

Distr.: Restricted
1 June 2010

English/German/French only

Working Party on Inland Water Transport

**Working Party on the Standardization of Technical
and Safety Requirements in Inland Navigation**

Thirty-seventh session

Geneva, 16–18 June 2010

Item 2 of the provisional agenda

European Code for Inland Waterways

**Replies to UNECE Questionnaire on implementation of
CEVNI**

Submitted by the Moselle Commission

UNECE QUESTIONNAIRE ON IMPLEMENTATION OF CEVNI

I. Information on deviations from CEVNI in accordance with Chapter 9 “Regional and National Special Requirements”

Vorbemerkung:

Für den Vergleich wurde die Moselschiffahrtspolizeiverordnung (MoselSchPV) in der geltenden Fassung vom 01.09.2010 und die überarbeitete Fassung von CEVNI vom 16.11.2009 zu Grunde gelegt.

Article	Yes/No	Additional information
Chapter 1, “General provisions”		
With respect to Article 1.01 a) 5, does your Administration state in the ship’s certificate that the vessel is a high-speed vessel?	Nein	Es gibt keine Regelung für diese Art von Fahrzeugen in der MoselSchPV.
With respect to Article 1.01 a) 10, does your Administration use the term “small size craft” as a subcategory of “small craft”?	Nein	
With respect to Article 1.01 a) 10, does your administration use a different definition of “water bike”?	Nein	Es gibt keine Regelung für diese Art von Fahrzeugen in der MoselSchPV.
With respect to Article 1.02, does your administration waive the provisions of article 1.02 in case of certain assemblies of floating material and non-motorized vessels in certain side-by-side formations?	Nein	Für den Bereich der Mosel gibt es keine Ausnahmen für Zusammenstellungen schwimmender Materialien oder gekuppelte nicht motorisierte Fahrzeuge.
With respect to Article 1.09, does your administration prescribe other provisions concerning age for steering small craft?	Ja	Die Altersvorschrift gilt nicht für Kleinfahrzeuge ohne Maschinenantrieb. Die Regelung des CEVNI für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge auf der Mosel gilt nicht, da dort keine solchen Schiffe verkehren.
With respect to Article 1.10 paragraph 1, does your administration require other documents to be on board of the vessel, including but not limited to:		

Article	Yes/No	Additional information
(a) Certificate on the release of the logbooks;		Die MoselSchPV verlangt ebenfalls diese Bescheinigung.
(b) Certificate of installation and functioning of tachograph and its records as required;		Die MoselSchPV verlangt ebenfalls diese Bescheinigung.
(c) Radar certificate;		Die MoselSchPV verlangt ebenfalls dieses Patent.
(d) Certificate confirming installation and functioning of radar device and turn-and-bank indicator;		Die MoselSchPV verlangt ebenfalls diese Bescheinigung. Das Radarpatent muss nur mitgeführt werden, wenn nicht bereits auf der Patentkarte die Berechtigung zur Radarfahrt durch den Buchstaben R ausgewiesen ist.
(e) Radiotelephone certificate delivered according to the relevant international and regional agreements;		Die MoselSchPV verlangt ebenfalls dieses Zeugnis.
(f) Certificate on frequency allocation;		Die MoselSchPV verlangt ebenfalls dieses Zeugnis.
(g) Handbook on radiotelephony in inland navigation, (general part and regional part);		Die MoselSchPV verlangt ebenfalls dieses Dokument.
(h) A duly completed book of oil control;		Die MoselSchPV verlangt ebenfalls dieses Dokument.
(i) Certificate for boilers and auxiliaries for vessels;		Die MoselSchPV verlangt ebenfalls diese Dokumente.
(j) Certificate for liquefied gas installations;		Die MoselSchPV verlangt ebenfalls diese Bescheinigung.
(k) Certificate for electrical equipment;		Die MoselSchPV verlangt ebenfalls diese Dokumente.
(l) Verification certificate for portable fire extinguishers and fixed fire extinguisher installations;		Die MoselSchPV verlangt ebenfalls diese Bescheinigungen.
(m) Verification certificate for cranes;		Die MoselSchPV verlangt ebenfalls diese Bescheinigungen.
(n) The certificate referred to in sections 8.1.2.1, 8.1.2.2 and 8.1.2.3 of ADN;		Die MoselSchPV verlangt ebenfalls diese Dokumente

Article	Yes/No	Additional information
(o) Certificate confirming stability for the transport of containers;		Die MoselSchPV verlangt ebenfalls diese Dokumente.
(p) Certificate on duration and local boundary of the construction site, where the worksite craft is allowed to be used;		Die MoselSchPV verlangt ebenfalls diese Bescheinigung. Bei Baustellenfahrzeugen nach der RheinSchUO, auf denen weder ein Steuerhaus noch eine Wohnung vorhanden ist, brauchen die Schiffspapiere nach Nummer 1 Buchstabe a bis f nicht an Bord mitgeführt zu werden; diese müssen jedoch jederzeit im Bereich der Baustelle verfügbar sein.
(q) Copies of certificates for engines, including the type-approval document and the engine parameter protocol;		Die MoselSchPV verlangt ebenfalls diese Bescheinigungen.
(r) Certificates for mooring cables;		Die MoselSchPV verlangt ebenfalls diese Dokumente.
(s) Certificate confirming installation and functioning of the inland AIS equipment.		In der MoselSchPV gibt es <u>keine Regelung</u> zum Inland AIS.
Chapter 2, “Marks and Draught Scales on Vessels; Tonnage Measurement”		
With respect to Article 2.02, does your administration prescribe other provisions for small craft which are neither motorized nor sailing craft and for sailboards or small sailing craft less than 7 m long?	Nein	Es gibt keine Regelung für diese Art von Fahrzeugen in der MoselSchPV.
Chapter 3, “Visual Signals (Marking) on Vessels”		
With respect to section II of Chapter 3, does your administration waive the requirements for require vessels under way to carry day markings?	Ja	Die Tagesbezeichnung ist nicht für alle Fahrzeugarten auf der Mosel erforderlich. Folgende Typen müssen bei Tag ein Bezeichnung führen: - Schleppverbände (auf den Reeden brauchen Schleppverbände, die aus einem Fahrzeug mit

Article	Yes/No	Additional information
		<p>Maschinenantrieb und einer einzigen Anhanglänge bestehen, die Tageszeichnung nicht zu führen),</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schubverbände, - Fahrzeuge die gefährliche Güter transportieren, - Fahrzeuge, die mehr als 12 Fahrgäste befördern dürfen und deren Schiffskörper unter 20 m lang ist, - Fahrzeuge mit Vorschleusungsrecht, - manövrierunfähige Fahrzeuge in Fahrt. <p>Die Nachtbezeichnung muss allerdings bei schlechter Sicht geführt werden.</p>
<p>With respect to Article 3.08 paragraph 1, does your administration:</p> <p>(a) Prescribe other stern lights?</p>	Nein	
<p>(b) Prescribe a height of less than 5 meters prescribed in paragraph (a)?</p>	Ja	Die Höhe darf auf 4 m verringert werden, wenn die Länge des Fahrzeuges 40 m nicht überschreitet.
<p>With respect to Article 3.09 paragraph 1 (a), does your administration prescribe a height of less than 5 meters?</p>	Ja	Die Höhe darf auf 4 m verringert werden, wenn die Länge des Fahrzeuges 40 m nicht überschreitet (Verweis auf § 3.08 Nr. 1 Buchstabe a).
<p>With respect to Article 3.10 paragraph 1, does your Administration:</p> <p>(a) Prescribe the use of bright lights on narrow waterways?</p> <p>(b) Authorize the pusher to carry the masthead lights and the side lights?</p>	Nein	Diese Art von Wasserstraßen ist nicht relevant für die MoselSchPV.
	Nein	Die MoselSchPV bestimmt, dass sich die Topplichter auf dem Vorschiff des Fahrzeuges befinden müssen. Die Seitenlichter müssen sich auf dem breitesten Teil des Verbandes, möglichst nah beim schiebenden Fahrzeug befinden.
<p>With respect to Article 3.11, does your Administration consider a side-by-side formation whose greatest</p>		Auf der Mosel gelten die Bezeichnungsanforderungen mit Ausnahme der Seitenlichter für jedes der gekuppelten

Article	Yes/No	Additional information
dimensions do not exceed 110 m in length and 23 m in width as single motorized vessels?		Fahrzeuge. Fahrzeuge mit den vorgegebenen Maßen dürfen nicht auf der Mosel verkehren.
<p>With respect to Article 3.14 , does your Administration:</p> <p>(a) In the case of seagoing vessels operating only temporarily in inland navigation areas, authorize the use of the day and night signals prescribed in the Recommendations on the Safe Transport of Dangerous Cargoes and Related Activities in Port Areas adopted by the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization (by night an all-round fixed red light and by day flag "B" of the International Code of Signals), instead of the signals prescribed in paragraphs 1, 2 and 3 of the article?</p>	Nein	Dieser Fahrzeugtyp ist nicht relevant für die MoselSchPV.
(b) Prescribe red lights (or cones) instead of blue lights (or cones)?	Nein	
With respect to Article 3.16, does your Administration prescribe another marking?	Ja	<p>Die MoselSchPV sieht keine Tagbezeichnung für Fähren in Fahrt vor.</p> <p>Bei frei fahrenden Fähren sieht die MoselSchPV bei Nacht keine Topp- und Seitenlichter vor.</p> <p>Die Höhe des weißen Lichts kann verringert werden, wenn die Länge der Fähre <u>15 m</u> nicht überschreitet.</p>
With respect to Article 3.20 paragraph 4, does your Administration prescribe that small craft other than ship's boats does not need to carry the black ball by day?	Nein	Die MoselSchPV kennt in diesem Zusammenhang die Bezeichnung mit einem schwarzen Ball nicht.
With respect to Article 3.27, does your Administration prescribe a yellow scintillating light instead of the blue for fire-fighting and rescue vessels?	Nein	

