



Conseil économique et social

Distr. générale
2 août 2011
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports par voie navigable

Cinquante-cinquième session

Genève, 12-14 octobre 2011

Point 7 a) de l'ordre du jour provisoire

Unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation

intérieure: Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI)

(Résolution n° 24)

Mise en œuvre du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) (document sur la mise en œuvre du CEVNI)

Note du secrétariat

I. Mandat

1. À sa cinquante-troisième session, le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) a insisté sur l'importance d'un processus de mise en œuvre approprié pour le Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) et a décidé que le secrétariat diffuserait un questionnaire particulier visant à recueillir des renseignements sur la mise en œuvre de la quatrième édition révisée du CEVNI, telle qu'elle figure dans le document ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.4 (ECE/TRANS/SC.3/183, par. 13).

2. Conformément à cette décision, le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3), à sa trente-sixième session, a approuvé le projet de questionnaire sur les prescriptions régionales et nationales spéciales qui diffèrent de celles du CEVNI. Il a demandé aux gouvernements et aux commissions fluviales de communiquer leurs réponses au secrétariat, afin que celui-ci élabore un document récapitulatif (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/72, par. 11).

3. Les données recueillies grâce aux réponses communiquées par les Gouvernements du Bélarus, de la Bulgarie, de la Fédération de Russie, de la Lituanie, des Pays-Bas, de la Slovaquie, de la Serbie, ainsi que de la Commission de la Moselle, ont été soumises au SC.3 à sa cinquante-quatrième session, sous forme de document sur la mise en œuvre du CEVNI en 2010 (ECE/TRANS/SC.3/2010/5 et Add.1). Le SC.3 a invité le secrétariat à continuer de recueillir des informations sur la mise en œuvre du CEVNI et à lui soumettre

un rapport actualisé à sa cinquante-cinquième session (ECE/TRANS/SC.3/187, par. 23). Il a aussi demandé au secrétariat d'inclure dans son rapport une section spéciale consacrée aux activités entreprises par les commissions fluviales, ainsi qu'une liste des pays qui ont procédé à l'incorporation de la quatrième édition révisée du CEVNI ou sont en train de la mettre en œuvre (ECE/TRANS/SC.3/187, par. 22).

4. En 2011, le SC.3/WP.3 a continué de recueillir des informations auprès des pays et une version informelle du document actualisé sur la mise en œuvre du CEVNI, qui contient notamment des informations communiquées par l'Allemagne et la Belgique, a été élaborée en vue de sa trente-huitième session, tenue du 16 au 18 février 2011 (document informel 2011 n° 1, SC.3/WP.3). Depuis lors, l'Ukraine a également communiqué des informations.

5. On trouvera dans le présent document les informations suivantes:

- a) Mise en œuvre du CEVNI par les États membres et les commissions fluviales (partie II);
- b) Prescriptions régionales et nationales spéciales dont l'existence a été notifiée conformément aux dispositions du chapitre 9 du CEVNI (partie III);
- c) Différences par rapport aux articles des chapitres 1 à 8, autres que celles énumérées au chapitre 9 (partie IV);
- d) Prescriptions nationales et régionales additionnelles par rapport aux chapitres 1 à 8 (partie V).

6. Le Groupe de travail souhaitera peut-être prendre note des renseignements actualisés relatifs à la mise en œuvre du CEVNI et inviter les Gouvernements et les commissions fluviales qui ne l'auraient pas encore fait à remplir le questionnaire et à faire parvenir leurs réponses au secrétariat dans les plus brefs délais. Il souhaitera peut-être également inviter le Groupe d'experts du CEVNI à amorcer la révision du chapitre 9 du CEVNI, en se fondant sur les informations figurant dans le présent document.

II. Mise en œuvre du CEVNI par les États membres et les commissions fluviales

A. Application du CEVNI par les États membres

7. Selon les informations communiquées au secrétariat lors de l'élaboration du rapport annuel sur le statut de l'application des résolutions de la CEE relatives à la navigation intérieure et du document sur la mise en œuvre du CEVNI, et lors des réunions du Groupe d'experts du CEVNI tenues en 2010 et 2011, la législation nationale des États membres de la CEE suivants repose dans son intégralité (I) ou en partie (P) sur le CEVNI:

<i>Pays</i>	<i>Mise en œuvre du CEVNI</i>	<i>Informations supplémentaires</i>
Allemagne	I	
Autriche	I	À la suite de l'adoption de la quatrième édition révisée du CEVNI, l'Autriche a contribué à l'harmonisation du CEVNI et des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (DFND) ¹ .
Bélarus	I	
Belgique	P	La Belgique a fini de comparer la quatrième édition révisée du CEVNI et sa législation nationale, qui était proche de l'édition précédente ² . Les résultats de cette comparaison ont été communiqués au secrétariat.
Bulgarie	I	La Bulgarie met en œuvre la nouvelle édition des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, sur la base de la quatrième édition révisée du CEVNI ³ .
Croatie	I	
États-Unis	N	
Fédération de Russie	P	Le Gouvernement de la Fédération de Russie dresse actuellement un inventaire détaillé des différences constatées entre le CEVNI et le Règlement national de navigation intérieure. Cet inventaire sera communiqué au secrétariat une fois qu'il aura été établi sous sa forme définitive.
Finlande	N	
France	C	
Hongrie	I	
Irlande	N/A	
Italie	N/A	
Lituanie	i	
Luxembourg	C	

¹ Informations communiquées au Groupe d'experts du CEVNI à sa douzième réunion, le 10 décembre 2010.

