

Les bâtiments peuvent quitter ces quais après l'achèvement des opérations de chargement et de déchargement et la signature d'un acte général.

5.16 - La distance entre les bâtiments amarrés à un quai ne doit pas être inférieure à 5 m.

5.17 - Les barges-citernes en sections peuvent s'amarrer pour la manutention aux quais pour marchandises

solides seulement après y avoir obtenu l'autorisation de l'organe de l'Inspection d'Etat de la Navigation; elles sont tenues de présenter le document indiquant le point d'inflammation de la marchandise liquide transportée ou bien un document attestant que le bâtiment a été préalablement traité à la vapeur.

5.18 - Les opérations de manutention peuvent commencer seulement après l'arrêt complet et l'amarrage adéquat des bâtiments, l'installation d'échelles munies de filières, de bouées de sauvetage, et après avoir assuré l'éclairage de nuit.

Pour les bâtiments sans équipage, les conditions susmentionnées seront assurées par un membre de l'équipe de service.

Les bâtiments transportant des marchandises inflammables peuvent exécuter des manoeuvres et des opérations de chargement et de déchargement seulement quand leur équipage est au complet.

5.19 - L'embarquement et le débarquement des passagers ne sont autorisés qu'aux pontons réservés à cette fin et sous la responsabilité et la direction du conducteur du bâtiment.

5.20 - Les conducteurs de bâtiment doivent immédiatement informer les organes de l'Inspection d'Etat de la Navigation de tout accident dont a été victime une personne dans les eaux du port ou au cours de la manutention de la cargaison d'un bâtiment.

5.21 - Quiconque se trouvant sur le territoire ou dans les eaux d'un port doit, dès qu'il aperçoit un incendie, en aviser le Service régional d'extinction d'incendie en appelant le numéro 160, et aussi l'Inspection d'Etat de la Navigation; dans sa communication il doit indiquer exactement le lieu de l'incendie.

5.22 - Quand un incendie s'est déclaré dans un port ou à bord d'un bâtiment qui se trouve dans le port, tous les autres bâtiments sont tenus de préparer leurs moyens d'extinction d'incendie et leurs moyens de sauvetage, ainsi que leurs machines principales afin de pouvoir porter secours, de déplacer ou emmener en lieu sûr d'autres bâtiments qui ne peuvent se déplacer par leurs propres moyens.

Les bâtiments portuaires doivent se rendre immédiatement sur les lieux et exécuter sans tarder les instructions de la personne qui dirige les travaux d'extinction de l'incendie.

5.23 - Chaque conducteur de bâtiment qui se trouve à proximité d'un bâtiment qui a subi une avarie dans les eaux d'un port ou qui a reçu de la part des organes de l'Inspection d'Etat de la Navigation l'instruction de prêter secours à ce bâtiment, doit agir sans retard.

Chaque conducteur qui aperçoit un bâtiment en dérive ou qui a reçu de la part des organes de l'Inspection d'Etat de la Navigation l'instruction de prêter secours à ce bâtiment, doit agir sans retard.

5.24 - En cas de perte dans les eaux du port d'une ancre, d'une chaîne d'ancre ou de tout autre objet qui constitue un obstacle ou un danger pour la navigation, le conducteur est tenu de baliser ce lieu et d'en avertir immédiatement les organes de l'Inspection d'Etat de la Navigation; il doit prendre les mesures requises pour renflouer l'objet perdu. S'il n'est pas en mesure de le faire, le renflouement sera fait au compte du propriétaire du bâtiment.

5.25 - Il est interdit aux conducteurs de bâtiment:

a) de déverser par dessus bord des produits pétroliers sous quelque forme que ce soit et des eaux qui ont été utilisées pour le lavage des cales;

b) de laver les cales et les ponts où étaient entreposés des agglomérés, des minerais ainsi que d'autres marchandises dangereuses et nocives et de déverser par dessus bord des eaux polluées;

c) de jeter par dessus bord des restes de marchandises, des matériaux d'emballage et des ordures ménagères.

5.26 - Tout conducteur qui a laissé déverser des produits pétroliers ou des eaux polluées, ou s'est aperçu d'un tel déversement est tenu de communiquer aux organes de l'Inspection d'Etat de la Navigation le lieu et la source de pollution.



5.27 - Les conducteurs des bâtiments battant pavillon de la RPB sont tenus, quand leurs bâtiments stationnent dans une aire de mouillage, près d'un quai ou d'un ponton, d'assurer la présence à bord d'un équipage de service dont le nombre et la qualification répondent aux prescriptions du Règlement de service pour les bâtiments de la flotte fluviale de la RPB.

5.28 - Les conducteurs des bâtiments battant pavillon étranger sont tenus, quand leurs bâtiments stationnent dans une aire de mouillage, près d'un quai ou d'un ponton, d'assurer la présence à bord d'un équipage dont le nombre et la qualification répondent aux documents normatifs du pays donné. Cet équipage doit, toutefois, être en nombre suffisant et avoir la qualification requise pour pouvoir assurer la sécurité du stationnement et, au besoin, l'exécution de toutes les manoeuvres.

5.29 - La composition de l'équipage d'un bâtiment retiré de l'exploitation sera établie par le propriétaire du bâtiment après concertation avec les organes de l'Inspection d'Etat de la Navigation.

5.30 - Le propriétaire de bâtiments retirés de l'exploitation qui n'assure pas à bord des bâtiments l'équipage requis par les prescriptions des documents normatifs, qui rappelle des membres de l'équipage sans les remplacer, ou qui laisse les bâtiments sans équipage, sera poursuivi et devra répondre pour toutes les conséquences qui peuvent découler de ces infractions.

## PARTIE VI

### CIRCULATION ET STATIONNEMENT DES MENUES EMBARCATIONS AFFECTEES A DES ACTIVITES DE SPORT, DE PECHE OU AUTRES

6.01 - Les menues embarcations affectées à des activités de sport, de pêche ou autres ne doivent stationner que dans les aires de stationnement qui leur sont désignées.

6.02 - La circulation de ces menues embarcations dans les bassins intérieurs et à leur accès est interdite; il est également interdit de les faire mouiller dans des eaux portuaires.

6.03 - Il est interdit à ces menues embarcations de pratiquer la pêche dans les régions des aires de mouillage et à proximité des quais portuaires et d'installer des filets de pêche dans les eaux d'un port.

6.04 - La navigation des menues embarcations de pêche ou affectées à d'autres activités n'est permise que sous la conduite d'une personne qui y est autorisée.

6.05 - Les menues embarcations des organisations de sport peuvent prendre part à des entraînements seulement en groupes et sous la direction et la responsabilité d'un entraîneur ayant la qualification requise et rien que sur les plans d'eau que l'Inspection d'Etat de la Navigation aura affectés au sport.

6.06 - La circulation des menues embarcations d'organisations sportives entre leurs garages et les plans d'eau affectés au sport n'est autorisée qu'en groupes, avec en tête de chaque groupe un canot conduit par un entraîneur autorisé à cet effet.

6.07 - La circulation des menues embarcations d'organisations sportives qui prennent part à des entraînements ou des compétitions sportives est interdite pendant les heures d'obscurité; il est également interdit de monter à bord de ces embarcations sans gilet de sauvetage.

6.08 - Les compétitions, tours et trajets en équipes sur le Danube à bord de menues embarcations, ainsi que d'autres manifestations similaires doivent être concertés avec les organes de l'Inspection d'Etat de la Navigation et autorisés par eux.

## PARTIE VII

### HIVERNAGE DANS LE PORT DE ROUSSE

7.01 - Les propriétaires de bâtiments qui désirent faire hiverner leurs bâtiments dans le port doivent présenter par écrit, jusqu'au 15 octobre au plus tard, une demande au directeur du port de Roussé en indiquant le nombre et le type des bâtiments concernés.

7.02 - L'hivernage des bâtiments transportant des matières inflammables, explosibles et radioactives n'est pas admis.

7.03 - Le port de Roussé établit jusqu'au 15 novembre au plus tard le plan de l'emplacement des bâtiments et en informe par écrit les propriétaires des bâtiments.

7.04 - Les propriétaires de bâtiments dont la demande d'hivernage n'a pas été acceptée par le directeur du port doivent prendre les mesures requises pour que leurs bâtiments quittent le port avant le commencement du charriage.

7.05 - Le port de Roussé désigne le capitaine qui est chargé de la gestion de l'hivernage et qui décide de toutes les questions concernant l'hivernage des bâtiments conformément à l'Instruction relative à l'hivernage des bâtiments.

7.06 - Le régime d'hivernage des bâtiments est contrôlé par les organes de l'Inspection d'Etat de la Navigation.

## PARTIE VIII

### DISPOSITIONS SPECIALES

8.01 - Il est interdit de se baigner, de nager et de se déplacer sur la glace dans les eaux des ports.

8.02 - Il est interdit de jeter ou d'entreposer tout objet, matière solide et résidu sur les quais, les murs de quai, les escaliers côtiers et la bande riveraine sur une largeur de 10 m à partir de la rive.

8.03 - Il est interdit d'entreposer des marchandises et de laisser traîner des installations de chargement et de déchargement ainsi que des objets sur les murs de quai, les escaliers côtiers, à proximité des quais et d'autres installations côtières servant à l'amarrage.

8.04 - L'entreposage d'objets et la circulation de tout moyen de transport - à l'exception de ceux qui y ont reçu l'autorisation des organes de l'Inspection d'Etat de la navigation - sont interdits sur les pontons et les ponts.

8.05 - Il est interdit à ceux qui n'y sont pas autorisés de déclencher les mécanismes, de brancher les installations de signalisation et autres ainsi que d'embrancher le réseau électrique du port.

Les bâtiments peuvent recevoir de l'énergie électrique et s'approvisionner en eau à partir des sources côtières après y avoir obtenu l'autorisation.

8.06 - Il est interdit d'émettre des signaux sonores autres que ceux indiqués dans les Règles de navigation sur le secteur bulgare du Danube et à des fins non prévues dans les Règles de navigation, sauf autorisation préalable de l'Inspection d'Etat de la Navigation.

8.07 - Dans le port de Roussé, le nettoyage et le dégazage des bâtiments transportant des matières inflammables ne sont exécutés que dans l'aire de mouillage No 2.

8.08 - Chaque bâtiment qui se trouve dans les eaux d'un port avec un équipage à bord est tenu de hisser à la poupe, du lever au coucher du soleil, le pavillon de l'Etat dont il est ressortissant.

Après concertation avec le chef de l'Inspection d'Etat de la Navigation, les bâtiments bulgares et les bâtiments étrangers sont autorisés à mettre leur pavillon d'Etat en berne les jours de deuil officiel.

8.09 - Tous les automoteurs étrangers qui entrent ou se trouvent dans les eaux d'un port sont tenus de hisser à la proue, du lever au coucher du soleil, le pavillon d'Etat de la RPB.

8.10 - Les bâtiments qui se trouvent dans les eaux d'un port peuvent être pavoisés par des pavillons du Code international des signaux après avoir concerté le chef de l'Inspection d'Etat de la Navigation et y avoir reçu son autorisation.

8.11 - Les bâtiments peuvent être soumis à des mesures sanitaires, à la désinfection, à la désinsectisation et à la dératisation dans le port de Roussé après que l'Inspection d'Etat de la Navigation en aura été informée et y aura donné son autorisation.

8.12 - Tout convoi entré dans les eaux d'un port qui n'a pas la possibilité de faire mouiller à l'ancre chacun des bâtiments faisant partie de son convoi, doit mouiller le plus grand nombre d'ancre possible.

Quand un bâtiment qui avait jeté l'ancre est détaché du convoi, il convient d'assurer aux bâtiments restants le plus grand nombre d'ancre possible.

8.13 - Les conducteurs, les propriétaires de bâtiments et tous autres intéressés sont tenus de respecter les dispositions des Avis nautiques ou toutes autres prescriptions temporaires émises en connexion avec l'ordre et la sécurité de la navigation.

## PARTIE IX

### DISPOSITIONS FINALES

9.01 - Les présentes Dispositions obligatoires sont publiées en vertu des articles 4 et 18 du Règlement relatif à l'activité de l'Inspection d'Etat de la Navigation paru au ДБ N° 34/1969 et conformément à l'article 91 de l'Arrêté sur la navigation marchande de la République Populaire de Bulgarie, paru au ДБ N° 79/1953.

9.02 - Quiconque aura enfreint les présentes Dispositions sera poursuivi en vertu de la Loi sur les infractions et les peines administratives à infliger, parue au JB N° 92/1969. Les infractions sont consignées dans des actes par les organes de l'Inspection d'Etat de la Navigation de Roussé, tandis que la décision concernant la peine infligée est émise par le chef de l'Inspection d'Etat de la Navigation de Roussé.

9.03 - Les fautifs d'infraction sont solidaires avec le conducteur du bâtiment, le propriétaire du bâtiment ou le chef de l'entreprise et des services pour toute amende et tous dédommagements fixés par l'Inspection d'Etat de la Navigation.

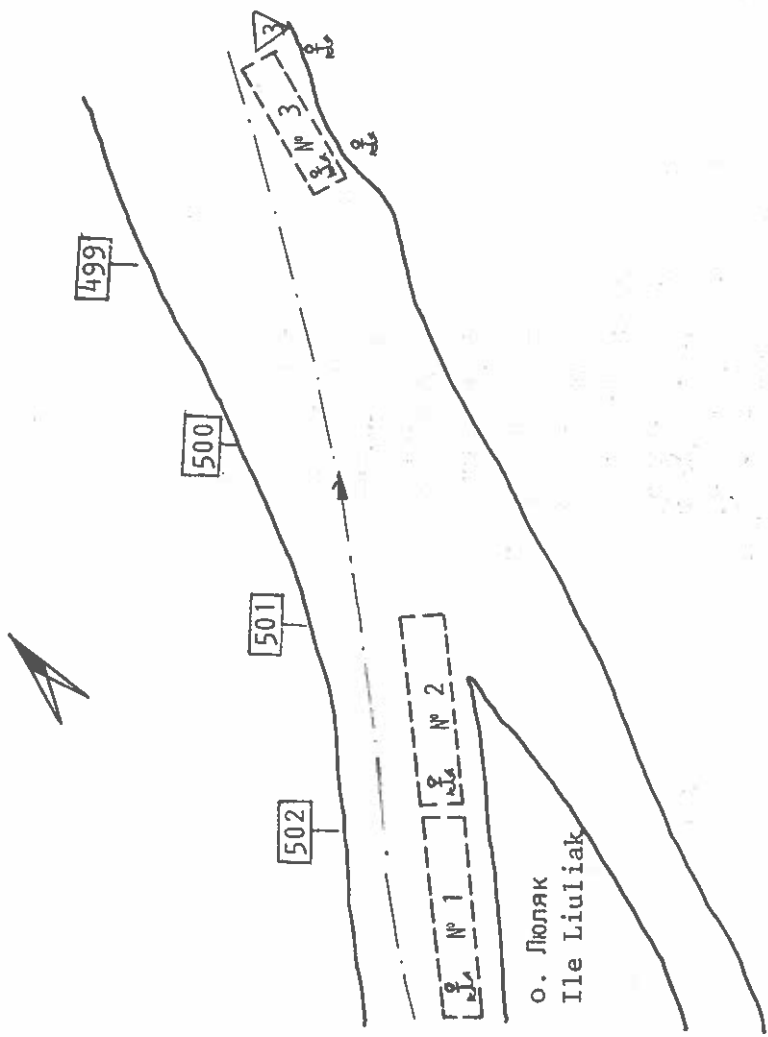
9.04 - Les peines infligées n'exonèrent pas les fautifs de la responsabilité pour les dommages, revendications et autres conséquences éventuelles découlant directement de l'infraction commise.

Pour certaines infractions, les fautifs peuvent être poursuivis en vertu du Code pénal, conformément à la législation en vigueur en RPB.

9.05 - Les présentes Dispositions obligatoires entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1979 et annulent les dispositions publiées antérieurement pour les ports de Roussé, Silistra, Svistov et Somovit.

Signé: Chef de l'Inspection d'Etat  
de la Navigation -  
Capitaine du port:

Ingénieur A. KAHANIANE



О. Люляк  
Ile Liuliak

Порт Русе

Порт де Руссе

(Условные обозначения см.  
на обороте)

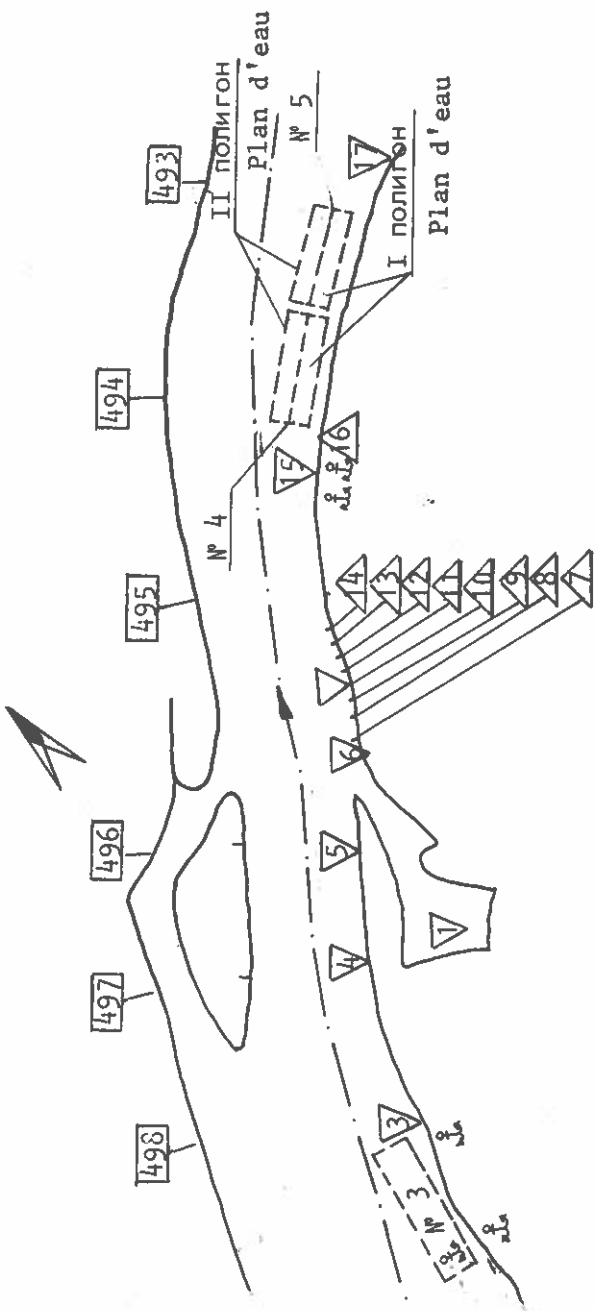
(Voir signes conventionnels  
au verso)

Условные обозначения:

Signes conventionnels

1	Внутренний водный бассейн порта Русе-запад	-	Бассин intérieur du port	Roussé-ouest
2	Внутренний водный бассейн порта Русе-восток	-	Бассин intérieur du port	Roussé-est
3	Лодочная стоянка № 1	-	Аире де stationnement N° 1	pour canots
4	Стоянка судов на подводных крыльях	-	Аире де stationnement pour les bâtiments à ailes portantes	
5	Ремонтный понтон БРП-II	-	Понтон де réparation II	de la BRP
6	Ремонтный понтон БРП-I	-	Понтон де réparation I	de la BRP
7	Понтон № 1	-	Понтон N° 1	
8	Понтон № 2	-	Понтон N° 2	
9	Понтон № 3	-	Понтон N° 3	
10	Понтон № 4	-	Понтон N° 4	
11	Понтон № 5	-	Понтон N° 5	
12	Понтон № 6	-	Понтон N° 6	
13	Понтон № 7	-	Понтон N° 7	
14	Понтон № 8	-	Понтон N° 8	
15	Спортивная база на ОМК, БСФС и лодочная стоянка № 2	-	Base de sport du CMR, de l'UBCPS et aire de stationnement N° 2	pour barques
16	Понтон на ДДФ	-	Понтон de la flotte de dragages	
17	Спортивная база "Дунай"	-	Base de sport "Dunaï"	
18	Лодочная стоянка № 3	-	Аире де stationnement N° 3	pour canots
19	Понтон "Петрол"	-	Понтон "Pétrole"	
20	Якорная стоянка	-	Аире де mouillage	







487

488

489

490

491

492

493

о. Мокану

Іле Мосапу

№ 6

2

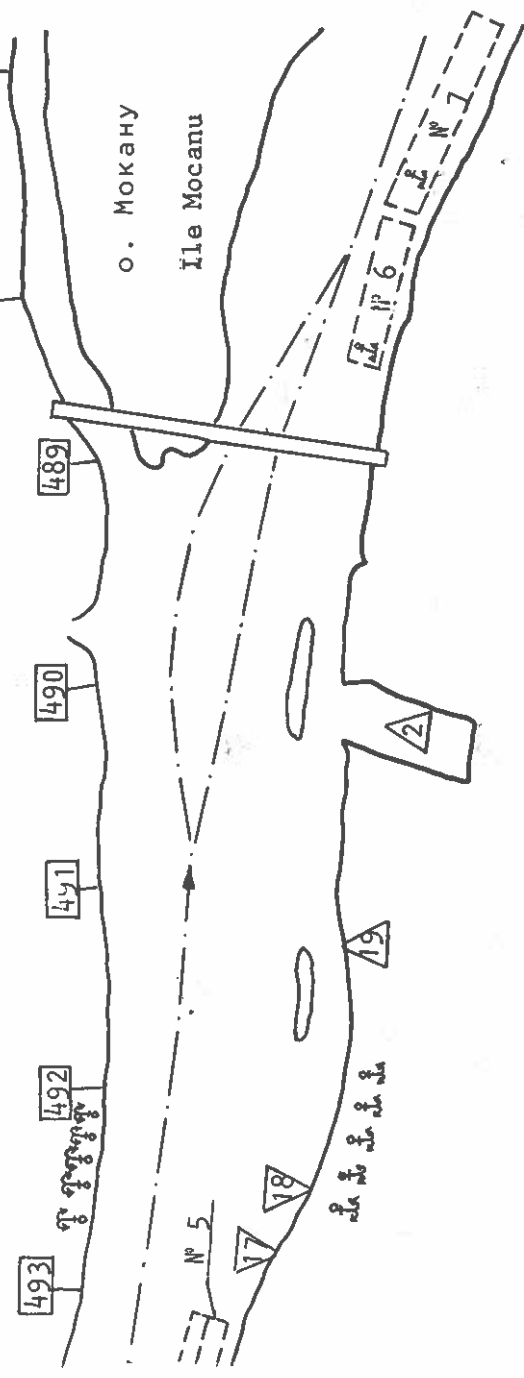
19

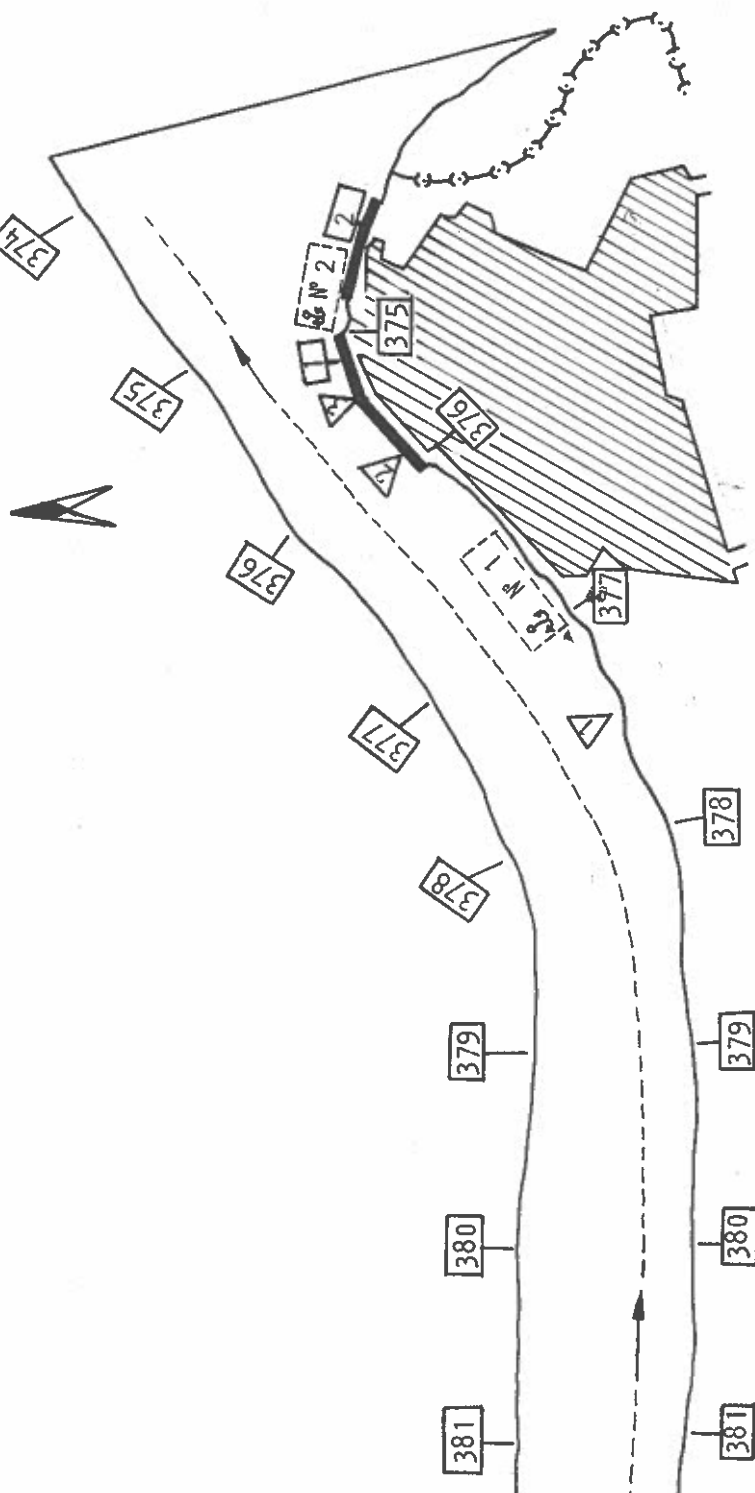
№ 5

17

18

Иле Мосапу



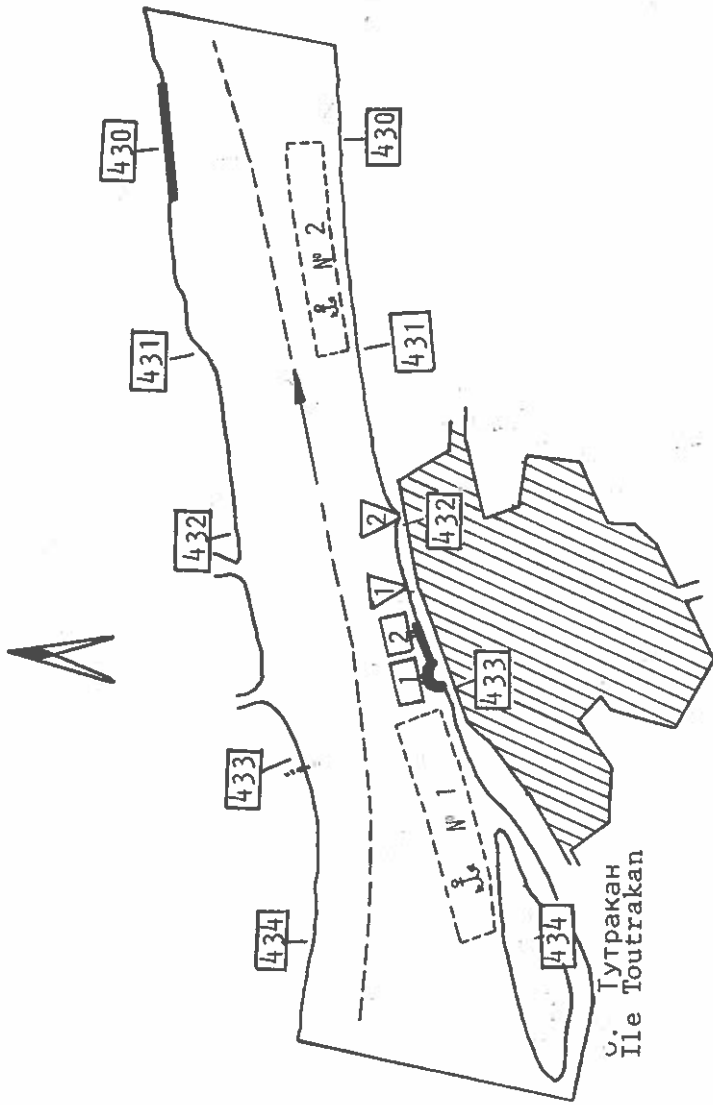


Условные обозначения: Légende:

- ▽ Лодочная стоянка и спортивная база - Aire de stationnement pour canots et base sportive
- Понтон - Ponton
- № Якорная стоянка - Aire de mouillage