Article	Yes/No	Additional information
Chapter 4, “Sound Signals; Radiotelephony; Navigation Devices”		
With respect to Article 4.01, does your Administration apply the harmonized national technical and operational requirements for radiotelephone installations on board inland navigation vessels in the framework of a Regional Arrangement based on the Radio Regulations of the International Telecommunication Union (ITU)?	Ja	In § 4.05 verweist die MoselSchPV auf die Richtlinie 1999/5/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. März 1999 über Funkanlagen und Telekommunikationsendeinrichtungen und die gegenseitige Anerkennung ihrer Konformität (ABI. EG Nr. L 91 S. 10). Auf die ITU wird nicht verwiesen. Eine interne Überprüfung wird noch durch der Polizeiausschuss der Moselkommission durchgeführt.
With respect to Article 4.06, does your Administration allow on certain inland waterways high-speed vessels to operate in daytime and at a visibility of 1km and more without being fitted with radar equipment and a rate-of-turn indicator?	Nein	Solche Fahrzeuge verkehren nicht auf der Mosel.
Chapter 5, “Waterway Signs and Marking”		
With respect to article 5.01 paragraph 2, does your Administration regulate navigation on certain sections by also using special signs at control posts?	Nein	Die Schifffahrt wird nicht mit speziellen Schifffahrtszeichen von Verkehrszentralen aus gelenkt.
Chapter 6, “Rules of the Road”		
With respect to Article 6.02, does your Administration prescribe specific rules applicable to small size craft?		§ 6.02 Nr. 2 MoselSchPV sieht folgende Ausnahmen vor: - § 6.04: Grundregeln beim Begegnen, - § 6.05: Ausnahmeregeln für zu Tal fahrende Fahrgastschiffe, die einen regelmäßigen Dienst versehen und zu Tal fahrende Schleppverbände, - § 6.07: Regeln zum Begegnen in engen Fahrwassern, - § 6.08 Nr. 1: Regeln beim Überholen und Begegnen auf Strecken, die gekennzeichnet sind,

Article	Yes/No	Additional information
		<p>- § 6.10: Regeln beim Überholen, - § 6.11: Regeln bei Überholverbot, - § 6.12: Regeln bei Strecken mit vorgeschriebenem Kurs.</p> <p>In § 6.02a der MoselSchPV gibt es noch zusätzliche Ausnahmen, die nicht in CEVNI vorkommen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kleinfahrzeuge mit Maschinenantrieb müssen Kleinfahrzeugen ohne Maschinenantrieb ausweichen. 2. Kleinfahrzeuge, die weder mit einer Antriebsmaschine noch unter Segel fahren, müssen unter Segel fahrenden Kleinfahrzeugen ausweichen. 3. Zwei Kleinfahrzeuge mit Maschinenantrieb, deren Kurse sich derart kreuzen, dass die Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, müssen einander wie folgt ausweichen: <ul style="list-style-type: none"> - wenn sie sich auf entgegengesetzten oder fast entgegengesetzten Kursen nähern, muss jedes seinen Kurs nach Steuerbord so ändern, dass es an der Backbordseite des anderen vorbeifährt; - wenn sich ihre Kurse kreuzen, muss dasjenige ausweichen, welches das andere an seiner Steuerbordseite hat; die §§ 6.13, 6.14 und 6.16 werden dadurch nicht berührt. 4. Zwei Kleinfahrzeuge unter Segel, deren Kurse sich derart kreuzen, dass die Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, müssen einander wie folgt ausweichen: <ul style="list-style-type: none"> - wenn sie den Wind nicht von derselben Seite haben, muss das Fahrzeug, das den Wind von Backbord hat, dem anderen ausweichen; - wenn sie den Wind von derselben Seite haben, muss

Article	Yes/No	Additional information
		<p>das luvseitige Fahrzeug dem leeseitigen Fahrzeug ausweichen;</p> <p>- wenn ein Fahrzeug mit Wind von Backbord ein Fahrzeug in Luv sichtet und nicht mit Sicherheit feststellen kann, ob das andere Fahrzeug den Wind von Backbord oder von Steuerbord hat, muss es dem anderen ausweichen.</p> <p>Ein unter Segel fahrendes Kleinfahrzeug überholt ein anderes unter Segel fahrendes Kleinfahrzeug auf der Luvseite. Luvseite ist diejenige Seite, die dem gesetzten Großsegel gegenüber liegt.</p> <p>5. Ein unter Segel fahrendes Kleinfahrzeug am Wind darf nicht derart kreuzen, dass es ein anderes Kleinfahrzeug, das das an seiner Steuerbordseite gelegene Ufer anhält, zum Ausweichen zwingt.</p> <p>6. Unbeschadet der §§ 1.04, 1.06, 6.20 und 8.01a müssen Kleinfahrzeuge mit Maschinenantrieb vor Badeufern und Zeltplätzen ihre Geschwindigkeit rechtzeitig vermindern, jedoch nicht unter das Maß ihrer Steuerfähigkeit, so dass Personen im oder auf dem Wasser nicht gefährdet werden. Durch die Fahrweise der Kleinfahrzeuge darf kein anderer gefährdet oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt werden. Unbeschadet ergänzender Vorschriften der Moseluferstaaten und außerhalb der durch das Tafelzeichen E.22 freigegebenen Wasserflächen müssen Wassermotorräder einen klar erkennbaren Geradeauskurs einhalten.</p>

Article	Yes/No	Additional information
With respect to Article 6.04, does your Administration prescribe special exceptions to the rules on the meeting of the vessels?	Ja	Die Ausnahmeregelungen sind in § 6.05 MoselSchPV aufgeführt. In CEVNI ist geregelt, dass bei Kollisionsgefahr zweier sich begegnender Schiffe, beide Steuerbord fahren sollen, um an Backbord des Anderen vorbeifahren zu können. Diese Regelung gibt es nicht in der MoselSchPV.
With respect to Article 6.05, does your Administration prescribe special rules for the meeting of the vessels?	Ja	Die Ausnahmeregelungen sind die gleichen in CEVNI und der MoselSchPV. In CEVNI gibt es eine zusätzliche Regelung (Nr. 6), die besagt, dass Bergfahrer, wenn sie feststellen, dass eine durch den Talfahrer gewünschte Route gefährlich sein könnte, eine Reihe von sehr kurzer Töne von sich geben müssen, damit beide Fahrer alle Maßnahmen einleiten können, um die Gefahr abzuwenden.
With respect to Article 6.08, does your Administration prescribe that, if the signs referred to in paragraph 2 above cannot be displayed, vessels shall stop and wait until authorization to proceed is given by representatives of the competent authorities?	Nein	
With respect to Article 6.11 paragraph (b), does your Administration stipulate an exception for the situation when one of the convoys is a side-by-side formation whose maximum dimensions do not exceed 110 m x 23 m?	Nein	In der MoselSchPV wird keine Angabe zur Breite gemacht. Die nutzbare Breite der Moselschleusen ist auf 12 m festgelegt.
With respect to Article 6.22 bis, does your Administration prescribe special rules for navigation when passing floating equipment at work or grounded or sunken vessels, and vessels whose ability to manoeuvre is limited?	Ja	Die Bestimmungen sind die gleichen. Diese gelten in CEVNI jedoch auch für eingeschränkt manövrierfähige Fahrzeuge.

Article	Yes/No	Additional information
With respect to Article 6.23 paragraph 2 (b), does your Administration prohibit the use of longitudinal cable?		Diese Art von Kabel wird in der MoselSchPV nicht genannt. Aktuell laufen im Polizeiausschuss der Moselkommission Diskussionen zu diesem Thema.
With respect to Article 6.24-6.26, does your Administration prescribe special rules for the passage under bridges?	Ja	Lediglich § 6.26 ist unterschiedlich. In CEVNI sind dort die Regeln für bewegliche Brücken bestimmt, in der MoselSchPV die Durchfahrt der Bootschleusen und -gassen.
With respect to Article 6.27, does your Administration prescribe special rules for the passage through weirs?	Ja	In der MoselSchPV ist verankert, dass die Durchfahrt der Wehre verboten ist.
With respect to Article 6.28, does your Administration prescribe special rules for the passage through locks?	Ja	Fahrzeuge, die die Schleuse nicht durchfahren wollen, dürfen laut MoselSchPV nicht in die Schleusenvorhäfen einfahren. Fahrzeuge oder Verbände, die außerhalb der Vorhäfen auf Schleusung warten, dürfen zum Erreichen der Dalben in den Vorhäfen überholt werden. Der Schleusenrang der überholten Fahrzeuge oder Verbände wird dadurch nicht geändert. Die MoselSchPV beinhaltet auch Regeln, die speziell auf die Charakteristika einiger Moselschleusen angepasst sind. In CEVNI gib es Sonderregelungen für Kleinfahrzeuge und Schnellboote.
With respect to Article 6.28 bis, does your Administration prescribe special rules for entering and leaving locks?	Nein	
With respect to Article 6.30, does your Administration prescribe other general rules for navigation in visibility of less than 1 km?	Nein	Lediglich § 6.30 Nr. 4 des CEVNI kommt in der MoselSchPV nicht vor.
With respect to Article 6.32, does your Administration: a) Waive the provision on giving the three-tone		Nicht relevant für die MoselSchPV.