² Informations communiquées au Groupe d'experts du CEVNI à sa douzième réunion, le 10 décembre 2010.

³ Informations communiquées au secrétariat en juillet 2011.

<i>Pays</i>	<i>Mise en œuvre du CEVNI</i>	<i>Informations supplémentaires</i>
Pays-Bas	I	Le Gouvernement néerlandais a récemment adopté une stratégie relative à l'harmonisation de la législation sur la navigation intérieure. En vertu de la méthode approuvée, les six ensembles de réglementation (règles nationales et règles fondées sur des conventions applicables aux voies navigables internationales) seront comparés à la quatrième édition révisée du CEVNI. L'objectif est d'élaborer un instrument unique relatif à la navigation intérieure fondé sur le CEVNI en 2015 au plus tard (les travaux de comparaison devraient être achevés en 2013) ⁴ .
Pologne	I	
République de Moldova	N/A	
République tchèque	I	
Roumanie	I	
Royaume-Uni	N	
Serbie	I	
Slovaquie	I	
Suisse	I	
Ukraine	I	

B. Application du CEVNI par les commissions fluviales

8. Selon les informations communiquées au secrétariat, le CEVNI est mis en œuvre de la façon suivante au sein des commissions fluviales:

a) Commission du Danube: par la décision prise à sa 75^e séance plénière (CD/SES 75/24) le 14 décembre 2010, la Commission du Danube a adopté la nouvelle édition des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, qui met en œuvre les dispositions de la quatrième édition révisée du CEVNI. Cette décision recommande aux États membres de la Commission d'appliquer les règles révisées à compter du 1^{er} janvier 2012;

b) Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR): le secrétariat de la CCNR a communiqué une réponse partielle aux questions relatives à la mise en œuvre du CEVNI, mais la comparaison entre la quatrième édition révisée du CEVNI et le Règlement de police pour la navigation du Rhin n'a pas encore été menée à terme. Cette comparaison sera effectuée en étroite collaboration avec la Commission de la Moselle, sur la base de la

⁴ Informations communiquées au Groupe d'experts du CEVNI à sa douzième réunion, le 10 décembre 2010.

version allemande du texte du CEVNI, qui devrait être établie dans sa version définitive au cours de l'été 2011⁵;

c) Commission de la Moselle: le secrétariat de la Commission de la Moselle a mené à terme la comparaison entre le Règlement de police de la Commission et le Règlement de police pour la navigation du Rhin. Il compare actuellement ces deux règlements avec le CEVNI. Comme cette comparaison ne peut se faire sans la version allemande de la quatrième édition révisée du CEVNI, la Commission de la Moselle coopère avec la CCNR et la CEE en vue d'établir la version définitive de la traduction allemande du texte⁶;

d) Commission internationale du bassin de la Save (Commission de la Save): la quatrième édition révisée du CEVNI a été introduite dans la réglementation de la Commission de la Save par la décision n° IS-24-O-10-27/2-2 du 27 octobre 2010, entrée en vigueur le 1^{er} juin 2011⁷.

III. Prescriptions régionales et nationales spéciales dont l'existence a été notifiée conformément aux dispositions du chapitre 9 du CEVNI

9. Sont récapitulées dans le tableau ci-après les réponses communiquées, au moyen du questionnaire relatif au CEVNI, par les Gouvernements des pays suivants: Allemagne, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Fédération de Russie, Lituanie, Pays-Bas, République tchèque, Serbie, Slovaquie, Turquie et Ukraine, ainsi que par la Commission de la Moselle.

Dispositions du CEVNI Prescriptions régionales et nationales spéciales

Chapitre 1: Dispositions générales

Article 1.01 a) 5) Conformément au paragraphe 1 de l'article 9.02, les administrations suivantes indiquent sur le certificat de bateau que le bateau est un bateau rapide:

1. Bulgarie;
2. Serbie (prévu dans le nouveau projet de loi);
3. Turquie.

Article 1.01 a) Conformément au paragraphe 2 de l'article 9.02, les administrations suivantes utilisent l'expression «bateau de petites dimensions» en tant que sous-catégorie de la catégorie «menuiserie embarcation» pour désigner tous les bateaux dont la longueur de la coque est inférieure à 7 m, y compris les bateaux à rames, quelle qu'en soit la longueur:

1. Bélarus;

⁵ Informations communiquées au Groupe d'experts du CEVNI à sa douzième réunion, le 10 décembre 2010.

⁶ Informations communiquées au Groupe d'experts du CEVNI à sa douzième réunion, le 10 décembre 2010.

⁷ Informations communiquées au Groupe d'experts du CEVNI à sa douzième réunion, le 10 décembre 2010.