Порт Силистра

Port de Silistra



Порт Тутракан

Port de Toutrakan

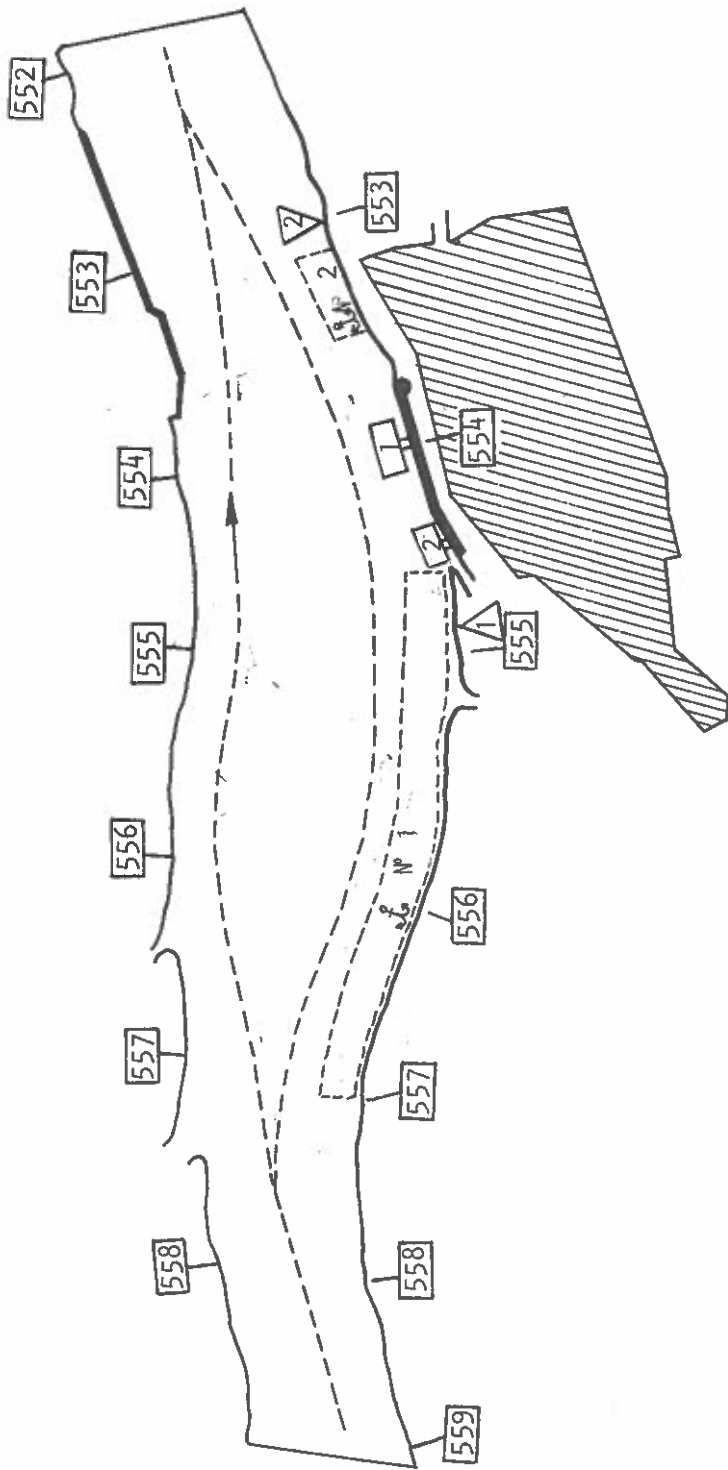
Условные обозначения:

Légende:

- |     |                                    |   |  |
|-----|------------------------------------|---|--|
| ▽   | Лодочная стоянка и спортивная база | - | Aire de stationnement pour canots et base sportive |
| □   | Понтон                             | - | Ponton   |
| ▭ № | Якорная стоянка                    | - | Aire de mouillage                                  |

1 : 25.000

A



Условные обозначения:      Légende:

Порт Свиштов

Port de Svistov

△ Лодочная стоянка и  
спортивная база

□ Понтон

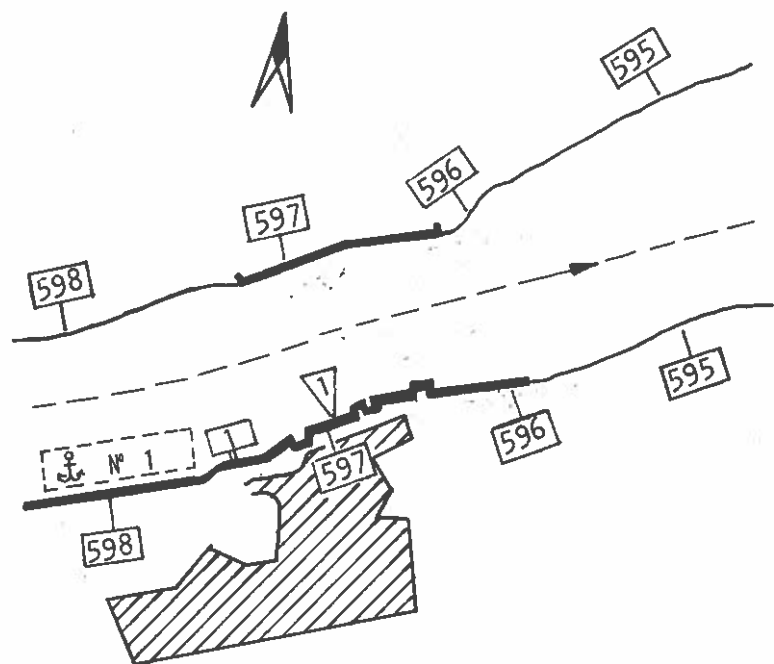
□ №

- Aire de stationnement pour  
canots et base sportive

- Ponton




- Aire de mouillage

1 : 25.000



Порт Никопол  
Port de Nikopol

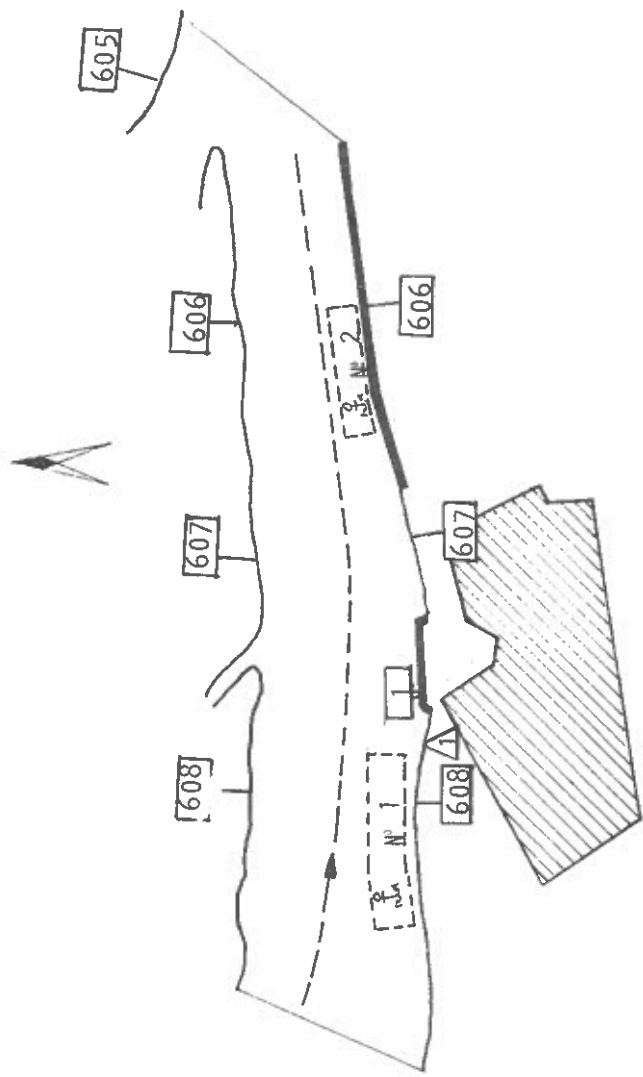
Условные обозначения:

-  Лодочная стоянка и спортивная база
-  Понтон
-  Якорная стоянка

Signes conventionnels:

- Aire de stationnement pour canots et centre sportif
- Ponton
- Aire de mouillage

1 : 25.000



Порт Сомовит  
Port de Somovit

Условные обозначения:

- △ - Лодочная стоянка
- - Понтон
- N - Якорная стоянка

Signes conventionnels:

- Aire de stationnement pour canots
- Ponton
- Aire de mouillage

1 : 25.000

REPUBLIQUE POPULAIRE DE BULGARIE  
MINISTERE DES TRANSPORTS  
INSPECTION D'ETAT DE LA NAVIGATION  
L O M

DISPOSITIONS OBLIGATOIRES

concernant l'ordre et la sécurité de la navigation  
dans le port de Lom et dans les autres ports de la  
région relevant de l'Inspection d'Etat de la  
Navigation de Lom

(km 645,000 - 845,500)



## PARTIE PREMIERE

### GENERALITES

1.01 - Les présentes Dispositions obligatoires ont été édictées afin de fixer:

a) les limites et la répartition du territoire et des eaux des ports;

b) les formalités d'arrivée et de départ à remplir par les bâtiments dans les ports;

c) les dispositions régissant l'entrée, la sortie, la circulation et les manoeuvres des bâtiments dans les eaux des ports;

d) les conditions de stationnement et de chargement et de déchargement des bâtiments dans les ports;

e) les dispositions réglementant la circulation et le stationnement dans les ports des menues embarcations de sport, de pêche ou affectées à d'autres activités;

f) les conditions de stationnement des bâtiments pendant l'hivernage dans le port de Lom ainsi que dans les hivernages et abris d'hiver naturels relevant de la région de l'Inspection d'Etat de la Navigation de Lom.

Le champ d'application des Dispositions obligatoires s'étend au territoire et aux eaux des ports de Lom, Vidin et Oriahovo qui font partie de la région relevant de l'Inspection d'Etat de la Navigation de Lom sur le secteur entre les km 645,000 et 845,500.

1.02 - L'application des présentes Dispositions est obligatoire:

a) pour tous les bâtiments (sauf les navires de guerre) battant pavillon de la République Populaire de Bulgarie (RPB).

b) pour tous les bâtiments battant pavillon d'un Etat étranger;

c) pour tous les membres d'équipage, ouvriers et employés travaillant dans les ports, à bord d'un bâtiment ou dans d'autres services et accomplissant des fonctions liées à la navigation, ainsi que pour tous ceux qui se trouvent sur le territoire et dans les eaux des ports.

1.03 - L'application des présentes Dispositions n'exonère pas les personnes mentionnées plus haut, - quand elles se trouvent sur le territoire et dans les eaux des ports -, de l'application de toutes autres prescriptions n'étant pas en contradiction avec les présentes Dispositions, ainsi que d'autres documents normatifs (Règles de navigation sur le Danube et Règles de la surveillance fluviale sur le Danube) en rapport avec l'ordre et la sécurité de la navigation.

1.04 - Les termes employés dans les présentes Dispositions ont les significations suivantes:

- "bâtiment": désigne un bâtiment motorisé ou non motorisé, un engin flottant, une construction flottante ou un radeau, qui sont affectés au transport ou à des travaux hydrographiques, techniques, de sauvetage, de pêche ou autres, indépendamment de la capacité, du matériau de construction et du type du moteur;

- "eaux du port": désigne le plan d'eau dont la largeur est limitée par la frontière d'Etat de la RPB;

- "territoire du port": désigne la bande riveraine sur une largeur de 100 m.

1.05 - Le contrôle de l'application des présentes Dispositions obligatoires incombe aux organes de l'Inspection d'Etat de la Navigation.

## PARTIE II

### LIMITES ET REPARTITION DU TERRITOIRE ET DES EAUX DES PORTS

#### A. PORT DE LOM

2.01 - Le territoire et les eaux du port s'étendent du km 736,800 au km 747,500.

2.02 - Le territoire et les eaux du port comprennent:

a) le port de Lom, qui comporte un quai extérieur et un bassin intérieur avec une entrée au km 742,000; le port est destiné aux opérations de chargement et de déchargement des bâtiments à marchandises solides et à l'hivernage des bâtiments;

b) les pontons et autres installations et engins flottants situés entre les km 742,400 et 743,200, à savoir:

- le ponton N° 1 destiné aux remorqueurs, aux pousseurs et aux bateaux à passagers étrangers, ainsi qu'aux bateaux bulgares de trafic international pour le contrôle à l'entrée et à la sortie, l'embarquement et le débarquement des passagers, l'approvisionnement en produits alimentaires et en eau potable;

- le ponton N° 2 destiné aux bateaux à passagers qui circulent en cabotage pour l'embarquement et le débarquement des passagers, pour l'approvisionnement en produits alimentaires et en eau potable;

- le ponton de réparation de l'Entreprise de navigation bulgare, au km 743,200;

c) les aires de stationnement, à savoir:

- l'aire de stationnement N° 1, entre les km 736,800 et 737,200 sur une largeur de 100 à 150 m à partir de la rive, destinée au mouillage des bâtiments, avec et sans équipage, qui transportent des marchandises inflammables;

- l'aire de mouillage N° 2, entre les km 738,500 et 739,200 sur une largeur de 50 à 250 m à partir de la rive, destinée au mouillage ou à l'amarrage à des coffres d'amarrage aménagés pour les bâtiments sans équipage qui attendent les opérations de manutention;

- l'aire de mouillage N° 3, entre les km 740,000 et 740,800 sur une largeur de 50 à 150 m à partir de la rive, destinée au mouillage des bâtiments avec équipage qui attendent les opérations de manutention;

- l'aire de stationnement N° 4, entre les km 743,200 et 743,800 sur une largeur de 50 à 150 m à partir de la rive, destinée au mouillage des bâtiments avec équipage qui doivent partir après les opérations de manutention;

- l'aire de mouillage N° 5, entre les km 743,800 et 744,200 sur une largeur de 50 à 150 m à partir de la rive, destinée au mouillage ou à l'amarrage à des coffres d'amarrage spécialement aménagés pour les bâtiments sans équipage qui doivent partir après les opérations de manutention;

- l'aire de mouillage N° 6, entre les km 746,500 et 747,000 sur une largeur de 100 à 150 m à partir de la rive, destinée au mouillage des bâtiments, avec et sans équipage, qui transportent des matières explosibles;

- l'aire de mouillage N° 7, entre les km 747,000 et 747,500 sur une largeur de 100 à 150 m à partir de la rive, destinée au mouillage des bâtiments en transit;

d) les aires suivantes affectées au stationnement des canots et barques:

- l'aire N° 1, entre les km 744,400 et 744,500, pour les canots et barques de pêche et de sport bulgares;

- l'aire N° 2, entre les km 745,400 et 745,500, pour les canots et barques de sport et de plaisance étrangers;

- l'aire N° 3, entre les km 745,500 et 745,600, pour les canots et les barques d'entraînement et de sport du Club maritime de Lom;

e) le plan d'eau entre les km 745,600 et 746,500 affecté aux sports nautiques.

## B. PORT DE VIDIN

2.03 - Le territoire et les eaux du port s'étendent du km 785,000 au km 794,000.

2.04 - Le territoire et les eaux du port comprennent:

a) les quais, à savoir:

- le quai spécial, situé entre les km 785,100 et 785,500, affecté au déchargement du charbon;

- le quai spécial, situé entre les km 787,600 et 787,800, affecté au déchargement des agglomérés;

- le quai, situé entre les km 790,000 et 790,200, affecté à la manutention des cargaisons de marchandises solides;

b) le système de ferry-boat, entre les km 792,700 et 792,900, destiné au transport de wagons de chemins de fer, de moyens de transport motorisés et de passagers;

c) les pontons et autres installations flottantes entre les km 790,200 et 790,500, à savoir:

- le ponton N° 1, destiné aux remorqueurs, aux pousseurs et aux bateaux à passagers étrangers ainsi qu'aux bateaux bulgares de trafic international pour le contrôle à l'entrée et à la sortie, l'embarquement et le débarquement de passagers, l'approvisionnement en produits alimentaires et en eau potable;

- le ponton N° 2, affecté aux remorqueurs et aux pousseurs bulgares qui naviguent en cabotage;

- le ponton N° 3, affecté aux bateaux à passagers qui naviguent en cabotage, pour l'embarquement et le débarquement de passagers, l'approvisionnement en produits alimentaires et en eau potable;

d) l'aire de mouillage N° 1, entre les km 785,600 et 786,000 sur une largeur de 100-200 m à partir de la rive, destinée au mouillage des bâtiments, avec et sans équipage qui ne transportent pas de matières inflammables ou explosibles;

e) les aires de stationnement pour canots et barques, à savoir:

- l'aire N° 1 entre les km 789,700 et 790,000, réservée aux canots et barques de pêche, de sport et de plaisance étrangers et bulgares;

- les aires N° 2, entre les km 790,800 et 791,000 et N° 3 entre les km 791,500 et 791,700 réservées aux canots et barques bulgares de pêche, d'entraînement et de sport;

f) le plan d'eau, entre les km 791,800 et 792,500 affecté aux sports nautiques.

### C. PORT D'ORIAHOVO

2.05 - Le territoire et les eaux du port s'étendent entre les km 677,000 et 681,000.

2.06 - Le territoire et les eaux du port comprennent:

a) le quai entre km 677,800-678,050, destiné à la manutention des cargaisons de marchandises solides;

b) le ponton N° 1 destiné au stationnement provisoire des bateaux à passagers, des remorqueurs et des pousseurs de trafic international et de cabotage, aux fins d'embarquement et de débarquement des passagers, d'approvisionnement en produits alimentaires et en eau potable;

c) les aires de mouillage, à savoir:

- l'aire de mouillage N° 1, entre les km 677,300 et 677,600 sur une largeur de 50 à 150 m à partir de la rive, destinée au mouillage des bâtiments, avec et sans équipage, transportant des matières inflammables;

- l'aire de mouillage N° 2, entre les km 678,500 et 679,200 sur une largeur de 50 à 150 m à partir de la rive, destinée au mouillage des bâtiments avec et sans équipage;

d) les aires de stationnement pour canots et barques, à savoir:

- l'aire N° 1, entre les km 677,000-677,200, destinée aux canots et barques de pêche, de sport et de plaisance, étrangers et bulgares;

- l'aire N° 2, aux km 679,700-679,800, destinée aux canots et barques d'entraînement et de sport du Club maritime d'Oriahovo;

e) le plan d'eau entre les km 680,000 et 681,000, affecté aux sports nautiques.

#### D. POINT DE CHARGEMENT ET DE DECHARGEMENT INDUSTRIEL AU KM 686,000

2.07 - Ce point de chargement et de déchargement, avec son quai et son bassin intérieur, situé entre les km 685,800 et 686,000 est réservé pour les besoins de son propriétaire et pour le déchargement des agglomérés.

Le bassin intérieur est utilisé par la flotte locale de la région d'Oriahovo pour l'hivernage. Le chef de l'entreprise est tenu d'appliquer les dispositions de l'art. 7.05.

L'ensemble des présentes Dispositions obligatoires s'applique audit point de chargement et de déchargement. Le contrôle de l'application desdites Dispositions incombe aux organes de l'Inspection d'Etat de la Navigation d'Oriahovo.

### PARTIE III

#### FORMALITES D'ARRIVEE ET DE DEPART

3.01 - Le conducteur de tout bâtiment et de tout convoi (à l'exception des bâtiments qui circulent selon un itinéraire régulier et des bâtiments bulgares qui font du cabotage) est tenu de s'annoncer par écrit et par l'entremise de l'INFLOT à l'Inspection d'Etat de la Navigation du port concerné deux heures avant son arrivée ou son départ.

3.02 - Le conducteur de tout bâtiment motorisé et de tout convoi (à l'exception des bateaux à passagers battant pavillon bulgare qui circulent en cabotage selon un itinéraire régulier) est tenu de présenter, à l'arrivée et au départ, un rapport à l'Inspection d'Etat de la Navigation du port concerné. Le rapport doit contenir:

- le nom du propriétaire du bateau;
- le nom ou le numéro du bâtiment et des unités faisant partie du convoi;
- le nom et le prénom du conducteur;
- le port de chargement;
- la date et l'heure de l'arrivée (du départ);
- le tirant d'eau maximum à l'arrivée (au départ);
- la puissance des principales machines;
- le nombre des membres de l'équipage;
- le port de départ ou le port de destination;
- la quantité de marchandises, en tonnes;
- pour les bateaux à passagers, le nombre de passagers;
- pour les unités d'un convoi, le nombre d'ancre mouillées et la longueur des chaînes d'ancre.

3.03 - A chaque départ d'un port, le conducteur de tout bâtiment motorisé ou non motorisé battant pavillon bulgare est tenu de présenter à l'Inspection d'Etat de la Navigation les documents de bord pour contrôle, et l'attestation de départ pour certification.

3.04 - En cas de changement dans le rôle d'équipage, le conducteur de tout bâtiment motorisé ou non motorisé est tenu de présenter à l'Inspection d'Etat de la Navigation le rôle d'équipage - avec une copie -, accompagné d'une lettre pour certification.

3.05 - Les bâtiments sans équipage peuvent être abandonnés dans les eaux d'un port où il y a une équipe de service après avoir été pris en charge par l'équipage selon un acte établi en bonne et due forme.

Deux heures au plus tard après la prise en charge des bâtiments, l'équipe de service doit présenter à l'Inspection d'Etat de la Navigation du port donné, pour contrôle, une copie de l'acte de la prise en charge et les documents de bord. Pour les bâtiments sans équipage circulant sans documents de bord qui doivent porter sur leurs bords des inscriptions complémentaires remplaçant les documents de bord, il convient d'inscrire également dans l'acte de la prise en charge le terme de la validité de l'attestation de bord, le tirant d'eau maximum et la portée en lourd.

Les formalités d'arrivée des bâtiments sans équipage sont considérées remplies après que les documents mentionnés ci-haut ont été présentés à l'Inspection d'Etat de la Navigation.

Il est interdit de manutentionner les cargaisons des bâtiments sans équipage pour lesquels les formalités d'arrivée dans le port n'ont pas été accomplies selon la procédure décrite ci-dessus.

3.06 - Les conducteurs des bâtiments bulgares qui travaillent en permanence dans les eaux d'un port donné sont tenus de présenter à l'Inspection d'Etat de la Navigation, entre le 1<sup>er</sup> et le 5 de chaque mois, les documents de bord de leur bâtiment pour contrôle.



3.07 - La libre pratique est accordée aux bâtiments de navigation internationale seulement après l'exécution des formalités de contrôle prescrites à l'entrée et à la sortie.

Le contrôle à l'arrivée et au départ des bâtiments à marchandises, motorisés et non motorisés, est effectué aux aires de mouillage qui leur sont affectées.

Les conducteurs reçoivent par l'entremise de l'IN-FLOT les instructions, qui sont obligatoires, au sujet de l'ordre et de la procédure à suivre pour l'accomplissement des formalités de contrôle à l'arrivée et au départ ainsi que les renseignements au sujet des modifications survenues en ce domaine.

3.08 - Le conducteur de tout bâtiment et de tout convoi de trafic international est tenu, à l'arrivée et au départ, de présenter à l'Inspection d'Etat de la Navigation tous les documents de bord énumérés à l'art.1.10 des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube pour vérification et exécution des formalités conformément à l'art. 9 des Règles de la surveillance fluviale sur le Danube.

3.09 - Les dispositions de l'art. 3.08 ne s'appliquent pas aux bâtiments et aux convois entrés dans les eaux d'un port pour un stationnement provisoire ou pour chercher abri sans avoir reçu la libre pratique, et qui y séjournent moins de 12 heures.

3.10 - Le conducteur de tout bâtiment étranger, motorisé ou non motorisé, doit, après avoir reçu la libre pratique, remettre l'attestation de bord à l'Inspection d'Etat de la navigation.

L'attestation de bord est rendue contre signature avant le départ du bâtiment.

3.11 - En cas d'accident survenu dans les eaux d'un port, les formalités seront exécutées selon les prescriptions de l'art. 16 des Règles de la surveillance fluviale sur le Danube (ДБ N° 31/78) et des Règles d'enquête sur les avaries en navigation (ДБ N° 43/73).

## PARTIE IV

### ENTREE ET SORTIE, CIRCULATION ET MANOEUVRES DANS LES EAUX D'UN PORT.

4.01 - En entrant dans un port et en en sortant, en circulant et en exécutant des manoeuvres dans les eaux d'un port, les conducteurs doivent tenir compte de l'intensité du trafic et des difficultés de la navigation, y prêter une attention accrue et se déplacer à une vitesse qui exclut toute possibilité d'endommagement tant des bâtiments stationnant en rade ou aux quais que des ouvrages hydrotechniques et côtiers du port. Les ancres des bâtiments seront prêtes à être mouillées mais non descendues.

4.02 - Dans les cas énumérés ci-dessous, il est interdit aux conducteurs de bâtiment et de convoi d'entrer dans un port ou d'en sortir ou bien d'exécuter des manoeuvres dans les eaux d'un port sans y avoir obtenu l'autorisation des organes de l'Inspection d'Etat de la Navigation:

a) cas mentionnés à l'art. 18 des Règles de la surveillance fluviale sur le Danube;

b) quand il s'agit de bâtiments qui transportent ou ont transporté des marchandises dangereuses. De plus, le conducteur du bâtiment transportant des marchandises dangereuses doit présenter un certificat dans lequel le propriétaire du bâtiment atteste que le bâtiment a été dégazé, désactivisé ou nettoyé selon les normes réglementaires;

c) quand il s'agit de bâtiments qui ne sont pas de type fluvial ou de plates-formes, d'engins flottants, d'installations flottantes et de radeaux;

d) quand il s'agit de bâtiments qui seront déchirés.

4.03 - Dans les eaux du port il est interdit aux convois de dépasser d'autres bâtiments avec convoi.

4.04 - Le conducteur d'un bâtiment avec convoi qui exécute un virage en barrant le cours d'un autre bâtiment avec convoi doit achever le virage à une distance d'au moins 2 km de ce dernier.

4.05 - Il est interdit aux bâtiments de naviguer vers l'aval entre la rive droite et des bâtiments qui stationnent aux aires de mouillage.

4.06 - La rencontre et le dépassement à l'entrée du bassin intérieur du port de Lom sont interdits.

Le bâtiment entrant doit émettre les signaux sonores prescrits et attendre le passage du bâtiment sortant; ce n'est qu'après s'être assuré qu'il n'y a pas d'autres bâtiments qu'il peut s'engager dans l'entrée. Les bâtiments sortants doivent émettre les signaux sonores appropriés.

4.07 - Dans les ports de Vidin, Oriahovo et Lom, les conducteurs des bâtiments étrangers peuvent exécuter des manoeuvres seulement dans la région des aires de mouillage.

4.08 - La mise à l'eau et la circulation des canots des bâtiments en transit et, dans le port de Lom, des canots des bâtiments mouillés ou amarrés sont interdites, sauf si une vie humaine est en danger, s'il s'agit d'une demande d'aide médicale, d'une avarie (ou d'une situation pouvant donner lieu à une avarie).

4.09 - Lors des manoeuvres et de la circulation, les conducteurs des bâtiments portuaires et des bâtiments affectés aux manoeuvres choisissent le mode de traction: sur remorque, à couple ou par poussage; le conducteur des bâtiments remorqués est tenu d'assurer l'exécution du mode de traction choisi.

4.10 - Quand le bâtiment est manoeuvré par un remorqueur du port, le conducteur d'un bâtiment non motorisé est tenu d'exécuter ce qui suit:

a) lors de la levée de l'ancre: informer le capitaine du remorqueur de la longueur et de la direction de la chaîne d'ancre;

b) avant d'amarrer: préparer les amarres, les aussières d'amarrage et les défenses;

c) en cas de mouillage: laisser filer une longueur de chaîne d'ancre qui exclut la dérive du bâtiment et, au besoin, mouiller les deux ancres;

d) tenir la barre selon les instructions du capitaine du remorqueur;

e) filer, passer et fixer les cordages; placer les défenses;

f) si la manoeuvre est exécutée en remorque, assurer à bord du bâtiment la présence d'au moins deux personnes, notamment du conducteur à la barre et d'un matelot au guindeau; le matelot est chargé de la vigie;

g) passer les câbles, jeter et lever l'ancre seulement suivant les instructions du capitaine.

4.11 - Les manoeuvres des bâtiments sans équipage pris en charge par l'équipe de service ne sont autorisées qu'en présence et avec le concours de l'équipe de service.

4.12 - La manoeuvre vers l'amont des bâtiments non motorisés est interdite par la proue, sauf pour les chandls de poussage.

4.13 - Dans des conditions de visibilité réduite et quand les deux rives ne sont pas visibles, il est interdit de naviguer sans radar.

4.14 - Il est interdit à tout bâtiment non équipé d'un pare-étincelles en bon état et de type agréé d'entrer, de sortir et de circuler dans les eaux des ports quand il transporte des marchandises inflammables ou explosibles ou remorque des bâtiments non motorisés ayant à leur bord de telles marchandises.

4.15 - Il est interdit à tout bâtiment à bord duquel s'est déclarée une maladie quarantenaire d'entrer dans les ports sans avoir obtenu l'autorisation des organes de l'Inspection d'Etat de la Navigation, qui désignent le lieu de stationnement en cas de quarantaine.

## PARTIE V

### STATIONNEMENT, CHARGEMENT ET DECHARGEMENT DES BATIMENTS DANS LES PORTS

5.01 - Les bâtiments ne peuvent stationner que dans les aires de mouillage affectées à cette fin. Chaque bâtiment doit mouiller l'ancre.

Si un bâtiment non motorisé a été ancré en dehors d'une aire de mouillage ou hors des limites autorisées, son conducteur est tenu de le communiquer aux organes de l'Inspection d'Etat de la Navigation; pour les bâtiments sans équipage, cette obligation incombe au préposé de l'équipe de service.

5.02 - Le premier bâtiment qui stationne au quai extérieur est tenu d'attacher les amarres, de jeter l'ancre et de placer une rampe. Deux bâtiments au plus peuvent stationner au quai extérieur du port.

Dans le port de Lom, aux quais du bassin intérieur deux bâtiments au plus peuvent stationner dans une aire, et un seul bâtiment dans l'aire N° 4.

5.03 - En cas d'avarie, les bâtiments peuvent mouiller provisoirement dans le bassin intérieur du port de Lom.

5.04 - Les bâtiments motorisés ne peuvent s'amar-  
rer qu'aux pontons qui leur sont affectés, les deuxième et quatrième bâtiments devant mouiller leur ancre.

Le stationnement aux pontons de plus de 4 bâtiments à marchandises, motorisés ou non motorisés, est interdit.

5.05 - Dans le port d'Oriahovo, le ponton d'accos-  
tage sera libéré 30 minutes avant l'arrivée de bateaux à passagers de ligne régulière.

5.06 - Dans le port de Lom, deux bâtiments à répa-  
rer au plus peuvent stationner près du ponton de répa-  
ration de la BRP.