Article	Yes/No	Additional information
signal or apply it only on certain waterways?		
b) Prescribe additional provisions for vessels navigating by radar?		Idem
With respect to Article 6.33, does your Administration prescribe that a vessel carrying the boatmaster of a convoy shall sound two long blasts?	Nein	Die Regelungen sind identisch.
Chapter 8, "Signalling and reporting requirements"		
With respect to Article 8.02 paragraph 4, does your Administration require that, if the vessel has stopped, all engines and auxiliary machinery must be stopped or unplugged?	Nein	In § 9.05 MoselSchPV wird dies nicht verlangt.

II. Information on deviations from articles of Chapters 1-8 of CEVNI, other than those listed in Chapter 9, if any

§ 1.01 MoselSchPV/CEVNI

- In der MoselSchPV wird in den Buchstaben t, u und v bei den Anforderungen an Lichter auf europäische Normen verwiesen.
- Die MoselSchPV verweist auf ADNR und nicht auf ADN.

§ 1.02, Nr. 7 MoselSchPV/CEVNI

In der MoselSchPV gibt es eine zusätzliche Bestimmung.

Es ist einem Schiffsführer nicht nur verboten ein Schiff bei Übermüdung und Einwirkung von Alkohol, sondern auch bei Einwirkung von Medikamenten, Drogen oder anderen Gründen zu fahren. Bei einer Menge von 0,25 mg/l oder mehr Alkohol in der Atemluft oder bei einer Blutalkoholkonzentration von 0,5 oder mehr Promille oder einer Alkoholmenge im Körper, die zu einer solchen Atem- oder Blutalkoholkonzentration führt, ist dem Schiffsführer verboten, das Fahrzeug zu führen (**diese Regelung gilt auch für die Mitglieder der diensttuenden Besatzung**, § 1.03, Nr. 4 MoselSchPV).

§ 1.07 MoselSchPV/CEVNI

- Unter Nr. 1 werden spezielle Bestimmungen zur Abladetiefe von Kanalpenichen angeführt.
- Wird während der Fahrt die unmittelbare Sicht nach hinten eingeschränkt, kann dies durch ein optisches Hilfsmittel ausgeglichen werden, das in einem ausreichenden Blickfeld ein klares und unverzerrtes Bild liefert. Ist beim Durchfahren von Brücken oder Schleusen infolge der Ladung keine ausreichende unmittelbare Sicht nach vorne möglich, kann dies während der Durchfahrt durch den Einsatz von Flachspiegelperiskopen, Radargeräten oder eines Ausguckes, der in ständiger Verbindung mit dem Steuerhaus steht, ausgeglichen werden.
- In der MoselSchPV gibt es keine Bestimmungen für Schiffe deren Breite 15 m überschreitet.
- In der MoselSchPV wird kein Verweis auf Schnellboote gemacht.

§ 1.08 MoselSchPV/CEVNI

- In CEVNI gibt es Ausnahmebestimmungen für Schubverbände.
- Die Bestimmungen der Nr. 3 und 4 des CEVNI (Verweis auf die Resolution Nr. 61) werden in dieser Form nicht in der MoselSchPV aufgenommen. Dort folgt ein Verweis auf die Bestimmungen der RheinSchUO.

§ 1.10 MoselSchPV/CEVNI

Zusätzliche Dokumente, die in der MoselSchPV vorgesehen sind:

- das Schiffsattest,
- das Schiffspatent,
- Bescheinigung über das Vorschleusungsrecht,

- der für das Fahrzeug mit einer Länge über 110,00 m, ausgenommen Fahrgastschiffe, in § 22a.05 Nr. 2b, der jeweils geltenden Fassung der RheinSchUO geforderten Nachweis einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft über die Schwimmfähigkeit, die Trimmlage und die Stabilität der getrennten Schiffsteile, der auch eine Aussage darüber enthalten muss, ab welchem Beladungszustand die Schwimmfähigkeit der beiden Teile nicht mehr gegeben ist,
- die von dem jeweiligen Stromabschnitt zuständigen Behörden erteilten und am 31.12.2009 gültigen Sondererlaubnisse für Fahrzeuge über 110,00 m bis 135,00 m Länge, die nicht die Bedingungen des § 8.01 Nr. 2 oder 3 MoselSchPV erfüllen, sowie die Sondererlaubnisse nach § 8.01 Nr. 5 MoselSchPV.

Eine Auflistung mancher Dokumente, die in der MoselSchPV verlangt werden, sind in dem neuen Kapitel 9 des CEVNI (Sonderregelungen) aufgelistet.

Eine weitere Abweichung betrifft das Mitführen der Schiffspapiere „Typengenehmigungsbogen“ und „Motorenparameterprotokoll“. Auf diese kann verzichtet werden, wenn zusätzlich die Typengenehmigungsnummer nach Anlage J Teil I Nr. 1.1.3 RheinSchUO oder anderen gleichwertigen Vorschriften der Moseluferstaaten auf der Metalltafel angebracht ist.

§ 1.12 MoselSchPV/CEVNI

Die MoselSchPV gibt noch präzisere Anweisungen zur Position der aufgeholten Anker. Diese dürfen nicht unter den Boden oder den Kiel des Fahrzeugs reichen.

§ 1.15 MoselSchPV/CEVNI

In § 1.15 Nr. 2 CEVNI werden noch zusätzliche Bestimmungen zum Verbot des Einleitens von ölhaltigem Abfall angegeben.

§ 1.16 MoselSchPV/CEVNI

In der MoselSchPV gibt es eine zusätzliche Bestimmung, die besagt, dass sich jeder Beteiligte nach einem Schiffsunfall über die Unfallfolgen zu vergewissern hat und die Feststellung seiner Person, seines Fahrzeugs und der Art seiner Beteiligung am Unfall zu ermöglichen hat. Beteiligt an einem Schiffsunfall ist jeder, dessen Verhalten nach den Umständen des Unfalls beigetragen haben kann.

§ 1.18 MoselSchPV/CEVNI

In der MoselSchPV sind weitere Bestimmungen verankert (Nr. 3 und 4).

Für die Pflicht zur Beseitigung festgefahrener oder gesunkener Fahrzeuge, Schwimmkörper oder verlorener Gegenstände aus dem Flussbett gelten die nationalen Vorschriften.

Die zuständige Behörde kann die Beseitigung unverzüglich vornehmen, wenn sie nach ihrem Ermessen keinen Aufschub duldet.

§ 1.20 MoselSchPV/CEVNI

Die Bestimmungen des CEVNI sind weiter gefasst. Es wird festgelegt welche Rechte die zuständigen Behörden in speziellen Fällen haben (Schiffsführer unter Alkoholeinfluss, abgelaufenes Zertifikat, usw.).

§ 1.21 MoselSchPV/CEVNI

In der MoselSchPV § 1.21 Nr. 2, 3 und 4 werden Bestimmungen für spezielle Fahrzeuge festgelegt (Amphibienfahrzeuge, Mehrzweckfahrzeuge der deutschen Bundeswehr, Militärfahrzeuge, sowie Wasserflugzeuge und Flugboote).

§ 1.22 MoselSchPV/CEVNI

In der MoselSchPV wird präzisiert, wann Anordnungen vorübergehender Art erteilt werden können.

§ 1.24 – 1.27 MoselSchPV

Es gibt kein Pendant dazu in CEVNI.

§ 1.24 MoselSchPV: Anwendbarkeit der Verordnung auf Häfen, Lade- und Löschplätze

§ 1.25 MoselSchPV: Laden, Löschen und Leichtern

§ 1.26 MoselSchPV: Sonderrechte der Fahrzeuge der Überwachungsbehörden

§ 1.27 MoselSchPV: Anordnungen, Erlaubnisse und Genehmigungen

§ 2.01 MoselSchPV/CEVNI

- Laut MoselSchPV § 2.01 Nr. 1 und 2 müssen die einheitliche europäische Schiffsnummer und die amtliche Schiffsnummer ebenfalls am Schiff angebracht sein.

- Darüber hinaus ist in § 2.01 Nr. 4 MoselSchPV eine Ausnahmeregelung für Kanalpenichen vorgesehen.

- In § 2.01 Nr. 4 CEVNI gibt es Bestimmungen für Seeschiffe, die nicht auf der Mosel vorkommen.

In § 2.01 Nr. 5 CEVNI wird festgelegt, dass Fahrzeuge mit Besatzung, die tagsüber fahren, ihre Flagge zeigen müssen.

§ 2.04 MoselSchPV/CEVNI

- In CEVNI wird auf die Resolution Nr. 61 verwiesen. In der MoselSchPV werden auf die Bestimmungen des Rheins verwiesen.

- In der MoselSchPV gibt es zusätzlich Bestimmungen für Kanalpenichen.

§ 2.05 MoselSchPV/CEVNI

- In der MoselSchPV werden zusätzliche Angaben zur Kennzeichnung der Schiffsanker gemacht.

- Die Bestimmungen gelten nicht für Fahrzeuge, die nur ausnahmsweise die Mosel befahren.

§ 3.01 MoselSchPV/CEVNI

- In § 3.01 Nr. 3 bis 5 MoselSchPV werden zusätzliche Bestimmungen für Schubverbände und auf Schleusung wartende Schiffe beschrieben.
- In CEVNI gibt es eine zusätzliche Definition von „Höhe“.

