



Conseil économique et social

Distr. générale
4 août 2010
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports par voie navigable

Cinquante-quatrième session

Genève, 13-15 octobre 2010

Point 6 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

Note du secrétariat

I. Introduction

1. À sa cinquante-troisième session, le Groupe de travail des transports par voie navigable 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 prendrait contact avec les délégations avant la prochaine session du SC.3 en 2010 pour leur soumettre un questionnaire particulier visant à recueillir des renseignements sur le processus de mise en œuvre de la quatrième édition révisée du CEVNI (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, établi par le secrétariat (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2010/1), et a prié les gouvernements et les commissions fluviales de remplir le questionnaire et de faire parvenir leurs réponses au secrétariat, de manière que celui-ci puisse élaborer un document de synthèse sur les dérogations aux règles du CEVNI révisé (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/72, par. 11). Le SC.3/WP.3 a examiné le rapport préliminaire sur l'état de mise en œuvre du CEVNI à sa trente-septième session et a prié le secrétariat d'établir une version récapitulative du document sur l'état de mise en œuvre du Code en vue de sa session de 2010 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/74, par. 10).

3. Le document sur l'état de mise en œuvre du CEVNI en 2010, fondé sur les réponses reçues des Gouvernements du Bélarus, de la Bulgarie, de la Fédération de Russie, de la Lituanie, des Pays-Bas, de la Slovaquie et de la Serbie, ainsi que de la Commission de la Moselle, est présenté ci-après. Les prescriptions supplémentaires énoncées dans les règlements des commissions fluviales sont présentées dans l'additif. Le Groupe de travail souhaitera peut-être prendre note du document et inviter les gouvernements et les commissions fluviales qui ne l'auraient pas encore fait à faire parvenir leurs réponses au questionnaire au secrétariat dans les plus brefs délais.

II. Document sur l'état de mise en œuvre du CEVNI

4. Le document ci-après a été établi à partir des réponses reçues des Gouvernements du Bélarus, de la Bulgarie, de la Fédération de Russie, de la Lituanie, des Pays-Bas, de la République tchèque, de la Slovaquie, de la Serbie et de la Turquie, ainsi que de 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: <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Bulgarie</i>; 2. <i>Serbie</i> (prévu dans le nouveau projet de loi); 3. <i>Turquie</i>. |
| Article 1.01 a) 9 | 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 «menue 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: <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Bélarus</i>; 2. <i>Fédération de Russie</i> (pour l'heure, 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); 3. <i>Pays-Bas</i> (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). |
| 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»: <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Bélarus</i> (le terme «hydrocycle» est utilisé en lieu et place du terme «moto nautique»); 2. <i>Fédération de Russie</i> (le terme «moto nautique» est mentionné dans les documents officiels, mais il n'en existe pas de définition); 3. <i>Lituanie</i>; 4. <i>Pays-Bas</i> (ce type d'embarcation est désigné par le terme «scooter des mers», qui est défini à l'article 1.01 a) 18 du Règlement néerlandais); 5. <i>Serbie</i> (la définition est la même, mais le terme «scooter» est utilisé en lieu et place du terme «moto nautique»); 6. <i>Slovaquie</i>; |

Dispositions du CEVNI	Prescriptions régionales et nationales spéciales
	<ol style="list-style-type: none"> 7. <i>Turquie</i>; 8. <i>Commission de la Moselle</i> (ce terme n'est pas employé 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	<p>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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Lituanie</i>; 2. <i>République tchèque</i>; 3. <i>Turquie</i>.
Article 1.09	<p>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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Bélarus</i> (18 ans au moins); 2. <i>Bulgarie</i> (18 ans au moins); 3. <i>Fédération de Russie</i> (18 ans au moins); 4. <i>Lituanie</i> (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); 5. <i>Pays-Bas</i> (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); 6. <i>République tchèque</i>; 7. <i>Serbie</i> (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); 8. <i>Slovaquie</i> (16 ans dans le cas d'un usage à des fins sportives); 9. <i>Turquie</i>; 10. <i>Commission de la Moselle</i> (il n'existe pas de dispositions concernant l'âge requis pour tenir la barre des menues embarcations sans moteur).
Article 1.10, paragraphe 1	<p>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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Bulgarie</i>: documents mentionnés aux alinéas <i>c</i> à <i>h</i> et <i>j</i> à <i>n</i> du paragraphe 6 de l'article 9.02; 2. <i>Fédération de Russie</i>: documents mentionnés aux alinéas <i>c</i> à <i>f</i>, <i>h</i>, <i>l</i> à <i>n</i>, <i>q</i> et <i>s</i> du paragraphe 6 de l'article 9.02; 3. <i>Lituanie</i>: documents mentionnés aux alinéas <i>a</i>, <i>c</i> à <i>e</i> et <i>h</i> à <i>m</i> du paragraphe 6 de l'article 9.02; 4. <i>Pays-Bas</i> (documents mentionnés au paragraphe 1 de l'article 9.02 et certificat d'immatriculation dans le cas d'un petit bateau rapide); 5. <i>Serbie</i>: tous les documents mentionnés au paragraphe 6 de l'article 9.02, ainsi

- que le registre des déchets et le registre des inspections;
6. *Slovaquie* (documents mentionnés aux alinéas *e, h, j* à *n* et *q* à *s* du paragraphe 6 de l'article 9.02);
 7. *Turquie* (documents mentionnés aux alinéas *a, c, e, h, l, o, p* et *s* du paragraphe 6 de l'article 9.02);
 8. *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. *Fédération de Russie*;
2. *Pays-Bas* (les marques d'immatriculation ne sont exigées que pour les grands bateaux et les menues embarcations rapides);
3. *Slovaquie*:(pour les embarcations de sauvetage);
4. *Turquie*.

