



Conseil économique et social

Distr. générale
7 août 2013
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports par voie navigable

Cinquante-septième session

Genève, 16-18 octobre 2013

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 révisée)**

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 demandé au secrétariat de distribuer un questionnaire visant à recueillir des renseignements sur la mise en œuvre de la quatrième édition révisée du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI 4) (ECE/TRANS/SC.3/183, par. 13). On trouvera reproduite ci-après une version actualisée du document initial sur la mise en œuvre du CEVNI (ECE/TRANS/SC.3/2011/7), dont de nouvelles réponses de la Belgique et de la Lituanie (ECE/TRANS/SC.3/2012/15) et des réponses complémentaires au questionnaire relatif au CEVNI (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2010/1) que le secrétariat a reçues de l'Autriche, de la Hongrie et de la Roumanie.

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

A. Application du CEVNI par les États membres

2. Selon les informations reçues par le secrétariat sur l'état de l'application des résolutions de la CEE relatives à la navigation intérieure, les règlements nationaux de navigation intérieure des États membres de la CEE ci-après reposent dans leur intégralité (A) ou en partie (P) sur le CEVNI:

<i>Pays</i>	<i>Mise en œuvre du CEVNI</i>	<i>Informations supplémentaires</i>
Allemagne	A	
Autriche	A	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 . Les règles nationales sont quasiment identiques au CEVNI. ⁴
Bélarus	A	
Belgique	C	Pour l'heure, la législation fondée sur la deuxième édition révisée du CEVNI s'applique (décret royal du 24 septembre 2006). Des travaux sont en cours pour l'aligner sur la quatrième édition révisée du CEVNI ² .
Bulgarie	A	La Bulgarie met en œuvre la nouvelle édition des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (DFND), sur la base de la quatrième édition révisée du CEVNI ³ .
Croatie	A	
États-Unis	N	
Fédération de Russie	P	Une révision du Règlement national de navigation intérieure de la Fédération de Russie est en cours. Le Règlement révisé sera publié à la fin de 2013 ⁴ .
Finlande	N	
France	C	
Hongrie	A	
Irlande	N	
Italie	N	

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

² Informations communiquées pour la cinquante-sixième session du SC.3 le 25 septembre 2012.

³ Informations communiquées au secrétariat en juillet 2011.

<i>Pays</i>	<i>Mise en œuvre du CEVNI</i>	<i>Informations supplémentaires</i>
Lituanie	A	
Luxembourg	C	
Norvège		
Pays-Bas	C	En 2011 le Gouvernement néerlandais a adopté une stratégie relative à l'harmonisation de la législation sur la navigation intérieure. Pour permettre une comparaison des règlements existants, qui diffèrent de l'une à l'autre des six régions, avec la quatrième édition révisée du CEVNI, cette dernière a été traduite en néerlandais. L'objectif est d'élaborer un instrument unique relatif à la navigation intérieure fondé sur le CEVNI en 2015 au plus tard ⁴ .
Pologne	A	
République de Moldova	N	
République tchèque	A	
Roumanie	A	
Serbie	A	
Slovaquie	A	
Suisse	A	
Turquie	N	
Ukraine	A	
Royaume-Uni	N	

<i>Légendes:</i> A	–	Résolution appliquée
C	–	Application à l'étude
N	–	Résolution non appliquée
P	–	Résolution partiellement appliquée
[Néant]	–	Aucune donnée disponible.

B. Application du CEVNI par les commissions fluviales

3. 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

⁴ Informations communiquées au Groupe d'experts du CEVNI à sa dix-neuvième réunion, le 12 février 2013.

œuvre les dispositions de la quatrième édition révisée du CEVNI. Dans cette décision, elle recommande aux États membres de la Commission d'appliquer les règles révisées à compter du 1^{er} janvier 2012. La Commission du Danube collationne actuellement les règlements locaux pour établir le chapitre 9⁴;

b) Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR): La CCNR a procédé à une comparaison détaillée de la quatrième édition révisée du CEVNI et du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) en étroite collaboration avec la Commission de la Moselle et la CEE, sur la base de la version allemande du texte du CEVNI. Ce faisant, la CCNR a repéré un certain nombre d'articles du CEVNI qui devraient être alignés sur le RPNR et soumis un texte à ce sujet au Groupe d'experts du CEVNI pour examen⁴;

c) Commission de la Moselle: Une comparaison entre le Règlement de police pour la navigation de la Moselle (RPNM), le RPNR et le CEVNI avait été achevée. L'étape suivante consisterait à déterminer les modifications à apporter au RPNM pour l'aligner sur le CEVNI. Les délégations de la Commission de la Moselle seront invitées à décider s'il faut modifier le RPNM et adopter le CEVNI comme instrument de base commun ou conserver pour la Moselle un Règlement de police différent du CEVNI⁴;