§ 3.02 MoselSchPV/CEVNI

Die MoselSchPV gibt weitere Angaben zu Signalleuchten, sowie zur Nachtbezeichnung an.

§ 3.06 CEVNI

Es gibt keinen Pendant zu diesem Artikel aus CEVNI, der die Notfalllichter näher bestimmt.

§ 3.08 MoselSchPV/CEVNI

In der MoselSchPV wird nicht auf Schnellboote verwiesen, da diese die Mosel nicht befahren.

§ 3.09 MoselSchPV/CEVNI

- § 3.09 Nr. 5 MoselSchPV bestimmt, dass Schleppverbände, die aus einem Fahrzeug mit Maschinenantrieb und einen einzigen Anhanglänge bestehen, auf den Reeden die Tagesbezeichnung nicht führen müssen.
- In § 3.09 Nr. 6 CEVNI werden Bestimmungen für Seeschiffe beschrieben, die in der MoselSchPV nicht vorkommen.

§ 3.10 MoselSchPV/CEVNI

- In der MoselSchPV gibt es zwei Zusätze (§ 3.10 Nr. 2): Schubverbände, die durch 2 schiebende Fahrzeuge nebeneinander fortbewegt werden, müssen bei Nacht Hecklichter nach Nr. 1 c) Ziffer I auf dem steuerbordseitigen schiebenden Fahrzeug führen; das andere schiebende Fahrzeug ein Hecklicht gemäß Nr. 1 c) Ziffer II.
- Ein weiterer Zusatz befindet sich in § 3.10 Nr. 4 MoselSchPV: Wird ein Schubverband bei Tag geschleppt, muss das schiebende Fahrzeug einen gelben Ball an einer geeigneten Stelle und so hoch, dass es von allen Seiten sichtbar ist, mit sich führen.
- Darüber hinaus wird in der MoselSchPV bei den Hecklichtern angegeben, dass sie weiß sein müssen.
- In CEVNI gibt es zusätzlich Bestimmungen zum Durchfahren von Brücken und Schleusen (§ 3.10 Nr. 3 CEVNI).
- In CEVNI wird definiert was isolierte motorisierte Fahrzeuge sind, nämlich Schubverbände, die 110 x 12 m nicht überschreiten, und welche Bestimmungen für sie gelten (§ 3.10 Nr. 5 CEVNI).

§ 3.11 MoselSchPV/CEVNI

In CEVNI gibt es weitere Bestimmungen (Nr. 2 und 3), die nicht in der MoselSchPV aufgeführt werden.

§ 3.12 MoselSchPV/CEVNI

In CEVNI gibt es weitere Bestimmungen (Nr. 2 und 3), die nicht in der MoselSchPV aufgeführt werden.

§ 3.13 MoselSchPV/CEVNI

- In der MoselSchPV gibt es weitere Bestimmungen für Kleinfahrzeuge unter Segeln (§ 3.13 Nr. 6).
- In CEVNI gibt es zusätzliche Bestimmungen für Kleinfahrzeuge, die weniger als 7 m lang sind (§ 3.13 Nr. 2 und Nr. 5 letzter Abschnitt) und für die Durchfahrt einer Brücke oder einer Schleuse (§ 3.13 Nr. 7 CEVNI).

§ 3.14 MoselSchPV/CEVNI

- Die MoselSchPV spricht in diesem Artikel von Fahrzeugen in Fahrt, die gefährliche Güter transportieren.
- In CEVNI wird auf ADN verwiesen, in der MoselSchPV auf ADNR.

§ 3.17 MoselSchPV/CEVNI

- In CEVNI wird darauf verwiesen, dass die Bezeichnung bei Tag geführt werden muss.
- Die MoselSchPV beschreibt in diesem Artikel Fahrzeuge in Fahrt, die einen Vorrang besitzen.

§ 3.18 MoselSchPV/CEVNI

- Die MoselSchPV beschreibt in diesem Artikel die Bezeichnung für manövrierunfähige Fahrzeuge in Fahrt.
- Die Bestimmungen zu den Tageskennzeichen sind unterschiedlich. In der MoselSchPV kann auch ein Schallzeichen gegeben und die Flagge kann durch eine Tafel ersetzt werden. In CEVNI können zwei schwarze Bälle als Zeichen benutzt werden.
- Bei der Nachtbezeichnung gibt es in CEVNI die Möglichkeit zwei rote Flaggen zu setzen, Möglichkeit die es nicht in der MoselSchPV gibt.
- Bei der Nachtzeichnung gibt es in CEVNI für Kleinfahrzeuge eine andere Kennzeichnung.

§ 3.20 MoselSchPV/CEVNI

- In der MoselSchPV gibt es keine Bestimmungen zur Tageskennzeichnung von stillliegenden Fahrzeugen (§ 3.20 Nr. 1 CEVNI).
- Für Kleinfahrzeuge sieht die MoselSchPV keine Tageskennzeichnung (§ 3.20 Nr. 3 CEVNI), für Verbände keine Regelung vor (§ 3.20 Nr. 2 CEVNI).
- In der MoselSchPV sind die Regelungen, wann keine Bezeichnung zu führen ist, etwas präziser.

§ 3.26 MoselSchPV/CEVI

- Die Bestimmungen für die Ankerkabel und -ketten weichen etwas ab. In CEVNI sind sie in § 3.26 Nr. 3 geregelt, die MoselSchPV regelt es in § 3.26 Nr. 1 und 3.
- Die MoselSchPV beschreibt in diesem Artikel die Bestimmungen für Fahrzeuge, Schwimmkörper, schwimmende Anlagen und Anker. Eine zusätzliche Bestimmung (§ 3.26 Nr. 1) besagt, dass stillliegende Fahrzeuge, deren Anker so ausgeworfen sind, dass die Anker, Ankerkabel oder Ankerketten die Schifffahrt gefährden können, ein von allen Seiten sichtbares zusätzliches weißes gewöhnliches Licht

etwa 1,00 m unter dem Licht nach § 3.20 Nr. 1 oder, wenn zwei Stilliegelichter gesetzt sind, unter dem Licht, das dem Anker am nächsten liegt, zusätzlich zu den anderen nach dieser Verordnung vorgeschriebenen Lichtern bei Nacht führen müssen.

§ 3.30 MoselSchPV/CEVNI

Die vorgesehenen Zeichen sind nicht die Gleichen. CEVNI führt mehr Möglichkeiten auf.

§ 3.34 bis 3.38 CEVNI

§ 3.34 – Additional marking for vessels whose ability to manoeuvre is limited

§ 3.35 – Additional marking for vessels engaged in fishing

§ 3.36 – Additional marking for vessels used for underwater diving

§ 3.37- Additional marking for vessels engaged in minesweeping

§3.38 – Additional marking for vessels on pilotage service

Diese Artikel werden in der MoselSchPV nicht aufgenommen.

§ 4.06 MoselSchPV/CEVNI

- Die MoselSchPV verweist auf Bestimmungen der RheinSchUO.

- In CEVNI werden auch Bestimmungen für Schnellboote beschrieben.

§ 4.07 CEVNI (Inland Automatic Identification System Equipment)

Dieser Artikel wird in der MoselSchPV nicht aufgenommen.

§ 5.03 CEVNI (Use of signs and markings)

Dieser Artikel wird in der MoselSchPV nicht aufgenommen.

§ 6.01 bis 6.01a CEVNI (Definitions + High-speed vessels)

Diese Artikel werden in der MoselSchPV nicht aufgenommen.

§ 6.01 MoselSchPV (Fahrt unter Segel)

Die MoselSchPV sieht einen Artikel für Fahrten unter Segel vor.

§ 6.03 MoselSchPV/CEVNI

CEVNI sieht vor, dass ein Fahrzeugführer im Notfall auch Schallsignale von sich geben kann (§ 6.03 Nr. 4).

§ 6.03a CEVNI (Crossing)

Dieser Artikel wird in der MoselSchPV nicht aufgenommen.

§ 6.05 MoselSchPV/CEVNI

- In der MoselSchPV werden die Bestimmungen Nr. 1, 6 und 7 CEVNI nicht übernommen.
- In § 6.05 Nr. 1 MoselSchPV ist die höchstzulässige Fahrgastanzahl exakt chiffriert (300).

§ 6.06 CEVNI (Meeting: high speed vessels)

Dieser Artikel wird in der MoselSchPV nicht aufgenommen.

§ 6.07 MoselSchPV/CEVNI

In CEVNI gibt es zusätzliche Regelungen für Wasserstraßen, auf denen die Richtung (Berg und Tal) nicht definiert sind. Dies ist nicht relevant für die Mosel.

§ 6.10 MoselSchPV/CEVNI

- In CEVNI gibt es zusätzliche Bestimmungen für Kleinfahrzeuge und unter Segel fahrende Fahrzeuge (Nr. 6 und 7).
- CEVNI bestimmt (§ 6.10 Nr. 3), dass beim Überholen Schallsignale getätigt werden.

§ 6.13 MoselSchPV/CEVNI

In CEVNI gibt es zusätzliche Bestimmungen für Kleinfahrzeuge (Nr. 4) und für Schiffe, die gegen den Strom fahren (Nr. 2).

§ 6.16 MoselSchPV/CEVNI

- § 6.16 Nr. 6 und 7 CEVNI werden nicht in der MoselSchPV berücksichtigt.
- In § 6.16, Nr. 2 CEVNI werden Fähren von dieser Bestimmung ausgenommen.
- Die Kennzeichnung beim Verbot der Einfahrt in einen Hafen ist etwas unterschiedlich (Pfeil).

