



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports par voie navigable****Soixante et unième session**

Genève, 4-6 octobre 2017

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, révision 5)****Mise en œuvre du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) (document sur la mise en œuvre du CEVNI) : prescriptions régionales et nationales spéciales qui s'écartent des dispositions du CEVNI et supplémentaires****Note du secrétariat****I. Mandat**

1. Le présent document est soumis conformément aux activités et résultats escomptés dans le module 5, Transport par voie navigable, paragraphe 5.1, du programme de travail 2016-2017 (ECE/TRANS/2016/28/Add.1) adopté par le Comité des transports intérieurs à sa soixante-dix-huitième session le 26 février 2016.

2. À sa cinquante-neuvième session, le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) a approuvé le projet de questionnaire sur les prescriptions spéciales régionales et nationales, actualisé compte dûment tenu de la cinquième révision du CEVNI et a demandé au secrétariat de le distribuer aux États membres et aux commissions fluviales en vue de la mise à jour du document sur la mise en œuvre du CEVNI et du chapitre 9.

3. Le présent document est une version révisée du document ECE/TRANS/SC.3/2014/5 actualisé sur la base des réponses des pays suivants : Autriche, Bulgarie et Roumanie (ECE/TRANS/SC.3/2016/7), Hongrie et République tchèque (ECE/TRANS/SC.3/2016/17), Slovaquie (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/4), Bélarus (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/11 et document informel SC.3/WP.3 n° 11), Fédération de Russie (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/22), Commission de la Save (document informel SC.3/WP.3 n° 13 (2017)) et Belgique (informations communiquées en juillet 2017), sauf indication contraire. Il complète le document ECE/TRANS/SC.3/2017/6.



## II. Différences par rapport aux articles des chapitres 1 à 8, autres que celles énumérées au chapitre 9

### A. Autriche

4. Les différences suivantes s'appliquent :

Article du CEVNI	Disposition
1.01(IV) 12	Les voies navigables sont définies dans la législation nationale comme étant la partie autrichienne du Danube et les cours inférieurs des rivières Traun, Enns et March. Le CEVNI s'applique à ces voies navigables. Les règlements applicables à d'autres eaux intérieures ouvertes à la navigation sont basés sur le CEVNI mais ils sont beaucoup plus courts car, par exemple, il n'y a pas de convoi sur ces voies navigables.
1.09	À la différence du paragraphe 5, un bateau rapide ne peut naviguer qu'à une vitesse supérieure à 40 km/h par rapport à l'eau, si la barre est tenue par une personne âgée d'au moins 21 ans ayant les qualifications prescrites aux paragraphes 1 e) et j) de l'article 1.10.
2.01, par. 5	L'obligation d'arborer le pavillon national ne s'applique pas sur les voies navigables nationales.
3.22	Les feux prescrits aux paragraphes 1 et 2 ne sont pas exigés sur les bacs si les conditions de l'article 3.20, paragraphe 4 b) ou paragraphe 5 (amendement autrichien) sont respectées. Le paragraphe 5 c) s'applique également aux bacs dont la longueur ne dépasse pas 20 m.
3.23	À la différence du paragraphe 1, les installations flottantes sont dispensées de porter des feux si elles n'empiètent pas de plus de 5 m sur la voie navigable.
6.11	L'interdiction de dépasser ne s'appliquent pas aux bateaux qui dépassent de menues embarcations.
6.28	Le paragraphe 2 concerne la totalité du secteur des écluses qui comporte les postes d'attente de l'éclusage. À la différence du paragraphe 3, le passage aux écluses doit se faire par ordre d'arrivée dans le sas de l'écluse. L'heure d'arrivée estimée des bateaux équipés d'un SIA intérieur peut servir à déterminer l'ordre d'éclusage. Dans les limites définies au paragraphe 7 a), les bateaux doivent avancer dans le sas de l'écluse aussi loin qu'il est nécessaire et y choisir une place qui n'empêche pas les bateaux suivants d'y pénétrer également et d'utiliser le même sas. À la différence du paragraphe 7 c), il est permis d'utiliser des défenses non flottantes. À la différence du paragraphe 7 e), il est permis de faire usage des moyens mécaniques de propulsion dans des cas exceptionnels pour assurer la sécurité lors de l'éclusage. Toutes les personnes présentes sur le pont d'un bateau de plaisance long de moins de 20 m doivent porter des gilets de sauvetage durant l'éclusage. L'écluse proche de la rive gauche est « l'écluse gauche » et celle qui est proche de la rive droite est « l'écluse droite ». Les bateaux ne peuvent stationner dans l'aire de l'écluse avant ou après l'éclusage que pour des raisons liées à la navigation ou avec l'autorisation du responsable de la surveillance. L'équipage du pont en service doit être présent sur le pont pendant l'éclusage s'il n'est pas nécessaire de descendre à terre pour procéder à l'amarrage. Quelqu'un doit se trouver dans la timonerie des bateaux motorisés pendant l'éclusage. Les bateaux portant la signalisation conforme à l'article 3.14 doivent notifier cette signalisation lorsqu'ils s'annoncent aux écluses. Le responsable de la surveillance doit être informé par radiotéléphonie, par des coups de cloche ou des appels lorsque le bateau ou le convoi est prêt pour l'éclusage. L'avitaillement et la prise en charge de matières polluantes ne sont pas autorisés dans les écluses.

<i>Article du CEVNI</i>	<i>Disposition</i>
6.29	<p>À la différence du paragraphe 1, les bateaux suivants bénéficient d'un droit de priorité de passage aux écluses :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Les bateaux utilisés pour le secours et le sauvetage ;</li> <li>b) Les bateaux de surveillance de la navigation, de police et des douanes en cours d'intervention ;</li> <li>c) Les bateaux fortement endommagés ;</li> <li>d) Les bateaux visés par l'article 6.29, paragraphe 1 b) ;</li> <li>e) Les bateaux à passagers effectuant des services réguliers ; et</li> <li>f) Les autres bateaux à passagers à bord s'ils sont annoncés à l'opérateur de l'écluse au moins une heure à l'avance.</li> </ul> <p>Après chaque éclusage en amont ou en aval de bateaux faisant usage de leur droit de priorité il faut procéder à l'éclusage des autres bateaux sans priorité qui sont en attente et vont dans la même direction. Si un bateau n'est pas prêt pour l'éclusage lorsque le signal d'accès à l'écluse est allumé il doit en informer l'opérateur de l'écluse ainsi que le bateau en attente qui le suit.</p> <p>Une priorité de passage aux écluses peut être accordée sur demande de l'exploitant du bateau si c'est dans l'intérêt de la sécurité de la navigation, du public ou de l'économie nationale. La priorité est accordée avec un certificat conformément à l'appendice x ; ce certificat doit se trouver à bord s'il est fait usage de ce droit de priorité.</p>
7.02	<p>À la différence des paragraphes 1 et 2, les bateaux ne doivent être amarrés que dans des postes de stationnement publics ou privés en tenant compte des ordres concernant l'utilisation de ces postes s'ils sont chargés ou déchargés, si des passagers y entrent ou en sortent, s'ils sont avitaillés, ravitaillés en vivres ou en fournitures, ou pour toute autre activité nécessaire à la poursuite de leur voyage en dehors des ports. L'amarrage en d'autres lieux n'est possible qu'avec l'accord des responsables de la surveillance de la navigation et dans des cas particuliers. Le conducteur doit informer sans délai les responsables de la surveillance en cas d'amarrage d'urgence.</p>