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° 1S-24-O-10-27/2-2 du 27 octobre 2010, entrée en vigueur le 1^{er} juin 2011. La quatrième édition révisée du CEVNI est appliquée dans son intégralité et les règles locales figurent dans le chapitre 11⁴.

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

4. Sont récapitulées dans le tableau ci-après les réponses communiquées, au moyen du questionnaire relatif au CEVNI, par les Gouvernements des pays suivants: Allemagne, Autriche, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Fédération de Russie, Hongrie, Lituanie, Pays-Bas, République tchèque, Roumanie, 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. Autriche;
2. Bulgarie;
3. Hongrie: Les bateaux rapides doivent être classés par un institut de classification agréé, qui certifie cette catégorie;
4. Lituanie;
5. Roumanie;
6. Serbie: Ceci est prévu dans un nouveau projet de loi;
7. Turquie.

Dispositions du CEVNI Prescriptions régionales et nationales spéciales

- 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:
1. Bélarus;
 2. Lituanie;
 3. 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;
 4. Fédération de Russie: (pour l'heure, l'expression désigne toutes les menues embarcations, mais une fois terminée la révision – actuellement en cours – du Règlement national de navigation intérieure, 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 de l'expression «moto nautique»:
1. Autriche: La définition est la même, mais les motos nautiques dont la longueur est inférieure à 4 m sont définies comme des matériels flottants;
 2. Bélarus: Le terme «hydrocycle» est utilisé en lieu et place de l'expression «moto nautique»;
 3. 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;
 4. Hongrie: La définition indique que la longueur doit être inférieure à 4 m;
 5. 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;
 6. Fédération de Russie: L'expression «moto nautique» est mentionnée dans les documents officiels, mais il n'en existe pas de définition;
 7. Serbie: La définition est la même, mais le terme «scooter» est utilisé en lieu et place de l'expression «moto nautique»;
 8. Slovaquie;
 9. Turquie;
 10. 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».

Dispositions du CEVNI Prescriptions régionales et nationales spéciales

- 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. République tchèque;
 2. 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;
 3. Lituanie;
 4. Turquie;
 5. 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;
 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. 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;
 7. Fédération de Russie: 18 ans au moins;
 8. Serbie: 16 ans pour les menues embarcations d'une puissance inférieure ou égale à 2,9 kW et 18 ans pour les menues embarcations sans limite de puissance;

Dispositions du CEVNI Prescriptions régionales et nationales spéciales

9. Slovaquie: 16 ans dans le cas d'un usage à des fins sportives;
10. Turquie;
11. Ukraine: 18 ans au moins;
12. 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. Autriche: a), c), d), e), f) si nécessaire, g) non régi par le Règlement de police mais par un accord régional, h), i), j), k), l), m), n) non régi par le Règlement de police mais par l'ADN, o); en outre: preuve de la teneur en soufre du carburant et certificats d'examen des équipements de sécurité individuels;
2. Belgique: Document mentionné à l'alinéa *n* du paragraphe 6 de l'article 9.02;
3. Bulgarie: Documents mentionnés aux alinéas *c* à *h* et *j* à *n* du paragraphe 6 de l'article 9.02;
4. Allemagne: Les éléments mentionnés aux alinéas *q*, *r* et *s* ne doivent pas nécessairement être à bord (conformément aux prescriptions applicables à la navigation sur le Rhin);
5. Hongrie: Les documents mentionnés aux alinéas *a* à *q* et *s* sont exigés ainsi qu'un certificat pour la chaîne d'ancre et un certificat pour les grues des pontons-grues;
6. Lituanie: Documents mentionnés aux alinéas *c* à *e*, *h* à *o*, *q* et *r* du paragraphe 6 de l'article 9.02;
7. Pays-Bas: Documents mentionnés au paragraphe 1 de l'article 9.02 et certificat d'immatriculation dans le cas d'un petit bateau rapide;
8. 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;
9. Serbie: Tous les documents mentionnés au paragraphe 6 de l'article 9.02, ainsi que le registre des déchets et le registre des inspections;
10. Slovaquie: Documents mentionnés aux alinéas *e*, *h*, *j* à *n* et *q* à *s* du paragraphe 6 de l'article 9.02;
11. Turquie: Documents mentionnés aux alinéas *a*, *c*, *e*, *h*, *l*, *o*, *p* et *s* du paragraphe 6 de l'article 9.02;
12. 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);

