

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



**COMMISSION DU DANUBE
BUDAPEST, 2006**

ISBN 978-963-87637-0-9

Editeur : COMMISSION DU DANUBE
H-1068 Budapest, Benczúr u. 25.
Téléphone : + (36 1) 461 80 10
E-mail : secretariat@danubecom-intern.org
Site internet : www.danubecom-intern.org
Rédacteur : Secrétariat de la Commission du Danube
Imprimé en Hongrie

Tous droits réservés.
La réimpression, même partielle, est interdite.
Toute reproduction de ce livre ou d'un extrait
quelconque sans l'autorisation écrite
de l'éditeur est interdite.

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

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

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

établies par les :

- autorités compétentes de la République Fédérale d'Allemagne
- autorités compétentes de la République d'Autriche
- autorités compétentes de la République slovaque
- autorités compétentes de la République de Hongrie
- autorités compétentes de la République de Croatie
- autorités compétentes de la Roumanie

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

Les Règles locales de la navigation sur le Danube (Dispositions spéciales) contiennent les textes des documents reçus des autorités compétentes des pays danubiens, ainsi que les traductions dans les deux autres langues officielles de la Commission du Danube, effectuée par le Secrétariat.

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

COMMISSION DU DANUBE
Budapest, 2005

Les présentes « Dispositions spéciales applicables sur le secteur de Danube de la République Fédérale d'Allemagne » constituent la deuxième partie du « Règlement de police pour la navigation sur le Danube », entré en vigueur à partir du 1^{er} juillet 1993, et sont applicables au même titre que les Dispositions provisoires, sur le secteur de Danube de Kelheim à Jochenstein (km 2414,60-2201,77).

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

DEUXIEME PARTIE

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

Chapitre 8

REGLES SPECIALES COMPLETANT CERTAINES DISPOSITIONS DE LA PREMIERE PARTIE

Article 8.01

Signification de quelques termes (art. 1.01)

1. Par dérogation à l'article 1.01, point 2¹, les bateaux à propulsion mécanique auxiliaire dont le moteur n'est employé que pour effectuer de petits déplacements (par exemple dans les ports ou aux postes de transbordement) ou pour augmenter leur manœuvrabilité lorsqu'ils font partie d'un convoi, sont considérés comme bâtiments non motorisés.
2. Sans préjudice des dispositions de l'article 1.01, point 29², sur la voie d'eau fédérale du Danube :
 - a) le terme « chenal » désigne un secteur de la voie navigable approprié pouvant servir à la navigation de transit à un niveau donné et en fonction des circonstances locales ;
 - b) le terme « parcours navigable » désigne un secteur du chenal présentant certaines largeurs et profondeurs dont le maintien est nécessaire en vue de la navigation en transit.

Article 8.02

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

Par dérogation à l'article 1.03, point 2, les membres de l'équipage et les autres personnes se trouvant à bord qui, temporairement et de façon indépendante, déterminent la route et la vitesse du bateau sont responsables de l'observation des dispositions du présent Règlement et des Règles prescrites par les articles 1.22 et 8.05.

¹ Note du Secrétariat : article 1.01, point b) des DFND.

² Note du Secrétariat : article 1.01, point Z-bis 2 des DFND.

Article 8.02 a

Obligations de l'équipage et des autres personnes se trouvant à bord (art. 1.02 et 1.03)

1. Par dérogation aux dispositions de l'article 1.02, le conducteur de bateau n'a pas le droit de se trouver dans un état d'épuisement, sous l'influence de l'alcool, des médicaments, narcotiques ou sous toute autre influence négative.

La conduite du bateau est interdite au conducteur de bateau si la concentration d'alcool dans l'air qu'il expire atteint ou dépasse 0,25 mg/l, ou si le taux d'alcool dans le sang atteint ou dépasse 0,5/1000, ou si son organisme contient une quantité d'alcool entraînant ces taux d'alcool dans l'air expiré ou dans le sang.

2. Par dérogation à l'article 1.03, les membres d'équipage assurant la veille ainsi que les autres personnes se trouvant à bord et qui, temporairement et de façon indépendante, déterminent la route et la vitesse du bateau, n'ont pas le droit de se trouver dans un état d'épuisement, sous l'influence de l'alcool, des médicaments, narcotiques ou sous toute autre influence négative.

Il est interdit aux personnes visées à la première phrase de déterminer la route et la vitesse du bateau si la concentration d'alcool dans l'air qu'elles expirent atteint ou dépasse 0,25 mg/l, ou si le taux d'alcool dans le sang atteint ou dépasse 0,5/1000, ou si leur organisme contient une quantité d'alcool entraînant ces taux d'alcool dans l'air expiré ou dans le sang.

Article 8.03

Veille à la barre (art. 1.09)

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

Article 8.04

Documents de bord (art. 1.10)

1. En trafic national, les documents de bord visés à l'article 1.10, point 1, literas a, b et c, doivent se trouver à bord des bateaux, et le certificat relatif à la marque d'identification officielle en plus à bord des menues embarcations. Le journal de bord au sens de l'article 1.10, point 1, litera d, est également le livre de bord et de voyage.
2. En outre, en cas de transport de certaines marchandises dangereuses, doivent également se trouver à bord les documents requis en vertu de l'article 8.1.2 de la Disposition relative au nouveau texte des Règles relatives au transport de

marchandises dangereuses sur le Rhin ADN-R et au nouveau texte des Règles relatives au transport de marchandises dangereuses sur la Moselle du 12 juillet 2003 (BGBl. II 2003, page 648).

Il n'est pas dérogé de ce fait au point 4 de l'Annexe 1 à l'article 1, alinéa 3, point 1 des Règles relatives au transport des marchandises dangereuses sur les voies de navigation intérieure du 31 janvier 2004 (BGBl. I ,page 136).

Article 8.05

Prescriptions à caractère temporaire (art. 1.22)

Par dérogation à l'article 1.22, l'autorité compétente peut édicter des prescriptions dérogatoires aux présentes Règles à titre d'essai ou dans l'attente d'une modification des présentes Règles pour une période excédant trois ans. Des exemplaires de ces prescriptions et des Règles dans le sens de l'article 1.11 dans leurs versions actuellement en vigueur doivent se trouver à bord des bateaux, à l'exception des menues embarcations.

Article 8.06

Marques d'identification des bateaux à l'exception des menues embarcations (art. 2.01)

1. Par dérogation à l'article 2.01, point 1, litera a, sur les bateaux non motorisés le nom peut également être apposé de façon à ne pas être visible de l'arrière.
2. Par dérogation à l'article 2.01, point 6, les bateaux de l'Allemagne ne sont pas tenus de montrer le pavillon national. Cependant, ils n'ont pas le droit de montrer d'autres pavillons à sa place.

Article 8.07

Echelles de tirant d'eau (art. 2.04)

L'article 2.04, point 2, ne s'applique qu'aux bateaux soumis à la visite.

Article 8.08

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

1. L'article 3.13, point 2, ne s'applique pas aux menues embarcations motorisées isolées en mouvement, à l'exception des canots de bord, d'une longueur inférieure à 7 m, lorsqu'elles sont en mesure de faire route à plus de 10 km/h en eau dormante.

2. Par dérogation au point 1 ci-dessus et à l'article 3.13, les menues embarcations peuvent également porter les feux visés à l'article 3.13 de la version en vigueur des Règles de la navigation sur les voies d'eau intérieures de l'Allemagne.

Article 8.08 a

Signalisation et règles de la navigation des bateaux polyvalents du Bundeswehr

1. Les bateaux polyvalents du Bundeswehr faisant route montrent de nuit, en dehors des feux prescrits au point 1 de l'article 3.08, un feu jaune scintillant ordinaire situé à quelque 1 m au dessus du feu de mât et visible de tous côtés ou un feu jaune scintillant puissant visible de tous côtés qui doit fonctionner de jour et de nuit.
2. Les bateaux dans le sens du point 1 se comportent en cours de route en principe de la même manière que les menues embarcations. L'article 6.02 est à appliquer.

Article 8.09

Signalisation supplémentaire des bateaux effectuant des transports de marchandises dangereuses

Par dérogation aux articles 3.14, 3.15, 3.21, 3.22, 3.32, 3.33, 3.37 et 3.38, les bateaux transportant des marchandises dangereuses sur le Danube entre les km 2414,72 et 2223,20 peuvent également porter les feux et cônes supplémentaires prescrits par les articles 3.14 et 3.21 de la version actuellement en vigueur des Règles de la navigation sur les voies d'eau intérieures de l'Allemagne. Les bateaux qui, en vertu des Règles de la navigation sur les voies d'eau intérieures de l'Allemagne, doivent porter deux cônes bleus ou deux feux bleus, doivent le faire également sur le secteur mentionné dans la première phrase.

Article 8.10

Signalisation de nuit des bateaux en stationnement (art. 3.20)

L'article 3.20, point 4, s'applique également aux :

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

Article 8.11

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

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

- a) font partie d'une formation à couple ou d'un convoi lorsque le bateau stationnant côté chenal porte le feu visé à l'article 3.20, point 1 ;
- b) entrent dans la voie navigable à moins de 5 m.

Article 8.12

Signalisation des bateaux des services de pompiers (art.3.45)

L'article 3.45, litera b, s'applique également aux bateaux des services de pompiers s'ils se déplacent pour porter secours.

Article 8.13

Signaux sonores interdits (art. 4.03)

Par dérogation à l'article 4.03, point 2, l'usage de signaux sonores pour établir une communication bateau-rive est interdit dans les agglomérations situées sur la voie d'eau.

Article 8.14

Garde et surveillance des bateaux (art. 7.08)

1. Une garde efficace doit se trouver en permanence à bord des bateaux stationnant en dehors du chenal ou amarrés à la rive lorsqu'ils :
 - a) ont des passagers à bord ;
 - b) transportent des matières explosibles et d'autres matières visées à l'Annexe 10 ou des matières radioactives ;
 - c) font eau.
2. Par dérogation à l'article 7.08, point 2, tous les autres bateaux en stationnement doivent être surveillés par une personne capable d'intervenir rapidement en cas de besoin, à moins que les conditions locales ne l'exigent pas ou que l'autorité compétente n'y déroge. Une telle personne, qui est à désigner par le conducteur ou le propriétaire du bateau, peut être responsable de plusieurs bateaux. Les

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

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

Article 8.15

Signal « tenez vous à l'écart »

1. Le signal « tenez-vous à l'écart » est à utiliser en cas d'incident ou d'accident susceptibles de provoquer un dégagement de marchandises dangereuses transportées
 - a) sur des bateaux transportant des marchandises dangereuses visées à l'Annexe 9 ou 10 ou tenus de porter la signalisation visée au point 3 de l'article 3.14 ou au point 3 de l'article 3.32 de la version en vigueur des Règles de la navigation sur les voies d'eau intérieures de l'Allemagne
 - et
 - b) sur les bateaux-citernes tenus de porter la signalisation visée aux points 1 ou 2 de l'article 3.14 de la version en vigueur des Règles de la navigation sur les voies d'eau intérieures de l'Allemagne.
2. Si l'équipage n'est pas en mesure de prévenir les dangers qui en résultent pour les personnes ou pour la navigation suite à un dégagement de marchandises dangereuses.
3. Le signal « tenez-vous à l'écart » consiste en un signal sonore et lumineux. Le signal sonore consiste en la répétition continue, pendant au moins 15 minutes consécutives, d'un son bref suivi d'un son prolongé. Le signal sonore doit être accompagné du signal lumineux visé au point 2 de l'article 4.01. Après déclenchement, le signal « tenez-vous à l'écart » doit être émis automatiquement, la commande devant être conçue de telle manière qu'un déclenchement involontaire du signal soit impossible.
4. Les bateaux qui perçoivent le signal « tenez-vous à l'écart » doivent prendre toutes les mesures utiles pour éviter le danger menaçant, à savoir :

- a) s'ils se dirigent vers la zone de danger, ils doivent se tenir au plus grand écart possible de celle-ci et, si la situation l'exige, virer ;
 - b) s'ils ont déjà franchi la zone de danger, ils doivent poursuivre leur route à la plus grande vitesse possible.
5. A bord des bateaux visés au point 3 ci-dessus, il convient de prendre sans délai les mesures suivantes :
- fermer toutes les fenêtres et toutes les ouvertures donnant sur l'extérieur ;
 - éteindre toute lumière et tout feu non protégés ;
 - cesser de fumer ;
 - arrêter les machines auxiliaires dont le fonctionnement n'est pas nécessaire ;
 - de manière générale, éviter toute formation d'étincelles.

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

6. Le point 4 ci-dessus est également applicable aux bateaux qui stationnent à proximité de la zone de danger lors de la perception du signal « tenez-vous à l'écart » ; le cas échéant, il convient d'abandonner le bateau.
7. En prenant les mesures visées aux points 3 à 5 ci-dessus, il convient de tenir compte du courant et de la direction du vent.
8. Les mesures visées aux points 3 à 6 ci-dessus doivent également être prises par les bateaux si le signal « tenez-vous à l'écart » est émis de la rive.
9. Les conducteurs de bateau ayant perçu le signal « tenez-vous à l'écart » doivent en aviser sans délai l'autorité compétente.

**Addition au chapitre 8 de l'Annexe A au Règlement de police
pour la navigation du Danube d'une prescription concernant
le Carnet de contrôle des huiles usées et le dépôt de restes d'huile
et de combustibles liquides, y compris les eaux usées huileuses³**

- (1) Chaque bateau ayant un compartiment des machines au sens du Règlement de visite pour les bateaux du Rhin doit avoir à bord un Carnet de contrôle des huiles usées délivré par une autorité compétente conformément au modèle figurant à l'Annexe 10 au Règlement de police pour la navigation du Rhin. Ce Carnet de contrôle des huiles usées doit être conservé à bord. Une fois un nouveau Carnet ouvert, le précédent doit être conservé à bord durant six mois après la dernière inscription. Dans le cas des bateaux d'autres Etats danubiens,

³ Correspond à l'ancien article 8.04 A qu'il était impossible de conserver, pour des raisons juridiques, avec ce titre dans le cadre d'une prescription temporaire.

le Carnet de contrôle des huiles usées peut être remplacé par un document approprié de l'Etat en question.

- (2) Les restes d'huile et de combustibles liquides, y compris les eaux usées huileuses, doivent être déposés régulièrement, en fonction de l'état et du régime d'exploitation du bateau, sur accusé de réception, inscrit de manière appropriée dans le Carnet de contrôle des huiles usées à une station de réception des déchets.
- (3) Il est interdit d'enduire d'huile la coque extérieure des bateaux en exploitation ou la mise à l'eau dans le Danube de bateaux ayant subi un tel traitement.
- (4) Il est interdit d'ajouter dans les eaux de fond de cale des détergents émulseurs.

Chapitre 9

GROUPEMENT DES BATEAUX

Article 9.01

Gabarits des bateaux

Sur les secteurs énumérés ci-après, les bateaux isolés ne doivent pas dépasser les gabarits suivants :

N° du secteur	Secteur	longueur m	largeur m
1	Pont-rail de Kräutelsstein (km 2223,30) – aire de stationnement de Vilshofen (km 2249,85)	120,00	22,90
2	Aire de stationnement de Vilshofen (km 2249,85) – confluent du canal Main-Danube (km 2411,60)	120,00	11,45
3	Confluent du canal Main-Danube (km 2411,60) – Kelheim (km 2414,72)	55,00	11,45

Article 9.02

Gabarits des convois poussés

Sur les secteurs énumérés ci-après, les convois poussés ne doivent pas dépasser les gabarits suivants :

- a) en navigation vers l'amont :

N° du secteur	Secteur	longueur m	largeur m
1	Pont-rail de Kräutelstein (km 2223,30) – aire de stationnement de Vilshofen (km 2249,85)	190,00	22,90
2.1	Aire de stationnement de Vilshofen (km 2249,85) – bief amont de l'écluse de Straubing (km 2330,20)	120,00	22,90
2.2	ou bien	190,00	11,45
2.3	Auprès d'un niveau d'eau de 350 cm et plus à la station hydrométrique de Hofkirchen	190,00	22,90
3	Bief amont de l'écluse de Straubing (km 2230,20) – Regensburg, pont-rail de Schwabelweis (km 2376,80)	190,00	22,90
4.1	Regensburg pont-rail de Schwabelweis (km 2376,80) – confluent du canal Main-Danube (km 2411,60) ou Regensburg, pont « Niebelungenbrücke » (bras sud du Danube, km 2378,45)	190,00	11,45
4.2	Regensburg pont-rail de Schwabelweis (km 2376,80) – Regensburg, pont « Niebelungenbrücke » (bras sud du Danube, km 2378,45) ou bief aval de l'écluse de Regensburg (km 2379,50)	120,00	22,90
5.	Confluent du canal Main-Danube (km 2411,60) – Kelheim (km 2414,72)	55,00	11,45

b) en navigation vers l'aval :

N° du secteur	Secteur	longueur m	largeur m
1	Kelheim (km 2414,72) – confluent du canal Main-Danube (km 2411,60)	55,00	11,45
2.1	Confluent du canal Main-Danube (km 2411,60) – Regensburg, pont-rail de Schwabelweis (km 2376,80)	190,00	11,45
2.2	Bief aval de l'écluse de Regensburg (km 2379,50) ou Regensburg, pont « Niebelungenbrücke » (bras sud du Danube, km 2378,45) – Regensburg, pont-rail de Schwabelweis (km 2376,80)	120,00	22,90
3	Regensburg, pont-rail de Schwabelweis (km 2376,80) – bief amont de l'écluse de Geisling (km 2355,00)	190,00	22,90
4.1	Bief amont de l'écluse de Geisling (km 2355,00) – bief amont de l'écluse de Straubing (km 2330,20)	120,00	22,90
4.2	ou	190,00	11,45
5	Bief amont de l'écluse de Straubing (km 2330,20) – aire de stationnement de Vilshofen (km 2249,85)	190,00	22,90
6	Aire de stationnement de Vilshofen (km 2249,85) – pont-rail de Kräutelsein (km 2223,30)	190,00	22,90

Article 9.03

Gabarits des formations à couple

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

N° du secteur	Secteur	longueur m	largeur m
1.	Pont-rail de Kräutelsein (km 2223,30) – aire de stationnement de Vilshofen (km 2249,85)	120,00	35,20

2	Aire de stationnement de Vilshofen (km 2249,85) – bief amont de l'écluse de Geisling (km 2355,00)	120,00	22,90
3	Bief amont de l'écluse de Geisling (km 2355,00) – Regensburg pont-rail de Schwabelweis (km 2376,80)	120,00	34,35
4.1	Regensburg pont-rail de Schwabelweis (km 2376,80) – confluent du canal Main-Danube (km 2411,60)	120,00	11,45
4.2	Regensburg pont-rail de Schwabelweis (km 2376,80) – Regensburg, pont « Niebelungenbrücke » (bras sud du Danube, km 2378,45 S) ou bief aval de l'écluse de Regensburg (km 2379,50)	120,00	22,90
5	Confluent du canal Main-Danube (km 2411,60) – Kelheim (km 2414,72)	55,00	11,45

Article 9.04

Composition des convois remorqués

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

a) en navigation vers l'amont :

N° du secteur	Secteur	Nombre des bateaux accouplés latéralement au remorqueur	Nombre des rangées de bateaux remorqués	largeur m
1	Pont-rail de Kräutelstein (km 2223,30) – aire de stationnement de Vilshofen (km 2249,85)	1	4	22,90
2.1	Aire de stationnement de Vilshofen (km 2249,85) – bief amont de l'écluse de Geisling (km 2355,00)	-	5	11,45
2.2	ou bien	1	1	22,90

2.3	ou bien	-	2	22,90
3	Bief amont de l'écluse de Geisling (km 2355,00) – Regensburg, pont-rail de Schwabelweis (km 2376,80)	1	4	22,90
4	Regensburg, pont-rail de Schwabelweis (km 2376,80) – confluent du canal Main-Danube (km 2411,60)	1	2	11,45
5	Confluent du canal Main-Danube (km 2411,60) – Kelheim (km 2414,72)	-	1	11,45

b) en navigation vers aval :

N° du secteur	Secteur	Nombre des bateaux accouplés latéralement au remorqueur	Nombre des rangées de bateaux remorqués	largeur m
1	Kelheim (km 2414,72) – embouchure du canal Main-Danube (km 2411,60)	-	1	11,45
2	Confluent du canal Main-Danube (km 2411,60) – Regensburg, pont-rail de Schwabelweis (km 2376,80)	-	1	22,90
3.1	Regensburg, pont-rail de Schwabelweis (km 2376,80) – bief aval de l'écluse de Geisling (km 2353,80)	1	1	30,00
3.2	ou bien	1	2	22,90
4.	Bief aval de l'écluse de Geisling (km 2353,80) – pont-rail de Kräutelstein (km 2223,30)	1	1	30,00
5.2	Ou aire de stationnement de Vilshofen (km 2249,85) – bief aval de l'écluse de Kachlet (km 2230,30)	1	2	22,90

Article 9.05Dérogations

L'autorité compétente peut accorder des dérogations aux articles 9.01 à 9.04 si la sécurité et la possibilité de naviguer ne sont pas menacées.

Chapitre 10

DISPOSITIONS ADDITIONNELLES

Article 10.1Hauts niveaux navigables

1. Si la hauteur des eaux a atteint ou dépassé le plus haut niveau navigable (HNN), il convient d'interrompre toute navigation, y inclus la traversée du fleuve. Les hauts niveaux navigables, ainsi que les secteurs auxquels ils s'appliquent, figurent dans le tableau suivant :

Station hydrométrique	Cote en cm	Secteur
Oberndorf	480	Kelheim – écluse de Regensburg
Regensburg - Schwabelweis	520	écluse de Regensburg – écluse de Geisling
Pfatter	600	Geisling – Straubing
Pfelling	620	Straubing – Deggendorf
Hofkirchen	480	Deggendorf – Schalding
Passau-Donau	780	Schalding – Jochenstein

2. L'autorité compétente peut accorder des dérogations à la première phrase du point 1 ci-dessus si la sécurité et la navigabilité ne sont pas compromises.

Article 10.02Installations de radiotéléphonie

1. Les bateaux motorisés, les engins flottants et les bacs naviguant librement doivent être munis d'une installation de radiotéléphonie de bord pour les réseaux :

- information nautique	voie 18 (156,900 MHz/161,500 MHz)
	voie 20 (157,000 MHz/161,600 MHz)
	voie 22 (157,100 MHz/161,700 MHz)
- bateau-bateau	voie 10 (156,500 MHz)

2. Le point 1 ci-dessus et l'article 6.30, point 1, deuxième phrase, ne s'appliquent pas aux menues embarcations.
3. Les installations de radiotéléphonie de bord visées au point 1 ci-dessus ne doivent être exploitées que conformément au Règlement relatif à la radiotéléphonie dans la navigation intérieure en date du 18 décembre 2002 actuellement en vigueur (BGBl. I, page 4569), modifié dernièrement le 23 janvier 2003 (BGBl. I, page 130).
4. Les bateaux motorisés faisant route ainsi que les engins flottants et les bacs naviguant librement en exploitation doivent en permanence être à l'écoute sur la voie 10 pour le réseau bateau-bateau. Pour transmettre des informations sur d'autres voies, ils peuvent quitter la voie 10 pour une courte durée. Par dérogation à la première phrase, dans les zones éclusières, ils doivent être à l'écoute sur la voie allotie à l'écluse respective.
5. L'autorité compétente peut accorder des dérogations aux points 1, 3 et 4 ci-dessus si la sécurité et le bon ordre de la navigation n'en sont pas compromis.

Article 10.03

Bateaux échoués

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

Article 10.04

Arrêt des convois remorqués avalants

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

Article 10.05

Remorquage par convoi poussé

1. Le remorquage par convoi poussé est interdit.
2. Le point 1 ci-dessus ne s'applique pas aux convois poussés dont les gabarits maxima ne dépassent pas 110 m de longueur et 11,40 m de largeur et si le pousseur est admis à effectuer des opérations de remorquage.
3. Le groupement formé d'un convoi poussé effectuant des opérations de remorquage est un convoi remorqué au sens de l'article 1.01, point 12⁴, et le convoi poussé est assimilé à un bateau motorisé en tête d'un convoi remorqué.

Article 10.06

Convois poussés comprenant des bateaux autres que des barges de poussage

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

Article 10.07

Déplacement de barges de poussage et d'autres bateaux sans installation de gouverne

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

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

Article 10.08

⁴ Note du Secrétariat : article 1.01, point 1) des DFND.

Déplacement de bateaux munis d'installations de gouverne

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

Chapitre 11

PORTS-ABRI (art. 1.25)

Article 11.01

Champ d'application

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

Article 11.02

Utilisation des ports-abri

1. Dans le port-abri de Deggendorf
 - a) la zone en amont du km 2284,30 est réservée exclusivement aux bateaux de la « Fédération » (Bund) et de la « Terre » (Land),
 - b) la zone en aval du km 2284,30 est réservée exclusivement aux bateaux de la navigation commerciale.

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

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

Article 11.03

Surveillance portuaire

Lorsque l'autorité compétente a désigné une surveillance portuaire pour un port-abri, celle-ci est chargée des tâches incombant à l'autorité compétente.

Article 11.04

Déclaration d'arrivée et de départ : assignation de lieux de stationnement

1. Les conducteurs de bateau sont tenus de déclarer l'arrivée de leurs bateaux à l'autorité compétente ou à la surveillance portuaire sans délai et en présentant les documents de bord et les connaissements ; ils doivent de même déclarer en temps utile le départ des bateaux.
2. L'autorité compétente ou la surveillance portuaire peuvent assigner aux bateaux des lieux de stationnement. Sur demande de l'autorité compétente ou de la surveillance portuaire, les bateaux doivent se déplacer d'un lieu de stationnement assigné à un autre.

Article 11.05

Personne chargée de la garde

La personne chargée de la garde visée à l'article 8.14, point 3, doit être désignée nommément à l'autorité compétente ou à la surveillance portuaire.

Article 11.06

Ancrage

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

Article 11.07

Entrée du port

Dans l'entrée du port, les bateaux ne doivent stationner que lorsque l'autorité compétente ou la surveillance portuaire l'ont permis. Un bateau ne peut s'engager dans l'entrée du port que lorsqu'un bateau sortant l'a dépassée.

Article 11.08

Déclaration obligatoire

Tout événement pouvant menacer la sécurité et la navigation dans un port-abri doit être déclaré sans délai à l'autorité compétente ou à la surveillance portuaire.

Article 11.09

Dispositions à prendre pour les cas de danger

En cas de danger, il convient de s'assurer que les bateaux transportant des marchandises dangereuses ont largué les amarres et que les dispositifs extincteurs de bord peuvent être utilisés.

Article 11.10

Bateaux-citernes

Il est interdit aux bateaux-citernes du type V stationnant dans un port-abri d'ouvrir ne fut-ce que leurs écoutes.

Article 11.11

Travaux de réparation

Dans les ports-abri, des travaux de réparation des bateaux ne peuvent être effectués qu'avec la permission de l'autorité compétente ou de la surveillance portuaire.

Article 11.12

Phénomènes de glace

1. Pour prendre des mesures contre les incendies en présence de phénomènes de glace, les conducteurs de bateau doivent maintenir à proximité immédiate de leur bateau une surface libre de glace de dimensions suffisantes.
2. L'autorité compétente ou la surveillance portuaire peuvent faire effectuer par les conducteurs de bateau les travaux nécessaires pour protéger les bateaux contre les pressions exercées par la glace.

Article 11.13

Dérogations

L'autorité compétente ou la surveillance portuaire peuvent accorder des dérogations aux dispositions du présent chapitre si la sécurité et la navigabilité ne sont pas menacées.

Chapitre 12

MENUES EMBARCATIONS

Article 12.01

Navigation sur les eaux mortes

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

Chapitre 13

DISPOSITIONS PARTICULIERES DE ROUTE ET DE STATIONNEMENT POUR CERTAINS SECTEURS DANUBIENS RELEVANT DE L'ALLEMAGNE

Section I

NAVIGATION DANS LES BIEFS, DE L'ECLUSE DE BAD ABBACH A GEISLING ET A KACHLET

Article 13.01

Rencontre réglée

La rencontre sur les secteurs compris :

- a) entre le confluent du canal Main-Danube (km 2411,60) et le bief amont de l'écluse de Straubing (km 2330,50) et
- b) entre Vilshofen (km 2249,00) et Schalding (km 2234,50)
- c) entre l'aire de stationnement de Schildorf (km 2249,00) et Grünau (km 2205,56)

est régie par les règles suivantes :

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

Article 13.01 a

Stationnement, avitaillement des bateaux et utilisation des installations de bord lors du stationnement dans la région de l'écluse de Regensburg et sur les aires de stationnement du confluent du Regen

1. Le stationnement est interdit dans le canal amont de l'écluse entre les km 2381,23 et 2380,20.
2. Dans l'avant-port amont de l'écluse, le stationnement est autorisé comme suit :
 - a) pour les avalants attendant l'éclusage, en une file à la rive droite du km 2380,20 au km 2379,89 ;
 - b) pour les bateaux à passagers débarquant ou embarquant des passagers, à la rive droite du km 2380,20 au km 2380,12 ;
 - c) pour les bateaux motorisés et les convois, sur autorisation de l'administration de l'écluse, en deux files à la rive gauche du km 2380,20 au km 2379,90.
3. Dans l'avant-port aval de l'écluse, le stationnement n'est autorisé que dans les cas suivants :

- a) pour les montants attendant l'éclusage, en une file à la rive droite du km 2379,48 au km 2379,19 ;
 - b) pour les bateaux et convois, sur autorisation de l'administration de l'écluse, en deux files à la rive gauche, du km 2379,48 au km 2379,29 ;
 - c) pour l'avitaillement en eau, en une ligne à la rive droite, à partir du km 2379,37 (point d'eau) ;
 - d) pour les bateaux motorisés et les convois, à la rive droite (aire de stationnement du confluent du Regen) du km 2379,19 au km 2378,88.
4. L'avitaillement des bateaux est interdit dans les avant-ports des écluses et sur l'aire de stationnement du confluent du Regen, du km 2379,19 au km 2378,88, de 22 h 00 à 6 h 00.
 5. L'avitaillement des bateaux est permis dans les avant-ports des écluses à la rive gauche, sur autorisation de l'administration de l'écluse, de 6 h 00 à 22 h 00.
 6. Il est interdit de garder les machines en fonction et les générateurs de bord en marche.
 7. Les autorités compétentes peuvent autoriser des dérogations.

Article 13.01 b

Stationnement et utilisation des installations de bord lors du stationnement en amont du pont-route de Vilshofen entre les km 2249,85 et 2249,30

1. Le stationnement à la rive droite, du km 2249,85 au km 2249,47, est interdit pour :
 - a) les bateaux à passagers,
 - b) les menues embarcations,
 ainsi que
 - c) les bateaux transportant des marchandises dangereuses et portant la signalisation visée à l'alinéa 3 du point 1 de l'article 1 des Règles relatives au transport des marchandises dangereuses sur les voies d'eau du 31 janvier 2004 (BGBl. I, page 136) et au N° 7.1.5 ou 7.2.5 de l'Arrêté relatif au nouveau texte des Règles relatives au transport des marchandises dangereuses sur le Rhin (ADN-R) et au nouveau texte des Règles relatives au transport des marchandises dangereuses sur la Moselle du 12 juillet 2003 (BGBl. II, page 648).
2. Dans la zone de déchargement des voitures de Vilshofen, entre les km 2249,42 et 2249,30 à la rive droite, le stationnement des bateaux et des convois n'est permis que durant
 - a) le chargement et le déchargement des voitures personnelles des membres d'équipage

et

- b) l'avitaillement en eau potable.
- 3. Lors du stationnement entre les km 2249,85 et 2249,30 à la rive droite, il est interdit de garder les machines en fonction et les générateurs de bord en marche entre 22 h 00 et 7 h 00 ainsi que les dimanches et les jours fériés.
- 4. Les autorités compétentes peuvent autoriser des dérogations.

Article 13.01 c

Restriction lors du déplacement sur le secteur de Regensburg

- 1. La rencontre dans la zone de Regensburg des bateaux et convois d'une largeur totale dépassant 11,45 m est interdite
 - a) entre le confluent du Regen (km 2379,20) et le cap Lazarettspitze (km 2377,80) et
 - b) dans le bras sud du Danube, entre le pont Nibelungenbrücke (km 2378,75) et le cap Lazarettspitze (km 2377,80).
- 2. Les conducteurs des bateaux et convois visés au point 1 ci-dessus, doivent s'annoncer en temps utile par liaison radio (voie 10) avant d'entrer sur les secteurs visés au point 1 ci-dessus.
- 3. L'article 6.07 s'applique de façon conséquente.
- 4. La circulation des bateaux et convois montants la poupe vers l'amont est interdite sur le secteur compris entre le cap Lazarettspitze (km 2377,80) et le pont-rail « Eisernen Brücke » (bras sud du Danube, km 2379,26). Les bateaux et convois avalants la poupe vers l'aval doivent rencontrer les bateaux et convois montants par leur tribord.
- 5. Les points 1, 3 et 4 ne sont pas applicables à l'égard des menues embarcations.

Article 13.01 d

Interdiction de circulation dans les zones de reproduction des poissons entre Friesheim (km 2362,25) et Kiefernholz (km 2359,05)

- 1. La circulation dans les zones de reproduction des poissons entre Friesheim (km 2362,25) et Kiefernholz (km 2359,05) est interdite.
- 2. Les zones de reproduction des poissons sont marquées dans tous les cas par six bouées jaunes et, à l'apparition de phénomènes de glace, par six jalons flottants jaunes.

Section II

DISPOSITIONS ADDITIONNELLES POUR LE SECTEUR FRONTALIER GERMANO-AUTRICHIEN (du km 2223,20 au km 2201,77)

Article 13.02

Menues embarcations et certains appareils de sport nautique

Sur le secteur frontalier germano-autrichien (km 2223,20-2201,77), il est interdit de faire usage de planches à voile, de scooters et de menues embarcations similaires ainsi que de matériels flottants. L'autorité compétente peut y accorder des dérogations.

Section III

PASSAGE AUX ECLUSES

Article 13.03

Généralités

La zone de l'écluse comprend :

1. pour l'écluse de Bad-Abbach : l'écluse ainsi que les avant-ports amont et aval (du km 2399,20 au km 2396,60),
2. pour l'écluse de Regensburg : l'écluse et les avant-ports entre le pont Oberpfalzbrücke (km 2380,20) et le confluent du Regen (km 2379,20),
3. pour les écluses de Geisling et de Straubing : l'écluse et le secteur situé entre les avant-signaux et l'écluse et l'avant-port aval (km 2356,90-2353,80 pour l'écluse de Geisling et km 2332,20-2321,40 pour l'écluse de Straubing).
4. pour les écluses de Kachlet et Jochenstein : l'écluse et le secteur compris entre les avant-signaux (article 13.07).

Article 13.04

Gabarits des bateaux

1. Sont éclusés les bateaux aux gabarits suivants :

	Ecluse	Longueur m	Largeur m
a)	Bad-Abbach et Regensburg		
	bateaux	120	11,45
	convois	190	11,45
b)	Geisling et Straubing		
	bateaux	120	11,45
	convois	190	22,90
c)	Kachlet et Jochenstein		
	bateaux	120	22,90
	convois	190	22,90

2. L'enfoncement des bateaux ne doit pas dépasser 2,80 m.
3. Les bateaux et les convois dont les gabarits dépassent ceux prévus au point 1 sont éclusés sur autorisation préalable de l'autorité compétente.

Article 13.05

Prescriptions concernant la zone des écluses

1. Le stationnement dans la zone des écluses des bateaux et des convois avant et après leur éclusage n'est autorisé que si :
- des raisons nautiques les y obligent ou
 - le personnel de l'écluse l'a permis.
- De ce fait, il n'est pas dérogé aux dispositions de l'article 13.11 (aire de stationnement de Heining, km. 2232,40-2231,60, rive droite).
2. Pendant l'éclusage, l'équipage de pont du bateau ou du convoi doit se trouver sur le pont, à moins qu'il ne doive descendre à terre pour fixer les aussières. La timonerie des bateaux motorisés doit être occupée pendant l'éclusage.
3. Les bateaux et les convois doivent pénétrer dans le sas et s'y placer de manière à ne pas gêner l'entrée et la mise en place des bateaux et des convois suivants.
4. Il doit être signalé au personnel de l'écluse par radiotéléphonie que le bateau ou le convoi est prêt à être éclusé. Les bateaux ou convois ne pouvant pas utiliser la radiotéléphonie doivent faire l'annonce de vive voix.
5. Il est interdit :
- de manipuler les dispositifs de commande de l'écluse sans autorisation,
 - de monter sur les installations de l'écluse sans autorisation.

6. Les convois doivent regrouper, si besoin est, leurs éléments en temps utile en vue de l'éclusage. Les convois avalants ne doivent être composés après l'éclusage que dans l'avant-port aval de l'écluse. A cette fin, ils peuvent accoster aux deux quais du garage aval de l'écluse. Les convois montants ne doivent être recomposés après l'éclusage qu'après avoir quitté l'avant-port amont de l'écluse.
7. En navigation sur les bras balisés des barrages et des centrales hydroélectriques, il est interdit de franchir la ligne directe entre les signaux d'interdiction A.I (annexe 7) situés sur les rives opposées. L'autorité compétente peut accorder des dérogations pour les bateaux de l'administration publique, du service des centrales hydroélectriques et des titulaires d'un droit de pêche.
8. Dans les sas :
 - a) les menues embarcations doivent se tenir à une distance suffisante des bateaux motorisés,
 - b) il est interdit de faire du bruit.

Article 13.06

Navigation au radar dans les zones des écluses

1. Par visibilité réduite, les bateaux qui, à l'approche des zones des écluses, ne peuvent reconnaître les feux des avant-signaux ou des signaux d'accès, doivent s'arrêter aux lieux d'attente et contacter par radiotéléphonie l'administration de l'écluse. Les lieux d'attente sont :
 - pour les écluses de Bad-Abbach, de Regensburg et de Geisling, les murs à la rive droite des avant-ports des écluses,
 - pour l'écluse de Straubing, les lieux de stationnement au km 2331,30 et dans la zone de formation des convois de Straubing, km 2317,90,
 - pour le groupe d'écluses de Kachlet, les lieux de stationnement de Heining et de Stelzlhof,
 - pour le groupe d'écluses de Jochenstein, les lieux de stationnement de Ranning et de Engelhartzell.
2. Dans les conditions visées à la première phrase du point 1 ci-dessus, seuls les bateaux naviguant au radar, et seulement avec l'autorisation expresse de l'administration de l'écluse, sont autorisés à poursuivre leur route en direction de l'écluse.

Article 13.07

Signalisation dans la zone des écluses de Geisling à Jochenstein

Dans la zone des écluses de Geisling à Jochenstein, les bateaux doivent respecter, outre les feux de signalisation visés au point 1 de l'article 6.28 a⁵, les feux des avant-signaux et d'appel.

1. Les avalants doivent respecter les feux des avant-signaux ainsi que ceux des signaux d'appel.
 - a) Les feux des avant-signaux, à savoir : deux feux blancs juxtaposés, ont la signification suivante :
 - aa) deux feux fixes :
écluses non utilisables; il faut attendre l'appel au lieu d'attente dans la zone de l'écluse ; les bateaux isolés peuvent attendre dans l'avant-port amont de l'écluse si les circonstances le permettent ;
 - bb) deux feux rythmés :
les deux écluses seront probablement utilisables, le bateau franchissant le premier l'avant-signal doit pénétrer dans l'écluse sud, le bâtiment suivant dans l'écluse nord ;
 - cc) feu fixe à gauche, feu rythmé à droite :
l'écluse sud est probablement utilisable ;
 - dd) feu rythmé à gauche, feu fixe à droite :
l'écluse nord est probablement utilisable.
 - b) Les feux des signaux d'appel – deux feux blancs juxtaposés – ont la signification suivante :
 - aa) deux feux fixes :
attendre l'appel visé aux literas bb) ou cc) ci-dessous ;
 - bb) feu fixe à gauche, feu rythmé à droite :
continuer la route vers les écluses; probablement l'écluse sud est utilisable ;
 - cc) feu rythmé à gauche, feu fixe à droite :
continuer la route vers les écluses ; probablement l'écluse nord est utilisable.
2. Les montants doivent observer les feux des avant-signaux. Les feux des avant-signaux – un feu blanc – ont la signification suivante :
 - a) feu fixe :
attendre devant l'avant-signal l'ouverture de l'accès à la zone de l'écluse ;
 - b) feu rythmé :

⁵ Note du Secrétariat : article 6.28 bis des DFND.

accès libre à la zone de l'écluse ; entrer dans l'écluse conformément aux feux montrés aux signaux d'entrée (article 6.28 a⁶, point 1) ou attendre l'ouverture en dehors de l'avant-port aval de l'écluse.

Article 13.08

Ordre de passage aux écluses

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

Après chaque éclusage d'un bateau prioritaire montant ou avalant, il est procédé à l'éclusage dans la même direction des bateaux ne jouissant pas de la priorité de passage.
2. Lorsqu'un bateau n'est pas prêt à être éclusé lors du signal d'accès libre, il doit en informer l'administration de l'écluse et le bateau suivant à écluser.
3. Par dérogation à la deuxième phrase du point 3 de l'article 6.28, l'éclusage des menues embarcations est réglé comme suit :
 - a) Les menues embarcations doivent utiliser les écluses à nacelles, les rigoles pour canots ou les rampes pour bateaux de sport. Si elles ne peuvent pas utiliser ces installations, elles ne sont éclusées qu'en groupe ou conjointement avec d'autres bateaux. Exceptionnellement, les menues embarcations peuvent également être éclusées isolément après un certain temps d'attente.
 - b) Les menues embarcations doivent attendre aux postes de stationnement leur ayant été assignés dans les avant-ports des écluses jusqu'à ce que l'administration de l'écluse les invite à entrer dans l'écluse. Lorsque des menues embarcations sont éclusées en commun avec d'autres bateaux, elles ne doivent pénétrer dans le sas qu'après ces derniers, doivent accoster derrière eux et quitter le sas après ces derniers en se tenant à l'écart.
4. Les menues embarcations qui ne veulent pas être éclusées ne doivent pas entrer dans les garages des écluses.
5. Pour les écluses de Geisling à Jochenstein,

⁶ Note du Secrétariat : article 6.28 bis des DFND.

- a) le passage aux écluses s'effectue, par dérogation à la première phrase du point 3 de l'article 6.28, selon l'ordre d'arrivée aux avant-signaux,
- b) les menues embarcations n'ont à observer, par dérogation à l'article 13.07, que les feux de signalisation visés à l'article 6.28 ainsi que les panneaux d'indication spéciaux.

Article 13.09

Escale entre les chutes de Jochenstein et d'Aschach

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

Section IV

NAVIGATION DANS LA ZONE URBAINE DE PASSAU

Article 13.10

Aire de stationnement de Heining

1. Sur l'aire de stationnement de Heining (km 2232,36-2231,62), les bateaux transportant certaines marchandises inflammables conformément au 3^e alinéa du point 1 de l'article 1 des Règles relatives au transport des marchandises dangereuses sur les voies d'eau du 31 janvier 2004 (BGBl. I, page 136) et au N^o 7.1.5.0.1 ou 7.2.5.0.1 de l'Arrêté relatif au nouveau texte des Règles relatives au transport des marchandises dangereuses sur le Rhin (ADN-R) et au nouveau texte des Règles relatives au transport des marchandises dangereuses sur la Moselle du 12 juillet 2003 (BGBl. II, page 648) et devant montrer un cône ou un feu bleu ne sont admis que lorsqu'ils attendent l'éclusage.
2. Les bateaux non motorisés doivent être amarrés à la rive même s'ils se tiennent à l'ancre ; cela ne s'applique pas aux bateaux faisant partie d'un convoi.
3. Les bateaux doivent se tenir à une distance d'au moins 10 m de la rive.
4. Les menues embarcations ne doivent pas stationner sur l'aire de stationnement.

Article 13.11

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

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

Article 13.12

Installation de signalisation dans le port de Racklau

Sur la tête de la digue de séparation dans le port de Racklau (km 2228,42, rive droite), des feux de signalisation indiquent vers l'aval et vers le port de Racklau si des avalants se trouvent sur le secteur compris entre l'écluse de Kachlet et le km 2228,40. Les feux de signalisation ont la signification suivante :

- a) une barre horizontale :
il y a des avalants sur le secteur ;
- b) une barre verticale :
il n'y a pas d'avalants sur le secteur.

Les feux de signalisation ne sont montrés que pendant les heures de service de l'écluse de Kachlet et lors de conditions de visibilité suffisantes. Lorsque aucun feu n'est montré, les montants, à l'exception des menues embarcations, doivent indiquer au km 2228,00 leur position par radiotéléphonie sur la voie 10 et, pendant les heures de service de l'écluse de Kachlet, également sur la voie 20.

Article 13.13

Virage

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

Article 13.14

Circulation de droite dans la zone de retenue de Jochenstein

1. Dans la zone de retenue de Jochenstein (km 2220,00-2205,56), les montants doivent se tenir du côté de la rive gauche et les avalants du côté de la rive droite.
2. Les montants souhaitant arriver au lieu de stationnement de la rive droite peuvent le faire après s'être assurés qu'ils ne gênent ni n'entravent de ce fait la circulation d'autres bateaux et convois.
3. Les avalants, à savoir :
 - a) les bateaux à passagers souhaitant arriver au lieu de stationnement de la rive gauche ou le quitter,
 - b) les bateaux et les convois souhaitant virer,

ne peuvent, au cours de ces manœuvres, entrer sur la moitié du parcours navigable destinée à la navigation en sens inverse qu'après s'être assurés qu'ils ne gênent ni n'entravent de ce fait la circulation d'autres bateaux et convois.

Chapitre 14

TRANSPORT DE PASSAGERS

Article 14.01

Débarcadères

En vue du débarquement et de l'embarquement de passagers, les bateaux à passagers ne doivent accoster qu'aux débarcadères désignés à cet effet par l'autorité compétente.

Article 14.02

Circulation des bateaux aux débarcadères

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

Article 14.03

Embarquement et débarquement des passagers

1. Pour l'embarquement et le débarquement, les passagers ne doivent emprunter que les entrées et sorties, les embarcadères et passerelles, les accès et escaliers destinés à cet effet. Aucun passager ne doit embarquer ou débarquer avant que le conducteur de bateau ou la personne désignés par lui n'ait donné la permission expresse.
2. Le conducteur de bateau ou la personne désignée par lui ne doit permettre aux passagers d'embarquer ou de débarquer que lorsque le bateau à passagers est amarré conformément aux prescriptions et qu'il a vérifié que :
 - a) les passagers peuvent, sans risque, monter sur le débarcadère ou en descendre,
 - b) le débarcadère est suffisamment éclairé dans l'obscurité, soit à partir de la terre, soit à partir du bateau lui-même.

3. Les passagers se préparant à l'embarquement ne doivent s'engager sur la passerelle que lorsque les passagers qui débarquent l'ont quittée, sauf dans le cas où il existerait des passerelles séparées.
4. Si des marchandises sont transportées, en dehors des passagers, le conducteur de bateau ou la personne désignée par lui ne doit permettre le chargement ou le déchargement des marchandises par les voies destinées aux passagers pendant que les passagers embarquent ou débarquent.
5. Le transit des passagers par d'autres bateaux en stationnement est interdit.

Article 14.04

Refus de passagers

Le conducteur de bateau ou la personne désignée par lui peut refuser de transporter des personnes susceptibles de mettre en danger la navigation ou d'importuner, outre mesure, les passagers.