## B. Bélarus

5. Les Règles de navigation intérieure appliquent les dispositions suivantes qui diffèrent du CEVNI :

<i>Article du CEVNI</i>	<i>Disposition</i>
1.01 a) 5	Un bateau rapide est un bateau motorisé, à l'exception de ceux dont la puissance du moteur principal est inférieure à 55 kW et dont la jauge brute est inférieure à 80 tjb, capable de se déplacer à une vitesse de plus de 40 km/h par rapport à la surface de l'eau, si c'est indiqué dans le certificat de navigabilité du bateau.
1.09	<p>Les bateaux de petites dimensions peuvent être conduits par toute personne à partir de l'âge de 16 ans, sauf s'ils sont motorisés. La conduite des bateaux de petites dimensions, à l'exception des bateaux motorisés, est autorisée par des personnes de moins de 16 ans dans les cas de participation à des manifestations sportives et de culture physique organisées par des établissements nationaux de culture physique et de sport, ou à des rencontres sportives et d'entraînement sportif dans un établissement sport-études, une école secondaire de la réserve olympique ou un club de sport.</p> <p>La conduite des bateaux de petites dimensions motorisés est autorisée à partir de l'âge de 18 ans, à condition de présenter un certificat médical d'aptitude, d'avoir passé un examen de contrôle de la connaissance des règles de conduite des bateaux de ce type et d'avoir un permis de conduire pour le type de bateau correspondant ou bien un permis international pour la conduite des bateaux de plaisance.</p>
1.10	<p>À bord des bateaux enregistrés par l'inspection du registre fluvial du Bélarus doivent se trouver les documents suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'attestation du droit de navigation sous pavillon du Bélarus ;</li> <li>- Le titre de propriété du bateau ;</li> <li>- Le certificat de navigabilité du bateau, indiquant sa classe, ou assorti d'un certificat de classement ;</li> </ul>

- La liste des membres de l'équipage (rôle d'équipage) ;
- Le livre de bord (journal de quart)
- Le journal des machines (sur les bateaux à moteur mécanique exploités par les membres de l'équipage n'ayant pas de fonctions multiples) ;
- Le certificat sanitaire ;
- Le carnet d'inspection du bateau ;
- L'attestation de prévention de la pollution par les produits pétroliers, les eaux usées et les déchets ;
- Le permis d'exploitation de la radio de bord ;
- L'attestation relative au nombre minimal de membres d'équipage aux fins de la sécurité de la navigation (pour les bateaux motorisés).

Sur les bateaux naviguant au-delà des limites territoriales du Bélarus, outre les documents visés au premier paragraphe du présent article, on doit trouver à bord les documents prévus dans les accords internationaux auxquels le Bélarus est partie. L'organisme national habilité à délivrer les documents prévus dans les accords internationaux est désigné par le Gouvernement du Bélarus.

Sur les bateaux de navigation fluviomaritime qui sortent en mer (exception faite des bateaux qui naviguent dans les estuaires conformément aux règles de navigation maritime), outre les documents visés dans les parties 1 et 2 du présent article, on doit trouver à bord les documents prévus dans le Code de la marine marchande de la République du Bélarus.

Sur chaque bateau enregistré doivent se trouver le certificat de bateau, ainsi que l'attestation d'autorisation d'exploitation du bateau, qui confirme qu'à la suite de son inspection technique, le bateau a été jugé apte à naviguer.

2.02 À l'exception des canots à rames, des pirogues et des canots pneumatiques dont la capacité de chargement est inférieure à 225 kg, les bateaux doivent porter sur leur coque ou sur des panneaux solidement fixés les marques d'identification suivantes :

- Le nom ou le numéro du bateau de navigation intérieure ou de navigation mixte (fluviomaritime) ;
- Le numéro sous lequel le bateau a été immatriculé ;
- Le port d'attache, pour les bateaux qui naviguent au-delà des limites territoriales du Bélarus.

Sur les bateaux destinés au transport de marchandises doit également figurer le tonnage, et sur les bateaux de transport de passagers, le nombre maximal de passagers pouvant monter à bord.

2.05 Les ancres des bateaux, à l'exception des bateaux dont le moteur principal a une puissance inférieure à 55 kW et (ou) dont la jauge brute est inférieure à 80 tjb, doivent porter la marque d'identification de leur propriétaire en caractères indélébiles.

3.08, par. 1 Un feu de poupe doit être placé à l'arrière du bateau, dans son axe. Lorsqu'il y a deux feux de poupe, ils doivent être disposés sur le même plan horizontal. Lorsqu'il y en a trois, ils doivent être disposés sous la forme d'un triangle isocèle dont la base est horizontale. Le feu supérieur doit être placé dans l'axe du bateau, et les deux autres feux disposés plus bas, le plus près possible des bords.

3.09, par. 1 a) Sur un bateau motorisé, le feu de mât (ou, s'il y a deux ou plusieurs feux sur le même mât, celui qui est situé au niveau inférieur), exception faite des feux de mât inférieurs sur les remorqueurs et pousseurs, doit être placé dans l'axe du bateau, au-dessus des feux de côté, à 1 m au moins plus haut, et à 0,5 m au moins plus haut sur les bateaux d'une longueur de moins de 20 m.

3.10, par. 1 Dans les Règles de navigation intérieure de la République du Bélarus, il est dit que le pousseur doit porter les feux de signalisation suivants :

- Trois feux de mât disposés sur un même plan, sous la forme d'un triangle équilatéral dont la base est horizontale, le feu supérieur étant situé dans l'axe du bateau ;
- Des feux de côté ;
- Trois feux de poupe disposés en triangle dont la base est horizontale et un feu de remorquage au-dessus (sur les bateaux d'une largeur ne dépassant pas 5 m, un seul feu de remorquage).

Les bateaux poussés doivent porter les feux de signalisation suivants :

- Lorsqu'il n'y a qu'un seul bateau poussé, un feu de mât à l'avant du bateau ;
- S'agissant de convois, un feu de mât à l'avant de chaque bateau de tête.