§ 6.21 MoselSchPV/CEVNI

- CEVNI hat spezielle Bestimmungen für Schubschiffe und Schubleichter.
- In der MoselSchPV gibt es spezielle Bestimmungen je nach Abmessungen der Schubverbände und gekuppelten Fahrzeugen (Nr. 1 und 2) sowie auf welcher Seite sich das Fahrzeug mit Maschinenantrieb befinden muss (Nr. 3).

6.21bis CEVNI / § 8.05 MoselSchPV

CEVNI gibt präzise Bestimmungen an.

In der MoselSchPV ist verankert, dass Schubleichter außerhalb eines Schubverbandes nur auf kurzen Strecken und mit Erlaubnis der Behörden fahren können.

§ 6.22 MoselSchPV/CEVNI

Die MoselSchPV ist präziser. Sie gibt an, welche Tafelzeichen zu setzen sind, sowie welche Sonderbestimmungen für Wassersportfahrzeuge und gesperrte oder eingeschränkte Wasserflächen gelten.

§ 6.29 MoselSchPV (Reihenfolge der Schleusungen)

Dieser Artikel beschreibt moselspezifische Bestimmungen für die Schleusung.

§ 6.31 MoselSchPV/CEVNI

- Die Bestimmungen zu den Glockenschlägen sind etwas unterschiedlich.
- In der MoselSchPV (§ 6.31 Nr. 3) gilt eine Ausnahme für die Schubverbände und gekuppelten Fahrzeuge.

§ 6.33 MoselSchPV/CEVNI

In CEVNI gibt es eine Ausnahmeregel für Fähren.

6.34 bis 6.37 CEVNI

Article 6.34 – Special priorities

Article 6.35 – Water skiing and similar activities

Article 6.36 – Conduct of, and in respect of, fishing vessels

Article 6.37 – Conduct of, and in respect of, underwater divers

Diese Artikel werden in der MoselSchPV nicht aufgenommen.

§ 7.01 MoselSchPV/CEVNI

§ 7.01 Nr. 2 MoselSchPV sind moselspezifische Bestimmungen.

§ 7.02 MoselSchPV/CEVNI

- In der MoselSchPV gibt es eine spezielle Bestimmung für die Vorhäfen (Nr. 1 m).
- In CEVNI gibt es eine Bestimmung für Schleusen (Nr.1 l).

§ 7.06 MoselSchPV/CEVNI

- In der MoselSchPV gibt es eine Zusatzbestimmung (Nr. 2). Die Liegestellen befinden sich normalerweise auf der Seite der Wasserstraße auf der das Tafelzeichen steht und vom Ufer aus belegt ein Fahrzeug neben dem anderen die Stelle. In CEVNI ist nur auf dieser Seite das Liegen möglich.

§ 7.08 MoselSchPV/CEVNI

In CEVNI gibt es spezielle Bestimmungen für Fahrzeuge, die im Kanal liegen und für Tankschiffe (Nr. 1), für den Transport von gefährlichen Gütern (Nr. 2) sowie für Fahrgastschiffe (Nr. 3).

§ 8.02 CEVNI / § 9.05 MoselSchPV

- In der MoselSchPV werden moselspezifische Bestimmungen angegeben (Nr. 2, 6 und 7).
- Darüber hinaus gibt es Unterschiede beim Verweis auf ADN/ADNR, und die einheitliche europäische Schiffsnummer.
- In CEVNI sind von dieser Bestimmung auch Fahrzeugtypen betroffen, die es auf der Mosel nicht gibt (Containertransporte z.B.).

III Information on additional requirements complementing Chapters 1-8 of CEVNI, if any

Kapitel 8 Zusatzbestimmungen

- 8.01 Höchstabmessungen der Fahrzeuge und Verbände
- 8.01a Fahrgeschwindigkeit
- 8.02 Geschleppte und schleppende Schubverbände
- 8.03 Schubverbände, die andere Fahrzeuge als Schubleichter mitführen
- 8.04 Schubverbände, die Trägerschiffsleichter mitführen
- 8.06 Kupplungen der Schubverbände
- 8.07 Sprechverbindung auf Verbänden sowie Fahrzeuge deren Länge 110,00 m überschreitet
- 8.08 Begehbarkeit der Schubverbände
- 8.11 Sicherheit an Bord von Fahrgastschiffen
- 8.12 Anlegstellen für Fahrgastschiffe

Kapitel 9 Besondere Regeln für die Fahrt und das Stillliegen

- 9.01 Fahrbeschränkungen
- 9.02 Durchfahrt durch die Schleuse Metz außerhalb der Betriebszeiten
- 9.03 Verkehrsregelung im Unterkanal der Koblenzer Schleusen
- 9.04 Fahrt von Schubverbänden in der Moselmündung

Kapitel 10 Beschränkung der Schifffahrt bei Hochwasser

10.01 Hochwassermarken

10.02 Regeln für die Fahrt, wenn die Hochwassermarken erreicht oder überschritten sind

Kapitel 11 Gewässerschutz und Abfallbeseitigung auf Fahrzeugen

11.06 Sorgfaltspflicht beim Bunkern

Die Artikel 11.01 bis 11.09 (außer 11.06) MoselSchPV werden im Kapitel 10 CEVNI aufgeführt.

QUESTIONNAIRE DE LA CEE ONU SUR LA MISE EN ŒUVRE DU CEVNI

I. Renseignements sur les prescriptions spéciales qui s'écartent des dispositions du CEVNI, conformément au chapitre 9 intitulé «Prescriptions régionales et nationales spéciales»

Remarque :

Pour cette comparaison, le Secrétariat de la Commission de la Moselle s'est appuyé sur la version valable au 1^{er} septembre 2010 du Règlement de Police pour la Navigation de la Moselle (RPNM) ainsi que sur la version retravaillée du CEVNI éditée au 16 novembre 2009.

Article	Oui/Non	Renseignements complémentaires
Chapitre 1, «Généralités»		
S'agissant de l'article 1.01 a) 5, votre administration indique-t-elle sur le certificat de bateau que le bateau est un bateau rapide?	Non	Ce type de bateaux n'est pas visé dans le Règlement de Police pour la Navigation de la Moselle (RPNM).
S'agissant de l'article 1.01 a) 10, votre administration utilise-t-elle l'expression «bateau de petites dimensions» en tant que sous-catégorie de la catégorie «menue embarcation»?	Non	
S'agissant de l'article 1.01 a) 10, votre administration utilise-t-elle une définition différente du terme «moto nautique»?		Ce terme n'est pas visé dans le RPNM. Ce type de bateaux est englobé dans la catégorie des menues embarcations (il est fait référence à ce type d'engins à l'article 6.02bis du RPNM – Règles de route spécifiques aux menues embarcations).
S'agissant de l'article 1.02, votre administration décide-t-elle de ne pas prescrire les dispositions de cet article pour certains matériels flottants et pour les bateaux non motorisés de certaines formations à couple?	Non	Concernant le secteur de la Moselle, aucune exception n'est faite concernant les établissements et matériels flottants ainsi que pour les formations à couple non motorisées.
S'agissant de l'article 1.09, votre administration prévoit-elle d'autres dispositions en ce qui concerne l'âge requis pour tenir la barre des menues embarcations?	Oui	La condition d'âge ne s'applique pas dans le cas des menues embarcations non munies de moyens mécaniques de propulsion. Le chiffre 4 de l'article 1.09 du CEVNI n'est pas repris par le RPNM dans la mesure où ce type de bateaux ne naviguent pas sur la Moselle.
S'agissant de l'article 1.10, paragraphe 1, votre administration exige-t-elle que d'autres documents se trouvent à bord du bateau, y compris (liste non exhaustive):		
a) L'attestation relative à la délivrance des livres de bord;		Le RPNM prescrit également cette attestation.
b) L'attestation relative au montage et au fonctionnement du		Le RPNM prescrit également cette attestation.

Article	Oui/Non	Renseignements complémentaires
c) tachygraphe ainsi que les enregistrements prescrits du tachygraphe;		
La patente radar;		Le RPNM prescrit également cette patente. Toutefois, celle-ci est exigée à bord uniquement si le batelier ne possède pas l'autorisation de navigation au radar et approuvée sur la carte patente via la lettre "R".
d) L'attestation confirmant le montage et le fonctionnement de l'appareil radar et de l'indicateur de vitesse de giration;		Le RPNM prescrit également cette attestation.
e) Le certificat de radiotéléphonie délivré conformément aux accords internationaux et régionaux pertinents;		Le RPNM prescrit également ce certificat.
f) Le certificat relatif à l'assignation de fréquences;		Le RPNM prescrit également ce certificat.
g) Le Guide de radiotéléphonie pour la navigation intérieure (partie générale et partie régionale);		Le RPNM prescrit également ce document.
h) Le carnet de contrôle des huiles usées, dûment rempli;		Le RPNM prescrit également ce document.
i) Les documents relatifs aux chaudières et aux autres réservoirs sous pression;		Le RPNM prescrit également ces documents.
j) L'attestation pour installations à gaz liquéfiés;		Le RPNM prescrit également cette attestation.
k) Les documents relatifs aux installations électriques;		Le RPNM prescrit également ces documents.
l) Les attestations de contrôle des extincteurs portatifs et des installations d'extinction d'incendie fixées à demeure;		Le RPNM prescrit également ces attestations.
m) Les attestations de contrôle des grues;		Le RPNM prescrit également ces attestations.
n) Les documents requis par les paragraphes 8.1.2.1, 8.1.2.2 et 8.1.2.3 de l'ADN;		Le RPNM prescrit également ces documents.
o) En cas de transport de conteneurs, les documents relatifs à la stabilité du bateau;		Le RPNM prescrit également ces documents.
p) L'attestation relative à la durée et à la délimitation locale du chantier sur lequel le bateau peut être mis en service;		Le RPNM prescrit également cette attestation. Les bâtiments de chantier visés au Règlement de visite des bateaux du Rhin, non munis de timonerie ni de logement, ne sont pas tenus d'avoir à bord les papiers visés au chiffre 1, lettres a) et f) ci-dessus ; ces papiers doivent toutefois être tenus à disposition en permanence dans le secteur du chantier.
q) Les copies des attestations relatives aux moteurs, y compris le document d'homologation de type et le protocole concernant les paramètres des moteurs;		Le RPNM prescrit également ces attestations.
r) Les documents relatifs aux câbles d'amarrage;		Le RPNM prescrit également ces documents.
s) L'attestation relative au montage et au fonctionnement de l'équipement AIS intérieur.		<u>Aucune prescription</u> n'est faite par le RPNM en matière d'AIS intérieur.
Chapitre 2, «Marques et échelles de tirant d'eau des bateaux; jaugeage»		
S'agissant de l'article 2.02, votre administration prescrit-elle 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?	Non	Ce type de menues embarcations n'est pas visé par le RPNM.