13. 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;
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 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. 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. Fédération de Russie: Les différences par rapport aux prescriptions du CEVNI concernant les signaux de jour sont nombreuses;
4. Turquie;
5. 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

6. 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. Autriche: a) uniquement (4 m pour les bateaux d'une longueur inférieure à 40 m);
 2. Bélarus: a) uniquement;
 3. Belgique: a) uniquement (4 m pour les bateaux d'une longueur inférieure à 40 m);
 4. République tchèque: a) uniquement: 4 m;
 5. 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;
 6. Lituanie: a) uniquement;
 7. Roumanie: a) uniquement;
 8. Fédération de Russie: a) et b);
 9. Turquie: a) uniquement;
 10. 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: 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. Bélarus: b) uniquement;
 2. République tchèque: b) uniquement;
 3. Allemagne: La hauteur de 5 m pour le feu supérieur n'est pas incluse;

Dispositions du CEVNI Prescriptions régionales et nationales spéciales

4. Fédération de Russie: a) et b);
5. Serbie: a) et b);
6. Turquie: a) et b);
7. Ukraine: b) uniquement.

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. Autriche: Même règle que dans les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (DFND): les formations à couple dont les dimensions maximales n'excèdent pas 110 m x 12 m sont considérées comme des bateaux motorisés isolés;
2. Bulgarie;
3. 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 considérées comme des convois poussés de même longueur;
4. Hongrie: Selon la réglementation hongroise relative à la navigation, les formations à couple dont les dimensions maximales ne dépassent pas 110 m sur 12 m sont des bateaux motorisés isolés;
5. 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: a) uniquement;
2. Bélarus: b) uniquement;
3. Lituanie: a) uniquement;
4. Roumanie: Paragraphe 2 de l'article 1.02, section II des Règles spéciales de navigation sur le Danube, secteur situé entre Sulina et le port de Brăila (km 175), des Règles de navigation applicables sur le secteur roumain du Danube – édition 2013;
5. Fédération de Russie: b);
6. Serbie: a) et b); b) – seulement pour les bateaux transportant des marchandises explosives;
7. Turquie: b) uniquement;
8. Ukraine: a) uniquement.

Dispositions du CEVNI Prescriptions régionales et nationales spéciales

- Article 3.16 Conformément au paragraphe 7 de l'article 9.04, les administrations suivantes prescrivent une autre signalisation pour les bacs:
1. Autriche: Les pontons-bacs de l'armée et de l'administration militaire faisant route sont exemptés dans certains cas définis dans la législation nationale;
 2. Bélarus;
 3. 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;
 4. Hongrie: Les bacs qui ne se déplacent pas de manière autonome doivent porter un feu jaune scintillant visible de tous les côtés lorsque leur câble est en fonctionnement (situé au-dessus de l'eau);
 5. Fédération de Russie;
 6. Slovaquie;
 7. Turquie;
 8. 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. Autriche: Les menues embarcations amarrées à terre ne sont pas tenues de porter le ballon noir conformément aux DFND;
 2. Bélarus;
 3. Bulgarie;
 4. Allemagne;
 5. Roumanie: Alinéa *d* du paragraphe 4 de l'article 3.20 des Règles de navigation applicables sur le secteur roumain du Danube – édition 2013: lorsqu'une menue embarcation est au mouillage, il n'est pas nécessaire qu'elle porte le ballon noir de jour;
 6. Serbie;
 7. 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. Autriche: Les bateaux des services d'incendie et les bateaux de sauvetage peuvent porter un feu rouge scintillant au lieu d'un feu bleu;
 2. République tchèque: Feux jaunes pour les bateaux de sauvetage;
 3. Lituanie;
 4. 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. Autriche: Conformément à l'article 4.05 et aux DFND, les installations radiotéléphoniques à bord doivent être conformes aux dispositions de l'accord régional de Bâle 2000;
 2. Belgique: Conformément à l'article 4.05, pour les bateaux de grandes dimensions – comme dans le CEVNI; pour les menues embarcations motorisées d'une longueur inférieure à 7 m – 1 mariphone;
 3. Bulgarie;
 4. République tchèque;
 5. Allemagne;
 6. Hongrie;
 7. Lituanie;
 8. Pays-Bas;
 9. Roumanie: Paragraphe 1 de l'article 4.05 des «Règles de navigation applicables sur le secteur roumain du Danube»: L'administration applique l'«Arrangement régional relatif au service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure (Bâle, 6 avril 2000)»;
 10. Serbie;
 11. Slovaquie;
 12. Turquie;
 13. 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. Belgique: L'article sera adapté lorsque entreront en vigueur de nouveaux règlements fondés sur la quatrième édition révisée du CEVNI;
 3. 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. Autriche: Des signaux spéciaux sont utilisés sur la section «Struden» du Danube;
 2. Allemagne;
 3. 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;
 4. Fédération de Russie: S'agissant principalement des secteurs de circulation à sens unique;
 5. 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. Allemagne;
 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. 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'écarterent en leur faveur»;
 4. Turquie;
 5. Ukraine: Des informations détaillées sont communiquées au secrétariat;
 6. 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. Bélarus: Pour les bateaux rapides;
 2. Belgique: Le bateau qui suit le côté du chenal à tribord a la priorité de passage;
 3. Allemagne;