- 3.14 Un bateau motorisé isolé faisant route, tout comme un bateau motorisé en marche qui suit un bateau motorisé placé en renfort, doit porter les feux de signalisation suivants :
- Un feu de mât (les bateaux dont la longueur est de 50 m ou plus doivent porter un second feu de mât, placé en arrière et au-dessus du premier) ;
  - Des feux de côté ;
  - Trois feux de poupe disposés en triangle dont la base est horizontale (sur les bateaux dont la largeur ne dépasse pas 5 m, un seul feu de poupe placé dans l'axe du bateau) ;
  - Un feu jaune scintillant, placé au-dessus du feu de mât (pour les bateaux motorisés à passagers effectuant des traversées ou des liaisons urbaines dans les limites des eaux portuaires).
- Les bateaux en route qui transportent des marchandises dangereuses ou qui n'ont pas dégazé après avoir transporté de telles marchandises doivent porter les feux prescrits à l'article 57 des Règles de navigation intérieure de la République du Bélarus, ainsi qu'un feu de mât rouge placé au-dessous du feu de mât blanc situé en avant.
- Un remorqueur (ou un pousseur) remorquant avec des câbles ou poussant des bateaux transportant des marchandises dangereuses ou des bateaux n'ayant pas dégazé après avoir transporté des marchandises dangereuses doit porter, outre les feux prescrits :
- Dans le cas d'un remorquage avec des câbles, un feu de mât rouge placé au-dessus des feux de mât blancs ;
  - Dans le cas d'un poussage, au lieu du feu de mât blanc situé en haut, un feu de mât rouge situé au sommet d'un triangle ;
  - Dans le cas du remorquage (ou du poussage) d'un convoi mixte formé de bateaux de divers types, un feu de mât rouge placé au-dessus des feux de mât blancs.
- 3.16 Les bacs qui ne naviguent pas de manière autonome doivent porter les feux de signalisation suivants :
- Un feu blanc de forme ronde ;
  - Un feu jaune de forme ronde, placé à au moins 1 m au-dessus du feu blanc.
- Les bacs qui naviguent de manière autonome doivent porter les feux de signalisation prescrits à l'article 57 des Règles de navigation intérieure de la République du Bélarus, ainsi qu'un feu jaune scintillant de forme ronde, placé au-dessus du feu de mât.
- L'article 57 des Règles de navigation intérieure de la République du Bélarus dit qu'un bateau motorisé isolé faisant route, tout comme un bateau motorisé en marche qui suit un bateau motorisé placé en renfort, doit porter les feux de signalisation suivants :
- Un feu de mât (les bateaux dont la longueur est supérieure à 50 m doivent porter un second feu de mât, placé en arrière et au-dessus du premier) ;
  - Des feux de côté ;
  - Trois feux de poupe disposés en triangle dont la base est horizontale (sur les bateaux dont la largeur ne dépasse pas 5 m, un seul feu de poupe placé dans l'axe du bateau) ;
  - Un feu jaune scintillant, placé au-dessus du feu de mât (pour les bateaux motorisés à passagers effectuant des traversées ou des liaisons urbaines dans les limites des eaux portuaires).
- 3.27 Les bateaux du service de sécurité de la navigation, des services d'inspection et d'autres services de l'État, ainsi que de l'Inspection nationale des bateaux de petites dimensions, de même que les bateaux de dépannage, de sauvetage et de recherche qui sont en route pour prêter assistance ont le droit, sans dérogation aux dispositions des Règles de navigation intérieure prévues aux fins de leur signalisation visuelle, de porter à toute heure de la journée un feu bleu scintillant de forme ronde.
- 4.05 Les prescriptions techniques et opérationnelles qui s'appliquent aux installations radiotéléphoniques à bord des bateaux de navigation intérieure sont établies par l'Inspection nationale des télécommunications pour le transport fluvial. La bande de fréquences retenue se situe entre 300,0 et 336,0 MHz.
- 6.22 *bis* Les convois ou les bateaux motorisés échoués doivent porter les feux « de position » prévus dans ces circonstances (pour les bateaux motorisés d'une largeur ne dépassant pas 5 m et les bateaux non motorisés d'une longueur ne dépassant pas 50 m, un feu blanc de forme ronde sur le mât ; pour les bateaux motorisés d'une largeur de plus de 5 m, un feu blanc de forme ronde à l'avant du bateau, deux feux de poupe disposés horizontalement et un feu blanc au bord de la passerelle du côté du chenal navigable, visible sur 180° ; pour les bateaux non motorisés d'une longueur de 50 m ou plus, un feu

blanc de forme ronde à la proue et un autre à la poupe). En outre, au niveau du signal de navigation flottant, dans le cas où le bateau se trouve à la limite du chenal navigable et où d'autres bateaux peuvent passer près de lui, sur la partie du bateau qui avance vers le chenal doit se trouver un feu blanc ou rouge, disposé conformément aux règles d'illumination des signaux de navigation flottants. S'il n'est pas possible de passer à proximité d'un convoi échoué, le remorqueur ou le pousseur n'a pas le droit de laisser sur place les bateaux non motorisés et il doit prévenir les autres bateaux et convois par le signal sonore d'avertissement n° 6, conformément à l'annexe 5 des Règles de navigation intérieure, ainsi que par le signal visuel « Stop » (mouvement horizontal d'un drapeau en direction d'un autre bateau de jour, utilisation d'un feu blanc de nuit). Tout bateau motorisé échoué doit avoir recours à ces mêmes signaux lorsqu'il n'est pas possible de passer près de lui.

Tout bateau ayant coulé dans le chenal navigable ou à proximité directe de celui-ci doit être signalé par les signaux de navigation flottants prévus à cet effet.

- 6.23 Un bac ne doit pas se trouver dans les limites du chenal navigable plus longtemps que ne l'impose son activité.  
Lorsque le câble longitudinal d'un bac peut barrer le chenal navigable, le bac ne doit stationner du côté du chenal opposé au point d'ancrage du câble que le temps strictement nécessaire pour effectuer les manœuvres de débarquement et d'embarquement. Lors de ces manœuvres, les bateaux qui s'approchent sont en droit de demander que le chenal soit libéré en émettant à cette fin le signal sonore 1, « Attention ».
- 6.24-6.26 En cas de visibilité réduite, le passage des bateaux et des convois sous les ponts n'est autorisé que si les arches sont dotées de moyens de signalisation permettant au conducteur de les localiser à 0,5 km de distance au minimum et de s'orienter (visuellement ou au moyen d'appareils) à leur approche.  
Dans les agglomérations, hormis les centres urbains régionaux, l'ouverture des ponts mobiles et le franchissement de ces ponts par les bateaux et les convois peuvent se faire à toute heure du jour et de la nuit.  
Dans les centres urbains régionaux, l'ouverture des ponts mobiles se fait conformément à un horaire.  
Le franchissement des ponts mobiles par les bateaux est régulé au moyen de sémaphores.  
À l'approche d'un pont mobile, à une distance d'un kilomètre au moins, un bateau doit émettre le signal sonore 1, « Attention », conformément à l'annexe 5 des Règles de navigation intérieure. De nuit, ou en cas de visibilité réduite, ce signal doit être accompagné d'un faisceau lumineux orienté vers le haut.  
Au passage des ponts dont les arches ont une hauteur réduite, les conducteurs de bateaux doivent se conformer aux dispositions suivantes :
- Abaisser le mât sans éteindre les feux de navigation. Une fois que le bateau a passé le pont, le mât doit immédiatement être rétabli dans sa position initiale ;
  - Dans le cas où la hauteur libre sous le pont est insuffisante (moins de 20 cm), démonter toutes les pièces et accessoires démontables qui se trouvent sur le toit du rouf ou stopper le bateau jusqu'à ce que le service de sécurité de la navigation donne son autorisation ;
  - Faire passer les bateaux ou les engins flottants de grandes dimensions sous le pont uniquement sur ordre du propriétaire dans le cas où le niveau de l'eau impose un lestage du bateau (augmentation du tirant d'eau du bateau ou de l'engin flottant par ajout de ballast à bord).
- Les conducteurs de bateaux doivent se renseigner sur les dimensions des arches des ponts avant de se mettre en route.
- 6.27 Le passage des barrages est autorisé à condition que les structures d'appui du barrage soient fixes et que les limites du chenal navigable soient balisées au moyen de signaux de navigation flottants illuminés de nuit, ou de signaux de navigation dont la surface reflète la lumière.  
Le passage d'un barrage est interdit lorsque sur les biefs amont et aval on trouve deux bouées rouges indiquant la zone de proximité du barrage. De nuit, ces bouées doivent être illuminées ou doivent refléter la lumière.
- 6.28 Le document informel n° 11 (2017) du SC.3/WP.3 contient des informations détaillées sur les règles de passage des écluses.