Article	Oui/Non	Renseignements complémentaires
Chapitre 3, «Signalisation visuelle des bateaux»		
S'agissant de la section II du chapitre 3, votre administration décide-t-elle de ne pas exiger que les bateaux faisant route portent les signaux de jour?	Oui	La signalisation de jour n'est pas obligatoire pour toutes les catégories de bâtiments naviguant sur la Moselle. Les bâtiments devant porter une signalisation de jour sont les convois remorqués (dans les rades, les convois composés uniquement d'un bâtiment motorisé et d'une seule unité remorquée ne sont pas tenus de porter la signalisation de jour prescrite au présent article), les convois poussés remorqués, les bâtiments transportant certaines matières dangereuses, les bateaux autorisés au transport de plus de 12 passagers dont la coque est inférieure à 20 m, les bâtiments jouissant d'une priorité de passage et les bâtiments faisant route incapables de manœuvrer. Les signaux de nuit devront toutefois être utilisés en cas de visibilité réduite.
S'agissant de l'article 3.08, paragraphe 1, votre administration:		
a) Prescrit-elle d'autres feux de poupe;	Non	
b) Prescrit-elle une hauteur de moins de 5 m prévue au paragraphe 1 a)?	Oui	Le RPNM prévoit une hauteur minimale de 4 m si la longueur du bâtiment ne dépasse pas 40 m.
S'agissant de l'article 3.09, paragraphe 1 a), votre administration prescrit-elle une hauteur de moins de 5 m?	Oui	Le RPNM prévoit une hauteur minimale de 4 m si la longueur du bâtiment ne dépasse pas 40 m. L'article 3.09, chiffre 1, lettre a) renvoie à l'article 3.08, chiffre 1, lettre a).
S'agissant de l'article 3.10, paragraphe 1, votre administration:		
a) Prescrit-elle l'utilisation de feux clairs sur les voies navigables de faible largeur;	Non	Ce type de voies de navigation n'est pas visé par le RPNM.
b) Permet-elle que le pousseur porte les feux de mât et les feux de côté?	Non	Le RPNM prévoit que les feux de mâts soient placés à l'avant du bâtiment en tête du convoi. Les feux de côtés doivent être placés sur la partie la plus large du convoi, le plus près possible du pousseur.
S'agissant de l'article 3.11, votre administration considère-t-elle les formations à couple dont les dimensions maximales ne dépassent pas 110 m sur 23 m comme des bateaux motorisés isolés?		Le RPNM prévoit que toutes les prescriptions de signalisation doivent être respectées par les formations à couple, à l'exception des feux de côtés. Les bateaux visés ici ne naviguent pas sur la Moselle.
S'agissant de l'article 3.14:		
a) Votre administration autorise-t-elle pour les navires de mer, lorsqu'ils sont utilisés à titre temporaire seulement dans les zones de navigation intérieure, l'utilisation des signaux de nuit et de jour 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	Non	Aucune indication apportée par le RPNM quant à la signalisation des navires de mer.

Article	Oui/Non	Renseignements complémentaires
Code international de signaux) au lieu des signaux prescrits aux paragraphes 1, 2 et 3 du présent article;		
b) Votre administration prescrit-elle des feux (ou cônes) rouges au lieu de feux (ou cônes) bleus?	Non	
S'agissant de l'article 3.16, votre administration prescrit-elle une autre signalisation?	Oui	Le RPNM ne prévoit pas non plus de signalisation de jour pour les bacs faisant route. Concernant les bacs naviguant librement, le RPNM ne prévoit pas que ceux-ci portent les feux de côtés et de poupe de nuit. De plus, la hauteur du feu blanc peut être réduite si le bac ne dépasse pas 15 m de long.
S'agissant de l'article 3.20, paragraphe 4, votre administration dispose-t-elle que les menues embarcations autres que les embarcations d'un navire ne sont pas tenues de porter le ballon noir de jour?	Non	Le RPNM <u>ne prescrit pas</u> cette signalisation.
S'agissant de l'article 3.27, votre administration prescrit-elle un feu jaune scintillant au lieu d'un feu bleu pour les bateaux des services d'incendie et les bateaux de sauvetage?	Non	
Chapitre 4, «Signalisation sonore des bateaux; radiotéléphonie; appareils de navigation»		
S'agissant de l'article 4.01, votre administration applique-t-elle 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)?	Oui	Article 4.05 du RPNM - "Radiotéléphonie" Le RPNM prescrit une conformité des installations de radiotéléphonie avec l'arrangement régional relatif au service de radiotéléphonie sur les voies de navigation intérieure ainsi qu'avec la directive 1999/5/CE du 9 mars 1999 concernant les équipements terminaux de télécommunications et la reconnaissance mutuelle de leur conformité (JOCE N°L 91, p. 10). Aucune référence directe n'est faite au Règlement des radiocommunications de l'UIT. Une analyse interne doit encore menée par le Comité de Police de la Commission de la Moselle.
S'agissant de l'article 4.06, votre administration, sur certaines voies navigables, permet-elle 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?	Non	Ce type de bateaux n'est pas visé dans le RPNM
Chapitre 5, «Signalisation et balisage de la voie navigable»		
S'agissant de l'article 5.01, paragraphe 2, votre administration, en cas de besoin, règle-t-elle la navigation sur certains secteurs en recourant également à des signaux spéciaux montrés par des postes avertisseurs?	Non	Le RPNM ne prévoit pas de régler la navigation par le biais de signaux spéciaux montrés par des postes avertisseurs.
Chapitre 6, «Règles de route»		
S'agissant de l'article 6.02, votre administration prescrit-elle des règles spéciales applicables aux menues embarcations?	Oui	L'article 6.02, chiffre 2 du RPNM prévoit que les dispositions des articles suivants ne sont pas

Article	Oui/Non	Renseignements complémentaires
		<p>applicables aux menues embarcations :</p> <ul style="list-style-type: none"> - article 6.04 : règles normales de croisement entre bâtiments ; - article 6.05 : dérogations aux règles normales de croisement pour les bateaux à passagers avalants effectuant un voyage régulier, aux convois remorqués avalants qui pour virer veulent longer une rive déterminée ; - article 6.07 : règles à suivre dans les passages étroits ; - article 6.08, chiffre 1 : interdiction de dépassement signalée par des signaux de la voie navigable ; - article 6.10 : règles à respecter en cas de dépassement ; - article 6.11 : règles à respecter en cas de dépassement interdit ; - article 6.12 : règles de navigation à respecter lorsque les signaux indiquent la route à suivre. <p>Le CEVNI fait état de la non application de ces articles aux menues embarcations.</p> <p>Toutefois, d'autres prescriptions particulières sont applicables aux menues embarcations, elles sont visées à l'article 6.02bis du RPNM. Il s'agit en l'occurrence de prescriptions propres à la rencontre de menues embarcations entre elles ainsi que des prescriptions établies concernant les motos nautiques :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Les menues embarcations motorisées doivent s'écarter de la route des menues embarcations non motorisées. 2. Les menues embarcations qui ne sont ni motorisées ni à voile doivent s'écarter de la route des menues embarcations à voile. 3. Deux menues embarcations motorisées dont les routes se croisent de manière qu'il puisse y avoir danger d'abordage doivent s'éviter de la manière suivante : <ol style="list-style-type: none"> a) lorsqu'elles suivent des routes directement opposées ou à peu près opposées, chacune d'elles doit venir sur tribord pour passer à bâbord de l'autre ; b) lorsqu'elles suivent des routes différentes qui se croisent, la menue embarcation qui voit l'autre par