5.07 - Les propriétaires de pontons et d'installa-  
tions flottantes sont tenus:

- a) de désigner la personne de service respon-  
sable pour le ponton ou l'installation flottante;
- b) d'y apposer le numéro et les autres indica-  
tions requises;
- c) de les maintenir en bon état technique;
- d) d'y assurer l'éclairage pendant l'obscurité;

- e) de les munir de deux bouées de sauvetage;
- f) en hiver, de les débarasser de la neige et des glaces;
- g) de les placer et de les déplacer après y avoir reçu l'autorisation et les instructions de l'organe de l'Inspection d'Etat de la Navigation.

5.08 - Quand un bâtiment stationne dans le port près d'un ponton ou d'un quai, il est interdit de faire marcher l'hélice des machines principales.

5.09 - Il est interdit de placer bord à bord un bâtiment à un bâtiment sans équipage et d'y embarquer qui que ce soit en l'absence d'un membre de l'équipe de service.

5.10 - Sur les bâtiments sans équipage pris en charge par l'équipe de service, le capitaine de l'équipe est tenu de faire brancher en temps utile les feux d'ancre prescrits pour la signalisation de nuit, d'en assurer l'éclairage constant pendant les heures d'obscurité et d'en contrôler l'état au moins toutes les 6 heures; le résultat du contrôle sera consigné dans le journal de bord et communiqué à l'inspecteur de service de l'Inspection d'Etat de la Navigation.

5.11 - Quand dans le port de Lom le niveau du Danube est de +500 cm et plus, il est interdit aux bâtiments d'accoster ou de quitter le mur de quai vertical tant que les grues portiques n'ont pas été déplacées.

5.12 - Quand des bâtiments s'approchent ou s'amarrent à d'autres bâtiments à bord desquels des opérations de manutention sont en cours, les travaux de chargement et de déchargement seront interrompus jusqu'à la fin des manoeuvres.

5.13 - Le placement des bâtiments à un quai affecté à des travaux de manutention sera autorisé par le chef du port concerné et se fera sous la direction du dispatcher de service, en observant les prescriptions suivantes:

- assurer une longueur de quai nécessaire pour la sécurité du stationnement du bâtiment, la distance entre deux bâtiments voisins ne devant pas être inférieure à 5 m;

- il est interdit qu'il y ait sur le quai des objets quelconques pouvant présenter un danger pour le bâtiment qui s'approche;

- l'installation pour l'amarrage des bâtiments doit être en bon état et il est interdit de l'encombrer de marchandises;

- la profondeur au quai doit dépasser d'au moins 20 cm le tirant d'eau du bâtiment;

- assurer sur la rive le nombre nécessaire de personnes pour les opérations d'amarrage;

- ne pas autoriser que deux bâtiments manoeuvrent simultanément à proximité de quais voisins.

5.14 - Les bâtiments peuvent accoster et quitter le quai ou se déplacer le long du quai seulement suivant les instructions du dispatcher de service.

5.15 - La manutention ne peut commencer qu'après l'arrêt complet et l'amarrage adéquat des bâtiments (s'il y a des échelles, elles seront munies de filières et de bouées de sauvetage) et seulement si l'éclairage de nuit est assuré.

Pour les bâtiments sans équipage, les dispositions susmentionnées seront exécutées par un membre de l'équipe de service.

Les bâtiments transportant des marchandises inflammables peuvent exécuter des manoeuvres et des opérations de manutention seulement quand leur équipage est au complet.

5.16 - Au cours des opérations de chargement, le conducteur du bâtiment et l'équipe de service doivent veiller à ce que le tirant d'eau du bâtiment corresponde à la profondeur au quai et aux variations du niveau du fleuve afin d'éviter le danger d'échouage.

5.17 - Les barges-citernes ne peuvent s'amarrer au quai pour marchandises solides aux fins de manutention qu'après y avoir reçu l'autorisation des organes de l'Inspection d'Etat de la Navigation et sont tenues de présenter un document indiquant le point d'inflammation de la marchandise liquide transportée ou un document attestant qu'elles ont été préalablement traitées à la vapeur.

5.18 - L'embarquement et le débarquement de passagers ne sont autorisés qu'aux pontons réservés à cette fin et sous la direction et la responsabilité du conducteur du bâtiment.

5.19 - Dans quelques ports (Vidin, Ostrov, Kozlodui, Tzibar et Artchar), les pontons affectés aux bateaux à passagers bulgares qui circulent en cabotage doivent remplir les conditions suivantes:

- être solidement amarrés et équipés de hampes à l'avant et à l'arrière;
- les bâtiments seront amarrés et désamarrés par la personne de service;
- le propriétaire du ponton est tenu d'appliquer les prescriptions de l'art. 5.07 (à l'exception du litt. d).

5.20 - Les conducteurs doivent immédiatement informer les organes de l'Inspection d'Etat de la Navigation de tout accident dont a été victime une personne dans les eaux d'un port ou au cours de la manutention de la cargaison d'un bâtiment.

5.21 - Toute personne qui se trouve sur le territoire ou dans les eaux du port doit, dès qu'elle aperçoit un incendie, en aviser immédiatement le service régional d'extinction d'incendie en appelant le numéro 160, et aussi l'Inspection d'Etat de la Navigation; dans sa communication, elle doit indiquer exactement l'objet en feu et le lieu de l'incendie.

5.22 - Quand un incendie s'est déclaré dans un port ou à bord d'un bâtiment qui se trouve dans le port, tous les autres bâtiments sont tenus de préparer immédiatement les moyens d'extinction de l'incendie et les moyens de sauvetage, ainsi que leurs machines principales afin de pouvoir porter secours, de déplacer ou emmener en lieu sûr d'autres bâtiments qui ne peuvent se déplacer par leurs propres moyens.

Les bâtiments portuaires doivent se rendre immédiatement sur les lieux du sinistre et exécuter sans tarder les instructions de celui qui dirige les travaux d'extinction de l'incendie.



5.23.- Chaque conducteur de bâtiment qui se trouve à proximité d'un bâtiment qui a subi une avarie dans les eaux d'un port ou qui a reçu l'instruction des organes de l'Inspection d'Etat de la Navigation de prêter secours à un bâtiment, doit agir sans retard.

5.24 - En cas de perte dans les eaux d'un port d'une ancre, d'une chaîne d'ancre ou de tout autre objet qui constitue un obstacle ou un danger pour la navigation, le conducteur est tenu de baliser ce lieu et d'en avertir immédiatement les organes de l'Inspection d'Etat de la Navigation et doit prendre les mesures requises pour renflouer l'objet perdu. S'il n'est pas en mesure de le faire, le renflouement sera fait au compte du propriétaire du bâtiment.

5.25 - Il est interdit aux conducteurs de bâtiment:

a) de déverser par-dessus bord des produits pétroliers sous quelque forme que ce soit, et des eaux qui ont été utilisées pour le lavage des cales;

b) de laver les cales et les ponts où étaient entreposés des minerais et autres marchandises dangereuses et nocives et de déverser par-dessus bord des eaux polluées;

c) de jeter par-dessus bord des restes de marchandises, des matériaux ayant servi à l'emballage et des ordures ménagères.

5.26 - Tout conducteur qui a laissé déverser des produits pétroliers ou des eaux polluées, ou s'est aperçu d'un tel déversement, est tenu de communiquer aux organes de l'Inspection d'Etat de la Navigation le lieu et la source de pollution.

5.27 - Les conducteurs des bâtiments battant pavillon de la RPB sont tenus, quand leurs bâtiments stationnent dans des aires de mouillage, à quais et à des pontons, d'assurer la présence à bord d'un équipage de service dont le nombre et la qualification répondent aux prescriptions du Règlement de service pour les bâtiments de la flotte fluviale de la RPB.

5.28 - Les conducteurs de bâtiments battant pavillon étranger sont tenus, quand le bâtiment stationne dans une aire de mouillage, près d'un quai ou d'un ponton, d'assurer la présence à bord d'un équipage dont le nombre et la qualification répondent aux documents normatifs du pays donné. Cet équipage doit, toutefois, être en nombre suffisant et avoir la qualification requise afin de pouvoir assurer la sécurité du stationnement et, au besoin, l'exécution de toutes les manoeuvres.

5.29 - Par temps de tempête ou en présence de glaces, les capitaines des bâtiments sont tenus d'adopter toutes les mesures requises afin d'assurer la sécurité du stationnement de leur bâtiment.

5.30 - La composition de l'équipage d'un bâtiment retiré de l'exploitation sera établie par le propriétaire du bâtiment après concertation avec les organes de l'Inspection d'Etat de la Navigation.

5.31 - Les propriétaires de bâtiments qui n'assurent pas l'équipage requis à bord des bâtiments retirés de l'exploitation conformément aux prescriptions des documents normatifs, ou qui rappellent des membres de l'équipage sans les remplacer, ou bien laissent les bâtiments sans équipage à bord, seront poursuivis et devront répondre pour toutes les conséquences qui peuvent découler de ces infractions.

## PARTIE VI

### CIRCULATION ET STATIONNEMENT DES MENUES EMBARCATIONS AFFECTEES A DES ACTIVITES DE SPORT, DE PECHE OU AUTRES

6.01 - Les menues embarcations affectées à des activités de sport, de pêche ou autres ne doivent stationner que dans les aires de stationnement qui leur sont désignées.

6.02 - La circulation de ces menues embarcations dans les bassins intérieurs et à leur accès est interdite; il est également interdit de les faire mouiller dans les eaux portuaires.

6.03 - Il est interdit à ces menues embarcations de pratiquer la pêche dans les régions des aires de mouillage ou à proximité des quais portuaires et d'installer des filets de pêche dans les eaux d'un port.

6.04 - La navigation des menues embarcations de pêche ou affectées à d'autres activités n'est permise que sous la conduite d'une personne qui y est autorisée.

6.05 - Les menues embarcations des organisations de sport peuvent prendre part à des entraînements seulement en groupes et sous la direction et la responsabilité d'un entraîneur ayant la qualification requise et seulement sur les plans d'eau que l'Inspection d'Etat de la Navigation aura affectés au sport.

6.06 - La circulation des menues embarcations d'organisations sportives entre leurs garages et les plans d'eau affectés au sport n'est autorisée qu'en groupes, avec en tête de chaque groupe un canot conduit par un entraîneur autorisé à cet effet.

6.07 - La circulation des menues embarcations d'organisations sportives qui prennent part à des exercices, entraînements ou compétitions sportives est interdite pendant les heures d'obscurité; il est également interdit de monter à bord de ces embarcations sans gilet de sauvetage.

6.08 - Les compétitions, tours et trajets en équipe sur le Danube à bord de menues embarcations, ainsi que d'autres manifestations similaires doivent être concertés avec les organes de l'Inspection d'Etat de la Navigation et autorisés par eux.

## PARTIE VII

HIVERNAGE DANS LE PORT DE LOM AINSI QUE DANS LES HIVERNAGES ET ABRIS NATURELS DE LA REGION RELEVANT DE L'INSPECTION D'ETAT DE LA NAVIGATION, LOM

7.01 - Les propriétaires de bâtiments qui désirent faire hiverner leurs bâtiments dans le port de Lom doivent présenter au directeur du port de Lom, jusqu'au 15

octobre au plus tard, une demande écrite indiquant le nombre et le type des bâtiments concernés.

7.02 - L'hivernage des bâtiments transportant des matières inflammables, explosibles et radioactives n'est pas admis.

7.03 - Le port de Lom établit jusqu'au 15 novembre au plus tard le plan de l'emplacement des bâtiments et en informe par écrit les propriétaires des bâtiments.

7.04 - Les propriétaires de bâtiments dont la demande d'hivernage n'a pas été acceptée par le directeur du port de Lom doivent prendre les mesures requises pour que leurs bâtiments quittent le port avant le commencement du charriage.

7.05 - Le port de Lom désigne le capitaine qui est chargé de la gestion de l'hivernage et qui décide de toutes les questions concernant l'hivernage des bâtiments conformément à l'"Instruction relative à l'hivernage des bâtiments".

7.06 - Conditions à remplir dans l'hivernage naturel de Bliznatzi (entrée au km 777,500):

a) les propriétaires de bâtiments sont tenus de se conformer aux prescriptions des articles 7.01 et 7.02 des "Dispositions obligatoires";

b) le port de Lom doit informer jusqu'au 15 novembre au plus tard les propriétaires des bâtiments du nombre de bâtiments admis à l'hivernage;

c) le chef d'une entreprise bulgare dont un grand nombre de bâtiments est garé dans l'hivernage doit observer les prescriptions de l'art. 7.05 des "Dispositions obligatoires".

7.07 - Conditions à remplir dans l'abri d'hiver "Skomen" (accès au km 758,200):

a) les conducteurs de bâtiments qui désirent faire hiverner leurs bâtiments dans l'abri d'hiver doivent communiquer leur intention aux organes de l'Inspection d'Etat de la Navigation de Lom ou de Vidin;

b) le conducteur du bâtiment arrivé le premier dans l'abri doit, sans retard, informer l'Inspection d'Etat de la Navigation de Lom de son entrée dans l'abri, assumer les obligations qui incombent au capitaine d'un abri d'hiver et donner suite aux instructions qu'il recevra de l'Inspection d'Etat de la Navigation de Lom;

c) les bâtiments transportant des matières inflammables doivent être placés en groupes séparés, dans la partie aval de l'abri.

7.08 - Le contrôle du régime d'hivernage des bâtiments incombe à l'Inspection d'Etat de la Navigation.

## PARTIE VIII

### DISPOSITIONS SPECIALES

8.01 - Il est interdit de se baigner, de nager et de se déplacer sur la glace dans les eaux d'un port.

8.02 - Il est interdit de jeter ou d'entreposer tout objet, matière solide et résidu sur les quais et les murs de quai, les escaliers côtiers et la bande riveraine sur une largeur de 10 m à partir de la rive.

8.03 - Il est interdit d'entreposer des marchandises et de laisser traîner des installations de chargement et de déchargement ainsi que des objets sur les murs de quai, sur les escaliers côtiers à proximité des quais et d'autres installations côtières servant à l'amarrage.

8.04 - L'entreposage de tout objet et la circulation de tout moyen de transport - à l'exception de ceux qui y ont reçu l'autorisation des organes de l'Inspection d'Etat de la Navigation - sont interdits sur les pontons et les ponts.

8.05 - Il est interdit à ceux qui n'y sont pas autorisés de déclencher les machines du port, de brancher les installations de signalisation et autres ainsi que d'embrancher le réseau électrique du port.

Les bâtiments peuvent recevoir de l'énergie électrique et s'approvisionner en eau à partir des sources côtières après y avoir obtenu l'autorisation.

8.06 - Il est interdit d'émettre des signaux sonores autres que ceux indiqués dans les "Règles de navigation sur le secteur bulgare du Danube" et à des fins non prévues dans les "Règles de navigation" sauf autorisation préalable de l'Inspection d'Etat de la Navigation.

8.07 - Chaque bâtiment qui se trouve dans les eaux d'un port avec un équipage à bord est tenu de hisser à la poupe, du lever au coucher du soleil, le pavillon de l'Etat dont il est ressortissant.

Quand ils se trouvent dans les eaux d'un port, les bâtiments bulgares et les bâtiments étrangers sont autorisés, après concertation avec le chef de l'Inspection d'Etat de la Navigation, de mettre leur pavillon d'Etat en berne les jours de deuil officiel.

8.08 - Tous les automoteurs étrangers qui entrent ou se trouvent dans les eaux d'un port sont tenus de hisser à la proue, du lever au coucher du soleil, le pavillon d'Etat de la RPB.

8.09 - Les bâtiments qui se trouvent dans les eaux d'un port peuvent être pavoisés par des pavillons du Code international des signaux après avoir concerté le chef de l'Inspection d'Etat de la Navigation et y avoir reçu son autorisation.

8.10 - Les bâtiments peuvent être soumis à des mesures sanitaires, à la désinfection, à la désinsectisation et à la dératisation dans le port de Lom après que l'Inspection d'Etat de la Navigation en aura été informée et y aura donné son autorisation.

8.11 - Tout convoi entré dans les eaux d'un port qui n'a pas la possibilité de faire mouiller à l'ancre chacun des bâtiments faisant partie du convoi doit mouiller le plus grand nombre d'ancres possible.

Quand un bâtiment qui avait jeté l'ancre est détaché du convoi, il convient d'assurer aux bâtiments restants le plus grand nombre d'ancres possible.

8.12 - Les conducteurs, les propriétaires de bâtiments et tous autres intéressés sont tenus de respecter les dispositions des avis nautiques ou toutes autres prescriptions temporaires émises en connexion avec l'ordre et la sécurité de la navigation.

## PARTIE IX

### DISPOSITIONS FINALES

9.01 - Les présentes Dispositions obligatoires sont émises en vertu des articles 4 et 18 du Règlement relatif à l'activité de l'Inspection d'Etat de la Navigation (ДБ N° 34/1969) et conformément à l'art. 91 de l'Arrêté sur la navigation marchande de la RPB (ДБ N° 79/1953).

9.02 - Quiconque aura enfreint les présentes Dispositions sera poursuivi en vertu de la Loi sur les infractions et sur les peines administratives, parue au ДБ N° 92/1969. Les contraventions sont consignées dans des actes par les organes de l'Inspection d'Etat de la Navigation de Lom, tandis que la décision concernant la peine infligée est émise par le chef de l'Inspection d'Etat de la Navigation de Lom.

9.03 - Les fautifs d'infraction sont solidaires avec le conducteur du bâtiment, le propriétaire du bâtiment ou le chef d'entreprise et des services pour toute amende et tout dédommagement fixés par le chef de l'Inspection d'Etat de la Navigation de Lom.

9.04 - Les peines infligées n'exonèrent pas les fautifs de la responsabilité pour tous les dommages, revendications et autres conséquences éventuelles découlant directement de l'infraction commise.

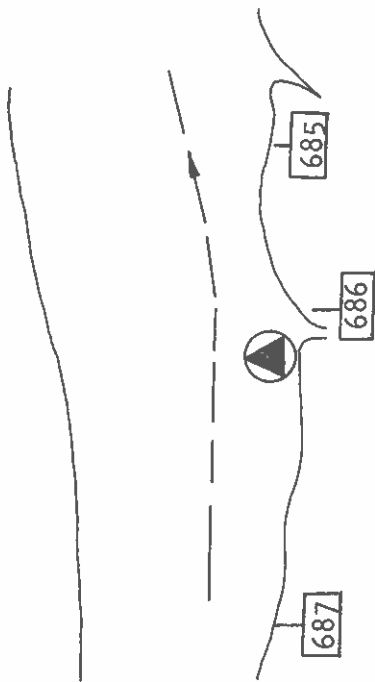
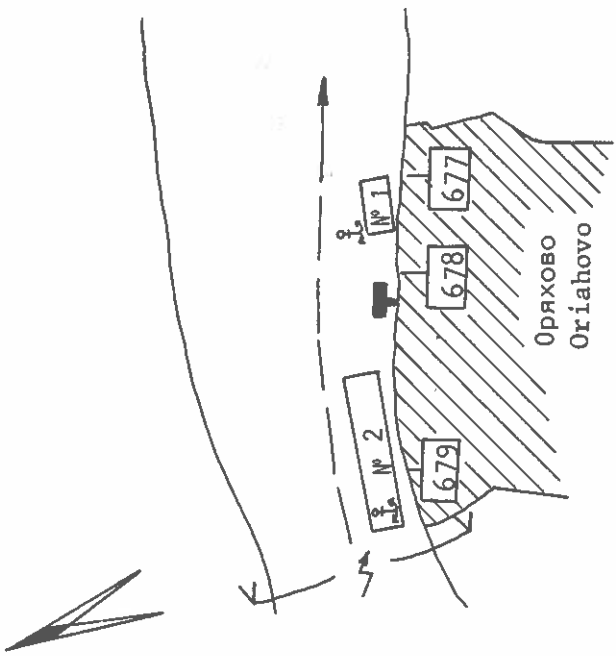
Pour certaines infractions, les fautifs peuvent être poursuivis en vertu du Code pénal, conformément à la législation en vigueur en RPB.

9.05 - Les présentes Dispositions obligatoires entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1980 et annulent les dispositions émises antérieurement pour les ports de Lom, Vidin et Oriahovo.

Signé: Chef de l'Inspection d'Etat de  
la Navigation -  
Capitaine du port:

I.V. IVANOV





Условные обозначения:

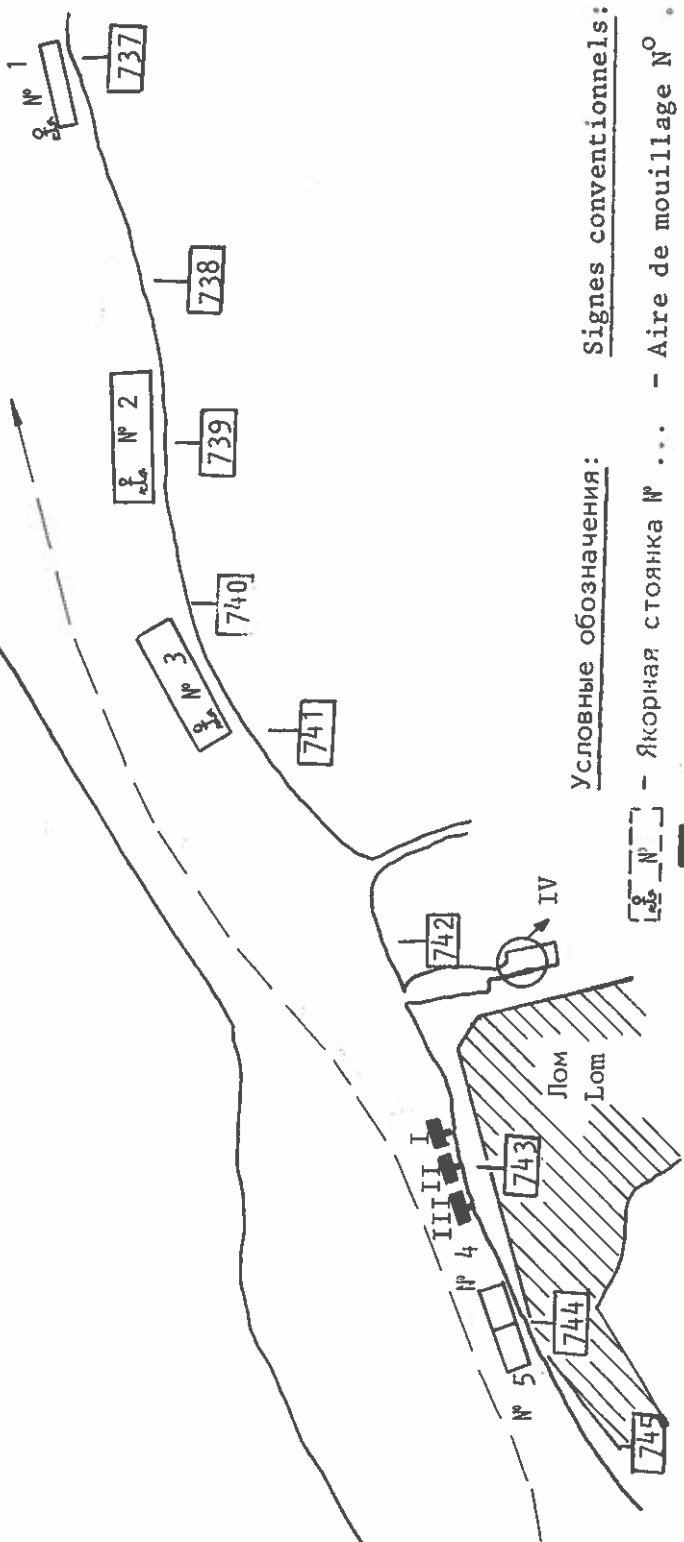
-  - Якорная стоянка
-  - Понтон

Signes conventionnels:

-  - Aire de mouillage
-  - Ponton
- Разгрузочный пункт местного значения
- Point de déchargement local



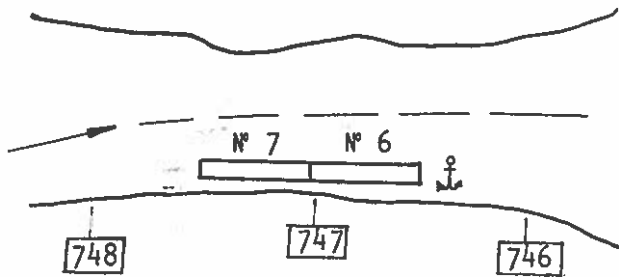
О. Линова  
Ile Linova

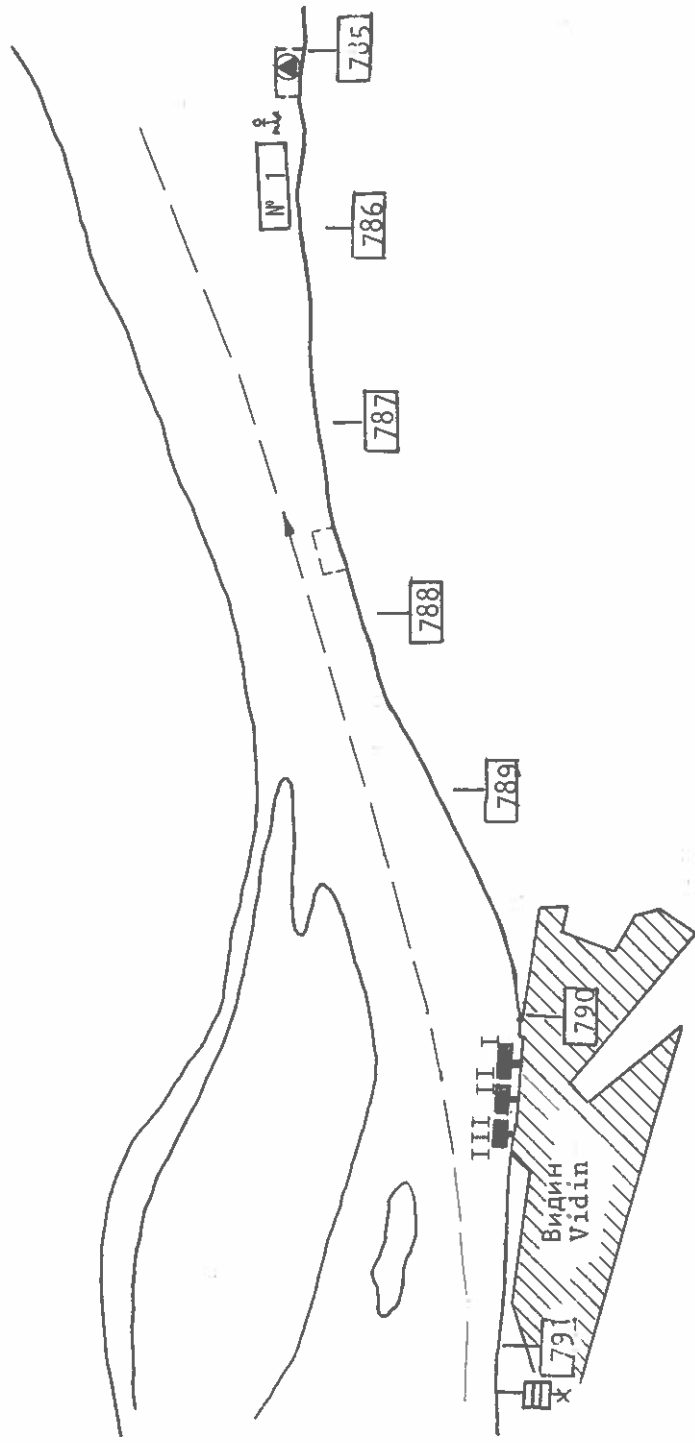


Условные обозначения:





Signes conventionnels:

- Якорная стоянка № ... - Aire de mouillage № ...
- I и II - Понтоны - I et II - Pontons
- III - ремонтный понтон - III - Ponton pour les réparations
- IV - внутренний бассейн - IV - Bassin intérieur



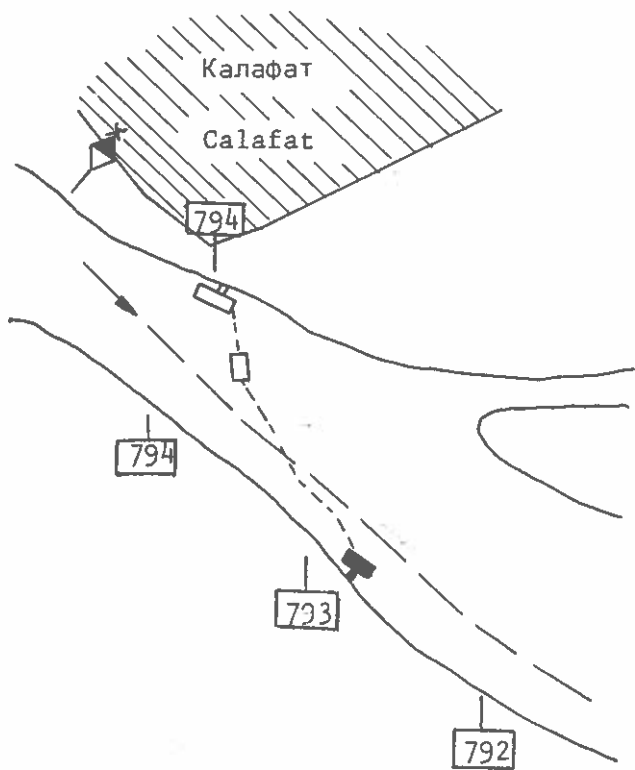


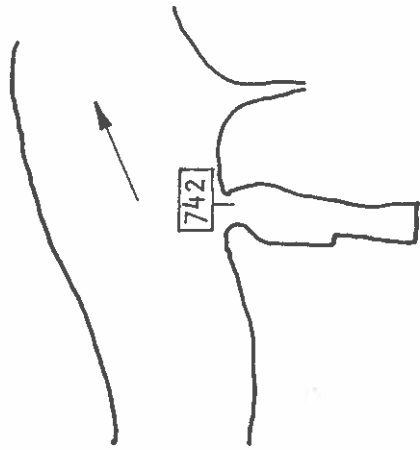
Условные обозначения:

-  - I, II, III - Понтонны
-  - IV - комплекс железнодорожного паромы
-  - разгрузочный пункт
-  - якорная стоянка

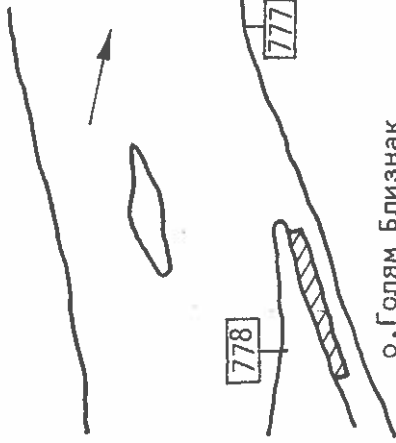
Signes conventionnels:

- I, II, III - Pontons
- IV - Complexe du bac ferry-boat
- Point de déchargement
- Aire de mouillage



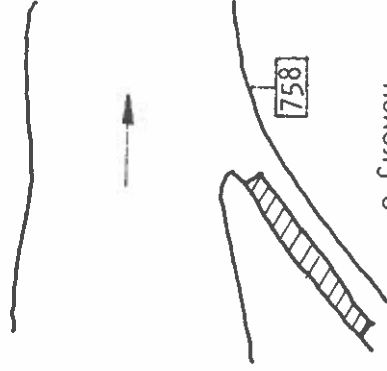


Зимовник Лом  
Hivernage Lom



о. Голям Близнак  
Ile Col. Bliznak

Зимовник "Близнаци"  
Hivernage "Bliznatzi"



о. Скомен  
Ile Skomen

Зимнее убежище "Скомен"  
Abri d'hiver "Skomen"

PRESCRIPTIONS  
APPLIQUEES EN REPUBLIQUE POPULAIRE HONGROISE  
DANS LES PORTS DE BUDAPEST, KOMAROM ET MOHACS

ARRETE N° 11/1977/XII.21/KPM

DU MINISTRE DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS  
DE LA REPUBLIQUE POPULAIRE HONGROISE

Ordre d'exploitation des ports

Conformément au mandat lui octroyé par Décision du Conseil des Ministres de la République Populaire Hongroise (N° 6, 1973, par. 31) portant sur la navigation, le Ministre des Transports et des Communications, en accord avec le Ministre des Affaires Intérieures et le Président de l'Office National des Eaux, édicte les dispositions suivantes:

§ 1

1. Le présent Arrêté s'applique à tous les ports situés sur le territoire de la République Populaire Hongroise (par la suite port), à l'exception de ceux mentionnés sous point 2.