Dispositions du CEVNI Prescriptions régionales et nationales spéciales

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. Allemagne;
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 à cet alinéa, le croisement peut avoir lieu après avoir montré un signal bleu ou allumé un feu blanc scintillant (de nuit);
3. Fédération de Russie: Seulement pour les bateaux tirant des radeaux;
4. Turquie;
5. 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. Autriche: Conformément aux DFND;
2. Bélarus;
3. République tchèque;
4. Hongrie;
5. Roumanie: Paragraphe 3 de l'article 6.08 des Règles de navigation applicables sur le secteur roumain du Danube;
6. Fédération de Russie: Les indications pertinentes figurent dans les règles spéciales de navigation concernant des bassins fluviaux spécifiques;
7. Slovaquie;
8. Turquie.
- Article 6.11, alinéa *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. Autriche: L'exception concerne les formations à couple dont les dimensions maximales n'excèdent pas 110 m x 12 m;
2. Hongrie: Mais avec les dimensions maximales de 110 m x 12 m;
3. Pays-Bas: Le dépassement est exceptionnellement autorisé pour les barges poussées dont les dimensions ne dépassent pas 110 m x 12 m;

Dispositions du CEVNI Prescriptions régionales et nationales spéciales

4. Fédération de Russie: L'alinéa *b* de l'article 6.11 n'est pas appliqué;
5. Serbie: L'exception concerne les formations à couple dont les dimensions maximales n'excèdent pas 110 m x 12 m;
6. Turquie;
7. 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. Autriche: Comme dans le CEVNI;
2. Bélarus;
3. Belgique: Pour l'heure, l'article 6.22.3 est le même que dans le CEVNI; il sera adapté lorsque entreront en vigueur de nouveaux règlements fondés sur la quatrième édition révisée du CEVNI;
4. Allemagne: Pas de règle de navigation pour les bateaux au droit de bateaux dont la capacité de manœuvre est restreinte;
5. Pays-Bas: Les règles ne s'écartent cependant pas du CEVNI;
6. 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*;
7. Turquie;
8. 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. Autriche: Conformément aux DFND;
2. Bélarus: Les câbles longitudinaux ne sont pas utilisés;
3. Bulgarie;
4. Roumanie;
5. 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. Belgique: Deux feux verts fixes (superposés ou à la même hauteur) signifient que le passage du pont mobile est autorisé, que le pont est ouvert et n'est pas manœuvré; la combinaison feu rouge fixe et feu vert scintillant signifie que le passage du pont mobile est interdit, sauf pour les bateaux qui en sont si proches que l'on ne peut pas raisonnablement attendre d'eux qu'ils s'arrêtent;
3. Allemagne;