Article 14.05

Sécurité à bord et aux débarcadères

1. Les passagers doivent se comporter de manière à ne pas menacer la sécurité à bord des bateaux à passagers et aux débarcadères. Ceci s'applique par analogie aux autres usagers des débarcadères.
2. Le conducteur de bateau doit veiller à ce que, dans l'intérêt de la sécurité, les passagers soient bien répartis sur le bateau et que l'accès aux sorties reste libre.
3. Sauf autorisation du conducteur de bateau, il est interdit aux passagers d'entrer dans la timonerie, dans la salle des machines ainsi que dans les autres locaux ou parties du pont qui ne leur sont pas réservés et qui sont spécialement marqués comme tels.
4. Dans l'obscurité, les locaux réservés aux passagers doivent être suffisamment éclairés. L'éclairage ne doit pas empêcher l'identification des feux de navigation sur le bateau, ni avoir des effets éblouissants.
5. Les marchandises doivent être embarquées de manière que la sécurité des passagers n'en soit pas compromise. Lorsque l'espace réservé aux passagers est utilisé en partie pour des marchandises, le nombre maximal admissible des passagers diminue d'un passager pour 0,4 m² de la surface occupée. En plus, une note de calcul prouvant la stabilité du bateau doit se trouver à bord. Il est interdit de transporter à la fois des marchandises dangereuses (art. 1.24) et des passagers.

Article 14. 06

Interdiction de remorquer

Les bateaux à passagers ayant des passagers à bord ne doivent pas naviguer à couple ; ils ne doivent ni remorquer ni se faire remorquer, sauf dans le cas où le déhalage d'un bateau avarié l'exige.

Article 14.07

Horaires

1. L'entrepreneur réalisant des voyages réguliers de bateaux à passagers doit soumettre au plus tard quatre semaines avant la réalisation des voyages l'horaire comprenant les heures de départ et d'arrivée ainsi que les lieux d'accostage aux autorités de la surveillance fluviale et de la police de navigation de la zone où ont lieu les voyages. Il en est de même pour les modifications d'horaire. L'autorité compétente peut autoriser des voyages spéciaux bénéficiant de la priorité de passage aux écluses.
2. A la demande de l'autorité compétente, l'entrepreneur doit modifier l'horaire de façon à éviter de perturber la navigation.

Article 14.08

Dérogations

Les autorités compétentes peuvent accorder des dérogations à certaines dispositions du présent chapitre si la sécurité et la navigabilité n'en sont pas menacées.

**DISPOSITIONS COMPLEMENTAIRES RELATIVES A LA
NAVIGATION SUR LES VOIES D'EAU INTERIEURES
DE L'AUTRICHE**

COMMISSION DU DANUBE
Budapest, 2006

Les présentes « Dispositions complémentaires relatives à la navigation sur les voies d'eau intérieures de l'Autriche » représentent les première et troisième parties des « Règles de navigation sur les voies d'eau intérieures » de la Décision N° 248 du Ministre fédéral des transports, des innovations et des technologies publiées le 15 août 2005. En conformité avec l'article 60.03 de ces Règles, elles sont entrées en vigueur le lendemain de leur publication.

Le Secrétariat de la Commission du Danube a reçu des autorités compétentes de l'Autriche le texte de ces Dispositions complémentaires en allemand.

Décision N° 248 du Ministre fédéral des transports, des innovations et des technologies relative aux Règles de navigation sur les voies d'eau intérieures

En vertu de l'article 5 – paragraphe 10, de l'article 9, de l'article 10 – paragraphe 5, de l'article 11, de l'article 12 – paragraphe 1, de l'article 13 – paragraphes 1 à 4, de l'article 14, de l'article 16 – paragraphes 1 et 2, de l'article 17 – paragraphes 1 et 3, de l'article 18 – paragraphes 1 à 3, de l'article 19 – paragraphe 2, de l'article 20, de l'article 21 – paragraphe 2, de l'article 22 – paragraphe 1, de l'article 23 – paragraphe 1, de l'article 25 – paragraphe 3, de l'article 27 – paragraphe 2, de l'article 35, de l'article 36 – paragraphe 2, de l'article 37 – paragraphes 3 et 4, de l'article 38 – paragraphes 4, 5 et 7, ainsi que de l'article 40 – paragraphes 1 et 5 de la Loi sur la navigation (Bulletin de lois fédérales I N° 62/1997 dans le volume Recueil de lois fédérales I N° 41/2005) et conformément à l'article 153 – paragraphe 2 de cette Loi fédérale, sur accord avec les ministres fédéraux des finances, de l'intérieur, de la défense, de l'agriculture, de la sylviculture, de l'environnement et de la gestion des eaux, je décide ce qui suit :

SECTION 1

DOMAINE D'APPLICATION

Article 0.01

Domaine territorial d'application

1. Les prescriptions de la présente Décision sont applicables sur les voies d'eau du Danube (y compris le Donau-Kanal de Vienne), de la Morava, de l'Enns et du Traun avec tous leurs bras, canaux latéraux, ports et embranchements, à l'exception des secteurs du bassin visés à l'**Annexe 1**.
2. Les prescriptions de la Section 2 (Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube) sont applicables sur les voies d'eau visées sous le point 1, y compris sur les secteurs frontaliers du Danube.
3. Les prescriptions de la Section 3 (Dispositions complémentaires relatives à la navigation sur les voies d'eau intérieures de l'Autriche) sont applicables :
 - a) sur les voies d'eau visées sous le point 1 ; néanmoins, sur les secteurs frontaliers du Danube (km 2223,150-2201,770 et 1880,260 – 1872,700), elles sont applicables conformément aux articles 20.01 et 20.02 et sur la Morava conformément à l'article 30.02 ;
 - b) dans les ports et aux quais situés sur les secteurs frontaliers du Danube visés au point a).

4. Les prescriptions de la Section 4 (Dispositions relatives aux secteurs frontaliers du Danube) sont applicables sur les secteurs frontaliers conformément au point 3 a).
5. Les prescriptions de la Section 5 (Dispositions spéciales concernant certaines voies d'eau) sont applicables sur le Donau-Kanal de Vienne et la Morava.
6. Les prescriptions de la Section 6 (Règlement du port) sont applicables sur les voies d'eau visées au point 1.

Article 0.02

Domaine d'application

- 1.a) Les prescriptions figurant aux points 1 et 2 de l'article 11.07 ne sont pas applicables à l'égard des bateaux étrangers s'ils tiennent un rôle d'équipage et un journal de bord conformément aux règles de l'Etat d'immatriculation du bateau.
- 1.b) Les prescriptions des points 1e) et 1f) de l'article 11.01, des points 1 et 2 de l'article 11.07, des articles 12.01, 12.02 et 12.03 sont applicables à l'égard des bateaux autrichiens et lors de la navigation sur les secteurs frontaliers (point 3a de l'article 0.01) et sur les voies d'eau étrangères, sans préjudice des règles étrangères.
2. Si la tâche envisagée le requiert,
 - a) les bateaux des autorités de la surveillance de la navigation, des autorités du maintien de l'ordre public et des autorités douanières peuvent ne pas observer les prescriptions de l'article 6.17 – point 3.
 - b) les bateaux de sauvetage et d'appoint ainsi que les bateaux des autorités de la surveillance de la navigation, des autorités du maintien de l'ordre public et des autorités douanières ou les bateaux de l'administration fédérale des voies d'eau intérieures en mission peuvent ne pas observer les prescriptions des articles suivants : 6.22, 6.24 – point 2a, 6.25 – point 1, 6.26 – point 3, 7.01 – points 1 et 2, 7.02 à 7.04, 17.05, 18.01 et 20.01 – point 4.
3. Les bateaux accomplissant des dispositions de l'administration fédérale des voies d'eau intérieures peuvent ne pas observer les prescriptions des articles 17.01, 20.01 – point 4, ainsi que de l'article 30.01 – point 3 a), b) et e) si cela est requis par l'exécution de travaux de reconstruction, de régularisation ou d'entretien des voies d'eau.

SECTION 2

DISPOSITIONS FONDAMENTALES RELATIVES A LA NAVIGATION SUR LE DANUBE

...

SECTION 3

DISPOSITIONS COMPLEMENTAIRES RELATIVES A LA NAVIGATION SUR LES VOIES D'EAU INTERIEURES DE L'AUTRICHE

Chapitre 1

Dispositions générales

Article 11.01

Définitions des termes

1. Sans préjudice des dispositions énoncées à l'article 1.01¹ :
 - a) le terme « bateau motorisé » désigne tout bateau équipé d'une installation mécanique de propulsion, une telle installation mécanique, destinée à la propulsion du bateau étant considérée comme équipement si elle est montée ou fixée à bord ou y est agencée par tout autre moyen ;
 - b) le terme « embarcation de sport » désigne toute menue embarcation destinée à des fins de sport ou de plaisance ;
 - c) le terme « matériel flottant » désigne les radeaux ainsi que toute construction, tout assemblage ou tout objet apte à naviguer avec ou sans propulsion motorisée, autre qu'un bateau ou un établissement flottant (par exemple, planches à voile, matériel et installations de remorquage pour le ski nautique, sans équipage) ;
 - d) le terme « engin de sport » désigne tout matelas pneumatique, toute ceinture de natation ou tout autre engin sans propulsion mécanique destiné exclusivement à des fins de sport ou de jeu ; les engins de sport ne sont pas considérés comme des bateaux ou des matériels flottants ;

¹ *Note du Secrétariat de la Commission du Danube* : ici et après il s'agit des articles des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube de la Commission du Danube, publiées séparément.

- e) le terme « lieu d'immatriculation d'un bateau » désigne la localité où siège l'autorité juridique sur le registre des bateaux de navigation intérieure duquel est inscrit le bateau ;
 - f) le terme « port d'attache d'un bateau » désigne le domicile fixe ou le siège de la personne morale habilitée à disposer du bateau ;
 - g) le terme « chemin de halage » désigne tout chemin longeant les voies navigables sur la rive, sur des digues ou à leurs côtés, et leur liaison aux routes à trafic public, dans la mesure où elles sont soumises à l'administration fédérale ; un tel chemin n'est pas destiné au trafic public.
 - h) Le terme « menue embarcation » désigne un bateau dont la longueur de la coque ne dépasse pas 20 m, à l'exception des bateaux à passagers.
 - i) Le terme « bateau-citerne » désigne un bateau destiné au transport de marchandises et équipé de citernes à marchandises fixées à demeure.
 - j) Le terme « parcours navigable » désigne la partie de la voie d'eau dont l'état est à maintenir et qui est balisée de signaux pour délimiter le chenal navigable.
 - k) Le terme « moto nautique » désigne un engin flottant d'une longueur inférieure à 4 m, muni d'un moteur à combustion interne et d'un propulseur à réaction en tant qu'installation de propulsion principale et destiné à la navigation d'une (plusieurs) personne(s) ne se trouvant pas à l'intérieur mais assis ou à genoux sur le châssis.
 - l) Le terme « zone de navigation pour les motos nautiques » désigne un secteur du plan d'eau destiné à l'utilisation des motos nautiques.
 - m) Le terme « hydroaérodrome » désigne un secteur du plan d'eau destiné au décollage, à l'amerrissage et au déplacement sur l'eau d'hydravions, nécessaire pour effectuer des vols.
2. Pour le secteur autrichien du Danube, les heures figurant à **l'Annexe 2** sont considérées comme étant les heures du lever et du coucher du soleil. En été, pendant la période établie par décret du gouvernement fédéral sur la base de la Loi relative au calcul du temps, Bulletin des lois fédérales no.78/1976, dans la version du Recueil des lois fédérales no. 52/1981, une heure sera ajoutée aux horaires figurant au tableau de l'Annexe.

Article 11.02**Autorités de la surveillance de la navigation, surveillance des écluses,
capitaineries des ports, personnes habilitées**

1. Les autorités de la surveillance de la navigation sont des agents du Ministère fédéral des transports, des innovations et des technologies, chargés de remplir des fonctions de police de la navigation en vertu de l'article 38 – point 1, de la Loi sur la navigation. Les filiales de la surveillance de la navigation mises en place en vue d'assumer ces fonctions, sont établies à l'**Annexe 3**.
2. Les agents des autorités de la surveillance de la navigation portent un insigne de fonction sur la manche gauche de l'uniforme bleu foncé conforme au modèle figurant à l'**Annexe 4**. Lorsqu'il s'agit du chef d'un service de surveillance fluviale (*Strommeister*) l'insigne de fonction est complété par les mots « *STROMMEISTER* ».
3. Des départements de la surveillance des écluses énumérés à l'**Annexe 5** sont créés pour remplir les attributions de la police de la navigation en ce qui concerne la direction du trafic aux écluses situées sur les secteurs en retenue de la voie d'eau du Danube (surveillance des écluses) revenant à l'entreprise publique *via donau – Österreichische Wasserstrassen-Gesellschaft* conformément au point Z 1 du paragraphe 2 de l'article 10 de la Loi sur les voies d'eau publiée dans le Bulletin des Lois fédérales I N° 177/2004. Des cartes de service conformes au modèle figurant à l'**Annexe 6** sont délivrées aux agents de la surveillance des écluses. Pendant leur service, les agents de la surveillance des écluses portent un insigne de fonction sur la manche gauche de l'uniforme bleu foncé conforme au modèle figurant à l'**Annexe 7**. Ils doivent être munis de leur carte de service et la montrer sur demande. La carte de service et l'insigne doivent être restitués lors de la cessation de leur service. Les agents de la surveillance des écluses ont le droit de donner des dispositions en vertu du paragraphe 3 de l'article 38 de la Loi sur la navigation.
4. Dans les ports publics de la ville de Vienne (Wien-Freudenau, Wien-Lobau et Wien-Albern) et de la ville de Linz (port communal, port industriel et pétrolier), ainsi que dans le port d'Enns des agents de l'administration du port sont nommés, sur proposition de cette dernière, capitaines de port (*Hafenmeister*) et doivent remplir les conditions prescrites à l'article 40, paragraphe 3, de la Loi sur la navigation. La connaissance des règlements administratifs doit être constatée par un examen oral. La nomination portera sur un ou plusieurs des ports mentionnés ci-dessus. L'administration du port doit révoquer le capitaine de port si des faits préjudiciables surviennent dans l'exercice du service, notamment s'il n'est plus agent de l'administration portuaire ou s'il ne remplit plus les conditions prescrites pour la nomination. L'administration doit délivrer au capitaine de port une carte de service conforme au modèle figurant à l'**Annexe 8**. Le capitaine de port doit, dans l'exercice de ses fonctions, être muni de la carte de service et doit justifier son identité sur demande. Il doit en outre porter sur sa poitrine, du côté gauche, un insigne de fonction conforme au modèle figurant à l'**Annexe 9**. La carte de service et l'insigne de fonction sont à

restituer à l'autorité en cas de révocation. Dans les limites du port pour lequel ils sont désignés, les capitaines de port sont autorisés à donner des dispositions en vertu de l'article 38, paragraphe 3, de la Loi sur la navigation.

5. Les autorités douanières des départements du Service principal des douanes de Vienne mentionnées ci-dessous et les autorités du poste de frontière d'Hainburg sont tenus de remettre aux conducteurs contre reçu des dispositions concernant la navigation (article 23, points 3 et 4 de la Loi sur la navigation) :
 - a) port d'Albern ;
 - b) quais de Donau Prater et de Lobau ;
 - c) lieu de visite des bateaux de Prater.

6. Les militaires des Forces fédérales ou les membres de l'administration de l'armée sont chargés de la régulation et de la sécurité de la navigation en vertu des dispositions suivantes :
 - a) Dans le cas d'une intervention des Forces fédérales conformément à l'article 2, alinéa 1, lettres a) et b) de la Loi sur les forces armées de 1990 (Bulletin des lois fédérales I N° 146/2001), les fonctions exercées par la police fluviale peuvent être assumées de façon autonome par des militaires des Forces armées fédérales ou des membres de l'administration des forces armées. En cas de manœuvres ou en cas d'interventions des forces fédérales en vertu de l'article 2, alinéa 1 de la Loi de 1990 relative aux forces armées, ils n'ont le droit d'assumer des fonctions de la police fluviale qu'en qualité d'auxiliaires des autorités compétentes de la surveillance de la navigation.
 - b) Lorsque des militaires des Forces fédérales ou des membres de l'administration des forces armées assument, de façon autonome, des fonctions de la police fluviale, l'autorité compétente de la surveillance fluviale, des écluses ou portuaire doit être informée au préalable des mesures envisagées. En cas de danger imminent, elle doit en être informée dès que la situation militaire le permet.
 - c) Les militaires des Forces fédérales ou les membres de l'administration des forces armées doivent, en assumant les fonctions de la police fluviale, porter sur le bras gauche un brassard blanc montrant un losange blanc à bordure bleue et muni du sceau de service du commandement militaire compétent.

7. Les autorités du maintien de l'ordre public ont le droit :
 - a) à l'égard de menues embarcations, de donner en tant que police fluviale la disposition que celles-ci s'amarrent à un lieu de stationnement convenable ou au canot de service des autorités du maintien de l'ordre public ;
 - b) à l'égard de menues embarcations et de bateaux en stationnement autres que des menues embarcations :

- aa) d'exiger la présentation du certificat de bateau, du certificat d'aptitude, du journal de bord et d'autres documents relatifs à l'équipage ou aux marchandises se trouvant à bord ;
 - bb) s'il est soupçonné qu'une infraction administrative a été commise conformément aux points 1 à 3, 10 et 24 du paragraphe 2 et des points 5 et 6 du paragraphe 3 de l'article 42 de la Loi sur la navigation, de prendre les mesures qui s'imposent pour ouvrir une procédure administrative en cas d'infraction ;
 - cc) de prendre des mesures pour identifier les circonstances de l'affaire conformément à l'article 6 de la Loi sur la navigation ;
 - dd) de retirer à titre préliminaire le certificat d'aptitudes conformément à l'article 135 de la Loi sur la navigation et
 - ee) d'exiger de la surveillance de l'écluse de disposer que le conducteur du bateau contrôlé interrompe son voyage aux fins de contrôle en s'amarrant hors de l'écluse à un lieu de stationnement établi, indiqué par la surveillance de l'écluse, cette dernière devant donner cours à cette exigence.
8. Les obligations visées à l'article 11.03 sont assumées par les autorités du maintien de l'ordre public dans le cadre de leurs attributions conformément au point 7.

Article 11.03

Contrôle

1. En sus des dispositions de l'article 1.20, les conducteurs, le personnel de veille (article 17.04, point 3) ainsi que les personnes sous la garde desquelles sont placés les ouvrages nautiques ou les établissements flottants, doivent permettre aux bateaux de service des autorités de la surveillance de la navigation d'aborder les bateaux, établissements flottants et matériels flottants. Ils doivent permettre auxdites autorités de monter à bord, d'en descendre et d'y naviguer pour effectuer le contrôle afin d'assurer leur fonction d'autorité de la police fluviale.
2. Sur demande des autorités de la surveillance de la navigation, les menues embarcations doivent s'arrêter et s'approcher des bateaux de service de ces autorités.

Article 11.04

Informations obligatoires

1. Les informations devant être portées à la connaissance de l'autorité compétente conformément aux dispositions de la section 2, sont à transmettre à l'autorité de la surveillance de la navigation la plus proche.
2. Par dérogation au point 1, sur les voies d'eau d'Enns et de Traun, les informations à transmettre conformément aux dispositions de ce Règlement à l'autorité compétente ou à l'autorité de la surveillance de la navigation la plus proche, doivent être transmises au département du service de maintien de l'ordre public le plus proche.
3. Sans préjudice des points 1 et 2, les informations visées peuvent également être transmises, dans les ports publics de Vienne et de Linz ainsi que dans le port d'Enns, par l'intermédiaire des capitaines de port.

Article 11.05

Devoir général de vigilance

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

1. de mettre la vie des personnes en danger ;
2. de causer des dommages à d'autres bateaux ou matériels flottants, aux rives ou aux ouvrages ou installations de toute nature se trouvant sur la voie navigable ou sur la rive ;
3. de créer des entraves à la navigation ou à la pêche professionnelle ;
4. dans la mesure du possible d'endommager l'environnement, notamment de polluer les eaux.

Article 11.06

Limites d'âge

1. Dans la mesure où des certificats d'aptitude ne sont pas prescrits dans la partie 7 de la Loi sur la navigation afin de pouvoir conduire des bateaux, la conduite des bateaux est autorisée dans les cas suivants :
 - a) bateaux automoteurs :
 - aa) d'une puissance de propulsion inférieure à 4,4 kW : 16 ans révolus,

- bb) dotés d'une propulsion électrique d'une puissance inférieure à 500 W : 12 ans révolus ;
 - b) bateaux à voile :
 - aa) 14 ans révolus,
 - bb) 12 ans révolus, si toutes les personnes à bord portent des gilets de sauvetages ;
 - c) bateaux à rames : 12 ans révolus ;
 - d) planches à voile : 12 ans révolus.
2. Les dispositions du point 1, (lettres b à d), ne s'appliquent pas aux personnes prenant part à des manifestations sportives nautiques agréées par l'autorité compétente, y compris aux essais et entraînements, ou suivant une formation, sous surveillance appropriée, pour être aptes à conduire des bateaux à voile, des bateaux à rames ou des planches à voile.

Article 11.07

Documents de bord

1. Le rôle d'équipage (article 1.10, point 1, lettre c) doit être tenu par le conducteur ; il doit comporter le nom du bateau, la lettre ou le groupe de lettres distinctifs de l'Etat d'immatriculation, le nom du bateau et le lieu d'immatriculation ou le port d'attache du bateau ; le nom et le domicile (siège) de la personne (personne morale) habilitée à disposer du bateau, ainsi que la liste des membres de l'équipage et d'autres personnes employées à bord et d'éventuels membres de leur famille. Le rôle d'équipage doit comprendre pour chaque personne une ligne distincte comprenant les rubriques suivantes :
- a) numéro d'ordre,
 - b) nom de famille,
 - c) prénom,
 - d) date de naissance,
 - e) lieu de naissance,
 - f) nationalité,
 - g) fonction ou autre motif justifiant la présence à bord,

- h) numéro, date et lieu de délivrance du passeport ou du document tenant lieu de passeport ainsi que la désignation de l'autorité ou du service l'ayant délivré,
- i) observations (concernant notamment le lieu et la date de débarquement ou d'embarquement pendant le trajet).

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

2. Le journal de bord (article 1.10, point 1 d) doit être tenu par le conducteur de bateau, les données suivantes devant y être portées quotidiennement :
 - a) données hydrologiques et météorologiques essentielles pour le voyage. Pour décrire les conditions atmosphériques et indiquer (en centimètres) les niveaux d'eau en hausse et en baisse, il convient d'utiliser les symboles figurant à l'**Annexe 10** ;
 - b) des indications sommaires portant sur le trajet et l'exploitation du bateau, notamment le nombre des bateaux faisant partie du convoi, leur tirant d'eau et les quantités de marchandises qu'ils transportent, la nature du convoi (remorqué, poussé ou accouplé), ainsi que la date du départ, de l'arrivée, des arrêts et des manœuvres les plus importantes ;
 - c) des données sur les entraves à la navigation, la détérioration des conditions sur le chenal ou les défauts de balisage ;
 - d) des données sur la relève des personnes chargées de la conduite du bateau, dans la mesure où elles exercent leur fonction sur le pont ou à la timonerie, en précisant l'heure de la relève ;
 - e) des données concernant des accidents et des avaries avec indication de tous les détails ;
 - f) des données concernant les travaux et les réparations les plus importants effectués à bord au cours du trajet ;
 - g) des données relatives à d'autres événements et mesures importants qui ne sont pas énumérés sous les points a) à f), ainsi que des indications concernant les maladies graves de personnes se trouvant à bord, l'organisation d'exercices et les contrôles effectués conformément à l'article 11.09.

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

3. Les bateaux de sport étrangers doivent avoir à bord les documents de bord prescrits dans leur Etat d'origine.
4. Par dérogation à l'article 1.10, point 5, les bateaux immatriculés avant le 28 avril 1993 ne sont pas tenus de porter la plaque du côté tribord.
5. Les bateaux utilisés à des fins sportives ou de plaisance et dont la longueur de la coque est comprise entre 2,5 et 24 m ne peuvent, en outre, être exploités que s'ils répondent aux prescriptions des Règles de sécurité pour les bateaux de sport (Bulletin des lois fédérales N° 19/1996, version du Bulletin des lois fédérales II N°302/1998), les embarcations suivantes étant exemptées de cette prescription :
 - a) bateaux destinés exclusivement aux courses, dûment marqués par le fabricant, y compris des embarcations à rames de course et d'entraînement ;
 - b) canoës, kayaks, gondoles et pédalos ;
 - c) bateaux historiques à l'état originaire et copies de bateaux historiques conçus avant 1950 fabriqués en majeure partie de matériaux originaires et dûment marqués par le fabricant ;
 - d) prototypes de bateaux, s'ils n'ont pas été mis en exploitation dans l'UE ;
 - e) canots construits pour des besoins personnels, s'ils n'ont pas été mis en exploitation dans l'UE dans les 5 ans suivant leur fabrication ;
 - f) bateaux à ailes portantes ;
 - g) bateaux entrés en exploitation dans l'UE avant le 16 juin 1998 (les documents faisant foi) ;
 - h) bateaux de sport immatriculés à l'étranger naviguant sur les cours d'eau visés à l'article 1 pendant moins de trois mois au cours d'une année civile.
6. Par dérogation au point 1 de l'article 9.05, le registre des hydrocarbures peut également être établi selon le modèle figurant à l'**Annexe 11**.
7. L'exemplaire des Règles de la navigation devant se trouver à bord de chaque bateau, à l'exception des menues embarcations et des bateaux sans équipage peut être remplacé par une version électronique des Règles de la navigation sur les voies d'eau intérieures en vigueur, accessible à tout moment.

Article 11.08

Carte d'identité du batelier

1. A la demande d'une entreprise de navigation ou d'une entreprise effectuant des transports pour son propre compte, la Chambre fédérale des industries et des

métiers, Association professionnelle des entreprises de navigation, doit délivrer des cartes d'identité du batelier, conformes au formulaire figurant à l'**Annexe 12**, aux membres de l'équipage des bateaux effectuant des transports transfrontaliers et appartenant aux entreprises de navigation autrichienne ou effectuant des transports transfrontaliers pour leur propre compte, ainsi qu'aux autres personnes travaillant à bord de ces bateaux ainsi qu'aux membres de leur famille les accompagnant.

2. Les documents suivants doivent être joints à la demande :
 - a) pour les ressortissants autrichiens : un passeport ou un document tenant lieu de passeport ; les enfants de moins de douze ans qui sont à inscrire sur la carte d'identité du batelier doivent être inscrits dans le passeport ou dans le document tenant lieu de passeport de la personne ayant présenté la demande ;
 - b) pour les d'étrangers :
 - aa) un passeport ou un document tenant lieu de passeport ; les enfants de moins de douze ans qui sont à inscrire sur la carte d'identité du batelier doivent être inscrits dans le passeport ou le document tenant lieu de passeport de la personne ayant présenté la demande ;
 - bb) un permis de séjour délivré par la police des étrangers dans la mesure où l'existence de ce permis ne ressort pas déjà du passeport ou du document tenant lieu de passeport.

3. La carte d'identité du batelier est également délivrée sur demande dans les cas suivants :
 - a) si la carte d'identité est devenue inutilisable ou si des rectifications sont nécessaires au sujet de plusieurs inscriptions, ou bien si la photographie apposée sur la carte d'identité ne permet plus de reconnaître avec certitude l'identité du titulaire et que la carte d'identité est présentée en même temps pour invalidation ;
 - b) si la carte d'identité du batelier a été perdue, à condition de justifier la perte en présentant une attestation de la perte délivrée par la police.

4. Une carte d'identité du batelier ne peut être délivrée à un ressortissant autrichien mineur qu'en appliquant par analogie la disposition de l'article 11 de la Loi sur les passeports de 1969 (Bulletin des lois fédérales N° 422) modifiée dernièrement par la Loi fédérale publiée dans le Bulletin des lois fédérale I N° 44/2001. L'autorisation du représentant légal est présumée être accordée si le mineur est titulaire d'un passeport valide pour tous les Etats du monde.

5. La durée de validité de la carte d'identité du batelier d'un ressortissant autrichien doit être limitée en fonction du délai de validité de son passeport ou du document tenant lieu de passeport. La durée de validité de la carte d'identité du batelier d'un étranger doit être limitée en fonction du délai de validité du permis de séjour, sans toutefois dépasser le délai de cinq ans, et pouvant être prorogée à deux reprises.

6. La carte d'identité du batelier n'est plus valable du moment où le passeport ou le document tenant lieu de passeport, en vertu duquel elle a été délivrée, est retiré ou déclaré non valable. En outre, la carte d'identité du batelier délivrée à un étranger n'est plus valable si une interdiction de séjour, un bannissement ou une expulsion juridique ont été prononcés contre l'étranger ou que le permis de séjour expire pour une autre raison. Dans un tel cas, la carte d'identité du batelier doit être remise sans délai à la Chambre d'industrie, Association professionnelle des entreprises de navigation (*Wirtschaftskammer Österreich, Fachverband des Schifffahrtsunternehmungen*).
7. Lorsqu'une personne quitte le service d'une entreprise de navigation, cette dernière doit remettre sans délai la carte d'identité du batelier à la Chambre d'industrie, Association professionnelle des entreprises de navigation (*Wirtschaftskammer Österreich, Fachverband des Schifffahrtsunternehmungen*).
8. Les cartes d'identité du batelier délivrées avant le 28 avril 1993 sont considérées comme étant des cartes d'identité du batelier au sens du présent Règlement.

Article 11.08a

Mesures spéciales de protection contre la détérioration des capacités physiques et psychiques à la conduite du bateau

1. Toute personne se trouvant dans un état s'étant détérioré suite à l'ingestion d'alcool ou d'autres substances psychotropes ou suite à une excitation ou fatigue inhabituelle est considérée physiquement et psychiquement inapte à conduire un bateau ou un convoi.
2. Dans le cas d'une concentration d'alcool égale ou dépassant 0,5 g/l (0,5 pro mille) dans le sang et égale ou dépassant 0,25 mg/l dans l'air exhalé, l'état de la personne en question est considéré dans tous les cas comme détérioré suite à la consommation d'alcool ; par contre, dans le cas d'une concentration d'alcool égale ou dépassant 0,1 g/l (0,1 pro mille) dans le sang et égale ou dépassant 0,05 mg/l dans l'air exhalé, l'état du conducteur du bateau ou du convoi est considéré comme détérioré suite à l'utilisation d'alcool.
3. L'état d'un conducteur de bateau ou de convoi de la flotte marchande est dans tous les cas considéré comme détérioré pour des raisons de fatigue après 16 heures de service au cours d'une période de 24 heures.

Article 11.09

Prescriptions générales d'exploitation à l'égard de la navigation

1. Si l'équipage d'un bateau comprend plus de deux personnes, le conducteur du bateau doit établir dans une instruction de service (« Plan d'actions en cas

d'alerte »), les devoirs et obligations des membres de l'équipage en cas d'incendie, si le bateau fait eau et en cas de danger de noyade pour les personnes ; cette instruction doit être portée à la connaissance de l'équipage et affichée à bord.

2. L'équipage doit être instruit, de manière appropriée, de l'usage des équipements de sauvetage, d'extinction de feu, d'assèchement et d'étanchéité des voies d'eau qui se trouvent à bord. Chaque mois, au cours de l'exploitation du bateau, des exercices avec ces équipements doivent être effectués conformément au « Plan d'actions en cas d'alerte ».
3. Au cours de l'exploitation des bateaux, à l'exception des bateaux de sport, l'état de fonctionnement des équipements de sauvetage, d'extinction de feu, d'assèchement et d'étanchéité des voies d'eau à bord doit être contrôlé au moins tous les deux mois ; à cette occasion, le matériel inutilisable doit être éliminé et remplacé.
4. Les écoutes donnant accès à des locaux sous le pont et qui ne sont pas protégées par des surbaux ou des garde-fous d'une hauteur suffisante doivent être tenues fermées, à moins que l'exploitation du bateau n'exige de les tenir ouvertes. S'il est indispensable de les tenir ouvertes, la zone dangereuse doit être signalée de façon appropriée et éclairée en cas de besoin. Les sorties de secours doivent être dégagées de toute cargaison et de tout équipement et ne doivent pas être verrouillées.
5. L'entrée dans les roues à aubes ne doit se faire qu'avec la permission du conducteur du bateau et du responsable du fonctionnement des machines pour autant que les roues à aubes soient fixées par des chaînes ou par tout autre dispositif de blocage.
6. Les canots de sauvetage doivent être utilisables à tout moment aux fins de sauvetage, et ne doivent pas être chargés. La mise à l'eau de canots de sauvetage avec des personnes à bord est interdite.
7. Les installations servant à l'embarquement et au débarquement des personnes ainsi qu'au passage d'un bateau à un autre stationnant latéralement, à la rive ou au quai doivent être aménagées et éclairées, si besoin est, de façon à ne pas compromettre la sécurité des personnes.
8. Lors du ré amarrage du bateau, le conducteur du bateau doit voir de la timonerie les lieux de travail en service sur le pont. Si une telle possibilité n'existe pas en raison de la construction du bateau ou de la répartition de la cargaison :
 - un autre membre de l'équipage se trouvant à portée de voix du conducteur du bateau ou se trouvant en contact radiotéléphonique avec ce dernier doit surveiller le lieu de travail concerné ou
 - il convient de posséder un équipement optique auxiliaire assurant un angle de vision suffisant et une image claire, sans parasites.

Article 11.10Transport des passagers

1. Pour embarquer et débarquer des passagers, les bateaux à passagers ne peuvent s'amarrer qu'aux quais destinés à ces fins par les autorités compétentes. Lorsque des bateaux à passagers souhaitent s'amarrer au quai, les autres bateaux sont tenus de le dégager sans délai.
2. Lorsqu'un responsable du quai est désigné, il règle la navigation à cet endroit, les conducteurs de bateau étant tenus de se conformer à ses ordres. Des bateaux autres que les bateaux à passagers ne peuvent s'amarrer qu'avec l'autorisation du responsable.
3. Pour embarquer et débarquer, les passagers ne doivent utiliser que les entrées et sorties, accès et escaliers à bord destinés à cette fin. Les passagers ne peuvent embarquer ou débarquer que sur autorisation du conducteur du bateau ou de la personne désignée par ce dernier.
4. Les échelles de coupée destinées à l'usage des passagers doivent être aménagées de façon antidérapante, avoir une largeur de 0,60 m et être munis des deux côtés d'un garde-fou solide, d'au moins 1 m de hauteur, à main courante et avec au moins deux étais.
5. Le conducteur du bateau ne doit autoriser l'embarquement et le débarquement des passagers qu'après avoir solidement amarré le bateau à passagers et après avoir vérifié :
 - a) que la montée et la descente des passagers au/du quai est possible sans danger,
 - b) que le quai est suffisamment éclairé pendant la nuit.
6. Les passagers doivent se tenir de manière à ne pas compromettre la sécurité à bord. Il convient de refuser le transport de personnes susceptibles de présenter des risques pour l'exploitation du bateau ou la tranquillité des autres passagers.
7. Dans l'intérêt de la sûreté de la navigation, le conducteur du bateau doit veiller à la bonne répartition des passagers à bord et au dégagement de l'accès aux sorties.
8. Sans l'autorisation du conducteur du bateau, il est interdit aux passagers d'entrer dans la timonerie, la salle des machines et d'autres locaux et surfaces du pont qui ne leur sont pas réservés et qui sont signalés de façon appropriée.
9. De nuit, les locaux réservés aux passagers doivent être éclairés de manière suffisante. L'éclairage ne doit pas gêner la visibilité des feux de signalisation de nuit et produire un effet d'éblouissement.

10. Les opérations de chargement/déchargement ne doivent pas compromettre la sécurité des passagers. Lorsque les locaux réservés aux passagers sont partiellement utilisés pour stocker des marchandises, le nombre maximal autorisé de passagers se réduit d'un passager pour chaque demi-mètre carré de surface chargée. Il est interdit de transporter des marchandises dangereuses, dans le sens des Règles ADN, en même temps que des passagers.
11. Le chargement de carburants et de combustibles liquides ne doit se faire qu'en absence des passagers, à l'exception des matières ayant un point d'inflammation inférieur à 55° C contenues dans des récipients d'une capacité inférieure à 20 l ainsi que des substances ayant un point d'inflammation supérieur à 55° C.
12. Les bateaux à passagers qui ont des passagers à bord ne doivent pas naviguer en convoi ; cette disposition ne s'applique pas aux bateaux autorisés à ces fins par l'autorité compétente.

Article 11.11

Exploitation des bacs

1. Les charges maximales admises du bac, y compris la charge unique maximale admise, le nombre maximal admis de passagers et le port en lourd total du bateau doivent être indiqués de manière bien visible et indélébile sur des panneaux apposés au bac.
2. L'exploitation des bacs ne doit s'effectuer qu'entre des quais agréés par les autorités compétentes pour le trafic des bacs, le trajet à suivre entre deux quais devant être le plus court possible.
3. Le conducteur de bateau ou la personne habilitée par ce dernier ne doit permettre l'accès ou la descente des piétons ou des véhicules que si le bac est solidement amarré au quai et après avoir vérifié qu'il est possible de monter ou de descendre sans danger, ainsi que de charger et de décharger des marchandises. Il doit veiller à ce que la charge maximale admise et le nombre maximal admis de passagers ne soient pas dépassés ; à cette fin, il peut exiger, avant la montée sur le bac, des documents attestant le poids du véhicule et du chargement ainsi que leurs dimensions. En cas de besoin, le conducteur de bateau doit régler la circulation sur le bac.
4. Le conducteur de bateau doit s'assurer que les personnes, les véhicules et les marchandises sont répartis sur le bac de façon à ne pas causer de risques ou d'entraves pendant le trajet, à la montée ou à la descente, au chargement ou au déchargement, ainsi que pendant les manœuvres du bateau.
5. Lorsque des véhicules sont transportés en même temps que des passagers, les passagers ne peuvent monter qu'une fois ces véhicules installés à demeure sur le bac. A l'arrivée, les passagers doivent quitter le bac avant les véhicules.

6. Les véhicules doivent monter sur le bac à une vitesse telle qu'ils puissent être arrêtés à tout moment. En montant et pendant la traversée, seul le conducteur doit rester dans le véhicule, les autres personnes occupant la voiture ne peuvent remonter qu'à la fin de la traversée, lorsque la voiture aura quitté le bac. Pour autant que leur poids le permette, les véhicules à deux roues peuvent être poussés.
7. Les roues des véhicules doivent être bloquées de sorte à empêcher le véhicule de rouler ou de glisser.
8. Les conducteurs des véhicules à moteur doivent arrêter le moteur après la montée.
9. Pendant la traversée, les passagers doivent se tenir dans les locaux et aux endroits leur étant destinés.
10. Le transport de passagers en même temps que de marchandises dangereuses dans le sens de l'ADN ou d'autres marchandises susceptibles de blesser les passagers est interdit ; cette disposition ne s'applique pas à l'équipage accompagnant de tels transport.
11. Les marchandises doivent être disposées de façon à ne pas compromettre la sécurité des passagers.
12. Les animaux doivent être tenus ou chargés de manière à ne pas compromettre l'exploitation du bac et à ne pas causer de danger ou de gêne pour les passagers. Les animaux d'attelage doivent être dételés et tenus ferme par le cocher.
13. Pendant la traversée, les ouvertures dans les garde-fous du bac servant à la montée ou à l'accès doivent rester fermées.
14. Seuls les bateaux motorisés peuvent être utilisés comme bacs naviguant librement.
15. La circulation des bacs sera interrompue en période de charriage couvrant en moyenne trois dixièmes de la largeur du fleuve.

Article 11.12

Prévention de la pollution des eaux

1. Il est interdit de jeter, de déverser ou de laisser tomber ou s'écouler d'une autre manière à partir des bateaux et des matériels flottants des objets solides ou d'autres substances de nature à constituer une entrave ou un danger pour la navigation ou étant des marchandises dangereuses au sens des Règles ADN.
2. La pollution par des hydrocarbures ou des combustibles ne doit pas dépasser le niveau inévitable dû à l'état des équipements.

3. L'autorisation visée à l'article 9.07 n'est pas applicable aux ports et aux écluses ni aux secteurs de la voie d'eau visés à l'**Annexe 13**. Sur les secteurs de la voie d'eau énumérés à l'Annexe 13, seuls les bateaux et les matériels flottants agréés par l'autorité compétente à des fins de collecte et de traitement industriel des eaux huileuses (eaux de fond de cale) et disposant de séparateurs assurant une concentration inférieure à 10 mg/l sont autorisés à déverser des eaux de fond de cale dans la voie d'eau.
4. Le déversement dans la voie d'eau des eaux usées ménagères non traitées n'est permis que si le nombre admis de personnes à bord ne dépasse pas 10.
5. Les matières dangereuses ne peuvent être transbordées qu'aux installations de navigation agréées à cet effet ; l'avitaillement du bateau en carburant et matériaux d'exploitation n'est pas considéré comme étant un transbordement de matières dangereuses. Il convient d'obtenir l'autorisation des autorités de la surveillance de la navigation avant de réduire le chargement d'un bateau en cas d'avarie par transbordement sur un autre bateau.
6. Le nettoyage des citernes à cargaison des bateaux-citernes et des cales des bateaux ayant été chargés de matières dangereuses en vrac n'est autorisé que dans des ports disposant d'installations appropriées permettant de collecter et d'épurer les eaux de lavage des citernes ainsi que de collecter les restes des cargaisons par des personnels formés à cet effet.
7. Les bateaux-citernes présentant une fuite et perdant par la suite leur cargaison doivent entrer dans le port pétrolier le plus proche pour vider ou rendre étanche la citerne présentant une fuite. Cette disposition ne s'applique pas si la citerne en question peut être vidée ou rendue étanche, avant que le bateau n'arrive au port, dans une installation de transbordement de produits pétroliers située à l'extérieur du port pétrolier.
8. Si des matières visées au point 1 ci-dessus et au point 1 de l'article 9.03 ont été déversées dans l'eau ou risquent de s'écouler, le conducteur du bateau doit prendre sans délai toutes les mesures en vue d'éliminer ou de prévenir la pollution.
9. Les conducteurs de bateau sont tenus d'aviser sans délai l'autorité de la surveillance de la navigation la plus proche de tout déversement de matières visées au point 1 ci-dessus ou au point 1 de l'article 9.03. La notification doit contenir ce qui suit :
 - a) le type, le nom, l'appartenance nationale et le numéro officiel du bateau expédiant le message ;
 - b) le lieu de la pollution ;
 - c) le nom du bateau ayant procédé au déversement ;
 - d) les conditions hydrométéorologiques sur les lieux de l'accident (visibilité, force et direction du vent, courant, température de l'eau) ;

- e) le caractère de la pollution en surface, en donnant des indications aussi précises que possibles sur la matière nocive ;
 - f) la diffusion de la pollution en surface ;
 - g) les dimensions de la surface polluée.
10. Tout cas de déversement de matières visées au point 1 ci-dessus et au point 1 de l'article 9.03 sera enregistré dans le journal de bord.
11. Les autorités de la surveillance de la navigation et les autorités d'immatriculation du bateau peuvent contrôler les installations destinées à la collecte des matières visées au point 1 ci-dessus et au point 1 de l'article 9.03 et disposer le recyclage de ces matières dans un port.
12. Il est interdit d'ajouter aux eaux de fond de cale du compartiment des machines des détergents ou des émulseurs à l'exception des matières n'empêchant pas l'épuration des eaux de fond de cale et certifiées comme telles par les stations de collecte.

Article 11.13

Manifestations

1. Les manifestations, notamment celles de nature à entraîner un rassemblement de bateaux ou de matériels flottants sur la voie d'eau (manifestations sportives nautiques, fêtes nautiques, etc.), y compris les entraînements et répétitions en vue de telles manifestations, sont soumises à l'autorisation délivrée par l'autorité compétente.
2. L'autorisation visée au point 1 sera délivrée, à condition que soient assurés, par des mesures appropriées, la sécurité de la navigation et des personnes, la fluidité du trafic de la navigation commerciale, l'ordre à bord ainsi que l'ordre de stationnement des bateaux, la protection des personnes contre les bruits excessifs, la protection de l'air et des eaux contre toute pollution, la protection des rives et des installations ainsi que des ouvrages d'infrastructure de régularisation et de protection, l'exécution des travaux hydrotechniques ou des travaux autorisés en vertu de la législation relative aux voies d'eau ou nécessaires dans l'intérêt de la gestion des eaux, et qu'un service de surveillance et de sauvetage soit prévu.
3. Si l'accomplissement des conditions énoncées ci-dessus n'est pas compromis de ce fait, l'autorité peut, le cas échéant, déroger à certaines prescriptions des présentes Règles et concernant
- a) les marques d'identification des bateaux ;
 - b) les règles de navigation ;
 - c) le gréement des bateaux à voile ;

- d) l'utilisation des matériels flottants ;
- e) la pratique du ski nautique et des sports similaires ;
- f) les restrictions concernant la baignade, la natation et la plongée sportive ;
- g) les règles de la navigation sur le Donaukanal de Vienne et
- h) le trafic dans le port.

Article 11.14

Transports spéciaux

1. L'autorisation d'effectuer un transport spécial conformément à l'article 1.21 est délivrée par l'autorité compétente sur demande de la personne souhaitant effectuer le transport. La demande doit comprendre des données sur le bateau ou le matériel flottant envisagé, la date prévue et le parcours du transport ainsi qu'une description détaillée de la réalisation du transport.
2. L'autorisation est délivrée à condition que soient assurés, par des mesures appropriées, la sécurité de la navigation et des personnes, la fluidité du trafic des bateaux marchands, l'ordre à bord et au lieu de stationnement, la protection des personnes contre des bruits excessifs, la protection de l'air et des eaux contre toute pollution, la protection des rives et des installations ainsi que des ouvrages de l'infrastructure de régularisation et de protection, l'exécution des travaux hydrotechniques ou des travaux autorisés en vertu de la législation relative aux voies d'eau ou nécessaires dans l'intérêt de la gestion des eaux. A cette fin notamment,
 - a) le nombre des membres de l'équipage et leur qualification doivent suffire pour permettre de répondre aux exigences mentionnées et
 - b) tous les équipements nécessaires au transport spécial doivent se trouver à bord (par exemple, matériel de sauvetage, feux de signalisation, moyens de signalisation).
3. L'autorisation est délivrée sous la forme d'un permis de transport conforme au modèle figurant à l'**Annexe 14** et constituant un justificatif suffisant. Pour satisfaire aux prescriptions visées au point 2, des conditions spécifiques peuvent être établies lors de la délivrance de l'autorisation et doivent être portées sur le permis de transport.
4. Si des raisons de sécurité de la navigation ou des personnes l'exigent, il est prescrit que des autorités de la surveillance de la navigation accompagnent le transport ; pour ce faire, des taxes de surveillance seront à payer par le titulaire du permis de transport.