2. Le présent Arrêté ne s'applique pas aux ports affectés aux forces armées et aux organes de l'ordre public.

§ 2

1. Les engins flottants, les bâtiments de la flotte technique et les installations flottantes (par la suite "bâtiment") peuvent utiliser les ports dans les conditions établies par le présent Arrêté.



2. Les règles détaillées relatives à l'utilisation des ports non traitées dans le présent Arrêté, sont établies par les organes compétents de la navigation (Département de la Navigation du Ministère des Transports et des Communications) compte tenu des conditions locales.

### § 3

1. Les ports sont répartis en ports publics, en ports publics à utilisation limitée et en ports d'usines.

2. Les ports publics sont ouverts pour tous les bâtiments battant pavillon de la République Populaire Hongroise.

3. Les ports publics d'utilisation limitée sont ouverts aux bâtiments battant pavillon de la République Populaire Hongroise et autorisés à leur utilisation par avis nautique émis par les autorités compétentes de la navigation.

4. Les ports d'usines peuvent être utilisés, en dehors des bâtiments appartenant à l'organisation qui exploite le port donné, par les bâtiments battant pavillon de la République Populaire Hongroise qui y ont reçu l'autorisation de l'organisation qui exploite le port.

### § 4

1. Les bâtiments battant pavillon d'un Etat étranger peuvent fréquenter uniquement les ports publics énumérés dans l'annexe au présent Arrêté.

2. Les autorités compétentes de la navigation peuvent, en accord avec l'organe compétent territorial de la police fluviale (par la suite police fluviale), autoriser les bâtiments battant pavillon d'un Etat étranger d'amarrer dans un port non mentionné à l'alinéa 1<sup>er</sup>.

## § 5

1. Une autorisation spéciale de l'administration du port est requise:

a) pour l'entrée dans le port de bâtiments transportant des matières dangereuses (matières inflammables, toxiques, caustiques, contaminées, radioactives et liquides ou gaz sous pression);

b) pour le stationnement de plus de 15 jours des bâtiments de la flotte technique, des installations flottantes, des radeaux ou des bâtiments destinés au déchargement.

2. L'administration du port a le droit d'interdire l'entrée et le stationnement dans le port aux bâtiments:

a) qui menacent de couler, à l'exception des cas où la prise de mesures immédiates permet d'éviter ce danger;

b) à bord desquels un incendie s'est déclaré ou il y a danger d'incendie;

c) soupçonnés être infectés ou à bord desquels une maladie infectieuse s'est déclarée;

d) pour d'autres raisons pouvant présenter un danger pour l'ordre et la sécurité de la navigation, le trafic sans entrave des bâtiments ou l'utilisation du port.

## § 6

1. Les aires d'amarrage ainsi que la durée du stationnement des bâtiments dans un port sont établies par l'administration du port. Si un conducteur de bâtiment ne respecte pas les conditions établies par l'administration, cette dernière a le droit de déplacer le bâtiment au compte de son propriétaire.

2. L'administration du port doit prendre soin à ce que les bâtiments disposent d'un plan d'eau libre suffisant pour l'exécution des manoeuvres d'entrée dans le port et de sortie du port.

3. Dans les ports publics et les ports publics d'utilisation limitée, les bâtiments qui naviguent selon un horaire régulier jouissent de la priorité d'amarrage.

4. Les bâtiments ne peuvent amarrer qu'aux installations destinées à cette fin. Dans les ports publics et les ports publics d'utilisation limitée, l'installation de pieux d'amarrage n'est autorisée qu'avec le consentement des organes compétents de la navigation.

5. Les bâtiments de plaisance (de sport) et les canots ne peuvent utiliser les eaux du port que s'ils n'entravent pas le mouvement d'autres bâtiments; leur amarrage, même temporaire, aux aires d'amarrage désignées pour d'autres bâtiments est interdit.

## § 7

1. Dans les ports publics et dans les ports publics à utilisation limitée où les bâtiments reçoivent la visite des autorités en rapport avec la traversée de la frontière d'Etat (entrée ou sortie), le conducteur du bâtiment - ou la personne mandatée par lui - doit à l'arrivée, avant le débarquement de l'équipage et des passagers, se rendre auprès des autorités compétentes garde-frontières, douanières et financières et présenter les documents de bord, les documents personnels, les déclarations de douane et les documents d'affrètement; il est tenu de prêter tout le concours requis aux autorités compétentes qui visitent le bâtiment.

2. Le conducteur d'un bâtiment battant pavillon d'un Etat étranger - ou la personne mandatée par lui - doit à l'arrivée, avant le débarquement de l'équipage et des passagers, se rendre à la police fluviale.

3. Lors de la visite, les bateaux à passagers, les bâtiments qui font route pour prêter secours (incendie, sauvetage, etc.) et, à la demande du conducteur, les bâtiments transportant des marchandises périssables, jouissent du droit de priorité.

4. Après l'exécution des formalités de sortie, l'équipage et les passagers ne doivent plus quitter le bâtiment; les bâtiments qui ont reçu l'autorisation de sortir doivent quitter les eaux du port dans un délai de deux heures au plus.

Les autorités garde-frontières peuvent exempter un bâtiment de cette obligation.

## § 8

1. Il est interdit d'encombrer les installations destinées à l'amarrage, les routes, les voies ferrées et les voies de grues qui se trouvent sur les quais d'un port.

2. La communication entre le bâtiment et la rive doit être assurée au moyen d'un planchon (échelle, passerelle) muni d'un garde-corps et suffisamment éclairé pendant la nuit; si plusieurs bâtiments sont accouplés bord à bord dans le port, le passage d'un bâtiment à l'autre doit, au besoin, être assuré de manière similaire.

3. L'exécution dans le port de travaux d'aménagement, de reconstruction ou de réparation, qui durent plus de 15 jours doit être autorisée par l'administration du port; les essais avec le moteur principal et les essais d'amarrage ne sont autorisés que dans les conditions fixées par l'administration du port.

4. La garde d'un bâtiment désarmé ou destiné au déchargement sera assurée par le propriétaire du bâtiment. Personne, outre les membres de la garde, ne doit se trouver à bord d'un tel bâtiment.

5. Lors de la mise à l'eau d'un bâtiment maritime, ou d'un bâtiment de navigation intérieure à partir d'un slip non mécanisé, l'organisation qui exploite le slip doit adopter toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité de la navigation.

## § 9

1. L'approvisionnement en combustibles dans les ports n'est autorisé qu'aux lieux qui y sont affectés.

2. Il est interdit aux bâtiments de s'approvisionner en combustibles quand ils ont des passagers à bord ou quand ils doivent le faire à travers des bâtiments à bord desquels des opérations de chargement ou de déchargement sont en cours. Cette interdiction ne s'applique pas aux approvisionnements en combustibles en système fermé.

## § 10

1. En cas d'incendie dans le port, tous les membres d'équipage des bâtiments qui se trouvent dans le port doivent prêter secours pour éteindre l'incendie, concourir aux travaux de sauvetage et mettre à disposition les moyens nécessaires dans ce but.

2. Au cas où pour diminuer la pression des glaces il s'avère nécessaire de couper une voie dans la glace, les équipages des bâtiments qui se trouvent dans le port prendront part à ces travaux.

## § 11

1. En cas de pollution des eaux et de souillure des ouvrages du port par des hydrocarbures ou autres matières, la personne responsable de la pollution doit en informer l'administration du port.

2. L'administration du port doit adopter les mesures requises pour prévenir toute pollution, pour liquider une pollution, ainsi que pour éliminer tout danger pouvant résulter d'une pollution.

3. Les ordures provenant des bâtiments et du territoire du port doivent être recueillies dans un lieu affecté à cette fin dans le port.

## § 12

Les bâtiments de service des autorités habilitées à effectuer les visites peuvent s'amarrer aux bâtiments qui stationnent dans le port et les personnes qui exécutent la visite peuvent monter à bord de ces bâtiments.

## § 13

1. Les taux des tarifs pour l'utilisation des ports doivent être affichés dans le port en un lieu bien visible.

2. Les bâtiments affectés à des travaux de service ainsi que les bâtiments qui se sont abrités dans le port par suite d'une tempête sont exonérés, pour la durée de la tempête, du paiement des tarifs pour l'utilisation du port.

## § 14

La personne responsable pour des dommages causés au cours de l'utilisation d'un port doit informer l'administration du port des dommages survenus.

Si une maladie contagieuse s'est déclarée à bord d'un bâtiment, ou s'il y a suspicion d'une telle maladie, le conducteur du bâtiment doit en informer l'administration du port qui le communique à l'organe compétent de l'Inspection nationale sanitaire et épidémique.

## § 15

Le présent Arrêté entre en vigueur le jour de sa promulgation. L'Arrêté N° 7757/K/40/1950/II.28/KPM portant sur le stationnement des bâtiments dans les eaux du port de Budapest, les Ordonnances en rapport avec l'Ar-

rêté N° 7756-K-40/4/1950/IX.10/KPM relatif aux modifications, ainsi que l'Arrêté N° 6/1958/X.17/KPM perdent leur vigueur.

Signé: Le Ministre des Transports  
et des Communications

Árpád PULLAI

A n n e x e

à l'Arrêté N° 11/1977/XII.21/KPM

Liste des ports publics ouverts  
aux bâtiments battant pavillon d'Etats étrangers

1. Port de Komárom:
  - a) port pour bateaux à passagers et bâtiments à marchandises;
  - b) port pétrolier pour bateaux-citernes.
2. Port de Budapest:
  - a) port national pour bateaux à passagers - gare fluviale (Belgrád-rakpart);
  - b) port franc national de Csepel pour bateaux à marchandises;
  - c) port pétrolier pour bateaux-citernes;
  - d) quai de l'usine à gaz d'Óbuda (dans le bras d'Óbuda) pour les bateaux transportant du charbon;
  - e) aires de stationnement: conformément aux indications publiées dans les Avis aux bateliers.
3. Port pétrolier de Százhalombatta: pour bateaux-citernes.
4. Port de Dunaujváros: pour bateaux à marchandises.
5. Port de Mohács: pour bateaux à passagers et bateaux à marchandises.
6. Hivernages et abris d'hiver: conformément aux indications publiées dans les Avis aux bateliers.



ORDONNANCE N° 3/1978

DU CHEF DU DEPARTEMENT DE LA NAVIGATION  
DU MINISTERE DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS  
RELATIVE AU REGIME DU PORT DE BUDAPEST

PORT DE BUDAPEST

Conformément aux dispositions de l'alinéa 2, par. 2 de l'Arrêté N° 11/1977/XII.21/KPM, du Ministre des Transports et des Communications concernant l'ordre d'utilisation des ports, est établi le règlement détaillé ci-après relatif à l'utilisation du port de Budapest.

Régime du port

1. Le présent régime s'applique au port de Budapest, c'est-à-dire à tous les bassins portuaires se trouvant sur le secteur du Danube entre les km 1659 et 1634, ainsi qu'aux confluent des bras se ramifiant sur ce secteur, à la partie du bras de Ráckeve jusqu'au pont de Gubacs, et aux tronçons de rive affectés aux diverses parties du port.

2. Le port de Budapest peut être utilisé par les bâtiments sous condition de respecter les règles locales établies par la présente Ordonnance relative au régime du port, ainsi que les règles énoncées dans l'Arrêté N° 11/1977/XII.21/KPM.

## PARTIE PREMIERE

### REPARTITION DU TERRITOIRE DU PORT

#### 3. Bassins-ports publics:

a) au km 1639,9 de la rive gauche: port franc national de Csepel, exploité par l'Entreprise de navigation hongroise SA. (par la suite MAHART);

b) au km 1639,3 de la rive gauche: port pétrolier de Csepel, exploité par la MAHART;

c) la rive gauche dans le bras de Ráckeve, dans la région des km 56-57 du bras: port de Ferencváros, exploité par la MAHART.

#### 4. Bassins publics d'utilisation limitée:

a) au km 1653 de la rive gauche: port de Ujpest, exploité par la MAHART;

b) au km 1652 de la rive gauche: port-nord, exploité par la MAHART;

c) au km 1642 de la rive droite: port de Lágymányos, exploité par la MAHART.

#### 5. Bassin-port industriel:

- au km 1651,1 de la rive droite: port de l'Usine hongroise de constructions navales et de grues.

#### 6. Ports (quais) d'utilisation limitée, et aires de mouillage et de stationnement:

##### A - Ports (quais) pour passagers:

a) dans la région des km 1645,9-1645,5 de la rive gauche: quai pour les bâtiments à passagers de navigation internationale;

b) dans la région des km 1647,3-1645,3: quais pour les bateaux à passagers de la MAHART et du Conseil Central des Syndicats Hongrois;

c) les quais signalés par des panneaux indiquant les stations des bateaux-mouches de l'Entreprise des transports en commun de la ville de Budapest;

d) sur la rive gauche, au km 57,1 du bras de Ráckeve: quai pour les bateaux à passagers de la MAHART.

B - Aires de stationnement pour les bateaux de sport et de plaisance:

a) dans la région des km 1656,2 - 1655,8 de la rive droite (Római-fürdő): pour les bateaux battant pavillon de la Hongrie et pour les bateaux étrangers;

b) dans la région des km 1649,4 - 1649,2 de la rive gauche, près de l'île Marguerite (Margit-sziget), bras de Pest: uniquement pour les bateaux de sport et de plaisance battant pavillons étrangers; leur aménagement, qui tient compte des variations du niveau d'eau, assure l'amarriage et le stationnement près de la berge inclinée recouverte de perré.

C - Aire nord pour le stationnement des bateaux à marchandises et, au besoin, des bateaux à passagers:

a) dans la région des km 1655,7 - 1655,0 de la rive gauche, sur une largeur de 150 m à partir de la berge;

b) dans la région des km 1654,1 - 1654,3 de la rive gauche, sur une largeur de 60 m à partir de la berge: pour les bâtiments de la MAHART qui transportent des marchandises non dangereuses;

c) dans la région des km 1652,6-1651,9 de la rive droite, sur une largeur de 150 m à partir de la berge: pour les bâtiments battant pavillon de la Hongrie et pour les bâtiments d'Etats étrangers;

d) dans la région des km 1652,0 - 1651,6 de la rive gauche, sur une largeur de 150 m à partir de la berge: pour les bâtiments de l'Entreprise de régularisation du lit et d'extraction de gravier;

e) dans la région des km 1651,0 - 1650,5 de la rive gauche: pour les bateaux-citernes motorisés de l'Entreprise de régularisation de lit et d'extraction de gravier transportant des carburants en système fermé;

f) dans la région des km 1650,5 - 1649,4 de la rive gauche: selon l'affectation, pour chaque cas séparément, par les autorités compétentes de la navigation.

D - Aire sud pour le stationnement des bateaux à marchandises:

a) dans la région des km 1641,8 - 1641,4 de la rive gauche, sur une largeur de 100 m à partir de la berge: pour les bâtiments étrangers, à l'exception des bâtiments soviétiques;

b) dans la région des km 1641,4 - 1640,8 de la rive gauche, sur une largeur de 100 m à partir de la berge: pour les bâtiments étrangers sans équipage affectés à des opérations de manutention commerciales dans le port de Budapest;

c) dans la région des km 1640,6 - 1640,2 de la rive gauche, sur une largeur de 100 m à partir de la berge: pour les bâtiments de la MAHART;

d) dans la région des km 1639,8 - 1639,0 de la rive droite, sur une largeur de 100 m à partir de la berge: pour les bâtiments battant pavillons hongrois et soviétique ;

e) dans la région des km 1639,0 - 1638,5 de la rive droite: pour les barges sans équipage exploitées par la MAHART. Les bâtiments qui stationnent près de la rive doivent céder leur place pour le déchargement de gravier et de produits pétroliers;

f) dans la région des km 1638,5 - 1638,0 de la rive droite, sur une largeur de 100 m à partir de la berge: pour les bateaux-citernes hongrois et pour les bateaux-citernes étrangers;

g) dans les régions des km 1637,3 - 1637,0 et des km 1635,6 - 1635,0 de la rive droite; aire de stationnement provisoire (par exemple pour les bâtiments contraints d'attendre en raison de profondeurs insuffisantes);

h) dans la région des km 1639,0 - 1638,4 de la rive gauche: pour les besoins de l'usine métallurgique de Csepel.

E - Aires d'approvisionnement en combustibles:

a) au km 1649,7 de la rive gauche: pour les bâtiments de l'Entreprise de transport urbain de Budapest;

b) au km 1646,0 de la rive gauche: pour les bâtiments à ailes portantes;

c) au km 1642,9 de la rive gauche: pour les bâtiments qui s'approvisionnent en combustibles liquides;

d) dans la région des km 1640,2 - 1639,8 de la rive gauche, sur une largeur de 100 m à partir de la berge: pour les bâtiments de la MAHART qui s'approvisionnent en combustibles, ainsi que pour les bâtiments étrangers qui veulent s'approvisionner en eau;

e) dans le port franc national de Csepel, aire affectée aux bâtiments de la police fluviale.

F - Aires de stationnement pour les bâtiments motorisés:

a) entre les km 1647,3 - 1647,0 et km 1650,0 - 1649,8 de la rive gauche et entre les km 1648,7 - 1648,5 de la rive droite; pour les bâtiments à passagers battant pavillon hongrois;

b) débarcadère N° 1, au km 1645,3 de la rive gauche: pour les bâtiments de la MAHART;

c) débarcadère N° 2, au km 1645,2 de la rive gauche: pour les bâtiments battant pavillons étrangers.

7. Ports de service:

a) ports du Ministère des Affaires intérieures de la République Populaire Hongroise:

- au km 1645,35 de la rive gauche, sur une longueur de 60 m;

- la rive gauche, au km 57,1 du bras de Ráckeve, à l'extrémité nord du quai du port de Ferencváros, sur une longueur de 100 m, ainsi que la section de rive nord-ouest qui s'étend jusqu'au pont de Csepel, et le plan d'eau entre les deux rives à l'exception du port pour les passagers;
- b) ports de l'Office National des Eaux de la Hongrie:
- dans le port de Ujpest, rive gauche, la section côtière entre l'usine de constructions navales et de grues et le pont-rail;
  - la rive droite, dans la région des km 57,1 - 56,4 du bras de Ráckeve, ainsi que la rive gauche, entre l'écluse Kwassay et le pont de Csepel;
  - port de l'usine de distribution d'eau au km 1656,9 de la rive gauche.

## PARTIE II

### UTILISATION DU PORT

8. Dans les eaux du port de Budapest, l'escale et le stationnement des bâtiments ne sont autorisés que sur les sections côtières, dans les bassins portuaires et aux aires de stationnement mentionnés dans la partie I.

9. Les bâtiments battant pavillons étrangers peuvent utiliser les aires d'amarrage et de stationnement qui leur sont affectées et sont mentionnées aux litt. a) et b) du point 3, ainsi que sous point 6.

10. Il est interdit aux bâtiments, à l'exception des bâtiments des forces armées et du service de balisage, de s'amarrer et de stationner sur la rive gauche dans la région des km 1659,0-1657,5 et 1648,5-1647,5, ainsi que sur la rive droite dans la région des km 1635,4-1634,0.

11. Les bateaux-citernes et les chalands sans équipage peuvent stationner aux aires de stationnement de la rive gauche dans la région des km 1655,7-1655,0 et de la rive droite dans la région des km 1652,6-1651,9, seulement pour la durée du passage de convois remorqués ou poussés dans la section entre les ponts ou, en cas de nécessité urgente, pour la durée du regroupement d'un convoi.

12. Les bâtiments battant pavillons étrangers ne peuvent naviguer dans le bras de Óbuda que dans les cas suivants:

- a) s'ils entrent dans le port de l'Usine à Gaz de Óbuda avec un chargement qui lui est destiné;
- b) quand ils se trouvent aux fins de réparation dans les chantiers navals de Óbuda, sur le secteur du bras de Óbuda, en aval du pont-rail de l'usine.

13. Dans la région entre les km 1647,0 - 1645,3, l'amarrage des bâtiments n'est autorisé que cap à l'amont.

14. Les remorqueurs, les pousseurs, les bâtiments à marchandises et les bâtiments motorisés isolés peuvent s'amarrer aux débarcadères mentionnés aux litt. b) et c) du point 6/E de la partie I, avec un chaland (barge de poussage) en charge ou deux chalands à lège accouplés à leur bord. Les bâtiments transportant des marchandises inflammables ou explosibles, radioactives, toxiques ou d'autres matières dangereuses, ne doivent pas s'amarrer aux débarcadères, même temporairement. Les bâtiments peuvent stationner simultanément aux débarcadères dans les formations suivantes: 4 bâtiments accouplés à lège, ou deux bâtiments à lège et deux bâtiments en charge. Du nombre des bâtiments et des chalands en charge, 3 unités seulement peuvent stationner bord à bord.

En cas d'amarrage de 3 ou de 4 bâtiments, les bâtiments placés 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> doivent aussi mouiller leur ancre et si le niveau d'eau d'après la station hydro-métrique de Budapest dépasse +450 cm, les 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> bâtiments doivent être attachés à la rive par des câbles.

15. Les bateaux-citernes de la MAHART peuvent utiliser l'aire d'approvisionnement en combustibles mentionnée au litt. d) du point 6/E de la partie I, pour

s'approvisionner en combustibles, pendant un délai ne dépassant pas 24 heures. L'installation de lavage des bateaux-citernes de la MAHART, ainsi que les bateaux-citernes approvisionnés en combustibles sont autorisés à stationner uniquement dans l'aire de stationnement située dans la région des km 1640,0-1639,8, sur une largeur de 80 m à partir de la berge.

16. Du coucher au lever du soleil, la circulation des canots dans les ports de Ujpest et de Lágymányos n'est autorisée qu'aux canots qui appartiennent à l'usine située sur le territoire du port ou qui sont toujours garés dans ces ports.

17. Dans le port franc national de Csepel, dans le port pétrolier de Csepel, dans le port de Lágymányos, dans le port nord et dans le port de Ujpest en amont du pont-rail, les bâtiments de sport et de plaisance ne peuvent circuler qu'avec l'autorisation de l'administration du port.

18. Dans le port pétrolier de Csepel, les bâtiments chargés et déchargés doivent se placer le cap tourné vers la sortie du port.

19. Dans les limites du territoire de Budapest, les essais des machines principales des bâtiments qui stationnent sur amarres ou à l'ancre peuvent être effectués seulement dans les conditions suivantes:

a) quand le niveau d'eau d'après la station hydrométrique de Budapest dépasse +300 cm: aux pontons amarrés au mur de quai, sauf aux pontons des quais pour passagers, et à condition que la puissance des machines ne dépasse pas 400 c.v. et la durée des essais, 48 heures;

b) dans le confluent du bras de Óbuda: sans restrictions du côté Danube de la digue longitudinale du port de Ujpest;

c) dans le port de Ujpest: dans les eaux de l'usine de constructions navales et de grues, près du mur incliné;

d) dans les eaux du chantier de réparations navales de la MAHART, à Ujpest: à faible vitesse, avec le concours du chaland brise-vagues.



20. Sur la section entre le pont Arpád et le pont-rail-sud, il est interdit d'exécuter des essais de marche accompagnés de manoeuvres.

21. L'installation de filets de pêche dans les aires affectées à l'amarrage et au stationnement ainsi que dans la région entre le pont Arpád et le pont-rail-sud est interdite; dans les bassins des ports, l'installation de filets de pêche n'est admise qu'avec l'autorisation de l'administration du port.

### PARTIE III

#### VISITE DES BATIMENTS A PASSAGERS DE NAVIGATION INTERNATIONALE

22. La visite des bâtiments (à l'entrée et à la sortie) est effectuée dans le port mentionné au litt. a) du point 6.A) de la partie I.

23. Après la visite (à l'entrée), le bâtiment doit être amarré au lieu affecté à son stationnement.

24. L'équipage et les passagers d'un bâtiment que les organes ont visité ne peuvent quitter le bâtiment ainsi que le port qu'avec l'autorisation des organes et par la voie qui leur est désignée.

25. La présente Ordonnance entre en vigueur le jour de sa publication.

Signé: Chef du Département de la  
Navigation

István Kovács

ORDONNANCE N° 4/1978

DU CHEF DU DEPARTEMENT DE LA NAVIGATION  
DU MINISTERE DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS  
RELATIVE AU REGIME DU PORT DE KOMÁROM

Conformément aux dispositions de l'alinéa 2, par. 2 de l'Arrêté N° 11/1977/XII.21.KPM, du Ministre des Transports et des Communications, est établi le règlement détaillé ci-après relatif à l'utilisation du port de Komárom:

Régime du port

1. Le présent régime s'applique au port de Komárom et s'étend aux eaux de la rive droite du Danube et au territoire côtier adjacent:

- a) sur la section entre les km 1768,8 - 1764,7 (par la suite port commercial de Komárom);
- b) sur la section entre les km 1762,5 - 1760,5 (par la suite port pétrolier de Komárom).

2. Le port de Komárom peut être utilisé par les bâtiments en général, par les bâtiments de la flotte technique et les engins flottants (par la suite bâtiments) à condition de respecter les règles établies par la présente Ordonnance relative au régime du port, conformément aux dispositions énoncées dans l'Arrêté N° 11/1977/XII.21/KPM.

## PARTIE PREMIERE

### REPARTITION DU TERRITOIRE DU PORT

#### 3. Dans le port commercial de Komárom:

a) la rive droite dans la région des km 1768,8-1768,2 et le plan d'eau sur une largeur de 100 m à partir de la berge: port pour les bateaux à marchandises;

b) la rive droite dans la région des km 1768,2-1767,2 et le plan d'eau sur une largeur de 120 m à partir de la berge: port commercial public exploité par la MAHART.

Dans les limites du port commercial se trouvent:

- le débarcadère N<sup>o</sup> 1, amarré au km 1768,1: sert au stationnement des bateaux motorisés;
- le débarcadère au km 1767,9: sert au canot à moteur de circulation locale qui transporte les équipages pour s'embarquer sur les bâtiments stationnant à l'aire de stationnement;
- le débarcadère au km 1767,86: lieu d'amarrage pour les bateaux de sport et de plaisance ainsi que pour les canots soumis à la visite frontalière;
- le débarcadère au km 1767,75: quai de service du Ministère des Affaires intérieures;
- les débarcadères N<sup>os</sup> 2, 3 et 4, amarrés dans la région des km 1767,7 - 1767,2: pour les bâtiments soumis au contrôle douanier et les bâtiments à charger ou à décharger;
- le bâtiment pour le ravitaillement en combustibles au km 1767,15.

#### 4. Aires de stationnement:

- a) la rive droite dans la région des km 1767 - 1765,4, ainsi que le plan d'eau sur une largeur de 140 m à partir de la berge, balisé par des bouées: pour les bâtiments qui transportent des marchandises non dangereuses;

b) la rive droite entre les km 1765,4 - 1765,1: pour les chalands sans équipage de la MAHART;

c) la rive droite dans la région des km 1765,0-1764,7 et le plan d'eau sur une largeur de 120 m à partir de la berge: pour les bâtiments transportant des marchandises dangereuses (matières liquides, etc.).

#### 5. Port pétrolier de Komárom:

a) la rive droite, dans la région des km 1761,7-1761,6: port public pour les bâtiments qui transportent des marchandises inflammables;

b) la rive droite, dans la région entre les km 1762,5-1761,7, ainsi que le plan d'eau sur une largeur de 120 m à partir de la berge: lieu de stationnement pour les bâtiments transportant des matières inflammables;

c) la région des km 1761,6 - 1760,5: lieu de stationnement pour les bâtiments transportant des marchandises inflammables.