4. Pays-Bas: Les règles s'écartent peu du CEVNI; elles autorisent le recours à des signaux sonores lors de l'ouverture des ponts;
 5. Roumanie: Section III des Règles spéciales de navigation applicables sur le secteur roumain du Danube incluses dans les Règles de navigation applicables sur le secteur roumain du Danube:
 - A. Règles spéciales de navigation relatives au passage sous le pont Giurgeni-Vadu Oii (km 237+800);
 - B. Règles spéciales de navigation relatives au passage sous les ponts de Cernavodă (km 300 et km 300+070);
 - C. Règles spéciales de navigation relatives au passage sous les ponts de Fetești (km 42+220 et km 42+300) sur le bras Borcea;
 - D. Règles spéciales de navigation relatives au passage sous le pont de Giurgiu-Roussé (km 498+700);
 6. Fédération de Russie;
 7. Ukraine: Des informations détaillées sont communiquées au secrétariat;
 8. 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. Autriche: En application de la transposition de la quatrième édition révisée du CEVNI dans la législation nationale;
 2. Bélarus;
 3. Allemagne;
 4. 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;
 5. Fédération de Russie;
 6. 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).

Dispositions du CEVNI Prescriptions régionales et nationales spéciales

- 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. Autriche: En application de la transposition de la quatrième édition révisée du CEVNI dans la législation nationale;
 2. Bélarus;
 3. Belgique: Deux feux verts fixes (superposés ou à la même hauteur) signifient que le passage de l'écluse est autorisé. L'écluse est ouverte aux deux extrémités et ne fait pas l'objet de manœuvres;
 4. Allemagne;
 5. 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*;
 6. Fédération de Russie;
 7. 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. Autriche: Les bateaux de plaisance d'une longueur inférieure à 20 m doivent dégager le chenal lorsque la visibilité est réduite;
 2. Bélarus;
 3. Belgique: L'article sera aligné sur les dispositions de la quatrième édition révisée du CEVNI lorsque entreront en vigueur les nouveaux règlements en cours d'élaboration;
 4. Allemagne: Les paragraphes 4 et 5 de l'article 6.30 ne sont pas inclus dans les règlements;
 5. Hongrie: Aucune disposition n'existe pour les situations de visibilité inférieure à 1 km;
 6. 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;
 7. Fédération de Russie;
 8. Slovaquie;
 9. Turquie.

Dispositions du CEVNI Prescriptions régionales et nationales spéciales

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. Belgique: a) dérogent à la prescription relative à l'émission du signal sonore à trois tons;
3. Lituanie: a);
4. Pays-Bas: 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;
5. Fédération de Russie: a) et b);
6. Slovaquie: a);
7. Turquie: a) et b);
8. Ukraine: La réglementation nationale ne prévoit pas le recours à un signal à trois tons;
9. 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: Non, renvoi à l'article 8.01;
 2. République tchèque: Un renvoi est fait au paragraphe 4 de l'article 8.01.
-

IV. Différences par rapport aux articles des chapitres 1^{er} à 8, autres que celles énumérées au chapitre 9

A. Autriche

5. Des règles et signaux spéciaux s'appliquent sur la section «Struden» du Danube, et les informations y relatives sont disponibles sur demande adressée au secrétariat.

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 supérieure à 110 m, comme cela est prescrit à l'alinéa *b* du paragraphe 1 de l'article 3.08.

7. Une comparaison est en cours entre le Règlement de navigation intérieure des Pays-Bas et la quatrième édition révisée du CEVNI et a permis jusqu'ici de repérer des différences importantes au chapitre 6.

C. Fédération de Russie

8. 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

9. Outre les prescriptions nationales spéciales recensées dans le tableau ci-dessus, en Ukraine, les règles nationales, disponibles sur demande adressée au secrétariat, diffèrent des articles suivants du CEVNI:

- 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».

E. 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.

F. Commission de la Save

11. Des règles spéciales s'appliquent sur certains secteurs de la Save qui présentent des difficultés pour la navigation.

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

A. Pays-Bas

12. Une comparaison est actuellement effectuée entre le Règlement de navigation intérieure des Pays-Bas et la quatrième édition révisée du CEVNI pour identifier les prescriptions additionnelles dudit Règlement par rapport au CEVNI.

B. Fédération de Russie

13. Le Gouvernement de la Fédération de Russie dresse actuellement un inventaire détaillé des différences entre le Règlement national de navigation intérieure et la quatrième édition révisée du CEVNI.

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

14. Une liste des différences entre le Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) et la quatrième édition révisée du CEVNI a été soumise par la CCNR pour la quarante-deuxième session du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) en février 2013 en tant que document informel SC.3/WP.3 (2013) n^o 4, disponible en allemand, anglais et français.

D. Commission de la Moselle

15. 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).