5. Le titulaire du permis de transport est tenu d'observer, au cours du transport, les mesures prévues ou les prescriptions imposées et d'avoir à bord le permis de transport.
6. Sauf autorisation expresse, il est interdit d'effectuer des transports spéciaux de nuit ou par visibilité réduite.
7. Le transport de passagers est interdit dans le cadre des transports spéciaux ; le transport de marchandises n'est permis que dans la mesure où il n'entrave pas l'exécution de transports spéciaux. Le transport de marchandises sur des radeaux est interdit.
8. L'assemblage des radeaux n'est permis qu'immédiatement avant le commencement du flottage, les radeaux devant être disloqués dès la fin du trajet. Les parties du radeau doivent être fixées de manière que le radeau puisse flotter en toute sécurité.
9. Les interdictions de dépassement visées à l'article 6.11 ne s'appliquent pas à l'égard des transports spéciaux.
10. Sauf dispositions contraires des présentes Règles ou sauf prescriptions contraires prévues par l'autorité pour un transport spécial, les prescriptions relatives aux bateaux non motorisés, à l'exception des articles 1.10, 1.11, 2.01 à 2.05, 4.01 et 4.02, s'appliquent aux matériels flottants ou aux établissements flottants.

Article 11.15

Approvisionnement en combustibles (avitaillement)

1. A l'exception de menues embarcations, les bateaux ne peuvent s'avitailer qu'aux installations nautiques prévues par les autorités à cet effet ou à partir de bateaux avitailleurs possédant un permis d'exploitation valide.
2. Avant le commencement du processus d'avitaillement, les responsables des parties participantes (le bateau avitaillé et la station d'avitaillement ou le bateau avitailleur) doivent compléter un questionnaire, conformément à l'**Annexe 15**. Le processus d'avitaillement ne doit commencer qu'une fois remplies toutes les exigences figurant sur le questionnaire.
3. Les liaisons entre le bateau avitaillé et la station ou le bateau avitailleur doivent être établies de manière que la conduite de combustible ne soit pas surchargée au cours de l'avitaillement.
4. Le conducteur du bateau avitaillé doit désigner une veille d'avitaillement assurant la surveillance ininterrompue de l'orifice de déversement au cours du processus d'avitaillement.

5. Il convient d'assurer un canal de communication fiable et direct entre la veille d'avitaillement et l'avitailleur (la personne responsable du processus à la station d'avitaillement ou sur le bateau avitailleur). Si toute communication orale (directe ou par radio) est impossible, il est nécessaire que l'avitailleur et la personne responsable de la veille d'avitaillement conviennent, avant le commencement de l'avitaillement, des gestes requis pour communiquer.
6. L'avitailleur doit interrompre le processus d'avitaillement si la personne assurant la veille à bord du bateau avitaillé a quitté sa place ou s'il n'existe plus de contact fiable avec elle.
7. Le questionnaire dûment complété doit être conservé à la station d'avitaillement pendant trois mois. Sur demande des autorités de la surveillance de la navigation, il convient de leur présenter les inscriptions pour qu'elles en prennent connaissance. Une copie du questionnaire est délivrée au conducteur de bateau sur sa demande.

Chapitre 2

MARQUES D'IDENTIFICATION, MARQUES ET ECHELLES DE TIRANT D'EAU DES BATEAUX

Article 12.01

Marques d'identification des bateaux, à l'exception des menues embarcations

1. En sus de l'article 2.01, point 1a), les bateaux dont l'exploitation est autorisée en Autriche doivent porter, à défaut d'un nom, soit le nom complet de la personne physique ou morale habilitée à disposer du bateau, soit son abréviation généralement acceptée, suivi d'un numéro.
2. En sus de l'article 2.01, point 1 b), les bateaux dont l'exploitation est autorisée en Autriche et qui sont inscrits au registre autrichien des bateaux de navigation intérieure doivent porter à la poupe le nom du lieu d'enregistrement et les bateaux dont l'exploitation est autorisée en Autriche sans être inscrits au registre autrichien des bateaux de navigation intérieure doivent porter à la poupe le nom du port d'attache du bateau.
3. Par dérogation au point 6 de l'article 2.01, l'obligation de porter le pavillon d'Etat n'est pas en vigueur sur les voies d'eau ne constituant pas des secteurs frontaliers.

Article 12.02

Marques d'identification des menues embarcations

1. Par dérogation au point 1 et 2 de l'article 2.02, sur les menues embarcations des Autorités fédérales ne portant pas de marque d'enregistrement officielle, le nom du bateau ainsi que le nom et l'adresse du département qui en dispose peuvent être remplacés par des lettres ou des chiffres à établir par l'administration compétente.
2. Les prescriptions relatives aux marques d'identification des menues embarcations ne s'appliquent pas aux bateaux motorisés servant exclusivement à des courses sportives et uniquement au cours de manifestations autorisées par les autorités, y compris les exercices et les entraînements autorisés. Cette exception ne s'applique que sur la partie des eaux sur laquelle la manifestation a été autorisée par l'autorité compétente. Les bateaux doivent être marqués de façon à pouvoir être identifiés à tout moment.

Article 12.03

Marques d'enfoncement et échelles de tirant d'eau

1. Par dérogation au point 1 de l'article 2.04, les menues embarcations dont l'exploitation est autorisée en Autriche et utilisés à des fins commerciales doivent porter au moins une paire de marques d'enfoncement apposées sur le milieu du bateau.
2. Par dérogation au point 2 de l'article 2.04, les bateaux dont l'exploitation est autorisée en Autriche, à l'exception des menues embarcations, doivent porter des échelles de tirant d'eau conformes au modèle figurant à l'**Annexe 16**. Sur les bateaux agréés à l'exploitation avant le 28 avril 1993 les échelles de tirant d'eau peuvent être apposées conformément aux prescriptions antérieurement valables.

Chapitre 3

SIGNALISATION VISUELLE DES BATEAUX

Article 13.01

Signalisation de nuit des menues embarcations faisant route

Par dérogation au point 2 de l'article 3.13, les menues embarcations motorisées, isolées et d'une longueur inférieure à 7 m, doivent porter, en faisant route de nuit, les feux prescrits au point 1 de l'article 3.13, si elles peuvent dépasser une vitesse de 10 km/h (en eau dormante) ; cette disposition ne s'applique pas aux canots de service.

Article 13.02Signalisation de nuit des bateaux en stationnement

1. Au même titre que les cas visés au point 4 de l'article 3.20, il n'est pas obligatoire de montrer le feu ordinaire blanc prescrit aux points 1 à 3 de l'article 3.20 :
 - a) lorsque la coque du bateau en stationnement se trouve entièrement entre des épis non immergés ou derrière un ouvrage longitudinal émergé du chenal (ouvrage de guidage) ;
 - b) lorsque des bateaux amarrés à la rive ou à une installation flottante sont suffisamment éclairés de la rive ou de l'installation flottante ;
 - c) lorsque des menues embarcations sont amarrées en une seule rangée le long d'une installation flottante.
2. Les feux blancs prescrits à l'article 3.23 ne sont pas obligatoires pour les bacs qui sont en stationnement dans les cas visés aux points 1 a) à 1 c), les dispositions du point 1 c), s'appliquant, dans ce cas, aux bacs d'une longueur ne dépassant pas 20 m.

Article 13.03Signalisation de nuit des matériels flottants
et des installations flottantes en stationnement

1. Par dérogation à l'article 3.25, les matériels flottants ne sont pas tenus de porter des feux lorsqu'ils sont en stationnement dans les conditions définies au point 4 a) de l'article 3.20 et aux points 1 a) et 1 b) de l'article 13.01.
2. Par dérogation à l'article 3.25, les installations flottantes dont la coque s'avance dans la voie d'eau de moins de 5 m, ne sont pas tenues de porter des feux.

Article 13.04Signalisation des bateaux de la surveillance fluviale

S'ils ne portent pas de nom, les marques distinctives (art. 3.45) des bateaux affectés à la surveillance fluviale doivent comprendre le numéro du bateau.

Article 13.05**Signalisation des bateaux des Forces armées fédérales ou de l'administration des forces armées assurant des fonctions de surveillance fluviale**

Les bateaux des Forces armées fédérales ou de l'administration des forces armées, utilisées par des militaires ou des employés de l'administration des forces armées pour assurer les fonctions de surveillance fluviale visées au point 5 de l'article 11.02, doivent porter à la proue une flamme avec le signe distinctif visé à l'article 3.45.

Article 13.06**Signalisation de bord des chaloupes des douanes**

1. Les bateaux affectés à la surveillance douanière doivent montrer en tant que signal ordonnant au conducteur de bateau de permettre aux organes douaniers de monter à bord
 - a) de jour, une flamme blanche portant l'inscription « ZOLL » (DOUANE) au-dessus d'un pavillon vert rectangulaire ;
 - b) de nuit, un feu rouge scintillant.

Cette signalisation peut être accompagnée d'un signal sonore prolongé.

2. Les conducteurs de bateau doivent obtempérer conformément au point 1.

Article 13.07**Signalisation de nuit des engins flottants**

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

Article 13.08**Signalisation des bateaux par visibilité réduite**

Par visibilité réduite, les bateaux effectuant des travaux dans la voie navigable doivent installer, outre la signalisation prescrite aux articles 3.27 ou 3.41, du ou des côtés où le passage est interdit, deux bouées radar sur la ligne de jonction la plus courte avec la rive, de manière que les autres bateaux puissent les identifier distinctement sur l'écran radar.

Article 13.09

ANNULE

Article 13.10

ANNULE

Article 13.11

Signalisation supplémentaire des bateaux faisant route
et transportant certaines marchandises dangereuses

Les bateaux qui ne sont pas tenus de montrer la signalisation visée au point 1 de l'article 3.14 ou au point 1 de l'article 3.32 tout en possédant un Certificat d'agrément pour des marchandises dangereuses conformément au point 8.1.8 de l'Annexe 1 aux Règles ADN et observant les règles de sûreté applicables aux bateaux transportant des marchandises dangereuses et devant porter, en vertu des Règles ADN, un feu ou un cône bleu, peuvent, en s'approchant des écluses, porter un feu ou un cône bleu conformément au point 1 de l'article 3.14 ou au point 1 de l'article 3.32 s'ils veulent être éclusés avec un bateau devant porter un feu ou un cône bleu conformément au point 1 de l'article 3.14 ou au point 1 de l'article 3.32.

Article 13.12

Signalisation de nuit des bacs de pontons des Forces armées fédérales
et de l'administration des forces armées

Si les dérogations visées au point 6 de l'article 13 de la Loi sur la navigation ne sont pas applicables, les bacs de pontons des Forces armées fédérales et de l'administration des forces armées faisant route doivent porter de nuit la signalisation suivante :

- a) en fonction des dimensions du bac, quatre ou six feux blancs à une hauteur supérieure à 1,5 m, en tant que feux de mât ;
- b) un feu vert ordinaire à tribord et un feu rouge ordinaire à bâbord, à une hauteur supérieure à 1 m, en tant que feux de bord ;
- c) sur chaque engin poussé, un feu blanc ordinaire à une hauteur supérieure à 0,75 m, en tant que feu de poupe.

Chapitre 4

NIVEAU DE PRESSION ACOUSTIQUE, SIGNALISATION SONORE DES BATEAUX - RADIOTELEPHONIE

Article 14.01

Niveau de pression acoustique

1. Par dérogation au point 5 de l'article 4.01, à bord des bateaux agréés à l'exploitation avant le 28 avril 1993, le niveau de pression acoustique pondéré dans la timonerie, à la hauteur de la tête de l'homme de barre, ne doit pas dépasser 75 dB (A).
2. L'utilisation de bateaux de sport dont le bruit de fonctionnement n'est pas amorti conformément aux exigences techniques actuelles, est interdite. Le bruit de fonctionnement est mesuré sur la base de l'ÖNORM EN ISO 14 509 « Menues embarcations – Mesure du bruit émis par des bateaux de sport motorisés », le niveau de pression acoustique pondéré ne devant pas dépasser 75 dB (A).

Article 14.02

Signaux sonores interdits

L'usage de signaux sonores pour la communication bateau-rive conformément aux dispositions du point 2 de l'article 4.03 est interdit sur les secteurs proches d'agglomérations situées le long des voies d'eau.

Article 14.03

ANNULE

Article 14.04

Radiocommunications obligatoires

1. L'obligation prescrite au point 2 de l'article 4.04 est également en vigueur lors de la navigation à l'intérieur du pays.
2. A bord des bateaux motorisés faisant route, à l'exception des menues embarcations, des bacs et d'engins flottants, l'installation radiotéléphonique doit être branchée en permanence en mode réception sur la voie 10 et sur la voie de l'écluse la plus proche accessible par radiocommunication.

3. A bord des bacs et des engins flottants faisant route, l'installation radiotéléphonique doit être branchée en permanence en mode réception sur la voie 10 et, dès l'entrée sur la zone d'une écluse jusqu'à la sortie de cette zone, sur la voie de l'écluse en question.
4. Le point 3 s'applique à l'égard des menues embarcations en cas d'utilisation volontaire d'une installation radiotéléphonique à leur bord.
5. Les dispositions visées aux points 2, 3 et 4 sont également applicables aux bateaux en stationnement si ces derniers sont parties à une avarie.
6. En s'approchant du poste de contrôle frontalier de Hainburg (km 1883,450, r.d.), les bateaux de la navigation commerciale entrant sur le territoire fédéral ou le quittant doivent communiquer au poste de contrôle frontalier de Hainburg par radio sur la voie 14 le nom, la marque d'identification, la nationalité et l'état du chargement (chargé ou à lège) ; s'il s'agit de convois, cela concerne tous les bateaux qui en font partie.
7. L'obligation visée au point 5 de l'article 4.04 ne concerne pas les bateaux de sport.

Chapitre 5

SIGNAUX REGLEMENTANT LA NAVIGATION ET BALISANT LA VOIE NAVIGABLE

Article 15.01

Signaux d'indication

1. Les dispositifs d'indication des niveaux d'eau aux stations hydrométriques et aux écluses sont considérés comme des signaux réglementant la navigation (signaux d'indication). L'indication se fait au moyen d'échelles perpendiculaires ou inclinées, avec des chiffres simples ou lumineux. La hauteur du niveau d'eau au-dessus du « zéro » est indiquée par des chiffres noirs sur fond blanc en centimètres, ou par des chiffres lumineux en décimètres. De plus, les tendances du niveau d'eau peuvent être indiquées par une flèche la pointe vers le haut (tendance à la hausse) ou vers le bas (tendance à la baisse).
2. Les dispositifs d'indication de la hauteur libre des passes des ponts sont considérés comme des signaux réglementant la navigation (signaux d'indication). L'indication se fait au moyen d'échelles chiffrées perpendiculaires (étiage du pont) ou par des chiffres lumineux. La hauteur libre de la passe est indiquée en chiffres noirs sur fond blanc en centimètres ou en chiffres lumineux en décimètres.

3. Les signaux de balisage visés à l'article 5.02 et à l'Annexe 8 sont considérés comme des signaux réglementant la navigation (signaux d'indication). Des feux rythmiques sont installés de nuit en fonction des exigences de la navigation.

Article 15.02

Installation des signaux réglementant la navigation

1. Si les signaux réglementant la navigation sont installés de manière à n'être visibles que lors du déplacement dans une seule direction, les prescriptions de ces signaux ne s'appliquent que dans cette direction. Lorsque les prescriptions des signaux réglementant la navigation portent sur un secteur déterminé et sur le trafic dans les deux sens, les signaux respectifs sont placés aux deux extrémités du secteur concerné dont la longueur approximative est indiquée en mètres sur des panneaux supplémentaires triangulaires dont les pointes indiquent le sens d'application.
2. Des signaux additionnels installés au-dessus des signaux réglementant la navigation indiquent la distance en mètres entre l'emplacement du signal et l'endroit auquel se réfère la prescription de ce dernier.
3. Les signaux additionnels installés placés au-dessous des signaux réglementant la navigation servent à des fins d'explication, d'extension ou de restriction de l'application du signal en question.

Article 15.03

Balisage des aires pour la navigation des motos nautiques et des aires d'amerrissage

1. Les aires pour la navigation des motos nautiques doivent être balisées d'un nombre suffisant de bouées sphériques jaunes d'un diamètre supérieur à 500 mm, pour que l'aire en question soit clairement visible. En aval et en amont de cette aire il convient d'installer dans tous les cas un signal E.24, réglementant la navigation, conformément à l'Annexe 8, de même qu'un signal additionnel approprié conformément au point 3 de l'Annexe 8 à la section II.
2. Les aires d'amerrissage doivent être balisées conformément aux prescriptions des Règles pour les aéroports civils (Recueil des Lois fédérales N° 313/1972).

Chapitre 6

REGLES DE NAVIGATION

Article 16.01

Prévention du remous

1. Sous réserve des dispositions énoncées aux articles 1.04 et 11.05, l'obligation d'éviter de créer des remous ou un effet de succion exagérés, conformément au point 1 de l'article 6.20 ne concerne pas les établissements flottants n'étant pas des installations de bac.
2. Sans préjudice des dispositions énoncées au point 3 de l'article 6.20, sur demande de la personne habilitée à disposer d'un bateau, une autorisation administrative de porter les signaux visés à l'article 3.48 peut être délivrée à un bateau dont l'état ou l'utilisation exigent une protection particulière contre les remous ou les effets de succion exagérés (par exemple travaux de plongée, travaux de forage dans le lit du fleuve), cette autorisation devant se trouver à bord du bateau à protéger.

Article 16.02

Passage aux écluses

1. L'écluse située près de la rive gauche est considérée comme « écluse gauche » et celle située près de la rive droite comme « écluse droite ». La section comprise entre les avant-signaux (points 5 et 8) est considérée comme « zone d'éclusage »
2. Les bateaux et convois à écluser doivent avoir une longueur maximum de 230 m et une largeur maximum de 23 m, leur tirant d'eau ne devant dépasser 3 m. Les conducteurs de bateau sont tenus d'observer la hauteur libre des passes des ponts traversant les écluses ou avant-ports, indiquée par le signal C.2 (Annexe 7) ou par une échelle de gabarit. Toute réduction de la hauteur libre de la passe suite à des variations du niveau de l'eau ne peut dépasser 0,15 m.
3. Les bateaux et les convois dont les dimensions dépassent celles visées au point 2, doivent recevoir l'autorisation du service de surveillance de l'écluse pour être éclusés.
4. Les bateaux équipés d'une installation radiotéléphonique pour le réseau d'informations nautiques doivent veiller dans la zone d'éclusage (point 1), sur la voie attribuée à l'écluse.
5. Dans la zone d'éclusage, les avalants doivent observer, outre les signaux visés à l'article 6.28-bis, les signaux suivants :

- a) l'avant-signal (point 6) placé à l'extrémité amont de la zone d'éclusage ;
 - b) le signal d'appel (point 7) qui n'est visible qu'à partir de l'aire d'attente et ne fonctionne que si un bateau attend l'éclusage.
6. L'avant-signal – deux feux blancs juxtaposés – a la signification suivante :
- a) deux feux fixes :
 - l'écluse est hors-service ; attendre l'appel dans l'aire d'attente de la zone d'éclusage ; les bateaux isolés, si les circonstances le permettent, peuvent attendre dans l'avant-port amont ;
 - b) deux feux rythmés :
 - les deux écluses seront probablement utilisables ; le bateau passant le premier l'avant-signal empruntera l'écluse droite, le bateau suivant, l'écluse gauche ;
 - c) feu fixe à gauche, feu rythmé à droite :
 - l'écluse droite sera probablement utilisable ;
 - d) feu rythmé à gauche, feu fixe à droite :
 - l'écluse gauche sera probablement utilisable.
7. Le signal d'appel – deux feux blancs juxtaposés – a la signification suivante :
- a) deux feux fixes :
 - attendre l'accès conformément au point b) ou c) ;
 - b) feu fixe à gauche, feu rythmé à droite :
 - continuer jusqu'à l'écluse ; l'écluse droite sera probablement utilisable ;
 - c) feu rythmé à gauche, feu fixe à droite :
 - continuer jusqu'à l'écluse ; l'écluse gauche sera probablement utilisable.
8. Les bateaux montants doivent observer, outre les signaux visés à l'article 6.28-bis, l'avant-signal (point 9) installé à la limite aval de la zone d'éclusage.
9. L'avant-signal – un feu blanc – a la signification suivante :

- a) feu fixe :
 - attendre en deçà de l'avant-signal l'autorisation d'entrer dans la zone d'éclusage ;
 - b) feu rythmé :
 - l'entrée dans la zone d'éclusage est autorisée ; entrer dans l'une des écluses en se conformant aux signaux autorisant l'entrée ou attendre l'autorisation d'entrer en deçà de l'avant-port aval.
10. Les bateaux ne sont autorisés à stationner dans la zone d'éclusage avant ou après l'éclusage que dans les conditions suivantes :
 - a) si le stationnement est nécessaire pour des raisons d'ordre nautique ou
 - b) si le personnel de l'écluse en a donné autorisation.
 11. Pendant le passage de l'écluse, l'équipage étant de service sur le pont doit se trouver à bord du bateau, à moins qu'il ne doive pas descendre à terre pour attacher les câbles. Pendant l'éclusage, l'équipage de la timonerie des bateaux motorisés doit se trouver à son poste.
 12. Dans le sas de l'écluse, les bateaux doivent avancer et se ranger de manière à ne pas gêner les bateaux qui les suivent et souhaitent entrer dans le sas.
 13. Le personnel de l'écluse doit être avisé par radiotéléphone ou téléphone de l'écluse, par des volées de cloche ou de vive voix, que le bateau ou le convoi est prêt pour l'éclusage.
 14. Dans la zone de l'écluse, les convois remorqués avalants doivent, si nécessaire, être regroupés en temps utile en vue de l'éclusage. Ils ne doivent être regroupés après l'éclusage que dans l'avant-port aval. A cette fin, ils peuvent accoster aux deux murs de quai.
 15. Les bateaux portant les signaux visés à l'article 3.14 ou 3.32 doivent le faire savoir lors de la transmission de la demande d'éclusage.
 16. Par dérogation du point 7 de l'article 6.28, des objets appropriés dépourvus de flottabilité peuvent également être utilisés comme défenses dans les écluses.
 17. Les bateaux qui, par visibilité réduite, ne sont pas à même, à l'approche de la zone d'éclusage, de discerner les feux de l'avant-signal ou du signal d'appel, doivent s'arrêter à proximité de ces signaux et annoncer leur présence au service de surveillance de l'écluse par radiotéléphone. Ils ne doivent poursuivre leur route jusqu'à l'écluse qu'avec l'autorisation du personnel assurant la surveillance

de l'écluse ; ils doivent se conformer immédiatement à l'instruction de continuer leur route.

18. Aux écluses, il est interdit de s'avitailer en combustibles ou matériaux d'exploitation ou de transborder d'un autre bateau des matières polluantes (Article 31 a) de la Loi sur les cours d'eau de 1959).

Article 16.03

Ordre de passage aux écluses

1. Par dérogation au point 3 de l'article 6.28, le passage aux écluses s'effectue selon l'ordre de l'entrée des bateaux dans la zone d'éclusage.
2. Par dérogation à l'article 6.29, les bateaux suivants bénéficient de la priorité de passage :
 - a) les bateaux utilisés à des fins de sauvetage et d'assistance ;
 - b) les bateaux des autorités de la surveillance de la navigation, des autorités du maintien de l'ordre public et du service des douanes en mission ;
 - c) les bateaux sérieusement endommagés ;
 - d) les bateaux visés au point b de l'article 6.29 ;
 - e) les bateaux à passagers circulant suivant un horaire régulier affiché et d'autres bateaux à passagers avec des passagers à bord pour autant que les autorités de la surveillance de l'écluse aient été prévenues de leur arrivée au moins une heure avant.

Après chaque éclusage de montants ou avalants bénéficiant de priorité, il convient de procéder, dans le sens respectif, à un éclusage des bateaux en attente et ne bénéficiant pas d'un tel droit.

3. Si le bateau ayant reçu le signal d'entrée n'est pas prêt à l'éclusage, il doit en informer l'autorité de la surveillance de l'écluse et le bateau qui le suit pour être éclusé.
4. Sur demande de la personne habilitée à disposer d'un bateau, le droit de priorité de passage à l'écluse peut lui être accordé en vertu du point b) de l'article 6.29, dans l'intérêt de la sécurité de la navigation ou des personnes, dans l'intérêt public ou dans l'intérêt de l'économie nationale. Le droit de priorité est délivré sous la forme d'un certificat conforme au modèle figurant à l'**Annexe 17** et tenant lieu de décision administrative. Pour bénéficier de ce droit de priorité, le certificat doit se trouver à bord du bateau.

Article 16.04

Circulation des menues embarcations dans la zone d'éclusage

1. Les avant-signaux et les signaux d'appel (points 5 à 9 de l'article 16.02) ne s'appliquent pas aux menues embarcations.
2. Les menues embarcations doivent observer dans la zone d'éclusage les signaux et panneaux d'indication spéciaux installés à leur intention.
3. Les menues embarcations doivent attendre aux aires d'attente qui leur sont assignées l'autorisation de l'autorité de la surveillance de l'écluse pour entrer dans l'écluse. Lorsque des menues embarcations sont éclusées en même temps que d'autres bateaux, elles ne doivent s'engager dans le sas qu'après ceux-ci, s'amarrer derrière eux, si possible au mur opposé, et sortir du sas après eux, en se tenant suffisamment à l'écart.
4. Les bateaux de sport non motorisés et pouvant être portés à terre par l'équipage, doivent utiliser l'ascenseur des bateaux. L'impossibilité d'utiliser cette installation est signalée par deux feux rouges superposés, installés au quai situé en amont de l'ascenseur. Dans ce cas, les menues embarcations peuvent utiliser l'écluse.
5. Les menues embarcations qui n'entendent pas être éclusées ne doivent pas pénétrer dans les avant-ports.
6. Aux écluses d'Ottensheim, Abwinden, Walsee, Melk, Altenwörth, Greiffenstein et Freudenu, l'amarrage des bateaux de sport franchissant l'écluse vers l'amont n'est permis que dans la moitié amont du sas. A ces fins, par dérogation du point 3, les bateaux de sport sont autorisés à s'amarrer à la hauteur des autres bateaux, une fois ces derniers amarrés pour l'éclusage et s'ils n'occupent pas plus de deux tiers de la largeur utile du sas. Dans ce cas, les canots de sport doivent sortir du sas avant les autres bateaux et une fois sortis maintenir leur cap et leur vitesse sans entraver la sortie des autres bateaux.
7. Au cours de l'éclusage, toutes les personnes se trouvant sur le pont des embarcations de sport doivent porter des gilets de sauvetage.

Article 16.05

Convois

1. Il est interdit aux convois poussés de remorquer.

2. L'interdiction visée au point 1 ne s'applique pas aux convois poussés d'une longueur ne dépassant pas 110 m et d'une largeur ne dépassant pas 12 m si le pousseur est autorisé à effectuer le remorquage.
3. En dehors d'un convoi poussé ou d'une formation à couple, les bateaux sans gouvernail ne peuvent naviguer que :
 - a) s'ils sont accouplés à un bateau à propulsion mécanique ou
 - b) s'ils sont accouplés dans des convois remorqués à un ou à plusieurs bateaux, assurant une manœuvrabilité suffisante à tous les bateaux remorqués.
4. A l'exception des manœuvres de déhalage, les bateaux munis d'un gouvernail ne doivent se déplacer en convoi que si la proue est orientée vers la tête du convoi.
5. Le déplacement à couple des bateaux à passagers ayant des passagers à bord est interdit ; il leur est interdit de remorquer ou d'être remorqués sauf en cas de remorquage d'un bateau endommagé.
6. Il est interdit que les bateaux portant la signalisation visée au point 1 de l'article 3.14 ou au point 1 de l'article 3.32 remorquent ou se fassent remorquer. Cette interdiction ne vise pas l'utilisation d'un bateau motorisé pour augmenter la traction lors du passage de secteurs à une vitesse de courant accrue. Le bateau augmentant la traction doit porter la signalisation visée au point 1 de l'article 3.14 ou au point 1 de l'article 3.32 correspondant à la marchandise dangereuse exigeant le plus grand nombre de feux ou de cônes bleus.
7. L'utilisation de convois poussés ou de formations à couple comprenant plus d'un bateau motorisé conformément au point 2 de l'article 1.01 n'est admise que si les bateaux motorisés sont spécialement agréés à ces fins.

Article 16.06

Navigation des embarcations de sport par visibilité réduite

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

Article 16.07

Bateaux à voile

1. Les bateaux à voile doivent être munis d'un appareil de gouverne approprié (par exemple en installant des fourches de barre) et, si leur déplacement à lège est supérieur à 250 kg, suffisant pour manœuvrer en sûreté par propulsion mécanique.

2. La navigation dans les zones d'éclusement des bateaux visés au point 1 et munis d'un propulseur mécanique d'une puissance dépassant 4,4 kW est interdite (point 1 de l'article 16.02).

Article 16.08

Matériels flottants

1. Sous réserve des dispositions de l'article 11.14, l'emploi de matériels flottants est interdit.
2. Les véhicules amphibies (des véhicules routiers capables de flotter) sont considérés comme matériels flottants.
3. Par dérogation aux dispositions du point 1 et sans préjudice des prescriptions de l'article 11.14, de jour et par bonne visibilité, l'utilisation de motos nautiques admises à l'exploitation en vertu de la Section 6 de la Loi sur la navigation est autorisée dans les limites d'une aire spécialement assignée et balisée conformément à l'article 15.03 pour autant que :
 - a) la moto nautique soit conduite par le détenteur d'une patente de conducteur de bateau de catégorie inférieure à 10 m, d'une patente de conducteur de bateau de catégorie inférieure à 20 m ou d'une patente de capitaine/conducteur de bateau de navigation intérieure catégorie B ;
 - b) toutes les personnes utilisant la moto nautique portent un gilet de sauvetage et un casque de protection ;
 - c) le titulaire d'un permis d'ouvrir une aire pour motos nautiques assure au cours des heures de travail la présence d'une embarcation de sport agréée au transport d'au moins 5 personnes ayant à son bord 2 personnes assurant une veille permanente et
 - d) le titulaire d'un permis d'ouvrir une aire pour motos nautiques enregistre les motos nautiques exploitées et leurs conducteurs et fournit ces données aux autorités compétentes sur demande.
4. Par dérogation aux dispositions du point 1 et sans préjudice des prescriptions de l'article 11.14, l'utilisation d'hydravions n'est permise que sur des plans d'eau destinés à leur amerrissage, autorisés en vertu de la législation sur les ouvrages nautiques et de celle sur l'aviation.

Article 16.09

Ski nautique et activités analogues

1. La personne visée au point 2 de l'article 6.35, point 2, doit avoir 14 ans révolus et être apte à assumer ce rôle. Outre cette personne et le conducteur du bateau, ne doivent se trouver à bord que les personnes participant à l'activité sportive en question. Il est interdit à un bateau de remorquer plus de deux personnes à la

fois. L'utilisation d'engins à propulsion mécanique sans équipage pour le remorquage et le remorquage à partir de la terre sont interdits.

2. Les bateaux remorqueurs sont tenus de traverser en ligne droite la zone de 200 m en amont et en aval respectivement des bacs en service.
3. Le bateau remorqueur et les personnes remorquées doivent se tenir à une distance d'au moins 20 mètres de tout autre bateau et des baigneurs. Le câble de traction doit être flottant et non élastique ; il ne doit pas être traîné à vide dans l'eau.
4. Lorsque les bateaux remorqueurs rencontrent ou dépassent d'autres bateaux, les personnes remorquées doivent se tenir dans le sillage de leur remorqueur.
5. Pendant la pratique du sport, les personnes remorquées doivent porter un gilet de sauvetage, une ceinture de sauvetage ou une combinaison de sauvetage.
6. Toute activité sportive avec remorquage est interdite :
 - a) dans les zones des ports publics et dans les zones d'éclusage ;
 - b) dans les passes de pont recommandées ou prescrites à la navigation, si elles sont d'une largeur inférieure à 100 m ;
 - c) dans les passages étroits du chenal ;
 - d) dans le rayon d'action d'engins flottants.
7. Dans les ports privés, la pratique d'un sport de remorquage n'est permise qu'avec le consentement de l'administration du port.
8. Le remorquage d'engins volants (par exemple parachutes, deltaplanes) est interdit.

Article 16.10

Restrictions concernant la baignade, la natation et la plongée sportive

1. Il est interdit de se baigner, de nager et de pratiquer la plongée sportive :
 - a) dans une zone s'étendant sur 100 mètres en amont et 50 mètres en aval des entrées de port, des lieux de transbordement, des quais réservés aux bateaux à passagers et aux bacs, des chantiers de constructions navales ainsi que des installations des écluses, y compris les avant-ports, du côté de la voie d'eau où se trouve l'entrée ou l'installation ;
 - b) dans le rayon d'action d'engins flottants ;
 - c) sur le secteur du Struden (km 2079,5 – 2074,8).

2. Les baigneurs, les nageurs et les plongeurs sportifs doivent se comporter de manière à n'obliger les bateaux faisant route ni de modifier leur route ni de réduire leur vitesse ; il est notamment interdit :
 - a) de nager dans la trajectoire d'un bateau faisant route ;
 - b) de s'approcher à la nage à moins de 30 mètres des bateaux faisant route.
3. Il est interdit aux baigneurs, aux nageurs et aux plongeurs sportifs de s'agripper, de grimper ou de monter à bord des bateaux faisant route et des bateaux en stationnement, ainsi qu'à leurs dispositifs d'amarrage.

Article 16.11

Utilisation des ouvrages nautiques au dépôt de combustibles de Korneuburg

Indépendamment du devoir général de précaution incombant au conducteur de bateau, tout bateau qui entend naviguer vers l'aval des ouvrages nautiques du dépôt de combustibles de Korneuburg (km 1942,060 – 1942,256 r.g.) n'est autorisé à démarrer et à entamer son déplacement pendant le programme de travail du bac à treuil Korneuburg-Klosterneuburg (km. 1941,840) que lorsque le bac est amarré à un des embarcadères et sur consentement de l'équipage du bac en ce qui concerne les manœuvres de démarrage.

C h a p i t r e 7

REGLES DE STATIONNEMENT

Article 17.01

Ancrage et amarrage

1. Il est interdit d'enfoncer des poteaux dans le chenal navigable pour maintenir les bateaux en stationnement.
2. Sauf en cas de détresse ou de transports spéciaux, les matériels flottants ne doivent pas être ancrés, mais seulement amarrés directement à la rive.
3. Sauf en cas de détresse, les coffres d'amarrage, ancres et autres dispositifs similaires ne doivent pas être utilisés pour l'amarrage à la rive.

Article 17.02Interdiction de démarrage

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

Article 17.03Mesures en cas de charriage des glaces

Lorsque la glace charriée recouvre environ les trois dixièmes de la largeur du fleuve ou que les zones de retenue risquent d'être complètement prises, les bateaux et les matériels flottants en stationnement ainsi que les établissements flottants doivent, si nécessaire, être retirés du chenal navigable et amenés sur la rive ou dans un port. Au cas où les circonstances ne le permettraient pas, il convient de les transporter dans des bassins, des bras secondaires ou à des endroits protégés de la rive et les y amarrer solidement de manière qu'ils ne puissent pas en être arrachés.

Article 17.04Garde ; surveillance des bateaux et des matériels flottants

1. Par dérogation au point 1 de l'article 7.08 une garde ne doit se trouver à bord des bateaux que :
 - a) lorsqu'ils transportent des passagers ;
 - b) lorsqu'ils transportent des matières dangereuses conformément aux Règles ADN ;
 - c) lorsqu'ils ont une fuite ;
 - d) lorsqu'ils ne sont pas de menues embarcations et doivent se tenir en dehors des ports ou des endroits protégés similaires quand la navigation est interdite conformément au point 1 de l'article 18.01 ;
 - e) lorsque, en cas de charriage de glaces (article 17.03), ils doivent se tenir en dehors des ports ou des endroits protégés similaires.
2. Lorsque plusieurs bateaux stationnent côte à côte, un passage fiable d'un bateau à l'autre étant assuré, la garde peut surveiller plusieurs bateaux à la fois.
3. Les bateaux en stationnement n'ayant pas besoin d'une garde ainsi que les matériels flottants doivent être placés sous la garde d'une personne dûment qualifiée en matière de navigation, qui sera désignée par le conducteur ou par la personne habilitée à disposer du bateau. Lorsque plusieurs bateaux et matériels

flottants stationnent à proximité les uns des autres et que l'accès à chaque unité est assuré, une seule personne peut prendre sous sa garde plusieurs bateaux et matériels flottants.

4. Lorsque, sur des bateaux et matériels flottants en stationnement, le conducteur n'est pas à bord, la garde ou la personne de surveillance est responsable de l'observation des prescriptions pertinentes du présent Règlement.
5. Les bateaux visés au point 1 b) stationnant à des endroits spécialement marqués, l'accès à leur bord de la rive étant assuré de même que la surveillance d'un spécialiste conformément aux Règles ADN, sont exemptés de cette obligation.

Article 17.05

Stationnement à proximité de bateaux effectuant certains transports de matières dangereuses

Les dispositions du point 1 de l'article 7.07 ne concernent pas les convois composés de tels bateaux lorsqu'ils sont en cours de formation ou qu'ils interrompent leur déplacement.

Article 17.06

Interdiction d'accostage

Pour charger ou décharger des marchandises, pour embarquer ou débarquer des passagers, ou bien pour s'approvisionner en combustibles, en produits d'entretien et de ravitaillement ainsi que pour prendre toutes autres mesures nécessaires à la poursuite du trajet, les bateaux ne peuvent accoster, en dehors des ports, qu'aux quais publics ou privés et à condition d'observer les prescriptions d'utilisation (affectation, règlement de stationnement). Le stationnement à d'autres endroits ne sera permis que dans des cas particuliers, avec le consentement de l'organe responsable de la surveillance fluviale, éclusière ou portuaire. L'autorisation ne sera pas donnée s'il n'est pas tenu suffisamment compte des conditions énoncées aux points 1 à 10 du paragraphe 1 de l'article 16 de la Loi sur la navigation. En cas de détresse, le conducteur du bateau est tenu d'informer sans délai l'autorité de la surveillance de la navigation la plus proche accessible de l'accostage effectué.

Article 17.07

Restrictions concernant l'utilisation des ouvrages nautiques à Dürstein

1. Les dispositions des points 2 à 4 sont applicables lors de l'utilisation par des bateaux à passagers avec des locaux pour passagers (bateaux à cabines) des ouvrages nautiques à Dürstein, km. 2008,900 (ouvrage amont) et km 2007,900 – 2008,300 r.g. (ouvrage aval).

2. De 22 h 00 à 8 h 00, l'amarrage des bateaux à cabines à l'ouvrage nautique amont ou leur démarrage est interdit.
3. Il convient que les bateaux à cabines utilisent l'ouvrage nautique aval ; l'utilisation de l'ouvrage nautique amont n'est permise que lorsque deux rangées de bateaux sont amarrées à l'ouvrage nautique aval.
4. Dans la zone desdits ouvrages nautiques, il est interdit de jeter des ordures des bateaux sur la rive.

Article 17.08

Restrictions concernant l'utilisation des ouvrages nautiques à Weissenkirchen

1. Les dispositions des points 2 à 7 sont applicables lors de l'utilisation par des bateaux à passagers avec des locaux pour passagers (bateaux à cabines) des ouvrages nautiques à Weissenkirchen, km 2013,400 r.g. (ouvrage amont) et km 2013,300 r.g. (ouvrage aval).
2. De 18 h 00 à 8 h 00, le stationnement des bateaux à cabines à l'endroit de l'ouvrage nautique aval est interdit.
3. Il convient que les bateaux à cabines arrivant à Weissenkirchen avant le départ du dernier bateau à passagers de la ligne locale de transport utilisent l'ouvrage nautique aval et, une fois l'ouvrage nautique amont libre avant 20 h 00, s'amarront à ce dernier.
4. Il convient que les bateaux à cabines arrivant à Weissenkirchen après le départ du dernier bateau à passagers de la ligne locale de transport utilisent l'ouvrage nautique amont.
5. L'utilisation de haut-parleurs extérieurs et des incinérateurs d'ordures à bord des bateaux stationnant à l'endroit d'un des deux ouvrages nautiques mentionnés est interdite.
6. En outre, de 22 h 00 à 8 h 00 il est interdit de manœuvrer pour se ré-amarrer et de fêter des événements à bord à l'extérieur des locaux.
8. Dans la zone desdits ouvrages nautiques, il est interdit de jeter des ordures des bateaux sur la rive.

Chapitre 8

RESTRICTIONS LOCALES ET TEMPORAIRES DE LA NAVIGATION SUR LE DANUBE

Article 18.01

Restrictions de la navigation en cas de hauts niveaux d'eau

1. A des niveaux d'eau dépassant de plus de 90 cm le haut niveau navigable (HNN), conformément au point 2 de l'article 22 du Règlement sur les ouvrages servant à la navigation (Bulletin des Lois fédérales no.334/1991 dans le recueil de Bulletins de Lois fédérales II no. 237/1999), la navigation peut être interdite par instruction des organes de la surveillance fluviale dans l'intérêt de la sécurité de la navigation ou des personnes. Sur le secteur de Vienne, le débit d'eau en amont de l'ouvrage de la prise d'eau du nouveau bras du Danube (Neue Donau) est déterminant dans ces cas.
2. Les bateaux faisant route au moment où surviennent de tels niveaux d'eau, peuvent poursuivre leur route jusqu'au prochain port ou bien, dans les zones de retenue, jusqu'au quai le plus proche protégé contre les hautes eaux, en prenant les mesures appropriées pour éviter tout endommagement des rives et des ouvrages d'art.
3. Dans le cas de débits d'eau ne permettant pas d'utiliser en toute sécurité l'avant-port inférieur de l'écluse, compte tenu de la hauteur du mur de guidage, les bateaux n'ont pas droit à l'éclusage ; de plus, dans l'intérêt de la sécurité de la navigation ou des personnes, la navigation peut être interdite sur instruction des autorités de la surveillance fluviale.
4. L'interdiction visée au point 1 ou 3 ne s'applique pas aux bateaux des Forces armées fédérales ou de l'administration militaire s'apprêtant à effectuer une opération ni aux bateaux affectés à l'Administration fédérale des voies d'eau, aux pompiers et aux autorités de la protection de l'environnement.

Article 18.02

Réglementation de la navigation dans les secteurs de retenue

1. Les bateaux ayant l'intention d'interrompre leur déplacement sur un secteur compris entre deux écluses doivent en aviser en temps utile le service de surveillance de l'écluse lors du passage à l'écluse précédente. Les bateaux contraints de s'arrêter à l'improviste sur un secteur compris entre deux écluses, doivent en aviser sans délai le personnel de surveillance de l'écluse la plus proche, en indiquant quand ils entendent poursuivre leur route. S'il est impossible de le faire, le service de surveillance de l'écluse doit en être informé avant la reprise du déplacement.

2. Sont exemptés des obligations visées au point 1 les bateaux à passagers faisant halte conformément à leur horaire régulier, ainsi que les menues embarcations.

Article 18.03

Restrictions de la navigation dans le secteur de Struden

1. Sont considérés comme convois au sens du présent article les bateaux isolés (bateaux se déplaçant indépendamment), les convois remorqués, les convois poussés et les formations à couple, si leur longueur dépasse 110 m ou leur largeur 17 m.
2. Auprès de niveaux d'eau dépassant le haut niveau navigable enregistrés à la station de Grein, ainsi qu'en cas d'avaries et de travaux de régularisation, le secteur de Struden (km 2079,50 – 2074,80) est considéré comme un passage étroit où la navigation n'est autorisée qu'en sens unique et alternativement, fait indiqué à l'écluse de Wallsee par le signal d'obligation B.5 « Obligation de s'arrêter dans les conditions prévues par le Règlement », complété par le signal additionnel « Station de signalisation de Tiefenbach ». Dans ce cas, les dispositions des points 3 à 9 s'appliquent à la navigation.
3. Les avalants doivent observer le signal visé au point 2 installé à l'écluse de Wallsee et les signaux lumineux de la station de signalisation de Tiefenbach.
4. Les signaux lumineux de la station de signalisation de Tiefenbach (km 2080,90 r. d.) règlent le passage par les deux bras du Danube des bateaux isolés (une rangée de feux) et des convois (deux rangées de feux), les signaux de la partie gauche s'appliquant au Strudenkanal et ceux de la partie droite au bras de Hößgang. Les rangées de feux verts signalent l'autorisation au passage, les rangées de feux rouges, l'interdiction de passage. Les avalants auxquels le passage est interdit doivent s'arrêter et attendre au quai public de Tiefenbach. Lorsque le passage est libre, les bateaux doivent reprendre leur route sans délai dans l'ordre de leur arrivée.
5. Pour les avalants, l'interdiction de passage par le secteur de Struden commence 30 minutes après le coucher et prend fin 30 minutes avant le lever du soleil. Pour les avalants ayant quitté l'écluse de Wallsee 30 minutes au plus tard après le coucher du soleil cette restriction de la navigation ne commence que 90 minutes après le coucher du soleil.
6. Lorsqu'un bateau à passagers avalant veut s'arrêter à Grein, il doit en aviser la station de signalisation de Tiefenbach, sur la voie 14, en communiquant l'heure de départ prévue ; cette notification n'est pas obligatoire si le bateau à passagers s'arrête à Grein conformément à son horaire régulier. Les bateaux à passagers faisant route de Grein vers l'aval sont tenus de notifier leur départ à la station de signalisation de Tiefenbach.

7. Les montants doivent observer les signaux lumineux de la station de signalisation de St. Nikola (km 2074,80, r. g.).
8. Lorsque la station de signalisation de St. Nikola montre un feu rouge, les montants doivent s'arrêter au quai public de St. Nikola (km 2074,80 – km 2074,30, r. g.).
9. Lorsque la station de signalisation de St. Nikola montre un feu vert, les montants doivent poursuivre leur route sans délai en passant par le « Strudenkanal » ; il est interdit aux montants d'emprunter le bras de Hößgang. A leur entrée sur le secteur de Struden, les montants naviguant isolément ont priorité sur les convois.
10. Lorsque le secteur de Struden n'est pas considéré comme un passage étroit sur le chenal, l'écluse de Wallsee ne montre pas le signal visé au point 2 ; dans un tel cas s'appliquent les dispositions des points 4 et 11 à 18.
11. Les avalants doivent observer les signaux lumineux de la station de signalisation de Tiefenbach (point 4).
12. Les menues embarcations avalantes doivent passer à Tiefenbach par la passe de la rive droite du pont.
13. Les montants doivent observer les signaux lumineux des stations de signalisation de St. Nikola et de Föhre (km 2078,05 r. g.).
14. Lorsque la station de signalisation de St. Nikola montre deux feux verts superposés et un feu blanc fixe, un avalant est engagé dans le secteur de Struden ; les convois montants doivent s'arrêter en aval de la station de signalisation en attendant qu'un feu blanc rythmé montre qu'il n'existe pas d'avalants sur le secteur de Struden.
15. Lorsque la station de signalisation de Föhre montre un feu blanc fixe, un avalant est engagé dans le secteur de Struden ; les convois montants doivent s'arrêter en aval du km 2077,20 en attendant qu'un feu blanc rythmé montre qu'il n'existe pas d'avalants sur le secteur de Struden.
16. Les feux blancs visés aux points 13 et 14² n'indiquent pas le déplacement de menues embarcations faisant route vers l'aval.
17. Les montants doivent utiliser le Strudenkanal et serrer autant que possible la rive gauche ; ils doivent effectuer le passage par le secteur de Struden de manière à ne pas gêner les avalants, notamment dans la section de l'entrée et de la sortie du bras de Hößgang.

² Note du traducteur du Secrétariat : Il s'agit plutôt des points 14 et 15.