## PARTIE II

### UTILISATION DU PORT

6. Les règles d'utilisation du port commercial de Komárom sont les suivantes:

a) Dans les aires de stationnement, les bâtiments doivent être amarrés (mouillés) de manière à être placés aussi près de la rive que possible, à ne pas constituer d'entrave pour le mouvement d'autres bâtiments et à laisser un espace suffisant pour les bâtiments qui arrivent après eux.

b) Les bâtiments faisant partie d'un convoi peuvent être laissés dans les aires de stationnement, mais ils doivent être placés aussi près de la rive que possible et dans les conditions énoncées au litt. 5.a).

c) Les bâtiments isolés, qui se trouvent éloignés de la rive, doivent être placés dans les aires de stationnement conformément aux dispositions du litt. a).

d) Lors des visites à l'entrée et à la sortie, les bâtiments peuvent utiliser le port conformément aux dispositions suivantes:

- les bateaux à passagers peuvent s'amarrer au débarcadère N<sup>o</sup> 2, au km 1767,7;
- les bâtiments transportant des marchandises dangereuses peuvent s'amarrer aux débarcadères N<sup>os</sup> 2, 3 et 4;
- les bâtiments transportant des matières dangereuses des classes II/K-2/ et III/K-3/ peuvent s'amarrer aux débarcadères N<sup>os</sup> 3 et 4;
- les bâtiments transportant des matières dangereuses des classes I/K-1/ et 0/K-0/ doivent mouiller dans la section aval de l'aire de stationnement mentionnée sous point 3.d). Les bâtiments à moteur sont tenus de transporter à l'aller et au retour, les représentants des autorités qui effectuent la visite des bâtiments transportant des matières dangereuses des classes I/K-1/ et 0/K-0/;
- les menues embarcations et les canots peuvent s'amarrer au débarcadère se trouvant au km 1767,86, qui est signalé par un panneau;

- après la visite, les bâtiments doivent quitter les débarcadères N<sup>os</sup> 2, 3 et 4.

Le groupement des convois qui ont reçu l'autorisation de quitter les débarcadères doit s'effectuer dans l'espace en amont du pont-route. Les convois qui ont reçu l'autorisation d'entrer dans le port doivent être placés dans les aires de stationnement.

e) Les bâtiments qui ne doivent pas être chargés ou déchargés et qui ne sont pas visités par les organes doivent être placés dans les aires de stationnement mentionnées aux litt. c) et d) du point 3.

f) Les bâtiments motorisés et les bâtiments transportant des marchandises non dangereuses peuvent, avec l'autorisation de l'administration du port, stationner au quai situé en amont du pont-route, dans l'aire de stationnement mentionnée au litt. a) du point 3.

g) Les bâtiments qui veulent s'approvisionner en eau potable ou en combustibles, ou effectuer des achats, peuvent accoster aux débarcadères de la MAHART non occupés ou non réservés pour les organes de visite à condition d'y être autorisés par l'exploitant.

h) Le passage par la pile droite du pont-route n'est autorisé qu'aux bâtiments isolés montants qui veulent faire escale dans l'aire de stationnement.

i) Dans les eaux du port, les bâtiments ne doivent pas utiliser leurs canots, sauf en cas de sauvetage et pendant l'hiver pour passer les câbles à la rive;

j) Pour la communication entre la rive et les bâtiments au mouillage dans les aires de stationnement, les équipages doivent utiliser le canot à moteur affecté à cette fin; l'itinéraire de ce canot à passagers doit être affiché dans le port et à bord du canot.

k) L'entrée sur le territoire du port du côté de la ville et la sortie de ce territoire ne sont autorisées que par le poste de la MAHART et par l'entrée (escalier) se trouvant près du poste.

7. Règles d'utilisation du port pétrolier de Komárom:

a) Seuls les bâtiments ayant à subir des opérations de chargement et de déchargement peuvent stationner au point de chargement et de déchargement. Le stationnement simultané de plus de 3 bâtiments est interdit au quai situé entre les km 1761,7 et 1761,6.

b) La distance entre les extrémités aval et amont du point de chargement et de déchargement et le bâtiment le plus proche doit être de 50 m, tandis que dans l'aire de stationnement, l'espace libre entre les bâtiments placés l'un derrière l'autre doit être d'au moins 50 m.

c) Les bâtiments qui attendent le chargement ou le déchargement doivent mouiller dans l'aire de stationnement amont, dans la région des km 1762,5 - 1761,6; les bâtiments qui s'apprêtent à partir peuvent stationner dans la partie amont de l'aire de stationnement;

d) Les bâtiments chargés de marchandises dangereuses des classes III/K-3/ et IV/K-4/ qui se trouvent dans l'aire de stationnement supérieure (entre les km 1762,5-1761,6) peuvent exécuter les manoeuvres requises pour la descente avant d'arriver aux quais de chargement ainsi que sur la section entre les quais et l'aire de stationnement aval. Les bâtiments chargés de marchandises dangereuses des classes I/K-1/ et II/K-2/ ou n'ayant pas été dégazés après le déchargement de telles marchandises, ne sont pas autorisés à suivre vers l'aval.

e) L'Inspection de la navigation de Komárom peut, dans des cas exceptionnels (en cas d'avarie ou absence du bâtiment motorisé), exempter les bâtiments de l'application des dispositions énoncées au point d) en informant la police fluviale; il sera fait mention de l'autorisation dans le journal de bord.

f) Lors des manoeuvres de descente exécutées conformément aux litt. d) et e), il convient de respecter les prescriptions suivantes:

- assurer la présence d'une équipe spéciale de nombre requis;
- utiliser des défenses (pour éviter les étincelles);
- fermer les orifices d'aération.

g) Lors de vent du Nord dont la force dépasse 5, la navigation vers l'aval est interdite à tous les bâtiments. Dans de tel cas, le changement de place doit s'exécuter avec l'aide de bâtiments motorisés.

h) Les bâtiments qui attendent l'arrivée d'un remorqueur et ceux qui peuvent exécuter les opérations de chargement et de déchargement à l'aide de leurs propres moyens ou avec l'aide d'un remorqueur peuvent stationner dans l'aire de stationnement aval (entre les km 1761,5 et 1760,5).

i) En cas de pollution des eaux, il convient d'agir en vertu des prescriptions législatives pertinentes. En cas de pollution présentant un danger d'incendie, les bâtiments menacés doivent être placés en lieu sûr.

j) Seuls les membres de l'équipage, leurs proches parents ainsi que les représentants des organes de service et des autorités peuvent se trouver à bord des bâtiments qui stationnent dans le port.

k) Quand l'équipage d'un bâtiment au mouillage dans le port pétrolier quitte le bâtiment à bord d'un canot, ce canot doit accoster au lieu de stationnement affecté aux canots qui est situé sur le territoire du port et balisé par un panneau; le canot doit être placé sous cadenas.

l) Il est interdit aux bateaux de sport et de plaisance d'utiliser le port pétrolier.

8. La présente Ordonnance entre en vigueur le jour de sa publication. Le Régime du port de Komárom, publié dans l'Avis aux bateliers No 1584/Du, du 5 juillet 1970 et ses modifications et compléments publiés dans l'Avis nautique No 206/Du/1976, ainsi que l'Ordonnance No 564.369/1973 concernant le régime du port pétrolier de Szöny perdent leur validité.

Signé: Chef du Département de la  
Navigation

István Kovács



ORDONNANCE N° 5/1978

DU CHEF DU DEPARTEMENT DE LA NAVIGATION  
DU MINISTERE DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS  
RELATIVE AU REGIME DU PORT DE MOHÁCS

Conformément aux dispositions de l'alinéa 2, par. 2 de l'Arrêté N° 11/1977/XII.21/KPM, du Ministre des Transports et des Communications concernant l'ordre d'utilisation des ports, est établi le règlement détaillé ci-après relatif à l'utilisation du port de Mohács.

Régime du port

1. Le présent régime s'applique au port de Mohács, à savoir au plan d'eau et au territoire côtier de la région entre les km 1450,7 et 1445,5 du Danube.

2. Le port de Mohács peut être utilisé par les bâtiments en général, par les bâtiments de la flotte technique et les engins flottants (par la suite bâtiment) à condition de respecter les règles établies par la présente Ordonnance relative au régime du port conformément aux dispositions énoncées dans l'Arrêté N° 11/1977/XII.21/KPM.

PARTIE PREMIERE

REPARTITION DU TERRITOIRE DU PORT

3. Ports publics:

a) la rive droite et le plan d'eau, sur une largeur de 60 m à partir de la berge dans la région entre les km 1448,57-1448, exploités par la MAHART, sont affectés aux bâtiments à marchandises;

b) la rive droite et le plan d'eau, sur une largeur de 30 m à partir de la rive, sont affectés au stationnement des bâtiments motorisés et des automoteurs à marchandises;

c) le débarcadère N° 1, installé sur la rive droite entre les km 1446,8 et 1446,7, est exploité par la MAHART comme quai pour les bateaux à passagers;

d) la rive droite dans la région entre les km 1446,75 et 1446,70 est exploitée par la MAHART comme quai pour les menues embarcations et les canots;

e) le débarcadère N° 2, installé sur la rive droite au km 1446,60, est exploité par la MAHART comme quai pour les bâtiments motorisés isolés et les automoteurs à marchandises.

#### 4. Ports industriels:

a) la rive droite et le plan d'eau, sur une largeur de 40 m à partir de la berge, dans la région entre les km 1450,7 et 1450,5 sont exploités par l'industrie du bois de Mohács pour des opérations de chargement;

b) la rive droite dans la région entre les km 1448,7 et 1448,57, est exploitée par le Trust de l'industrie agricole pour les opérations de chargement;

c) les rives droite et gauche entre les km 1446,95 et 1446,85, sont exploitées par l'entreprise de transport par bac de Mohács comme quai pour les bacs;

d) la rive droite, dans la région des km 1446,72 et 1446,67, sert de port de service au Ministère de l'Intérieur.

#### 5. Quais pour les bateaux de sport et de plaisance et pour les canots:

a) sur la rive droite, entre les km 1447,9 et 1447,7;

b) sur la rive droite, entre les km 1447,25 et 1447,0;

c) sur la rive droite, entre les km 1446,3 et 1446,1.

## 6. Aires de stationnement (de mouillage):

a) la rive gauche et le plan d'eau sur une largeur de 80 m à partir de la berge, dans la région des km 1447,5 et 1447,1: pour les bâtiments transportant des marchandises non dangereuses;

b) la rive gauche et le plan d'eau sur une largeur de 80 m à partir de la berge, dans la région des km 1446,5 et 1445,5: pour les bâtiments transportant des marchandises dangereuses;

c) la rive gauche et le plan d'eau sur une largeur de 80 m à partir de la berge, entre les km 1446,65 et 1445,8: pour les bâtiments à marchandises solides. Afin d'assurer l'exploitation du débarcadère N° 2 installé au km 1446,6, il est interdit de stationner à l'ancre sur 100 m de distance du débarcadère.

## PARTIE II

### UTILISATION DU PORT

7. Les règles concernant l'utilisation du port sont exposées ci-après:

a) Dans les aires de stationnement, les bâtiments doivent être amarrés (ancrés) de manière à être aussi près de la rive que possible, à ne pas constituer d'entrave au trafic d'autres bâtiments et à laisser un espace libre suffisant pour les bâtiments arrivés après eux.

b) Le garage d'un bâtiment faisant partie d'un convoi doit se faire en respectant les dispositions du litt. a) uniquement dans les aires indiquées aux litt. a) et b) du point 6, près de la rive.

c) Pour assurer la visite aux autorités (formalités d'entrée et de sortie), les bâtiments doivent être amarrés ou ancrés conformément aux dispositions énoncées ci-après:

- les bâtiments transportant des matières dangereuses: dans l'aire indiquée au litt. b) du point 6;

- les bâtiments pour marchandises solides: dans l'aire de stationnement indiquée au litt. c) du point 6;

- les bateaux à passagers: dans l'aire de stationnement indiquée au litt. c) du point 3 (débarcadère de la MAHART);

- les bâtiments motorisés et les automoteurs pour marchandises solides: aux débarcadères de la MAHART installés aux endroits indiqués sous litt. b) et e) du point 3;

- si ces débarcadères sont libres, on peut y stationner avec l'autorisation des autorités et de l'exploitant;

- les menues embarcations et les canots ainsi que les menues embarcations et canots faisant partie du grément d'un bâtiment: dans l'aire de stationnement indiquée au litt. d) du point 3 (km 1446,75-1446,70 de la rive droite).

d) Quand un automoteur se trouve dans une aire de stationnement, il est tenu d'assurer le transport à bord du bâtiment des préposés pour la visite du bâtiment, ainsi que leur retour à terre;

e) les bâtiments qui désirent s'approvisionner en eau potable ou en combustibles, ou qui veulent faire des achats, peuvent utiliser les débarcadères de la MAHART si ceux-ci ne sont pas occupés pour la visite de bâtiments et à condition d'y avoir reçu l'autorisation de l'exploitant;

f) les canots de service des bâtiments se trouvant dans une aire de stationnement, utilisés pour assurer la communication entre le bâtiment et la terre, doivent être amarrés dans l'aire d'amarrage mentionnée au litt. d) du point 3;

g) un bâtiment qui traverse la voie suivie par un bac doit, au départ, émettre les signaux sonores d'avertissement.

8. La présente Ordonnance entre en vigueur le jour de sa publication. Le régime du port de Mohács, publié dans l'Avis nautique N° 1584/Du, du 5 juillet 1966, perd sa validité.

Signé: Chef du Département de la  
Navigation  
István Kovács

## PRESCRIPTIONS

APPLIQUEES DANS LES PORTS DE LA REPUBLIQUE SOCIALISTE  
TCHECOSLOVAQUE BRATISLAVA, KOMÁRNO ET ŠTUROVO, SITUES  
SUR LE TERRITOIRE DE LA REPUBLIQUE SOCIALISTE SLOVAQUE

AVIS N° 11/1976

DE L'OFFICE NATIONAL DE LA NAVIGATION

portant sur la garantie de la sécurité et l'exploitation sans entrave des ports tchécoslovaques situés sur le territoire de la République Socialiste Slovaque (§ 2 de l'Avis N° 65/1964 du Recueil des lois sur les ports tchécoslovaques du Danube).

§ 1

Champ d'application

1. L'Avis s'applique à tous les bâtiments qui fréquentent les ports tchécoslovaques du Danube, indépendamment de leurs pavillons.

2. L'Avis ne s'applique pas aux bâtiments du Ministère des Affaires intérieures et du Ministère de la Défense nationale.

PARTIE I

§ 2

Objet de l'Avis

L'Avis détermine:

1. le territoire et la disposition des ports de Bratislava, de Komárno et de Sturovo;

2. les espaces destinés à la manutention des matières inflammables et autres matières dangereuses;

3. le nombre de bâtiments autorisés à s'amarrer et à mouiller dans les lieux destinés à la manutention;

4. l'entrée des bâtiments dans les bassins portuaires;

5. le mode d'amarrage;
6. la veille à bord des bâtiments;
7. les mesures à prendre contre l'incendie dans les ports de Bratislava et de Komárno;
8. les dispositions générales;
9. les mesures spéciales.

## PARTIE II

### § 3

#### Port de Bratislava

Conformément à l'Avis N<sup>o</sup> 137/74, § 3, alinéa 1<sup>er</sup>, point 9 du Recueil, le port de Bratislava comporte des bassins portuaires et les deux rives du Danube du km 1871,5 au km 1860,0 avec les territoires respectifs. Le port sert à des fins commerciales ainsi que pour la mise en quarantaine et l'hivernage des bâtiments.

Le port de Bratislava comporte cinq bassins portuaires, à savoir:

a) le "port d'hiver"; l'entrée dans le port est située du côté de la rive gauche du Danube, au km 1866,250; la surface totale du port est de 174,500 m<sup>2</sup> auprès d'un niveau d'eau normal.

Le port comporte:

- l'entrée, longue de 550 m;
- le bassin nord, long de 600 m;
- le bassin sud, long de 550 m.

Le côté sud du bassin sud appartient au chantier de réparations navales de l'Entreprise tchécoslovaque de navigation danubienne ČSPD. Le côté nord du bassin sud, le bassin nord et une partie de l'entrée sont destinés aux opérations commerciales.

Pendant les crues et le charriage, le "port d'hiver" sert de port d'abri.

b) Le port "Paleniško"; l'entrée est située du côté de la rive gauche du Danube au km 1865,490; la surface totale du port est de 196,320 m<sup>2</sup> auprès d'un niveau d'eau normal.

Le port comporte:

- une entrée dont la longueur et la largeur sont respectivement de 600 m et de 100 m; la surface totale, auprès d'un niveau d'eau normal, est de 77.500 m<sup>2</sup>.

Le bassin, qui est destiné aux opérations commerciales, est en voie de construction.

c) Le port du "Chantier naval"; l'entrée dans le port se trouve du côté de la rive gauche, au km 1865,380; la surface totale du plan d'eau du port est de 132.300 m<sup>2</sup> auprès d'un niveau d'eau normal. Il est réservé aux travaux de réparations des bâtiments de la ČSPD et sert de port d'abri en période de charriage et de crues. La longueur et la largeur du bassin sont respectivement de 660 m et de 155,190 m, auprès d'un niveau d'eau normal. La longueur de l'entrée est de 220 m et sa largeur de 90 m.

d) Le port "Vlčie hrdlo"; l'entrée dans le port se trouve au km 1864,900 du côté de la rive gauche. Le port alimente l'usine "Slovnaft" en eaux industrielles et sert également pour les besoins du Centre sportif "Svazarm" de Bratislava.

e) Le port "Povodie Dunaja"; l'entrée dans le port se trouve du côté de la rive droite au km 1862,150; la longueur de l'entrée dans le port est de 1100 m et sa largeur, de 50 m. Il sert de port industriel pour l'Entreprise "Povodie Dunaja".

Sans autorisation, il est interdit de manutentionner dans les bassins des matières inflammables et d'autres matières dangereuses.

Dans le port de Bratislava tous les espaces réservés à la manutention des marchandises sont équipés d'installations sanitaires.

Toutes les voies d'accès aux quais sont éclairées.



## § 4

### Manutention des matières inflammables et autres matières dangereuses

La manutention des matières inflammables et autres matières dangereuses est autorisée:

a) sur la rive gauche du Danube entre les km 1864,4-1864,8, où il y a deux aires de stationnement pour les bateaux-citernes; ces bateaux peuvent être placés en une rangée de deux unités en charge ou de trois unités à vide;

b) sur la section des km 1865,1-1865,3 de la rive gauche, avec deux quais où peuvent stationner en une rangée deux unités en charge ou trois unités à vide;

c) entre les km 1865,490-1866,050 de la rive gauche, où il y a six quais pour le chargement et le déchargement des bateaux-citernes, auxquels peuvent stationner en une rangée deux unités en charge ou trois unités à vide.

Il est interdit de s'amarrer à un bateau-citerne exécutant des opérations de chargement ou de déchargement.

Il est interdit de manutentionner ou de placer dans d'autres aires du port des bateaux-citernes chargés de marchandises inflammables ou d'autres matières dangereuses. Des exceptions ne sont admises qu'avec l'autorisation de l'Office national de la Navigation.

## § 5

### Amarrage et opérations de chargement et déchargement des bâtiments autres que les bateaux-citernes

Les aires énumérées ci-après sont destinées au chargement ou déchargement des bâtiments autres que les bateaux-citernes:

a) la section entre les km 1866,55-1867,1 de la rive gauche, avec six aires pour les bâtiments à marchandises solides où les bâtiments peuvent stationner par rangées de deux bâtiments;

b) la section entre les km 1867,1-1867,3 du Danube, avec deux aires de stationnement pour la visite douanière et frontalière. Pendant la visite, les bâtiments peuvent stationner en une rangée de trois unités; après la visite, le remorqueur doit les conduire au lieu qui leur est désigné;

c) la section entre les km 1867,3-1868,1 de la rive gauche, avec huit aires où les bâtiments peuvent stationner par rangées de deux unités en charge ou de trois unités à vide. Quand le niveau à la station hydro-métrique de Bratislava est supérieur à 560 cm, les bâtiments qui se trouvent dans ces aires doivent être amenés ailleurs du fait que le niveau dépasse alors la semelle de l'ouvrage de consolidation de la berge;

d) la section entre les km 1868,180-1868,900 de la rive gauche, avec huit pontons destinés aux bateaux à passagers et aux bacs;

e) la section entre les km 1868,4-1868,7 de la rive droite, avec trois aires où les bâtiments peuvent stationner par rangées de trois bâtiments;

f) la section entre les km 1869,4-1870,500 de la rive droite, réservée pour les bâtiments en transit;

g) la section entre les km 1867,0-1867,1 de la rive gauche, où il est interdit de mouiller et de traîner les ancres et les chaînes.

## § 6

### Stationnement de pousseurs

Le quai au km 1861,8-1860,0 de la rive gauche est destiné au stationnement des bâtiments dans l'attente des opérations de chargement et de déchargement, ainsi que des bâtiments en transit, y compris les convois poussés. Le quai est doté d'installations pour l'amarrage; il y a une voie d'accès au quai.

## § 7

### Entrée dans les bassins

a) Quand le niveau d'eau à la station hydrométrique de Bratislava est supérieur à 250 cm, tout remorqueur d'une puissance suffisante peut entrer dans un bassin avec deux chalands chargés en remorque.

b) Quand le niveau d'eau à la station hydrométrique de Bratislava est inférieur à 250 cm et quand les conditions météorologiques s'y prêtent, notamment la vitesse du vent ne dépasse pas 60 km/h, tout remorqueur peut entrer dans un bassin avec un chaland chargé en remorque ou deux chalands à vide accouplés à son bord.

c) Quand le niveau d'eau à la station hydrométrique de Bratislava est supérieur à 250 cm, les pousseurs peuvent entrer dans les bassins si la largeur totale de leur convoi ne dépasse pas 24 m et la longueur, 140 m.

Quand le niveau d'eau à la station hydrométrique de Bratislava est inférieur à 250 cm, tout pousseur peut entrer dans un bassin avec un bâtiment en charge ou deux bâtiments à vide.

## PARTIE III

### Port de Komárno

## § 8

Le port de Komárno comporte des bassins portuaires, la rive gauche du Danube du km 1764,0 au km 1770,0 et les deux rives du Váh à partir du pont-rail jusqu'à l'embouchure du Váh dans le Danube, les territoires respectifs y compris.

## § 9

### Manutention des matières inflammables et autres matières dangereuses

a) La manutention des matières inflammables et autres matières dangereuses, ainsi que le stationnement des bateaux-citernes sont autorisés près de la rive gauche du Danube entre les km 1766,0-1766,3 (sections 1-3) et les km 1765,0-1765,5.

b) Sur les secteurs du Danube entre les km 1766,0-1766,3 et entre les km 1765,0-1765,5 de la rive gauche, les bateaux-citernes peuvent stationner côte à côte sur une largeur maximum de 70 m à partir de la rive.

c) La manutention des matières inflammables et autres matières dangereuses requiert l'autorisation préalable des organes de l'Administration nationale de la navigation.

## § 10

### Amarrage et opérations de chargement et de déchargement des bâtiments

a) Entre les km 1766,3-1766,65 (sections 4 à 7) de la rive gauche du Danube, il y a quatre quais pour les bâtiments qui peuvent y stationner sur une largeur de 70 m à partir de la rive.

b) Entre les km 1766,65-1766,93 (sections 8 à 10) de la rive gauche du Danube, il y a des quais pour les bâtiments qui déchargent du gravier ou leur ballast.

c) Le secteur entre les km 1766,93 -1767,50 (sections 11 à 16) de la rive gauche est destiné au chargement et au déchargement des bâtiments à marchandises. Les bâtiments peuvent stationner aux quais sur une largeur maximum de 30 m à partir de la rive.

d) Le secteur entre les km 1767,1 (tête aval de l'île Červení Flot) et km 1767,25 (sections N<sup>os</sup> 9 à 12) de la rive gauche du Danube est destiné à la manutention des bateaux-citernes sans équipage. Ces unités peuvent stationner sur une largeur maximum de 70 m à partir de la rive.

## § 11

### I. Bassin N<sup>o</sup> 1 (bassin est)

#### 1. Rive sud

a) A l'extrémité du bassin, en direction du vieux chantier naval, il y a trois quais pour les barges de poussage sans équipage qui peuvent y stationner sur une largeur maximum de 35 m à partir de la rive.

Le quai suivant, à 100 m de distance, est destiné aux bateaux des autorités frontalières.

b) La section dénommée "Stari soudovoj lift" fait partie du territoire du chantier naval.

#### 2. Rive nord

a) L'aire de stationnement N<sup>o</sup> 17 est réservée aux bâtiments de la ČSPD qui désirent s'approvisionner et également aux bateaux étrangers qui, après avoir rempli les formalités de contrôle douanier et frontalier, attendent des instructions.

b) L'aire de stationnement N<sup>o</sup> 18 est destinée aux automoteurs - indépendamment de leur pavillon - qui attendent l'accomplissement des formalités de contrôle douanier et de frontière. Après la visite, ils doivent immédiatement quitter l'aire de stationnement.

c) L'aire de stationnement N<sup>o</sup> 19 est destinée aux bâtiments - indépendamment de leur pavillon - qui doivent être réparés dans les chantiers navals de la ČSPD. Les autres bâtiments ne peuvent stationner dans l'aire qu'après y avoir reçu au préalable l'autorisation de l'Administration nationale de navigation.

d) L'aire de stationnement N<sup>o</sup> 20 est réservée aux bâtiments de l'Administration nationale de la navigation.

Les bâtiments peuvent stationner aux aires N<sup>os</sup> 17, 18 et 19, le ponton d'amarrage y compris, sur une largeur maximum de 50 m à partir de la rive.

Les bâtiments qui stationnent dans le port de Kormárno plus de 24 heures sans avoir effectué des opérations de manutention doivent gagner l'aire de stationnement, mais ils doivent y avoir reçu au préalable l'autorisation de l'Administration nationale de navigation.

Dans le bassin N<sup>o</sup> 1 un remorqueur peut entrer avec deux unités au maximum; un pousseur peut y entrer ou en sortir avec deux bâtiments seulement.

## II. Bassin N<sup>o</sup> 2 (bassin ouest)

### 1. Rive sud

a) Les sections N<sup>os</sup> 26 à 30 sont destinées aux bâtiments du bassin du Danube.

b) Les sections N<sup>os</sup> 30 à 33 sont destinées, sur une étendue de 120 m, aux bâtiments de l'Entreprise d'extraction de gravier.

c) Les sections N<sup>os</sup> 33 à 68 sont destinées aux bâtiments à vide et en charge - indépendamment de leur pavillon - qui attendent des instructions.

### 2. Rive nord

a) Les sections N<sup>os</sup> 24 à 28 sont destinées à la manutention des marchandises; elles sont équipées de voies de grues pour le chargement et le déchargement des marchandises en colis.

b) Les sections N<sup>os</sup> 29 à 33 sont destinées à la manutention des marchandises; elles sont équipées de voies de grues pour le transbordement des marchandises en vrac et en colis.

c) Les sections N<sup>OS</sup> 34 et 35 sont destinées au stationnement des bâtiments qui n'attendent pas de manutention mais resteront pour peu de temps dans le port de Komárno.

Le stationnement des bâtiments dans le bassin ouest est autorisé sur une largeur maximum de 50 m à partir de la rive.

Lors du passage sous le pont levant, il convient de tenir compte des prescriptions en vigueur pour ledit secteur.

## PARTIE IV

### § 12

#### Chargement et déchargement des bâtiments sur le Váh

1. Sur le Váh, la section de la rive droite, qui commence au point où le Váh conflue avec le Danube et s'étend en direction du pont-rail sur une distance de 950 m, est destinée au stationnement des bâtiments. Sur cette section, un bâtiment seulement peut stationner dans chaque aire.

2. La section des km 0,95 à 1,10 est destinée à l'amarrage des bateaux de sport et de pêche.

3. La section des km 1,10 à 1,40, soit jusqu'au pont-route sur le Váh, est destinée aux bâtiments en voie de réparation de l'Entreprise d'extraction de gravier.

4. La rive gauche de la section entre le pont-route et le pont-rail sur le Váh est destinée au stationnement des bâtiments. Un seul bâtiment peut stationner dans chaque aire.

## PARTIE V

### § 13

#### Port de Šturovo

1. Le port de Šturovo se situe sur la rive gauche du Danube entre les km 1723,50-1718,40 et s'étend au territoire adjacent; le port de Šturovo est un port commercial.

a) km 1723,50-1720,80 -

aa) la section entre les km 1723,5-1723,0 est destinée au transbordement des phosphates et des acides;

bb) la section entre les km 1721,4-1722,7 est destinée au transbordement des marchandises de la papeterie;

cc) la section entre les km 1720,8-1721,0 est destinée au transbordement du gravier et du ballast.

2. Sur la section entre les km 1718,70-1718,40, il est interdit de manutentionner des matières inflammables et d'autres matières dangereuses.

Un quai est réservé à l'amarrage du bac Šturovo - Esztergom.

3. Sur toutes les sections mentionnées, les bâtiments sont autorisés à stationner sur une largeur maximum de 50 m à partir de la rive.



## PARTIE VI

### § 14

#### Amarrage des bâtiments

Les bâtiments en rade (en courant libre) doivent être amarrés conformément aux dispositions suivantes, indépendamment de leur pavillon.