Dispositions du CEVNI Prescriptions régionales et nationales spéciales

2. Pays-Bas (l'expression «bateau de petites dimensions» n'est pas employée en tant que sous-catégorie de la catégorie «menue embarcation», mais il existe dans cette catégorie une sous-catégorie spéciale pour les menues embarcations rapides, en particulier celles dont la vitesse peut dépasser 20 km/h);
3. Fédération de Russie (pour l'instant, l'expression désigne toutes les menues embarcations, mais une fois la révision – actuellement en cours – du Règlement national de navigation intérieure terminée, la définition de l'expression «menue embarcation» sera alignée sur celle du CEVNI).
- Article 1.01 a) 10) Conformément au paragraphe 3 de l'article 9.02, les administrations suivantes utilisent une définition différente du terme «moto nautique»:
1. Bélarus (le terme «hydrocycle» est utilisé en lieu et place de l'expression «moto nautique»);
2. Allemagne (l'expression «moto nautique» n'est pas incluse dans les règlements allemands relatifs au transport par voie navigable (*Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung*). Les motos nautiques sont régies par des instructions spéciales;
3. Lituanie;
4. Pays-Bas (ce type d'embarcation est désigné par l'expression «scooter nautique», qui est définie à l'article 1.01 a) 18 du Règlement néerlandais);
5. Fédération de Russie (l'expression «moto nautique» est mentionnée dans les documents officiels, mais il n'en existe pas de définition);
6. Serbie (la définition est la même, mais le terme «scooter» est utilisé en lieu et place de l'expression «moto nautique»);
7. Slovaquie;
8. Turquie;
9. Commission de la Moselle (cette expression n'est pas employée dans le Règlement de police pour la navigation de la Moselle (RPNM), où ce type de bateau entre dans la catégorie des «menues embarcations»).
- Article 1.02 Conformément au paragraphe 4 de l'article 9.02, les administrations suivantes dérogent aux dispositions de l'article 1.02 pour certains matériels flottants et pour les bateaux non motorisés de certaines formations à couple:
1. Belgique;
2. République tchèque;
3. Allemagne (dans le convoi poussé, le bateau poussé n'est pas tenu d'avoir un conducteur à bord, mais il relève du conducteur de l'unité de poussage. Le conducteur du premier bateau peut assumer les fonctions de conducteur de la barge de poussage lorsque celle-ci fait partie d'une formation à couple);
4. Lituanie;
5. Turquie;
6. Ukraine (dans un convoi poussé propulsé par deux pousseurs côte à côte, le conducteur du pousseur bâbord est le conducteur du convoi).
- Article 1.09 Conformément au paragraphe 5 de l'article 9.02, les administrations suivantes prévoient d'autres dispositions en ce qui concerne l'âge requis pour tenir la barre des menues embarcations:
1. Bélarus (18 ans au moins);

Dispositions du CEVNI Prescriptions régionales et nationales spéciales

2. Belgique (oui, pour les bateaux de plaisance, dont la plupart sont également des menues embarcations (18 ans pour les conducteurs de bateau de plaisance dont la longueur de coque est supérieure ou égale à 15 m ou dont la vitesse peut atteindre 20 km/h; 16 ans pour les autres bateaux de plaisance, à moins que la puissance de leur moteur soit supérieure ou égale à 7 355 W));
3. Bulgarie (18 ans au moins);
4. République tchèque;
5. Allemagne (sur des parcours donnés où le trafic est très limité, où la navigation est facile et où le transport de passagers n'est pas autorisé, l'âge requis pour tenir la barre des menues embarcations est 12 ans, à condition que le conducteur soit muni d'une pièce d'identité délivrée par l'une des associations nautiques allemandes homologuées. En délivrant cette carte, l'association garantit que les règles fondamentales de navigation sont respectées. Dans certains cas, cette possibilité est limitée aux bateaux d'une longueur inférieure à 5 m et dont le moteur a une puissance inférieure ou égale à 3,68 kW);
6. Lituanie (16 ans pour les menues embarcations d'une puissance inférieure ou égale à 50 HP, 18 ans pour les menues embarcations d'une puissance inférieure ou égale à 150 HP et 19 ans pour les menues embarcations ayant une puissance illimitée, sous réserve de l'expérience acquise, sur une année, de la tenue de la barre d'une menue embarcation d'une puissance inférieure ou égale à 150 HP);
7. Pays-Bas (bateaux sans propulsion, à l'exclusion des voiliers de plus de 7 m: aucune limite d'âge; voiliers de plus de 7 m: 16 ans; petits bateaux à moteur dont la longueur est inférieure à 7 m et la vitesse maximale est de 13 km/h: 12 ans; bateaux de grandes dimensions: 16 ans; menues embarcations rapides: 18 ans; bateaux rapides: 18 ans);
8. Fédération de Russie (18 ans au moins);
9. Serbie (16 ans pour les menues embarcations d'une puissance inférieure ou égale à 2,9 kW et 18 ans pour les menues embarcations ayant une puissance illimitée);
10. Slovaquie (16 ans dans le cas d'un usage à des fins sportives);
11. Turquie;
12. Ukraine (18 ans au moins);
13. Commission de la Moselle (il n'existe pas de dispositions concernant l'âge requis pour tenir la barre des menues embarcations sans moteur).