18. Les quais publics à Sailer (km 2080,35 – 2079,65 r. g.) et à Grein (km 2079,27 – km 2078,93 r.g.) ne sont ouverts qu'aux bateaux montants continuant leur route à partir de ce point.
19. Sur tout le parcours du secteur de Struden (point 2), y compris l'île de Wörth,
- le stationnement des embarcations de sport est interdit, à l'exception du port de Grein et des lieux de stationnement balisés désignés à cette fin,
 - il est interdit de poser les embarcations de sport sur les rampes des talus des rives à l'exception des rampes y étant destinées et constituant des ouvrages nautiques.
20. L'interdiction visée au point 19 a) ne concerne pas les bateaux à fond plat amarrés directement à la rive de manière à ce que les bateaux effectuant des transports commerciaux ne doivent pas modifier leur cours ni leur vitesse. Sont considérés bateaux à fond plat les bateaux en bois à pont ouvert sans superstructure d'une longueur inférieure à 7,5 m et d'une largeur inférieure à 2,0 m et n'étant pas munis d'un propulseur stationnaire ni d'une roue de gouvernail.
21. Au près de niveaux de l'eau dépassant 800 cm à la station hydrométrique de Grein (tél. + 43 (0) 7268/7864), il est interdit que les convois avalants comprennent plus de deux bateaux à marchandises, ces derniers devant se déplacer accouplés bord à bord.

Article 18.04

Prescriptions relatives au secteur du Parc national Donau-Auen

1. Sur les secteurs suivants de la voie d'eau du Danube, les bateaux sont tenus d'observer les distances minimales de la ligne du ressac établies dans le tableau.

rive droite		
du km	au km	distance minimale
1879,700	1882,900	30 m
1895,450	1896,550	30 m
1896,750	1900,100	30 m
1904,700	1905,100	10 m
1905,100	1907,000	30 m
1908,350	1910,150	30 m
1912,000	1913,100	30 m
rive gauche		
du km	au km	distance minimale
1880,250	1882,650	10 m
1888,700	1891,000	30 m
1891,000	1891,700	10 m
1891,700	1895,600	30 m
1902,425	1905,300	30 m

1905,300	1906,600	10 m
1906,700	1907,300	10 m
1907,300	1909,000	30 m
1909,000	1909,300	10 m

2. Sur les secteurs visés au point 1, la baignade et la plongée à une distance de moins de 30 de la rive concernée sont interdites.
3. Sur le secteur km 1916,000-1880,250, toute navigation, baignade et plongée sont interdites sur l'ensemble des bras latéraux et des ramifications du Danube.
4. Les prescriptions visées aux points 1 et 3 ne concernent pas :
 - a) les bateaux participant à des opérations de sauvetage et de secours ;
 - b) les bateaux des autorités de la surveillance de la navigation, des autorités du maintien de l'ordre public et des services douaniers ;
 - c) les bateaux en mission sur instruction de l'administration des voies d'eau fédérales ;
 - d) les bateaux faisant route vers des objets approuvés en vertu de la législation sur la navigation dans le cadre de la destination de ces objets ;
 - e) les bateaux en mission sur instruction de l'administration du Parc national pour s'acquitter des tâches prévues par la loi à son égard, notamment à des fins de recherche, d'observation courante et de recueil d'indices matériels, de surveillance du territoire et d'excursions.
5. L'interdiction de la plongée visée aux points 2 et 3 ne concerne pas les plongeurs effectuant des travaux sur instruction de l'administration du Parc national.
6. En outre, l'interdiction de la navigation visée au point 3 ne concerne pas :
 - a) les bateaux à rames s'ils ne sont pas utilisés dans le cadre de voyages payés en canot organisés sur les secteurs suivants :
 - vieux bras de Fischamend, de son confluent (km 1908,350) au km 11909,000 ;
 - bras de Schönau (bras de Mansdorf), de son confluent (km 1906,600) au chenal de Schönau (km 1908,200) ;
 - bras de Grosse Binn (bras de Mühlshüttel), de son confluent (km 1901,900) au seuil du km 1902,900 ;
 - bras de Kleine Binn (bras de Rohraufen) de son confluent avec le bras de Grosse Binn jusqu'au travers de Tiertrawerse ;

- bras de Stopfenreuth (bras de Rosskopf), de son confluent (km 1885,700) jusqu'au chemin riverain du km 1887,300 ;
 - bras de Spitelauer (bras de Turnhaufen) du km 1882,750 au km 1885,700, du km 1884,100 vers l'amont sur le bras septentrional ;
 - bras de Yoler du km 1884,300 au km 1885,500.
- b) Les bateaux à rames utilisés sur des aires de stationnement pour les bateaux de pêche à fond plat dans des zones appropriées autorisées à leur égard en vertu de la législation protégeant l'environnement.
7. Les bateaux visés au point 6 ne doivent pas accoster en dehors des lieux de stationnement ou des travers autorisés.
 8. L'interdiction de la baignade visée au point 3 n'est pas valable sur les aires spécialement assignées à ces fins.
 9. Sur le secteur km 1883,000 – 1885,000 le croisement et le dépassement des bateaux sont interdits.
 10. L'interdiction visée au point 9 ne concerne pas les menues embarcations.
 11. Les avalants, à l'exception des menues embarcations doivent notifier leur arrivée au km 1890,000 sur la voie 10 VHF de la liaison radiotéléphonique.
 12. L'interdiction visée au point 9 n'est pas applicable si un bateau montant s'est assuré, avant de s'avancer sur le secteur visé au point 9, qu'il n'existe pas de bateaux ou d'engins flottants stationnant au quai du km 1883,840 r.d.

PARTIE 4

DISPOSITIONS RELATIVES AUX SECTEURS FRONTALIERS DU DANUBE

Article 20.01

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

1. Il est interdit de naviguer dans les bras des barrages et des centrales hydrauliques plus loin que la ligne droite reliant les signaux d'interdiction A.1 (Annexe 7) installés sur les rives opposées.
2. Il est interdit aux embarcations de sport motorisées de naviguer sur les bras morts et les plans d'eau derrière les ouvrages de guidage. Cette interdiction ne s'applique pas aux bateaux de pêche.

3. En cas de rencontre et de dépassement de bateaux de pêche, les menues embarcations doivent :
 - a) passer en poursuivant leur route tout droit à la plus grande distance possible, mais non inférieure à 30 m et
 - b) par dérogation au point 2 de l'article 6.20 il convient d'observer les dispositions du point 1 de l'article 6.20.
4. Lorsque le niveau d'eau du Danube dépasse 780 cm à la station hydrométrique de Passau-Maxbrücke, la navigation, y compris la circulation des bacs, est interdite en dehors des ports.
5. Les dispositions du point 2 de l'article 14.01 et de l'article 16.08 ne s'appliquent qu'aux bateaux enregistrés en Autriche.
6. Il est interdit de se baigner, de nager et de pratiquer la plongée dans un rayon de 100 m autour des engins flottants.
7. En sus de ce qui précède, les prescriptions suivantes sont applicables sur le secteur frontalier austro-allemand : l'article 11.01, les points 1, 2 et 5 de l'article 11.02, les articles 11.03 à 11.05, l'article 11.08, les points 1 à 5 de l'article 11.10, les 1 à 12 de l'article 11.11, les articles 11.12 à 11.14, 12.01 à 12.03, 13.01 à 13.07, 14.01 à 14.03, 15.02, 16.04 à 16.06, 16.09, 16.10, 17.01 à 17.06, les points 1, 2 et 4 de l'article 18.01, ainsi que la Partie 6.
8. Le croisement des bateaux sur le secteur frontalier austro-allemand km 2205,560-2220,000 est soumis aux règles suivantes :
 - a) Par dérogation à l'article 6.04, les montants aussi bien que les avalants se croisant doivent changer de cours vers tribord de manière à pouvoir croiser en toute sécurité par bâbord.
 - b) Les montants peuvent exiger que le croisement s'effectue en vertu des règles de l'article 6.04 par tribord, s'ils se dirigent dans le lit d'un confluent, un port, vers un point de chargement/déchargement, un quai ou une aire de stationnement de la rive droite ou s'ils veulent s'éloigner d'un point de chargement/déchargement, d'un quai ou d'une aire de stationnement situés sur la rive droite ou de sortir du lit d'un confluent ou d'un port situés sur la rive droite. Cette règle n'est applicable que s'ils se sont assurés à l'avance que leur demande pouvait être satisfaite sans danger pour la navigation.

Article 20.02Prescriptions relatives au secteur frontalier austro-slovaque
(km 1880,26 – 1872,70)

1. Sur le secteur frontalier entre la République d'Autriche et la République slovaque, le stationnement de bateaux et de matériels flottants et l'installation d'établissements flottants sont interdits.
2. L'interdiction visée au point 1 ne s'applique ni en cas de détresse ni en cas de mesures prises par l'Administration fédérale des voies d'eau navigables en vue d'aménager ou d'entretenir la voie navigable.
3. Lorsque le niveau d'eau du Danube dépasse 770 cm à la station hydrométrique de Bratislava, la navigation est interdite sans préjudice des dispositions de l'article 18.01.
4. L'organisation de manifestations (article 11.13) ainsi que la pratique du ski nautique et des activités similaires (article 16.09) sont interdits.
5. L'interdiction visée au point 4 ne s'applique pas aux manifestations autorisées par l'autorité compétente slovaque ; l'autorisation d'organiser de telles manifestations ne doit être délivrée qu'avec le consentement des autorités compétentes du contrôle douanier et du service de garde-frontières.
6. En s'approchant du poste de contrôle de frontières à Hainburg (km 1883,450, r. d.), les bateaux de la navigation commerciale entrant sur le territoire fédéral ou le quittant doivent communiquer au poste de contrôle de frontières par radiotéléphonie sur la voie 14 VHF le nom, la marque d'identification, la nationalité et l'état du chargement (chargé ou à lège) ; dans le cas des convois, ces données doivent être communiquées à l'égard de chaque bateau.
7. En outre, les prescriptions visées aux articles suivants sont en vigueur sur le secteur frontalier austro-slovaque : 11.02 à 11.05, 11.07, 11.08, 11.11 à 11.14, 12.01 à 12.03, 13.04 à 13.06, 15.01, 15.02, 16.02, 16.06 et 17.01 à 17.06.

Article 20.03Contrôle des autorités du maintien de l'ordre public et des services douaniers

Les autorités du maintien de l'ordre public et des services douaniers ont le droit de donner des instructions par radiotéléphone sur la voie 10 VHF aux bateaux entrant sur le territoire fédéral ou le quittant d'accoster à un des quais frontaliers ou douaniers situés aux endroits suivants :

19. km 1878,870 – 1879,170 r.d. ;
20. km 1889,320 – 1889,720 r.d. ;
21. km 1916,800 – 1917,150 r.g. et
22. km 1931,170 – 1931,560 r.d.

De telles instructions doivent être fournies en temps utile, afin qu'il soit possible de manœuvrer en toute sécurité pour accoster, et avant l'entrée du bateau dans la zone du quai.

PARTIE 5

DISPOSITIONS PARTICULIERES RELATIVES A CERTAINES VOIES D'EAU

Article 30.01

Réglementation de la navigation sur le canal « Donaukanal » de Vienne

1. Sur le Donaukanal, sont interdits :
 - a) la navigation à la même hauteur ;
 - b) le virage et la traversée du canal lorsqu'un bateau avalant est en vue ou qu'un bateau montant se trouve à une distance inférieure à 200 m ;
 - c) le stationnement de plusieurs bateaux amarrés bord à bord, sauf aux quais et selon les règles de stationnement applicables à leur égard ;
 - d) toute navigation si la visibilité est inférieure à 200 m.
2. L'interdiction visée au point 1 d) ne s'applique pas aux bacs ou aux montants naviguant au radar.
3. En amont du km 11,709 du canal, y compris la zone de l'écluse de Nussdorf, sont interdites :
 - a) la navigation de bateaux isolés, de bateaux accouplés et de convois poussés avalants dont la longueur totale dépasse 45 m et la largeur totale 13 m ;
 - b) la navigation de bateaux isolés, de bateaux accouplés et de convois poussés montants dont la longueur totale dépasse 70 m et la largeur totale 13 m ;
 - c) la navigation de convois remorqués avalants ;
 - d) la navigation de bateaux transportant des marchandises dangereuses conformément aux Règles ADN ;
 - e) la circulation de bateaux lors de l'exploitation desquels le niveau pondéré de la pression acoustique dépasse 75 décibels (A) mesurés selon la norme ÖNORM EN 22922 ;
 - f) la navigation dans son ensemble auprès d'un niveau d'eau dépassant 480 cm à la station hydrométrique de Schwedenbrücke.

4. En aval du km 11,709 du canal, sont interdites :
 - a) la navigation de bateaux isolés, de bateaux accouplés et de convois poussés dont la longueur totale dépasse 120 m et la largeur totale 18 m, et
 - b) la navigation dans son ensemble auprès d'un niveau d'eau dépassant 570 cm à la station hydrométrique de Korneuburg.
5. A Nussdorf, il n'est permis d'entrer dans le Donaukanal ou d'en sortir que par l'écluse. Les embarcations de sport pouvant être transportées à terre doivent utiliser l'ascenseur situé sur la rive droite du canal.
6. Indépendamment des prescriptions visées aux points 3 a) et 3 b), le passage par l'écluse n'est permis qu'aux bateaux ou convois d'une longueur totale ne dépassant pas 70 m, d'une largeur totale maximum de 13 m et d'une hauteur (mesurée à partir du niveau d'eau) inférieure à 6,40 m. En ce qui concerne les bateaux et les convois ayant des dimensions supérieures, leur passage par l'écluse n'est permis que suite à une notification préalable au personnel de l'écluse et s'il est possible de passer par l'écluse sans endommager les ouvrages servant à la navigation.
7. En ce qui concerne le passage par l'écluse, les dispositions visées aux points 1 à 9, 14, 15 et 17 de l'article 16.02 ne sont pas applicables.
8. L'éclusage se fait dans l'ordre de l'arrivée des bateaux aux lieux de stationnement publics destinés à l'attente.
9. Les agents de l'Administration fédérale des voies d'eau chargés de la gestion de l'écluse et du barrage de Nussdorf (surveillance de l'écluse de Nussdorf) sont autorisés à régler la circulation par l'écluse et le barrage conformément aux points 5 à 8 et à l'article 6.28-bis et à donner aux conducteurs de bateau des instructions concrètes requises dans l'intérêt de la sécurité de la navigation et des personnes, de l'ordre de la navigation, de la fluidité de la circulation ainsi que du bon fonctionnement de l'écluse et du barrage.
10. Si l'écluse n'est pas hors service en raison de hauts niveaux, d'un charriage attendu ou pour d'autres circonstances de force majeure, du mois d'avril au mois d'octobre l'éclusage est effectué les jours ouvrables, excepté le samedi, de 8 h 00 à 15 h 30, le personnel de l'écluse devant être avisé de l'intention de passer par l'écluse au moins 30 minutes avant l'arrivée du bateau.
11. Par dérogation aux dispositions du point 10, les bateaux effectuant des transports commerciaux à caractère irrégulier et les bateaux de sport seront éclusés en même temps ou après les bateaux effectuant des voyages commerciaux réguliers conformément à un horaire. Il n'existe pas d'autre raison pour un éclusage prioritaire.
12. En dehors de l'horaire visé au point 10, seuls sont éclusés les bateaux effectuant des transports commerciaux. Les jours ouvrables, à l'exception des samedis, il

convient d'aviser le personnel de l'écluse de l'intention de passer par l'écluse avant 15 h 00, s'il ne s'agit pas de voyages réguliers, selon un horaire. Si l'éclusage sur demande ou selon un horaire n'a pas lieu, il convient d'en aviser sans délai le personnel de la surveillance de l'écluse.

13. La circulation de menues embarcations de sport motorisées sur le Donaukanal est interdite. Du mois d'avril au mois de septembre, cette interdiction ne s'applique pas entre 9 h et 22 h aux bateaux de sport montants, dotés d'un moteur à quatre temps. Il est interdit à ces bateaux de dépasser des bateaux effectuant des transports commerciaux, leur vitesse maximum admise par rapport à la rive étant de 20 km/h.

Article 30.02

Prescriptions relatives à la navigation sur la Morava

1. Sur la Morava, la navigation des bateaux motorisés est interdite.
2. L'interdiction visée au point 1 ne s'applique pas :
 - a) aux bateaux utilisés à des fins de sauvetage et de secours ;
 - b) aux bateaux des autorités de la surveillance de la navigation, des autorités du maintien de l'ordre public et du service douanier ;
 - c) aux bateaux de l'administration des ouvrages hydrotechniques et
 - d) aux bateaux effectuant des transports commerciaux ou destinés à d'autres fins commerciales.
3. Seules les dispositions des articles 11.02 à 11.05, 11.07, 11.08, 11.11 à 11.14, 12.01 à 12.03, 13.04 à 13.06, 15.01, 15.02, 16.02, 16.06 et 17.01 à 17.06 s'appliquent sur la Morava.

PARTIE 6

REGLEMENT DU PORT

Chapitre 1

PORTS PUBLICS

Article 40.01

Règles de conduite dans la zone portuaire

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

- a) à ne pas compromettre la sécurité de la navigation ou des personnes ;
- b) à ne pas gêner la circulation sans obstacle des bateaux effectuant des transports commerciaux ;
- c) à ne pas endommager les installations de navigation et leurs équipements, à ne pas les polluer ou à ne pas gêner leur utilisation ;
- d) à ne pas polluer les eaux.

Article 40.02

Obligation de fournir des renseignements

Sur demande des autorités de la surveillance de la navigation, il convient de fournir des renseignements sur les raisons de l'entrée dans un port, le délai de séjour envisagé et la nature de la cargaison et de présenter les documents relatifs au voyage en cours.

Article 40.03

Restrictions relatives à l'entrée dans les ports

1. Les bateaux, matériels flottants ou établissements flottants
 - a) menacés de couler ;
 - b) à bord desquels s'est déclaré un incendie ;
 - c) à bord desquels il existe un risque d'incendie ou il n'est pas certain que l'incendie ait été complètement éteint ;

- d) portant trois feux bleus conformes au point 1 de l'article 3.14 ou trois cônes bleus conformes au point 1 de l'article 3.32 ou transportant des matières dangereuses de la classe 7 conformément au Règles ADN ;
- e) destinés au déchirage, ou
- f) se déplaçant dans le cadre d'un transport spécial

ne peuvent entrer dans un port qu'avec l'autorisation expresse des autorités de la surveillance de la navigation.

2. Dans les cas visés au point 1, les autorités de la surveillance de la navigation doivent interdire aux bateaux l'entrée dans le port si cela peut compromettre ou mettre en danger la sécurité de la navigation, des personnes ou des ports, la fluidité de la navigation commerciale ou les opérations portuaires. Toutefois, l'entrée des bateaux visés aux sous-points a), e) et f) du point 1, n'est pas interdite s'ils se déplacent vers un chantier naval ou vers l'endroit de leur déchirage situés dans le port ou si, par un déchargement rapide, il est possible d'éviter le risque qu'ils coulent.
3. Lorsqu'une avarie ou des circonstances visées aux sous-points a) à c) du point 1 sont survenues une fois le bateau arrivé dans un port, il convient d'en aviser sans délai les autorités de la surveillance de la navigation les plus proches.
4. Les bateaux de sport et les matériels flottants ne peuvent entrer dans un port, sauf pour l'utiliser en tant qu'abri ou hivernage, qu'avec l'autorisation expresse de l'autorité compétente de la surveillance de la navigation qui ne saurait la délivrer que si la place nécessaire aux autres bateaux, aux opérations de transbordement et à la circulation dans le port est suffisante.
5. Les radeaux ne peuvent être amenés dans un port public qu'à condition que celui-ci dispose d'une installation pour démonter les radeaux et transborder le bois.

Article 40.04

Surcharge d'un port

1. L'entrée dans un port public peut être interdite sur instruction des autorités de la surveillance de la navigation si une telle mesure est requise par le degré d'occupation du port, des opérations de transbordement ou la fluidité de la circulation des bateaux effectuant des transports commerciaux.
2. Dans les conditions visées au point 1, les bateaux en stationnement dans le port sans effectuer des opérations de chargement/déchargement, ainsi que les matériels flottants, peuvent être renvoyés du port sur instruction des autorités de la surveillance fluviale. Cette disposition ne s'applique pas s'il est nécessaire d'utiliser des abris ou des hivernages.

Article 40.05Notification d'arrivée et de départ

1. Avant d'entrer dans un port public, les bateaux et les matériels flottants visés aux points 1 et 4 de l'article 40.03 doivent notifier leur arrivée à l'autorité de la surveillance de la navigation la plus proche ; les autres bateaux doivent le faire après leur entrée dans un port public et notifier leur départ avant de sortir du port.
2. Les bateaux transportant ou ayant transporté des matières dangereuses et qui n'ont pas encore été dégazés doivent indiquer explicitement dans la notification d'arrivée la nature et la quantité de la cargaison transportée ou ayant été transportée.
3. Ne sont pas tenus à une notification d'arrivée et de départ
 - a) les bateaux utilisés à des fins de sauvetage ou de secours ;
 - b) les bateaux du service de pompiers ;
 - c) les bateaux des autorités de la surveillance de la navigation, des autorités du maintien de l'ordre public et des services douaniers ;
 - d) les bateaux de l'administration portuaire ;
 - e) les bateaux à passagers se dirigeant vers le quai d'un port destiné à la navigation de passagers ;
 - f) les bateaux de sport auxquels une aire de stationnement fixe dans le port a été affectée.
4. La notification d'arrivée d'un bateau servant au remorquage dans la zone portuaire doit être faite à sa mise en service dans le port, ledit bateau ne devant notifier son départ que si son service dans le port est interrompu pour une période excédant deux mois.

Article 40.06Accès à bord d'un bateau

Les conducteurs et les personnes assurant la garde des bateaux, matériels flottants ou établissements flottants sont tenus de permettre l'accès à bord aux autorités de la surveillance fluviale devant, dans l'exercice de leur fonction, monter à bord de bateaux, matériels flottants ou établissements flottants et de leur accorder le concours nécessaire pour ce faire.

Article 40.07Restrictions d'utilisation des ports

Dans les ports publics,

- a) il est interdit de se baigner, de nager et de pratiquer la plongée ; cette disposition ne s'applique pas aux parties du port affectées expressément à cette fin par l'administration portuaire et balisées de manière adéquate ;
- b) sauf en cas de nécessité extrême, il est interdit de marcher sur les surfaces d'eau prises par la glace ;
- c) il est interdit de pêcher avec des filets, des nasses ou des cageots ou à partir d'un bateau ou d'un matériel flottant ;
- d) les bateaux de sport ne peuvent être mis à l'eau ou en être retirés qu'avec l'autorisation de l'administration portuaire.

Article 40.08Prévention de la pollution du port

1. L'autorisation visée aux points 4 et 5 de l'article 11.12, n'est pas en vigueur dans les ports publics ; notamment, les cabinets de toilette installés à bord de bateaux ou de matériels flottants et déversant directement dans l'eau ne peuvent pas être utilisés pendant le séjour dans le port ; il est interdit de vider dans les ports les citernes servant au stockage des eaux usées à bord des bateaux.
2. En cas de déversement de matières polluantes dans l'eau ou sur la rive, la personne exploitant l'installation de transbordement et le conducteur du bateau ou la personne sous la garde de laquelle est placé le bateau, le matériel flottant ou l'établissement flottant, sont tenus dans la même mesure d'en aviser l'administration portuaire sans délai. Ils doivent en outre prendre immédiatement toutes les mesures pour éliminer la pollution.

Article 40.09Conduite en cas de danger

1. Les pompiers, l'autorité de la surveillance de la navigation la plus proche et l'administration du port doivent être avertis sans délai de tout incendie survenant à bord d'un bateau, matériel flottant ou établissements flottant.
2. En cas d'incendie, les bateaux et matériels flottants doivent être déplacés sans délai de la zone dangereuse, et leurs écoutes doivent être fermées pour autant que cela n'entraîne un danger inacceptable.

3. Les accidents survenus à bord, les dommages causés aux bateaux, matériels flottants ou établissements flottants, les autres avaries ou le naufrage d'un bateau ou matériel flottants doivent être portés sans délai à la connaissance de l'autorité de la surveillance de la navigation la plus proche et de l'administration portuaire.

Article 40.10

Remorquage, poussage et déhalage des bateaux

1. Sauf en cas de détresse, le remorquage ou le poussage dans le port ne peut être effectué que par des bateaux officiellement autorisés à cet effet. Les bateaux munis de crochets de remorque doivent être en mesure de lâcher les câbles de remorque même en pleine traction. Ces règles ne s'appliquent pas au remorquage ou au poussage de menues embarcations.
2. Seuls des bateaux susceptibles d'effectuer en sécurité toutes les manœuvres nécessaires, eu égard à la place disponible et aux mouvements des autres bateaux dans le port, peuvent être utilisés pour déhaler.
3. Les opérations de déhalage doivent être effectuées de façon à gêner le moins possible la navigation.
4. Pendant les opérations de déhalage, une garde doit se trouver à la barre du bateau remorqué ; le conducteur du bateau effectuant le déhalage est responsable de l'observation de cette disposition.
5. Les bateaux et les matériels flottants qui ne sont pas en mesure d'effectuer en sécurité des manœuvres dans le port, doivent recourir à un nombre suffisant de remorqueurs.
6. Pendant les opérations de déhalage, les bateaux dépourvus d'un gouvernail efficace ainsi que les matériels flottants doivent être déplacés par poussage et accouplés bord à bord.
7. Le câble de remorquage entre les bateaux remorqués et le remorqueur ne doit pas être lâché sans accord réciproque.
8. Pour des raisons d'espace dans le port et sur instruction des autorités de la surveillance fluviale, les convois doivent être reformés pour les opérations de transbordement ou pour la fluidité du trafic de la navigation commerciale.

Article 40.11Lieux de stationnement

1. Les lieux de stationnement doivent être attribués par les autorités de la surveillance de la navigation, ne pouvant être changés qu'avec le consentement de ces dernières. Ceci ne s'applique pas aux lieux de stationnement situés dans les bassins des chantiers navals, de réparation ou de gréement ou des chantiers de déchargement.
2. Sur instruction de la surveillance fluviale, les bateaux doivent être déplacés d'un lieu de stationnement à un autre si cela est nécessaire dans l'intérêt de la sécurité de la navigation ou des personnes, du bon ordre de la navigation, de la fluidité de la navigation commerciale ou de l'exécution des opérations de transbordement.

Article 40.12Amarrage

1. Les bateaux et les matériels flottants doivent être amarrés aux dispositifs destinés à cet effet ou aux bateaux y étant amarrés. Le cas échéant, l'amarrage doit être contrôlé et modifié en fonction des variations du niveau d'eau et de l'enfoncement pendant les opérations de chargement/déchargement.
2. Les bateaux et les matériels flottants doivent être amarrés solidement et en toute sécurité de manière à pouvoir lâcher facilement les amarres et à gêner le moins possible l'amarrage d'autres bateaux.
3. L'amarrage doit entraver le moins possible la circulation sur la voie navigable, les chemins des berges, les escaliers et les échelles de coupée. Le cas échéant, les zones dangereuses à bord de bateaux ou matériels flottants doivent être signalées de manière adéquate et éclairées la nuit.
4. Les canots de service doivent être amarrés directement à la proue ou à la poupe du bateau, du côté de la rive.

Article 40.13Surveillance des bateaux

1. Par dérogation au point 1 de l'article 17.04, seules les dispositions relatives aux personnes chargées de la surveillance (points 2 et 3 de l'article 17.04) sont applicables dans les ports à l'égard de tout bateau et matériel flottant en stationnement.

2. Lorsqu'une entreprise de navigation emploie dans un port une équipe de port composée de plusieurs personnes chargées de la surveillance, seul le nom du chef de l'équipe du port doit être communiqué aux autorités de la surveillance de la navigation.

Article 40.14

Utilisation d'ancres, de câbles, de cordes et de chaînes

1. Dans le port, les ancres doivent être prêtes à être immédiatement jetées ; leur position doit exclure tout endommagement d'autres bateaux ou installations. Il n'est permis de laisser traîner les ancres, câbles ou chaînes que si le bateau se déplace la poupe vers l'avant.
2. Les bateaux ou matériels flottants ne sont autorisés à jeter des câbles ou des chaînes dans l'eau que temporairement et lorsque ceci est impérativement indispensable pour effectuer des manœuvres ou exécuter des travaux de construction ou de dragage. En cas de hautes eaux, des câbles peuvent être tendus à travers le bassin du port si la sécurité des bateaux ou matériels flottants l'exige.
3. Les câbles ou chaînes mis à l'eau doivent être signalés s'ils constituent un danger pour la navigation. Ils doivent être halés à bord ou posés sur le fond si les besoins de la navigation l'exigent.

Article 40.15

Démarrage

Sauf en cas de danger imminent, les bateaux ou matériels flottants amarrés ne peuvent être désamarrés sans le consentement du conducteur de bateau ou de la personne chargée de sa surveillance, le conducteur du bateau ou la personne chargée de la surveillance ainsi que l'autorité de la surveillance de la navigation la plus proche devant en être avertis sans délai.

Article 40.16

Emploi des moyens de propulsion

1. Les bateaux amarrés dans le port ne peuvent utiliser leurs moyens de propulsion que dans les cas suivants :
 - a) pour vérifier les machines ou pour déterminer l'effort de traction aux endroits désignés à cet effet par l'administration ;
 - b) pour une brève vérification ordinaire avant le démarrage, lorsque

- aa) la quille du bateau ne touche pas le fond,
 - bb) les moyens de propulsion tournent à bas régime,
 - cc) l'emploi des moyens de propulsion n'entraîne pas, dans la mesure du possible, d'effets nuisibles modifiant le lit du port et
 - dd) d'autres bateaux ne sont pas mis en danger.
2. Durant la vérification, un membre de l'équipage doit se tenir à la poupe et avertir les autres bateaux qui s'approchent et, si nécessaire, faire arrêter les machines.

Article 40.17

Descente à terre

1. Si plusieurs bateaux sont en stationnement latéral, les bateaux stationnant plus près de la rive doivent permettre l'installation d'échelles de coupée, le transit de marchandises en cas d'avitaillement et la descente à terre des personnes exerçant leur activité professionnelle à bord.
2. Un accès sûr doit être aménagé pour les personnes travaillant à bord.

Article 40.18

Emploi du feu à bord des bateaux

1. A bord des bateaux, le feu ne doit être allumé que dans des foyers protégés, devant être surveillés. L'éclairage à flamme ouverte ne peut être utilisé que dans des lampes fermées, à réservoir de combustibles en métal.
2. Il est interdit d'employer du feu et l'éclairage à flamme ouverte ou de fumer dans les cales fermées et à proximité des écoutes ouvertes de ces dernières.

Article 40.19

Protection des conduites

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

Article 40.20Utilisation des bassins portuaires à d'autres fins

En dehors des bassins du port faisant partie des chantiers navals, de réparation ou de gréement, des travaux de réparation à bord de bateaux ou matériels flottants ne sont permis que dans la mesure où ils ne compromettent pas la sécurité de la navigation et des personnes ni la libre circulation des bateaux.

Article 40.21Circulation dans le port

1. Les bateaux souhaitant entrer dans un port ne peuvent s'engager dans l'entrée du port qu'en observant les indications des signaux y réglementant l'entrée et la sortie et lorsque les bateaux sortants l'ont quittée.
2. L'entrée d'un port ne peut être traversée simultanément dans les deux sens que si elle offre suffisamment d'espace pour permettre un croisement sans danger.
3. Les convois remorqués entrant dans un port ne peuvent comprendre plus de deux unités accouplées bord à bord par rangée, les convois remorqués sortant d'un port ne pouvant comprendre plus de trois unités accouplées bord à bord par rangée.
4. Dans les ports, la puissance du système de propulsion des bateaux motorisés ne doit pas dépasser celle permettant d'effectuer des manœuvres sûres.
5. Les embarcations de sport ne peuvent circuler dans le port que pour arriver au lieu de stationnement leur ayant été assigné ou pour le quitter.

Article 40.22Règles de stationnement

1. Si un bateau stationne à l'endroit d'une installation fixe de transbordement (station de pompage, talus pour les sacs, etc.), l'espace nécessaire au déhalage du bateau pendant les opérations de transbordement doit être dégagé d'autres bateaux.
2. Les lieux de stationnement à l'endroit d'installations de transbordement sont destinés aux bateaux effectuant des opérations de chargement ou de déchargement. Pour autant qu'ils ne soient pas utilisés pour des opérations de transbordement, le stationnement d'autres bateaux y est permis.

Article 40.23Chargement et déchargement

1. Pour effectuer des opérations de chargement/déchargement, les bateaux ne peuvent accoster qu'aux endroits destinés à cet effet.
2. Les radeaux ne peuvent être assemblés ou désassemblés dans le port qu'aux installations destinées à cet effet.
3. Sous réserve d'autres instructions des autorités douanières, les bateaux transportant des marchandises générales et circulant selon un horaire régulier jouissent de priorité aux opérations de chargement/déchargement ; dans les autres cas, les bateaux sont chargés/déchargés dans l'ordre de leur arrivée. Néanmoins, le conducteur de bateau ou la personne habilitée à en disposer et les entreprises de transbordement peuvent convenir d'un ordre différent.
4. Par dérogation aux dispositions visées au point 3, le transbordement de matières dangereuses conformément aux Règles ADN lesquelles, en raison de leur nature ou de leur emballage insuffisant ou endommagé, peuvent compromettre la sécurité, et le déchargement des bateaux faisant eau et risquant de couler, doivent être effectués le plus rapidement possible et en dehors de l'ordre établi.
5. Les autorités de la surveillance de la navigation doivent être informées de l'achèvement des opérations de transbordement.

Article 40.24Danger causé par des objets tombés à l'eau pendant les opérations de transbordement

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

Article 40.25Bateaux transportant des matières dangereuses

1. Le chargement et le déchargement des matières dangereuses conformément aux Règles ADN ne sont admis qu'aux lieux de stationnement destinés à cet effet.
2. Les bateaux transportant des matières dangereuses doivent être amarrés la proue dirigée vers la sortie du port.

3. De nuit ou par visibilité réduite, les bateaux portant trois feux bleus visés au point 1 de l'article 3.14 ou trois cônes bleus visés au point 1 de l'article 3.32 ne peuvent être déhalés que manuellement ou à l'aide de treuils.

Article 40.26

Transbordement de liquides en vrac

Le transbordement de liquides en vrac à bord de bateaux-citernes doit être constamment surveillé de manière que, en cas de danger (par exemple débordement des citernes), les pompes de transbordement soient immédiatement arrêtées et les dispositifs de fermeture à bord verrouillés.

Article 40.27

Ports pétroliers

1. A Vienne et à Linz, les bateaux transportant ou ayant transporté des liquides inflammables et dont les citernes n'ont pas encore été dégazées, ne peuvent entrer que dans les ports pétroliers (port de Wien-Lobau ou bassins Est et Ouest du port pétrolier de Linz). Cette interdiction ne concerne pas :
 - a) les bateaux entrant dans un port pour ravitailler d'autres bateaux en combustibles et matériaux d'exploitation ou pour en collecter des matières polluant l'eau (art. 31 a) de la Loi sur les cours d'eau de 1959) ;
 - b) les bateaux ne transportant pas de matières inflammables dont la température d'inflammation ne dépasse pas 55° C et ;
 - c) les bateaux agréés pour ravitailler d'autres bateaux en combustibles et matériaux d'exploitation ou pour en collecter des matières polluant l'eau.
2. Seuls des bateaux motorisés dont les machines fonctionnent aux combustibles dont le point d'inflammation dépasse 55° C peuvent être utilisés dans des ports pétroliers. Les dispositifs d'échappement des installations de propulsion et des mécanismes de pont ainsi que les cheminées de ces bateaux doivent être conçus et équipés de façon à prévenir toute émanation d'étincelles. La circulation de bateaux à vapeur dans les ports pétroliers est interdite.
3. La circulation conformément au point 1 dans les ports pétroliers des bateaux motorisés et des convois n'est admise que pour y amener ou reconduire des bateaux, pour s'avitailer en carburants, pour déverser les matières polluantes dans les installations de réception prévues à cet effet ou pour exécuter des travaux hydrotechniques ; leur présence dans le port doit se limiter au temps nécessaire pour effectuer ces opérations. Cette disposition ne s'applique pas aux remorqueurs portuaires.
4. A l'exception des cas visés au point 3, l'entrée dans les ports pétroliers n'est permise qu'aux bateaux souhaitant utiliser des installations nautiques y étant

situées, en vertu de leur destination agréée, ainsi qu'aux bateaux non motorisés exécutant des travaux hydrotechniques. Les bateaux transportant des liquides inflammables peuvent également entrer dans le port à des fins de contrôle douanier.

5. Dans les ports pétroliers, pendant les opérations de transbordement de liquides inflammables ayant un point d'inflammation inférieur à 55° C, pendant les opérations de dégazage et de nettoyage des citernes ou cales dans lesquelles de telles matières ont été chargées, il est interdit à bord de tous les bateaux :
 - a) de fumer ou d'utiliser du feu ou de la flamme ouverte ;
 - b) d'utiliser sur le pont ou dans les cales des lampes électriques portables n'étant pas antidéflagrantes et dont les ampoules peuvent également être changées quant elles ne sont pas hors circuit ;
 - c) d'utiliser des appareils de chauffage électrique n'étant pas expressément agréés à de telles fins ;
 - d) de travailler sur le pont avec des instruments et outils produisant des étincelles ;
 - e) d'avoir à bord des sources d'inflammation potentielles.

Ces interdictions s'appliquent également dans le cas où des citernes ou cales non dégazées seraient ouvertes.

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

Article 40.28

Utilisation des abris et hivernage

1. Les bateaux et matériels flottants peuvent trouver abri dans un port public dans la limite des places de stationnement disponibles
 - a) pendant la période où, en raison de hautes eaux (article 18.01) ou pour d'autres raisons, la navigation est interdite sur instruction de la surveillance fluviale, et
 - b) si la navigation est interrompue suite au charriage, aux glaces dérivant des centrales hydro-électriques, à l'interruption du fonctionnement des écluses ou aux conditions météorologiques extrêmes (par exemple tempête, brouillard)

les aires de stationnement destinées aux opérations de transbordement pouvant également être utilisées en cas de nécessité.

2. Les dispositions visées au point 1 ne s'appliquent aux matériels flottants que dans la mesure où les places de stationnement ne sont pas réclamées par des bateaux en quête d'abri.
3. Les bateaux entrent dans le port dans l'ordre de leur arrivée à l'entrée, pour autant que les autorités de la surveillance de la navigation n'en disposent autrement dans l'intérêt d'une meilleure utilisation des places disponibles.
4. Il convient de laisser libre un plan d'eau nécessaire pour le bris des glaces et pour la circulation dans le port.
5. Aux lieux de stationnement des bateaux pris par la glace, il convient de débarrasser des glaces une surface d'eau suffisante pour y puiser de l'eau en cas d'incendie.
6. Les bateaux risquant de faire eau suite à la pression des glaces doivent en être dégagés dans la mesure nécessaire.
7. Les bateaux transportant ou ayant transporté des liquides inflammables et dont les citernes n'ont pas encore été dégazées, doivent stationner à l'écart des autres bateaux à l'entrée dans le port.
8. Par dérogation aux dispositions visées aux points 1 et 7, les bateaux transportant ou ayant transporté des liquides inflammables, et dont les citernes n'ont pas encore été dégazées, ne peuvent entrer à Vienne et à Linz que dans les ports pétroliers (point 1 de l'article 40.27). Cette interdiction ne concerne pas :
 - a) les bateaux entrant dans un port pour ravitailler d'autres bateaux en combustibles et matériaux d'exploitation ou pour en collecter des matières polluant l'eau ;
 - b) les bateaux ne transportant pas de matières inflammables dont la température d'inflammation ne dépasse pas 55° C et ;
 - c) les bateaux agréés pour ravitailler d'autres bateaux en combustibles et matériaux d'exploitation ou pour en collecter des matières polluant l'eau (art. 31 a) de la Loi sur les cours d'eau de 1959).

Article 40.29

Autorités de la surveillance de la navigation dans les ports

1. Sur demande de l'Administration portuaire, les autorités de la surveillance de la navigation doivent lui communiquer les informations qu'elles reçoivent en vertu des dispositions du présent chapitre.
2. Les autorités de la surveillance de la navigation doivent informer l'Administration portuaire ou les entreprises de transbordement de leurs dispositions, pour autant que ces dernières les concernent.

3. Les capitaines des ports sont tenus d'exécuter, en tant qu'autorités auxiliaires, les tâches revenant, en vertu des dispositions du présent chapitre, aux autorités de la surveillance de la navigation. Dans l'exercice de leurs fonctions de surveillance fluviale, ils appliquent les instructions reçues des autorités de la surveillance de la navigation.
4. Les capitaines des ports sont tenus d'informer sans délai les autorités de la surveillance de la navigation de tout incident survenu dans le port et concernant la sécurité de la navigation, ainsi que de toute infraction à la Loi sur la navigation ou aux règlements émis en vertu de cette loi.

Chapitre 2

PORTS PRIVÉS

Article 41.01

Application des dispositions du Chapitre 1 à l'égard des ports privés

1. Les règles suivantes s'appliquent également aux ports privés : article 40.01, point 5 de l'article 40.03, articles 40.06 à 40.10, articles 40.13 à 40.15, point 1 b) et point 2 de l'article 40.16, articles 40.17 à 40.19, points 1 à 4 de l'article 40.21, point 1 de l'article 40.22, articles 40.24 à 40.26 et points 2 à 6 de l'article 40.27.
2. Par dérogation au point 1, seules les dispositions de l'article 40.08, de l'article 40.13 et du point 1 de l'article 40.21 sont applicables aux ports privés destinés exclusivement à des fins sportives.
3. L'entrée des bateaux visés aux sous-points b) et c) du point 1 de l'article 40.03, n'est admise qu'à condition de ne pas compromettre la sécurité de la navigation et des personnes.
4. Si des responsables sont désignés pour un port privé, les points 3 et 4 de l'article 40.29 s'appliquent par analogie.

Article 41.02

Utilisation des abris et hivernage dans les ports privés

Des bateaux et matériels flottants peuvent également entrer dans des ports privés pour s'y abriter ou hiverner si les ports publics sont comblés ou s'il est impossible d'arriver à un port public sans danger ; dans ces cas, l'article 40.28 s'applique par analogie.

Chapitre 3

DEROGATIONS

Article 42.01

Dérogations aux dispositions de la Partie 2

1. Dans les ports, les bateaux et les matériels flottants stationnant ou déhalés d'un lieu de stationnement à un autre, sont exemptés des dispositions visées au chapitre 3 de la Partie 2 (signalisation des bateaux) ; cette exemption ne s'applique pas :
 - a) aux bateaux-citernes portant un feu bleu visé au point 1 de l'article 3.14 ou un cône bleu visé au point 1 de l'article 3.32 se trouvant dans des ports autres que les ports pétroliers ;
 - b) aux autres bateaux portant la signalisation visée aux articles 3.14 ou 3.32 ;
 - c) l'utilisation du signal de détresse (article 3.46).
2. Les dispositions des articles 6.31 à 6.33 (navigation par visibilité réduite ; navigation au radar) ne s'appliquent pas dans les ports.
3. Par dérogation aux prescriptions des articles 3.43 et 3.44 il n'est pas nécessaire d'illuminer dans un port les panneaux y étant visés.

PARTIE 7

CHEMINS DE HALAGE

Article 50.01

Signalisation des chemins de halage

Les chemins de halage sont signalés par des panneaux carrés portant l'inscription « TREPPELWEG » (*chemin de halage*) en blanc sur fond bleu. Si les circonstances du trafic et la sécurité de la navigation l'exigent, ledit panneau complété d'une bande rouge allant du coin supérieur gauche au coin inférieur droit est installé à la fin du chemin de halage

Article 50.02

Utilisation des chemins de halage

1. Il est interdit de circuler en véhicule et à cheval sur les chemins de halage signalés conformément à l'article 50.01.
2. Sont exemptés de l'interdiction visée au point 1 :
 - a) les véhicules routiers affectés aux services de sauvetage ou de pompiers ;

- b) les véhicules routiers affectés à l'administration de la navigation, à l'administration des voies d'eau fédérales ou aux autorités du maintien de l'ordre public ;
 - c) les véhicules routiers affectés aux entreprises exploitant les centrales hydro-électriques ;
 - d) les véhicules routiers desservant la navigation, destinés notamment à l'assistance en cas d'avarie, à l'avitaillement des bateaux ou au halage ;
 - e) les véhicules routiers des équipages des bateaux et des membres de leurs familles ;
 - f) les cyclistes et les personnes pratiquant le patin à roulettes ;
 - g) les personnes légalement autorisées pour ce faire et ayant affiché à un endroit visible l'attestation visée au point 3.
3. Les personnes légalement autorisées à circuler sur un chemin de halage en véhicule ou à cheval se voient délivrer sur demande par l'Administration des voies d'eau fédérales une attestation indiquant le lieu et la période de validité de l'autorisation.
 4. Les exceptions visées aux sous-points d) et e) du point 2 ne s'appliquent qu'aux trajets effectués entre un bateau et la voie routière publique la plus proche.
 5. Les exceptions visées aux sous-points f) et g) du point 2 ne s'appliquent que dans la mesure où elles ne constituent pas une entrave à l'utilisation des chemins de halage aux fins de la navigation.
 6. Les exceptions visées au sous-point f) du point 2 ne s'appliquent pas aux chemins de halage sur lesquels, sur disposition des autorités de la surveillance fluviale, il est interdit de rouler en bicyclette ou en patin à roulettes.
 7. Les autorités compétentes locales de l'administration des voies d'eau fédérales sont autorisées à émettre la disposition visée au point 6 en plaçant un panneau supplémentaire portant les inscriptions « Radfahren verboten » (*Interdiction de rouler à bicyclette*), « Radfahren » (*Piste cyclable*) ou « Rollschuhfahren » (*Piste pour patins à roulettes*) en dessous du panneau de signalisation visé à l'article 50.01. La date d'installation et celle d'enlèvement du panneau supplémentaire doivent être notées dans un document (§ 16 de la Loi sur l'administration générale).
 8. La disposition visée au point 6 peut être émise dans l'intérêt de la sécurité de la navigation ou des personnes, notamment lorsque l'utilisation sans danger du chemin de halage par des cyclistes et les rollers n'est pas possible
 - a) en raison du délabrement du chemin de halage,
 - b) suite à des phénomènes naturels (par exemple inondations ou leurs conséquences) ou
 - c) suite à des mesures d'aménagement et d'entretien de la voie navigable.

9. Les personnes utilisant les chemins de halage doivent se conformer aux dispositions émises par les autorités de la surveillance de la navigation dans l'intérêt de la navigation.

Article 50.03

Contrôle des autorités du maintien de l'ordre public

Les autorités du maintien de l'ordre public sont habilitées à veiller à l'observation des règles relatives à l'utilisation des chemins de halage (article 36 de la Loi sur la navigation corroboré par les articles 50.01 et 50.02 des présentes Règles) et, si une infraction des règles administratives est soupçonnée, de prendre les mesures visées au point 23 du paragraphe 2 de l'article 42 de la Loi sur la navigation requises pour entamer et dérouler la procédure d'amende administrative.

PARTIE 8

DISPOSITIONS PENALES ET DISPOSITIONS FINALES

Article 60.01

Amendes administratives

Les organes de la surveillance de la navigation sont autorisés à infliger des amendes s'élevant jusqu'à 58 euros ou à remettre à l'auteur de l'infraction un chèque postal du montant de l'amende infligée pour toute contravention administrative observée dans l'exercice de leurs fonctions ou dont la personne s'est reconnue coupable devant eux en vertu des articles 42, 72, 97, 114 et 138 de la Loi sur la navigation ou des Règlements émis en vertu de cette Loi.