##### 1. Dans le port de Bratislava

a) Le bâtiment qui se trouve près de la rive doit être amarré à la rive par deux câbles d'un diamètre de 25 mm, chaque câble devant être fixé sur un élément de fixation séparé. En outre, il doit être fixé par des câbles court-croisés et un câble de poupe et par deux supports adéquats destinés à garantir la profondeur sous le bâtiment.

b) Le deuxième bâtiment à partir de la rive doit mouiller l'ancre et être amarré à la rive.

c) Tout bâtiment stationnant près de la rive doit avoir un moyen sûr de liaison avec la rive à l'aide d'un planchon muni d'un garde-corps et d'une ceinture de sauvetage avec un cordage (longueur minimum 25 m); des mesures doivent être prises pour s'assurer que le planchon ne glisse pas. De nuit, le planchon doit être éclairé.

d) Si le bâtiment qui stationne près de la rive est bien ancré, il n'est pas obligatoire d'avoir un support à l'avant.

e) Les bâtiments qui ne doivent pas être chargés ou déchargés peuvent stationner dans le port de Bratislava en rangées de deux bâtiments chargés ou de trois bâtiments à vide, sur une largeur de plan d'eau maximum de 33 m, à savoir:

ea) le bâtiment se trouvant près de la rive doit être amarré par deux câbles en acier d'une épaisseur minimum de 25 mm, chaque câble devant être fixé à des

points différents; de plus, il sera fixé par un câble court-croisé à l'avant, et un câble à l'arrière, puis par des supports adéquats; il sera équipé d'un planchon d'une largeur de 60 cm, muni d'un garde-corps et d'une ceinture de sauvetage avec un cordage d'une longueur de 25 m; des mesures doivent être prises pour s'assurer que le planchon ne glisse pas; de nuit, il doit être éclairé;

eb) le troisième bâtiment (à lège) placé du côté du chenal doit être amarré à l'avant et à l'arrière par des câbles,

## 2. Port de Komárno

a) Le bâtiment qui stationne près de la rive doit être amarré à la rive par un câble, ainsi que par un câble court-croisé et un câble de poupe.

b) Si un bâtiment n'a pas jeté l'ancre, il doit avoir des supports à la proue et à la poupe. Si l'ancre du bâtiment qui stationne près de la rive tient bien, le support de devant n'est pas obligatoire.

c) Pour assurer la communication avec la rive, il convient d'appliquer les dispositions du § 14, litt.c) prévues pour le port de Bratislava.

## PARTIE VII

### DISPOSITIONS GENERALES

#### § 15

Dans les bassins portuaires, les bâtiments doivent être amarrés d'une manière appropriée, répondant aux caractéristiques de la berge et à la destination du bâtiment concerné.

#### § 16

#### Signalisation de nuit des bâtiments en stationnement

Tout bâtiment qui stationne sur le Danube à l'ancre ou sur amarres en courant libre doit porter de nuit, du côté du fleuve, la signalisation prescrite par le Règle-

ment de sécurité de la navigation (RSN). Les feux des bateaux-citernes doivent être placés à l'arrière du bâtiment conformément au RSN.

Il est interdit de placer les feux de stationnement sur la timonerie. De nuit, les plançons doivent tous être suffisamment éclairés.

Les capitaines des bâtiments sont responsables pour la signalisation adéquate des bâtiments stationnant pendant la nuit et pour l'éclairage des plançons.

## § 17

Veille à bord des bâtiments qui stationnent dans le port et sur le fleuve

a) Indépendamment de leur pavillon, les bâtiments motorisés doivent avoir à bord une veille composée d'un nombre minimum de membres d'équipage possédant la qualification requise.

b) Indépendamment de leur pavillon, les chalands non motorisés doivent avoir une veille établie conformément à l'art. 8.08 du RSN.

c) Les engins flottants qui ne travaillent pas doivent avoir une veille composée d'au moins deux personnes possédant la qualification requise.

d) L'Administration de la navigation fixe les prescriptions concernant la veille sur les établissements flottants, tels que hôtels, restaurants, bains, etc.

## § 18

Obligation de déclaration

1. Quand un bâtiment entre dans le port, il est tenu d'en aviser l'Administration nationale de la navigation et de se soumettre au contrôle douanier et frontalier. Le contrôle douanier et frontalier est réalisé dans l'ordre de l'arrivée. Les bateaux à passagers ainsi que les bateaux qui jouissent d'une priorité et portent la signalisation prévue par les dispositions du RSN sont contrôlés hors tour.

2. Après le contrôle douanier et frontalier, les bâtiments doivent remettre leurs documents de bord à l'Administration nationale de la navigation.

3. Lesdits documents sont rendus contre signature avant le départ du bâtiment. Le capitaine confirme par sa signature qu'il a connaissance de toutes les modifications éventuellement survenues dans les conditions de navigabilité du secteur tchécoslovaque du Danube.

4. Après l'exécution des formalités de contrôle douanier et frontalier, aucun membre de l'équipage ne doit plus quitter le bâtiment ni descendre sur la rive et le bâtiment est tenu de quitter la région du port.

#### § 19

En cas de largage d'un chaland faisant partie d'un convoi poussé, c'est au capitaine du bâtiment qui effectue la manoeuvre qu'incombe la responsabilité pour la sécurité du largage.

Le chaland qui a été largué de manière erronée sera conduit à sa place par un remorqueur au compte du propriétaire du bâtiment qui a détaché le chaland.

#### § 20

##### Formation des convois

Les capitaines des bâtiments doivent grouper leurs convois (remorqués et poussés) sur les bords du chenal de manière à ne pas entraver le trafic ou les opérations de manutention sur d'autres bâtiments.

#### § 21

Il est interdit à tout bâtiment, indépendamment de son pavillon, d'amarrer, de stationner à proximité des quais destinés aux bateaux à passagers ou de s'en approcher.

Il est interdit dans un port:

- d'utiliser sans raison des signaux sonores et de faire du bruit;
- d'utiliser les installations du port à des fins autres que celles pour lesquelles elles sont destinées;
- d'utiliser les stations de radio qui travaillent sur ondes courtes et sur ondes longues.

Sans autorisation, il est interdit dans un port:

- de pratiquer la pêche;
- d'installer des tentes;
- de se baigner;
- de faire du feu;
- de salir les quais;
- de laisser sans surveillance les chiens ou d'autres animaux.

§ 23

Protection des eaux

Sur tout le secteur tchécoslovaque du Danube et dans tous les bassins portuaires tchécoslovaques, il est strictement interdit aux bâtiments, indépendamment de leur pavillon, de laisser écouler de l'eau polluée par des hydrocarbures et de déverser des ordures.

§ 24

Il est interdit à tout bâtiment, indépendamment de son pavillon, de jeter et de traîner l'ancre dans les bassins portuaires, sauf en cas d'avarie.

§ 25

Il est interdit à tous les bâtiments en transit non soumis au contrôle douanier et frontalier de stationner aux quais pour bateaux à passagers et aux aires de stationnement prévus pour le contrôle douanier et frontalier.

PARTIE VIII

Prescriptions concernant les bateaux de sauvetage et les embarcations de sport

§ 26

Il est interdit aux embarcations de sport qui naviguent dans la région du port de Bratislava de s'approcher de la rive gauche à moins de 100 m.

Il leur est interdit de stationner à proximité de bâtiments en stationnement ou en voie de chargement ou de déchargement dans la région du port.

Il leur est interdit d'entrer dans les bassins portuaires de Bratislava et de Komárno.

L'Administration nationale de la navigation peut délivrer une autorisation aux organisations sportives et à l'organisation "SVAZARMA" dont les installations se trouvent dans des bassins portuaires.

§ 27

Il est interdit de mettre à l'eau des canots de sauvetage dans la région du port, sauf en cas d'avarie ou de secours à porter quand une vie humaine est en danger.

## § 28

## Mesures contre l'incendie dans les ports

1. Dans le port de Bratislava -

La protection contre l'incendie dans le port de Bratislava est assurée par le service qui se trouve dans le port d'hivernage entre les entrées N<sup>os</sup> 6 et 7. Les instructions émises par le port de Bratislava en ce qui concerne les mesures à prendre en cas d'incendie ou d'avarie doivent être affichées dans tous les lieux de travail et ateliers du port.

En cas d'incendie, il faut appeler le N<sup>o</sup> 544 dans le port ou le numéro urbain 521-46, et en informer en même temps l'Administration nationale de la navigation en appelant le N<sup>o</sup> 520.

2. Dans le port de Komárno -

Dans le port de Komárno, le service de lutte contre l'incendie est assuré par le remorqueur du port "TTR-Devin" équipé d'installations de lutte contre l'incendie. Dans le bassin N<sup>o</sup> 2, ce service est assuré par le bâtiment "Požarnik".

Les instructions concernant la lutte contre l'incendie et les avaries sont affichées dans tous les lieux de travail et ateliers du port.

Le service de lutte contre l'incendie qui se trouve en ville peut être appelé en composant le N<sup>o</sup> 27-39. Il est interdit dans toute la région du port de se servir de flammes nues et de matières inflammables.

PARTIE X

DISPOSITIONS FINALES

§ 29

Les dérogations aux dispositions du présent Avis doivent être agréées par l'Administration nationale de la navigation.

§ 30

Le présent Avis entre en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 1976; les Avis N<sup>os</sup> 6/1965 et 16/3-1965 de l'Administration nationale de la navigation perdent leur validité.

Signé: Directeur de l'Administration  
nationale de la Navigation  
Čepička



PRESCRIPTIONS

APPLICABLES DANS LES PORTS ET LES  
HIVERNAGES DU SECTEUR DE DANUBE  
DE LA REPUBLIQUE D'AUTRICHE

PARTIE 6\*

REGLEMENT DU PORT

Chapitre 1

Dispositions relatives aux ports publics

Article 40.01 - Obligation de donner des renseignements

Il y a obligation de donner, sur demande, aux organes de la surveillance fluviale des renseignements

- a) sur les raisons pour lesquelles les bâtiments et constructions flottantes entrent dans le port,
- b) sur la nature de la cargaison des bâtiments et
- c) sur la durée prévue de l'utilisation du port.

Article 40.02 - Restrictions relatives à l'entrée dans les ports

1. Les bâtiments

- a) en danger de couler,
- b) qui ont pris feu, qui risquent de prendre feu ou pour lesquels il n'est pas établi avec certitude à la suite d'un incendie que celui-ci a été complètement éteint,
- c) qui transportent des matières explosibles (Annexe 5) ou radio-actives,
- d) qui sont destinés à être démolis pour la ferraille,

\* Extrait de la "Wasserstrassen-Verkehrsordnung" BGB I, N° 259/1971

- e) de catégorie inusitée ou les bâtiments dont le déplacement nécessite l'utilisation de moyens exceptionnels (transports spéciaux, articles 1.21 et 11.07)

ne peuvent entrer dans un port qu'en vertu des dispositions définies au par. 2.

2. Les organes de la surveillance fluviale doivent, dans chaque cas, interdire l'entrée dans le port des bâtiments visés au par. 1 s'ils sont de nature à entraver la sécurité et le bon ordre de la navigation, les mouvements des bâtiments et les opérations de transbordement dans le port, et à constituer un danger pour les ouvrages portuaires et les personnes qui s'y trouvent. Cependant, l'entrée des bâtiments visés au par. 1, lettres a), d) et e) ne doit pas être interdite s'ils sont amenés à un chantier naval, de réparation et de gréement ou à un chantier de démolition situé dans le port ou si, grâce à un déchargement rapide, le bâtiment ne risque plus de couler.
3. Lorsqu'un bâtiment ne subit un dommage qu'après son entrée dans le port, ou lorsqu'un des incidents mentionnés au par. 1, lettres a) ou b), n'intervient qu'une fois dans le port, les organes de la surveillance fluviale en doivent immédiatement être avisés.
4. Les constructions flottantes - à l'exception des radeaux - ainsi que des menues embarcations servant uniquement à des fins de sport ne peuvent - sans préjudice de l'article 40.25 - entrer dans un port que dans la mesure où le permet la place nécessaire à d'autres bâtiments, aux opérations de transbordement et aux mouvements dans le port. Les organes de la surveillance fluviale doivent, dans le cas où les conditions susmentionnées ne sont pas données, interdire l'accès au port.
5. Les radeaux ne peuvent être amenés dans un port qu'à condition que celui-ci dispose d'une installation spéciale destinée au désassemblage des radeaux et au transbordement des bois.

6. A Vienne et à Linz, les bâtiments transportant des liquides inflammables (Annexe 4, par. 1) ou ceux dont les citernes n'ont pas encore été dégazées après le transport de tels chargements, peuvent seulement entrer dans les ports pétroliers qui y sont aménagés.

Article 40.03 - Déclaration d'arrivée et de départ

1. Les bâtiments visés à l'article 40.02, par.1, et les constructions flottantes visées à l'article 40.02, par. 4, doivent déclarer leur arrivée aux organes de la surveillance fluviale avant l'entrée dans le port. Les autres bâtiments doivent déclarer leur arrivée aux organes de la police fluviale après leur entrée dans le port. Tous les bâtiments et constructions flottantes doivent déclarer leur départ avant de quitter le port. La déclaration d'arrivée doit comporter la mention si le bâtiment transporte des matières dangereuses (article 1.23) et, dans l'affirmative, l'indication de la nature de ces matières.
2. Ne sont pas soumis à une déclaration d'arrivée et de départ
- a) les bâtiments de sauvetage et d'extinction d'incendie,
  - b) les bâtiments affectés au service de l'administration fédérale et de l'administration du Land ainsi que de l'organe chargé de l'administration du port (appelé par la suite tout court "administration du port"),
  - c) les bateaux à passagers qui suivant leur itinéraire régulier ou occasionnel font escale à un lieu de débarquement dans le port destiné aux passagers,
  - d) les menues embarcations servant uniquement aux fins de sport et auxquelles a été assigné un lieu de stationnement fixe dans le port.

3. Les bâtiments motorisés effectuant en permanence le remorquage de bâtiments et de constructions flottantes dans la région des ports (service de remorquage) doivent, avant leur mise en service dans le port, être déclarés aux organes de la police fluviale et ne sont tenus de présenter une déclaration de départ que s'ils ne sont plus utilisés dans le port pour une période excédant deux mois.

#### Article 40.04 - Utilisation d'ancre, de câbles et de chaînes

Dans le port, les ancres doivent être disponibles à être immédiatement jetées; elles doivent avoir une position telle que tout endommagement d'autres bâtiments ou d'installations soit exclu. Il n'est pas permis de laisser traîner les ancres, câbles et chaînes sauf en cas de remorquage des bâtiments par-dessus la poupe.

#### Article 40.05 - Lieu de mouillage

1. Les lieux de mouillage pour les bâtiments et constructions flottantes doivent être assignés par les organes de la surveillance fluviale. Les lieux de mouillage assignés ne doivent être changés qu'avec l'accord de ces organes. Cette disposition ne s'applique pas aux lieux de mouillage situés sur des surfaces d'eau faisant partie des chantiers navals, de réparation et de gréement ou des chantiers de démolition.
2. Des bâtiments en stationnement dans le port sans effectuer des opérations de chargement ou de déchargement et des constructions flottantes peuvent, s'il n'y a pas assez de place pour le transbordement et la navigation dans le port, être renvoyés du port par les organes de la surveillance fluviale; cette disposition ne s'applique pas en cas d'abri ou d'hivernage conformément à l'article 40.25.

3. Sur demande de la surveillance fluviale, les bâtiments doivent être déhalés à un autre lieu de mouillage si la sécurité et le bon ordre de la navigation, le maintien de la fluidité de la circulation dans le port ou l'exécution des opérations de transbordement l'exigent.

#### Article 40.06 - Amarrage et déhalage

1. Seuls les dispositifs destinés à cet effet doivent être utilisés pour amarrer les bâtiments et constructions flottantes. L'amarrage ne doit pas entraver plus que nécessaire la circulation sur la voie navigable, les voies sur la rive, les escaliers et les échelles.
2. Les bâtiments et les constructions flottantes doivent être amarrés solidement et de façon à pouvoir facilement défaire l'amarrage et à ne pas entraver plus que nécessaire le démarrage d'autres bâtiments.
3. Les canots de service ne doivent être amarrés qu'immédiatement devant ou derrière les bâtiments et seulement du côté de la rive.

#### Article 40.07 - Désamarrage en cas de danger imminent

En cas de danger imminent, les bâtiments amarrés peuvent être désamarrés sans l'accord du conducteur du bâtiment ou de la personne sous la surveillance de laquelle le bâtiment est placé. Dans ce cas, le conducteur ou la personne chargée de la surveillance et les organes de la surveillance fluviale doivent en être avisés sans délai.

#### Article 40.08 - Descente à terre

1. En cas de stationnement latéral de plusieurs bâtiments, l'installation de plançons de bord, le trans-

port de marchandises et la circulation de personnes exerçant une activité professionnelle à bord qui traversent les bâtiments stationnant plus près de la rive doivent être tolérés.

2. L'aménagement d'un accès sûr permettant aux personnes exerçant une activité professionnelle à bord de monter sur le bâtiment doit être prévu.

#### Article 40.09 - Surveillance des bâtiments

1. Par dérogation à l'article 17.03, par. 1, seules les dispositions sur les personnes chargées de la surveillance (article 17.03, par. 2 et 3) sont applicables dans les ports à tous les bâtiments et constructions flottantes en stationnement.
2. Dans le cas où une entreprise de navigation emploie dans un port une équipe de port composée de plusieurs personnes chargées de la surveillance, seuls le nom du chef de l'équipe de port et l'adresse à laquelle on peut le rejoindre doivent être communiqués aux organes de la surveillance fluviale.

#### Article 40.10 - Remorquage et déhalage des bâtiments

1. Sauf en cas de détresse, les bâtiments ne doivent servir au remorquage qu'à condition d'y être autorisés. Les bâtiments munis de crochets de remorque doivent être en mesure de défaire les câbles de remorque même sous pleine traction. Les dispositions énoncées ci-dessus ne s'appliquent pas au remorquage de menues embarcations.
2. Pour remorquer et déhaler d'autres bâtiments ne peuvent être utilisés que des bâtiments susceptibles d'effectuer de manière sûre toutes les manoeuvres nécessaires en tenant compte de la place disponible et des mouvements des autres bâtiments dans le port. Ils sont tenus de conduire leur remorque de façon à

ne pas entraver le bon ordre de la circulation plus que ne l'exigent les circonstances.

3. Pendant les opérations de déhalage, chaque bâtiment doit avoir une équipe suffisante. En cours de route, la barre sur un bâtiment remorqué doit être tenue par une personne qualifiée. Le conducteur du bâtiment déhalant est responsable de l'observation de cette disposition.
4. Les bâtiments qui ne sont pas en mesure d'effectuer des manoeuvres sûres dans le port ainsi que les constructions flottantes doivent se servir d'une aide de remorquage suffisante.
5. Tout bâtiment sans timonerie efficace ainsi que les constructions flottantes doivent, pendant les opérations de déhalage, être accouplés bord à bord.
6. Le câble de remorquage entre les bâtiments remorqués et le remorqueur ne doit pas être détaché sans préavis réciproque.
7. Les équipages des bâtiments doivent s'aider mutuellement en vue d'effectuer les manoeuvres dans le port.

#### Article 40.11 - Emploi des hélices de navire

1. Sur les bâtiments amarrés, l'hélice de navire ne doit pas être mise en marche dans le port sauf
  - a) pour mettre à l'épreuve la machine de propulsion ou pour déterminer la force de traction (essai des machines ou des pilotis) aux endroits que l'administration du port a prévus à cet effet,
  - b) pour la brève mise à épreuve qui est d'usage avant le démarrage, lorsque
    - aa) le bâtiment ne touche pas le sol,



- bb) l'hélice de navire tourne lentement,
- cc) l'emploi de l'hélice de navire ne produit ni des approfondissements ni des aplatissements du lit du port et
- dd) d'autres bâtiments ne peuvent pas être mis en danger.

2. Durant l'épreuve, un membre de l'équipage doit se tenir à la poupe et avertir les autres bâtiments qui s'approchent et, si nécessaire, faire arrêter la machine.

#### Article 40.12 - Installation de câbles et de chaînes

1. Dans la mesure où la sécurité des bâtiments et des constructions flottantes en période de hautes eaux l'exige, des câbles transversaux peuvent être installés à travers le bassin portuaire. Par ailleurs, il n'est pas permis d'entraver la navigation par la mise à l'eau de câbles et chaînes à partir des bâtiments et constructions flottantes sauf pour une courte durée et dans le cas où des manoeuvres des bâtiments, des travaux de construction ou des dragages l'exigent.
2. Les câbles et chaînes mis à l'eau doivent être marqués d'un repère approprié s'ils sont susceptibles de présenter un danger pour la navigation. Ils doivent être relevés ou filés lorsque les besoins de la navigation l'exigent.

#### Article 40.13 - Chargement et déchargement

1. En vue d'effectuer les opérations de chargement et de déchargement, les bâtiments ne doivent accoster qu'aux endroits destinés à cet effet.

2. Les radeaux ne doivent être assemblés ou désassemblés dans le port qu'aux installations destinées à cet effet.
3. Sous réserve d'autres ordres donnés par les organes de l'administration de douane et sauf disposition contraire énoncée au par. 4, le chargement et le déchargement des bâtiments doit se faire dans l'ordre suivant:
  - a) bâtiments transportant des colis de détail et circulant selon un horaire régulier,
  - b) tous les autres bâtiments.

Dans le cas où des bâtiments de même catégorie se rencontrent, l'ordre de leur chargement et déchargement est déterminé par l'ordre de leur arrivée. Le conducteur ou le propriétaire du bâtiment et les entreprises de transbordement peuvent cependant, lorsqu'il s'agit de bâtiments de même catégorie (lettre a) ou b) convenir entre eux d'un ordre différent. Ne sont considérés comme bâtiments au sens de la lettre a) que les bâtiments circulant selon un horaire régulier qui, deux semaines avant son entrée en vigueur, a été porté à la connaissance des entreprises de navigation établies en Autriche, des administrations de port, des entreprises de transbordement et des organes de la surveillance fluviale.

4. Par dérogation aux dispositions énoncées au par. 3, le chargement et le déchargement de matières explosibles (Annexe 5), de matières inflammables autres que des liquides inflammables (Annexe 4) et de bâtiments ayant une fuite d'eau telle qu'un déchargement rapide soit nécessaire afin d'éviter que le bâtiment ne coule, doivent être effectués aussitôt que possible et en dehors de l'ordre établi. La même disposition s'applique aux autres matières dangereuses (article 1.23) qui en raison de leur nature ou de leur emballage insuffisant ou endommagé peuvent compromettre la sécurité.

5. Les organes de la surveillance fluviale doivent être informés de la fin des opérations de chargement et de déchargement.
6. Pendant les opérations de chargement et de déchargement, seuls peuvent être exécutés des travaux de réparation dont la nature et l'ampleur ne peuvent pas entraver ou mettre en danger le transbordement.

Article 40.14 - Danger causé par des objets pendant le chargement et le déchargement

Lorsque, pendant le chargement et le déchargement, des objets tombent à l'eau qui sont susceptibles de constituer un danger pour la navigation, la personne responsable doit immédiatement - sans préjudice de ses autres obligations - en faire avertir les autres bâtiments dans le port et informer l'administration du port.

Article 40.15 - Sûreté des conduites de vapeurs et d'écoulement

Les écoulements, les conduites de vapeurs d'échappement et les équipements similaires à bord des bâtiments doivent être protégés de façon à ne pas pouvoir endommager et salir des personnes, d'autres bâtiments, des marchandises et des ouvrages sur la rive.

Article 40.16 - Emploi du feu sur les bâtiments

1. Sur les bâtiments, le feu ne doit être allumé que dans des foyers protégés; il doit être surveillé. Le feu de flamme ne doit être utilisé que dans des lampes fermées ou solidement fixées, à réservoirs de combustible en métal.

2. Dans les cales couvertes et à proximité des écoutilles de chargement ouvertes des cales couvertes, il est défendu de fumer et d'employer des feux ouverts.

Article 40.17 - Bâtiments transportant des matières dangereuses

1. Les matières dangereuses (article 1.23) ne doivent être chargées ou déchargées qu'aux lieux de transbordement destinés à cet effet.
2. Les bâtiments transportant des matières dangereuses - à l'exception des matières toxiques ou corrosives - doivent être amarrés de façon que la proue du bâtiment soit dirigée vers la sortie.
3. Durant la nuit et dans les cas où la portée de vue est restreinte, les bâtiments transportant des matières explosibles(Annexe 5) ne doivent être déhâlés qu'à la main ou à l'aide de treuils.

Article 40.18 - Transbordement de liquides en vrac

En effectuant des opérations de transbordement de liquides en vrac en provenance et à destination de bateaux-citernes, il faut prendre soin à ce qu'en cas de danger, notamment en cas de surremplissage des citernes, les pompes de chargement et de déchargement à bord soient immédiatement arrêtées et les dispositifs de fermeture à bord, fermés.

Article 40.19 - Conduite en cas de danger

1. Des observations sur un incendie qui s'est déclaré sur un des bâtiments ou des ouvrages servant à la navigation doivent être immédiatement communiquées aux sapeurs-pompiers, à l'administration du port et aux organes de la surveillance fluviale.

2. Dans le cas où un feu s'est déclaré, les bâtiments stationnant dans la zone dangereuse doivent être sans délai sortis de cette zone et leurs écoutilles doivent être fermées pour autant que le danger qui pourrait en résulter le permet.
3. Des accidents survenus à bord, des dommages causés aux bâtiments, aux constructions flottantes ou aux ouvrages portuaires, ainsi que d'autres avaries ou le fait qu'un navire coule doivent être sans délai portés à la connaissance des organes de la surveillance fluviale et de l'administration du port.

#### Article 40.20 - Autre utilisation des eaux portuaires

En dehors des surfaces d'eau du port faisant partie de chantiers navals, de réparation ou de gréement, il n'est permis d'effectuer des travaux de réparation sur des bâtiments et des constructions flottantes que s'ils sont d'une nature et d'une ampleur à ne pas entraver la sécurité des bâtiments et le bon ordre de la navigation.

#### Article 40.21 - Circulation dans le port

1. L'entrée dans le port ne doit pas être traversée simultanément en direction opposée; cette disposition ne s'applique pas aux menues embarcations entre elles. Les bâtiments qui, en observant d'éventuels signaux de la voie navigable réglant l'entrée et la sortie, désirent entrer dans le port ne doivent s'engager dans l'entrée du port qu'au moment où les bâtiments sortants ont quitté l'entrée.
2. Dans le cas où des convois remorqués entrent dans le port, une rangée de remorque doit comprendre au maximum deux unités accouplées bord à bord. Un convoi sortant doit être constitué tout au plus de trois unités accouplées bord à bord.

3. Des bâtiments motorisés ne doivent pas, en circulant dans le port, utiliser une force motrice supérieure à celle permettant d'effectuer de manoeuvres sûres.
4. Les menues embarcations destinées uniquement à des fins de sport ne doivent circuler dans le port que dans la mesure où cela est nécessaire pour arriver à leur lieu de mouillage ou pour en partir.

#### Article 40.22 - Règlement du stationnement

1. Chaque bâtiment, ou chaque construction flottante, doit être amarré isolément à la rive à moins que des bâtiments en stationnement latéral ne soient solidement liés l'un à l'autre. Dans ce cas, il suffit que le bâtiment le plus proche de la rive soit solidement amarré à celle-ci.
2. Dans le cas où des bâtiments stationnent à une installation fixe de transbordement (station de pompage, installation pour le transport des sacs, etc.), l'espace nécessaire au déhalage du bâtiment pendant les opérations de transbordement doit être dégagé d'autres bâtiments.
3. Les aires de mouillage aux installations de transbordement sont destinées aux bâtiments effectuant des opérations de chargement ou de déchargement. Dans la mesure où l'espace disponible n'est pas utilisé par ces bâtiments, d'autres bâtiments peuvent également y stationner.

#### Article 40.23 - Ports pétroliers

1. Sont considérés comme ports pétroliers
  - a) le port de Wien-Lobau,
  - b) les bassins portuaires d'approvisionnement en combustibles I et II dans le port industriel de Linz.

2. Dans ces ports ne peuvent être utilisés pour le déhalage des bâtiments - sans préjudice de la disposition énoncée au par. 3 - que les bâtiments motorisés (remorqueurs de port) dont les machines de propulsion sont alimentées par un combustible de la classe des matières dangereuses K 3 (article 5, alinéa 1 du Règlement de service de la navigation, Bulletin des lois fédérales n° 260/1971). Le dispositif d'échappement des machines de propulsion et des machines de pont ainsi que les cheminées et les conduits de fumée sur ces bâtiments doivent être construits ou équipés de façon à empêcher toute sortie d'étincelles.
  
3. Les autres bâtiments motorisés et les convois, dont les machines de propulsion sont alimentées par un combustible de la classe K 3, ne peuvent circuler dans le port que pour y amener ou reconduire des bâtiments, être chargés de combustible liquide, déverser du pétrole, des résidus pétroliers ou des mélanges d'eau et de pétrole dans les dispositifs de collecte appropriés ou effectuer des travaux hydrotechniques. Le temps de leur séjour dans le port est limité au temps nécessaire en vue d'effectuer les activités énumérées ci-dessus. La circulation dans les eaux portuaires des bateaux à vapeur et des bâtiments dont la machine de propulsion est alimentée par des combustibles autres qu'un combustible de la classe K 3 est défendue.
  
4. A l'exception des bâtiments qui conformément aux par. 2 et 3 peuvent circuler dans le port, seuls les bâtiments désirant effectuer des opérations de chargement ou de déchargement de liquides inflammables (Annexe 4, par. 1) ou d'autres huiles minérales, les bâtiments dont les citernes doivent être dégazées à la suite de tels chargements ou qui doivent être nettoyés des résidus du chargement, les bâtiments transportant des huiles minérales et ayant une fuite telle qu'ils perdent leur chargement, ainsi que les bâtiments non motorisés effectuant des travaux hydrotechniques, sont autorisés à entrer dans le port.

En outre, les bâtiments transportant des liquides inflammables (Annexe 4, par. 1) peuvent également entrer dans le port à des fins de contrôle douanier. La disposition de l'article 40.25, par. 6 n'en est pas visée.

5. Dans les ports visés au paragraphe 1, la disposition énoncée à l'article 6, alinéa 23 du Règlement de service de la navigation est en permanence applicable à tous les bâtiments, à l'exception des remorqueurs de port mentionnés au paragraphe 2. Il est défendu de tenir ouverts les couvercles des récipients pendant les opérations de chargement et de déchargement de liquides inflammables des classes K 1 et K 2 (article 5, alinéa 1 du Règlement de service de la navigation). La disposition énoncée à l'article 6, alinéa 8 dudit Règlement, relative au transport des liquides inflammables des classes K 1 et K 2 s'applique par analogie au service des remorqueurs du port.