Article 1.10

Conformément au paragraphe 6 de l'article 9.02, les administrations suivantes exigent des documents supplémentaires par rapport à ceux qui, en vertu du paragraphe 1 de l'article 1.10, doivent se trouver à bord du bateau:

1. Bulgarie (documents mentionnés aux alinéas *c* à *h* et *j* à *n* du paragraphe 6 de l'article 9.02);
2. Allemagne (les éléments mentionnés aux alinéas *q*, *r* et *s* ne doivent pas se trouver à bord (conformément aux prescriptions applicables à la navigation sur le Rhin));
3. Lituanie (documents mentionnés aux alinéas *a*, *c* à *e* et *h* à *m* du paragraphe 6 de l'article 9.02);
4. Pays-Bas (documents mentionnés au paragraphe 1 de l'article 9.02 et certificat d'immatriculation dans le cas d'un petit bateau rapide);
5. Fédération de Russie (documents mentionnés aux alinéas *c* à *f*, *h*, *l* à *n*, *q* et *s* du paragraphe 6 de l'article 9.02);
6. Serbie (tous les documents mentionnés au paragraphe 6 de l'article 9.02, ainsi que le registre des déchets et le registre des inspections);

7. Slovaquie (documents mentionnés aux alinéas *e, h, j* à *n* et *q* à *s* du paragraphe 6 de l'article 9.02);
8. Turquie (documents mentionnés aux alinéas *a, c, e, h, l, o, p* et *s* du paragraphe 6 de l'article 9.02);
9. Ukraine (la liste des documents n'est pas incluse dans les règles de navigation, elle est énoncée dans les Instructions relatives aux certificats de bateaux naviguant sur les voies navigables ukrainiennes du 19 avril 2001 (n° 225));
10. Commission de la Moselle (documents mentionnés aux alinéas *a* à *r*. Toutefois, la patente radar mentionnée à l'alinéa *c* n'est exigée que si le certificat de conducteur de bateau ne comprend pas l'autorisation de naviguer au radar, indiquée par la lettre R. S'agissant des bâtiments de chantier sans timonerie ni logements pour l'équipage, seuls les documents mentionnés aux alinéas *a* et *f* doivent être disponibles sur le chantier).

Chapitre 2: Marques et échelles de tirant d'eau des bateaux; jaugeage

Article 2.02 Conformément à l'article 9.03, les administrations suivantes prévoient d'autres dispositions pour les menues embarcations qui ne sont ni motorisées ni à voile et pour les planches à voile et les menues embarcations à voile d'une longueur de moins de 7 m:

1. Belgique (toutes les menues embarcations, à l'exception des bateaux de plaisance d'une longueur inférieure à 5 m et des bateaux non motorisés d'une longueur inférieure à 20 m, doivent porter leur nom ou leur devise sur chacun des côtés de la coque ou sur des plaques ou des panneaux fixés à demeure);
2. Pays-Bas (les marques d'immatriculation ne sont exigées que pour les bateaux de grandes dimensions et les menues embarcations rapides);
3. Fédération de Russie;
4. Slovaquie (pour les embarcations de sauvetage);
5. Turquie.

Chapitre 3: «Signalisation visuelle des bateaux»

Section II Conformément au paragraphe 1 de l'article 9.04, les administrations
du chapitre 3 suivantes n'exigent pas que les bateaux faisant route portent les signaux de jour:

1. Bélarus (le port des signaux de jour par les bateaux faisant route n'est pas prévu);
2. Allemagne (aucun signal n'est exigé pour traîner des formations à couple (par. 2, art. 3.11, du CEVNI), aucun signal de jour pour les bacs (art. 3.16 du CEVNI); aucun autre signal n'est prévu dans les cas mentionnés au paragraphe 1 de l'article 3.20 (deuxième phrase) et aux paragraphes 2 et 3 de l'article 3.20 du CEVNI. Aucun signal n'est prévu pour les bateaux dont les capacités de manœuvre sont réduites, pour les bateaux de pêche qui draguent des filets, pour les bateaux exerçant des opérations de dragage de mines ou de pilotage);
3. Lituanie (à l'étude);
4. Fédération de Russie (les différences par rapport aux prescriptions du CEVNI concernant les signaux de jour sont nombreuses);
5. Turquie;
6. Ukraine (il n'existe pas de règles nationales relatives aux signaux de jour, à l'exception des articles 3.27, 3.28 et 3.36, par. 1);

Dispositions du CEVNI Prescriptions régionales et nationales spéciales

7. Commission de la Moselle (le port des signaux de jour n'est exigé que pour les convois remorqués, les convois poussés, les bateaux transportant certaines marchandises dangereuses, les bateaux autorisés à transporter plus de 12 passagers et dont la longueur est inférieure à 20 m, les bateaux jouissant d'une priorité de passage et les bateaux faisant route incapables de manœuvrer. Le port des signaux de nuit est cependant obligatoire en cas de visibilité réduite).
- Article 3.08, paragraphe 1 Conformément au paragraphe 2 de l'article 9.04, les administrations suivantes prescrivent: a) une hauteur de moins de 5 m pour les feux de mât ou b) des feux de poupe autres que ceux recommandés à l'alinéa c du paragraphe 1 de l'article 3.08:
1. Belgique (b) uniquement (4 m pour les bateaux d'une longueur inférieure à 40 m);
 2. Bélarus (a) uniquement);
 3. République tchèque (a) uniquement: 4 m);
 4. Allemagne (a) et b); les règles prévoient uniquement que les feux de poupe et les feux de mât supérieurs doivent être installés, sans donner de précision sur leur hauteur);
 5. Fédération de Russie (a) et b));
 6. Turquie (a) uniquement);
 7. Commission de la Moselle (b) uniquement et seulement pour les bateaux de moins de 40 m).
- Article 3.09, paragraphe 1 a) Conformément au paragraphe 3 de l'article 9.04, les administrations suivantes prescrivent une hauteur de moins de 5 m pour les feux de mât supérieurs:
1. Belgique (b) uniquement (4 m pour les bateaux d'une longueur inférieure à 40 m));
 2. Allemagne (les règles prévoient uniquement que les feux de poupe doivent être installés, sans donner de précision sur leur hauteur);
 3. Bélarus;
 4. République tchèque;
 5. Fédération de Russie;
 6. Commission de la Moselle (pour les bateaux de moins de 40 m).
- Article 3.10, paragraphe 1 Conformément au paragraphe 4 de l'article 9.04, les administrations suivantes a) prescrivent l'utilisation de feux clairs sur les voies navigables de faible largeur ou b) permettent que le pousseur porte les feux de mât et les feux de côté:
1. Belgique (b) uniquement, à condition que les feux soient placés sur la partie la plus large du convoi poussé);
 2. Bélarus (b) uniquement);
 3. République tchèque (b) uniquement);
 4. Allemagne (la hauteur de 5 m pour le feu supérieur n'est pas incluse);
 5. Lituanie (a) à l'étude, b), oui);
 6. Fédération de Russie (a) et b));
 7. Serbie (a) et b));
 8. Turquie (a) et b));
 9. Ukraine (b) uniquement)