Article 60.02

Abrogation des anciennes dispositions

Par l'entrée en vigueur du présent Règlement, l'Arrêt du Ministre fédéral de l'économie publique et des transports du 27 avril 1993 traitant des Règles régissant la navigation sur les voies d'eau (Bulletin des Lois fédérales N° 265/1993) dernièrement modifiées conformément au Bulletin des Lois fédérales II N° 237/1999 est abrogé.

Article 60.03

Entrée en vigueur

1. Le présent Règlement entre en vigueur le lendemain de sa publication.
2. Par dérogation aux prescriptions visées au point 1, le point 3 de l'article 16.08 entre en vigueur le 1^{er} mai 2005.

Liste des secteurs n'étant pas des voies navigables

1. Nouveau Danube (canal de dérivation) de la prise d'eau (km 1938,060) à la digue II (km 1918,300).
2. Secteur en retenue de Greifenstein : section du vieux bras du Danube située en amont du seuil (km 1948,890 r.d.).
3. Secteur en retenue d'Altenwörth : section du vieux bras du Danube située en amont du seuil (km 1979,550 r.g.).
4. Secteur en retenue de Melk : section du vieux bras du Danube longeant la rive gauche située en amont du seuil (km 2037,300 r.g.) et section du vieux bras de Melk du Danube située en amont du seuil (km 2035,700 r.d.).
5. Secteur en retenue d'Abwinden : section du vieux bras du Danube situé en amont du seuil (km 2120,400 r.g.).
6. L'Enns à partir du km 2,70.
7. Le Traun à partir du km 1,80.
8. La Morava à partir du km 6,0.

Annexe 2
au point 2 de l'article 11.01

Levers et couchers du soleil

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

jour	janvier		février		mars		avril		mai		juin	
	lever	coucher	lever	coucher	lever	coucher	lever	coucher	lever	coucher	lever	coucher
	h.min.	h.min.	h.min.	h.min.	h.min.	h.min.	h.min.	h.min.	h.min.	h.min.	h.min.	h.min.
1	7 52	16 15	7 31	16 57	6 42	17 43	5 39	18 29	4 41	19 13	4 03	19 52
2	7 52	16 16	7 29	16 58	6 40	17 45	5 37	18 31	4 39	19 14	4 02	19 53
3	7 52	16 17	7 28	17 00	6 38	17 46	5 34	18 32	4 38	19 16	4 02	19 54
4	7 52	16 18	7 27	17 02	6 36	17 48	5 32	18 34	4 36	19 17	4 01	19 55
5	7 51	16 19	7 25	17 03	6 34	17 49	5 30	18 35	4 35	19 19	4 01	19 56
6	7 51	16 20	7 24	17 05	6 32	17 51	5 28	18 37	4 33	19 20	4 00	19 56
7	7 51	16 21	7 22	17 06	6 30	17 52	5 26	18 39	4 31	19 21	3 59	19 57
8	7 51	16 22	7 20	17 08	6 28	17 54	5 24	18 40	4 30	19 23	3 59	19 58
9	7 50	16 23	7 19	17 10	6 26	17 56	5 22	18 41	4 28	19 24	3 58	19 59
10	7 50	16 24	7 17	17 12	6 24	17 57	5 20	18 43	4 27	19 26	3 58	20 00
11	7 49	16 25	7 16	17 14	6 22	17 59	5 18	18 44	4 25	19 27	3 58	20 00
12	7 49	16 27	7 14	17 15	6 20	18 00	5 16	18 45	4 24	19 28	3 58	20 01
13	7 48	16 28	7 13	17 16	6 18	18 02	5 14	18 47	4 23	19 30	3 58	20 01
14	7 48	16 30	7 12	17 18	6 16	18 03	5 12	18 48	4 21	19 31	3 58	20 02
15	7 47	16 31	7 10	17 19	6 14	18 05	5 11	18 50	4 20	19 33	3 57	20 02
16	7 46	16 32	7 08	17 21	6 12	18 06	5 09	18 51	4 19	19 34	3 57	20 02
17	7 46	16 34	7 06	17 22	6 10	18 08	5 07	18 53	4 18	19 35	3 57	20 03
18	7 45	16 35	7 05	17 24	6 08	18 09	5 05	18 54	4 16	19 36	3 58	20 04
19	7 44	16 37	7 03	17 26	6 06	18 11	5 03	18 56	4 15	19 37	3 58	20 04
20	7 44	16 39	7 01	17 27	6 04	18 12	5 01	18 57	4 14	19 38	3 58	20 04
21	7 43	16 40	6 59	17 29	6 01	18 13	4 59	18 58	4 13	19 40	3 58	20 05
22	7 42	16 42	6 57	17 30	5 59	18 15	4 57	19 00	4 12	19 41	3 58	20 05
23	7 41	16 43	6 55	17 32	5 57	18 16	4 55	19 02	4 11	19 42	3 58	20 05
24	7 40	16 44	6 53	17 34	5 55	18 18	4 53	19 03	4 10	19 44	3 59	20 05
25	7 39	16 46	6 51	17 35	5 53	18 19	4 52	19 05	4 09	19 45	3 59	20 05
26	7 37	16 47	6 49	17 37	5 51	18 21	4 50	19 06	4 08	19 46	3 59	20 05
27	7 36	16 48	6 47	17 39	5 49	18 22	4 48	19 07	4 07	19 47	4 00	20 05
28	7 35	16 50	6 45	17 40	5 47	18 24	4 46	19 08	4 06	19 48	4 00	20 05
29	7 34	16 52	6 44	17 42	5 45	18 25	4 45	19 10	4 05	19 49	4 01	20 05
30	7 33	16 53	-	-	5 43	18 27	4 43	19 11	4 05	19 50	4 01	20 05
31	7 32	16 55	-	-	5 41	18 28	-	-	4 04	19 51	-	

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

jour	juillet		août		septembre		octobre		novembre		décembre	
	lever	coucher	lever	coucher	lever	coucher	lever	coucher	lever	coucher	lever	coucher
	h.min.	h. min.	h.min.	h.min.	h.min.	h.min.	h.min.	h.min.	h.min.	h.min.	h.min.	h.min.
1	4 02	20 05	4 33	19 37	5 16	18 42	5 58	17 40	6 45	16 42	7 29	16 07
2	4 02	20 04	4 35	19 36	5 18	18 40	6 00	17 38	6 46	16 40	7 31	16 07
3	4 03	20 04	4 36	19 34	5 19	18 38	6 01	17 36	6 48	16 38	7 32	16 07
4	4 04	20 03	4 38	19 33	5 21	18 36	6 03	17 34	6 49	16 37	7 33	16 06
5	4 05	20 03	4 39	19 31	5 22	18 34	6 04	17 32	6 51	16 35	7 34	16 06
6	4 05	20 02	4 40	19 29	5 23	18 32	6 05	17 29	6 52	16 33	7 36	16 06
7	4 06	20 02	4 42	19 28	5 24	18 30	6 07	17 27	6 54	16 32	7 37	16 06
8	4 07	20 01	4 43	19 26	5 26	18 28	6 08	17 25	6 56	16 31	7 38	16 05
9	4 08	20 01	4 45	19 25	5 28	18 26	6 10	17 23	6 57	16 29	7 39	16 05
10	4 09	20 00	4 46	19 23	5 29	18 23	6 11	17 21	6 59	16 28	7 40	16 05
11	4 10	20 00	4 47	19 21	5 30	18 21	6 13	17 19	7 01	16 27	7 41	16 05
12	4 11	19 59	4 49	19 20	5 32	18 19	6 14	17 17	7 02	16 25	7 42	16 05
13	4 12	19 58	4 50	19 18	5 33	18 17	6 16	17 15	7 03	16 24	7 43	16 05
14	4 13	19 58	4 51	19 16	5 34	18 15	6 18	17 14	7 05	16 23	7 44	16 05
15	4 14	19 57	4 53	19 14	5 36	18 13	6 19	17 12	7 06	16 21	7 44	16 05
16	4 15	19 56	4 54	19 12	5 37	18 11	6 20	17 10	7 08	16 20	7 45	16 05
17	4 16	19 55	4 56	19 11	5 38	18 09	6 22	17 08	7 10	16 19	7 46	16 06
18	4 17	19 54	4 57	19 09	5 40	18 07	6 23	17 06	7 11	16 18	7 46	16 06
19	4 18	19 53	4 59	19 07	5 41	18 05	6 25	17 04	7 13	16 17	7 47	16 07
20	4 19	19 52	5 00	19 05	5 43	18 03	6 26	17 02	7 14	16 16	7 48	16 07
21	4 20	19 51	5 01	19 03	5 44	18 00	6 28	17 00	7 16	16.15	7 48	16 07
22	4 21	19 50	5 03	19 02	5 46	17 58	6 29	16 58	7 17	16 14	7 49	16 08
23	4 23	19 49	5 04	19 00	5 47	17 56	6 31	16 56	7 19	16 14	7 49	16 08
24	4 24	19 48	5 05	18 58	5 49	17 54	6 33	16 55	7 20	16 13	7 50	16 09
25	4 25	19 46	5 07	18 56	5 50	17 52	6 34	16 53	7 21	16 12	7 50	16 10
26	4 26	19 45	5 08	18 54	5 51	17 50	6 36	16 51	7 23	16 11	7 50	16 10
27	4 28	19 44	5 10	18 52	5 52	17 48	6 37	16 49	7 24	16 10	7 51	16 11
28	4 29	19 43	5 11	18 50	5 54	17 46	6 38	16 47	7 25	16 09	7 51	16 12,
29	4 30	19 42	5 13	18 48	5 55	17 44	6 40	16 46	7 27	16 09	7 51	16 13
30	4 31	19 40	5 14	18 46	5 57	17 42	6 42	16 45	7 28	16 08	7 51	16 14
31	4 32	19 39	5 15	18 44	-	-	6 43	16 43	-	-	7 51	16 15

Annexe 3
au point 1 de l'article 11.02

Autorités de la surveillance de la navigation

**Services de la surveillance fluviale, des écluses et des ports
avant le 30 juin 2005**

Nº	Nom de l'autorité	Siège	Zone de responsabilité de l'autorité
1	Stromaufsicht HAINBURG	Hainburg (NÖ)	Donau von Stromkilometer 1872,700 am rechten Ufer und von 1880,260 am linken Ufer bis 1894,000 und March
2	Stromaufsicht WILDUNGSMAUER	Wildungsmauer (NÖ)	Donau von Stromkilometer 1894,000 bis 1915,730
3	Schleusenaufsicht FREUDENAU	Wien	Schleusenbereich von Stromkilometer 1919,520 bis 1923,750
4	Strom- und Hafenaufsicht WIEN	Wien	Donau von Stromkilometer 1915,730 bis 1919,520 und 1923,750 bis 1937,730 einschließlich der Häfen Lobau, Albern und Freudenau sowie des Wiener Donaukanals
5	Strom- und Schleusenaufsicht GREIFENSTEIN	Greifenstein (NÖ)	Donau von Stromkilometer 1937,730 bis 1961,300
6	Strom- und Schleusenaufsicht ALTENWÖRTH	Zwentendorf (NÖ)	Donau von Stromkilometer 1961,300 bis 1994,000
7	Strom- und Hafenaufsicht KREMS	Krems (NÖ)	Donau von Stromkilometer 1994,000 bis 2025,000 einschließlich des Hafens Krems
8	Strom- und Schleusenaufsicht MELK	Melk (NÖ)	Donau von Stromkilometer 2025,000 bis 2045,000
9	Strom- und Schleusenaufsicht PERSENBEUG	Persenbeug (NÖ)	Donau von Stromkilometer 2045,000 bis 2067,950

10	Strom- und Hafenaufsicht GREIN	Grein (OÖ)	Donau von Stromkilometer 2067,950 bis 2090,000 am rechten Ufer und 2091,000 am linken Ufer einschließlich des Hafens Grein
11	Strom- und Schleusenaufsicht WALLSEE	Wallsee (OÖ)	Donau von Stromkilometer 2090,000 am rechten Ufer und 2091,000 am linken Ufer bis 2111,828
12	Strom- und Schleusenaufsicht ABWINDEN	St. Georgen/ Gusen (OÖ)	Donau von Stromkilometer 2111,828 bis 2124,600
13	Strom- und Hafenaufsicht LINZ	Linz (OÖ)	Donau von Stromkilometer 2124,600 bis 2143,000 einschließlich des Stadthafens sowie des Tank- und Industriefhafens
14	Strom- und Schleusenaufsicht OTTENSHEIM	Wilhering (OÖ)	Donau von Stromkilometer 2143,000 bis 2158,000
15	Strom- und Schleusenaufsicht ASCHACH	Aschach (OÖ)	Donau von Stromkilometer 2158,000 bis 2181,500
16	Strom- und Hafenaufsicht ENGELHARTSZELL	Engelhartszell (OÖ)	Donau von Stromkilometer 2181,500 bis 2201,770 am linken Ufer und 2223,150 am rechten Ufer einschließlich des Hafens Kasten

au point 1 de l'article 11.02

Autorités de la surveillance de la navigation après le 1^{er} juillet 2005

N ^o	Nom de l'autorité	Siège	Zone de responsabilité de l'autorité
1	Autorité de la surveillance de la navigation de Hainburg / <i>Schifffahrtsaufsicht HAINBURG</i>	Hainburg (Basse Autriche) <i>Hainburg (NE)</i>	Danube du km 1872,700 r.d. et du km 1880,260 r.g. au km 1915,730 et la Morava.
2	Autorité de la surveillance de la navigation de Vienne / <i>Schifffahrtsaufsicht WIEN</i>	Vienne <i>Wien</i>	Danube du km 1915,730 au km 1972,100.
3	Autorité de la surveillance de la navigation de Krems / <i>Schifffahrtsaufsicht KREMS</i>	Krems (Basse Autriche) <i>Krems (NE)</i>	Danube du km 1972,100 au km 2045,000.
4	Autorité de la surveillance de la navigation de Grein/ <i>Schifffahrtsaufsicht GREIN</i>	Grein (Haute Autriche) <i>Grein (OE)</i>	Danube du km 2045,000 au km 2111,828, y compris le port de Grein.
5	Autorité de la surveillance de la navigation de Linz / <i>Schifffahrtsaufsicht LINZ</i>	Linz (Haute Autriche) <i>Linz (OE)</i>	Danube du km 2111,828 au km 2158,000.
6	Autorité de la surveillance de la navigation d'Engelhartszell / <i>Schifffahrtsaufsicht ENGELHARTSZELL</i>	Engelhartszell (Haute Autriche) <i>Engelhartszell (OE)</i>	Danube du km 2158,000 au km 2201,770 r.g. et km 2223,150 r.d.

**Insigne de fonction
des autorités de la surveillance de la navigation**



Annexe 5
au point 3 de l'article 11.02

Autorités de la surveillance des écluses

Nº	Nom de l'autorité de la surveillance des écluses		Siège
1	Schleusenaufsicht FREUDENAU	Surveillance de l'écluse de Freudenau	Vienne <i>Wien</i>
2	Schleusenaufsicht NUSSDORF	Surveillance de l'écluse de Nussdorf	Vienne <i>Wien</i>
3	Schleusenaufsicht GREIFENSTEIN	Surveillance de l'écluse de Greifenstein	<i>Greifenstein (NÖ)</i> (Basse Autriche)
4	Schleusenaufsicht ALTENWÖRTH	Surveillance de l'écluse d'Altenwörth	<i>Zwentendorf (NÖ)</i> (Basse Autriche)
5	Schleusenaufsicht MELK	Surveillance de l'écluse de Melk	<i>Melk (NÖ)</i> (Basse Autriche)
6	Schleusenaufsicht PERSENBEUG	Surveillance de l'écluse de Persenbeug	<i>Persenbeug (NÖ)</i> (Basse Autriche)
7	Schleusenaufsicht WALLSEE	Surveillance l'écluse de Walsee	Walsee (Basse Autriche) <i>Walsee (NÖ)</i>
8	Schleusenaufsicht ABWINDEN	Surveillance de l'écluse d'Abwinden	<i>St. Georgen/Gusen (OÖ)</i> (Haute Autriche)
9	Schleusenaufsicht OTTENSHEIM	Surveillance de l'écluse d'Ottensheim	<i>Wilhering (OÖ)</i> (Haute Autriche)
10	Schleusenaufsicht ASCHACH	Surveillance de l'écluse d'Aschach	<i>Aschach (OÖ)</i> (Haute Autriche)

Annexe 6
 au point 3 de l'article 11.02

Carte de service des autorités de la surveillance des écluses

<p>Seite 4</p>	<p>Seite 1</p> <p>REPUBLIK ÖSTERREICH</p>  <p>DIENSTAUSWEIS FÜR DIE SCHLEUSENAUFSICHT</p>
<p>Seite 2</p> <div data-bbox="428 1108 659 1497" style="border: 1px solid black; width: 142px; height: 185px; margin: 10px auto;"> <p style="text-align: center;">Lichtbild</p> </div> <p style="text-align: center;">Rundstempel</p> <p>Name</p> <p>Geburtsdatum</p> <p>Unterschrift des Inhabers</p>	<p>Seite 3</p> <p>Der Inhaber dieses Ausweises ist Bediensteter der Schleusenaufsicht. Er ist berechtigt, schiffahrtspolizeiliche Anordnungen gemäß § 38 Abs. 3 des Schifffahrtsgesetzes, BGBl. I Nr. 62/1997 i.d.g.F. zu erteilen.</p> <p>Wien, am</p> <p>Für den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie</p> <p style="text-align: right;">RUNDSTEMPEL</p>

Insigne de service des autorités de la surveillance des écluses



Annexe 8
 au point 4 de l'article 11.02

Carte de service du capitaine de port

<p>Seite 4</p>	<p>Seite 1</p> <p>REPUBLIK ÖSTERREICH</p>  <p>DIENSTAUSWEIS FÜR HAFENMEISTER</p>
<p>Seite 2</p> <div data-bbox="428 1136 669 1457" style="border: 1px solid black; width: 148px; height: 153px; margin: 10px auto;"> <p>Lichtbild</p> </div> <p style="text-align: center;">Rundstempel</p> <p>Name</p> <p>Geburtsdatum</p> <p>Unterschrift des Inhabers</p>	<p>Seite 3</p> <p>Der Inhaber dieses Ausweises ist gemäß § 40 des Schifffahrtsgesetzes BGBl. I Nr. 62/1997 i.d.g.F., zum</p> <p style="text-align: center;">HAFENMEISTER</p> <p style="text-align: center;">FÜR DEN ÖFFENTLICHEN HAFEN</p> <p style="text-align: center;">.....</p> <p>bestellt. Er ist berechtigt, schifffahrtspolizeiliche Anordnungen gemäß § 38 Abs. 3 leg.cit. zu erteilen.</p> <p>Wien, am</p> <p>Für den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie</p> <p style="text-align: right;">RUNDSTEMPEL</p>

Insigne de service du capitaine de port




**Symboles pour inscrire des phénomènes hydrologiques et météorologiques
dans le journal de bord**

I.

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

II.

- Ciel dégagé
◐ ¼ de ciel nuageux
◑ ½ de ciel nuageux
◒ ¾ de ciel nuageux
● Ciel couvert
• Pluie *)
≡ Brouillard (visibilité inférieure à 1 km)
* Neige
▲ Grêle
⌊ Orage
∞ Brume
← Vent faible (la flèche indique la direction du vent)
←|| Vent modéré *)
←||| Vent fort (tempête)
←||| Ouragan

*) Exemple:  Pluie avec vent modéré soufflant du N

ÖLKONTROLLBUCH

ЖУРНАЛ УЧЕТА ОТРАБОТАННЫХ МАСЕЛ

CARNET DE CONTROLE DES HUILES USEES

MUSTER

Seite 1/ стр. 1/ Page 1

Laufende Nr.:
Порядковый №:
N° d'ordre:

.....
Art / Тип / Type Name des Fahrzeuges / Название судна / Nom du bateau

Amtliches Kennzeichen:
Официальный номер судна:
Numéro officiel :

Ort der Ausstellung:
Место выдачи:
Lieu de délivrance :

Datum der Ausstellung:
Дата выдачи:
Date de délivrance :

Stempel und Unterschrift der ausstellenden Behörde
Печать и подпись должностного лица, выдавшего журнал
Cachet et signature de l'autorité qui a délivre le présent carnet

.....

Seite 2/ стр. 2/ Page 2

Ausstellung der Ölkontrollbücher

Das erste Ölkontrollbuch, versehen auf Seite 1 mit der laufenden Nummer 1, wird nur von der Behörde ausgestellt, die dem Fahrzeug die Zulassung erteilt hat. Sie trägt auch die auf Seite 1 vorgesehenen Angaben ein.

Alle nachfolgenden Ölkontrollbücher werden von einer örtlich zuständigen Behörde mit der Folgenummer nummeriert und ausgegeben, dürfen jedoch nur gegen Vorlage des vorangegangenen Ölkontrollbuches ausgehändigt werden. Das vorangegangene Ölkontrollbuch wird unaustilgbar "ungültig" gekennzeichnet und dem Schiffsführer zurückgegeben. Es ist während sechs Monaten nach der letzten Eintragung an Bord aufzubewahren.

Etablissement des carnets de contrôle des huiles usées

Le premier carnet de contrôle des huiles usées établi sur la page 1 sous le numéro d'ordre 1 n'est délivré que par l'autorité ayant également les indications prévues sur la page 1.

Tous les carnets suivants numérotés dans l'ordre seront établis par une autorité compétente locale, mais ne doivent être remis que contre présentation du carnet précédent. Le carnet précédent doit porter la mention indélébile « non valable » et est rendu au conducteur. Il doit être conservé à bord durant six mois après la dernière inscription.

Выдача журналов учета отработанных масел

Первый журнал учета отработанных масел, на стр. 1 которого проставляется порядковый номер 1, выдается только тем компетентным органом, который выдал судовое удостоверение на судно. Этот орган указывает также сведения, предусмотренные на странице 1.

Все последующие журналы учета отработанных масел, которым присваиваются последовательные порядковые номера, выдаются местным компетентным органом, но только после предъявления предыдущего журнала. Предыдущий журнал, в котором делается нестираемая отметка "недействителен", должен быть возвращен судоводителю. Он должен храниться на борту в течение шести месяцев после внесения последней записи.

1. Akzeptierte Schiffsbetriebsabfälle:**Отходы, образующиеся в ходе эксплуатации судна, которые были приняты:****Déchets acceptés survenant lors de l'exploitation du bateau:**

- 1.1 Altöl /Отработанные масла / Huiles usées 1)
- 1.2 Bilgenwasser / Трюмная вода / Eau de fond de cale
aus / из / de:
- Maschinenraum hinten / Кормового машинного 1)
отделения / Salle de machine arrière
- Maschinenraum vorne / Носового машинного 1)
отделения / Salle de machine avant
- Andere / Других помещений / Autres 1)
- 1.3 Andere öl- oder fetthaltige Abfälle / Прочие отходы,
содержащие масло или смазочные материалы / Autres
déchets huileux ou graisseux z.B. / например / р.е.:
gebrauchte Putzlappen / Использованная ветошь/ kg / кг
Chiffons usées
- Altfett / Отработанные смазочные вещества / kg / кг
Graisses usées
- Altfilter / Использованные фильтры / Filtres usés Stück / шт. / pièces
- 1.4 Anderweitige Abfälle / Прочие отходы / Autres déchets
z.B. / например / р.е.:²⁾
- Gebinde / Емкости / récipients Stück / шт. / pièces
gebrauchte Lösungsmittel / Использованные
растворители / diluants usagés
Andere / Другие / autres

2. Bemerkungen / Примечания / Notes:

- 2.1 Nicht akzeptierte Abfälle / Отходы, в приеме которых отказано / Produits refusés
.....
.....
- 2.2 Andere Bemerkungen / Другие замечания / Autres remarques:
.....
.....

Ort Datum
Место Дата
Lieu Date

Stempel und Unterschrift der Annahmestelle
Печать и подпись представителя приемного сооружения
Cachet et signature de la station de réception

¹⁾ Mengen geschätzt / Ориентировочное количество / Quantités estimées

²⁾ Nicht alle Annahmestellen sind verpflichtet oder berechtigt, diese Abfälle abzunehmen
/ Не все приемные сооружения обязаны или правомочны принимать эти отходы /
Toutes les stations de réception ne sont pas obligées ou autorisées de recevoir ces
déchets.

Carte d'identité du batelier



2	Schifferausweis <i>Carte d'identité pour navigateurs</i> Nr. Паспорт моряка
	Familienname <i>Nom</i> Фамилия
	Vorname <i>Prénom</i> Имя и отчество
	Datum und Ort der Geburt <i>Date et lieu de naissance</i> Дата и место рождения
	Beruf <i>Profession</i> Профессия
	Wohnort <i>Domicile</i> Местожительство
	Staatsbürgerschaft <i>Nationalité</i> Гражданство

<div data-bbox="428 1094 712 1409" style="border: 1px solid black; width: 175px; height: 150px; display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <div data-bbox="469 1155 672 1184">Raum für Lichtbild</div> </div>	PERSONSBESCHREIBUNG SIGNALEMENT ОПИСАНИЕ ЛИЧНОСТИ
	Größe <i>Taille</i> Рост
Farbe der Augen <i>Couleur des yeux</i> Глаза (цвет)	
Besondere Kennzeichen <i>Signes particuliers</i> Особые приметы	
<hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>	
Siegel <i>Cachet</i> Место печати	
<hr/> Unterschrift des Inhabers <i>Signature du titulaire</i> Подпись владельца	
3	

4	KINDER UNTER 12 JAHREN <i>ENFANTS DE MOINS DE 12 ANS</i> ДЕТИ ВОЗРАСТОМ ДО 12 ЛЕТ		
	Name <i>Nom</i> Имя	Geburtsdatum <i>Date de naissance</i> Дата рождения	Geschlecht <i>Sexe</i> Пол

DIE GÜLTIGKEIT DIESES SCHIFFERAUSWEISES ENDET AM <i>LA VALIDITE DE LA CARTE EXPIRE LE</i> СРОК ДЕЙСТВИЯ НАСТОЯЩЕГО ПАСПОРТА ИСТЕКАЕТ	
<hr/>	
Ausstellende Stelle <i>Agence délivrant la carte</i> Выдающее учреждение	<i>Wirtschaftskammer Österreich, Fachverband der Schifffahrtsunternehmen</i>
Ort und Datum <i>Lieu et date</i> Место и дата	<hr/>
	<hr/> Unterschrift des Ausfertigenden <i>Signature de l'agent délivrant la carte</i> Подпись выдающего должностного лица

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

Ort und Datum
Lieu et date _____
 Место и дата

 Unterschrift des Ausfertigenden
Signature de l'agent délivrant la carte
 Подпись выдающего должностного лица

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

Ort und Datum
Lieu et date _____
 Место и дата

 Unterschrift des Ausfertigenden
Signature de l'agent délivrant la carte
 Подпись выдающего должностного лица

Angestellt am
Engagé le _____
 Прием на работу

Dienstverwendung
Fonction _____
 Должность

Firmenstempel und Unterschrift
Cachet de l'entreprise et signature
 Печать и подпись

Ausgeschieden am
Congédié, le _____
 Уволен

Firmenstempel und Unterschrift
Cachet de l'entreprise et signature
 Печать и подпись

VERMERKE / *OBSERVATIONS* / ОТМЕТКИ

MUSTER

13-32

Annexe 13
au point 4 de l'article 11.12

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

1. Secteur du Parc national Danube-Auen / *Nationalpark Donauauen*, de la frontière d'Etat au km 1921,05 ;
2. Secteur de Vienne, du km 1921,05 au km 1949,18 ;
3. Secteur de Wachau, du km 1993,25 au km 2037,96 ;
4. Secteur de Linz, du km 2119,63 au km 2146,73.

Permis de transport pour effectuer des transports spéciaux

**Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Schifffahrtsaufsicht**

FAHRTERLAUBNIS FÜR SONDERTRANSPORTE
gemäß § 11.14 Z 3 der Wasserstraßen-Verkehrsordnung

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

Der Fahrerlaubnisschein ist beim Transport an Bord mitzuführen

Permis de transport pour effectuer des transports spéciaux
Ministère fédéral des transports, des innovations et des technologies
Autorité de la surveillance de la navigation

PERMIS DE TRANSPORT POUR EFFECTUER DES TRANSPORTS SPECIAUX
conformément au point 3 de l'article 11.14 des Règles de la navigation sur les voies d'eau
intérieures

TITULAIRE DU PERMIS			
NOM		Siège / domicile, numéro de téléphone	
DONNES RELATIVES A L'OBJET TRANSPORTE			
TYPE DE L'OBJET		DENOMINATION DE L'OBJET	
<input type="checkbox"/>	BATEAU	<input type="checkbox"/>	ETABLISSEMENT FLOTTANT
<input type="checkbox"/>	MATERIEL FLOTTANT	<input type="checkbox"/>	RADEAU
METHODE DE DEPLACEMENT DE L'OBJET		BATEAU ASSURANT LE DEPLACEMENT	
<input type="checkbox"/>	REMORQUAGE	<input type="checkbox"/>	A COUPLE
<input type="checkbox"/>	POUSSAGE	<input type="checkbox"/>	INDEPENDAMMENT
		NOM	
		MARQUE D'IDENTIFICATION	
GREEMENT SPECIAL			
PRESCRIPTIONS SPECIALES			
TRAJET DU DEPLACEMENT			
DE		A	
DELAI DE VALIDITE			
DE		A	
LIEU, DATE		SIGNATURE	

Au cours du voyage, le permis de transport doit se trouver à bord

Questionnaire d'avitaillement en combustibles

Prüfliste für das Bunkern von Treibstoff

laufende Nummer: Jahr:

Bunkerboot / Bunkerstation	Bunkerndes Fahrzeug
Name:	Name:
Schiffsnummer / Kennzeichen:	Schiffsnummer / Kennzeichen:
Schiffsführer:	Schiffsführer:
Bunkerwart:	für den Bunkervorgang verantwortliche Person (Bunkerwache):

	Einfüllstutzen			gesamt
	1	2	3	
Lage des Einfüllstutzens (zB backbord hinten ; Bugstrahltank ; ...)				
Tankkapazität der über den jeweiligen Einfüllstutzen zu				
Tankinhalt vor Beginn der Bunkerung laut Ablesung:				
freie Kapazität des Tanks unmittelbar nach dem Einfüllstutzen:				
vereinbarte Übernahmemenge:				

Allgemein:

- Die Verheftung zwischen bunkerndem Fahrzeug und Bunkerboot bzw. Bunkerstation ist fachgerecht und wurde überprüft.
- Die Beleuchtung reicht aus, um den Bunkervorgang überwachen zu können.
- Die Kommunikation zwischen Bunkerwart und Bunkerwache ist sichergestellt.
- Die Schlauchleitungen werden nicht auf Zug und Torsion beansprucht, die Mindestbiegeradien werden nicht unterschritten.

Bunkervorgang mit ohne Überfüllsicherung
(automatische Abstelleinrichtung)

Bei Verwendung eines Tankschlauches mit Flansch oder Schnellkupplung:

- Die Verbindung des Tankschlauches mit dem Einfüllstutzen wurde überprüft und befindet sich in betriebssicherem Zustand.

Bei Verwendung eines Tankschlauches mit Zapfpistole:

- Die Bunkerwache ist mit der Bedienung der Zapfpistole vertraut und in der Lage einen Notstopp durchzuführen.
- Die Zapfpistole reicht genügend weit in den Einfüllstutzen und wurde in ihrer Lage gesichert.

Datum: Ort (Strom-km bzw. Liegeplatznummer):
.....

Beginn des Bunkervorgangs (Uhrzeit):

Bunkerwart:

Bunkerwache:

.....

Unterschrift

.....

Unterschrift

Ende des Bunkervorgangs (Uhrzeit):

Questionnaire d'avitaillement en combustibles

N° :

Année:

Bateau avitailleur/Station d'avitaillement	Bateau avitaillé			
Nom :	Nom :			
Numéro/Marque d'identification du bateau :	Numéro/Marque d'identification du bateau :			
Conducteur du bateau :	Conducteur du bateau :			
Avitailleur :	Personne responsable de l'avitaillement (surveillant de l'avitaillement) :			
	Raccords d'avitaillement			total
	1	2	3	
Position du raccord (ex. : à la poupe, à bâbord ; réservoir de l'installation de gouvernail de proue)				
Volume d'avitaillement du réservoir pour le raccord d'avitaillement concerné :				
Quantité restée dans le réservoir avant l'avitaillement d'après les données des compteurs :				
Volume libre du réservoir directement derrière le raccord :				
Quantité avitaillée convenue :				

Généralités :

- L'amarrage du bateau avitaillé avec le bateau avitailleur ou la station d'avitaillement est conforme et a été contrôlé.
- L'éclairage est suffisant pour surveiller l'avitaillement.
- Une voie de communication entre le surveillant de l'avitaillement et l'avitailleur a été assurée.
- Les tuyaux des conduites ne sont pas sous tension ou torsion, leurs rayons de courbure minima étant observés.

Avitaillement avec / sans indicateur de débordement du réservoir (appareil de blocage automatique).

Lors de l'utilisation d'un tuyau d'avitaillement à bride ou à accouplement rapide :

- La jonction du tuyau d'avitaillement avec le raccord a été vérifiée et assure un fonctionnement fiable.

Lors de l'utilisation d'un tuyau d'avitaillement à bec :

- L'équipe d'avitaillement connaît le fonctionnement du bec d'avitaillement étant prête à interrompre d'urgence l'avitaillement.
- Le bec d'avitaillement est introduit à une profondeur suffisante dans le raccord d'avitaillement y étant fixé à demeure.

Date : Lieu (km de fleuve ou numéro du lieu de stationnement) :
.....

Début de l'avitaillement (heure) :

Avitailleur :

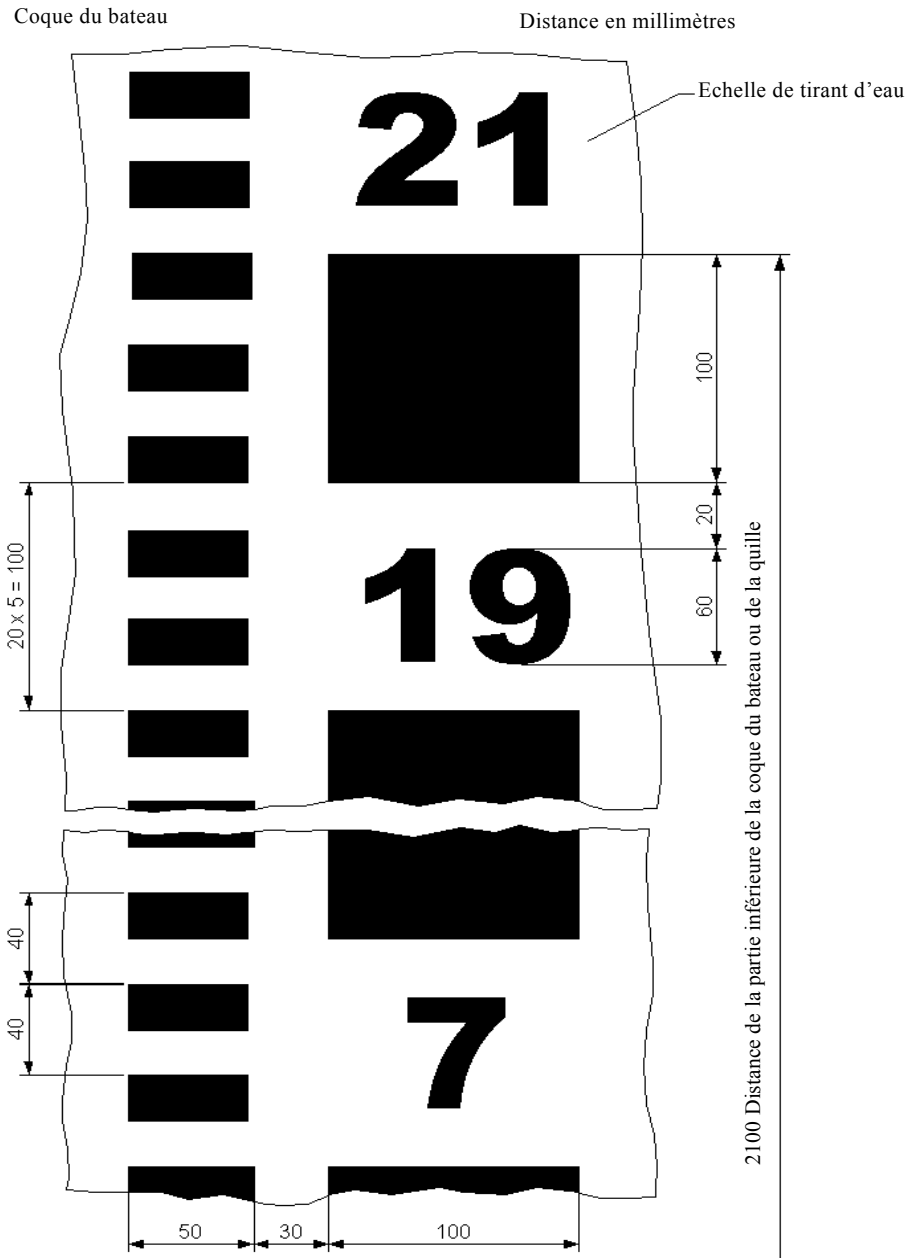
Surveillant de l'avitaillement :

.....
Signature

.....
Signature

Fin de l'avitaillement (heure) :

ECHELLE DE TIRANT D'EAU



Certificat attestant le droit de priorité à l'éclusage

**Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Schifffahrtsaufsicht**

**BESCHEINIGUNG ÜBER DIE ZUERKENNUNG DES VORRECHTES
BEI DER SCHLEUSUNG**
gemäß § 16.03 Z 4 der Wasserstraßen-Verkehrsordnung

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

Die Bescheinigung ist bei Inanspruchnahme des Vorrechtes an Bord mitzuführen

Certificat attestant le droit de priorité à l'éclusage

**Ministère fédéral des transports, des innovations et des technologies
Autorité de la surveillance de la navigation**

CERTIFICAT ATTESTANT LE DROIT DE PRIORITE A L'ECLUSAGE

Conformément au point 4 de l'article 16.03 des Règles de la navigation
sur les voies d'eau intérieures

TITULAIRE DU CERTIFICAT	
NOM	SIEGE/DOMICILE, NUMERO DE TELEPHONE
BATEAU	
NOM	MARQUE D'IDENTIFICATION
DROIT ACCORDE	
<input type="checkbox"/>	POUR UN PASSAGE
<input type="checkbox"/>	POUR PLUSIEURS PASSAGES
A L'ECLUSE	
DELAI DE VALIDITE	
DE	A
PRESCRIPTIONS SPECIALES	
Lors de la traversée de la zone d'éclusage le bateau doit porter une flamme rouge à la proue conformément à l'article 3.36 des Règles de la navigation sur les voies d'eau intérieures.	
LIEU, DATE	SIGNATURE

Pour faire valoir le droit de priorité à l'éclusage, le certificat doit se trouver à bord

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

COMMISSION DU DANUBE
Budapest, 1997

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

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

Chapitre 8

DISPOSITIONS SPECIALES POUR LES BATEAUX DES FORCES ARMEES ET DES AUTORITES DE SECURITE

Article 8.01

Restrictions concernant l'application

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

Article 8.02

Obligations de la Surveillance spéciale d'Etat

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

Article 8.03

Attributions des autorités de sécurité et de la garde-frontière

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

Chapitre 9

REGLES COMPLEMENTAIRES APPLICABLES SUR LA VOIE D'EAU DU DANUBE

Article 9.01

Champ d'application

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

Article 9.02

Liaison radiotéléphonique

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

l'intention à l'échange de données ayant une importance de principe pour le déroulement de la navigation en toute sécurité n'a pas été comprise en temps utile et de façon réciproque.

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

Article 9.03

Journal de bord et rôle d'équipage

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

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

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

b) le rôle d'équipage :

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

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

Article 9.04

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

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

Article 9.05**Interdictions**

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

Chapitre 10**DISPOSITIONS SPECIALES POUR LA NAVIGATION
DES MENUES EMBARCATIONS****Article 10.01****Exploitation des menues embarcations**

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

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

REGLES DE NAVIGATION

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

COMMISSION DU DANUBE
Budapest, 2005

Les présentes « Dispositions additionnelles relatives aux voies d'eau intérieures de la République de Hongrie » représentent la deuxième section des « Règles de navigation » mises en vigueur à partir du 1^{er} octobre 2003 par arrêté du Ministère de l'économie et des transports.

Le Secrétariat de la Commission du Danube a reçu initialement des autorités compétentes de la Hongrie le texte de ces Dispositions additionnelles en russe. Par la suite, suite à un accord entre l'Ingénieur en chef du Secrétariat de la CD avec les autorités compétentes de la Hongrie, la présente version a été établie à partir du texte hongrois étant traduite dans les langues officielles de la Commission du Danube.

SECTION II

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

A. REGLES GENERALES

Chapitre 1

DISPOSITIONS GENERALES

Article 1.01

Significations des termes

Dans cette section des Règles :

- a) *convoi poussé flexible* – convoi poussé conformément au point m) de l'article 1.01, de la section I, dans lequel les bateaux sont reliés à l'aide d'une installation d'accouplement réglable à charnière ;
- b) *proximité du chenal navigable* – plan d'eau de la voie navigable se situant *en dehors* du chenal tout en y étant directement adjacente ;
- c) *type de bateau ou de convoi* – caractéristiques d'un bateau ou d'un convoi compte tenu de sa construction, de sa destination et d'autres paramètres (par exemple dimensions, composition) ;
- d) *pont de pontons* – pont provisoire mobile, composé d'installations flottantes et fixé à la rive ainsi qu'au fond du fleuve ;
- e) *distance entre le bateau et le fond du fleuve* – distance entre le point le plus bas de la coque d'un bateau et le point le plus haut du fond du lit du fleuve ;
- f) *avis aux bateliers* – avis servant à diffuser ou à *publier* des ordonnances (mesures visant à assurer la sécurité) émises par les autorités de la surveillance de la navigation conformément à l'article 1.22 de la section I des présentes Règles ;
- g) *informations pour les bateliers* – avis publié par les autorités de la surveillance de la navigation pour assurer l'observation de l'article 1.06 de la section I des présentes Règles et pour informer les personnes s'intéressant à la navigation ;
- h) *navigation vers l'amont* – déplacement vers la source du fleuve ;
- i) *menue embarcation d'escorte motorisée* – embarcation destinée à accompagner des canots à voile et à rames ou des menues embarcations à voile et à procéder, le cas échéant, à des opérations de sauvetage au cours d'exercices, d'entraînements, de compétitions et autres manifestations organisées sur des plans d'eau ;

- j) *menue embarcation motorisée*¹ – menue embarcation à propulsion mécanique, autre que les canots ;
- k) *visibilité limitée* – distance de visibilité inférieure à 1000 m ;
- l) *bac à traîlle* – bac ne naviguant pas librement et se déplaçant à l'aide d'un câble pouvant être :
 - la) *bac à traîlle à câble bas* – bac à traîlle dont le câble passe à une faible hauteur au-dessus de la surface de l'eau ;
 - lb) *bac à traîlle à câble profond* – bac dont le câble est immergé et passe sur le fond du lit ;
 - lc) *bac à traîlle à câble haut* – bac dont le câble passe au-dessus du niveau de l'eau, au moins à une hauteur prescrite par un acte normatif spécial² ;
- m) *établissement flottant d'utilisation publique*^{*} – établissement flottant à destination économique³ pouvant être utilisé par toute personne⁴ dans des conditions établies ;
- n) *canot de sauvetage* – menue embarcation motorisée, conforme aux prescriptions visées à l'Annexe 11 à la Section II, expressément destinée au sauvetage de personnes et agréée par les autorités de la surveillance de la navigation à ces fins ;
- o) *service de gardiennage* – service de surveillance permanente à bord d'un établissement flottant ou sur la rive pour garantir la sécurité dudit établissement flottant ;
- p) *bateau de la surveillance fluviale* – bateau des autorités de la surveillance de la navigation et des services de la police fluviale ;
- q) *service de veille* – service d'alerte à bord d'établissements flottants ou bien à un endroit convenable à l'exécution immédiate des mesures prises en cas de besoin ;
- r) *menue embarcation à voile* – menue embarcation naviguant à la voile, autre que les canots⁵ ;

¹ Loi XLII de 2000 sur les transports nautiques, article 87, point 3.

² Ordonnance 17/2002.(III.7) du Ministère de la protection de la nature et de la gestion des eaux (KöViM) sur la classification des voies d'eau navigables ou des surfaces de plans d'eau naturels et artificiels aménagés en vue de la navigation.

^{*} [La définition du terme « installation flottante dans la Loi XLII de 2000 sur les transports nautiques, article 87, point 38 dit ce qui suit : « Les installations, moyens ou engins flottants aptes à circuler et à effectuer des travaux sur la surface des plans d'eau ainsi qu'à une activité y étant liée. »]

³ Loi XLII de 2000 sur les transports nautiques, article 87, point 6.

⁴ Loi XLII de 2000 sur les transports nautiques, article 87, point 37.

⁵ Loi XLII de 2000 sur les transports nautiques, article 87, point 3.

- s) *engin sportif flottant à voiles* – embarcation de sport dont la surface nominale des voiles dépasse 3 m² ;
- t) *hydravion* – aéronef, régie par d'autres normes juridiques, spécialement conçue pour décoller ou atterrir sur l'eau ;
- u) *hydroaérodrome* – plan d'eau distinct, aménagé et mis à disposition d'un exploitant, destiné au décollage, à l'atterrissage et aux manœuvres d'hydravions effectuées sur l'eau, ainsi qu'à leur stationnement et aux services fournis pendant leur stationnement ;
- v) *avalage* – navigation dans la direction de l'embouchure du fleuve.

Article 1.02

Conducteur d'embarcations et personnes effectuant la surveillance des établissements flottants

1. Pour autant qu'un acte normatif ne dispose autrement, les canots, les embarcations sportives n'étant pas soumises à l'enregistrement et les menues embarcations dépourvues de moyens mécaniques de propulsion ou les menues embarcations sans voiles, à l'exception des cas visés aux points 2 et 3, peuvent être conduits par des personnes :
 - a) *âgées* de 14 ans révolus (17 ans dans le cas d'embarcations motorisées) ;
 - b) sachant nager ;
 - c) possédant la pratique requise en la matière ;
 - d) connaissant les dispositions des présentes Règles et les particularités du secteur concerné.
2. Si plusieurs personnes se trouvent dans le canot, une personne âgée de 16 ans révolus (17 ans dans le cas d'une embarcation motorisée) et satisfaisant aux prescriptions visées aux lettres b) à d) du point 1 doit être désignée en tant que conducteur avant le départ.
3. Des sportifs de moins de 14 ans, membres d'une association sportive, ne peuvent conduire un canot ou une embarcation de sport sans propulsion mécanique que sous la direction et la surveillance d'un entraîneur de l'association sportive, en présence des moyens de sauvetage requis et d'un canot de sauvetage ou d'une menue embarcation d'escorte motorisée l'accompagnant et pour autant qu'ils sachent nager et connaissent les dispositions des présentes Règles.