<i>Article du CEVNI</i>	<i>Disposition</i>
6.28 bis	<p>Des feux d'accès placés aux têtes des écluses régulent l'entrée directe des bateaux dans le sas de l'écluse.</p> <p>L'entrée dans le sas de l'écluse et l'approche des bajoyers sont autorisées lorsque le conducteur voit clairement que le feu d'accès est vert. Si le feu est rouge, ou s'il n'y a pas de feu, le bateau ne doit pas franchir la ligne correspondant au panneau d'arrêt 60.</p> <p>Si les têtes d'une écluse sont équipées de feux d'accès, émis depuis le tableau de commande, faisant face à chacun des biefs, un feu jaune indique au conducteur du bateau le début de la préparation du sas de l'écluse en vue du passage du bateau et l'invite à se préparer à entrer dans le sas de l'écluse. Le feu jaune n'autorise pas le conducteur du bateau à franchir la ligne correspondant au panneau d'arrêt 60 et à entrer dans le sas de l'écluse. Il signifie seulement que le conducteur doit se tenir prêt à faire entrer le bateau dans le sas.</p> <p>De nuit, les feux suivants indiquent si la porte du sas de l'écluse est fermée ou ouverte :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lorsqu'elle est fermée, un feu rouge est visible sur le tableau de commande de l'écluse du côté de la chambre ;</li> <li>- Lorsqu'elle est ouverte, un feu vert est visible sur ce même tableau.</li> </ul> <p>Un feu rouge sur le tableau de commande de l'écluse ou l'absence de feu implique que le conducteur du bateau qui se trouve dans le sas de l'écluse ne doit pas larguer les amarres ni commencer à déplacer le bateau vers la porte de sortie.</p>

## C. Belgique

6. Les règlements suivants contiennent des dispositions spéciales qui s'écartent des dispositions du CEVNI ou qui le complètent<sup>1</sup> :

- Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures (RPNE) ;
- Règlement général des voies navigables du Royaume (RGVN) ;
- Canal de Gand à Terneuzen : Règlement de la navigation sur le canal de Gand à Terneuzen ;
- Escaut maritime inférieur : Règlement de police de l'Escaut maritime inférieur et Règlement de la navigation sur l'Escaut maritime inférieur ;
- Canal Bruxelles-Escaut : Règlement de la navigation sur le canal Bruxelles-Escaut et grille tarifaire applicable au canal Bruxelles-Escaut, Meuse mitoyenne :
  - Règlement de la navigation sur la Meuse mitoyenne ;
  - Règlements spéciaux applicables à certaines voies navigables ;
  - Avis à la batellerie.

7. Les dispositions différentes suivantes s'appliquent :

<i>Article du CEVNI</i>	<i>Disposition</i>
6.28, par. 1	Prescriptions supplémentaires dans le RPNE : l'obligation faite au capitaine de faire connaître son intention de traverser les portes d'écluse, soit en émettant un signal sonore prolongé soit par radiotéléphone.
6.28, par. 3	Les dispositions du paragraphe 3 selon lesquelles les menues embarcations ne peuvent exiger un éclusage spécial et ne doivent pénétrer dans le sas qu'après y avoir été invitées par le personnel de l'écluse n'ont pas été adoptées par le RPNE.
6.28, par. 6	Pas adopté dans le RPNE.

<sup>1</sup> Consultables à l'adresse [www.visuris.be/scheepvaartreglementering](http://www.visuris.be/scheepvaartreglementering).

Article du CEVNI	Disposition
6.28, par. 7 b)	Prescriptions supplémentaires dans le RPNE : un bateau se trouvant dans l'écluse doit être amarré à la proue et à la poupe pour lui éviter d'endommager d'autres bateaux.
6.28, par. 9	Le CEVNI fait une exception pour certains bateaux, alors que le RPNE ne prévoit aucune exception à ce paragraphe.
6.30	Paragraphe 4 : Le CEVNI indique également que les articles 6.04 et 6.05 ne s'appliquent pas en général par visibilité réduite, tandis que le RPNE se limite à l'article 6.05. En outre, toujours au paragraphe 4, le CEVNI stipule que « le passage tribord par tribord peut être admis par les autorités compétentes si les conditions particulières sur certaines voies navigables l'exigent. ». Le RPNE n'a pas adopté cet ajout. Paragraphe 5 : Le CEVNI précise aussi que pour les convois remorqués naviguant vers l'aval, il est interdit de naviguer au radar, sauf pour atteindre le poste d'amarrage ou d'ancrage sûr le plus proche. Ces convois sont régis par les dispositions de l'article 6.33. Ce qui ne figure pas dans le RPNE.

## D. Pays-Bas

8. 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 il est prescrit au paragraphe 1 b) de l'article 3.08.

9. Une comparaison entre le Règlement de navigation intérieure des Pays-Bas et le CEVNI 4 est en cours et a déjà mis en évidence d'importantes différences dans le chapitre 6.

## E. Fédération de Russie

10. S'agissant de la définition de « bateau rapide » à l'article 1.01 a) 5 du CEVNI, le Règlement national de navigation intérieure utilise le terme « embarcation rapide » quand la vitesse dépasse 35 km/h.

## F. Ukraine

11. Outre les prescriptions nationales spéciales recensées dans le tableau ci-dessus, les règles nationales ukrainiennes, 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 ».

## G. Commission de la Moselle

12. 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 par le secrétariat de la Commission de la Moselle concernant la première édition de ce document :

a) Article 1.01 : À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2011, le RPNM renvoie à l'ADN et non plus au Règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin (ADNR) ;

b) Article 2.04 : Le RPNM renvoie au Règlement de visite des bateaux du Rhin et non à la résolution n° 61 de la CEE.