Dispositions du CEVNI Prescriptions régionales et nationales spéciales

- Article 3.11 Conformément au paragraphe 5 de l'article 9.04, les administrations suivantes considèrent les formations à couple dont les dimensions maximales ne dépassent pas 110 m sur 23 m comme des bateaux motorisés isolés:
1. Bulgarie;
 2. Allemagne (les convois poussés d'une longueur inférieure à 110 m et d'une largeur inférieure à 12 sont considérés comme des bateaux motorisés isolés de la même longueur et largeur. Les formations à couple dont la longueur est supérieure à 140 m sont considérés comme des convois poussés de même longueur);
 3. Turquie.
- Article 3.14 Conformément au paragraphe 6 de l'article 9.04, les administrations suivantes a) autorisent pour les navires de mer, lorsqu'ils sont utilisés à titre temporaire seulement dans les zones de navigation intérieure, l'utilisation des signaux de jour et de nuit prescrits dans les Recommandations relatives à la sécurité du transport des cargaisons dangereuses et des activités apparentées dans les zones portuaires, adoptées par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale (de nuit, un feu rouge fixe omnidirectionnel et, de jour, le pavillon «B» du Code international de signaux) au lieu des signaux prescrits aux paragraphes 1, 2 et 3 du présent article et b) prescrivent des feux (ou cônes) rouges au lieu de feux (ou cônes) bleus):
1. Belgique (b) uniquement);
 2. Bélarus (b) uniquement);
 3. Lituanie (a) et b));
 4. Fédération de Russie (b));
 5. Serbie (a) et b), mais seulement pour les bateaux transportant des marchandises explosives);
 6. Turquie (b) uniquement);
 7. Ukraine (a) uniquement).
- Article 3.16 Conformément au paragraphe 7 de l'article 9.04, les administrations suivantes prescrivent une autre signalisation pour les bacs:
1. Bélarus;
 2. Allemagne (pas de signal de jour pour les bacs et pour les bacs qui jouissent de la priorité de passage, qui n'existent pas en Allemagne);
 3. Fédération de Russie;
 4. Slovaquie;
 5. Turquie;
 6. Commission de la Moselle (le RPNM ne prévoit pas de signaux de jour pour les bacs faisant route; pour les bacs naviguant librement, le port des feux de côté et d'un feu de poupe n'est pas obligatoire de nuit; en outre, la hauteur du feu blanc peut être réduite si la longueur du bac ne dépasse pas 15 m).
- Article 3.20, paragraphe 4 Conformément au paragraphe 8 de l'article 9.04, les administrations suivantes disposent que les menues embarcations autres que les embarcations d'un navire ne sont pas tenues de porter le ballon noir de jour:
1. Bélarus;
 2. Bulgarie;
 3. Allemagne;
 4. Lituanie (à l'étude);
 5. Serbie;

Dispositions du CEVNI Prescriptions régionales et nationales spéciales

6. Turquie.

Article 3.27 Conformément au paragraphe 9 de l'article 9.04, les administrations suivantes prescrivent un feu jaune scintillant au lieu d'un feu bleu pour les bateaux des services d'incendie et les bateaux de sauvetage:

1. République tchèque (feux jaunes pour les bateaux de sauvetage);
2. Turquie.

Chapitre 4: «Signalisation sonore des bateaux – Radiotéléphonie – Appareils de navigation»

Article 4.01 Conformément au paragraphe 1 de l'article 9.05, les administrations suivantes appliquent les prescriptions techniques et opérationnelles nationales concernant les installations radiotéléphoniques à bord des bateaux de navigation intérieure, harmonisées dans le cadre de l'Arrangement régional fondé sur le Règlement des radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications (UIT):

1. Belgique;
2. Bulgarie;
3. République tchèque;
4. Allemagne;
5. Lituanie;
6. Pays-Bas;
7. Serbie;
8. Slovaquie;
9. Turquie;
10. Commission de la Moselle (l'article 4.05 du RPNM prévoit que toute installation de radiotéléphonie doit être conforme à l'Arrangement régional relatif au service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure et à la directive 1999/5/CE de l'Union européenne, du 9 mars 1999, concernant les équipements hertziens et les équipements terminaux de télécommunications et la reconnaissance mutuelle de leur conformité; la Commission de la Moselle examine actuellement cette question).