La surveillance de l'entraîneur est estimée comme étant acquise si

- ils se trouvent constamment dans son champ visuel,

- le temps nécessaire pour qu'il prête secours ou qu'il intervienne n'excède pas 2 minutes.
4. La personne utilisant des établissements flottants soumis à l'enregistrement assume la responsabilité de leur surveillance. Conformément au point 5 de l'article 1.02 de la Section I des présentes Règles et pour autant que les autorités de la surveillance de la navigation n'en disposent autrement, la personne assurant la surveillance doit avoir au moins une formation de matelot⁶.
 5. Le nom et le prénom du conducteur de convoi visé au point 2.d) de l'article 1.02 de la Section I doivent figurer dans le journal de bord du bateau qu'il conduit.
 6. Conformément à l'article 1.08 de la Section I et pour autant que les conditions y figurant soient remplies, si la durée du voyage n'excède pas 14 heures, des personnes qualifiées en matière de navigation doivent assurer la veille, comme suit :
 - à bord des bateaux accouplés en une seule rangée, une personne à bord de chaque bateau, et dans le cas de convois à accouplement rigide, une personne pour 3 bateaux,

toutefois

 - à bord des bateaux remorqués dans un convoi remorqué au moins deux personnes.
 7. En ce qui concerne l'âge établi au point 1 de l'article 1.09 de la Section I, à bord des établissements flottants battant pavillon hongrois, des règles spéciales sont en vigueur⁷.
 8. Pour utiliser des appareils optiques visés au point 2 de l'article 1.09 de la Section I, une autorisation de l'autorité de la surveillance de la navigation est nécessaire.

Article 1.03

⁶ Ordonnance 13/2001.(IV.10) du Ministère de la protection de la nature et de la gestion des eaux (KöViM) sur les conditions d'agrément à la navigation et de compatibilité des établissements flottants se déplaçant sur les voies d'eau intérieures et sur la vérification et la délivrance de documents d'agrément, Annexe KöViM sur la formation nautique, article 23.02, point 2.2

⁷ Ordonnance 13/2001.(IV.10) du Ministère de la protection de la nature et de la gestion des eaux (KöViM) sur les conditions d'agrément à la navigation et de compatibilité d'établissements flottants se déplaçant sur les voies d'eau intérieures et sur la vérification et la délivrance de documents d'agrément, Annexe et Ordonnance 15/2001 (IV.27) sur les certificats nautiques.

Capacité de conduire les engins flottants

1. Selon le paragraphe 6 de l'article 1.02 de la Section I, un engin flottant peut être conduit par des (sa conduite peut être confiée aux) personnes :
 - a) ne se trouvant pas sous l'influence de substances ayant un effet négatif sur la capacité de conduire un bateau, et dont l'organisme ne contient pas d'alcool suite à l'utilisation de boissons alcoolisées ou toute autre substance ayant un effet semblable (p. ex. narcotiques, médicaments ou leurs mélanges) ;
 - b) n'étant pas fatiguées au point que leur état physique ait un effet négatif sur la sécurité de la navigation ;
 - c) ayant utilisé le temps de repos prescrit par les autorités compétentes en conformité avec le régime d'exploitation de l'établissement flottant⁸ ;
 - d) ne présentent pas de signes visibles de fatigue.

A bord d'un bateau battant pavillon étranger, la présence de documents justifiant l'emploi du temps de travail et de repos 24 heures avant son arrivée sur le territoire de la République de Hongrie est obligatoire.

2. Si la sécurité de l'exploitation de l'établissement flottant ne peut être assurée que par le travail commun de plusieurs personnes, les dispositions du point 1 s'appliquent à tous ceux qui participent simultanément à la conduite et à l'exploitation de l'établissement flottant.
3. Les prescriptions des paragraphes 1 et 2 doivent être appliquées à l'égard de la personne assurant la veille sur un établissement flottant en stationnement.
4. Si une embarcation est affrétée, il est nécessaire d'observer les prescriptions de l'Annexe 10 à la Section II (Règles relatives à la sécurité applicables à l'égard de l'affrètement de bateaux de sport et de plaisance).

Article 1.04

Utilisation de la voie navigable

1. La conduite d'un établissement flottant doit s'effectuer en fonction des conditions météorologiques, des particularités du trafic, de l'état du chenal navigable, ainsi que d'autres circonstances influençant la sécurité de la navigation.
2. Il est interdit qu'un établissement flottant touche le fond du lit du fleuve, à l'exception de l'amarrage des bateaux, de travaux de renflouement au cours

⁸ Ordonnance 13/2001.(IV.10) du Ministère de la protection de la nature et de la gestion des eaux (KöViM) sur les conditions d'agrément à la navigation et de compatibilité d'établissements flottants se déplaçant sur les voies d'eau intérieures et sur la vérification et la délivrance de documents d'agrément, Annexe, articles 23.05 et 23.06.

d'opérations de sauvetage et de travaux d'entretien et de régularisation des voies d'eau ainsi qu'en cas d'autorisation spéciale pour exécuter de telles activités.

Le tirant d'eau d'un établissement flottant doit être établi comme suit :

- sur la base de données fournies par l'organisation chargée de l'entretien des voies d'eau ou par une autorité compétente (par exemple, informations pour les bateliers, avis radio ou électroniques, panneau de signalisation indiquant le niveau de l'eau et/ou la profondeur sur le seuil) ;
- en tenant compte de la vitesse de déplacement, de la structure et de la manœuvrabilité de l'établissement flottant, du type des marchandises transportées et des conditions nautiques sur le seuil ;
- en observant la distance prescrite entre le bateau et le fond du fleuve.

Afin d'assurer la sécurité de la navigation, l'autorité de la surveillance de la navigation peut établir en tant que prescriptions temporaires sur certains plans d'eau une distance minimale obligatoire entre le bateau et le fond du fleuve.

Article 1.05

Chargement maximal ; nombre maximal de passagers

1. Lors du transport de marchandises volumineuses, à faible poids spécifique, il est possible de renoncer à l'application des dispositions du paragraphe 2 de l'art. 1.07 de la Section I – sauf pour ce qui est des exigences concernant la stabilité du bateau – dans les conditions suivantes :
 - a) s'il existe un moyen de communication – par l'intermédiaire d'une installation radio appropriée prescrite par les autorités compétente – entre le bateau automoteur assurant le déplacement et le bateau transportant de telles marchandises ;
 - b) si la possibilité de passer entre la proue et la poupe du bateau transportant une telle cargaison volumineuse est assurée.
2. La marchandise doit être disposée de manière à permettre le contrôle du niveau des eaux de fond de cale et l'accès aux écoutes des tuyaux de pompage du système de secours. L'espace libre nécessaire à l'amarrage et à l'ancrage doit être assuré.
3. Le conducteur est tenu d'assurer une répartition équilibrée du chargement à bord. Si une procédure différente est requise, il ne peut l'autoriser qu'après s'être convaincu qu'un chargement déséquilibré ne saurait diminuer la sécurité de la navigation.
4. Du point de vue de la répartition à bord du nombre maximal admis de passagers, à l'exception des canots et de bateaux de sport motorisés, deux enfants de moins de 10 ans comptent pour une personne. S'il n'est pas établi autrement dans les

présentes règles, ce mode de calcul n'est valable qu'à l'égard de 25 % du nombre admis de passagers établi par l'autorité de la surveillance de la navigation dans le certificat de bateau.

5. Les dispositions du point 4 ne s'appliquent aux menues embarcations que dans le cas où chacun des passagers dispose d'une place assise.
6. L'attestation d'une vérification obligatoire doit être portée sur le journal de bord, conformément au point 4 de l'article 1.07 de la Section I.

Article 1.06

Documents de bord

A l'exception des bateaux de service de l'armée, en dehors des documents visés à l'article 1.10 de la Section I

- a) les bateaux équipés d'une chaudière à vapeur doivent être munis d'un permis d'exploitation de la chaudière ;
- b) les bateaux équipés d'un réservoir à haute pression doivent être munis d'une attestation d'essai de compression (dans le cas d'une pression d'exploitation du système de compression dépassant 0,1 mPa) ;
- c) les bateaux motorisés, à l'exception de menues embarcations, doivent être munis d'un registre des hydrocarbures.

Durant l'exploitation du bateau, les documents doivent se trouver en permanence à bord et être tenus à jour.

Article 1.07

Obstacles dangereux

L'obligation de notification conforme aux points 3 et 4 de l'article 1.12 et aux points 2 et 3 de l'article 1.13, à l'article 1.14, au point 3 de l'article 1.15 et au point 1 de l'article 1.17 de la Section I peut être également observée par radiocommunication sur le réseau d'informations nautiques et de messages urgents en tant qu'avis aux navigateurs.

Article 1.08

Etablissements flottants échoués ou coulés

1. En ce qui concerne l'avertissement aux bateaux conformément au point 2 de l'article 1.17 de la Section I, l'expression « lorsque la nécessité n'est pas évidente » signifie que les signaux prescrits ne doivent pas être montrés dans les cas suivants :
 - si à proximité d'un bateau échoué ou coulé, entre ce dernier et le chenal navigable, se trouve un bateau faisant route (en stationnement ou s'étant arrêté) lequel
 - informe continuellement les bateaux ou convois qui s'approchent sur la voie 10 du réseau « bateau-bateau » de l'existence d'un obstacle.
2. Après avoir reçu l'avis, l'autorité de la surveillance de la navigation peut interdire le renflouement de l'établissement échoué ou coulé et établir le moment, la durée et la manière d'y procéder.⁹

Article 1.09

Dispositions spéciales

1. En dehors des dispositions visées sous le point 2 de l'article 1.19 de la Section I, les autorités compétentes ont le droit d'interdire le départ d'un bateau dans les cas suivants :
 - a) ce dernier n'est pas apte à la navigation ou
 - b) une action pénale a été ouverte à l'encontre du conducteur de bateau soupçonné à juste titre d'avoir commis un délit contre la sécurité de la navigation¹⁰ ou
 - c) le bateau a causé un accident et son conducteur n'a pas rempli son obligation de le notifier¹¹.
2. Conformément au point 1 de l'article 9.05 de la Section I, le conducteur de bateau devant tenir le registre des hydrocarbures est obligé d'y porter ce qui suit :
 - cas de pollution de l'eau par des hydrocarbures ;
 - circonstances de la pollution par des hydrocarbures ;
 - élimination des eaux usées et des déchets à titre ordinaire et extraordinaire.

Le dépositaire doit attester la livraison des déchets visés sous le point 2 de l'article 9.05 de la Section I.
3. Le conducteur de bateau et l'équipage des bateaux et des convois sont tenus d'observer

⁹ Loi XLII de 2000 sur le transport nautique, article 78.

¹⁰ Loi IV de 1978 sur le code pénal, article 184.

¹¹ Loi XLII de 2000 sur les transports nautiques, article 62.

- les règles prescrites par des dispositions obligatoires du port, régissant l'utilisation des ports et des ports-abris ;
- les règles de circulation publiées par l'autorité de la surveillance de la navigation ;
- les règles d'exploitation des installations nautiques.¹²

Article 1.10

Transports spéciaux

1. Les établissements flottants spéciaux (conçus initialement à partir d'éléments destinés à d'autres fins) différant des établissements flottants ordinaires, peuvent participer indépendamment à la navigation s'ils sont aptes à la navigation et agréés à la navigation par l'autorité de la surveillance de la navigation.
2. Sont considérés transports spéciaux au vu de l'article 1.21 de la Section I, les changements de l'emplacement d'établissements flottants aptes techniquement pour autant que :
 - a) le tirant d'eau total de(s) l'établissement(s) flottant(s) en déplacement dépasse le double du tirant d'eau du bateau automoteur assurant son déplacement, ou
 - b) les dimensions totales de(s) l'établissement(s) flottant(s) en déplacement dépassent les dimensions de convois établies par les normes juridiques ou les dispositions provisoires en vigueur sur ledit cours d'eau, ou
 - c) les dimensions totales (longueur et/ou largeur) de(s) établissement(s) flottant(s) se déplaçant dépassent les dimensions du convoi dont le déplacement est permis pour le bateau en question conformément à son certificat de bateau, et formé d'un (ou de plusieurs) établissement(s) flottant(s),
 - d) l'établissement(s) flottant(s) déplacé(s) n'est(ne sont) pas inscrit(s) au Registre naval de la Hongrie,
 - e) le déplacement comprend également des voies d'eau situées au-delà des frontières.
3. Sauf mention pertinente dans le certificat de bateau, les bateaux transportant (y compris) des passagers ne peuvent être remorqués en convoi, faire office de remorqueurs et se déplacer dans une formation à couple que sur autorisation de l'autorité de la surveillance de la navigation.

¹² Disposition 49/2002 (XII.28) GKM sur le régime général d'exploitation des ports, des bacs et d'autres établissements flottants et sur l'application des régimes d'exploitation.

4. Conformément au point 4 de l'article 1.21 de la Section I, le conducteur de bateau doit avoir la qualification prévue par l'autorité de la surveillance de la navigation.

Article 1.11

Prescriptions à caractère temporaire

1. Pour assurer la sécurité de la navigation, des voies d'eau ou des participants au trafic sur les voies d'eau, l'autorité de la surveillance de la navigation a le droit d'exiger l'exécution immédiate de dispositions à caractère temporaire, selon l'article 1.22 de la Section I et en cas d'absence d'un danger direct (Avis aux navigateurs).
2. En adoptant une décision ou en formulant une conclusion, l'autorité de la surveillance de la navigation peut négliger un avis concernant une activité ayant lieu sur l'eau sans pour autant empêcher la navigation.
3. En cas d'essais¹³ ayant trait à la navigation, l'autorité compétente de la surveillance de la navigation peut accorder des dérogations aux dispositions des présentes Règles, si la sécurité des personnes, de la navigation, la fluidité du trafic, la qualité de l'eau et l'environnement n'en sont pas compromises.
4. Les régimes provisoires de la navigation suite aux restrictions concernant les gabarits des voies d'eau aussi bien que les règles locales détaillées de navigation sur divers plans d'eau non spécifiés dans les présentes Règles sont établis par l'autorité de la surveillance de la navigation et publiés en tant qu'Avis aux navigateurs.

Article 1.12

Manifestations sportives et autres

1. Il est admis de dérouler des manifestations sur l'eau sur autorisation de la direction locale compétente de la police de la navigation et, sur les rivières, lacs et autres plans d'eau ouverts ne relevant pas de la compétence des autorités de la police de la navigation, celle de la direction compétente de la police de l'endroit où a lieu la manifestation.¹⁴
2. L'organisation de manifestations sur le bras principal du Danube ainsi que de manifestations exigeant la restriction de la navigation¹⁵ requiert également l'autorisation de l'autorité de la surveillance de la navigation.

¹³ Disposition 28/2000 (XII.18) du Ministère de la protection de la nature et de la gestion des eaux (KöViM) sur l'autorisation d'activités nautiques.

¹⁴ Disposition 13/1966 (VI.28) du Ministère de l'intérieur sur la gestion du transport nautique par les autorités policières, article 2, point i).

¹⁵ Loi XLII de 2000 sur les transports nautiques, article 56.

3. Si l'autorité de la surveillance de la navigation n'en dispose pas autrement, il n'est pas admis de dérouler des manifestations sur les voies d'eau sans les avoir notifiées dans des Avis ou Informations aux navigateurs.

Article 1.13

Transport des matières dangereuses

1. Si l'autorité de la surveillance de la navigation n'en dispose pas autrement, le stationnement de bateaux transportant des gaz comprimés, liquéfiés ou dissolus sous pression ainsi que des liquides inflammables est interdit :
 - sous les ponts, à une distance de 100 m d'un pont, d'un établissement flottant, d'habitations, de réservoirs contenant des gaz ou des liquides inflammables ;
 - cette distance est de 500 m dans le cas des bateaux transportant des matières ou objets explosifs.
2. Le transbordement de marchandises dangereuses¹⁶ (en dehors des quais autorisés) ne peut être effectué que suivant les conditions établies par l'autorité de la surveillance de la navigation ou sur autorisation de cette dernière.
3. En cas de déchargement et de chargement de marchandises dangereuses et après ces opérations aux endroits où, vu les particularités du chargement précédent, la présence de gaz est supposée, tant que les cales n'ont pas été dégazées le bateau doit porter les signaux visés à l'article 3.43 et aux points 1 et 2 de l'article 3.47 de la Section I.
4. Depuis le commencement jusqu'à l'achèvement des opérations de chargement et de déchargement de liquides inflammables, il faut établir une connexion métallique à bonne conductibilité entre le bateau et la prise de terre sur la rive. Des tuyaux de caoutchouc ne peuvent être utilisés que s'ils sont pourvus d'une spirale métallique.
5. A bord des bateaux transportant ou chargeant des matières explosives ou des objets remplis de telles matières, des gaz comprimés, liquéfiés ou dissolus sous pression, des liquides inflammables, des matières pouvant émettre des gaz inflammables, du peroxyde organique d'hydrogène, ainsi qu'à bord de bateaux n'ayant pas encore été dégazés, après le déchargement de ces matières, il est interdit :
 - a) d'utiliser des instruments et vêtements pouvant produire des étincelles ou être chargés d'électricité statique ;
 - b) d'effectuer des travaux provoquant des étincelles ;

¹⁶ Voir Annexe II-4.

- c) de placer des lampes au-dessus des écoutes de la cale de marchandises ou des ouvertures d'aération ;
 - d) d'ouvrir le panneau de la caisse d'expansion pour la ventiler en cours de route et de procéder au transbordement en système clos ;
 - e) de fumer ou d'utiliser des feux ouverts (à l'exception des cabines de l'équipage).
6. Avant de procéder au chargement/déchargement de matières dangereuses, il convient de vérifier le bon fonctionnement des installations et moyens de protection contre l'incendie.
7. En cas de transport de marchandises inflammables (p. ex. chanvre, paille), les cheminées du bâtiment doivent être munies d'un pare-étincelles et un panneau visé à l'article 3.44 de la Section I (« Défense de fumer ») doit être placé à bord à un endroit parfaitement visible.
8. L'obligation de modification conforme au point 1 de l'article 8.02 de la Section I ne concerne pas les bacs reliant des quais permanents.

Article 1.14

Règles de navigation

1. Les dispositions de l'article 1.11 de la Section I sont également applicables aux menues embarcations déplaçant de grands bateaux*.
2. Les dispositions de l'article 1.11 de la Section I ne sont pas applicables à l'intérieur du pays aux bateaux sans installation mécanique propre.
3. Conformément à l'article 1.22 de la Section I, les Règles visées à l'article 1.11 de la Section I doivent se trouver à bord, de même que les Règles locales de navigation et les dispositions temporaires en vigueur sur le secteur considéré. La présente disposition est considérée comme accomplie si lesdits documents sont constamment accessibles sous forme électronique (par Internet, sur disquette ou CD-ROM).

Chapitre 2

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

* [Le point 27 de l'article 87 de la Loi XLII de 2000 sur les transports nautiques, fait état de « bateaux d'une longueur d'au moins 20 m »].

Article 2.01

Marques d'identification des établissements flottants

1. Les établissements flottants non soumis à l'enregistrement doivent porter le nom, le prénom et l'adresse du propriétaire. Les établissements flottants enregistrés doivent porter en outre le numéro d'enregistrement qui figure dans leur certificat. Pour inscrire ce numéro, il convient de suivre les prescriptions du point 3 de l'art. 2.01 de la Section I des présentes Règles.
2. Les marques d'identification des hydravions sont établies par un acte normatif distinct¹⁷.

Article 2.02

Marques d'identification des canots de pilotage, des canots des services douaniers et des bateaux militaires effectuant des opérations de prévention et d'élimination de situations dangereuses ainsi que des bateaux des services de liquidation des conséquences des catastrophes

1. Le canot de pilotage doit porter à la proue une flèche rouge avec un cercle vert au centre.
2. Les bateaux des services financiers et douaniers doivent porter un signal blanc conforme à l'article 3.45 de la Section I, sous forme de losange, dans un cadre vert, toutefois l'inscription « VÁM-ZOLL » doit être portée sur les deux côtés du bateau.
3. Les bateaux militaires effectuant des opérations de prévention et d'élimination de situations dangereuses ainsi que les bateaux des services de liquidation des conséquences des catastrophes peuvent montrer un feu bleu scintillant visible de tous les côtés, utilisé à bord des bateaux de la surveillance fluviale.

Article 2.03

Installations de signalisation lumineuse et sonore

1. Il est interdit d'installer et d'exploiter sur la voie d'eau et à proximité de la ligne de la rive des feux (sources de lumière) n'étant pas prévus par les présentes

¹⁷ Disposition 32/2001.(IX.28) du Ministère de la protection de la nature et de la gestion des eaux (KöViM) sur les règles d'enregistrement d'hydravions.

Règles et pouvant empêcher ou porter atteinte à la perception des signaux lumineux prévus par les présentes Règles ou qu'ils portent atteinte de toute autre manière à la sécurité de la circulation (p. ex éblouissement).

2. Si un bateau de la surveillance fluviale ou un bateau militaire effectuant des opérations de prévention et d'élimination de situations dangereuses ou un bateau des services de liquidation des conséquences des catastrophes montre un feu bleu scintillant lors de son stationnement, les bateaux sont tenus de réduire leur vitesse de marche et se tenir le plus loin possible de ce bateau.

Article 2.04

Droit préférentiel de passage

1. Les bateaux suivants jouissent du droit préférentiel de passage par rapport à d'autres établissements flottants :
 - les bateaux de la surveillance fluviale ainsi que les bateaux militaires effectuant des opérations de prévention et d'élimination de situations dangereuses et les bateaux des services de liquidation des conséquences des catastrophes montrant les signaux lumineux et sonores d'identification visés à l'article 3.45 de la Section I ou à l'article 2.02 de la présente Section et
 - les canots de pilotage montrant le pavillon d'identification et émettant le signal sonore de prévention.

A la place des signaux lumineux et sonore il est permis d'utiliser le radiotéléphone pour prévenir.

2. Dans les cas visés au point 1, tous les établissements flottants sont tenus de céder le passage à l'embarcation montrant une signalisation spéciale et, sur instruction du conducteur de cette dernière, de réduire la vitesse et, le cas échéant, de s'arrêter.

Article 2.05

Radiotéléphonie

1. Pour les liaisons bateau-bateau ou bateau-rive ainsi que pour les communications à bord d'un bateau et à l'intérieur d'un convoi, il est admis d'utiliser les voies indiquées dans un acte normatif spécial¹⁸.
2. S'il est impossible d'établir une liaison radiotéléphonique bateau-bateau, il est nécessaire d'utiliser les signaux lumineux et sonores prescrits par les présentes Règles.
3. En dehors du bras principal du Danube, les prescriptions visées aux points 3 à 5 de l'article 4.04 de la Section I sont également applicables sur les voies d'eau à l'égard desquelles la présente Section prescrit l'utilisation obligatoire de la liaison radiotéléphonique. En dehors du Danube, sur les autres voies d'eau les bateaux motorisés ont également le droit de naviguer s'ils ne sont pas équipés d'une deuxième installation radiotéléphonique.
4. Si la présente Section prescrit à l'égard de certaines voies d'eau l'utilisation obligatoire de la liaison radio
 - en dehors des établissements flottants visés aux points 3 et 4 de l'article 4.04 de la Section I, les bateaux motorisés, les bacs en déplacement, les bateaux à passagers ainsi que les embarcations exécutant des travaux (à l'exception des embarcations se déplaçant en convoi) doivent également être équipés d'une installation de radiotéléphonie visée au point 1 de l'article 4.04 de la Section I, utilisée pour veiller constamment sur la voie 16 (156,8 MHz), en faisant route ou en effectuant le travail ;
 - il n'est permis de changer de voie que pour un bref délai, dans les cas prescrits par les présentes Règles ou par l'autorité de la surveillance de la navigation, ou en utilisant la deuxième installation radiotéléphonique.

Article 2.06

Signalisation des embarcadères de bacs pour véhicules et personnes

1. Les embarcadères de bacs pour véhicules et personnes doivent être marqués par les panneaux E.4.a) ou E.4.b) figurant à l'Annexe 7 de la Section I.
2. Les panneaux visés au point 1 doivent être complétés par un signal indiquant la distance entre le bac et le panneau.

Article 2.07

Drapeaux et flèches sur les menues embarcations et les canots

¹⁸ Disposition du gouvernement 284/2002.(XII.21) sur l'établissement du tableau de répartition nationale de la gamme des fréquences.

Par dérogation aux dispositions du point 3 de l'article 3.03 de la Section I, il est permis que les dimensions des pavillons et des flèches prescrits par les présentes Règles pour être montrés par des menues embarcations et des canots soient réduites proportionnellement.

Chapitre 3

REGLES DE NAVIGATION

Article 3.01

Navigation au radar par visibilité réduite

1. Au vu du point 1 de l'article 6.32 de la Section I, une personne titulaire d'un certificat de conducteur de bateau au radar pour le type de bateau en question est considérée comme étant apte à la conduite au radar.
2. Au vu du point 1 de l'article 6.32 de la Section I, sur les voies d'eau situées en dehors du bras principal du Danube, il ne faut pas prêter attention à l'expression « sur le Danube ».
3. Au vu l'article 4.05 de la Section I, sur les voies d'eaux où les présentes Règles ne prescrivent pas l'obligation d'utiliser la liaison radiotéléphonique, en cas de visibilité réduite il est considéré que le bateau navigue au radar si à son bord fonctionne un radiotéléphone en bon état, capable d'émettre et de recevoir des signaux radio sur le réseau « bateau-bateau » et « renseignements nautiques » aussi bien qu'« appel d'urgence » (voie N° 16).

Article 3.02

Conduite du bateau au départ

1. Avant le départ, le conducteur de bateau doit être particulièrement attentif aux plans d'eau se situant à la proximité immédiate du bateau (angle mort).
2. Sauf disposition différente, les bateaux automoteurs de grandes dimensions doivent émettre avant leur départ un signal sonore prolongé, à l'exception des cas évidents lorsque cela n'est nullement nécessaire (p.ex. il n'existe pas à proximité d'installations flottantes ou de personnes pouvant être mises en danger suite au départ du bateau).

Article 3.03

Navigation des canots, des embarcations de sport et des menues embarcations motorisées

1. Il n'est admis de quitter la rive ou un port à bord de canots, d'embarcations de sport et de menues embarcations motorisées ou de changer de cours que si ladite opération ne gêne pas les autres participants à la navigation et si elle ne met pas en danger les personnes se trouvant dans l'eau.
2. En cas de rencontre avec d'autres bateaux, les canots ou les embarcations de sport doivent observer les règles relatives aux menues embarcations motorisées.
3. Lorsque des canots ou des embarcations de sport ou des menues embarcations se croisent, l'embarcation arrivant par tribord a la priorité.
4. En cas de rencontre et de croisement, les canots à moteur ou à rames ainsi que les menues embarcations à rames doivent céder la route aux canots à voile, embarcations de sport et menues embarcations.
5. En cas de rencontre et de croisement, les canots à moteur et les menues embarcations motorisées doivent céder la route aux canots à rames, embarcations de sport et aux menues embarcations et, pour autant que la largeur et la profondeur de la voie d'eau le permettent, se tenir à une distance d'au moins 30 m de ces derniers.
6. En cas de rencontre, les menues embarcations motorisées et les embarcations de sport motorisées doivent s'écarter vers tribord et se croiser par bâbord.
7. Au regard de l'application des règles de rencontre et de croisement des cours, les canots et les embarcations sportives à voiles sont considérées comme étant des menues embarcations à voiles, les dispositions de l'article 6.03-bis de la Section I étant applicables à leur égard.
8. Il est interdit aux canots (à l'exception du canot du bateau) ainsi qu'aux menues embarcations (à l'exception du canot motorisé du bateau) et aux embarcations de sport de croiser le cours :
 - a) d'un grand bateau faisant route, à moins de 500 m ;
 - b) d'un grand bateau rapide faisant route, à moins de 1000 m, et en outre ;
 - c) de s'approcher de tels bateaux de la poupe à une distance inférieure à 60 m et latéralement à une distance inférieure à 30 m (si les gabarits de la voie d'eau le permettent).

Si les gabarits de la voie d'eau ne permettent pas d'observer la distance de 30 m, il convient de serrer la rive lors du passage d'un grand bateau.

Le bateau ayant annoncé son départ par un signal sonore est considéré comme étant en mouvement.
9. Il est interdit de stationner ou de circuler sur le plan d'eau se situant entre un établissement flottant amarré et la rive, notamment sous les amarres, les perches, les installations portuaires et à proximité du câble tendu d'un bac.

10. Sauf en cas de sauvetage, les personnes se trouvant dans l'eau doivent être évitées :

- a) à une distance d'au moins 10 m par les canots à voile ou à rames ainsi que par les embarcations de sport ;
- b) à une distance d'au moins 30 m par des canots motorisés, des embarcations de sport motorisées et par des menues embarcations motorisées

de manière à ce que les personnes se trouvant dans l'eau restent entre l'embarcation et la rive la plus proche ou l'embarcation les accompagnant. Le cas échéant, les personnes se trouvant dans l'eau doivent être prévenues par un cri de l'approche du bateau, la vitesse de ce dernier devant être réduite de manière à ne pas créer de remous à leur proximité.

11. Si l'observation des règles d'approche visées au point 10 est impossible suite aux gabarits limités du plan d'eau, le passage à une vitesse inférieure à 5 km/h est permis dans un rayon de 30 m autour d'une personne se trouvant dans l'eau, sans que le bateau le gêne d'une façon quelconque.

12. La navigation de nuit ou par visibilité réduite à bord d'embarcation de sport est interdite.

Article 3.04

Rencontre avec des bateaux rapides

En cas de rencontre avec un bateau rapide, selon l'article 6.01-bis de la Section I, les autres bateaux doivent conserver le cours initial qu'ils tenaient avant l'apparition du bateau rapide jusqu'à ce que ce dernier soit passé.

Chapitre 4

REGLES SPECIALES

Article 4.01

Transports de passagers et de véhicules à bord de bacs

Le conducteur du bac n'a pas le droit de refuser le transport – à titre prioritaire si nécessaire – des ambulances, des véhicules des pompiers et de la police, signalisés de façon spéciale. Dans de tels cas, les autres véhicules ou personnes ne peuvent pas exiger d'être transportés avec les automobiles mentionnées.

Article 4.02

Pont de pontons

1. Les ponts de pontons sont signalés par le signe¹⁹ visé à la Section II, Annexe 9, figure 2.
2. A l'approche d'un pont de pontons, les embarcations tenues à communiquer par radiotéléphonie doivent annoncer leur arrivée sur la voie radio du pont et, si le régime d'exploitation du pont le permet, demander l'ouverture du pont au moins une heure avant leur arrivée.
3. Les embarcations qui ne sont pas tenues de communiquer par radiotéléphonie peuvent demander l'ouverture du pont par téléphone ou sur place, en émettant deux signaux sonores prolongés ou de vive voix.
4. Les règles approuvées d'ouverture du pont sont publiées par l'opérateur du pont dans des Avis aux navigateurs.
5. A l'exception des bateaux ayant l'intention, selon le point 6, de franchir la passe établie du pont fermé ou assurant le service technique ou la vérification du pont, seuls les bateaux souhaitant franchir le pont de pontons peuvent approcher ce dernier à une distance de moins de 100 m et uniquement si le pont est ouvert.
6. La possibilité de franchir des ponts fermés doit être annoncée par un Avis conformément au point 4.

Article 4.03

Passage aux écluses

1. L'éclusement, l'amarrage et le passage aux écluses doivent s'effectuer selon les règles d'éclusement approuvées par l'autorité de la surveillance de la navigation et publiées par l'opérateur de l'écluse.

¹⁹ Arrêté N° 27/2002 (XII.5) du Ministère de l'économie et des transports (GKM) sur les signaux réglementant la navigation et balisant le chenal navigable, ainsi que sur l'installation, l'exploitation, la modification et l'enlèvement de ces signaux, annexe 1, panneau E.4.c

2. Les bateaux ne peuvent se trouver sur le territoire de l'écluse avant ou après l'éclusage que si des raisons d'ordre nautique le rendent nécessaire et/ou si l'opérateur de l'écluse en a donné l'autorisation.
3. Les règles visées sous le point 10 de l'article 6.28 de la Section I au sujet des bateaux à passagers s'appliquent à l'égard des bateaux de sport, des canots et des engins sportifs.
4. Avant l'éclusage, le conducteur effectuant un transport de marchandises dangereuses est tenu d'informer le personnel de l'écluse du caractère de la cargaison.
5. Sauf dispositions différentes du personnel de l'écluse, les règles visées au point 3 de l'article 6.28 de la Section I concernant les menues embarcations s'appliquent aux canots et aux embarcations de sport.

Article 4.04

Procédures en cas d'alerte

1. Si le nombre de membres d'équipage d'une embarcation à destination économique ou d'un engin flottant dépasse 5 personnes, l'exploitant est tenu d'établir dans le cadre de procédures en cas d'alerte les tâches de l'équipage en cas d'incendie, d'apparition d'une fuite ou de sauvetage de personnes.
2. Le plan d'alerte :
 - doit être porté à la connaissance de l'équipage ;
 - être affiché sur l'engin flottant à un endroit visible ;
 - il est nécessaire de procéder à chaque relève de l'équipage mais au moins une fois par mois à un exercice selon le plan d'alerte.

Le conducteur d'un engin flottant à bord duquel un journal de bord est tenu doit inscrire dans le journal de bord la tenue d'exercices selon le plan d'alerte.

Article 4.05

Exigence en matière de sécurité des canots et des menues embarcations

1. Les prescriptions relatives à l'équipement de menues embarcations et des canots sont visées aux annexes II-1 et II-2. Les menues embarcations et les canots ne sont admis à la navigation qu'une fois ces prescriptions observées.

2. En fonction de leur destination, l'autorité de la surveillance de la navigation peut également établir d'autres prescriptions relatives à l'équipement pour les canots que ce qui est visé sous le point 1. Dans le cas d'une embarcation soumise à l'enregistrement, les autorités de la navigation l'indiquent dans le certificat de bateau et dans le cas d'une embarcation non soumise à l'enregistrement, le redent public par une Information aux conducteurs de bateau.
3. S'il est temporairement impossible, lors de l'utilisation d'un canot, d'observer la distance minimale de sécurité admise²⁰, les personnes se trouvant à son bord sont tenues de porter un gilet de sauvetage.
4. Avant le départ d'un canot et, le cas échéant, durant son déplacement, il convient d'en écoper l'eau pouvant influencer sur sa stabilité et sa capacité de naviguer.

Article 4.06

Règles de baignade à partir d'une embarcation en dehors des zones destinées à la baignade

1. Il n'est permis de quitter une embarcation pour se baigner que sur autorisation du conducteur de celle-ci.
2. Le conducteur de bateau doit suivre le baigneur ayant quitté l'embarcation et être prêt à procéder à son sauvetage jusqu'à ce que celui-ci se trouve en toute sécurité.

Article 4.07

Utilisation des canots et des embarcations de sport

1. Il est interdit de se tenir debout dans un canot en marche, sauf pour pagayer ou avancer à l'aide d'une gaffe.
2. Le conducteur du canot doit s'assurer avant l'embarquement que les personnes se trouvant dans le canot savent nager et, suivant leurs déclarations et les dispositions du présent Règlement, il doit prévoir l'équipement du canot en moyens de sauvetage prêts à servir.
3. Les personnes ne sachant pas nager et les passagers mineurs se trouvant dans un canot se déplaçant ou stationnant sur l'eau ainsi que toute personne naviguant à bord d'embarcations de sport sont tenus de porter des gilets de sauvetage. Parmi les passagers se trouvant dans un canot, seules les personnes majeures peuvent faire état de leurs capacités de nager, les mineurs devant porter des gilets de sauvetage dans tous les cas.
4. Les entraîneurs de clubs sportifs ou les chefs d'équipes d'organisations pour les jeunes sont responsables du comportement des sportifs mineurs conduisant, sous

²⁰ Voir Annexe 1 à la Section II.

leur direction, un canot ou une embarcation de sport sans être munis d'un document d'aptitudes approprié, ainsi que de l'observation des dispositions des présentes Règles.

5. Sans préjudice des autres prescriptions des présentes Règles, l'enseignement du canotage ou de la navigation à bord d'une embarcation de sport ne sont autorisés qu'à proximité de la rive, en dehors du chenal et sur les plans d'eau d'un port désignés par l'administration de ce dernier. L'enseignement de la conduite de moyens de sport flottants motorisés n'est permis que sur un plan d'eau balisé et muni d'une autorisation de l'autorité pour la surveillance de la navigation.

Article 4.08

Plan d'eau pour les sports nautiques²¹

1. Sur les fleuves, les plans d'eau pour les sports nautiques doivent être balisés par un panneau approprié « E » conformément à l'Annexe 7 à la Section I, leurs limites devant être marquées par des bouées jaunes²² sur les lacs, conformément à l'Annexe 5 à la Section II.
2. Le remorquage sur la surface de l'eau d'un engin volant non motorisé ne peut être effectué que sur un hydroaérodrome²³ ou sur un plan d'eau pour les sports nautiques muni d'une autorisation de l'autorité pour la surveillance de la navigation.

Article 4.09

Règles relatives au remorquage d'embarcations et d'hydravions et à la présence à leur bord

1. Le remorquage de menues embarcations, canots, embarcations de sport, skieurs nautiques, personnes ou hydravions par une menue embarcation, un canot motorisé, une embarcation de sport à propulsion mécanique n'est permis que si :

²¹ Arrêté N° 50/2002. (XII.29) GKM sur l'équipement, la mise en service, l'exploitation et la mise hors service des ports, des quais pour les bacs et autres traversées et d'autres ouvrages nautiques, point x) de l'article 46.

²² Arrêté N° 27/2002. (XII.5) GKM sur les signaux réglementant la navigation et balisant le chenal navigable et sur l'installation, l'exploitation, la modification et l'enlèvement de ces signaux.

²³ Arrêté N° 50/2002. (XII.29) GKM sur l'équipement, la mise en service, l'exploitation et la mise hors service des ports, des quais pour les bacs et autres traversées et d'autres ouvrages nautiques, point w) de l'article 46.

- a) la puissance du moteur est suffisante pour assurer le remorquage ;
 - b) le câble de remorque n'entrave pas la manœuvrabilité des embarcations ou des hydravions ;
 - c) le câble de remorque peut être facilement lâché de l'embarcation ou de l'hydravion.
2. Sauf disposition différente du présent Règlement ou de l'autorité pour la surveillance de la navigation, les prescriptions relatives aux menues embarcations motorisées sont applicables en matière de navigation d'une embarcation remorquant un skieur nautique ou d'autres engins semblables (n'étant pas considérés comme des engins flottants).
 3. Les personnes remorquées sur l'eau doivent porter un gilet de sauvetage.
 4. Le conducteur de bateau ne peut désigner en tant qu'accompagnateur visé au point 3 de l'article 6.35 de la Section I qu'une personne âgée de 14 ans révolus. L'accompagnateur doit constamment veiller sur la personne remorquée, l'avertir des dangers éventuels et lui transmettre les instructions du conducteur du bateau.

Article 4.10

Navigation des bateaux dans des zones assignées à la baignade et aux endroits où travaillent des scaphandriers

1. A l'exception des cas visés au point 2, la navigation d'embarcations dans des zones assignées à la baignade est interdite.
2. La navigation d'embarcations dans des zones assignées à la baignade n'est autorisée que si leur base (quai autorisé) se trouve sur le plan d'eau respectif ou si elles y exécutent des travaux sur l'eau avec la permission des autorités compétentes. Dans de tels cas, le bateau est tenu de traverser le plan d'eau concerné à une vitesse minimale de sécurité et dans le plus court laps de temps.
3. Sans préjudice d'autres prescriptions prévues par la loi, les endroits où travaillent des scaphandriers doivent être marqués par le drapeau « A » du code international des signaux (Annexe 3 à la Section II) visible de tous les côtés. Faute d'autres dispositions des autorités compétentes, à proximité des endroits où travaillent des scaphandriers toute embarcation est tenue de réduire sa vitesse au minimum possible et de se tenir à au moins 50 m du drapeau.

Article 4.11

Règles applicables sur l'eau à l'égard d'hydravions et d'hydroaérodromes

1. Les hydravions peuvent circuler dans la zone d'un hydroaérodrome en tant qu'embarcation à propulsion mécanique.
2. Si, pour des raisons contraignantes, un hydravion se déplace sur un plan d'eau situé en dehors d'un hydroaérodrome, du point de vue des règles de dépassement il est considéré comme étant une menue embarcation motorisée.
3. Sauf pour des raisons contraignantes, les hydravions ne peuvent se déplacer en dehors du territoire d'un hydroaérodrome qu'en convoi remorqué par un bateau motorisé.

Article 4.12

Règles de transport de passagers

1. Le conducteur de bateau a le droit de procéder à l'embarquement et au débarquement des passagers (en dehors de la baignade autorisée à partir du bateau) aux endroits prévus par l'autorité de la surveillance de la navigation pour être utilisés par le transport public de passagers.
2. L'embarquement et le débarquement sont interdits tant que le conducteur du bateau ou la personne désignée par ce dernier n'en a pas donné l'autorisation.
3. Le conducteur de bateau peut refuser de transporter des personnes pouvant mettre en danger la sécurité de la navigation ou la tranquillité des passagers et leur sécurité physique.
4. Il est interdit de transporter des marchandises dangereuses en même temps que des passagers.

Article 4.13

Restrictions concernant l'utilisation d'engins de sport flottants

1. Au même titre que les prescriptions visées par les présentes Règles et d'autres normes juridiques, l'interdiction de la navigation sur un engin de sport flottant peut être introduite :
 - a) aux endroits marqués par les panneaux A.17 et/ou A.18 et/ou A.20, figurant à l'Annexe 7 à la Section I ;
 - b) aux lieux de stationnement marqués, s'il s'y trouve un établissement flottant (sauf en cas de départ ou d'amarrage à une vitesse de moins de 5 km/h) ;
 - c) aux endroits destinés à la baignade (sauf en cas de départ ou d'amarrage d'une embarcation de sport non motorisée, à une vitesse de moins de 5 km/h) ;
 - d) sur un rayon de 100 m autour des ports pour bateaux à passagers et bacs (si les dimensions de la voie d'eau ne le permettent pas, il convient de s'en tenir à

une distance maximum pour ne pas entraver l'amarrage ou le déplacement du bateau à passagers ou bac).

2. Les engins de sport flottants sont tenus de passer par les secteurs mentionnés ci-après sans gêner les autres établissements flottants, à une vitesse de sécurité et dans le plus court laps de temps possible :
 - a) passages étroits ;
 - b) passes des ponts et écluses, et sur un rayon de 200 m avant d'y entrer ;
 - c) ports (à l'exception des ports pour engins de sport flottants) et sur un rayon de 200 m avant d'y entrer ;
 - d) confluence ou croisement de voies d'eau.
3. Au même titre que les autres prescriptions des présentes Règles, l'interdiction d'utiliser des engins de sport à voile peut être introduite :
 - a) aux endroits marqués par le panneau A.17 figurant à l'Annexe 7 à la Section I ;
 - b) dans les passages étroits ;
 - c) dans les écluses et sur un rayon de 200 m autour de ces dernières.

Article 4.14

Signalisation du service de sauvetage

Les canots de sauvetage motorisés doivent porter comme signes distinctifs :

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

Article 4.15

Exécution de travaux sur l'eau

Les travaux de chargement/déchargement exécutés en dehors d'un port sont considérés comme étant des travaux exécutés sur l'eau.

Chapitre 5

REGLES DE STATIONNEMENT

Article 5.01

Surveillance des installations flottantes

1. La présence et le stationnement sur le chenal navigable ainsi que l'emplacement sur le chenal navigable d'installations flottantes soumises à l'enregistrement hors service ou n'étant pas munies de certificat de bateau valide ne sont pas admises.
2. Si les installations flottantes décrites au point 1 se trouvent en dehors du chenal navigable, il est nécessaire d'y organiser une garde devant être mise en place à bord de l'installation flottante mais pouvant être effectuée en commun.
3. Il n'est admis de laisser des bateaux motorisés sans surveillance que si leur exploitation par des personnes non venues est exclue.

Article 5.02

Stationnement en dehors du chenal navigable

Il est considéré qu'un bateau stationne en dehors du chenal navigable s'il est amarré ou ancré dans un endroit prévu à ces fins.

Article 5.03

Veille et garde à bord

1. Au cours de la veille, le nombre de membres d'équipage devant se trouver à bord d'un établissement flottant ne doit pas être inférieur au nombre minimum de membres d'équipage établi par un acte normatif²⁴ relatif au régime de fonctionnement A.1 et, faute de ceci, prévu en vertu du certificat de bateau.
2. La personne désignée pour assurer la veille doit :
 - remplir sans faille ses attributions à un endroit dont il est possible de veiller sur l'établissement flottant ;
 - aviser, en cas de danger, le conducteur de l'établissement flottant.
3. Il convient d'assurer la veille à bord d'un bateau stationnant en dehors du chenal et :
 - transportant des passagers,

²⁴ Arrêté N° 13/2001. (IV.10) du Ministère de la protection de la nature et de la gestion des eaux (KöViM) sur les conditions d'agrément à la navigation et la conformité des établissements flottants naviguant sur les voies d'eau intérieures et sur la vérification et la certification de l'agrément technique.

- transportant des matières explosives ou radioactives,
- de même que si les conditions locales l'exigent (ex. charriage, inondations, voie d'eau dans la coque, danger d'incendie, vent fort).
4. En dehors des cas visés au point 3, à bord d'un bateau motorisé et d'un établissement flottant en stationnement en dehors du chenal navigable il est nécessaire d'organiser un service de garde.
 5. La veille et le service de garde à bord de bateaux stationnant côte à côte en dehors du chenal navigable peuvent être assurés conjointement.
 6. Si un bateau se trouve dans des ports ou sur des aires de stationnement appartenant à un port et si l'observation est possible à partir d'embarcations, la veille peut être reléguée à la surveillance portuaire.
 7. S'il n'est pas nécessaire d'organiser une veille ou une garde à bord d'un bateau en stationnement, ce dernier doit être surveillé par une personne à même de vérifier l'observation des dispositions visées au point 3 de l'article 7.01 de la section I, de parer aux situations dangereuses et de montrer les signaux prescrits par les présentes Règles.

B. REGLES CONCERNANT LES RIVIERES ET LES CANAUX

Chapitre 6

REGLES GENERALES

Article 6.01

Exemptions aux règles d'utilisation des signaux lumineux

A la différence de l'article 3.23 de la Section I – à l'exception du bras principal du Danube – un bac stationnant dans un port doit porter les feux visés au sous-point a) du point 1 de l'article 3.16 de la Section I.

Article 6.02

Règles de navigation des canots

Lors du croisement de deux canots, l'avalant doit ménager au montant le passage à proximité de la rive. Lorsque le croisement en toute sécurité n'est possible que si l'un des canots change de cours, le montant doit céder le passage.

Article 6.03

Règle de sécurité de la navigation des bacs à treuil

1. Lorsqu'un bateau motorisé arrive à un endroit traversé par un bac à treuil, il doit enjoindre en temps utile à l'équipage du bac de libérer le chenal navigable (par exemple en lâchant le treuil abaissé du bac) par radiotéléphone (si l'utilisation obligatoire de la radiocommunication est prescrite à l'égard d'un bac faisant route sur la voie d'eau) ou attirer l'attention d'autres bateaux ou radeaux en émettant plusieurs signaux acoustiques prolongés ou par des cris retentissants. En entendant ce signal, le conducteur du bac est tenu de procéder comme suit :
 - lâcher sans délai le treuil abaissé du bac et
 - si le bac est en cours de route, céder sans délai le passage au bateau.
2. De nuit ou par visibilité réduite et si le bac à treuil se trouve en stationnement plus qu'il n'est nécessaire pour l'embarquement ou le débarquement, il est interdit de maintenir tendu le treuil abaissé du bac.
3. Si le treuil d'un bac à treuil abaissé est tendu, cette situation doit être signalée à partir du bac par un feu jaune scintillant intense, conformément à l'article 3.49 de la section I, se trouvant sur le bac du côté du chenal navigable.
4. Si le treuil d'un bac à treuil abaissé est relâché, cette situation doit être signalée à partir du bac :
 - a) de jour par un drapeau ou panneau vert (identique au signal E.1, figurant à l'Annexe 7 de la section I) hissé sur une lance inclinée à 45° ;
 - b) de nuit par un feu vert ordinaire

bien visibles pour les bateaux s'y approchant.