## H. Commission internationale du bassin de la Save

13. Des prescriptions supplémentaires pour les secteurs « Embouchure de la Save », « Haute Save » et « Kupa » dans le chapitre 11 et des dispositions concernant la surveillance fluviale dans le chapitre 12 des Règles de navigation de la Save sont présentées dans l'annexe.

## III. Dispositions nationales et régionales supplémentaires par rapport aux chapitres 1 à 8

### A. Autriche

14. Les dispositions supplémentaires suivantes s'appliquent :

<i>Article du CEVNI</i>	<i>Disposition</i>
1.01(IV)2	Les planches de surf, le matériel de remorquage sans pilote et de ski nautique, les motos nautiques dont la longueur ne dépasse pas 4 m ainsi que les véhicules amphibies et autres véhicules terrestres flottants sont considérés comme des établissements flottants.
1.01(IV)8	L'état dans lequel se trouve le conducteur d'un navire ou d'un convoi commercial qui a été en service plus de 16 h au cours des dernières 24 h est toujours considéré comme un état de fatigue.
1.01(IV)9	L'état d'une personne ayant un taux d'alcool égal ou supérieur à 0,5 g/l (0,5 pour mille) dans le sang ou égal ou supérieur à 0,25 mg/l dans l'haleine est toujours considéré comme étant en état d'intoxication. Le conducteur d'un bateau ou d'un convoi commercial ayant un taux d'alcool égal ou supérieur à 0,1 g/l (0,1 pour mille) dans le sang ou égal ou supérieur à 0,05 mg/l dans l'haleine est considéré comme étant intoxiqué par l'alcool.
1.06	Les bateaux qui ne sont pas en mesure d'utiliser toute la largeur du chenal balisé en raison de leur tirant d'eau doivent tenir compte des informations sur la profondeur communiquées par les services d'information fluviale sur le site <a href="http://www.doris.bmvit.gv.at">www.doris.bmvit.gv.at</a> dans le cadre de leur devoir général de vigilance, surtout lors de croisements et de dépassements.
1.08	Il est interdit d'utiliser des bateaux de plaisance dont l'impact sonore n'a pas été réduit dans les règles de l'art. Le niveau de bruit de fonctionnement se mesure conformément à la norme EN ISO 14 509-1 :2008 « Petits navires – Bruit aérien émis par les bateaux de plaisance motorisés – Partie 1 : Méthodes de mesure pour l'essai de passage » et ne doit pas dépasser le niveau de pression acoustique pondéré A de 75 dB.

- 1.08, par. 3 Les bateaux dont la longueur est comprise entre 2,5 m et 24 m utilisés à des fins de loisir et de divertissement ne peuvent l'être que s'ils sont conformes à la réglementation sur les bateaux de plaisance (transposition de la Directive 2013/53/UE). Cela ne concerne pas :
- a) Les bateaux conçus exclusivement pour la compétition, y compris les embarcations à rames et les embarcations destinées à l'enseignement de l'aviron ;
  - b) Les canoës et kayaks conçus pour être propulsés uniquement par la force musculaire humaine, gondoles et pédalos ;
  - c) Les originaux et leurs copies individuelles de bateaux anciens conçus avant 1950, reconstruits essentiellement avec les matériaux d'origine ;
  - d) Les bateaux expérimentaux, à condition qu'ils ne soient pas mis sur le marché de l'Union européenne ;
  - e) Les bateaux construits pour une utilisation personnelle, à condition qu'ils ne soient pas, par la suite, mis sur le marché pendant une période de cinq ans à compter de la mise en service du bateau ;
  - f) Les hydroptères ;
  - g) Les bateaux mis sur le marché ou mis en service avant le 16 juin 1998 dans l'Union européenne/l'Espace économique européen ;
  - h) Les bateaux de plaisance certifiés dans un autre pays qui n'utilisent pas les voies navigables plus de trois mois par année civile.
- 1.09 Il est interdit d'utiliser des dispositifs qui déterminent la trajectoire et la vitesse d'un bateau ou d'un convoi sur la base de données géoréférencées sans l'intervention d'un conducteur (contrôle automatisé).
- 3.20 Outre ce qui est dit au paragraphe 4, la signalisation prescrite aux paragraphes 1 à 3 ne doit pas être portée par :
- a) Les bateaux qui se trouvent entre des épis non immergés ou derrière des murs guides non immergés ;
  - b) Les bateaux amarrés à une installation flottante et suffisamment éclairés par elle ;
  - c) Les menues embarcations amarrées directement à une installation flottante.
- 4.05 Les paragraphes 1, 2 et 3 s'appliquent également aux bateaux impliqués dans un accident s'ils sont en stationnement.  
Le paragraphe 3 s'applique également aux menues embarcations qui ont choisi d'utiliser la radiotéléphonie.
- 4.07 Outre les informations prescrites au paragraphe 4, les données suivantes doivent être transmises :
- Le tirant d'eau statique maximal ;
  - Le nombre de cônes/feux bleus.
- Outre les informations prescrites au paragraphe 5, le conducteur de bateau doit immédiatement actualiser les données suivantes après tout changement :
- Le tirant d'eau statique maximal ;
  - Le nombre de cônes/feux bleus.
- Les prescriptions du paragraphe 3 ne s'appliquent pas si le bateau est en stationnement à un poste d'amarrage signalé ou dans un port.  
Le conducteur de bateau doit tenir compte des informations reçues via le Système automatique d'identification dans le cadre de son devoir général de vigilance.
- 5.02 Les feux ne sont installés qu'en cas de nécessité pour la navigation.
- 6.21 Les convois poussés ne sont pas autorisés à remorquer.  
Les bateaux dotés d'un appareil à gouverner ne peuvent être inclus dans un convoi que proue en avant, sauf pour des mouvements de faible amplitude.  
Les bateaux qui doivent porter la signalisation prescrite aux paragraphes 1 à 3 de l'article 3.14 se sont pas autorisés à remorquer ou à être remorqués. Cela ne s'applique pas à l'utilisation de bateaux motorisés en tant que bateaux de renfort dans les zones de fort courant. Le bateau auxiliaire doit porter la signalisation prescrite aux paragraphes 1 à 3 de l'article 3.14 pour les marchandises dangereuses qui nécessitent le plus grand nombre de cônes ou de feux bleus.  
Les convois poussés ou les formations à couple comportant plusieurs bateaux motorisés conformes à l'article 1.01, I, paragraphe 2, ne sont autorisés que si les bateaux motorisés sont explicitement certifiés pour cet usage.