Article 4.06 Conformément au paragraphe 2 de l'article 9.05, les administrations suivantes permettent, sur certaines voies navigables, aux bateaux rapides de naviguer de jour et dans des conditions de visibilité de 1 km ou plus sans être équipés d'un système radar ni d'un indicateur de vitesse de giration:

1. Bélarus;
2. Lituanie.

Chapitre 5: «Signalisation et balisage de la voie navigable»

Article 5.01, paragraphe 2 Conformément à l'article 9.06, les administrations suivantes réglementent la navigation sur certains secteurs en recourant également à des signaux spéciaux montrés par des postes avertisseurs:

1. Allemagne;
2. Pays-Bas (l'administration peut avoir recours à des signaux, mais aussi aux avis à la batellerie, qui ont la même valeur juridique que les signaux);
3. Fédération de Russie (s'agissant principalement des secteurs de circulation à sens unique);
4. Ukraine.

Chapitre 6: «Règles de route»

- Article 6.02 Conformément au paragraphe 1 de l'article 9.07, les administrations suivantes prescrivent des règles spéciales applicables aux bateaux de petites dimensions:
1. Belgique;
 2. Allemagne;
 3. Pays-Bas (les règles s'appliquent généralement à tous les bateaux, y compris les menues embarcations; lorsque d'autres règles s'appliquent, elles font l'objet d'une mention particulière; par exemple, les bateaux rapides doivent toujours céder le passage aux menues embarcations);
 4. Fédération de Russie (il existe davantage de prescriptions concernant la navigation des bateaux de petites dimensions, en plus de la règle qui veut que ces bateaux «ne peuvent exiger que» les autres bateaux «s'écartent en leur faveur»);
 5. Turquie;
 6. Ukraine (des informations détaillées sont communiquées au secrétariat);
 7. Commission de la Moselle (le paragraphe 2 de l'article 6.02 énonce les dispositions qui ne sont pas applicables aux menues embarcations, à savoir les articles 6.04, 6.05, 6.07, 6.08, 6.10, 6.11 et 6.12; en outre, l'article 6.02 *bis* contient des dispositions supplémentaires applicables aux menues embarcations).
- Article 6.04 Conformément au paragraphe 2 de l'article 9.07, les administrations suivantes prescrivent des exceptions spéciales applicables à la rencontre des bateaux:
1. Belgique (en cas de rencontre de deux bateaux de manière qu'il puisse en résulter un risque d'abordage, le bateau qui suit le côté du chenal à tribord est tenu de maintenir sa route et les autres bateaux doivent s'écartier de sa route);
 2. Bélarus (pour les bateaux rapides);
 3. Allemagne;
 4. Pays-Bas (pour les menues embarcations, les bateaux à voile et les bateaux à propulsion manuelle);
 5. Fédération de Russie (pas de prescriptions concernant les signaux sonores servant à indiquer le côté de rencontre);
 6. Turquie;
 7. Commission de la Moselle.
- Article 6.05 Conformément au paragraphe 3 de l'article 9.07, les administrations suivantes prescrivent des règles spéciales applicables à la rencontre des bateaux:
1. Belgique (en cas de rencontre de deux bateaux de manière qu'il puisse en résulter un risque d'abordage, le bateau qui suit le côté du chenal à tribord est tenu de maintenir sa route et les autres bateaux doivent s'écartier de sa route);
 2. Allemagne;
 3. Pays-Bas (l'alinéa a de l'article 6.04 prévoit des dispositions particulières pour les bateaux qui se croisent sur tribord. Dans les cas indiqués à cet alinéa, le croisement peut avoir lieu après avoir montré un signal bleu ou allumé un feu blanc scintillant (de nuit));
 4. Fédération de Russie (seulement pour les bateaux tirant des radeaux);