#### Article 40.24 - Propreté du port

1. Les déchets à bord des bâtiments à la suite du service de la navigation (déjections, ordures ménagères, résidus de chargements non pétroliers, parties du gréement du bâtiment etc.) ne doivent pas être jetés dans l'eau mais sont à déverser dans les installations sanitaires ou les dispositifs de collecte des déchets indiqués dans le port.
2. Les cabinets de toilette sur les bâtiments dont l'égoût s'écoule directement dans l'eau ne doivent pas être utilisés pendant le séjour des bâtiments dans le port. Les citernes d'eau usée sur les bâtiments ne doivent pas être vidées dans le port.



## Article 40.25 - Abri et hivernage

1. Pendant la période où, en raison des niveaux d'eau élevés, la navigation sur le Danube est interrompue (article 19.01), pendant l'arrêt de la navigation par suite de phénomènes de glace ou de glaçons dérivant des centrales hydrauliques sur le Danube et de l'interruption de l'exploitation des écluses (hivernage), ou pendant la période où la navigation est défendue par une mesure administrative ou interrompue en raison des conditions météorologiques défavorables (tempête, brouillard, etc.), tous les bâtiments et constructions flottantes sont autorisés à trouver abri dans un port public dans la mesure où la place disponible dans le port le permet; les constructions flottantes ne bénéficient de cette disposition que dans la mesure où la place n'est pas réclamée pour des bâtiments cherchant abri. Lorsque le nombre des bâtiments et des constructions flottantes cherchant abri l'exige, les postes de mouillage destinés aux opérations de transbordement doivent également être utilisés pour le stationnement des bâtiments et des constructions flottantes.
2. Sur le lieu de stationnement des bâtiments pris par le gel, des endroits suffisamment grands doivent en permanence être débarrassés des glaces en vue de pouvoir y puiser de l'eau en cas d'incendie.
3. Lorsque, par forte gelée, la pression de la glace devient si grande que les bâtiments risquent de faire eau, il faut prendre toutes les mesures nécessaires pour dégeler les bâtiments en danger.
4. Les surfaces d'eau nécessaires au bris des glaces et à la circulation absolument indispensable dans le port doivent être débarrassées des glaces. L'entrée des bâtiments doit se faire dans l'ordre de leur arrivée à l'entrée du port. Les organes de la surveillance fluviale peuvent, dans des cas particuliers, donner des ordres différents dans l'intérêt d'une meilleure utilisation de la place dans le port.

5. Lorsque parmi les bâtiments cherchant abri, se trouvent des bâtiments qui sont chargés de matières inflammables (Annexe 4), de matières explosibles (Annexe 5) ou de matières radio-actives, ou qui étaient chargés de liquides inflammables (Annexe 4, par. 1) et dont les citernes n'ont pas encore été dégazées, ces bâtiments doivent stationner séparément des autres, près de la sortie du port.
6. Par dérogation aux dispositions énoncées aux paragraphes 1 et 5, les bâtiments chargés de liquides inflammables (Annexe 4, paragraphe 1) ou les bâtiments dont les citernes n'ont pas encore été dégazées à la suite de ces chargements, ne peuvent chercher abri à Linz que dans les ports pétroliers y aménagés, à Vienne que dans le port de Wien-Lobau.

Article 40.26 - Règlement de conduite entre les organes de la surveillance fluviale, les maîtres du port et les administrations du port

1. Les organes de la surveillance fluviale doivent, sur la demande des agents désignés par l'administration du port, communiquer à ces derniers les informations et déclarations qui leur sont données en vertu des dispositions du règlement du port. Les organes de la surveillance fluviale doivent informer de leurs ordres l'administration du port et les entreprises de transbordement pour autant que leurs intérêts en sont touchés. Ils sont tenus de tenir compte des intérêts de l'administration du port et des entreprises de transbordement dans la mesure où la sécurité et l'ordre dans le port le permettent.
2. Dans le cas où, conformément à l'article 33, alinéa 4 de la loi sur la surveillance fluviale, des maîtres du port ont été désignés pour un port, ceux-ci sont tenus, en leur qualité d'organes auxiliaires, d'exécuter les tâches dont sont chargés les organes de la surveillance fluviale en vertu du présent règlement du port. Dans l'exercice de leurs fonctions de surveillance fluviale, les maîtres du port sont

liés par les instructions données par les organes de la surveillance fluviale. Ils sont tenus d'informer sans délai les organes de la surveillance fluviale des incidents survenus dans les ports, qui constituent une entrave pour la sécurité de la navigation, et de déclarer toute contravention administrative par la voie de ces organes.

#### Article 41.01 -

Les dispositions suivantes s'appliquent aux ports privés: Articles 40.02, paragraphe 6; 40.07; 40.09; 40.10, 40.11, paragraphe 1, lettres b, dd et par. 2; 40.12, paragraphe 2; 40.13, paragraphe 4; 40.14; 40.16 à 40.20; 40.21, paragraphes 1 à 3; 40.22, paragraphe 1; 40.23, paragraphes 2 à 5 et 40.24.

### Chapitre 3

#### Dispositions d'exception

#### Article 42.01 - Exceptions aux dispositions de la partie 2

1. Les bâtiments et constructions flottantes en stationnement dans les ports ainsi que ceux qui, dans les ports, sont déhalés d'un lieu de stationnement à un autre, sont exemptés des dispositions définies au chapitre 3 de la partie 2 (désignation des bâtiments). Cette disposition ne s'applique pas cependant
  - a) aux bâtiments chargés de matières inflammables (Annexe 4) ou dont les citernes n'ont pas encore été dégazées lorsqu'ils stationnent dans des

ports autres que les ports pétroliers. Ces bâtiments doivent porter aussi dans le port les signaux prescrits aux articles 3.21, 3.37, 3.43 et 3.44;

- b) aux bâtiments chargés de matières explosibles (Annexe 5). Ces bâtiments doivent porter aussi dans le port les signaux prescrits aux articles 3.22, 3.38, 3.43 et 3.47;
- c) aux bâtiments chargés de matières radio-actives. Ces bâtiments doivent porter aussi dans le port le signal prescrit à l'article 3.43;
- d) à l'utilisation du signal de détresse (article 3.46).

2. Les dispositions définies aux articles 6.31 à 6.34 (signaux sonores par temps bouché, navigation au radar) ne s'appliquent pas dans les ports.

3. Par dérogation aux dispositions définies aux articles 8.01, par. 2 et 8.02, par 2, les panneaux indiquant l'interdiction d'accès à bord ou de fumer ou d'employer des flammes ou feux ouverts ne doivent pas être éclairés dans les ports.

## PRESCRIPTIONS

APPLICABLES DANS LES PORTS ET LES HIVERNAGES  
SITUÉS SUR LE SECTEUR DU DANUBE DE LA  
REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE

Extrait du

REGLEMENT PORTUAIRE  
RELATIF A L'UTILISATION DES INSTALLATIONS  
DES PORTS DE REGENSBURG ET DE BARBING

ARRETE

du 7 août 1975  
N° 222-2200 e 72

### Article 3

#### Signification de quelques termes

Dans le présent Arrêté:

- (1) le terme "bâtiment" désigne les bateaux de navigation intérieure, y compris les menues embarcations et les bacs, ainsi que les engins flottants et les navires de mer;
- (2) le terme "conducteur" désigne les conducteurs de bâtiments;
- (3) le terme "remorqueur" désigne les bateaux de traction et les petits remorqueurs.

### Article 5

#### Mesures, permissions

- (1) L'autorité portuaire peut, par cas d'espèce, prendre des mesures en vue de prévenir toute mise en danger de la vie et de la santé humaines, de la propriété ou de la possession, en vue de la protection des eaux ainsi que du maintien du bon ordre de la navigation en zone portuaire.
- (2) Pour autant que le présent arrêté prévoit la nécessité d'obtenir une permission, celle-ci est à refuser si une des raisons énoncées sous (1) ci-dessus le requiert, comme peut être retirée pour une desdites raisons toute permission déjà accordée en vertu du présent arrêté.

## Article 6

### Comportement en zone portuaire

- (1) En zone portuaire chacun doit se comporter de manière à ne causer aucun dommage à un tiers, à ne pas mettre celui-ci en danger ou à ne pas gêner la navigation plus que les circonstances ne l'y obligent.
- (2) Il faut notamment avoir égard aux opérations de chargement, de déchargement et de triage.

## Article 7

### Séjournement en zone portuaire

L'autorité portuaire peut interdire le séjournement en zone portuaire à toute personne inautorisée.

## Article 8

### Responsabilité des conducteurs

Les conducteurs ou leurs représentants doivent veiller à ce que soient suivies les dispositions du présent arrêté dans le domaine de leur compétence. La responsabilité d'autres personnes découlant du présent arrêté ou d'autres prescriptions, demeure inchangée.

## Article 9

### Libre accès aux bâtiments accordé aux personnes en exécution de leurs fonctions

- (1) Les conducteurs ou leurs représentants doivent tolérer qu'en exécution du présent arrêté des agents de l'autorité portuaire, de l'administration des



eaux et de la navigation du Bund ainsi que de la police fluviale montent à bord de leurs bâtiments, en inspectent les locaux ne tombant pas sous clôture douanière et participent à leurs déplacements. Sur leur demande, lesdits agents sont à renseigner sur les facteurs type, équipement et chargement des bâtiments ainsi que sur les incidents particuliers, le cas échéant, intervenus à bord, et doivent pouvoir consulter les documents afférents au bâtiment. Dans les logements lesdits agents ne devront entrer contre le gré du détenteur qu'en vertu d'une autorisation légale ad hoc.

- (2) Les personnes nommées sous (1) doivent, sur demande des agents, faire lancer une passerelle sûre ou mettre à disposition un canot permettant le passage entre la terre et le bâtiment.

## 2<sup>ème</sup> SECTION

### CIRCULATION DES BATEAUX ET EXPLOITATION

#### Article 10

##### Autorisation d'entrer

- (1) Nécessitent une autorisation de l'autorité portuaire pour pouvoir entrer dans la zone portuaire, les bâtiments
1. menaçant de couler;
  2. en feu, que l'on soupçonne d'être en feu ou pour lesquels il n'est pas certain que le feu précédemment éclaté à bord a été complètement éteint;

3. ayant chargé des marchandises dangereuses dans le sens de l'article 1.23 DonauSchPVO (Règlement de police pour la navigation du Danube) ou les bâtiments non dégazés dont le dernier chargement consistait en des marchandises de cette nature;
4. pouvant mettre en danger ou sensiblement gêner les opérations portuaires de par leur type de construction ou de par leurs dimensions;
5. destinés à être démolis;
6. soumis à des mesures particulières en vertu de la loi du 1<sup>er</sup> juillet 1971 relative aux prescriptions internationales visant la Santé en date du 25 juillet 1969 (BGBI 1971 II, p.865).

- (2) Au cas où l'une des circonstances énumérées sous (1) ne se produit qu'à l'intérieur de la zone portuaire, l'autorité portuaire est à en aviser sur le champ.
- (3) Les radeaux, docks, appontements, hangars de bateaux, engins flottants sur lesquels sont montés des dispositifs mécaniques, tels que dragues, grues, outillage de levage, moutons etc., ainsi que les canots de sport à moteur, les canots à rames etc. ne peuvent être transportés ou être faits entrer dans la zone portuaire qu'avec l'autorisation de l'autorité portuaire.
- (4) L'autorisation peut être liée à des conditions et à des charges.

## Article 11

### Déclaration d'arrivée et de départ

- (1) Le conducteur ou son mandataire est tenu d'annoncer son bâtiment dès l'arrivée de ce dernier en zone portuaire sous la forme requise par l'autorité portuaire et sous présentation des documents relatifs au bâtiment et à la cargaison, tout comme d'annoncer en temps voulu le départ du bâtiment. Tant à l'arrivée qu'au départ il doit remplir pour son bâtiment la carte de comptage prévue par les dispositions relatives à l'établissement de statistiques des transports sur les voies fluviales relevant de la République fédérale d'Allemagne. L'autorité portuaire peut décréter des règles particulières.
- (2) Ne requièrent déclaration ni d'arrivée, ni de départ:
  1. les bâtiments de sauvetage et les bâtiments-pompes ainsi que les bâtiments des services publics dont le port d'attache est situé dans le domaine d'application de la Loi fondamentale;
  2. les bâtiments jouissant, sur ce point, d'une exemption accordée par l'autorité portuaire.

## Article 12

### Aires de stationnement

- (1) L'autorité portuaire peut assigner aux bâtiments certaines aires de stationnement. Les aires de stationnement ainsi assignées, les bâtiments ne doivent pas les quitter pour aller se placer ailleurs sans la permission de l'autorité portuaire.
- (2) Les bâtiments stationnant dans la zone portuaire sans effectuer des opérations de chargement ou de déchargement peuvent être renvoyés par l'autorité portuaire à d'autres aires de stationnement.

- (3) Les bâtiments retirés de la navigation ont besoin, pour rester en zone portuaire, d'une permission de l'autorité du port.
- (4) Sur demande de l'autorité portuaire les conducteurs doivent déhaler leurs bâtiments.
- (5) Les conducteurs de bâtiments pris dans les glaces doivent maintenir, sur l'aire de stationnement, dégagé de glace au moins un endroit assez grand devant servir de prise d'eau en cas d'incendie. Cet endroit est à protéger et à marquer.
- (6) Par temps de gel, les bâtiments doivent être maintenus dégagés des glaces par les conducteurs ou leurs représentants lorsque la sécurité des bâtiments l'exige.

### Article 13

#### Amarrage et déhalage

- (1) Pour l'amarrage et le déhalage des bâtiments ne seront utilisés que les bollards et les boucles. Il ne doit pas être placé de débordoirs à même la voie ferroviaire ou la voie des grues. Les échelles, les garde-corps, les organeaux, les échelons, les voies ferrées et autres ne doivent pas être utilisés pour l'amarrage. Les bâtiments amarrés ne doivent pas gêner plus que les circonstances n'y obligent, la circulation sur l'eau, les chemins longeant la rive, les escaliers et les échelles menant aux plateformes.
- (2) Les bâtiments sont à amarrer de façon solide et sûre et de telle manière que l'amarre se laisse aisément défaire et que les autres bâtiments ne soient pas gênés plus que les circonstances n'y obligent, quand il s'agit pour eux de larguer leurs propres amarres. Pour l'amarrage il faut tenir compte du fait que les bâtiments doivent être en mesure de suivre les variations du niveau d'eau.

## Article 14

### Interdiction de transbordement

Il est interdit de transborder des marchandises lorsque leur transport ultérieur ou leur déchargement au lieu de destination ne correspond pas aux prescriptions du Bund et des Laender.

## Article 15

### Chargement et déchargement

- (1) Pour le chargement et le déchargement en zone portuaire, les bâtiments ne doivent accoster qu'aux endroits prévus à cet effet. Les postes de transbordement qui ne sont aménagés et admis que pour le transbordement de certaines marchandises dangereuses dans le sens de l'art. 1.23 du DonauSchPVO ne doivent pas être touchés par des bâtiments qui n'ont pas l'intention d'y charger ou décharger ou par ceux qui ne sont pas autorisés au transport de ces matières.
- (2) Les conducteurs doivent tolérer que des chargements et déchargements s'effectuent par-dessus leurs bâtiments.
- (3) Des véhicules terrestres et des marchandises ne doivent être respectivement garés ou déposés qu'à une distance d'au moins 2 m du bord de la rive (bord du quai) dans la mesure où il n'est pas porté atteinte au gabarit libre du chemin de fer portuaire ou d'une voie de grue.
- (4) Le chargement, ou déchargement, une fois terminé, les utilisateurs doivent nettoyer et mettre en ordre les installations portuaires utilisées.
- (5) Dans la zone du port-abri Regensburg-Kreuzhof les chargements et déchargements sont interdits, à l'exception des opérations sur le parc de matériel.

## Article 16

### Passerelles

- (1) Les conducteurs poseront pour toutes les personnes, sur leur demande justifiée, une passerelle sûre et y assureront la sécurité de la circulation.
- (2) Lorsque plusieurs bâtiments stationnent juxtaposés les conducteurs des bâtiments situés les plus proches à la rive toléreront que des planches soient mises à travers leurs bâtiments et que des personnes et des marchandises y passent.
- (3) Les passerelles doivent permettre une circulation sûre et elles doivent être suffisamment éclairées de nuit. L'éclairage est à installer de manière à ne pas gêner la circulation dans le port par confusion ou par éblouissement. Les conducteurs ou leurs représentants doivent veiller à ce que les passerelles posées gardent un état permettant la circulation sûre.

## Article 17

### Cordages, câbles et chaînes tendus à partir d'un bâtiment ou d'un engin flottant

- (1) Il n'est permis d'entraver la navigation par des cordages, des câbles ou des chaînes tendus à partir d'un bâtiment ou d'un engin flottant que pour une courte durée et seulement lorsque la manoeuvre du bâtiment ou des travaux de construction l'exigent.
- (2) Les cordages, câbles et chaînes ainsi tendus sont à marquer de jour et, de nuit, à signaler par éclairage aux autres bâtiments dans la mesure où la navigation peut en être entravée. Ils sont à filer ou à larguer sur le fond lorsque la navigation le requiert.

## Article 18

### Remorque et poussage

- (1) Si ce n'est en cas d'urgence, les bâtiments ne doivent effectuer des opérations de remorquage ou de poussage ou transporter d'autres bâtiments menés à couple que lorsqu'ils y sont autorisés par l'autorité de visite compétente. Les bâtiments équipés de crochets de remorquage doivent pouvoir dégager les câbles de remorque même lorsque ceux-ci se trouvent sous pleine tension.
- (2) Les bâtiments au sens de l'alinéa (1) doivent dimensionner et conduire les unités remorquées, leur convoi poussé ou les autres bâtiments menés à couple de manière à ce qu'ils soient en mesure, eu égard à l'espace offert et aux conditions de navigation données en zone portuaire, d'effectuer toutes les manoeuvres nécessaires.
- (3) Sur tout bâtiment remorqué, la barre doit être constamment tenue pendant la marche par une personne possédant des connaissances nautiques pertinentes. Pour des chalands menés à couple une de ces personnes suffit. Le conducteur du remorqueur est, lui aussi, responsable de l'application de cette prescription.
- (4) Les bâtiments ne pouvant manoeuvrer de façon sûre dans la zone portuaire doivent s'assurer une aide adéquate du service de remorquage.
- (5) Les bâtiments n'ayant pas de barre efficace doivent être stabilisés contre des embardées pendant leur remorquage.
- (6) Les bâtiments remorqués ne doivent pas être largués sans communication réciproque.
- (7) Les opérations de poussage et de remorquage limitées à la zone portuaire sont soumises à l'autorisation de l'autorité du port.

## Article 19

### Actionnement des hélices

- (1) Sur les bâtiments amarrés, l'hélice ne doit être actionnée pour mettre à l'essai la machine de propulsion que sur autorisation de l'autorité du port.
- (2) Les bâtiments à propres moyens de propulsion ne doivent appliquer que la force motrice nécessaire pour la conduite sûre.
- (3) L'actionnement des hélices ne doit ni causer des creusements ou des exhaussements du radier du port ou des endommagements aux digues ni compromettre la sécurité d'autres bâtiments.

## Article 20

### Précautions à prendre à bord des bâtiments

- (1) Aucun objet ne doit faire saillie sur l'un ou l'autre des deux côtés de la coque. Les ancres, assez bien fixées pour empêcher qu'elles ne tombent d'elles-mêmes, doivent cependant aisément se laisser jeter à tout instant; elles doivent être en une position excluant qu'elles en viennent à endommager d'autres bâtiments ou des installations.
- (2) Dans les entrées au port et dans les bassins portuaires, les ancres ne seront jetées des bâtiments que lors du remorquage de ceux-ci par la poupe.



## Article 21

### Largage des amarres en cas de danger imminent

Sans l'accord du conducteur ou de son représentant, les bâtiments amarrés ne pourront être libérés de leurs amarres ou déhalés par d'autres conducteurs ou leurs mandataires que lors d'un danger imminent. Dans ces cas, les autorités du port sont à en aviser immédiatement.

## Article 22

### Equipage et garde sur les bâtiments

- (1) Lors du déhalage tout bâtiment doit avoir à bord un équipage suffisant.
- (2) Chaque fois que les conducteurs quittent leurs bâtiments, ils doivent se faire remplacer pendant leur absence par un représentant responsable possédant des connaissances nautiques pertinentes. Les conducteurs ou leurs représentants doivent être présents en permanence et présenter les documents relatifs au bâtiment et à la cargaison sur demande des personnes y habilitées.
- (3) Pour les bâtiments non habitables ou retirés de la navigation, ou qui, pour d'autres raisons, sont déséquipés en permanence ou temporairement, le nom et l'adresse d'une personne domiciliée sur place et responsable du bâtiment sont à indiquer à l'autorité du port. L'autorité du port peut, par cas d'espèce, accorder cette facilité également pour des bâtiments habitables et retirés de la navigation.

## Article 23

### Utilisation des appontements et des escaliers

- (1) Sur les escaliers et les appontements aucun objet ne doit être entreposé. Les accès doivent demeurer dégagés.
- (2) Par les escaliers les objets de toute nature ne doivent être que portés.
- (3) L'autorité du port peut y accorder des dérogations.

## Article 24

### Régulation de la navigation

- (1) Les entrées du port ne doivent pas être utilisées dans les deux sens à la fois. Les bâtiments ont à annoncer, au moyen du signal prescrit, leur intention de passer par l'une des entrées du port. A leur arrivée, les bâtiments ne doivent s'engager dans les entrées du port que lorsque les bâtiments sortant les auront passées. Les conducteurs des bâtiments à propres moyens mécaniques de propulsion sortant du port doivent prêter attention, tout autour d'eux, aux mouvements des bâtiments naviguant sur le Danube et doivent, en cas de besoin, réduire leur vitesse.
- (2) Les montants peuvent passer les entrées du port avec trois unités isolées en remorque et présentant une largeur de 12 m au plus ou avec deux unités accouplées latéralement présentant une largeur de 20 m au plus.

Les avalants peuvent passer les entrées du port avec une unité menée à couple et une rangée d'unités accouplées latéralement en remorque présentant une largeur de 30 m au plus.

- (3) Le virage n'est permis aux bâtiments qu'aux seuls endroits prévus à cet effet. L'autorité du port peut y admettre des dérogations.
- (4) Sans l'autorisation préalable des autorités portuaires, les remorqueurs ou pousseurs ne doivent s'engager dans l'entrée du port Ouest, dans le port pétrolier et le port Ouest ainsi que dans le port abri de Regensburg-Kreuzhof et dans le port Est qu'aux fins d'y conduire ou aller chercher des bâtiments, de remplir les soutes ou de faire le plein d'eau. Le séjour des bateaux de traction dans ces ports et dans l'entrée portuaire est à limiter à la durée de ces opérations.
- (5) Dans le passage du pont ferroviaire du port Ouest toute rencontre et tout dépassement est interdit. Les bâtiments entrant ont la priorité à l'égard des bâtiments sortant. Les bâtiments sortant sont obligés de vérifier s'il y a des bâtiments entrant éventuels et, si besoin est, ils doivent arranger leurs manoeuvres de manière appropriée. Les bâtiments entrant et sortant doivent annoncer leur intention par l'émission des signaux prescrits.

### 3<sup>ème</sup> SECTION

#### DISPOSITIONS DIVERSES

##### Article 26

###### Répartition des aires de stationnement

- (1) Sur la rive danubienne sud les bâtiments peuvent accoster dans les zones suivantes sur les largeurs indiquées:

du p.k. 2379,131 au p.k. 2379,020  
sur une largeur de 10 m,  
du p.k. 2379,020 au p.k. 2377,720  
sur une largeur de 20 m,  
du p.k. 2376,490 au p.k. 2376,410  
sur une largeur de 20 m,  
du p.k. 2376,790 au p.k. 2376,490  
sur une largeur de 25 m,  
du p.k. 2376,100 au p.k. 2375,150  
sur une largeur de 30 m.

Sont réservées pour les bateaux-citernes les zones suivantes (aires de stationnement pour bateaux-citernes):

du p.k. 2375,150 au p.k. 2374,800  
sur une largeur de 15 m,  
du p.k. 2377,640 au p.k. 2377,410  
sur une largeur de 20 m.

Dans la zone comprise entre les p.k. 2377,720 et 2377,640 les bâtiments ne peuvent pas accoster.

- (2) Sur le côté sud-est de l'entrée au port Ouest au maximum six bâtiments peuvent être amarrés latéralement sur une longueur de 300 m comptée à partir de l'entrée.

Sur le côté nord-ouest de l'entrée au port Ouest, dans la zone de l'aire de virage près de l'entrée au port pétrolier et dans la zone du pont ferroviaire, les bâtiments ne peuvent pas accoster.

- (3) Dans le port Ouest, il n'est autorisé d'amarrer latéralement que maximum 3 bâtiments le long des quais et au maximum 2 bâtiments sur la rive à talus.

Sur les côtés sud et nord du port pétrolier, au maximum deux bateaux-citernes peuvent être amarrés latéralement.

Sur les murs de quai sud et nord du port Est, au maximum quatre bâtiments peuvent être amarrés latéralement.

- (4) Sur le côté sud du port abri de Regensburg-Kreuzhof entre l'aire de virage et l'embouchure portuaire, au maximum trois rangées de bâtiments peuvent accoster l'une derrière l'autre en vue de la formation de convois remorqués. Dans la 1<sup>ère</sup> et la 2<sup>e</sup> rangées à partir de l'aire de virage peuvent stationner latéralement au maximum quatre, dans la 3<sup>e</sup> rangée au maximum trois bâtiments.

Dans la zone de l'aire de virage pour bateaux ne sera garé aucun bâtiment.

## Article 27

### Réglementation du stationnement

- (1) La circulation sur l'eau ne doit pas être gênée par l'amarrage et le stationnement de bâtiments à la rive; à cette dernière, chaque bâtiment est à amarrer individuellement. Dans le cas de bâtiments en stationnement solidement accouplés côte à côte, il suffit que celui le plus proche de la rive y soit amarré; ceci ne s'applique pas aux bâtiments chargés sur la rive danubienne.

- (2) Lors de l'accostage de bâtiments aux installations fixes de chargement (grue, pompe, etc.) l'espace nécessaire, pendant les opérations de chargement, au déhalage des bâtiments est à laisser dégagé.
- (3) Aux teneurs de terrains au bord des quais (riverains), l'espace servant à l'accostage s'étendant devant leurs installations est, aux fins du chargement/déchargement, tenu à disposition par priorité. Pour autant que les riverains n'utilisent pas ledit espace, l'autorité du port peut l'assigner à d'autres bâtiments; dans les cas où les riverains désirent ensuite l'utiliser pour leurs propres besoins, ils doivent, aux fins de le libérer, accorder aux autres bâtiments pour le moins le temps nécessaire au chargement/déchargement d'un wagon de chemin de fer ou d'un véhicule routier.

## Article 28

### Réglementation du transbordement

- (1) Le transbordement de marchandises à l'aide de glissoirs, de bandes transporteuses ou d'engins analogues n'est autorisé qu'avec la permission de l'autorité du port.
- (2) En dehors des dépôts à l'air libre loués, des marchandises ne peuvent être déposées ou entreposées qu'aux endroits prévus par l'autorité du port.
- (3) Sur le côté "service de manoeuvre" des voies, des objets ne peuvent être déposés ou entreposés qu'à une distance de 2 m et sur l'autre côté qu'à une distance de 1,5 m de la file de rails la plus proche, distance respectivement mesurée à partir du sommet des rails. Lors de l'entreposage de marchandises en vrac compte doit être tenu de leur aptitude naturelle à former talus d'une certaine inclinaison. Des précautions sont à prendre pour que les objets entreposés ne se déplacent en roulant ou ne tombent du point où ils se trouvent. Le bois sera entreposé de manière à ne pouvoir être emporté par les hautes eaux.

## Article 29

### Alimentation en carburants

Les carburants liquides servant à la propre alimentation des bâtiments ne peuvent être fournis qu'à partir d'installations fixes ou de bateaux-soutes.

## Article 30

### Autre utilisation des eaux du port

- (1) La zone portuaire est une installation de service dans le sens de l'article 21, alinéa 2 du BayWG (loi bavaroise sur les eaux). Il n'y a donc pas d'utilisation commune à l'égard des eaux portuaires.
- (2) Il est interdit de s'engager sur les surfaces d'eau gelées sauf s'il s'avère nécessaire pour effectuer des travaux sur des bâtiments ou pour dégager la surface d'eau de la glace. On s'y engage à ses propres risques et périls.

## Article 31

### Manifestations dans la zone portuaire

Régates, courses de visite, courses dans des bateaux de sport, courses dites "Korsofahrten", feux d'artifice et autres manifestations pouvant gêner le trafic requièrent l'obtention d'une permission de l'autorité du port tout en restant soumis à déclaration obligatoire.

## Article 32

### Renflouement de bâtiments coulés

Un bâtiment a-t-il coulé, son conducteur ou son propriétaire ont l'obligation d'en aviser sans retard l'autorité du port, outre d'autres services lui en faisant une obligation, et d'en provoquer le renflouement, pour lequel l'autorité du port peut fixer un délai adéquat.

## Article 33

### Emploi du feu sur les bâtiments

- (1) Sur les bâtiments, il n'est permis d'avoir du feu qu'aux emplacements ad hoc protégés et dans les locaux séparés des cales par des cloisons étanches, le feu étant sans cesse à tenir sous surveillance. L'éclairage à flamme ne peut être utilisé que si la flamme se trouve sous lampe fermée ou solidement fixée dont le récipient à carburant est en métal.
- (2) Il est interdit de fumer ou de faire usage d'un feu non protégé dans les cales couvertes et dans le voisinage des panneaux de cales.
- (3) A bord, il n'est permis de faire chauffer de la poix, du goudron, de la résine ou de l'huile que sur le pont découvert, tous panneaux de cale fermés, dans des récipients en matière non combustible et le feu - à surveiller en permanence - ne devant être entretenu que sur une assise en sable, en pierre ou en terre d'au moins 10 cm d'épaisseur.



## Article 34

### Protection des conduites à vapeur et des conduites d'échappement

Les déversoirs, conduites de vapeur d'échappement et installations analogues se trouvant à bord sont à rendre sûrs de telle manière que des personnes, des véhicules, des marchandises et des installations sur la rive ne puissent de leur chef subir des dommages ou se voir souillés.