<i>Article du CEVNI</i>	<i>Disposition</i>
7.01	Il est interdit de placer des poteaux dans le chenal pour arrimer les bateaux en stationnement. Les bateaux en stationnement, les matériels flottants et le cas échéant les installations flottantes doivent être déplacés du chenal vers la berge ou vers un port si de la glace à la dérive recouvre en moyenne trois dixièmes de la largeur de la voie navigable ou si une couche de glace se forme dans la partie dormante de l'eau. Si ce n'est pas possible, ils doivent être amarrés dans des baies, des affluents ou des zones protégées du rivage de manière à empêcher qu'ils se détachent.
7.03	Si des pieux télescopiques sont utilisés : <ol style="list-style-type: none"> <li>a) L'arrimage du bateau doit être renforcé par une ancre ou par un câble qui l'amarre à la berge ; ou</li> <li>b) Le moteur principal doit fonctionner et quelqu'un doit être dans la timonerie.</li> </ol>
7.04	Les ancres, gabions et objets similaires ne peuvent être placés sur la berge qu'en cas d'urgence. Seuls les membres de l'équipage peuvent larguer les amarres ou remonter les ancres des bateaux en stationnement, sauf en cas d'urgence, où ils peuvent se faire aider par d'autres personnes.
7.08	Le paragraphe 1 s'applique aussi aux bateaux présentant des fuites (à l'exception des menues embarcations) forcés de stationner en dehors de ports ou de zones protégées similaires lorsque la navigation est interdite en raison du niveau élevé de l'eau et que les bateaux sont contraints de stationner en dehors de ports ou de zones protégées similaires en cas de glace. Les bateaux citernes en conformité avec le paragraphe 1 et les bateaux portant la signalisation prescrite à l'article 3.14 ne sont pas tenus de disposer de la garde suffisante à bord s'ils sont amarrés à un poste ayant un accès sécurisé depuis la berge et placé sous la surveillance d'un expert agréé par l'ADN. Le paragraphe 3 s'applique aussi aux autres bateaux ayant des passagers à bord. Une garde suffisante conformément aux paragraphes 1 à 3 ou la surveillance de plusieurs bateaux par une personne, prescrite au paragraphe 4, est autorisée si les bateaux amarrés sont proches les uns des autres et si un accès sécurisé à chacun des bateaux est garanti.
8.02	La notification mentionnée au paragraphe 1 a) doit se faire avant le début du voyage s'il commence dans le pays ou lors du passage de la frontière dans tous les autres cas. Celles qui concernent les paragraphes 1 b) à f) ne sont pas exigées.

## B. Belgique

15. Les dispositions supplémentaires suivantes s'appliquent.

<i>Article du CEVNI</i>	<i>Disposition</i>
1.09	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sauf indication contraire ou exemption concernant l'âge, un bateau ne peut être conduit que par une personne qualifiée et, dans le cas des automoteurs, ayant atteint l'âge de 16 ans, ou par quelqu'un qui est supervisé par une telle personne.</li> <li>2. Afin d'assurer la bonne conduite du bateau, la personne qui est à la barre doit être en mesure de recevoir et de donner toutes les informations et tous les ordres qui arrivent à la timonerie ou en partent. Elle doit en particulier être en mesure d'entendre les signaux sonores et avoir une vue suffisamment dégagée dans toutes les directions. Si ce n'est pas possible, elle doit pouvoir utiliser un moyen optique donnant sur un champ suffisant une image claire et sans déformation.</li> <li>3. Si des circonstances particulières l'exigent, une vigie ou un poste d'écoute doit être placé pour renseigner le marinier.</li> <li>4. La personne qui conduit le bateau doit se trouver à la place prévue pour cela dans la timonerie [debout ou assise]. Elle doit en tout temps être capable d'exécuter tous les mouvements nécessaires à la conduite et de garder fermement le bateau sous son contrôle.</li> <li>5. La capacité de jugement et d'action de la personne qui tient la barre du bateau ne doit pas être amoindrie par un état de fatigue ou d'intoxication.</li> </ol>

---

6.28, par. 7 b)	Pendant le remplissage et la vidange du sas et jusqu'au moment où la sortie est autorisée, les bateaux doivent être amarrés et la manœuvre des amarres doit être assurée de manière à empêcher tout choc contre les bajoyers, les portes et les dispositifs de protection ou contre les autres bateaux ou matériels flottants. D'autres variations sont applicables.
--------------------	---

---

### **C. Pays-Bas**

16. Une comparaison est en cours entre le Règlement de navigation intérieure des Pays-Bas et la quatrième édition révisée du CEVNI pour repérer des prescriptions supplémentaires.

### **D. Commission centrale pour la navigation du Rhin**

17. 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° 4, disponible en allemand, anglais et français.

### **E. Commission de la Moselle**

18. 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).

## **IV. Informations sur les différences ou les prescriptions supplémentaires par rapport au chapitre 10 du CEVNI révision 5**

### **A. Bélarus**

19. Les prescriptions fondamentales du chapitre 10 du CEVNI correspondent à celles de la législation du Bélarus. Toutefois, cette législation n'impose pas la présence à bord des bateaux d'un carnet de contrôle des huiles usagées et d'une attestation de déchargement rendant compte de l'élimination des déchets.

### **B. Belgique**

20. Ce chapitre n'a pas été adopté dans la législation belge. La Belgique est signataire de la Convention CDNI. Des prescriptions spéciales ont été introduites pour certains ports.

## Annexe

### Règles de navigation sur le bassin de la Save

#### « Chapitre 11

#### Prescriptions locales supplémentaires pour le secteur de l'embouchure de la Save

##### Article 11.01 – Définitions

Le secteur de l'embouchure de la Save correspond à la section de voie navigable comprise entre le km 0 et le km 11. Dans cette section navigable de la Save, la largeur du chenal, déterminée par les limites gauche et droite de son axe, est de 75 m. Le chenal est balisé par des panneaux et signaux flottants et côtiers.

##### Article 11.02 – Navigation

1. Les bateaux et convois, à l'exception des menues embarcations, ne doivent naviguer que dans le chenal, à une vitesse qui ne soit pas inférieure à 6 km/h ou supérieure à 15 km/h par rapport à la rive.
2. Les menues embarcations dont la vitesse est supérieure à 15 km/h par rapport à la rive ne doivent naviguer que dans le chenal à une vitesse qui ne dépasse pas 25 km/h et ont l'obligation de ne pas gêner la navigation des autres bateaux.
3. Les menues embarcations dont la vitesse ne dépasse pas 15 km/h par rapport à la rive ne doivent naviguer que dans la partie de la voie navigable qui se trouve en dehors du chenal le long de la rive gauche ou de la rive droite, sauf dans la section de la voie navigable qui longe la rive droite entre le km 0 et le km 3 + 200 ainsi que dans celui qui longe la rive gauche entre le km 9 et le km 11.
4. Les menues embarcations mentionnées au paragraphe 3 peuvent traverser le chenal mais seulement le plus rapidement possible et après avoir vérifié que les mouvements des autres bateaux leur permettent de le faire sans risque et sans que ces derniers doivent modifier leur trajectoire ou leur vitesse de manière abrupte.