Dispositions du CEVNI Prescriptions régionales et nationales spéciales

5. Turquie;
6. Commission de la Moselle.
- Article 6.08 Conformément au paragraphe 4 de l'article 9.07, les administrations suivantes prescrivent que, si les signaux visés au paragraphe 2 de l'article 6.08 ne peuvent pas être montrés, les bateaux doivent s'arrêter et attendre jusqu'à ce que l'autorisation de passage leur soit donnée par les agents des autorités compétentes:
1. Bélarus;
2. République tchèque;
3. Fédération de Russie (les indications pertinentes figurent dans les règles spéciales de navigation concernant des bassins fluviaux spécifiques);
4. Slovaquie;
5. Turquie.
- Article 6.11
paragraphe b) Conformément au paragraphe 5 de l'article 9.07, les administrations suivantes disposent que le dépassement est exceptionnellement autorisé lorsque l'un des convois est une formation à couple dont les dimensions maximales n'excèdent pas 110 m x 23 m:
1. Pays-Bas (le dépassement est exceptionnellement autorisé pour les barges poussées dont les dimensions ne dépassent pas 110 m x 12 m);
2. Fédération de Russie (l'alinéa b de l'article 6.11 n'est pas appliqué);
3. Serbie (l'exception concerne les formations à couple dont les dimensions maximales n'excèdent pas 110 m x 12 m);
4. Turquie;
5. Ukraine.
- Article 6.22 *bis* Conformément au paragraphe 6 de l'article 9.07, les administrations suivantes prescrivent des règles spéciales pour la navigation au droit des engins flottants au travail ou des bateaux échoués ou coulés, et des bateaux dont la capacité de manœuvre est restreinte:
1. Bélarus;
2. Allemagne (pas de règle de navigation pour les bateaux au droit de bateaux dont la capacité de manœuvre est restreinte);
3. Pays-Bas (les règles ne s'écartent cependant pas du CEVNI);
4. Fédération de Russie (les règles pour la navigation au droit des engins flottants au travail sont différentes de celles indiquées à l'article 6.22 *bis*);
5. Turquie;
6. Ukraine (des informations détaillées sont communiquées au secrétariat).
- Article 6.23
paragraphe 2 b) Conformément au paragraphe 7 de l'article 9.07, les administrations suivantes interdisent l'utilisation des câbles longitudinaux:
1. Bélarus (les câbles longitudinaux ne sont pas utilisés);
2. Bulgarie;
3. Serbie.
- Articles 6.24 à 6.26 Conformément au paragraphe 8 de l'article 9.07, les administrations suivantes prescrivent des règles spéciales applicables au passage des ponts:
1. Bélarus;
2. Allemagne;
3. Pays-Bas (les règles s'écartent peu du CEVNI; elles autorisent le recours à des signaux sonores lors de l'ouverture des ponts);

Dispositions du CEVNI Prescriptions régionales et nationales spéciales

4. Fédération de Russie;
5. Ukraine (des informations détaillées sont communiquées au secrétariat);
6. Commission de la Moselle (l'article 6.26 du RPNM contient des dispositions concernant le passage des écluses à nacelles et des rigoles pour bateaux de sport).
- Article 6.27 Conformément au paragraphe 9 de l'article 9.07, les administrations suivantes prescrivent des règles spéciales applicables au passage des barrages:
1. Bélarus;
2. Allemagne;
3. Pays-Bas (il existe des dispositions spéciales pour les barrages enjambés par un pont);
4. Ukraine (l'article 6.27 n'est pas inclus dans les règles nationales);
5. Commission de la Moselle (le passage des barrages est interdit).
- Article 6.28 Conformément au paragraphe 10 de l'article 9.07, les administrations suivantes prescrivent des règles spéciales applicables au passage aux écluses:
1. Bélarus;
2. Allemagne;
3. Pays-Bas (les règles sont très proches des dispositions du CEVNI; elles autorisent le recours à des signaux sonores lors de l'ouverture des écluses; le ravitaillement en carburant est toutefois interdit à l'intérieur d'une écluse);
4. Fédération de Russie;
5. Commission de la Moselle (le RPNM prévoit que les bâtiments qui ne veulent pas passer à l'écluse ne doivent pas entrer dans les avant-ports; il prévoit en outre que tout dépassement est interdit dans le secteur des écluses, sauf s'il s'agit de bâtiments ou de convois en attente d'éclusage; le RPNM comporte également des dispositions spéciales liées à la longueur utile des écluses sur la Moselle (une autorisation est nécessaire pour les convois poussés dont la longueur est supérieure à 170 m et ne dépassant pas 172,10 m)).
- Article 6.28 *bis* Conformément au paragraphe 11 de l'article 9.07, les administrations suivantes prescrivent des règles spéciales applicables à l'entrée et à la sortie des écluses:
1. Bélarus;
2. Allemagne;
3. Pays-Bas (les règles sont très semblables, mais il n'existe pas de disposition comparable à celle du paragraphe 4 de l'article 6.28 *bis*);
4. Fédération de Russie;
5. Ukraine (l'article 6.28 *bis* n'est pas inclus dans les règles nationales).
- Article 6.30 Conformément au paragraphe 12 de l'article 9.07, les administrations suivantes prescrivent d'autres règles générales de navigation lorsque la visibilité est inférieure à 1 km:
1. Belgique (afin de décider s'il convient de s'arrêter ou de poursuivre la navigation et de déterminer la vitesse appropriée, le bateau naviguant au radar peut tenir compte des renseignements donnés par le radar; il doit toutefois tenir compte du fait que les autres bateaux naviguent avec une visibilité réduite);
2. Bélarus;

Dispositions du CEVNI Prescriptions régionales et nationales spéciales

3. Allemagne (les paragraphes 4 et 5 de l'article 6.30 ne sont pas inclus dans les règlements);
4. Pays-Bas (les règles d'utilisation du radar sont semblables aux dispositions du CEVNI; cependant, il n'est pas obligatoire de naviguer au radar lorsque la visibilité est réduite; cette disposition ne s'impose que sur certaines voies navigables; il existe dans la réglementation néerlandaise des règles particulières pour les bateaux qui ne naviguent pas au radar en situation de visibilité réduite; les dispositions du CEVNI applicables aux bateaux se trouvant dans cette situation visent à les faire rejoindre la rive le plus rapidement possible);
5. Fédération de Russie;
6. Slovaquie;
7. Turquie.