## Article 35

### Protection des échelles

Il est interdit d'amarrer des bâtiments aux échelles ou de gêner ou d'entraver le fonctionnement de ces dernières par des remous dûs à la succion ou par des lames provoquées.

## Article 36

### Extermination de rats et de vermine

- (1) Les bâtiments ne peuvent être fumigés ou gazés qu'après en avoir prévenu l'autorité du port et ceci seulement par un exterminateur agréé.
- (2) Pour ce qui est des bâtiments amarrés, l'autorité du port peut ordonner que soient prises des mesures en vue d'empêcher ou de rendre plus difficile l'invasion et l'évasion de rats.

## Article 40

### Comportement en cas de danger

- (1) Tout début d'incendie remarqué est à signaler sans délai aux sapeurs-pompiers, à la police et à l'autorité du port.
- (2) Un incendie a-t-il éclaté, les équipages des bâtiments placés dans la zone de danger ont immédiatement à se rendre à bord, dans la mesure où il est raisonnable de l'exiger d'eux.
- (3) Sans préjudice des prescriptions visant l'obligation de porter secours, les consignes de l'autorité du port, du service des sapeurs-pompiers et de la police sont à suivre.
- (4) En cas d'urgence, il peut être appelé au secours par des signaux sonores prolongés.
- (5) Les accidents graves, les décès à bord, les dégâts survenus aux bateaux et à des installations portuaires, les avaries subies par des bâtiments ou le fait qu'un bâtiment est en voie de couler, sont, outre aux services qui en font une obligation, à signaler sans délai à la police fluviale et à l'autorité du port.

## Article 41

### Interdictions générales

Il est interdit:

1. d'enlever les plaques recouvrant les fontaines, canaux, installations de cabestan et les conduites de câbles ou de les occuper;

2. de se tenir sans autorisation dans le rayon d'action de grues en fonctionnement ou de pénétrer sans autorisation sur les voies de chemin de fer, les emplacements de grues et d'autres installations;
3. d'utiliser ou de mettre en fonction des installations d'exploitation et de signalisation du port et des installations du chemin de fer;
4. d'enlever sans autorisation des équipements de sauvetage destinés à l'usage de la collectivité ou de les utiliser abusivement;
5. de fumer dans les locaux d'expédition, les entrepôts, les cales et dans les wagons de chemin de fer, comme de pénétrer dans tous ces lieux avec pipe, cigare ou cigarette allumé, ou d'y déposer pipe, cigare ou cigarette non éteint;
6. de laisser se démener ou nager librement des animaux;
7. de pénétrer sur les talus en dehors des escaliers;
8. de boucher ou de déplacer les barbacanes et les caniveaux pratiqués dans les talus des rives;
9. de jeter des objets dans les fossés, les cavités du revêtement, les rigoles d'évacuation ou les canaux ou d'y procéder à des endiguements;
10. d'entreprendre à même ou sur les bâtiments des travaux de réparation bruyants ou qui gênent les opérations portuaires, sans la permission de l'autorité du port;
11. de nettoyer ou de goudronner les bâtiments, à l'exception des échelles de tirant d'eau, sans la permission de l'autorité du port;
12. de monter en zone portuaire sans la permission de l'autorité du port, des inscriptions lumineuses, de grands tableaux et panneaux ainsi que des objets similaires. Il n'en est pas dérogé à des prescriptions prévoyant une permission ailleurs.

## Article 42

### Maintien du port en état de propreté

- (1) Toute pollution de la zone portuaire est interdite.
- (2) Les conducteurs, les propriétaires des terrains en zone portuaire (riverains) et les personnes responsables pour le transbordement ont à prendre des mesures en vue d'empêcher une pollution des eaux et de la zone portuaires.
- (3) Il est interdit de jeter à l'eau des objets solides pour s'en débarrasser.
- (4) Les ordures encombrantes, telles que parties de l'équipement d'un bâtiment, lest, pièces en fer, pierres, gravats etc, ne peuvent être déposées qu'aux endroits précisés par l'autorité du port. Le conducteur ou le riverain doit sans délai ordonner leur enlèvement ou leur évacuation.
- (5) L'élimination de cadavres d'animaux doit sans délai être demandée au service compétent d'élimination des cadavres d'animaux.
- (6) Les balayures et matières écoulées résultant des opérations de transbordement doivent être enlevées par le riverain pour lequel le transbordement a été effectué.
- (7) Les ordures ménagères se produisant sur un bâtiment doivent être ramassées et entreposées par les conducteurs dans les récipients prévus à cet effet. Les entrepôts nécessaires à cet effet sont à indiquer et à mettre à disposition par le riverain pour lequel sont effectuées les opérations de transbordement respectives. De même, le riverain doit s'occuper de l'évacuation des ordures ménagères.

- (8) Il est interdit de faire écouler dans les eaux portuaires de l'eau huileuse, des déchets pétroliers, des carburants liquides ou d'autres liquides susceptibles de polluer les eaux. Les conducteurs sont responsables d'une évacuation ordonnée de ces matières. Des déchets pétroliers ainsi que des récipients à huile vides peuvent gratuitement être déposés, après information de l'autorité du port, à l'endroit précisé à cet effet par l'autorité du port.
- (9) Lorsque des objets pouvant compromettre la sécurité de la navigation ou pouvant devenir dangereux d'une autre manière, des huiles ou de l'eau huileuse, ou d'autres liquides susceptibles de polluer les eaux parviennent dans les eaux portuaires, la personne responsable du fait doit les enlever sans délai. En tout cas elle doit en avertir aussitôt l'autorité du port nonobstant des autres déclarations obligatoires. En outre, elle doit s'occuper de l'avertissement des autres usagers desdites eaux.

#### Article 43

##### Prescriptions particulières visant la sécurité à terre

- (1) Il est interdit de fumer dans les hangars, sur leurs rampes et voies d'accès, comme il est interdit, en outre, d'allumer et d'entretenir tout feu non protégé aux endroits et places indiqués où sont entreposées et chargées ou déchargées des marchandises pouvant facilement prendre feu, ou inflammables ou sujettes à explosion.
- (2) Dans la proximité des matières visées à l'alinéa 1 ou des récipients ayant servi au transport de telles matières, il est interdit d'effectuer des travaux de soudure ou d'utiliser des chalumeaux ou des brûleurs.

- (3) Pour la classification en tant que marchandises dangereuses est déterminant l'article 1.23 du DonauSchPVO (règlement de police pour la navigation du Danube) dans sa version actualisée.

#### 4<sup>ème</sup> SECTION

### PRESCRIPTIONS SUPPLEMENTAIRES POUR LES MARCHANDISES DANGEREUSES DANS LE SENS DE L'ARTICLE 1.23 DU DONAUSCHPVO (Annexes 4 et 5)

#### Article 44

##### Validité de prescriptions particulières

Les prescriptions en vigueur relatives au transport de matières liquides inflammables sur la voie navigable intérieure du Danube s'appliquent également à la zone du port de Regensburg. Dans la mesure où ces prescriptions réservent des tâches et droits aux autorités compétentes razione loci, ceux-ci sont assumés par l'autorité du port.

#### Article 45

##### Annonce

Sans préjudice de l'article 10, l'arrivée de bâtiments ayant à bord des marchandises dangereuses au sens de l'article 1.23 du DonauSchPVO doit être annoncée à l'autorité du port en précisant nature et quantité du chargement, à moins que le port ne soit admis ou destiné au transbordement de la marchandise en charge.

## Article 46

### Opérations de remorquage et de poussage, amarrage

- (1) Pour le remorquage ou le poussage de bâtiments ayant à bord des marchandises inflammables ou explosibles (Annexes 4 et 5 du DonauSchPVO) ne peuvent être utilisés que des remorqueurs ou des pousseurs munis de pare-étincelles.
- (2) Les bâtiments ayant à bord des marchandises dangereuses doivent, dans le cas où les circonstances locales et nautiques le permettent, être amarrés dans le port de manière à ce que leur proue donne sur la sortie du port. Ceci ne s'applique pas aux convois poussés, à l'exception de ceux déplacés par des automoteurs.
- (3) Les bâtiments doivent être amarrés par des câbles et de manière que les conduites destinées aux chargement et au déchargement ainsi que les câbles électriques ne soient soumis à des tensions ou à des pressions et ne puissent plier.
- (4) Les câbles sont à fixer de façon qu'ils puissent être largués à tout instant. De nuit ou par temps très bouché, les bâtiments ayant à bord des marchandises dangereuses ne peuvent être déhalés qu'avec prudence particulière.

## Article 47

### Transbordement

- (1) Poste de transbordement:

Le port pétrolier est exclusivement destiné au transbordement de liquides combustibles. Les matières liquides inflammables ne peuvent être chargées ou déchargées qu'aux postes particulièrement équipés et admis à cet effet. Les chargements et déchargements à d'autres

postes requièrent la permission de l'autorité du port; celle-ci ne substitue pas une permission requise par d'autres prescriptions.

(2) Précautions à prendre en vue de cas de danger:

1. Après leur entrée dans le port, les conducteurs doivent sans délai s'informer sur les possibilités d'être déhalés ainsi que d'alerter la police, les sapeurs-pompiers et le service de secours en cas de danger.
2. Ils doivent à tout moment tenir à bord un équipage qui soit en mesure de mettre en service les installations d'extinction se trouvant à bord ou de sortir avec le bâtiment du port en cas d'urgence.
3. Pour les barges de poussage et les autres bâtiments sans propulsion mécanique il doit être assuré que le bâtiment pourra immédiatement être déhalé du port.

(3) Garde et alerte:

1. Pendant les opérations de chargement et de déchargement, une garde permanente doit se trouver à bord et à terre, qui contrôle les conduites de transbordement, les pièces de raccordement et le niveau de remplissage des citernes et qui veille à ce que, en cas de danger, les pompes soient immédiatement mises hors service et que les soupapes d'arrêt soient fermées à bord et à terre sans délai. En cas de rupture des conduites de transbordement ou d'écoulement de la matière à transborder, la garde doit immédiatement déclencher l'alerte et prévenir les conducteurs et équipages des bâtiments stationnant à proximité. La mise en place de la garde à bord incombe au conducteur, celle de la garde à terre à l'exploitant de l'installation de transbordement.



2. Avec la permission de l'autorité du port, la garde à terre peut se servir d'une installation de télévision lorsqu'il est assuré que les tâches lui incombant en vertu du N<sup>o</sup> 1 peuvent être remplies d'une manière au moins équivalente.

#### (4) Possibilités d'échappement:

1. Lors du transbordement une possibilité d'échappement doit se présenter tant sur l'avant que sur l'arrière du bâtiment. Un canot ne peut être considéré comme possibilité d'échappement que lorsqu'il est mis à l'eau et se trouve disponible à côté du bâtiment et lorsqu'il est assuré qu'en cas de danger le canot ne peut pas être exploité par propulsion mécanique. Au moins une possibilité d'échappement doit être offerte par l'exploitant de l'installation de transbordement.
2. L'alinéa 1 ne s'applique pas aux postes de transbordement exclusivement destinés au transbordement de matières de la classe IIIa, catégorie K3.

#### (5) Séjournement à bord:

1. Le séjournement à bord de personnes qui ne sont pas nécessaires pour le transbordement ou pour la conduite du bâtiment et qui n'ont pas leur habitation permanente à bord, est interdit pour la durée des opérations de chargement et de déchargement. Il est recommandé que les autres personnes qui ont leur habitation permanente à bord mais qui ne sont pas nécessaires pour le transbordement ou pour la conduite du bâtiment ne séjournent pas à bord pendant les opérations de chargement et de déchargement.
2. Les dispositions du N<sup>o</sup> 1 ne s'appliquent pas aux postes de transbordement exclusivement destinés au transbordement de matières de la classe IIIa, catégorie K3.

(6) Chargement et déchargement:

1. Lors du chargement, ou déchargement, de matières liquides inflammables, les bâtiments ne doivent pas stationner directement latéralement ou l'un derrière l'autre. Ceci ne s'applique pas aux bâtiments ayant à bord des matières de la classe IIIa, dont de la catégorie K3; les opérations de chargement et de déchargement ne doivent cependant pas s'effectuer par-dessus un bâtiment.
2. Les bâtiments qui ne sont pas engagés dans le transbordement doivent tenir une distance de sécurité de 10 m comptée entre les bordés, à l'égard des bâtiments effectuant un chargement, ou déchargement, de matières de la classe IIIa, catégories Kx, K0, K1 ou K2.
3. Pour les bâtiments effectuant un chargement, ou déchargement, de matières de la classe IIIa, catégories Kx, K0, K1 ou K2, aucune source d'allumage ne doit se trouver à l'intérieur de la zone de sécurité de 10 m comptée à partir de la coque. Lors du chargement, ou déchargement, aucune personne qui n'est engagée dans des opérations pertinentes ne doit séjourner à l'intérieur de la zone de sécurité. L'exploitant de l'installation de transbordement est tenu de signaler ces interdictions par des panneaux d'avertissement particuliers.
4. Par dérogation aux dispositions des N<sup>os</sup> 2 et 3 l'autorité du port peut étendre la largeur de la distance ou de la zone de sécurité en vue d'éliminer des dangers pour la sécurité et l'ordre publics.
5. Lors du transbordement de liquides combustibles du groupe A, classes de danger I et II de l'article 3 VbF (règlement sur les liquides combustibles) ainsi que lors du dégazage des cales de bâtiments, sera montré à l'extrémité de tête et à l'entrée au port pétrolier (emplacement de la Shell) chaque fois un feu jaune cligno-

tant. De plus sera arboré à l'extrémité de tête du port pétrolier un ballon rouge/blanc. Pendant ce temps il sera interdit sur tous les bâtiments se trouvant dans le port pétrolier d'user d'une source de lumière non protégée ou d'un feu quelconque, comme sera interdit d'y fumer. En outre les machines à échappement non protégé contre l'explosion, doivent être mises hors service pour ce temps.

6. L'actionnement des feux clignotants et du ballon rouge/blanc incombe à la personne qui est responsable pour le transbordement des liquides combustibles ou pour le dégazage. L'installation d'avertissement peut être mise hors service au plus tôt une heure après l'achèvement du transbordement ou du dégazage.

(7) Application d'autres prescriptions et distance lors du transbordement:

1. Quant au transport et au transbordement de gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression, les prescriptions relatives aux matières de la classe IIIa, catégories Kx, K0, K1 et K2 des articles 44 à 46 et 47, alinéas 1 à 6 et 8 à 16, s'appliquent par analogie.
2. Par dérogation à l'article 47, alinéa 6, la distance et la zone de sécurité prévues à l'article 47, alinéa 6, N<sup>os</sup> 2 et 3 doivent être de 50 m chacune. La distance et la zone de sécurité doivent être signalées par un panneau rouge présentant les dimensions minimales de 0,80 x 0,80 m. Le panneau doit être placé bien visiblement sur la rive et ceci par l'exploitant de l'installation de transbordement. Il ne doit être montré que pour la durée du transbordement et doit être éclairé de nuit de manière antidéflagrante.
3. Les autorités compétentes peuvent, par dérogation au N<sup>o</sup> 2, admettre des distances et zones de sécurité moins larges lorsque des installations techniques appropriées, notamment des

dispositifs d'arrêt instantané automatique pour les installations de transbordement à terre et à bord, garantissent une sécurité suffisante.

(8) Conduites de transbordement:

1. Pour les opérations de chargement et de déchargement ne peuvent être utilisés que des flexibles et des tuyaux articulés sûrs dont la pression nominale est supérieure à la pression de service maximale. Lorsqu'un défaut technique entravant la sécurité est constaté, le flexible ou le tuyaux articulés ne peut plus être utilisé.
2. Les flexibles doivent être soumis au plus tard tous les six mois à une épreuve extérieure et tous les douze mois à un essai de pression comprenant une sollicitation de 1,5 fois la pression nominale. Les tuyaux articulés doivent être soumis au plus tard tous les deux ans à une épreuve extérieure et tous les quatre ans à un essai de pression comprenant une sollicitation de 1,3 fois la pression nominale. Les essais doivent être réalisés par un expert en la matière. Il faut en établir une attestation qui doit être conservée jusqu'à la prochaine épreuve.

(9) Mesures de protection électrique:

1. Avant de raccorder les conduites de transbordement au bâtiment, le bâtiment doit être mis en contact électrique avec les tuyaux se trouvant à terre. Ce contact ne peut être interrompu qu'après le démontage des conduites de transbordement.
2. Des liaisons de câbles électriques vers les bâtiments, y inclus celles de câbles de radiotéléphonie, ne doivent ni être établies ni être séparées pendant les opérations de chargement ou de déchargement.

3. Pendant un orage les opérations de chargement et déchargement sont interdites à moins que ne soient utilisées des conduites mobiles à désaéragage automatique des citernes.
4. Les prescriptions des N<sup>os</sup> 2 et 3 ne s'appliquent pas aux bâtiments effectuant un chargement ou déchargement de matières de la classe IIIa, catégorie K3.

(10) Couvercles d'obturation de citerne:

Les couvercles d'obturation des citernes de bâtiments admis au transport de matières liquides inflammables doivent être étanches au gaz.

(11) Fumer et emploi d'un feu ouvert:

Pendant le chargement et le déchargement il est interdit de fumer et de faire usage d'un feu ouvert et d'une source de lumière non protégée.

(12) Transbordement de nuit:

Les matières de la classe IIIa, catégories Kx, K0, K1 et K2 ne peuvent être transbordées de nuit que lorsque le poste de transbordement est suffisamment éclairé. Dans la zone dangereuse de l'installation de transbordement, l'éclairage doit être conforme aux dispositions prévues par le règlement sur les installations électriques dans des locaux exposés au danger d'explosion, dans sa version actualisée.

(13) Protection des eaux:

1. Sans préjudice des autres prescriptions en matière de sécurité, l'exploitant de l'installation de transbordement et le conducteur doivent prendre toutes les mesures en vue d'éviter que des matières liquides inflammables ne parviennent dans l'eau ou sur la rive. L'exploitant de l'installation de transbordement doit veiller à ce que soient tenus à disposi-

tion des dispositifs techniques appropriés tels que des barrages d'huile pour que les matières liquides inflammables ne puissent s'étendre dans l'eau.

2. Dans le cas où, lors du transbordement, des matières liquides inflammables sont parvenues dans l'eau ou sur la rive, l'exploitant de l'installation de transbordement doit aviser sans délai les sapeurs-pompiers, la police et l'autorité du port. Sans préjudice des mesures ad hoc, il doit, après instruction par les autorités compétentes, enlever les matières écoulées et éliminer les endommagements.
3. Les restes de chargement, les eaux utilisées pour le nettoyage des citernes et les eaux de surcharge qui doivent être enlevés avant le chargement du bâtiment, doivent être pris par l'exploitant de l'installation de transbordement. Celui-ci doit veiller à leur élimination sûre en fonction des dispositions du Bund et des Länder en la matière.
4. Le transport et le transbordement de matières susceptibles de polluer les eaux doivent, notwithstanding les dispositions susmentionnées, être réalisés de manière qu'une pollution des eaux ne soit pas à craindre. Lors du transbordement de liquides susceptibles de polluer les eaux il faut en outre veiller à ce que le liquide sortant ne puisse s'écouler dans le réseau de drainage ou dans le sous-sol.
5. Les tuyaux et flexibles utilisés pour le transbordement doivent avoir des raccordements hermétiques et étanches aux gouttes. Dans le cas des conduites mobiles, la conduite entière doit être visible en permanence. De nuit, la partie mobile de la conduite doit être suffisamment éclairée. La pression de service admissible des conduites et du récipient de stockage ne doit pas être dépassée.

(14) Comportement après le transbordement:

1. Après le chargement et le déchargement, tous les locaux des bâtiments à l'exception des citernes de chargement doivent être soumis à une mesure de la concentration de gaz. Lorsqu'il est constaté que les locaux sont dégagés de gaz, ce résultat doit faire l'objet d'une attestation écrite. Lorsque, à l'occasion de cette mesure de la concentration de gaz, des mélanges air-gaz explosibles sont constatés, le service à bord ne doit pas être entamé. Il faut en avvertir immédiatement la police fluviale. Celle-ci prendra les mesures ultérieures.
2. La preuve du dégazage selon N° 1 ayant été établie, les bâtiments doivent sans délai quitter le port ou gagner les aires de stationnement prévues pour bateaux-citernes. L'autorité du port peut limiter la durée du séjour de bâtiments vides non dégazés sur les aires de stationnement pour bateaux-citernes.
3. Par dérogation au N° 2, phrase 1, les bâtiments peuvent prolonger leur séjour au poste de transbordement lorsque dans le bassin portuaire l'ensemble des installations pour le transbordement de matières liquides inflammables se trouvent hors service.

(15) Nettoyage et dégazage:

Les bâtiments ne peuvent être nettoyés et dégazés qu'aux endroits admis à cet effet. Aux nettoyages et dégazages s'appliquent les prescriptions de l'article 47, alinéas 4 à 6, 11 et 12 par analogie.

(16) Surveillance:

1. Le chargement et le déchargement des bâtiments doivent s'effectuer sous la surveillance responsable d'une personne ayant des connaissances en la matière (personne de surveillance) qui

est à charger par l'exploitant de l'installation de transbordement et qui ne doit pas faire partie de l'équipage du bâtiment. La personne de surveillance est à désigner devant l'autorité du port. La personne de surveillance ne peut autoriser le chargement ou le déchargement que lorsqu'elle s'est convaincue que toutes les prescriptions en matière de sécurité applicables au transbordement à bord et à terre sont observées. La preuve relative à l'observation des prescriptions en matière de sécurité à bord est fournie par une fiche de contrôle officielle qui est à remplir et à signer par le conducteur, à moins qu'un manque de sécurité ne soit apparent. Il n'est pas dérogé à la responsabilité du conducteur pour son bâtiment.

2. La personne de surveillance doit établir une preuve écrite relative à l'observation des prescriptions en matière de sécurité à bord et à terre, qui doit être conservée pour une durée de trois mois.

#### Article 48

##### Aires de stationnement pour bateaux-citernes

Les bâtiments-citernes ne peuvent utiliser que des aires de stationnement spécialement aménagées et désignées à cet effet (aires de stationnement pour bateaux-citernes). Le stationnement sur d'autres aires n'est admis qu'avec la permission préalable de l'autorité du port. Ceci ne s'applique pas aux bâtiments ayant à bord exclusivement des liquides combustibles de la classe de danger IIIa, catégorie K3.



## Article 49

### Contrôle

Les agents chargés des autorités compétentes sont autorisés à contrôler le poste de transbordement et les bâtiments engagés dans le transbordement.

EXTRAIT

du Règlement de police  
de la navigation sur le Danube

Chapitre 12

PORTS DE REFUGE

(art. 1.24)

Article 12.01

Champ d'application

1. Les dispositions de ce chapitre s'appliquent aux ports de refuge de Deggendorf (p.k. 2283,9, rive gauche) et de Passau-Lindau (p.k. 2222,1, rive gauche).
2. Au port de refuge de Regensburg-Kreuzhof (p.k. 2373,0, rive gauche) s'appliquent les dispositions du décret de la circonscription administrative et du règlement de l'Administration des Eaux et de la Navigation de Regensburg relatif à l'utilisation des ports et quais à Regensburg et à Barbing (règlement de port et de quai), en date du 12 juillet 1962 et amendées en dernier lieu par décret du 22 octobre 1968.

Article 12.02

Utilisation des ports de refuge

1. Dans le port de refuge de Deggendorf
  - a) la zone en amont du p.k. 2284,30 est destinée aux bâtiments du Bund et du Land,

- b) celle en aval du p.k. 2284,30 aux bâtiments de la navigation commerciale.

Les bâtiments transportant des matières liquides inflammables des groupes de danger K0 à K2 ne peuvent entrer dans le port que lorsqu'ils ont reçu l'autorisation de l'autorité compétente.

2. Le port de refuge de Passau-Lindau est destiné aux bâtiments transportant des matières liquides inflammables. Si la place ne suffit pas pour les bâtiments recherchant du refuge, les bâtiments transportant des matières liquides inflammables des groupes de danger K0 à K2 auront priorité sur ceux transportant des matières liquides inflammables du groupe de danger K3. Des bâtiments autres que ceux nommés dans la phrase 1 ne peuvent entrer dans le port que lorsqu'ils ont reçu l'autorisation de l'autorité compétente.

#### Article 12.03

##### Garde-port

Lorsque l'autorité compétente a désigné des garde-port pour le port de refuge, ceux-ci sont chargés des tâches incombant à l'autorité compétente.

#### Article 12.04

Déclaration d'entrée et de sortie;  
assignation de lieux de stationnement

1. Les conducteurs sont tenus de déclarer l'entrée de leurs bâtiments à l'autorité compétente ou au garde-port sans délai et en présentant les documents de bord et les connaissements; ils doivent de même déclarer la sortie des bâtiments.

2. L'autorité compétente ou le garde-port peut assigner aux bâtiments des lieux de stationnement. Sur la demande éventuelle de l'autorité compétente ou du garde-port, les bâtiments doivent se déplacer d'un lieu de stationnement assigné à un autre.

#### Article 12.05

##### Personne de surveillance

La personne de surveillance visée à l'article 9.16, chiffre 3 doit être désignée nommément à l'autorité compétente ou au garde-port.

#### Article 12.06

##### Ancrage

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

#### Article 12.07

##### Entrée du port

Dans l'entrée du port les bâtiments ne doivent stationner que lorsque l'autorité compétente ou le garde-port l'a permis. Un bâtiment ne peut s'engager dans l'entrée du port que lorsqu'un bâtiment sortant l'a passée.

## Article 12.08

### Déclaration obligatoire

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

## Article 12.09

### Dispositions à prendre en vue du cas de danger

Les conducteurs de bâtiments transportant des matières liquides inflammables doivent, immédiatement après l'entrée dans le port, prendre des dispositions en vue d'un cas de danger. Il doit surtout être garanti que les bâtiments puissent, si nécessaire, être déhalés et que les dispositifs extincteurs à bord puissent être utilisés.

## Article 12.10

### Bâtiments-citernes

Les lucarnes de bâtiments-citernes transportant des matières liquides inflammables ne doivent pas être ouvertes pendant le stationnement dans les ports de refuge.

## Article 12.11

### Travaux de réparation

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

Article 12.12

Présence de glace

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

Article 12.13

Exceptions

L'autorité compétente ou le garde-port peut accorder des dérogations aux dispositions du présent chapitre si la sécurité et le bon ordre de la navigation n'en sont pas compromis.

.....

Article 15.11

Comportement des bâtiments

1. Sans préjudice du chiffre 2, seulement un bâtiment-citerne peut stationner au quai du poste de transbordement de pétrole à Deggendorf-Deggenau (p.k. 2282,64, rive gauche).
2. Les bâtiments-citernes qui veulent embarquer ou débarquer au poste de transbordement doivent stationner en amont du quai, à savoir entre les p.k. 2282,80 et 2282,72 sur la rive gauche. Au maximum trois bâtiments-citernes peuvent stationner la-

téralement. Si l'aire de stationnement est occupée, les bâtiments-citernes pourront stationner à côté d'un bâtiment-citerne stationnant au quai ou à l'aire de stationnement indiquée au chiffre 3.

3. Les bâtiments-citernes qui ont embarqué ou débarqué au poste de transbordement doivent stationner en aval du poste de transbordement, à savoir entre les p.k. 2282,56 et 2282,38, rive gauche.
4. Les bâtiments qui n'ont pas l'intention d'embarquer ou de débarquer au poste de transbordement ne doivent pas stationner entre les p.k. 2282,0 et 2282,56, rive gauche. Entre les p.k. 2282,56 et 2282,38, rive gauche, ces bâtiments ne doivent stationner que
  - a) lorsqu'il y a assez de place sur l'aire de stationnement et
  - b) lorsqu'ils veulent passer la nuit sur l'aire de stationnement ou  
lorsqu'ils veulent prendre un bâtiment-citerne qui a embarqué ou débarqué au poste de transbordement ou lorsqu'ils ne peuvent pas reprendre la route pour des raisons nautiques impératives.

Ces bâtiments doivent reprendre leur route le plus tôt possible. Ils doivent veiller dans toute la mesure du possible à ne pas gêner les bâtiments-citernes stationnant sur l'aire de stationnement et à ne pas entraver l'exploitation du poste de transbordement.

## TABLE DES MATIERES

Prescriptions appliquées dans les ports maritimes marchands de l'URSS Ismaïl et Réni	5
Extrait des dispositions obligatoires relatives au port maritime marchand d'Ismaïl (Schémas - 2 pages) .....	7
Dispositions obligatoires relatives au port maritime marchand de Réni (Schémas - 2 pages) .....	21
Prescriptions portant sur la sécurité de la circulation dans les ports et les hivernages de la République Socialiste de Roumanie, ouverts à la navigation internationale ...	55
Prescriptions appliquées dans les ports de la République Populaire de Bulgarie et relevant des inspections d'Etat de la Navigation de Roussé et de Lom .....	71
Dispositions obligatoires concernant l'ordre et la sécurité de la navigation dans le port de Roussé et dans les autres ports de la région relevant de l'Inspection d'Etat de la Navigation de Roussé (km 374,100 - 650) (Schémas - 8 pages) .....	73
Dispositions obligatoires concernant l'ordre et la sécurité de la navigation dans le port de Lom et dans les autres ports de la région relevant de l'Inspection d'Etat de la Navigation de Lom (km 645,000 - 845,000) (Schémas - 6 pages)..	99



Prescriptions appliquées en République Populaire Hongroise dans les ports de Budapest, Komárom et Mohács .....	125
Prescriptions appliquées dans les ports de la République Socialiste Tchécoslovaque Bratislava, Komárno et Sturovo, situés sur le territoire de la République Socialiste Slovaque .....	157
Prescriptions applicables dans les ports et les hivernages du secteur du Danube de la République d'Autriche .....	179
Prescriptions applicables dans les ports et les hivernages situés sur le secteur du Danube de la République Fédérale d'Allemagne..	201

- - -