##### Article 11.03 – Convois

Les dimensions des convois dans le secteur de l'embouchure de la Save sont limitées comme suit :

- a) La navigation vers l'aval est autorisée pour :
  - Les convois poussés ne portant pas la signalisation visée à l'article 3.14 dont la largeur ne dépasse pas 33 m et dont la longueur ne dépasse pas 120 m ;
  - Les convois poussés portant la signalisation visée à l'article 3.14 et constitués d'un pousseur et d'une rangée transversale de bateaux poussés dont la largeur ne dépasse pas 23 m et dont la longueur ne dépasse pas 120 m ;
  - Les convois remorqués ne portant pas la signalisation visée à l'article 3.14 et constitués d'un remorqueur et d'une rangée transversale de bateaux remorqués dont la largeur ne dépasse pas 33 m ;
  - Les convois remorqués portant la signalisation visée à l'article 3.14 et constitués d'un remorqueur et d'une rangée transversale de bateaux remorqués dont la largeur ne dépasse pas 23 m ;
  - Les formations à couple dont la largeur ne dépasse pas 23 m et dont la longueur ne dépasse pas 120 m.

- b) La navigation vers l'aval est autorisée pour :
- Les convois poussés ne portant pas la signalisation visée à l'article 3.14 dont la largeur ne dépasse pas 23 m et dont la longueur ne dépasse pas 200 m ;
  - Les convois poussés portant la signalisation visée à l'article 3.14 et constitués d'un pousseur et d'une rangée transversale de bateaux poussés dont la largeur ne dépasse pas 23 m et dont la longueur ne dépasse pas 120 m ;
  - Les convois remorqués ne portant pas la signalisation visée à l'article 3.14 et constitués d'un remorqueur et de deux rangées transversales de bateaux remorqués dont la largeur ne dépasse pas 23 m ;
  - Les convois remorqués portant la signalisation visée à l'article 3.14 et constitués d'un remorqueur et d'une rangée transversale de bateaux remorqués dont la largeur ne dépasse pas 23 m ;
  - Les formations à couple dont la largeur ne dépasse pas 23 m et dont la longueur ne dépasse pas 120 m.

#### **Article 11.04 – Rencontre et dépassement**

1. Rencontre et dépassement sont interdits sur le chenal entre le km 0 + 400 et le km 3 + 200 sauf pour les menues embarcations dont la vitesse est supérieure à 15 km/h par rapport aux rives.
2. Les bateaux et convois navigant vers l'amont dans le chenal doivent attendre que les bateaux et convois navigant vers l'aval déjà engagés sous le vieux pont ferroviaire du km 2 + 700, sur la voie navigable entre le km 0 + 200 et le km 0 + 400 près de la rive gauche, soient passés.

#### **Article 11.05 – Virage**

1. Les bateaux à passagers dont la longueur totale ne dépasse pas 110 m doivent virer à l'endroit indiqué au km 0 + 900. Les bateaux à passagers dont la longueur totale est égale ou supérieure à 110 m doivent virer au km 0 + 200.
2. Les bateaux et convois dont la longueur totale ne dépasse pas 140 m doivent virer dans le secteur compris entre le km 3 + 400 m et le km 3 + 700 m.

#### **Article 11.06 – Arrêt et ancrage**

1. L'arrêt et l'ancrage des bateaux et convois portant la signalisation visée à l'article 3.14 sont interdits dans le secteur de l'embouchure de la Save.
2. L'arrêt et l'ancrage des bateaux et convois ne portant pas la signalisation visée à l'article 3.14, à l'exception des menues embarcations, ne sont autorisés qu'entre le km 9 et le km 10 + 300 en dehors du chenal près de la rive gauche (le lieu d'arrêt recommandé).
3. L'arrêt et l'ancrage des menues embarcations n'est autorisé que de jour et en dehors du chenal entre le km 5 et le km 11 près de la rive gauche.

#### **Article 11.07 – Autres règlements**

1. La navigation dans le secteur de l'embouchure de la Save est interdite à tous les bateaux à passagers lorsque la hauteur d'eau à l'échelle de Belgrade est égale ou supérieure à +600.
2. La navigation des voiliers dans le secteur de l'embouchure de la Save n'est permise que dans les sections de la voie navigable désignées par les autorités compétentes.
3. La navigation des bateaux, à l'exception des menues embarcations, est interdite dans la branche de la voie navigable comprise entre les îles de Medica et de Velika Ciganlija.
4. Il est interdit de faire des vagues susceptibles d'endommager l'infrastructure, les bateaux et les autres structures se trouvant le long des berges.

5. Lorsque la hauteur d'eau à l'échelle de Belgrade est égale ou supérieure à +250 et lorsque trois bateaux sont amarrés au terminal passagers (km 0 + 700), le bateau du milieu est tenu de jeter l'ancre avant.
6. Les bateaux à passagers à bord desquels se trouvent des passagers ne sont pas autorisés à faire partie d'un convoi.
7. Les bateaux et convois, à l'exception des menues embarcations, qui sont partis du port d'hivernage de Bežanija (km 2 + 900) et qui naviguent vers l'aval doivent pénétrer dans le chenal de la manière la plus rapide et la plus sûre possible et naviguer vers l'amont jusqu'à l'aire de virage au km 3 + 500 puis, une fois le virage effectué, continuer à naviguer vers l'aval. Les conducteurs de ces bateaux doivent annoncer cette manœuvre par radio VHF sur le canal 16 (156.8 MHz) et émettre les signaux sonores requis.
8. Tous les bateaux qui sont équipés d'une installation de radiotéléphonie en ordre de marche conformément à l'article 4.04, paragraphe 2 doivent, lorsqu'ils s'approchent du km 0, du km 3, du km 7 et du km 11, communiquer sur le canal 16 les données suivantes :
- a) Leur nom ou leur devise ;
  - b) La composition et les dimensions du convoi ;
  - c) Leur position ;
  - d) Leur trajectoire et leur vitesse.
9. Les bateaux mentionnées à l'article 9 doivent communiquer sur le canal 16 (156.8 MHz) leurs intentions et leur parcours prévu lorsqu'ils entrent dans la Save ou en sortent, lorsqu'ils jettent l'ancre, lorsqu'ils abordent ou quittent des pontons, lorsqu'ils pénètrent dans les branches de Bežanija ou de Čukarica ainsi que lorsqu'ils se rencontrent ou se dépassent.

## B. Secteur de la Haute Save

### Article 11.08 – Définitions

Le secteur de la Haute Save correspond à la section de la voie navigable comprise entre le km 514 et le km 594.

### Article 11.09 – Interdiction de navigation

La navigation dans le secteur de la Haute Save est interdite à tous les bateaux à l'exception des bateaux publics<sup>2</sup>, comme suit :

- a) Entre le km 594 et le km 550, lorsque la hauteur d'eau à l'échelle de Crnac est égale ou supérieure à +710 ;
- b) Entre le km 550 et le km 514, lorsque la hauteur d'eau à l'échelle de Jasenovac est égale ou supérieure à +820.

### Article 11.10 – Convois

1. Les dimensions des convois dans le secteur de la Haute Save, lorsque la hauteur d'eau est égale ou inférieure à 0 à l'échelle de Crnac et égale ou inférieure à +50 à l'échelle de Jasenovac, sont limitées comme suit :

- a) La navigation vers l'aval est autorisée pour :
  - Les convois poussés dont la largeur ne dépasse pas 25 m et dont la longueur ne dépasse pas 120 m ;
  - Les convois remorqués constitués d'un remorqueur et d'une rangée transversale de bateaux remorqués dont la largeur ne dépasse pas 33 m ;

<sup>2</sup> Note du secrétariat : Il s'agit de bateaux appartenant aux pouvoirs publics ; ce terme est utilisé par les États membres de la Commission internationale du bassin de la Save.