Article 6.04

Navigation à la dérive

1. Par dérogation aux dispositions de l'article 6.19 de la Section I, la navigation à la dérive est admise sur les plans d'eau établis dans les présentes Règles.
2. Seule la navigation à la dérive parallèlement au courant de la rivière deux bateaux accouplés au maximum est admise.
3. A bord d'un grand bateau naviguant à la dérive il convient d'installer :
 - a) de jour : à une hauteur d'au moins 6 m au-dessus du niveau de l'eau un ballon noir d'un diamètre de 0,6 m superposé à une distance d'un mètre environ à un drapeau blanc de 0,6 x 0,6 m ;
 - b) de nuit : à une hauteur d'au moins 6 m au-dessus du niveau de l'eau un feu blanc ordinaire visible de tous les côtés. Si un autre bateau approche un bateau naviguant à la dérive, le premier doit montrer du côté du bateau approchant des signaux d'avertissement au moyen d'un feu blanc ordinaire.

4. Le flottage sur des rivières et des canaux relevant de la catégorie des voies d'eau²⁵ est interdit.
5. A l'exception des rivières et des canaux où la législation l'interdit, le flottage est admis dans les conditions énumérées ci-dessous :
 - a) un panneau installé à bord du radeau de façon à être lisible des deux rives doit indiquer le nom et l'adresse du propriétaire ou de l'expéditeur ;
 - b) il convient d'observer une distance d'au moins 300 m entre les radeaux naviguant à la dérive ;
 - c) faute d'une autorisation pour un transport spécial, le transport de passagers à bord d'un radeau est interdit.

Article 6.05

Stationnement d'un établissement flottant

1. Tout en observant les prescriptions visées au point 2 de l'article 7-01 de la Section I, en dehors des dispositions de l'article 7.02, les établissements flottants ne peuvent stationner que sur permission de l'autorité de la surveillance de la navigation :
 - sur les plans d'eau soumis à un régime spécial de la navigation par l'autorité de la surveillance de la navigation, ceci étant signalé conformément au croquis 1 de l'Annexe 9 à la Section II, ou
 - sur des aires de stationnement marquées par des signaux indiquant les types de bateaux jouissant du droit d'utiliser ladite aire de stationnement.
2. Faute d'autres instructions de l'autorité de la surveillance de la navigation, les établissements flottants n'étant pas utilisés pour l'amarrage (sans préjudice d'autres prescriptions des présentes Règles) peuvent être utilisés pour l'amarrage de canots et d'engins de sport (sur autorisation de la personne exploitant le bateau).

Article 6.06

Circulation vers l'amont et vers l'aval sur les canaux

Sur les canaux, la circulation vers l'amont et vers l'aval est établie par les présentes Règles ou par des prescriptions provisoires de l'autorité de la surveillance de la navigation.

²⁵ Arrêté 17/2002. (III.7) du Ministère de la protection de la nature et de la gestion des eaux (KöViM) sur la classification des surfaces de cours d'eau de provenance naturelle ou artificielle navigables ou susceptibles de le devenir et leur notification en tant que voies d'eau.

Article 6.07

Navigation des bateaux transportant des marchandises dangereuses

1. Sur les rivières ou canaux où l'utilisation des radiocommunications est obligatoire et sur lesquels l'autorité de la surveillance a assigné (dans un Avis aux navigateurs) une voie radio spéciale pour les communications, la notification obligatoire visée au point 1 de l'article 8.02 de la section I pour les bateaux transportant des marchandises dangereuses, doit avoir lieu lors du passage du bateau par les points de contrôle.
2. Tout bateau n'ayant pas transmis la notification obligatoire peut être appelé à le faire, étant tenu de donner suite à cette instruction.
3. La non transmission de la notification obligatoire est considérée comme constituant une menace à la sécurité de la navigation et l'autorité de la surveillance de la navigation est en droit d'interdire la poursuite de la navigation du bateau ou d'établir des conditions appropriées pour la poursuite du voyage.

Chapitre 7

REGLES DETAILLEES CONCERNANT CERTAINES VOIES D'EAU

7.1 Danube

Article 7.11

Utilisation des radiocommunications et navigation au radar

1. Conformément aux points 3 et 4 de l'article 4.04 de la Section I ainsi qu'au point 4 de l'article 2.05 de la Section II, l'utilisation des communications par radiotéléphone sur le bras principal du Danube est obligatoire.

2. En ce qui concerne le point 1 de l'article 6.32 de la Section I, tout conducteur de bateau titulaire d'un certificat de conducteur au radar ou, dans le cas des bateaux ne battant pas le pavillon hongrois, une attestation appropriée conforme aux recommandations de la Commission du Danube est considéré apte à naviguer au radar.
3. La navigation sans radar des
 - bateaux par visibilité réduite et
 - des convois avalants de nuitest interdite sur le bras principal du Danube.

Article 7.12

Conduite du bateau au départ

A la différence du point 2 de l'article 3.02 de la Section II, sur le secteur de Danube km 1652 – 1642²⁶, l'émission d'un signal sonore au départ n'est permise qu'en cas d'avarie.

Article 7.13

Flottage

Le flottage est interdit.

Article 7.14

Signalisation lumineuse des installations flottantes

La signalisation lumineuse visée à l'article 3.25 de la Section I n'est pas requise à bord d'installations flottantes si elles se trouvent à une distance n'excédant pas 5 m à compter de la rive.

Article 7.15

Règles de déplacement des bateaux

A l'exception des embarcations de sport et des canaux, sur certains secteurs du Danube à circulation intense il est nécessaire d'observer les règles additionnelles de navigation visées ci-après.

²⁶ Km de fleuve – distance de l'embouchure du Danube (sur le Danube, à partir de Sulina).

1. Sur les plans d'eau marqués par le panneau visé au croquis 1 de l'Annexe 9 à la Section II et soumis à un régime spécial de la navigation, le stationnement d'installations flottantes n'est admis qu'aux endroits désignés par l'autorité de la surveillance de la navigation ou établis par les règles relatives à l'utilisation de certains ports.
2. Dans les zones de stationnement il convient d'ancrer aussi près de la rive que possible pour laisser assez de place aux bateaux arrivant par la suite et ne pas menacer la sécurité des bateaux naviguant sur le chenal navigable.
3. L'arrêt d'un bateau arrivant avec une installation d'ancrage hors service n'est pas admis dans une zone de stationnement (en eaux libres), sauf si cela a lieu sous la surveillance continue d'un bateau motorisé et à titre provisoire (par exemple lors de la formation d'un convoi).
4. Tout bateau sans équipage poussé se trouvant en stationnement doit être ancré la proue vers l'amont, à l'exception des cas où le bateau fait partie d'un convoi comprenant pendant la période de stationnement un bateau motorisé (en présence d'un bateau motorisé ou sous le contrôle du conducteur d'un bateau non motorisé avec équipage).
5. Si un convoi remorqué composé de plusieurs rangées de bateaux stationne sur une aire de stationnement, il est nécessaire d'assurer l'ancrage sûr de chaque rangée.
6. L'organisation de la garde d'un bateau sans équipage en cours de stationnement est assumée par la personne l'utilisant. Faute de garde, la responsabilité d'un bateau sans équipage revient au conducteur de bateau l'ayant mis en stationnement.
7. Si le niveau de l'eau dépasse le niveau établi à l'égard du plan d'eau en question et si plus de deux bateaux stationnent sur une rangée, ils doivent être également amarrés à la rive, au moins par un câble d'amarrage ou tout autre moyen offrant la même sécurité.
8. Stationnement pendant l'hiver :
 - a) le conducteur et la personne utilisant le bateau doivent observer attentivement les données et renseignements concernant la météo et les conditions des glaces ; ils sont tenus de veiller à ce qu'en cas de charriage pouvant mettre en danger le bateau ou l'installation flottante, il ne reste en eaux libres aucun bateau ou installation flottante à l'exception des brise-glaces ;
 - b) avant le commencement du charriage, toute installation flottante pouvant être mise en danger et n'étant pas nécessaire pour assurer la circulation, par exemple hangars à canots, débarcadères, bateaux en attente des réparations, doivent être amenés au port ;

- c) les personnes utilisant des installations flottantes sont tenues de fournir, en accord avec les autorités portuaires, un bateau motorisé en état de fonctionnement pour mettre en stationnement leurs installations flottantes dépourvues de propulsion mécanique et pour exécuter les travaux requis et les manœuvres des bateaux pendant le stationnement, depuis le commencement du charriage jusqu'à la prise du fleuve ou à la fin du charriage sur la partie du plan d'eau soumise aux règles de la circulation. Il est admis de conclure un contrat d'exécution de ces travaux avec d'autres entreprises ou sociétés de navigation.
 - d) les conducteurs des bateaux hivernants doivent aviser sans délai du commencement de l'hivernage l'autorité locale de la surveillance de la navigation (département de la navigation de l'inspection des transports de l'autorité de gestion locale), et les autorités portuaires, si l'hivernage a lieu sur le territoire d'un port. Le capitaine du port (chef du département de la navigation si l'hivernage a lieu en dehors du territoire d'un port) désigne parmi les personnes dûment qualifiées un gérant de l'hivernage qui est tenu de dresser un « Plan d'hivernage » et le conserver (chez lui) ;
 - e) les autorités compétentes appliquent les sanctions prévues par la loi à l'encontre des personnes utilisant des installations flottantes qui n'ont pas assuré, avant que la prise du fleuve ne commence, le stationnement sûr de leurs installations en menaçant de ce fait la sécurité des participants à la navigation ou de la navigation-même, ou du chenal navigable, ou du maintien de ce dernier en état de liberté. Les frais requis par l'application des mesures coercitives sont assumés par le propriétaire du bateau, les autorités ayant le droit de retenir le certificat de bateau/d'installation flottante tant que ces frais ne sont pas remboursés.
9. Sur les aires d'ancrage ou de stationnement, les bateaux en transit doivent se tenir à une distance maximale des installations flottantes (en observant pour ce faire les prescriptions appropriées des présentes Règles) et se déplacer avec une vitesse ne présentant aucun danger pour les bateaux et installations flottantes y stationnant.

Article 7.16

Régime de la navigation dans la zone de la ville de Komárom

1. Sur le secteur de Danube dans la zone de la ville de Komárom entre les km 1770 et 1758 (jusqu'à la borne de la frontière d'Etat) doivent être appliquées les règles additionnelles établies en vertu de l'article 7.15 de la Section II.
2. Si le niveau de l'eau dépasse le HNN il convient d'appliquer les dispositions du point 7 de l'article 7.15 de la Section II.
3. Le virage des convois poussés et des bateaux sur le secteur de Danube km 1769 – 1766 est interdit. Les convois entrant dans le pays doivent se former sur les aires de stationnement désignées pour ce faire.

4. Il n'est admis de stationner entre les km 1768,9 et 1764,45 que pour franchir la frontière et pendant la période indiquée par l'autorité de la surveillance de la navigation (dans un Avis aux navigateurs).
5. Les bateaux ou convois stationnant dans l'attente du contrôle frontalier ne doivent pas entraver la libre circulation des bateaux ou convois passant par le secteur concerné, s'approchant de la rive pour subir le contrôle frontalier ou s'en éloignant une fois le contrôle subi.
6. Le contrôle frontalier et douanier des bateaux transportant des matières explosives est effectué sur des aires de stationnement spécialement désignées à ces fins.

Article 7.17

Régime de la navigation dans la zone de la ville de Budapest

1. Sur le secteur de Danube se trouvant sur le territoire de Budapest entre les km 1660 et 1629 doivent être appliquées les règles additionnelles établies en vertu de l'article 7.15 de la Section II.
2. Si le niveau de l'eau dépasse le HNN il convient d'appliquer les dispositions du point 7 de l'article 7.15 de la Section II.
3. En cas d'avarie survenant suite au charriage il est également permis aux bateaux ne battant pas le pavillon hongrois d'entrer dans le bras de Háros du Danube ainsi que dans le bassin d'Újpest. Néanmoins, il convient qu'une fois en sécurité, ils en avisent les autorités de la police fluviale.
4. Sur l'ensemble du parcours des canaux d'accès dans les bassins portuaires se trouvant sur le secteur de Danube de la zone de Budapest ainsi que dans la zone des entrées dans les bras de Háros, Ráckeve, et Óbuda et en outre sur un secteur d'une longueur de 200 m du bras principal, les bateaux ou convoi faisant route vers le bras principal jouissent de la priorité de passage devant les bateaux ou convois faisant route en provenance du bras principal.

Article 7.18

Régime de la navigation dans la zone de la ville de Mohács

1. Sur le secteur de Danube dans la zone de la ville de Mohács, entre les km 1466 et 1443,9 doivent être appliquées les règles additionnelles établies en vertu de l'article 7.15 de la Section II.
2. Si le niveau de l'eau dépasse le HNN il convient d'appliquer les dispositions du point 7 de l'article 7.15 de la Section II.

3. Il n'est admis de se trouver sur les aires de stationnement situées sur le secteur compris entre les signes kilométriques 1466,8 et 1445,0 qu'en vue de franchir la frontière et pour une durée n'excédant pas 4 heures. Une fois le contrôle frontalier effectué, il convient de quitter sans délai ledit secteur.
4. La période de stationnement de 4 heures établie au point 3 commence à partir du moment de la transmission de la notification relative à l'arrivée, ne pouvant être prolongée que sur autorisation de l'autorité de la surveillance de la navigation et pour une période n'excédant pas 4 heures.
5. Les bateaux ou convois stationnant dans l'attente du contrôle frontalier ne doivent pas entraver le libre passage des bateaux ou convois circulant sur ce secteur, s'approchant de la rive pour subir le contrôle frontalier ou s'en éloignant une fois le contrôle subi.
6. Si l'aire de stationnement désignée au franchissement de la frontière est provisoirement encombrée ne pouvant accepter pour le moment d'autres bateaux ou convois, l'autorité de la surveillance de la navigation ou la police fluviale arrêtent les bateaux arrivant de l'amont en leur désignant une aire de stationnement appropriée.
7. Pour observer les dispositions du point 6 lors du passage par le secteur compris entre les km 1466 et 1460, tous les bateaux et convois importants avalants sont tenus de communiquer leur position et le port de destination sur la voie 16.
8. L'autorité de la surveillance de la navigation ou la police de la navigation accordent sur la voie 16 aux bateaux et convois provisoirement arrêtés l'autorisation de poursuivre le voyage.
9. Le contrôle frontalier et douanier des bateaux transportant des matières explosives est effectué sur des aires de stationnement spécialement désignées à ces fins.

Article 7.19

Navigation des bateaux transportant des matières dangereuses

Les bateaux transportant des matières dangereuses doivent s'acquitter de l'obligation de notifier visée au point 6 de l'article 4.04 de la Section I pour le Danube également prévue en vertu du point 1 de l'article 8.02 de la Section I et de l'article 6.07 de la Section II :

- lors de l'entrée sur le territoire du pays ;
- lors du départ des ports et des lieux de stationnement et de l'arrivée à ces endroits ainsi que lors du passage par les points de contrôle énumérés ci-dessous :
 - km 1790
 - km 1736

- km 1708
- km 1687
- km 1657
- km 1620
- km 1596
- km 1565
- km 1485
- km 1460

7.2. Bras de Mosony du Danube

Article 7.21

Communication par radiotéléphone

L'utilisation des communications par radiotéléphone sur le secteur de ce bras du Danube entre les km 2,5 et 0,0 conformément au point 4 de l'article 2.05 de la Section II est obligatoire.

7.3. Bras de Szentendre du Danube

Article 7.31

Communication par radiotéléphone

L'utilisation des communications par radiotéléphone dans ce bras du Danube conformément au point 4 de l'article 2.05 de la Section II est obligatoire.

Article 7.32

Utilisation d'engins nautiques de sport

La pratique du ski nautique sur ce bras du Danube est admise, à l'exception des secteurs de fleuve où elle est interdite par des signaux appropriés.

Article 7.33

Navigation et stationnement pendant le charriage entre les km 1,5 et 0,5

1. Sur ce bras du Danube, sur le secteur entre les km 1,5 et 0,5, le long de la rive gauche, un lieu de stationnement est désigné où le stationnement provisoire des bateaux transportant des marchandises dangereuses en cas d'avarie survenue suite au charriage est admis.
2. En cas d'avarie survenue suite au charriage, il est également permis aux bateaux ne battant pas de pavillon hongrois pour lesquels l'entrée n'est pas admise selon les accords internationaux appropriés, d'entrer sur le cours d'eau de ce secteur de Danube entre les km 0 et 1,5.
3. Avant d'entrer conformément aux points 1 et 2, il est nécessaire d'en aviser l'autorité de la surveillance de la navigation et l'autorité concernée de la police fluviale.

Article 7.34

Limitations de la circulation des bateaux pendant les crues

Sur le cours d'eau du bras de Szentendre du Danube les règles ci-dessous sont en vigueur :

- a) si à la station hydrométrique de Budapest un niveau de l'eau de 600 cm ou plus est observé, les bateaux, sauf en cas d'amarrage, d'approche du quai et de croisement, sont obligés de tenir le milieu du lit et de réduire la vitesse de manière à ne pas créer des vagues ni d'effet de succion pouvant endommager les berges (navigation prudente) ;
- b) la navigation est interdite si le niveau de l'eau à la station hydrométrique de Budapest est supérieur ou égal à 640 cm ;
- c) l'interdiction de la navigation visée au point b) ne concerne pas les bateaux participant à la protection et aux travaux de sauvetage en cas d'inondations, ni les bateaux des services d'Etat.

7.4 Bras de Ráckeve du Danube

Article 7.41

Communication par radiotéléphone

L'utilisation des communications par radiotéléphone dans ce bras du Danube conformément au point 4 de l'article 2.05 de la Section II est obligatoire.

Article 7.42

Navigation des embarcations

Au même titre que les prescriptions des présentes Règles, les conducteurs de bateau sont également tenus d'observer les règles de la navigation sur les cours d'eau des réserves naturelles figurant dans un acte normatif distinct²⁷.

7.5 Canal de Sió

(Sans rapport avec la navigation sur le Danube)

7.6 Dráva

(Sans rapport avec la navigation sur le Danube)

7.7 Tisza

(Sans rapport avec la navigation sur le Danube)

7.8 Bodrog

(Sans rapport avec la navigation sur le Danube)

7.9 Canal magistral oriental

(Sans rapport avec la navigation sur le Danube)

7.10 Les Körös double et triple

(Sans rapport avec la navigation sur le Danube)

C. REGLES RELATIVES AUX LACS

Chapitre 8

REGLES GENERALES

(Sans rapport avec la navigation sur le Danube)

²⁷ Décret du Gouvernement 30/2003 (III.18.) sur les restrictions du trafic nautique sur certaines voies d'eau intérieures pour des raisons relevant de la protection de l'environnement et sur les autorisations relatives à l'exploitation délivrées sur les territoires soumis aux restrictions.

Chapitre 9

REGLES DETAILLEES RELATIVES A CERTAINS LACS

(Sans rapport avec la navigation sur le Danube)

Annexe 1 à la Section II**PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX MENUES EMBARCATIONS
ET AUX CANOTS**

1. Du point de vue de leur conception et de leur construction, les menues embarcations et les canots d'une longueur dépassant 2,5 m doivent être conformes aux prescriptions relatives à la sécurité établies dans un acte normatif distinct²⁸.
2. La distance de sécurité minimale des canots et des menues embarcations est la suivante :
 - a) sur le lac Balaton – 0,3 m ;
 - b) sur d'autres voies d'eau – 0,25 m.

La distance de sécurité désigne la distance minimale mesurée entre le point le plus bas de la marge supérieure du bord étanche ou du tableau de l'embarcation ou du canot et la ligne effective de flottaison.

3. Si les barques de sport sont utilisées en dehors d'un concours, du point de vue de la distance de sécurité et de leur équipement de base (Annexe 2 à la Section II) il convient de s'en tenir aux prescriptions relatives aux autres canots.

²⁸ Arrêté 2/2000. (VII.26) du Ministère de la protection de la nature et de la gestion des eaux (KöViM) sur la conception, la construction et la certification de la conformité des bateaux de plaisance et de sport, annexe 1.

Annexe 2 à la Section II**EQUIPEMENT OBLIGATOIRE DES CANOTS**

1. Les canots sont admis à la navigation avec l'équipement de base suivant :
 - a) gilets de sauvetages – conformément au nombre total de mineurs et d'adultes ne sachant pas nager et se trouvant dans le canot, mais au moins 1 ;
 - b) avirons – conformément au nombre de personnes se trouvant dans le canot et au genre de propulsion de ce dernier, mais au moins 1 ;
 - c) ancre – 1 article ; le poids de l'ancre doit représenter au moins 5 % de celui du canot sans ancre (l'ancre peut être remplacée par tout autre engin ou objet ne présentant pas de danger pour les personnes et capable de fixer provisoirement le canot au fond du cours d'eau) ;
 - d) câble ou chaîne d'amarrage et d'ancrage d'une longueur d'au moins 10 m, en bon état ;
 - e) écope d'une capacité d'au moins 1 l (1) ;
 - f) lanterne électrique à feu blanc avec ampoule et batteries de réserve (1) ;
 - g) plaque comportant le nom et l'adresse de la (base) personne exploitant le canot, fixée à demeure au bord de ce dernier ;
 - h) lors du transport à bord d'un canot de matières inflammables ou explosives, un extincteur d'une productivité conforme à la classe/type d'extinction 8A ou 34B doit être prévu.
2. Les prescriptions visées au point 1 s'appliquent comme suit aux kayaks, canoës, yawls, barques à deux, quatre et six rames et canots dont la longueur de la coque est inférieure à 2,5 m :
 - a) gilets de sauvetages – conformément au nombre de personnes se trouvant dans le canot ;
 - b) avirons – conformément au type de propulsion de ce dernier, mais au moins 1 ;
 - c) écope d'une capacité d'au moins 1 l ou éponge (1) ;
 - d) câble ou chaîne d'amarrage et d'ancrage d'une longueur d'au moins 5 m, en bon état ;
 - e) plaque comportant le nom et l'adresse de la (base) personne exploitant le canot, fixée à demeure à la coque de ce dernier, à un endroit visible ;
 - f) lanterne électrique à feu blanc avec ampoule et batteries de réserve (1).

3. Les embarcations de courses doivent être pourvues de l'équipement obligatoire établi conformément aux règles de concours et d'entraînement publiées par la fédération sportive nationale appropriée. Ledit équipement doit se trouver à bord des canots de courses au cours des entraînements et des concours, y compris durant le trajet vers/de l'endroit de l'entraînement ou du concours, parcouru sous la surveillance prescrite en matière de concours ou d'entraînements.
4. En dehors des équipements visés au point 1, les canots se trouvant à bord de grandes embarcations doivent être équipés de :
 - a) gilets de sauvetage – conformément au nombre de personnes se trouvant à leur bord ;
 - b) bouées de sauvetage avec des cordes flottantes d'au moins 27,5 m – 1 ;
 - c) gaffes, dont la longueur de la hampe dépasse 1,5 m – 1.
5. L'équipement des canots à voile avec un moteur auxiliaire agréé en tant qu'installation de propulsion, doit être signalé par un cône noir visé à l'article 3.30 de la Section I des présentes Règles.

Annexe 3 à la Section II

PAVILLONS ET FLAMMES DU CODE INTERNATIONAL DES SIGNAUX

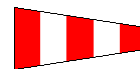
Lettres et chiffres

A lfa 	H otel 	O scar 	V ictor 	1 	6
B ravo 	I ndia 	P apa 	W hiskey 	2 	7
C harlie 	J uliett 	Q uebec 	X ray 	3 	8
D elta 	K ilo 	R omeo 	Y ankee 	4 	9
E cho 	L ima 	S ierra 	Z ulu 	5 	0
F oxtrott 	M ike 	T ango 			
G olf 	N ovember 	U niform 			

Répétitions

1^{re} Répétition	
2^e Répétition	
3^e Répétition	

Code



Annexe 4 à la Section II

**SIGNALISATION ADDITIONNELLE DES BATEAUX TRANSPORTANT
DES MARCHANDISES DANGEREUSES**

1. En vertu des prescriptions visées au chapitre 3 de la Section I des présentes Règles, les bateaux transportant les marchandises dangereuses énumérées dans le tableau 1 doivent porter le nombre de cônes/feux visés à la quatrième colonne du tableau.

Les conteneurs-citernes vides non nettoyés et les auto-citernes sont considérés comme étant chargés à pleine capacité.

Tableau 1

Classe	Conformément à l'ADR ¹	Quantités limitées ²	Cônes/feux ³
1.	Toute marchandise à l'exception des marchandises à code de classification 1.4	LQ0	3
	Toute marchandise à code de classification 1.1D et 1.4, à l'exception des marchandises à code de classification 1.4S	LQ0	1
2.	Toute marchandise à code de classification T, TC, TF, TO, TFC ou TOC	LQ0	2
	Toute marchandise à code de classification F	LQ0	1
3.	Toute marchandise à code de classification/groupe d'emballage D/II	LQ0	1
	Toute marchandise à code de classification/groupe d'emballage F1/I	LQ3	1
	Toute marchandise à code de classification/groupe d'emballage F1/II	LQ4	1
	Toute marchandise à code de classification/groupe d'emballage FC/I	LQ3	1
	Toute marchandise à code de classification/groupe d'emballage FC/II	LQ4	1
	Toute marchandise à code de classification/groupe d'emballage FT1/II	LQ0	2
	Toute marchandise à code de classification/groupe d'emballage FT2/I	LQ3	2
	Toute marchandise à code de classification/groupe d'emballage FT2/II	LQ4	2

¹ Arrêté 20/1979 (IX.18.) du Ministère des transports et des postes concernant la publication des annexes A et B à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses et leur application dans le pays.

² Voir le point 3.2.1 de l'Annexe « A » à l'ADR.

³ Les signaux doivent comprendre




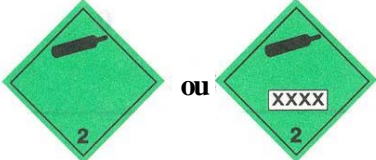
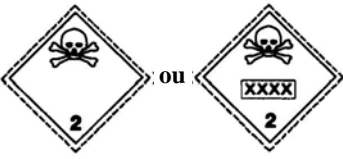
de jour: le nombre indiqué de cônes bleus,

de nuit ou par mauvaise visibilité: le nombre indiqué de feux bleus.

4.1	Toute marchandise à code de classification/groupe d'emballage DT/I, FT1/II et FT2/II	LQ0	2
	Toute marchandise à code de classification/groupe d'emballage D/I	LQ0	1
	Toute marchandise à code de classification/groupe d'emballage F1/II, F3/II, FC1/II et FC2/II	LQ8	1
4.2	Toute marchandise à code de classification/groupe d'emballage ST1/II, ST2/II, ST4/I et ST4/II	LQ0	2
4.3	Toute marchandise à code de classification/groupe d'emballage WT1/I et WT2/I	LQ0	2
	Toute marchandise à code de classification/groupe d'emballage WT1/II	LQ10	2
	Toute marchandise à code de classification/groupe d'emballage WT2/II	LQ11	2
5.1	Toute marchandise à code de classification/groupe d'emballage OT1/I	LQ0	2
	Toute marchandise à code de classification/groupe d'emballage OT2/II	LQ11	2
5.2	Toute marchandise à code de classification/groupe d'emballage P1	LQ14, LQ15	3
	Toute marchandise à code de classification/groupe d'emballage P2	LQ0	3
6.1	Toute marchandise à code de classification/groupe d'emballage T1/I, T2/I, T3/I, T4/I, T5/I, T6/I, T7/I, TC1/I, TC2/II, TC3/I, TF1/I, TF2/I, TFC/I, TO1/I et TW1/I	LQ0	2
	Toute marchandise à code de classification/groupe d'emballage T2/II, T5/II, T7/II, T9/II, TC4/II, TF2/II et TF3/II	LQ18	2
	Toute marchandise à code de classification/groupe d'emballage T1/II, T3/II, T6/II, TC1/II, TC3/II, TF1/II, TF2/II, TO1/II et TW/II	LQ17	2
7.	Toute marchandise de la classe 7	LQ0	2
8.	Toute marchandise à code de classification/groupe d'emballage CFT/I, COT/I, CT1/I et CT2/II	LQ20	2
	Toute marchandise à code de classification/groupe d'emballage CT1/II et CT2/I	LQ22	2
	Toute marchandise à code de classification/groupe d'emballage CF1/I et CF2/I	LQ20	1
	Toute marchandise à code de classification/groupe d'emballage CF1/II et CF2/II	LQ22	1

2. Les marques à bord des bateaux transportant à destination ou en provenance des ports maritimes des marchandises dangereuses dont les documents de transport ont été dressés conformément aux dispositions du Code IMDG⁴ (Code maritime international des marchandises dangereuses), peuvent être confectionnées en se fondant sur les marques de danger appliquées sur les conteneurs, conteneurs-citernes ou véhicules conformément au tableau 2.

Tableau 2

Marque de danger ⁵	Cônes/ feux ⁶
	3
	1
	0
	0
	2

⁴ Arrêté 35/2001. (X.12.) du Ministère de la protection de la nature et de la gestion des eaux (KöViM) concernant la publication de l'annexe à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et du Protocole additionnel de 1978 à cette dernière (« SOLAS 1974/1978 ») publiés par la Loi XI 2001, chapitre II-2, règle 54 de l'annexe.

⁵ Signes divers sur les marques de danger :

* groupe de compatibilité, en dehors du groupe S,

** sous-classe et groupe de compatibilité,







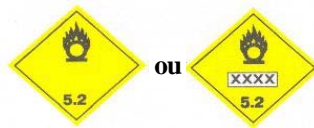
XXXX numéro d'identification.

⁶ Les signaux doivent comprendre


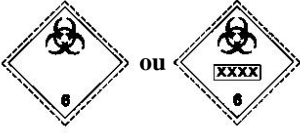
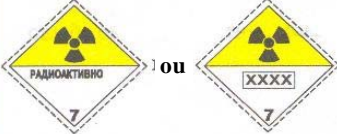


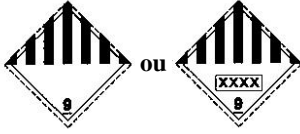
de jour : le nombre indiqué de cônes bleus,

de nuit ou par mauvaise visibilité : le nombre indiqué de feux bleus.

(Tableau 2, suite)

Marque de danger	Cônes/ feux
	1
	1
	0
	1
	1
	0
	1

(Tableau 2, suite)

Marque de danger	Cônes/feux
	2
	0
	2
	2
	2
	2

3. Si un bateau peut être soumis à plus d'une prescription relative à la signalisation, il ne doit porter que le signal correspondant au nombre le plus grand de cônes ou feux bleus, i.e. conformément à l'ordre de priorité suivant :
- trois cônes ou feux bleus,
 - deux cônes ou feux bleus,
 - un cône ou feu bleu.

Annexe 5 à la Section II

SIGNALISATION DU CHENAL SUR LES LACS

(Sans rapport avec la navigation sur le Danube)

Annexe 6 à la Section II

SIGNALISATION DES PORTS SUR LES LACS

(Sans rapport avec la navigation sur le Danube)

Annexe 7 à la Section II

CONDITIONS METEOROLOGIQUES DES LACS

(Sans rapport avec la navigation sur le Danube)

REGLES RELATIVES AUX PAVILLONS

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

Les pavillons sont baissés dans l'ordre inverse.

3. Emplacement des pavillons :
 - a) le pavillon national doit être hissé au lieu principal, à la hampe de pavillon située à la poupe du bâtiment (sur un remorqueur, à la hampe de pavillon située derrière la timonerie). Il est interdit de hisser tout autre pavillon au lieu principal. Lors d'occasions solennelles, le pavillon national peut être hissé à la fois sur le mât de signaux ;
 - b) le pavillon national d'un Etat étranger concerné doit être hissé :
 - sur le bâton de commandement si le bateau navigue dans ses eaux. Ledit pavillon ne doit pas être hissé si le bateau fait route sur un secteur frontalier commun, à l'exception des cas où il arrive dans un port d'un Etat étranger ;
 - sur le mât de signaux si un chef d'Etat ou de gouvernement se trouve à bord ;

- c) le pavillon de la Commission du Danube est hissé sur le mât de signaux si un membre de la Commission du Danube se trouve à bord ;
 - d) le pavillon des autorités compétentes (article 3.45 de la Section I des présentes Règles) doit être hissé sur le bâton de commandement ou sur le mât de signaux ;
 - e) les pavillons de signalisation sont hissés sur le mât de signaux, ou bien fixés sur un bâton en tant que drapeaux de signalisation, étant montrés ou agités à l'endroit visé par les présentes Règles ;
 - f) les flammes d'entreprises et d'associations (p.ex. clubs de sport) peuvent être hissées sur le mât de signaux ;
 - g) les pavillons de signalisation présentés à l'Annexe 3 de la Section II peuvent être utilisés en tant que pavois. Il est interdit de placer des pavillons nationaux ou ceux des autorités parmi les pavois.
4. Sur le mât de signaux à traverse, un pavillon peut être hissé, en dehors de la pointe du mât, sur les extrémités de la traverse. Si plusieurs pavillons sont hissés sur le mât de signaux à traverse, ils doivent être hissés dans l'ordre précisé au point 2 en partant de la gauche. S'il n'existe qu'un seul moyen de signalisation (pavillon, cylindre, ballon), il doit être placé sur le côté droit de la traverse, s'il en existe deux, ils doivent être placés sur les deux côtés de la traverse.
 5. A bord des bateaux à voile ne disposant pas de bâton de commandement, les pavillons peuvent être placés, suivant les dispositions du point 3, sur le tiers supérieur des haubans.
 6. Les établissements et matériels flottants portés sur le registre de bateaux peuvent hisser le pavillon national.
 7. Les bateaux militaires portant la flèche de commandant doivent être honorés par les autres bateaux. Ceci s'effectue en hissant et baissant lentement le pavillon national.
 8. En cas de deuil national ou sur instruction de la personne exploitant le bateau, le pavillon national doit être mis en berne en signe de deuil.

**SIGNAUX SPECIAUX UTILISES SUR LE TERRITOIRE DE LA
REPUBLIQUE DE HONGRIE**

1. Tout cours d'eau soumis en vertu de ces Règles à un régime de navigation spécial et sur lequel le stationnement est permis à des endroits préétablis est balisé par le signal visé à la figure 1, installé au début et à la fin dudit secteur et pouvant être complété par le signal balisant un plan d'eau à régime de navigation spécial (conformément au point 3 de l'Annexe 7 à la Section I).



Figure 1

2. Aux endroits désignés par les autorités de la surveillance de la navigation les ponts à pontons sur les fleuves et les canaux doivent être marqués par le signal visé à la figure 2, dans les deux directions, et pouvant être complété par un signal indiquant la distance entre le pont de pontons et le signal (visé à l'Annexe 7 à la Section 1 et au point 3 de la Section II). En outre, ce signal peut être également complété par un signal faisant état de la largeur du passage libéré (signal C.3 conformément à l'Annexe 7 à la Section I).

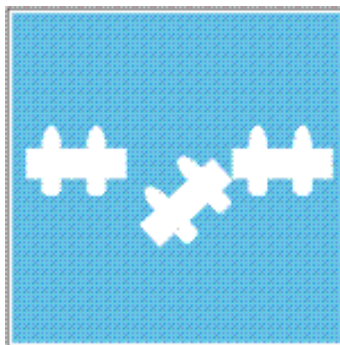


Figure 2

**REGLES DE SECURITE RELATIVES A LA LOCATION
D'EMBARCATIONS DE SPORT ET DE PLAISANCE
(BATEAUX DE SPORT)**

Lors de la location (ci-après : location sans équipage) de bateaux de sport, il convient d'observer les règles suivantes :

1. La personne qui loue une embarcation sans équipage est responsable de l'état technique de l'embarcation louée.
2. La personne louant une embarcation sans équipage ou la personne habilitée par elle est obligée d'exiger de l'utilisateur une déclaration sur sa capacité à nager, ses connaissances des règles de la navigation et, en outre, sur le fait qu'il a reçu l'embarcation munie des marques d'identification et des moyens de sauvetage requis.
3. Si la conduite de l'embarcation louée requiert une qualification, la personne louant une embarcation de sport sans équipage ou la personne habilitée par elle doit tenir un journal contenant les données suivantes :
 - le numéro d'immatriculation et les données d'identification de l'embarcation ;
 - la date à laquelle la location prend effet et la date à laquelle elle prend fin ;
 - les données personnelles du locataire (nom, domicile, numéro de sa carte d'identité ou de son passeport, titre, numéro et validité de son certificat de qualification).
4. Si la location n'a pas lieu [à but lucratif], les données visées au point 3 sont inscrites dans la déclaration du loueur.

Annexe 11 à la Section II**PRESCRIPTIONS SPECIALES CONCERNANT LES CANOTS DE SAUVETAGE MOTORISES**

1. Les menues embarcations motorisées peuvent être utilisées en tant que canots de sauvetage pour sauver des personnes tombées à l'eau dans les conditions suivantes :
 - a) elles sont aptes à transporter au moins 3 personnes sans compter le conducteur ;
 - b) leur distance de sécurité est d'au moins 0,4 m ;
 - c) le bord ou la couverture du bord est élastique et facilite la mise à bord de la personne sauvée sans risque de blessure, quelle que fut sa position ;
 - d) elles restent en état de navigabilité même en cas de fuite ;
 - e) leur stabilité, manœuvrabilité et résistance aux remous et aux vagues sont suffisantes ;
 - f) leur vitesse à charge maximale en eau calme doit être d'au moins 30 km/h ;
 - g) leurs sièges sont fixés à la coque ;
 - h) leur propulsion mécanique permet d'approcher des personnes à sauver en excluant les possibilités de les blesser ;
 - i) elles doivent être munies d'au moins quatre poignées fixées à demeure de chaque côté ;
 - j) elles sont munies de l'équipement additionnel visé au point 2.
2. En dehors de l'équipement de base, la menue embarcation doit être également munie de l'équipement suivant :
 - a) une corde flottante en matière plastique d'une longueur de 20 m et d'un diamètre d'au moins 12 mm ;
 - b) un feu jaune clignotant d'une luminosité ordinaire ;
 - c) un émetteur-récepteur radio ;
 - d) une lanterne ou un projecteur ;
 - e) un pavillon de 0,4 x 0,4 m avec une croix rouge ;
 - f) un haut-parleur ;
 - g) un seau.

**DISPOSITIONS SPECIALES DE NAVIGATION
APPLICABLES SUR LE SECTEUR DU DANUBE
DE LA REPUBLIQUE DE CROATIE**

COMMISSION DU DANUBE
Budapest, 2006

Les présentes « Dispositions spéciales de navigation applicables sur le secteur du Danube de la République de Croatie » constituent une partie du « Règlement relatif à la navigation sur les eaux intérieures » (Journal Officiel N° 50 du 07.05.2002). En conformité avec les articles 17, alinéa 2, 28, alinéa 3 et 237 de la Loi relative à la navigation sur les eaux intérieures (Journal Officiel N° 19/98), ces Dispositions, qui couvrent le secteur du Danube du km 1295,5 au km 1433,0 ainsi que les voies d'eau intérieures de la République de Croatie de la Drava du km 0,0 au km 198,6 de la Sava du km 203,3 au km 583,0 de la Kupa du km 0,0 au km 5,9 et de la Una du km 0,0 au km 15,0, sont entrées en vigueur le 20 avril 2002.

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

REGLEMENT RELATIF A LA NAVIGATION SUR LES EAUX INTERIEURES

Article 2

21. « Etat d'ébriété » : une personne sera considérée en état d'ébriété lorsque les résultats d'analyses de sang et d'urine, obtenus par tous les moyens légaux et instruments de mesure d'alcoolémie (éthylotest etc.) ont déterminé un taux d'alcoolémie supérieur à 0,5 g/kg ou lorsque, nonobstant le taux d'alcool dans le sang, la personne montre des signes évidents qu'elle est sous l'emprise de l'alcool. Il sera également constaté que la personne est en état d'ébriété et/ou sous l'influence de narcotiques ou d'autres substances analogues à l'aide des résultats des laboratoires ou de l'observation des symptômes cliniques.

Article 3

5. Tout engin flottant doit être placé sous le contrôle d'une personne ayant l'aptitude conforme aux dispositions du Règlement sur les engins flottants (Journal Officiel numéro 80/00). La personne qui se trouve sur l'engin flottant a la responsabilité de se conformer aux dispositions de la Loi relative à la navigation sur les eaux intérieures et aux dispositions du présent Règlement, de tous les autres Règlements en vigueur et de toutes les notifications des autorités compétentes de la sécurité de la navigation.
6. Les aptitudes des conducteurs pendant la navigation ne doivent pas être réduites par l'état de fatigue ou d'ébriété.
7. Un agent compétent du Ministère ou de la Capitainerie compétente peut ordonner à un conducteur de se soumettre à un éthylotest ou se rendre avec le conducteur à l'hôpital et exiger une prise de sang pour déterminer le taux d'alcoolémie dans le sang.
8. Le conducteur du paragraphe 6 du présent article est obligé de se soumettre à un éthylotest ou à une prise de sang pour déterminer le taux d'alcoolémie dans le sang.
9. Le sang et l'urine d'un conducteur qui nie son état d'ébriété seront analysés si cela ne pourrait avoir des conséquences nuisibles pour sa santé.
10. Dans le cas où il est constaté après examen, selon les dispositions du présent article, que le conducteur se trouve en état d'ébriété, les coûts de l'examen seront à la charge du conducteur.

Article 27

1. Le ski nautique et les activités analogues ne sont autorisés que de jour et par bonne visibilité, dans les zones où ces activités sont autorisées ou désignées comme prescrit.
2. Le conducteur du bateau qui tire le skieur doit être accompagné par une personne chargée du service de la traction et de la surveillance du skieur et apte à assumer ce rôle.
3. Excepté quand il navigue dans les zones qui lui sont exclusivement réservées, le bateau tractant le skieur ainsi que le skieur nautique doivent se tenir à une distance suffisante de tout autre bateau, de la rive et des baigneurs.
4. La corde de traction ne doit pas être traînée à vide.
5. La Capitainerie désigne des zones où il est permis ou interdit de pratiquer le ski nautique ou les activités analogues et le mode de leurs signalisations.

Article 28

1. Il est interdit de se baigner hors de la zone d'eau délimitée et signalée de baignade aménagée.
2. La natation est interdite aux baigneurs dans des zones non aménagées (non délimitées) sur la voie navigable.
3. La personne morale ou physique qui administre la baignade effectue la délimitation et le balisage de la baignade figurant à l'alinéa 1 du présent article tel qu'il a été indiqué par la Capitainerie.
4. La personne morale ou physique qui administre la baignade aménagée est tenue d'assurer les mesures de sécurité désignées par la Capitainerie.
5. Les activités de baignade, de natation ou de navigation et l'exploitation de sable, de gravier et d'autres minéraux sur tous les lacs naturels et artificiels en l'absence de l'autorisation de la Capitainerie compétente sont interdites.

Article 29

1. La baignade ou la natation dans les ports ainsi que les bains de soleil sur les rives du port aménagées ou sur les quais est interdite en l'absence d'autorisation d'une personne morale ou physique.
2. La baignade ou la natation dans les passages étroits et dans les chenaux navigables est interdite en l'absence de l'autorisation de la Capitainerie.

Article 30

La pratique de la planche à voile est interdite de la zone d'entrée du port, aux passages étroits où naviguent des bateaux et des menues embarcations, à une distance de 50 m de la rive de la plage naturelle et dans les zones de baignade aménagées.

Article 31

1. La plongée sportive est interdite dans les zones où elle peut entraver la navigation et particulièrement :
 1. sur la ligne de navigation des bacs
 2. à l'entrée des ports
 3. dans des zones aménagées pour le ski nautique et des activités analogues
 4. sur la voie navigable en l'absence d'autorisation spéciale
 5. dans le port en l'absence d'autorisation spéciale
 6. à proximité des aires de stationnement.
2. Tous les bateaux doivent se tenir à une distance suffisante des bateaux utilisés au cours de travaux sous-marins.
3. Les personnes qui pratiquent la pêche sous-marine doivent, pendant la plongée, tirer sur le plan d'eau un ballon orange dont le diamètre ne doit pas être inférieur à 30 cm.
4. En cas de compétition sportive de pêche sous-marine ou de quelque autre activité sous-marine, le mode de balisage du plan d'eau ou de la plongée sera défini par la Capitainerie.

SIGNAUX PARTICULIERS

Article 73

Pendant la navigation dans les eaux territoriales de la République de Croatie ou entrant dans le port de la République de Croatie tout bateau étranger est tenu de battre pavillon de la République de Croatie sur le mât de la proue.

Article 120

Les bateaux et les menues embarcations sur les voies de la navigation intérieures ne peuvent pas empêcher l'accostage et l'activité des bacs.

Chapitre 12

REGLES APPLICABLES AUX AUTRES SECTEURS DES VOIES D'EAUX INTERIEURES, AUX PORTS-ABRI ET AUX LIEUX D'HIVERNAGE

Article 167

1. Dans le cadre de leurs attributions, les inspecteurs et les agents compétents du Ministère et de la Capitainerie maintiennent l'ordre de tous les autres cours d'eau (en dehors du chenal). Ils collaborent avec la brigade douanière aux cours d'eaux à la frontière.
2. Les bateaux déposés doivent avoir leur place de parc à bateaux et remplir les conditions de sécurité et de limite du nombre des membres d'équipage que la Capitainerie compétente leur a désignées.
3. Au cours de la navigation en travers de passages étroits, canaux, embouchures de rivières, à proximité de la rive non protégée et de zones de travaux effectuées sur l'eau ou dans l'eau, tous les bateaux sont tenus de naviguer à une vitesse réduite pour éviter de créer des remous qui soient de nature à causer des dommages aux autres bateaux, engins flottants, canots, rives, dispositifs et installations sur la rive ou sur l'eau.

Article 168

1. Les engins flottants, les matériels flottants et les bateaux amarrés ou ancrés (établissements flottants, bateaux effectuant des travaux sous l'eau ou des opérations de sondage, etc...) et les autres engins flottants qui pourraient entraver la navigation doivent porter de jour et de nuit la signalisation prescrite par le présent Règlement.
2. La Capitainerie peut ordonner une signalisation supplémentaire des bateaux dans l'intérêt de la sécurité de la navigation dans tous les cas où les conditions locales l'exigent.
3. Les conditions de la navigation des bateaux le long de l'engin flottant visées au paragraphe 1 du présent article sont définies par la Capitainerie.

Article 169

1. Le plan d'eau pour le lieu d'hivernage doit avoir une profondeur et une largeur nécessaire à la navigation à l'accostage et à la manœuvre du bateau.
2. L'entrée et le milieu du plan d'eau du lieu d'hivernage doivent être libres et dépourvus de glace.

Article 170

Les bateaux motorisés en hivernage doivent être prêts à tout moment à se protéger, et, si besoin est, à protéger efficacement d'autres bateaux pris par les mouvements de glace, dans des lieux d'abri ou sur voie navigable.