Article	Oui/Non	Renseignements complémentaires
		<p>tribord doit s'écarter de la route de cette dernière ; la présente disposition ne fait pas obstacle à l'application des articles 6.13, 6.14 et 6.16 du RPNM.</p> <p>4. Deux menues embarcations à voile dont les routes se croisent de manière qu'il puisse y avoir danger d'abordage doivent s'éviter de la manière suivante :</p> <p>a) quand chacune des embarcations reçoit le vent d'un bord différent, celle qui reçoit le vent de bâbord doit s'écarter de la route de l'autre ;</p> <p>b) quand les deux embarcations reçoivent le vent du même bord, celle qui est au vent doit s'écarter de la route de celle qui est sous le vent ;</p> <p>c) si une embarcation qui reçoit le vent de bâbord voit une autre embarcation au vent et ne peut pas déterminer avec certitude si cette autre embarcation reçoit le vent de bâbord ou de tribord, la première doit s'écarter de la route de l'autre.</p> <p>Les menues embarcations à voile dépassent au vent les autres menues embarcations à voile. Le côté d'où vient le vent doit être considéré comme étant celui du bord opposé au bord de brassage de la grand-voile.</p> <p>5. Une menue embarcation à voile qui tire des bordées ne doit pas manœuvrer de manière à obliger une menue embarcation, qui suit la rive située sur son tribord, à s'écarter.</p> <p>6. Sans préjudice des dispositions des articles 1.04, 1.06, 6.20 et 8.01bis du RPNM, les menues embarcations motorisées doivent, au droit des baignades et des campings, réduire leur vitesse, tout en conservant leur manœuvrabilité, de sorte que les personnes se trouvant sur ou dans l'eau ne soient pas mises en danger. Les menues embarcations ne doivent pas, par leur conduite, mettre les autres en danger ou encore les gêner ou les importuner plus que ne l'imposent les circonstances. Sans préjudice des prescriptions nationales complémentaires des Etats riverains de la Moselle et en dehors des plans d'eau signalés par le panneau E.22 où la pratique de la moto aquatique est autorisée, les motos aquatiques doivent suivre une route droite clairement reconnaissable.</p>
S'agissant de l'article 6.04, votre administration prescrit-elle des exceptions spéciales applicables à la rencontre des bateaux?	Oui	<p>Les prescriptions spéciales applicables à la rencontre des bateaux sont visées à l'article 6.05 du RPNM. L'article 6.04 du CEVNI est identique à l'article 6.04 du RPNM.</p>

Article	Oui/Non	Renseignements complémentaires
		Le CEVNI prescrit une obligation de rencontre sur tribord pour que chaque bâtiment puisse passer à bâbord de l'autre en cas de danger d'abordage. Cette prescription n'est pas visée par le RPNM.
S'agissant de l'article 6.05, votre administration prescrit-elle des règles spéciales applicables à la rencontre des bateaux?	Oui	Les prescriptions spéciales applicables prescrites par le RPNM sont les mêmes que celles visées par l'article 6.05 du CEVNI. Une prescription supplémentaire est prévue par le CEVNI (chiffre 6) qui prévoit que si les montants reconnaissent que la route demandée par les avalants encouragerait un danger, ils émettront une série de sons très brefs permettant ainsi à tous les conducteurs de prendre toutes les mesures nécessaires afin d'éviter le danger.
S'agissant de l'article 6.08, votre administration prescrit-elle que, si les signaux visés au paragraphe 2 ci-dessus 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?	Non	
S'agissant de l'article 6.11, paragraphe b), votre administration dispose-t-elle aussi 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?	Non	Aucune précision n'est faite sur la largeur du convoi. Toutefois, la largeur utile des écluses mosellanes est limitée à 12 m.
S'agissant de l'article 6.22 bis, votre administration prescrit-elle aussi 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?	Oui	Les règles spéciales fixées par le RPNM sont identiques à celles visées par le CEVNI. Les bâtiments dont la capacité de manœuvre est réduite ne sont pas visés au RPNM.
S'agissant de l'article 6.23, paragraphe 2 b), votre administration interdit-elle l'utilisation d'un câble longitudinal?		Ce type de câbles n'est pas visé par le RPNM. Analyse interne de cet article en cours par les Etats riverains de la Moselle quant à l'existence de tels bateaux sur la Moselle.
S'agissant de l'article 6.24-6.26, votre administration prescrit-elle des règles spéciales applicables au passage des ponts et des barrages?	Oui	L'article 6.26 du RPNM porte sur le passage des écluses à nacelles et rigoles pour bateaux de sport (CEVNI traite ici du passage des ponts mobiles).
S'agissant de l'article 6.27, votre administration prescrit-elle des règles spéciales applicables au passage des barrages?	Oui	Le passage des barrages est interdit sur la Moselle.
S'agissant de l'article 6.28, votre administration prescrit-elle des règles spéciales applicables au passage aux écluses?	Oui	Le RPNM prévoit que les bâtiments ne souhaitant pas se faire écluser n'entrent pas dans les avant-ports. Le RPNM interdit également tout dépassement dans les secteurs des écluses. Toutefois, les bâtiments et convois en attente d'éclusage à l'extérieur des garages peuvent être dépassés par des bâtiments allant s'amarrer dans les garages. Dans ce cas, le bâtiment ou convoi dépassé garde son tour d'éclusage.

Article	Oui/Non	Renseignements complémentaires
		Le RPNM fixe également des prescriptions particulières en raison de la longueur utile des écluses mosellanes (obligation d'autorisation pour les convois poussés d'une longueur supérieure à 170 m et ne dépassant pas 172,10 m). Le CEVNI prévoit une prescription particulière pour les menues embarcations ainsi que les bateaux rapides.
S'agissant de l'article 6.28 <i>bis</i> , votre administration prescrit-elle des règles spéciales applicables à l'entrée et à la sortie des écluses?	Non	
S'agissant de l'article 6.30, votre administration prescrit-elle d'autres règles générales de navigation par visibilité réduite?	Non	Le RPNM <u>ne reprend pas</u> le chiffre 4 de l'article 6.30 du CEVNI.
S'agissant de l'article 6.32, votre administration:		
a) Dispense-t-elle de la prescription relative à l'émission du signal sonore tritonal;		Sans objet. Le signal tritonal n'est pas prescrit par le RPNM.
b) Ne l'applique-t-elle que sur certaines voies navigables?		Sans objet. Le signal tritonal n'est pas prescrit par le RPNM.
S'agissant de l'article 6.33, votre administration dispose-t-elle qu'un bateau à bord duquel se trouve le conducteur d'un convoi doit émettre deux sons prolongés?	Non	Les prescriptions sont les mêmes dans le CEVNI et le RPNM.
Chapitre 8, «Signalisation et obligation de notification»		
S'agissant de l'article 8.02, paragraphe 4, votre administration exige-t-elle, 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?	Non	Cette prescription <u>n'est pas</u> visée par le RPNM dans son article 9.05 traitant de l'obligation d'annonce.

II. Renseignements sur d'autres écarts, s'il en existe, par rapport aux articles des chapitres 1 à 8 du CEVNI

Article 1.01 – Définitions

Dans le RPNM, les lettres t), u) et v) renvoient à une conformité des feux de signalisation avec les normes européennes. Le RPNM renvoie à l'ADNR et non pas à l'ADN.

Article 1.02, chiffre 7 – Conducteur

Dans le RPNM, une prescription spécifique en matière d'absorption d'alcool est fixée.

Les facultés du conducteur ne doivent pas seulement être entravées pour cause de fatigue, d'absorption d'alcool mais également pour cause d'absorption de médicaments, de drogues ou pour d'autres motifs. Lorsque la concentration d'alcool dans l'haleine atteint 0,25 mg/l ou plus ou lorsque la concentration d'alcool dans le sang atteint 0,5 ‰ ou plus ou lorsque la quantité d'alcool absorbée correspond à une telle concentration d'alcool dans l'haleine ou dans le sang, il lui est interdit d'assurer la conduite du bâtiment (**cette prescription vaut également pour l'équipage des bâtiments** – Article 1.03, chiffre 4 du RPNM).

Article 1.07, chiffre 1 – Chargement maximal, nombre maximal de passagers et champ de vision

Des exigences relatives au chargement pour les péniches de canal sont fixées par le RPNM.

Si la visibilité directe vers l'arrière est restreinte en cours de voyage, il est possible de compenser ce défaut de visibilité par un moyen optique donnant sur un champ suffisant une image claire et sans déformation. Lorsque la visibilité directe vers l'avant est insuffisante en raison de la cargaison pour permettre le passage sous des ponts ou dans les écluses, il est possible durant le passage de compenser ce défaut de visibilité par l'utilisation de périscopes à réflecteurs plats, d'appareils radar ou d'une vigie en contact permanent avec la timonerie.

Pas de prescription définie pour les bâtiments d'une largeur supérieure à 15 m chargés de conteneurs sur plus de trois couches.

Les bateaux rapides ne sont pas visés par le RPNM

Article 1.08, chiffres 3 et 4 – Construction, gréement et équipage de bord

Les prescriptions visées aux chiffres 3 et 4 du CEVNI (renvoi à la résolution n° 61) ne sont pas reprises au niveau du RPNM. Le RPNM renvoi au Règlement de Visite des Bateaux du Rhin.

Article 1.10, chiffre 1 – Documents de bord et autres papiers

Le RPNM prescrit des documents supplémentaires qui devront être présents à bord des bâtiments naviguant sur la Moselle :

- certificat de visite du bâtiment,
- patente du conducteur,
- attestation de priorité d'éclusage,
- l'attestation délivrée par une société de classification agréée concernant la flottabilité, la gîte, la stabilité des parties du bâtiment après séparation et l'indication du degré de chargement à partir duquel la flottabilité des deux parties n'est plus assurée, conformément aux exigences de l'article 22bis.05 chiffre 2 lettre b) du Règlement de visite des bateaux du Rhin dans sa version en vigueur, pour des bâtiments d'une longueur de plus de 110,00 m, à l'exception des bateaux à passagers,
- les autorisations spéciales délivrées par les autorités compétentes sur leurs sections de fleuve et celles valables à compter du 31 décembre 2009 pour les bâtiments d'une longueur de plus de 110,00 m jusqu'à 135 m, qui ne remplissent pas les conditions visées à l'article 8.07 chiffres 2 ou 3 du Règlement de Police pour la Navigation de la Moselle, ainsi que les autorisations spéciales selon l'article 8.01 chiffre 5 du RPNM.