- Les formations à couple dont la largeur ne dépasse pas 25 m et dont la longueur ne dépasse pas 120 m ;
- b) La navigation vers l'amont est autorisée pour :
- Les convois poussés dont la largeur ne dépasse pas 25 m et dont la longueur ne dépasse pas 120 m ;
  - Les convois remorqués constitués d'un remorqueur et de deux rangées transversales de bateaux remorqués dont la largeur ne dépasse pas 25 m ;
  - Les formations à couple dont la largeur ne dépasse pas 25 m et dont la longueur ne dépasse pas 120 m.
2. Les dimensions des convois dans le secteur de la Haute Save, lorsque la hauteur d'eau est supérieure à 0 à l'échelle de Crnac et supérieure à +50 à l'échelle de Jasenovac, sont limitées comme suit :
- a) La navigation vers l'aval est autorisée pour :
- Les convois poussés dont la largeur ne dépasse pas 25 m et dont la longueur ne dépasse pas 120 m ;
  - Les convois remorqués constitués d'un remorqueur et d'une rangée transversale de bateaux remorqués dont la largeur ne dépasse pas 45 m ;
  - Les formations à couple dont la largeur ne dépasse pas 25 m et dont la longueur ne dépasse pas 120 m ;
- b) La navigation vers l'amont est autorisée pour :
- Les convois poussés dont la largeur ne dépasse pas 25 m et dont la longueur ne dépasse pas 200 m ;
  - Les convois remorqués constitués d'un remorqueur et de trois rangées transversales de bateaux remorqués dont la largeur ne dépasse pas 25 m ;
  - Les formations à couple dont la largeur ne dépasse pas 25 m et dont la longueur ne dépasse pas 120 m.

## C. Secteur de la Kupa

### Article 11.11 – Définitions

Le secteur de la Kupa correspond à la section de la voie navigable sur la rivière Kupa comprise entre le km 0 et le km 5.

### Article 11.12 – Interdiction de navigation

La navigation dans le secteur de la Kupa est interdite à tous les bateaux à l'exception des bateaux publics lorsque la hauteur d'eau à l'échelle de Crnac est égale ou supérieure à +710.

### Article 11.13 – Convois

Les dimensions des convois dans le secteur de la Kupa sont limitées comme suit :

- a) La navigation vers l'aval est autorisée pour :
- Les convois poussés dont la largeur ne dépasse pas 12 m et dont la longueur ne dépasse pas 120 m ;
  - Les convois remorqués constitués d'un remorqueur et d'une rangée transversale de bateaux remorqués dont la largeur ne dépasse pas 12 m ;
  - Les formations à couple dont la largeur ne dépasse pas 20 m et dont la longueur ne dépasse pas 120 m ;

- b) La navigation vers l'amont est autorisée pour :
- Les convois poussés dont la largeur ne dépasse pas 12 m et dont la longueur ne dépasse pas 120 m ;
  - Les convois remorqués constitués d'un remorqueur et d'une rangée transversale de bateaux remorqués dont la largeur ne dépasse pas 12 m ;
  - Les formations à couple dont la largeur ne dépasse pas 20 m et dont la longueur ne dépasse pas 120 m.

## Chapitre 12

### Surveillance fluviale

#### Article 12.01 – Généralités

1. Dans ce chapitre :
  - a) Le terme "autorité compétente" désigne l'autorité responsable de la sécurité de la navigation ;
  - b) Le terme "avarie" désigne un événement extraordinaire qui survient dans la voie navigable mentionnée à l'article 1.00 du présent Règlement au cours de la navigation ou de l'exploitation d'un bateau, de la voie navigable ou d'objets s'y trouvant et qui provoque des victimes, des dommages corporels ou matériels ou de la pollution ;
  - c) Le terme "surveillance fluviale" désigne une série d'actions et de mesures prises par l'autorité compétente pour réglementer la navigation et contrôler le respect des réglementations en vigueur, en particulier des règles de navigation, les prescriptions techniques applicables aux bateaux, les règles relatives au transport des marchandises dangereuses, ainsi que les règles de protection des aides à la navigation (installations hydrauliques, signalisation des voies navigables et balisage des chenaux), des structures portuaires et de l'environnement.

#### Article 12.02 – Exercice de la surveillance fluviale

1. La surveillance fluviale est exercée sans aucune discrimination liée à la nationalité du bateau, à son port de départ ou d'arrivée, ni à aucun autre élément.
2. La surveillance fluviale est exercée par les autorités compétentes des Parties sur leurs territoires.
3. Sur les sections des voies navigables dont les rives relèvent de la souveraineté de deux Parties, la surveillance fluviale doit faire l'objet d'accords entre les deux Parties.
4. Une fois la surveillance menée à bien, l'autorité compétente rendra, conformément à la législation nationale, son rapport qui doit contenir les informations spécifiées à l'annexe 11. Une copie de ce rapport doit être remise à la Partie concernée.

#### Article 12.03 – Surveillance en cas d'avaries

1. Les autorités compétentes doivent sans délai venir à l'aide des bateaux en danger et ont, pour ce faire, le droit de mobiliser tout bateau se trouvant à proximité de celui qui a besoin d'aide. En cas d'avarie survenant sur une section de la voie navigable dont les rives relèvent de la souveraineté de deux Parties, les bateaux publics d'une Partie peuvent, à l'invitation du conducteur du bateau en danger, pénétrer sur le territoire de l'autre Partie pour venir en aide au bateau et à son équipage ainsi que pour transporter les équipes de secours, après en avoir informé l'autorité compétente la plus proche, l'autorité douanière et l'autorité de contrôle des frontières de l'autre Partie.

2. Le conducteur du bateau qui subit une avarie doit immédiatement le signaler à l'autorité compétente la plus proche. Sur une section de voie navigable dont les rives relèvent de la souveraineté de deux Parties, il doit immédiatement informer l'autorité compétente la plus proche quelle que soit la Partie dans laquelle elle se trouve. L'autorité compétente qui a reçu cette notification doit en informer l'autorité compétente de l'autre Partie qui est responsable de la sécurité de la navigation sur la section de la voie navigable où l'avarie s'est produite.

3. C'est à l'autorité compétente du pays riverain qu'incombe d'enquêter sur une avarie survenue dans ses eaux nationales de la voie navigable. Nonobstant le paragraphe 2, si l'avarie survient dans la section de la voie navigable dont les rives relèvent de la souveraineté de deux Parties, ce sont les autorités compétentes de ces deux Parties qui doivent enquêter conformément à l'accord qui existe entre elles.

4. L'enquête sur l'avarie doit être terminée le plus rapidement possible et ne doit pas retarder indûment le bateau ou l'équipage.

5. Les autorités compétentes doivent remettre une copie du rapport final aux Parties intéressées.

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

---