Article 171

Les bateaux transportant des matières dangereuses doivent être situés dans des lieux d'hivernage ou dans des ports d'hivernage, séparément des autres bateaux et à proximité du lieu d'hivernage ou du port d'hivernage.

Article 172

1. Le bateau qui est situé en hivernage doit avoir un équipage tel que visé au paragraphe 2 de l'article 9 du présent Règlement, et l'ensemble, un minimum de trois bateaux sans propulsion propre, doit avoir au moins un gardien.
2. Le bateau à son stationnement dans la zone d'hivernage doit avoir à son bord un équipage tel qu'il est conforme aux prescriptions applicables aux bateaux faisant route.

Article 173

Pendant la période de gel dans la zone d'hivernage, les membres d'équipage doivent briser constamment la glace autour des bateaux pour soutenir des fissures dans la glace.

Article 174

1. Lors du séjour dans un lieu d'hivernage ou dans un port d'hivernage, seules les parties assurées du bateau peuvent être chauffées.
2. Il est interdit de faire du feu en plein air à proximité de la zone d'hivernage.

Article 175

1. Seules les personnes compétentes gouvernant le port peuvent établir les conditions sous lesquelles les bateaux peuvent séjourner dans un lieu d'hivernage ou dans un port d'hivernage.

2. Les conditions sous lesquelles les bateaux peuvent stationner dans une zone d'hivernage qui se trouve dans un port-abri sont fixées par une approbation spéciale.
3. Dans les lieux d'hivernage ou dans les ports d'hivernage qui se trouvent sur la voie navigable ou en dehors de la zone d'un port ou d'un débarcadère, ces conditions sont établies par la Capitainerie.
4. Les conditions prescrites aux paragraphes 1 et 2 du présent article doivent être établies avec l'approbation de la Capitainerie compétente.

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

COMMISSION DU DANUBE
Budapest, 1997

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

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

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

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

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

Article 1

Passage sous le pont. Gabarits des passes navigables

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

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

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

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

Article 2

Dimensions maxima des convois

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

Article 3

Exigences technico-nautiques à l'égard des convois

1. Convois remorqués :

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

2. Convois poussés :

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

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

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

Article 4

Lieux de stationnement et conditions de manœuvre

1. Au cas où les remorqueurs et les pousseurs n'assurent pas les conditions établies ci-dessus, les convois s'arrêteront, en amont, dans la zone du km 240, ou à Hîrșova ou dans la zone du km 250 ; en aval, dans la zone du km 236 pour pouvoir naviguer en sécurité au passage sous le pont de Giurgeni-Vadu-Oii, selon la puissance et la capacité de manœuvre du bâtiment motorisé.

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

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

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

Article 1

Passage sous les ponts

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

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

La priorité du passage revient aux avalants.

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

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

2. Les gabarits du chenal navigable, aux passes centrales des ponts, sont :
 - d'une largeur de 155 m ;

- d'une hauteur libre de 24,99 m rapportée au plus haut niveau navigable, qui est de 6,04 m au-dessus de la cote « 0 » de l'échelle de Cernavodă.

Article 2

Dimensions maxima des convois

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

Article 3

Exigences technico-nautiques à l'égard des convois

1. Convois remorqués :

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

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

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

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

Article 4

Lieux de stationnement et conditions de manœuvre

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

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

Les lieux de stationnement sont les suivants :

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

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

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

Article 1

Passage sous les ponts. Gabarits de navigation

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

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

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

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

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

aux passes de la rive gauche :

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

aux passes centrales :

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

Article 2

Dimensions maxima des convois

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

Article 3

Exigences technico-nautiques à l'égard des convois

1. Convois remorqués :

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

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

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

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

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

Article 4

Lieux de stationnement et conditions de manœuvre

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

Les lieux de stationnement sont les suivants :

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

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

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

Article 1

Passage sous le pont

1. Le passage sous le pont est permis en permanence, jour et nuit.
2. Le passage des bâtiments et des convois sous le pont s'effectuera seulement par la passe latérale jouxtant la passe centrale et située à droite de celle-ci dans le sens de la marche du bâtiment.
3. Pendant la période de hautes eaux et aussi pendant le reste de la période de navigation, pour les bâtiments dont la hauteur depuis la ligne de flottaison au

plus haut point fixe non démontable ne permet pas le passage sous le pont par les passes latérales, la navigation se fera par la passe centrale à travée mobile.

4. La navigation par la passe centrale ne se fera qu'une fois la travée mobile soulevée.
5. Les bâtiments qui doivent passer par la passe centrale, s'arrêteront, en attendant que la travée mobile soit soulevée: les montants à plus de 500 m du pont et les avalants à plus de 1000 m du pont, dans les zones marquées sur les deux rives avec des signaux qui indiquent la permission d'ancrer.

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

Article 2

Gabarits de navigation

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

Article 3

Soulèvement de la travée mobile

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

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

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

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

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

Article 4

Signalisation pour la navigation

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

Article 5

Réglementation de la navigation

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

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

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

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

COMMISSION DU DANUBE
Budapest, 1997

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

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

DISPOSITIONS SPECIALES RELATIVES A LA NAVIGATION SUR LE BAS-DANUBE

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

Chapitre I

DISPOSITIONS GENERALES

Article 1.01

Champs d'application

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

Article 1.02

Obligations

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

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

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

Article 1.03

Signification de quelques termes

Dans le présent Règlement,

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

Article 1.04

Avis aux bateliers

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

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

Article 1.05

Obligation de pilotage des bâtiments

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

Chapitre II

DOCUMENTS ET CONDITIONS TECHNIQUES DES BATIMENTS

Article 2.01

Documents des bateaux de mer

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

Article 2.02

Certificats de jaugeage

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

Article 2.03

Les documents des bâtiments fluviaux

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

Article 2.04

Conditions techniques des bâtiments

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

Article 2.05

Gîte admise

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

Article 2.06

Marques d'identification des bateaux de mer

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

Article 2.07

Vérification du tirant d'eau des bateaux de mer

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

Chapitre III

REGLES SPECIALES DE NAVIGATION

Article 3.01

Direction de marche

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

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

Article 3.02

Mesures de sécurité

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

Dans des conditions météorologiques défavorables (niveaux d'eau supérieurs à + 300 cm à Tulcea, vent supérieur à 6° Beaufort, glaces flottantes), il est recommandé que le passage à travers le coude de Tulcea s'effectue à l'assistance d'un remorqueur mis à disposition par l'Administration ; les frais de remorquage seront à la charge du bâtiment respectif.

Les bâtiments qui dépassent les gabarits établis par les paragraphes 1 et 2 de l'article 3.08 et ceux qui ont eu des problèmes de manœuvrabilité, solliciteront l'assistance d'un remorqueur, conformément aux prescriptions des paragraphes 3 et 4 de l'article 3.2.04 applicables au coude de Tulcea.

2. Tout bâtiment dépassant 75 m de longueur est tenu d'avoir, lors du passage par la barre de Sulina, par le canal de Sulina et par les passages difficiles du secteur de l'Administration, une ancre à la poupe, préparée à être utilisée à tout moment.

Article 3.03

Navigation à la dérive

Il est interdit à tout bâtiment, assemblage et à toute installation flottante de naviguer à la dérive sur le secteur du Bas-Danube et de laisser traîner les ancres, câbles, chaînes, etc.

Article 3.04

Rencontres

Sur le secteur du Bas-Danube :

1. Les bacs et les autres embarcations, qui traversent le fleuve d'une rive à l'autre, donnent la priorité de passage aux bâtiments qui naviguent sur le fleuve.
2. Tous les bateaux de navigation intérieure doivent, en cas de rencontre avec des remorqueurs qui ont dans leur convoi des radeaux ou des bâtiments non motorisés, s'écarter de la trajectoire de ces convois.
3. Les bateaux de navigation intérieure doivent donner la priorité de passage aux bateaux de mer.

4. A la rencontre ou au dépassement des convois ou de petits bateaux, dont l'intégrité ou la sécurité peuvent être menacés par les remous, les vagues ou les effets de succion produits par un bateau de mer, ce dernier réduira sa vitesse en temps utile et de manière suffisante.

Article 3.05

Objets coulés dans le fleuve

1. Les ancres, les chaînes ou les autres objets coulés dans le fleuve sur le secteur du Bas-Danube, qui entravent ou compromettent la navigation, seront récupérés par l'Administration ; les frais de récupération seront à la charge du propriétaire, si celui est connu.
2. Si le propriétaire n'a pas notifié l'endroit et le type des objets perdus ou qu'il ne puisse être poursuivi, les objets en cause seront vendus par l'Administration, pour compenser ses dépenses, 3 mois après la notification des intéressés.
3. Les objets de grande taille, les colis, les flotteurs, les embarcations ou les bâtiments en flottaison sur le Danube n'ayant pas d'équipage et de feux durant la nuit et constituant un danger pour la navigation, seront signalés à l'Administration, aux autorités compétentes et aussi aux bâtiments naviguant dans la zone, qui prendront les mesures nécessaires pour les faire amarrer à la rive. L'Administration les restituera au propriétaire après le remboursement des frais encourus pour la récupération et la garde de ceux-ci, ou les vendra si 3 mois après la notification, les intéressés n'auront pas réclamé les biens sauvés.

Article 3.06

Passage des bâtiments dans les ports et les zones où des travaux spéciaux sont effectués

Tous les bâtiments motorisés, en passant devant les ports, les installations flottantes, les dragues en fonction, les radeaux, les convois, les menues embarcations à grand chargement, les endroits où l'on effectue des renflouages et où travaillent des scaphandriers etc., sont tenus de réduire sérieusement leur vitesse ou même d'arrêter leur machine, afin d'éviter tout danger surgissant à leur égard ou à l'égard d'autres bâtiments.

Article 3.07

Observations relatives aux changements de l'état de la signalisation

Les conducteurs des bâtiments et les pilotes qui naviguent sur le Bas-Danube sont tenus de communiquer par radiotéléphone et par écrit, lorsqu'ils arrivent à un port, tout changement de l'état ou toute absence constatée du système de balisage et de signalisation sur le secteur parcouru et, éventuellement, les bâtiments qui en ont été la cause, pour pouvoir réparer les dégâts et se faire dédommager par les coupables.

Article 3.08

Gabarits des bâtiments

1. Sur le secteur maritime du Danube, de Brăila à la rade de Sulina, tous les bateaux de mer sont tenus de respecter le tirant d'eau en eau douce, de 23 pieds, soit 7,01 m tout au plus.
2. Sur ce secteur peuvent naviguer, dans des conditions normales, des bâtiments ayant un tirant d'eau de 25.000 tdw ou une longueur de 180 m.
3. Dans certains cas, l'Administration peut disposer la réduction ou approuver le dépassement des gabarits mentionnés ci-dessus, jusqu'à la limite de 55.000 tdw ou de 225 m de longueur.
4. L'autorisation de dépasser le tirant d'eau ne peut être accordée que d'un jour à l'autre, et la baisse des profondeurs sera communiquée chaque jour à 11 h 50 par Radio Roumanie Actualités, à la capitainerie du port et à l'agence de pilotage. Dans cette situation, le conducteur adaptera le tirant d'eau de son bâtiment à la profondeur communiquée pour assurer la réserve de navigation nécessaire pour le passage en sécurité.
5. Les gabarits des convois fluviaux remorqués ou poussés respecteront les dimensions établies par les recommandations de la Commission du Danube ou par les Règles spéciales et les Avis aux bateliers émis pour les secteurs ou situations particuliers.

Article 3.09

Priorité en cas de rencontre

1. Quand deux bâtiments s'approchent simultanément d'un passage difficile, le choix du cours et la priorité de passage revient à l'avalant.

Le bâtiment montant est tenu d'attendre en aval du passage difficile, à un endroit convenable pour la rencontre.

2. Les bâtiments montants servant à des fins de sauvetage, à éteindre les incendies ou à l'assistance sanitaire, ainsi que les bâtiments à passagers, ont la priorité de passage, dans les limites que les bâtiments avalants pourront leur accorder.

Dans ce cas, le lieu et les modalités de la rencontre seront précisément convenus et seront obligatoires pour le bâtiment montant.

3. Les bâtiments des autorités compétentes, des pompiers ou des services sanitaires auxquels l'Administration a accordé la priorité de passage, porteront, le jour, un drapeau rouge à la proue et, la nuit, montreront un feu jaune ou bleu scintillant.

En cas de besoin, ce signal sera complété par le signal sonore suivant : un son prolongé, un son bref et un son prolongé (Annexe 6 au Règlement de navigation applicable sur le secteur roumain du Danube).

Article 3.10

Distance entre les bâtiments

1. Lors de la traversée des passages étroits ou avec des courbes prononcées, ainsi que sur le canal de Sulina, il est interdit à tout bâtiment de s'approcher du bâtiment qui le précède à moins d'un mille marin.
2. Toute sorte de menues embarcations céderont la route, en temps utile, aux bâtiments motorisés et navigueront à une distance de maximum 15 m de la rive.
3. Il est interdit aux bâtiments ou aux menues embarcations de traverser le canal à une distance de moins d'un mille marin à compter de la proue des bâtiments de mer faisant route.

Article 3.11

Obstruction du chenal

1. Il est interdit d'obstruer le chenal par toute sorte de bâtiments, matériels flottants ou matériels de pêche.
2. Sur le secteur de Brăila au Tchatal de St. Georges, l'utilisation des installations et matériels de pêche se fera seulement en respectant les prescriptions du Règlement de navigation applicable sur le secteur roumain du Danube.

Article 3.12Echouages, naufrages

Si, pour n'importe quelle raison, un bâtiment risque de couler, le conducteur doit prendre toutes les mesures possibles pour que le bâtiment quitte le chenal navigable.

Le conducteur et l'équipage du bâtiment doivent rester à bord ou à proximité du bâtiment et ne peuvent quitter les lieux de l'accident avant l'enquête des autorités compétentes.

En même temps, le conducteur du bâtiment respectif doit aviser, dans le plus bref délai possible, la capitainerie du port le plus proche et l'Administration.

Chapitre III - 1

DISPOSITIONS SPECIALES APPLICABLES DANS LE CANAL DE SULINA

Article 3.1.01Bâtiments auxquels la navigation dans le canal de Sulina est interdite

Il est interdit aux bateaux à voile dont le tirant d'eau dépasse 50 tonnes, de naviguer à voile dans le canal de Sulina.

Article 3.1.02Vitesse de navigation dans le canal de Sulina

Les conducteurs des bâtiments qui naviguent dans le canal de Sulina doivent maintenir une vitesse convenable pour la navigation, sans mettre en péril les ouvrages hydrotechniques du canal et les bâtiments faisant route ou accostés le long du canal pour de diverses opérations.

Dans les secteurs libres et sans restrictions, la vitesse de navigation dans le canal est établie en accord avec le pilote se trouvant à bord, et ne peut dépasser en aucun cas les limites de vitesse établies ci-dessous pour des conditions hydrométéorologiques normales :

	montants	avalants
- menues embarcations	8 noeuds	9 noeuds
- remorqueurs ou convois	8 noeuds	9 noeuds
- bateaux à passagers, de sauvetage, des pompiers et bâtiments militaires	9 noeuds	10 noeuds
- bateaux de mer jusqu'à 1500 tdw	7 noeuds	9 noeuds
- bateaux de mer de 1.500 à 12.000 tdw	6 noeuds	8 noeuds
- bateaux de mer de 12.000 à 25.000 tdw	5 noeuds	7 noeuds

Si les niveaux d'eau à Tulcea sont supérieurs à + 300 cm, les vitesses seront réduites de 1 à 2 noeuds jusqu'à la limite de la navigabilité et de la formation des vagues.

Sur indication du pilote, le conducteur est tenu de réduire la vitesse conformément aux conditions du canal.

Article 3.1.03

Navigation à la même hauteur, rencontres, dépassements

1. Dans le canal de Sulina, la navigation à la même hauteur est interdite.
2. Dans les courbes et aux endroits où la largeur du chenal est insuffisante, le dépassement et la rencontre des bâtiments sont interdits.
3. Pour les montants, ainsi que pour les avalants, le dépassement n'est permis qu'entre les bâtiments ayant un tirant d'eau maximum de 4.000 t.

Le dépassement n'est permis qu'aux endroits à conditions convenables.

Article 3.1.04

Navigation de nuit

1. La navigation de nuit entre le Mm 0 et la barre est interdite pour tous les bâtiments, à l'exception des bâtiments de l'Administration ou des bâtiments autorisés par cette dernière.
2. La navigation de nuit est interdite aux bateaux de mer du Mm 0 au Mm 34.

Pendant la période de hautes eaux (quand le niveau d'eau dépasse + 300 cm au port de Tulcea), cette restriction s'étend jusqu'au Mm 43.

Article 3.1.05

Signalisation de la fermeture du canal de Sulina

1. L'Administration, par ses organes compétents, décide la fermeture temporaire du canal si, pour diverses raisons, la navigation sur le canal de Sulina peut être mise en danger.

Dans ce cas, lorsque les signaux A1. (Annexe 7 au Règlement de navigation applicable sur le secteur roumain du Danube) sont arborés, de jour et de nuit, sur le mât du phare d'atterrissage de Sulina et des stations de surveillance de Crisan, de Gorgova, de Tchatal de St. Georges et de Tchatal d'Ismaïl et que l'agence de pilotage et les capitaineries des ports de Tulcea et de Sulina communiquent la fermeture du canal aux bâtiments, les bateaux sont tenus de conformer, selon le cas, aux prescriptions des paragraphes 2 et 3 ci-dessous.

2. Les montants demanderont des informations sur les causes et la durée de la fermeture du canal et aussi sur les autres restrictions qui s'imposent, tout en prenant les mesures nécessaires pour réduire leur vitesse, pour ancrer ou accoster, et en communiquant, en permanence, leurs positions et les manœuvres effectuées.

Au cas où ils n'ont pas reçus immédiatement ces informations, les bateaux seront mis à l'ancre au plus proche endroit possible jusqu'à réception de celles-ci.

3. Les avalants procéderont selon la position, les caractéristiques et les conditions de navigation qu'ils ont au moment de la réception de la communication ou de l'observation des signaux A1. (Annexe 7 au Règlement de navigation applicable sur le secteur roumain du Danube), conformément aux prescriptions des paragraphes 4 et 5 de l'article 5.04 du présent Règlement.

Chapitre III - 2

DISPOSITIONS SPECIALES APPLICABLES DANS L'EMBOUCHURE DU CANAL DE SULINA

Article 3.2.01

Accès dans le canal par la barre de Sulina

1. L'entrée ou la sortie des bâtiments par l'embouchure du canal de Sulina n'est permise que de jour, à l'exception des conditions prévues par les articles 4.01 et 4.03 du Chapitre IV et par l'article 5.04 du Chapitre V.

Dans des cas spéciaux, l'Administration peut permettre le passage de certains bâtiments, en analysant chaque fois les conditions existantes, les caractéristiques du bâtiment et le degré d'urgence de la demande de passage.

2. Lors des dragages ou d'autres travaux effectués à l'embouchure du canal de Sulina, l'entrée et la sortie des bâtiments sont réglées par la signalisation arborée par les outillages de la zone et sur le mât du phare de l'embouchure du canal de Sulina (signal A1. - Annexe 7 au Règlement de navigation applicable sur le secteur roumain du Danube), ou par un programme de passage dans la zone des travaux, communiqué à la capitainerie du port et à l'agence de pilotage de Sulina, ou par des Avis aux bateliers.
3. Les bâtiments avalants ayant l'intention de sortir en mer sont tenus, à l'arrivée au Mm 9 et au Mm 3, de demander, par radiotéléphone, au représentant de l'Administration de Sulina la permission de sortir en mer, des informations sur les conditions existantes et sur les restrictions qui s'imposent.

En cas d'interdiction de sortir en mer, le bâtiment doit retourner au Mm 6 ou entrer dans le port de Sulina.

Article 3.2.02

Choix du lieu de mouillage dans la rade

1. A l'arrivée dans la rade de Sulina, le conducteur choisira le lieu de mouillage de manière que le bâtiment ne gêne ni les autres bâtiments se trouvant à proximité ni les manœuvres d'entrée dans le ou de sortie du canal de Sulina.
2. En arrivant de la mer, le conducteur du bâtiment communiquera l'heure à laquelle il sollicite le pilote, les caractéristiques du bâtiment, le type et la quantité de la cargaison, le port de départ, la destination et aussi les autres informations requises par les règles douanières, phyto-sanitaires, sanitaires, etc.
3. S'il a causé des dommages lors de son passage sur le secteur maritime du Danube, le bâtiment sorti en mer doit s'arrêter dans la rade pour une enquête.

Article 3.2.03

Accès dans le canal par la barre de Sulina

1. L'ordre de l'entrée dans le canal par la barre de Sulina correspond à celui de l'arrivée dans la rade.

Sont exemptés les bâtiments à passagers, les bâtiments chargés de marchandises périssables ou dangereuses, les bâtiments en danger ou qui nécessitent une intervention médicale urgente.

2. Pour des raisons de sécurité, l'Administration peut établir l'entrée prioritaire ou changer l'ordre d'entrée pour les bâtiments qui justifient ces mesures.
3. Les bâtiments transportant des matières dangereuses et ceux arrivés des zones d'épidémies ou qui ont à bord des personnes souffrant de maladies contagieuses, considérées par les autorités sanitaires comme dangereuses (peste, choléra, fièvre jaune, etc.) ne peuvent entrer dans le canal qu'avec l'approbation de l'Administration.
4. Lorsque, pour certaines raisons (tempête, avaries, maladies graves non contagieuses, etc.), leur entrée dans le canal d'accès est acceptée, les bâtiments resteront dans le canal, à l'endroit indiqué par l'Administration, en aval du port de Sulina, et ne contacteront que les personnes autorisées par la loi.

Article 3.2.04

Assistance ou remorquage obligatoire au passage par l'embouchure du canal de Sulina

1. Les bâtiments qui ne remplissent pas les conditions de gabarit ou de manœuvrabilité nécessaires, seront assistés par un remorqueur pour l'entrée ou la sortie par l'embouchure du canal de Sulina.
2. En cas de conditions hydrométéorologiques défavorables, l'assistance est nécessaire pour tous les bâtiments.
3. L'assistance du remorqueur est accordée sur commande remise par le conducteur au pilote et suite à la confirmation de la réception de cette commande transmise à l'Administration par radiotéléphone.

Enfin, la confirmation de l'assistance et la commande sont remises au conducteur du remorqueur.

4. Le refus de l'assistance nécessaire du remorqueur, l'absence ou l'indisponibilité de celui-ci, impliquent soit l'ajournement de l'entrée du bâtiment dans le canal, soit son retour au port de Sulina jusqu'au rétablissement des conditions favorables ; les conséquences ne touchent que le conducteur du bâtiment.

Art 3.2.05

Rencontre des bâtiments à l'embouchure du canal de Sulina

La rencontre des bâtiments est interdite sur le secteur balisé de l'embouchure du canal de Sulina.

Le bâtiment venant de la mer doit attendre jusqu'à ce que le bâtiment allant en mer ait dépassé les dernières bouées qui limitent l'embouchure de Sulina.

Chapitre IV

NAVIGATION PAR CONDITIONS DIFFICILES

Article 4.01

Visibilité réduite sur le canal de Sulina

1. Par temps de visibilité limitée (brouillard, brume, averse, neige, etc.), la navigation dans le canal de Sulina est interdite.

Dans ces cas, le pavillon « U » du code international est arboré sur le mât des stations de surveillance du canal ou les conditions et les restrictions existantes sont communiquées, par radiotéléphone, à la demande des bâtiments qui entreront dans le canal.

2. Les bâtiments entrés dans le canal sont tenus de demander en permanence, par radio, des informations sur les conditions météorologiques soit des autres bâtiments de la zone, soit des stations de surveillance.
3. Lorsque des changements de conditions de navigation surviennent ou sont prévus, les bâtiments sont tenus de mouiller ou d'amarrer aux endroits les plus favorables de la zone, en prenant toutes les mesures prévues par le Règlement de navigation applicable sur le secteur roumain du Danube (art. 6.30 ; 6.31 ; 6.32 ; 6.33).

Article 4.02

Courant fort dans le canal de Sulina

Au cas où le courant fort crée des conditions difficiles pour la navigation dans le canal de Sulina, la station du Tchatal d'Ismail du Mm 43 hisse un drapeau noir sur son mât.

Dans ce cas, les conducteurs des bateaux de mer doivent prendre des précautions spéciales indiquées par le pilote (vitesse réduite, assistance d'un remorqueur, etc.).

Le cas échéant, ces mesures spéciales sont également prises par les montants, lors du passage par le coude de Tulcea, sur recommandation de l'Administration ou du pilote se trouvant à bord du bâtiment.

Article 4.03

Navigation en hiver

1. Après l'apparition des glaces sur le Bas-Danube, la navigation s'effectue dans des conditions spéciales établies par l'Administration. Les dispositions de l'Administration sont obligatoires.
2. Les conducteurs des bateaux de mer qui navigueront dans les glaces, se renseigneront de la situation des glaces sur le Danube pour pouvoir apprécier, en fonction de la puissance, de la construction et de l'état du bâtiment, la possibilité d'entrer dans le ou de sortir du canal de Sulina, ainsi que les manœuvres ou le départ du port.
3. Toutes les mesures prises par le conducteur du bâtiment doivent être conformes aux recommandations du pilote et aux mesures établies par l'Administration (l'ordre d'entrée des convois, la vitesse, les aires d'attente, etc.).
4. Pendant la navigation dans les glaces, les conducteurs seront en liaison permanente avec les bâtiments actionnant dans les glaces et avec l'Administration, pour communiquer la position et l'état des glaces et pour recevoir les informations sur les conditions et les restrictions de la navigation.
5. Les bâtiments pris par la glace sont tenus de rester constamment à l'écoute de la radio.
6. Pendant la navigation dans les couloirs naturels ou faits par les bâtiments qui actionnent dans les glaces, les bâtiments doivent naviguer uniquement dans ces couloirs, à une vitesse adéquate, afin d'éviter de briser les bords des banquises.

Le mouillage, le dépassement ou la rencontre dans ces couloirs sont strictement interdits.
7. Les bâtiments bloqués par les glaces, qui sont en danger ou se trouvent sur la trajectoire d'autres bâtiments plus puissants, sont tenus d'accepter l'intervention prioritaire accordée par les bâtiments de l'Administration qui actionnent dans les glaces pour libérer le chenal. De même, dans des situations particulières, ils peuvent demander, en priorité, l'aide des bâtiments de l'Administration. Dans les deux cas, les bâtiments prépareront en temps utile des remorques adéquates passées par des endroits à grande résistance (écubiers, etc.) et assumeront les frais de l'intervention respective, quel que soit le résultat obtenu.
8. L'Administration n'est pas responsable des dommages causés aux bâtiments par les glaces flottantes, les bâtiments d'intervention ou d'autres bâtiments lors de la navigation dans les glaces, et ne saurait être portée responsable pour les dommages causés par les bâtiments actionnant dans les glaces aux autres bâtiments, aux installations, aux ouvrages hydrotechniques, etc.

9. Les conducteurs des bâtiments qui ont bénéficié des services des bâtiments de l'Administration, leur confirmeront par écrit la durée de chaque assistance et s'arrêteront pour payer leurs dettes dans le port de destination pour les montants ou à Sulina pour les avalants. Le bâtiment est libre de sortir en mer après avoir déposé des garanties bancaires ou après avoir payé comptant à la caisse de l'Administration.

Chapitre V

PILOTAGE DES BATIMENTS

Article 5.01

Bâtiments soumis au pilotage obligatoire

1. Tous les bâtiments, quel que soit leur pavillon, qui naviguent sur le secteur du Bas-Danube, entre l'embouchure du canal de Sulina et le port de Brăila, sont tenus d'avoir à bord un pilote de l'Administration ou autorisé par celle-ci, pour effectuer le pilotage sur ce secteur.
2. Toutes les manœuvres d'accostage, de départ ou de changement de position des bateaux de mer et des bateaux de fleuve-mer dans les ports du Danube maritime et dans les rades de ceux-ci, seront effectuées uniquement en présence du pilote.
3. Les bâtiments fluviaux motorisés, montants, avalants ou manœuvrant dans les ports, quel que soit leur pavillon, solliciteront à bord un pilote de l'Administration ou autorisé par celle-ci, s'ils n'ont pas embarqué un capitaine pilote fluvial breveté pour ce secteur.

Article 5.02

Embarquement et débarquement du pilote

1. Pour la sécurité de l'embarquement ou du débarquement du pilote, le conducteur de bâtiment est tenu de ralentir la marche ou le cas échéant, de s'arrêter, et d'adopter toutes les mesures nécessaires.
2. En entrant de la mer, le pilotage est obligatoire à une distance minimum d'un mille marin à compter du musoir de la digue nord de l'embouchure du canal de Sulina.
3. En sortant en mer, le pilote peut débarquer du bâtiment piloté à une distance minimum de 1000 m à compter du musoir de la digue nord de l'embouchure du canal de Sulina.

4. Tous les frais liés à l'embarquement et au débarquement du pilote, y compris les frais de déplacement ou de transport de celui-ci soit au bâtiment, soit du bâtiment à l'agence de pilotage la plus proche, sont à la charge du bâtiment.

Article 5.03

Lieux d'embarquement et de débarquement du pilote

1. Dans la rade de Sulina, l'embarquement et le débarquement du pilote se font dans le secteur des eaux de la mer, délimité sur un rayon de deux milles marins entre les relèvements réels de 0° à 121°, depuis la bouée 02 (prolongation du musoir de la digue nord).
2. Dans les ports du Danube maritime et leurs rades.
3. Sur le Danube maritime aux Mm 35 à 36 et Mm 44.
4. Sur le Danube fluvial aux endroits suivants :
 - km 108 sur le bras de St. Georges ;
 - km 115 sur le bras de Chilia ;
 - km 175 sur le Danube.

Article 5.04

Impossibilité d'embarquement et de débarquement du pilote dans la rade de Sulina. Barre impraticable

1. La barre est considérée « impraticable » quand, à cause du vent fort et de grandes vagues, la navigation par la barre et/ou le débarquement/embarquement du pilote ne peuvent pas s'effectuer en sécurité.

Dans ce cas, le signal A1. (Annexe 7) prévu par le Règlement de navigation applicable sur le secteur roumain du Danube est hissé sur le mât du phare d'atterrissage de Sulina et sur le mât de la station du Tchatal de St. Georges, et les bâtiments en sont informés par radio.

La barre est déclarée « impraticable » par les représentants compétents de l'Administration en cas de gros temps et dans d'autres situations (obstacles dans le chenal, etc.).

2. Lorsque la barre est déclarée impraticable, les bâtiments qui entreront de la mer dans le canal de Sulina, attendront dans la rade extérieure.

3. Les bâtiments avalants d'une longueur inférieure à 120 m, ayant l'intention d'aller en mer peuvent s'engager dans le canal de Sulina mais sont tenus de virer dans le port de Sulina, si la barre reste impraticable.
4. Les bâtiments avalants d'une longueur supérieure à 120 m, ayant l'intention d'aller en mer ne peuvent s'engager dans le canal de Sulina avant que la barre ne soit déclarée praticable.
5. Dans des situations particulières, si les bâtiments d'une longueur supérieure à 120 m, engagés dans le canal de Sulina, sont surpris par la fermeture de la barre, ils ajusteront leur vitesse, vireront et mouilleront ou s'amarreront la proue vers l'amont à un endroit convenable, indiqué par le pilote et accepté par l'Administration.

Article 5.05

Traitement du pilote à bord du bâtiment

Pendant la présence du pilote à bord, le conducteur du bâtiment est tenu de lui assurer de la nourriture et un lieu de repos conforme aux normes établies pour les officiers du bâtiment donné.

Article 5.06

Obligations du pilote

1. Avant le départ, le pilote doit connaître les conditions hydrométéorologiques, les changements et les restrictions sur le secteur où il conduira le bâtiment (les croquis avec les profondeurs aux seuils, les Avis aux bateliers, etc.).
2. Le pilote est tenu d'informer le conducteur du bâtiment du régime de la navigation sur le Bas-Danube, de lui prêter concours technique lors du pilotage du bâtiment et de lui communiquer toutes les restrictions de la navigation sur le secteur où il navigue.
3. Le pilote est tenu de solliciter et le conducteur de donner toutes les informations qui concernent le bâtiment.
4. Les pilotes informeront les représentants des capitaineries des ports et de l'Administration des manœuvres effectuées, de la position du bâtiment, des conditions hydrométéorologiques de la zone, de la situation du trafic, des événements de navigation, etc.
5. Dans les rades des ports du Danube maritime, le pilote, arrivé à bord du bâtiment, peut aussi effectuer les manœuvres d'entrée, de sortie, d'amarrage, de mouillage, de départ, etc., mais seulement après avoir pris connaissance exacte

des conditions nécessaires à leur exécution en toute sécurité et après avoir reçu l'autorisation des autorités compétentes.

6. Les pilotes se présenteront à bord avec les documents attestant leur identité et le droit de piloter des bateaux de mer (la légitimation de pilote AFBD ou le certificat de l'Administration).
7. Le pilote doit connaître la langue anglaise et une des langues officielles de la Commission du Danube (français ou russe).
8. Le pilote informera le conducteur du bâtiment qu'il doit rester sur le pont de commande durant les manœuvres et aux passages difficiles.

Au cas où le conducteur doit quitter le pont de commande, le pilote exigera, durant l'absence de celui-là, la nomination d'une personne compétente et responsable de la commande du bâtiment.

En cas de refus, le pilote exigera que le bâtiment ou la manœuvre soient arrêtés et, s'il est impossible de le faire sur le champ, faute de conditions favorables, il pilotera le bâtiment jusqu'il soit possible de s'arrêter, en informant ensuite, dans l'ordre, la capitainerie du port le plus proche et l'Administration.

9. Au passage par la zone de chaque station de surveillance et de guidage de navigation, capitainerie de port ou agence de pilotage, le pilote doit les contacter pour recevoir d'éventuelles informations supplémentaires.
10. Le pilote doit vérifier que les données du Bulletin de pilotage, de la Déclaration du conducteur, des Confirmations des prestations ou d'autres documents qui sont émis à bord du bâtiment pour le voyage effectué, soient conformes à la réalité, et doit les remettre aux autorités compétentes. S'il a constaté des inexactitudes dans ces documents et que le conducteur du bâtiment n'ait pas voulu les rectifier, ceux-ci seront remis, accompagnés d'un rapport, au délégué de l'Administration qui se présentera à bord.

Article 5.07

Obligations du conducteur du bâtiment piloté

Le conducteur du bâtiment piloté est tenu :

1. de respecter les Règles spéciales de navigation applicables sur le Bas-Danube et le présent Règlement ;
2. d'assurer la sécurité de l'embarquement et du débarquement du pilote en réduisant la vitesse du bâtiment ou en arrêtant la machine ; si ce n'est pas le cas, il est responsable de tout préjudice causé au pilote ;

3. de vérifier la légitimation ou le certificat émis par l'Administration, attestant le droit du pilote d'effectuer la prestation commandée ;
4. de confirmer, en signant le « Bulletin de pilotage » présenté par le pilote, l'heure de la présentation du pilote à bord, qui représente l'heure à laquelle le contrat de prestation est considéré comme ayant été conclu ;
5. de mettre à la disposition du pilote toutes les informations nécessaires sur les caractéristiques de manœuvre du bâtiment et de ses installations ainsi que d'assurer les conditions pour la transmission et la réception des messages liés au déroulement du voyage ;
6. de donner directement et à sa propre responsabilité, suite aux consultations avec le pilote, les ordres pour la marche.

Si, dans l'intérêt de la rapidité des manœuvres, le conducteur juge nécessaire de laisser le pilote donner directement ces ordres, les manœuvres effectuées dans ces conditions sont considérées comme étant ordonnées par le conducteur et ce n'est que sa responsabilité qui y est engagée ;

7. d'assumer la responsabilité des manœuvres de son bâtiment et de tous les dommages qui pourront résulter de ces manœuvres, même si le pilote est à bord ;
8. de faire conduire directement son bâtiment durant les manœuvres ou les passages difficiles.

Nonobstant, chaque fois qu'il doit quitter le pont de commande, il est tenu d'indiquer au pilote la personne responsable, désignée pour conduire le bâtiment durant son absence ;

9. de ne pas permettre aux autres membres de l'équipage l'accès sur le pont de commande, ni de gêner d'aucune manière l'accomplissement des attributions de service du pilote et du personnel de quart ;
10. d'arrêter le bâtiment, en cas de malentendu avec le pilote, sur demande du pilote et aux endroits indiqués par ce dernier, pour permettre aux représentants de la capitainerie et de l'Administration d'arriver en vue d'enquêter et de régler le litige ;
11. de confirmer, jusqu'au débarquement du pilote, toutes les prestations effectuées au bâtiment par le pilote et par les autres services de l'Administration (bateaux-pilotes, scaphandriers, remorqueurs d'assistance, etc.).

Article 5.08

Refus d'obtempérer aux instructions du pilote à bord des bâtiments

1. Au cas où le conducteur du bâtiment n'accepte pas ou n'accomplit pas les instructions données par le pilote, ce dernier est tenu de rester sur le pont de commande du bâtiment et d'avertir le conducteur de l'erreur qu'il fait et des conséquences que cela entraîne à la navigation.
2. Si le conducteur du bâtiment persiste à ne pas respecter les instructions données par le pilote, ce dernier en informera par tous les moyens la capitainerie du port le plus proche et l'Administration, tout en sollicitant d'arrêter le bâtiment pour l'enquête.

Lorsque les représentants de la capitainerie et de l'Administration arrivent, le pilote leur présentera, séparément, un rapport écrit pour l'enquête du cas et la formulation des prétentions.

Article 5.09

Mesures de sécurité à l'embarquement et au débarquement du pilote

1. A l'embarquement et au débarquement du pilote, le conducteur est tenu de mettre à sa disposition l'échelle de pilote en parfait état technique, bien attaché et propre, et il est responsable de tout préjudice causé à l'intégrité physique du pilote.
2. Au cas où le pilote constate que les moyens d'embarquement ou de débarquement du bâtiment ne sont pas convenables, il peut refuser l'embarquement ou le débarquement, et le bâtiment attendra que les conditions normales y soient rétablies.

Article 5.10

Sollicitation du pilote, bâtiment de pilotage

1. Outre la sollicitation annoncée par radio, conformément au paragraphe 1 de l'article 3.2.02., les bateaux de mer arrivés dans la rade de Sulina arboreront, pour demander l'arrivée du pilote à bord, un pavillon à rayures verticales bleues et jaunes (lettre « G » du code international) à un endroit visible, au-dessus de la cabine de commande, et émettront le signal sonore correspondant à la même lettre. Dans les ports maritimes danubiens, la demande écrite de pilotage est déposée à l'agence de pilotage du port respectif au moins 4 heures avant le départ.

2. Dans la rade et dans le port de Sulina, le service de pilotage est effectué par un bâtiment de pilotage qui peut être identifié par les signaux suivants :
- de jour - un pavillon blanc et rouge (lettre « N » du code international), arboré sur le mât de proue ;
 - de nuit - un feu rouge, visible sur 360°, situé au-dessous du feu blanc régulier, sur le mât de proue.

En général, le bâtiment est peint en blanc, portant sur les deux bords le mot « PILOT » écrit en noir.

Chapitre VI

REMORQUAGES

Article 6.01

Formation des convois

Le nombre maximum des chalands remorqués dans le canal de Sulina ne peut pas dépasser 4 unités pour les montants (deux unités de deux chalands à couple), soit 170 m, et 2 unités pour les avalants (une formation de deux chalands à couple), soit 100 m.

Dans les deux cas, la longueur du câble de remorque ne doit pas dépasser 30 m.

Les bateaux à voiles, les engins flottants, les établissements flottants et les matériels flottants remorqués sont assimilés aux chalands.

Article 6.02

Obligations du remorqueur à l'égard des bâtiments du convoi

Si un convoi est mouillé ou amarré, quel que soit l'endroit du Danube maritime, le remorqueur ne peut pas l'abandonner avant de s'assurer que les bateaux du convoi, ancrés ou amarrés, n'entravent pas la navigation.

Article 6.03

Accès des convois par la barre de Sulina

Sans préjudice des prévisions de l'article 2.04, entrer de la mer dans le canal de Sulina est autorisé aux remorqueurs ayant à la file maximum 2 unités et un câble de remorquage d'une longueur de 100 m tout au plus.

Sortir du canal de Sulina en mer est permis aux remorqueurs ayant à la file maximum 2 unités et un câble de remorquage d'une longueur de 50 m tout au plus.

Dans tout autre cas, l'accès des convois par la barre de Sulina ne sera permis qu'avec l'approbation de l'Administration et dans les conditions qu'elle établit.

Chapitre VII

MATERIELS FLOTTANTS

Article 7.01

Construction, dimensions

1. Les matériels flottants doivent être constitués de pièces montées à demeure, et les opérations d'assemblage ou de démontage effectuées sur le secteur du Bas-Danube ne doivent ni gêner ni entraver la navigation.
2. La largeur des matériels flottants remorqués dans le canal de Sulina ne peut pas dépasser 16 m et la longueur 40 m.

Lorsque ces dimensions sont dépassées, les matériels flottants respectifs ne peuvent pas naviguer dans le canal de Sulina sans autorisation préalable de l'Administration.

Article 7.02

Echouage des engins, établissements et matériels flottants

En cas d'échouage des engins, établissements et matériels flottants sur le secteur du Bas-Danube et spécialement dans le canal de Sulina, les propriétaires ou les affréteurs sont tenus de l'annoncer immédiatement à l'Administration et à la capitainerie du port, de les remettre à flot et de libérer le chenal le plus vite possible.

Chapitre VIII

TRANSPORT DES MATIERES DANGEREUSES

Article 8.01

Déclaration de la cargaison

1. Les conducteurs des bâtiments ayant à bord une cargaison de matières inflammables ou explosives (Annexes 9 et 10 au Règlement de navigation applicable sur le secteur roumain du Danube) sont tenus d'en avertir le pilote qui arrive à bord pour piloter le bâtiment, même s'ils en ont informé par radio l'Administration et la capitainerie du port, conformément à l'article 10.04 du présent Règlement.
2. Les conducteurs des bâtiments fluviaux qui ne sont pas pilotés, déclareront à l'Administration, en entrant dans la zone de compétence de celle-ci, les matières inflammables ou explosives transportées.

Article 8.02

Lieux de mouillage. Autorisations

1. Les bâtiments transportant des matières inflammables ou explosives et arrivant de la mer dans le canal de Sulina, ne peuvent mouiller qu'aux endroits approuvés par l'Administration.
2. Les bâtiments transportant des matières inflammables ou explosives et avalant sur le Danube pour transborder ou pour sortir en mer, doivent mouiller au Mm 35 en attendant l'autorisation de l'Administration de s'engager dans le canal.
3. Après réception de l'autorisation, ils informeront l'Administration en permanence de leur position et respecteront strictement les indications et les restrictions établies par l'Administration.

Chapitre IX

DOMMAGES ET AVARIES

Article 9.01

Aucune action ne peut être intentée contre l'Administration pour un dommage causé aux bâtiments lors de la traversée du secteur de l'Administration.

Article 9.02

Les préjudices causés aux digues, aux perrés, aux pontons, aux quais, aux épis, aux balisage et à d'autres ouvrages, ainsi que l'encombrement du chenal par les bâtiments qui naviguent sur le secteur du Bas-Danube, sont considérés comme préjudices causés à l'Administration, et tous les dommages qui en découlent sont à la charge du bâtiment.

Chapitre X

PREVENTION DE LA POLLUTION DES EAUX DU DANUBE PAR LES BATIMENTS

Article 10.01

Les conducteurs respecteront les recommandations de la Commission du Danube et les règles MARPOL pour la prévention et de la pollution des eaux et pour la lutte contre cette pollution.

Seront également respectées les règles locales relatives à la prévention de la pollution des eaux du Danube par la navigation, émises par les autorités compétentes pour le secteur du Bas-Danube et applicables aux bassins des ports, des refuges, des points de chargement/déchargement, etc.

Article 10.02

Il est strictement interdit aux bâtiments faisant route ou stationnant sur le secteur du Bas-Danube de jeter par-dessus bord des objets ou des produits entravant la navigation ou polluant les eaux.

Il est également interdit de déverser les mélanges d'eau et d'hydrocarbures.

Article 10.03

Les conducteurs de bateau ou de tout autre matériel flottant sont tenus de communiquer, dans les plus brefs délais possibles, aux autorités compétentes les plus proches tout déversement de produits polluants, en utilisant à ces fins les moyens les plus accessibles au moment de l'accident. La notification du déversement des produits polluants doit contenir :

- a) le type, le nom et le pavillon du bâtiment faisant la notification ;
- b) le lieu de la pollution ;
- c) les conditions hydrométéorologiques au lieu de l'accident (la visibilité, la force et la direction du vent, la vitesse du courant) ;
- d) les caractéristiques de la pollution (surface vaste, bande, tache) ;
- e) la concentration des polluants sur la surface de l'eau ;
- f) les caractéristiques du polluant (solide, liquide, gaz) ;
- g) les dimensions de la surface polluée ;
- h) l'épaisseur de la couche polluante.

Le conducteur du bâtiment peut compléter chaque notification par toute autre information concernant l'accident.

Article 10.04

Les conducteurs des bâtiments transportant des matières dangereuses, telles les matières explosives, radioactives, toxiques, corrosives ou inflammables, doivent respecter les prescriptions spéciales de précaution, afin de garantir la sécurité de la navigation et de prévenir la pollution des eaux du Danube par ces matières. Les conducteurs des bâtiments sont tenus d'avertir de ces transports les autorités compétentes.

Article 10.05

Tout bâtiment qui a pollué les eaux du Danube ou qui a observé une pollution résultant d'une fuite accidentelle d'hydrocarbures, est tenu d'en informer l'Administration sans délai, par radio ou par tout autre moyen rapide étant à sa disposition. En même temps, il l'annoncera aux autorités de surveillance fluviale, ainsi qu'aux bâtiments se trouvant dans la région où la fuite s'est produite.

Article 10.06

Les bateaux-citernes, ainsi que les bateaux ayant une puissance supérieure à 75 CV, auront à bord un « Registre des hydrocarbures ».

Article 10.07

Les bâtiments dont l'équipage dépasse 10 personnes, auront à bord un « Journal de manipulation des eaux usées et des ordures ».

Article 10.08

Les bâtiments transportant des matières toxiques ou radioactives auront à bord un « Journal de manipulation des matières toxiques et radioactives ».

Article 10.09

Chaque inscription dans les journaux et les registres mentionnés aux articles 10.06, 10.07 et 10.08 ci-dessus, doit porter la signature de la personne responsable des opérations respectives, ainsi que la signature du conducteur.

Les inscriptions dans les journaux se font dans la langue officielle de l'Etat dont le bateau bat le pavillon, et en anglais.

L'Administration et les autorités compétentes ont le droit de vérifier l'exactitude des inscriptions dans les journaux et d'en prendre copie.

Chapitre XI**DIVERS****Article 11.01**

1. Dans des cas spéciaux établis par l'Administration, les bâtiments pourront naviguer avec d'autres formations de convois, à la condition expresse de ne compromettre d'aucune manière la sécurité de la navigation, de leurs unités ou des autres bâtiments.
2. Pendant la période où l'Administration arrête la navigation dans le canal de Sulina, conformément aux articles 3.1.04, 3.1.05, 4.01 et 4.03, les bâtiments de l'Administration pourront y naviguer sous la responsabilité de celle-ci, afin d'éliminer les causes ayant déterminé l'interruption de la navigation ou de prendre d'autres mesures appropriées.