Chapitre 3: Signalisation visuelle des bateaux

Section II du chapitre 3

Conformément au paragraphe 1 de l'article 9.04, les administrations 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. *Fédération de Russie* (les dérogations aux prescriptions du CEVNI concernant les signaux de jour sont nombreuses);
3. *Lituanie* (à l'étude);
4. *Turquie*;
5. *Commission de la Moselle* (le port des signaux de jour n'est exigé que pour les convois remorqués, les convois poussés et remorqués, 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 que l'on ne peut pas 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. *Bélarus* (a) uniquement);
2. *Fédération de Russie* (a) et b));
3. *République tchèque* (a) uniquement: 4 m);
4. *Turquie* (a) uniquement);
5. *Commission de la Moselle* (b) uniquement et seulement pour les bateaux de moins de 40 m).

Dispositions du CEVNI	Prescriptions régionales et nationales spéciales
Article 3.09, paragraphe 1, alinéa a	<p>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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Bélarus</i>; 2. <i>Fédération de Russie</i>; 3. <i>République tchèque</i>.
Article 3.10, paragraphe 1	<p>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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Bélarus</i> (b) uniquement); 2. <i>Fédération de Russie</i> (a) et b)); 3. <i>Lituanie</i> (a) à l'étude, oui s'agissant du b)); 4. <i>République tchèque</i> (b) uniquement); 5. <i>Serbie</i> (a) et b)); 6. <i>Turquie</i> (a) et b)); 7. <i>Commission de la Moselle</i> (pour les bateaux de moins de 40 m).
Article 3.11	<p>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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Bulgarie</i>; 2. <i>Turquie</i>.
Article 3.14	<p>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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Bélarus</i> (b) uniquement); 2. <i>Fédération de Russie</i> (b)); 3. <i>Lituanie</i> (a) et b)); 4. <i>Serbie</i> (a) et b) mais seulement pour les bateaux transportant des marchandises explosives); 5. <i>Turquie</i> (b) uniquement).
Article 3.16	<p>Conformément au paragraphe 7 de l'article 9.04, les administrations suivantes prescrivent une autre signalisation pour les bacs:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Bélarus</i>; 2. <i>Fédération de Russie</i>; 3. <i>Slovaquie</i>; 4. <i>Turquie</i>; 5. <i>Commission de la Moselle</i> (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

Article 3.20, paragraphe 4	<p>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 est inférieure à 15 m).</p> <p>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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Bélarus</i>; 2. <i>Bulgarie</i>; 3. <i>Lituanie</i> (à l'étude); 4. <i>Serbie</i>; 5. <i>Turquie</i>.
Article 3.27	<p>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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>République tchèque</i> (feux jaunes pour les bateaux de sauvetage); 2. <i>Turquie</i>.

Chapitre 4: Signalisation sonore des bateaux; radiotéléphonie; appareils de navigation

Article 4.01	<p>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):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Bulgarie</i>; 2. <i>Lituanie</i>; 3. <i>Pays-Bas</i>; 4. <i>République tchèque</i>; 5. <i>Serbie</i>; 6. <i>Slovaquie</i>; 7. <i>Turquie</i>; 8. <i>Commission de la Moselle</i> (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	<p>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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Bélarus</i>; 2. <i>Lituanie</i>.

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. *Fédération de Russie* (s'agissant principalement des secteurs de circulation à sens unique);
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).

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. *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 leur cèdent le passage);
2. *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);
3. *Turquie*;
4. *Commission de la Moselle* (le paragraphe 2 de l'article 9.02 indique 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)¹.

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. *Bélarus* (pour les bateaux rapides);
2. *Fédération de Russie* (pas de prescriptions concernant les signaux sonores servant à indiquer le côté de rencontre);
3. *Pays-Bas* (pour les menues embarcations, les bateaux à voile et les bateaux déplacés manuellement);
4. *Turquie*;
5. *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. *Fédération de Russie* (seulement pour les bateaux tirant des radeaux);
2. *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, le croisement peut avoir lieu après avoir montré un signal bleu ou allumé un feu blanc scintillant (de nuit));
3. *Turquie*;

¹ Le texte de l'article 6.02 *bis* du RPNM est énoncé dans l'additif au présent document, ainsi que d'autres dispositions supplémentaires.