Article 6.32 Conformément au paragraphe 13 de l'article 9.07, les administrations suivantes a) dérogent à la prescription relative à l'émission du signal sonore à trois tons ou ne l'appliquent que sur certaines voies navigables et b) prescrivent des dispositions supplémentaires pour les bateaux naviguant au radar:

1. Allemagne;
2. Pays-Bas (oui s'agissant du a); aux Pays-Bas, c'est un signal à un ton (signal long) qui est prescrit; en ce qui concerne les bacs, il s'agit d'un signal long suivi de quatre signaux courts);
3. Fédération de Russie (a) et b));
4. Slovaquie (a));
5. Turquie (a) et b));
6. Ukraine (la réglementation nationale ne prévoit pas le recours à un signal tritonal);
7. Commission de la Moselle (le signal à trois tons n'est pas prescrit dans le RPNM).

Article 6.33 Conformément au paragraphe 14 de l'article 9.07, les administrations suivantes disposent qu'un bateau à bord duquel se trouve le conducteur d'un convoi doit émettre deux sons prolongés:

1. Bulgarie;
2. République tchèque;
3. Serbie;
4. Slovaquie;
5. Turquie.

Chapitre 8: «Signalisation et obligation de notification»

Article 8.02, paragraphe 4 Conformément à l'article 9.09, les administrations suivantes exigent, en cas de mise à l'arrêt du bateau, que tous les moteurs et toutes les machines auxiliaires se trouvant encore en service soient arrêtés ou débranchés:

1. Belgique (à l'article 4.05);
2. République tchèque (il existe toutefois un renvoi au paragraphe 4 de l'article 8.01).

IV. Différences par rapport aux articles des chapitres 1 à 8 du CEVNI, autres que celles énumérées au chapitre 9

A. Commission de la Moselle

10. L'étude comparative du Règlement de police pour la navigation de la Moselle (RPNM) et de la quatrième édition révisée du CEVNI effectuée par le secrétariat de la Commission de la Moselle a été publiée dans la première édition du document sur la mise en œuvre du CEVNI (ECE/TRANS/SC.3/2010/5/Add.1, par. 4 à 11). Les observations suivantes ont été communiquées au secrétariat de la Commission de la Moselle concernant la première édition de ce document:

- a) Article 1.01: À compter du 1^{er} janvier 2011, le RPNM renvoie à l'ADN et non plus à l'ADNR (Règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin);
- b) Article 2.04: Le RPNM renvoie au Règlement de visite des bateaux du Rhin et non à la résolution n^o 61 de la CEE.

B. Pays-Bas

11. L'administration néerlandaise n'exige pas la présence d'un deuxième feu de mât sur les bateaux dont la longueur est supérieure à 110 m, comme cela est prescrit au paragraphe 2 de l'article 3.08.

12. À partir de l'été 2010, le Règlement de navigation intérieure des Pays-Bas sera harmonisé avec le CEVNI. Cette tâche donnera lieu au recensement des différences par rapport aux chapitres 1 à 8 du Code.

C. Fédération de Russie

13. S'agissant de la définition de l'expression «bateau rapide» donnée à l'alinéa a 5) de l'article 1.01 du CEVNI, le Règlement national de navigation intérieure utilise l'expression «bateau à déplacement rapide» pour les bateaux dont la vitesse est supérieure à 30 km/h.

D. Ukraine

14. Outre les prescriptions nationales spéciales recensées dans le tableau ci-dessus, en Ukraine, les règles nationales diffèrent des articles suivants du CEVNI (le détail des règles nationales a été communiqué au secrétariat):

- a) Article 1.12, «Objets dangereux se trouvant à bord; perte d'objets; obstacles»;
- b) Article 3.34, «Signalisation supplémentaire des bateaux dont la capacité de manœuvre est restreinte»;
- c) Article 4.01, «Généralités»;
- d) Article 6.02, «Menues embarcations: règles générales»;
- e) Article 6.22 *bis*, «Navigation au droit des engins flottants au travail ou des bateaux échoués ou coulés, et des bateaux dont la capacité de manœuvre est restreinte»;
- f) Article 6.24, «Passage des ponts et des barrages – Généralités»;
- g) Article 6.25, «Passage des ponts fixes»;

- h) Article 6.26, «Passage des ponts mobiles»;
- i) Article 6.29, «Priorité de passage aux écluses»;
- j) Article 6.32, «Navigation au radar».

V. Prescriptions régionales et nationales additionnelles par rapport aux chapitres 1 à 8 du CEVNI

A. Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR)

15. Les conclusions de l'étude préliminaire effectuée par le secrétariat de la CCNR sur le Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) et le CEVNI sont reproduites dans la première édition du document sur la mise en œuvre du CEVNI (ECE/TRANS/SC.3/2010/5/Add.1, par. 12 à 19).

B. Commission de la Moselle

16. Les conclusions de l'étude préliminaire effectuée par le secrétariat de la Commission de la Moselle sont reproduites dans la première édition du document sur la mise en œuvre du CEVNI (ECE/TRANS/SC.3/2010/5/Add.1, par. 20).

C. Pays-Bas

17. À partir de l'été 2010, le Règlement de navigation intérieure des Pays-Bas sera harmonisé avec le CEVNI. Cette tâche donnera lieu au recensement des dispositions additionnelles par rapport au Code.

D. Fédération de Russie

18. Actuellement, le Gouvernement de la Fédération de Russie dresse un inventaire détaillé des différences constatées entre le CEVNI et le Règlement national de navigation intérieure. Cet inventaire sera communiqué au secrétariat une fois qu'il aura été établi sous sa forme définitive.