Dispositions du CEVNI	Prescriptions régionales et nationales spéciales
Article 6.08	<p>4. <i>Commission de la Moselle.</i></p> <p>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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Bélarus;</i> 2. <i>Fédération de Russie</i> (les indications pertinentes figurent dans les règles spéciales de navigation concernant des bassins fluviaux spécifiques); 3. <i>République tchèque;</i> 4. <i>Slovaquie;</i> 5. <i>Turquie.</i>
Article 6.11, alinéa <i>b</i>	<p>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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Fédération de Russie</i> (l'alinéa <i>b</i> de l'article 6.11 n'est pas appliqué); 2. <i>Pays-Bas</i> (le dépassement est exceptionnellement autorisé pour les barges poussées dont les dimensions ne dépassent pas 110 m x 12 m); 3. <i>Serbie</i> (l'exception concerne les formations à couple dont les dimensions maximales n'excèdent pas 110 m x 12 m); 4. <i>Turquie.</i>
Article 6.22 <i>bis</i>	<p>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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Bélarus;</i> 2. <i>Fédération de Russie</i> (les règles pour la navigation au droit des engins flottants au travail sont différentes de celles indiquées à l'article 6.22 <i>bis</i>); 3. <i>Pays-Bas</i> (les règles ne s'écartent cependant pas du CEVNI); 4. <i>Turquie.</i>
Article 6.23, paragraphe 2, alinéa <i>b</i>	<p>Conformément au paragraphe 7 de l'article 9.07, les administrations suivantes interdisent l'utilisation des câbles longitudinaux:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Bélarus</i> (les câbles longitudinaux ne sont pas utilisés); 2. <i>Bulgarie;</i> 3. <i>Serbie.</i>
Articles 6.24 à 6.26	<p>Conformément au paragraphe 8 de l'article 9.07, les administrations suivantes prescrivent des règles spéciales applicables au passage des ponts:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Bélarus;</i> 2. <i>Fédération de Russie;</i> 3. <i>Pays-Bas</i> (les règles s'écartent peu du CEVNI. Elles autorisent le recours à des signaux sonores lors de l'ouverture des ponts); 4. <i>Commission de la Moselle</i> (l'article 6.26 du RPNM contient des dispositions concernant le passage des écluses à nacelles et des rigoles pour les bateaux de

Dispositions du CEVNI	Prescriptions régionales et nationales spéciales
	sport).
Article 6.27	<p>Conformément au paragraphe 9 de l'article 9.07, les administrations suivantes prescrivent des règles spéciales applicables au passage des barrages:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Bélarus</i>; 2. <i>Pays-Bas</i> (il existe des dispositions spéciales pour les barrages qu'un pont enjambe); 3. <i>Commission de la Moselle</i> (le passage des barrages est interdit).
Article 6.28	<p>Conformément au paragraphe 10 de l'article 9.07, les administrations suivantes prescrivent des règles spéciales applicables au passage aux écluses:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Bélarus</i>; 2. <i>Fédération de Russie</i>; 3. <i>Pays-Bas</i> (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. <i>Commission de la Moselle</i> (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 en raison de 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 inférieure à 172,10 m)).
Article 6.28 bis	<p>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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Bélarus</i>; 2. <i>Fédération de Russie</i>; 3. <i>Pays-Bas</i> (les règles sont très proches, mais il n'existe pas de disposition comparable à celle du paragraphe 4 de l'article 6.28 bis).
Article 6.30	<p>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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Bélarus</i>; 2. <i>Fédération de Russie</i>; 3. <i>Pays-Bas</i> (les règles d'utilisation du radar sont très proches des 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. Le CEVNI prévoit que les bateaux se trouvant dans cette situation gagnent une rive dès que possible); 4. <i>Slovaquie</i>; 5. <i>Turquie</i>.
Article 6.32	<p>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</p>

supplémentaires pour les bateaux naviguant au radar:

1. *Fédération de Russie (a) et b)*
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. *Slovaquie (a));*
4. *Turquie (a) et b));*
5. *Commission de la Moselle* (le signal sonore 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:

République tchèque (il est toutefois fait référence au paragraphe 4 de l'article 8.01).

III. Renseignements sur les différences constatées par rapport aux articles des chapitres 1 à 8 du CEVNI, autres que celles énumérées au chapitre 9

A. Commission de la Moselle

5. D'autres différences par rapport aux articles des chapitres 1 à 8 sont présentées dans l'additif au présent document.

B. Pays-Bas

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

7. 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. Une liste complète des différences devrait être disponible au printemps 2011.

C. Fédération de Russie

8. S'agissant de la définition de «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.

IV. Renseignements sur les dispositions additionnelles, s'il en existe, qui complètent les dispositions des chapitres 1 à 8 du CEVNI**A. Commission centrale pour la navigation du Rhin**

9. Les dispositions additionnelles complétant les chapitres 1 à 8 sont énoncées dans l'additif au présent document.

B. Commission de la Moselle

10. Les dispositions additionnelles complétant les chapitres 1 à 8 sont énoncées dans l'additif au présent document.

C. Pays-Bas

11. 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. Une liste complète des dispositions additionnelles devrait être disponible au printemps 2011.

D. Fédération de Russie

12. 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.