Une liste de certains des documents requis par le RPNM sont répertoriés dans le chapitre 9 du CEVNI (prescriptions particulières).

Une dérogation est également prévue par le RPNM quant à l'obligation de présence à bord de l'attestation relative aux types de moteurs pour les barges dont l'agrément de type au sens de l'annexe J, partie I, chiffre 1.1.3 du Règlement de visite des bateaux du Rhin ou des prescriptions particulières équivalentes de l'un des Etats riverains de la Moselle est apposé sur la plaque métallique.

Article 1.12 – Objets dangereux se trouvant à bord ; perte d'objets ; obstacles

Le RPNM prévoit que les ancres ne doivent pas dépasser le fond ou la quille d'un bâtiment lorsqu'elles sont relevées.

Article 1.15 – Interdiction de déversement dans la voie navigable

Dans le RPNM, il n'est pas fait mention de l'interdiction de jeter de verser ou de faire écouler dans la voie navigable des déchets pétroliers sous une forme quelconque ou des mélanges de ces déchets avec de l'eau.

Article 1.16 – Sauvetage et assistance

Dans le RPNM, lorsqu'un accident a eu lieu, chaque personne impliquée doit se tenir informée des conséquences de l'accident et fournir des renseignements permettant d'établir son identité, d'identifier son bâtiment et de connaître la nature de son implication. Est impliquée dans un accident, toute personne dont le comportement, dans des circonstances données, a pu occasionner un accident.

Article 1.18 – Obligation de dégager le chenal

Dans le RPNM, chiffres 3 et 4 :

- Le CEVNI prévoit des exceptions pour les convois poussés.
 - L'obligation d'enlever du lit du fleuve les bâtiments échoués ou coulés, les matériels flottants échoués ou les objets perdus, est réglée par les prescriptions nationales.
- Les autorités compétentes peuvent procéder sans délai à l'enlèvement, si elles estiment que l'opération ne peut être différée.

Article 1.20 – Contrôle

L'habilitation des agents des autorités à pouvoir interdire la navigation d'un bâtiment pour des cas spécifiques (absence ou expiration du certificat de bateau, exigences fixées par l'article 1.07 non remplies, état d'ébriété du conducteur) n'est pas reprise au niveau du RPNM.

Article 1.21 – Transports spéciaux

Dans le RPNM, chiffre 2 :

Prescriptions particulières pour les bâtiments amphibies : sont considérées comme des menues embarcations.

Dans le RPNM, chiffres 3 et 4 :

Spécificités propres à la Moselle.

Article 1.22 – Prescriptions particulières de caractère temporaire

Dans le RPNM, chiffres 2 et 3 :

Précisions quant aux prescriptions temporaires pouvant être délivrées.

Le CEVNI ne fait pas état des articles 1.24 à 1.27 du RPNM :

Article 1.24 : Application dans les ports, lieux de chargement et de déchargement

Article 1.25 : Chargement, déchargement et transbordement

Article 1.26 : Droits particuliers des bâtiments des autorités de contrôle

Article 1.27 : Prescriptions, autorisations et approbations

Article 2.01 – Marques d'identification, à l'exception des menues embarcations et des navires de mer

Dans le RPNM, chiffres 1 et 2 :

Le numéro européen unique des bateaux ainsi que le numéro officiel d'un bâtiment doivent également être affichés sur la coque de tout bâtiment naviguant sur la Moselle.

Dans le RPNM, chiffre 4 :

Une dérogation est prévue pour les péniches de canal qui peuvent remplacer les marques d'identification mentionnées à l'article 2.01 par celles prescrites ou admises sur les canaux français ou la Sarre.

Dans le CEVNI, chiffre 4 :

Le CEVNI fixe des prescriptions à respecter par les navires de mer, bâtiments qui ne navigent pas sur la Moselle

Dans le CEVNI, chiffre 5 :

Le CEVNI prescrit qu'un bâtiment qui a un équipage faisant route de jour doit porter son pavillon national.

Article 2.04 – Marques d'enfoncement et échelles de tirant d'eau

Le RPNM ne fait pas référence à la résolution n°61 mais à des prescriptions propres à la Moselle se référant au Règlement de visite des bateaux du Rhin.

Précision faite quant aux péniches de canal.

Article 2.05 – Marques d'identification des crues

Des précisions sont faites sur les marques d'identification des ancres. De plus, celles-ci ne s'appliquent pas aux bâtiments effectuant exceptionnellement un voyage sur le Moselle.

Article 3.01 – Applications et définitions

Dans le RPNM, chiffres 3 et 5 :

Spécificités pour les convois poussés et les formations à couple.

Prescriptions pour les bâtiments en attente d'éclusage.

Le CEVNI prévoit une définition supplémentaire du terme "hauteur".

Article 3.02 – Feux

Prescriptions concernant les feux utilisés pour la navigation sur la Moselle, en plus des feux de signalisation.

Signalisation de nuit pour les bâtiments non motorisés.

Article 3.06 – Feux de secours

Le RPNM ne prévoit pas de feux de secours.

Article 3.08 – Signalisation des bateaux motorisés isolés faisant route

Les bateaux rapides ne sont pas visés par le RPNM.

Article 3.09 – Signalisation des convois remorqués faisant route

Dans le RPNM, chiffre 5

Le RPNM prévoit des dérogations pour le passage dans les rades (convois composés uniquement d'un bâtiment motorisé et d'une seule unité remorquée).

Les ouvertures des ponts fixes ne sont pas visées par l'article du RPNM tout comme les bâtiments venant ou partant directement pour la mer.

Article 3.10 – Signalisation des convois poussés faisant route

Dans le RPNM, chiffre 2 :

Le RPNM prévoit qu'un convoi poussé par deux pousseurs placés côte à côte portent les feux de poupe visés au chiffre 1, lettre c), chiffre i) sur le pousseur placé à tribord ; l'autre pousseur doit porter le feu de poupe visé au chiffre 1, lettre c), chiffre ii).

Dans le RPNM, chiffre 4 :

Lorsqu'un convoi poussé est remorqué de jour, le pousseur doit porter : un ballon jaune placé à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés.

Le RPNM précise que les feux de poupe soient de couleur blanche.

Le RPNM ne prévoit pas que les convois poussés dont les dimensions maximales ne dépassent pas 110 m sur 12 m sont considérés comme des bateaux motorisés isolés.

Dans le CEVNI, chiffre 3 :

Le CEVNI prévoit des dispositions supplémentaires lors des passages des ponts et écluses.

Dans le CEVNI, chiffre 5 :

Le CEVNI définit les bateaux motorisés isolés : convois poussés dont les dimensions maximales ne dépassent pas 110 m sur 12 m.

Article 3.11 – Signalisation des formations à couple faisant route

Le RPNM ne reprend pas les chiffres 2 et 3 du présent article visés au CEVNI.

Article 3.12 – Signalisation des bateaux à voile

Le RPNM ne reprend pas les chiffres 2 et 3 du présent article visés au CEVNI.

Article 3.13 – Signalisation des menues embarcations faisant route

Dans le RPNM, des spécifications sont fixées pour les menues embarcations à voile.

Dans le CEVNI, une prescription supplémentaire est faite concernant les menues embarcations de moins de 7 m de long (article 3.13, chiffres 2 et 5, dernier paragraphe) ainsi que concernant le passage des ponts et des écluses (article 3.13, chiffre 7)

Article 3.14 – Signalisation supplémentaire des bateaux effectuant certains transports de matières dangereuses

Le RPNM précise que cette signalisation supplémentaire s'applique aux bâtiments faisant route effectuant certains transports de matières dangereuses. Le RPNM renvoie à l'ADNR et pas à l'ADN.

Article 3.17 – Signalisation supplémentaire des bateaux jouissant d'une priorité de passage

Le CEVNI précise que la signalisation de jour doit être portée.

Le RPNM fait état, dans cet article, de la signalisation des bâtiments faisant route jouissant d'une priorité de passage.

Article 3.18 – Signalisation supplémentaire des bateaux incapables de manœuvrer

Le RPNM précise que cette signalisation supplémentaire s'applique aux bâtiments faisant route incapables de manœuvrer.

Les prescriptions concernant la signalisation de jour sont différentes.

Dans le RPNM, un signal sonore peut être émis et le pavillon rouge balancé peut être remplacé par un panneau de même couleur.

Le CEVNI prévoit, pour la signalisation de nuit, la possibilité de porter deux feux rouges superposés ; possibilité qui n'est pas prescrite par le RPNM.

Le CEVNI prévoit également d'autres dispositions pour les petites embarcations en matière de signalisation de nuit.

Article 3.20 – Signalisation des bateaux en stationnement

Dans le RPNM, chiffre 1 :

Le RPNM ne prévoit pas de signalisation de jour.

Les convois ainsi que les petites embarcations ne sont pas visés par le RPNM.

Les dérogations à l'obligation de signalisation prévue par cet article seront délivrées par les autorités compétentes.

Article 3.26 – Signalisation des ancres qui peuvent présenter un danger pour la navigation

Une précision est faite au niveau du RPNM, cet article porte sur les ancres des bâtiments, des matériels flottants et des établissements flottants.

Le RPNM précise que les bâtiments en stationnement, dont les ancres sont mouillées de telle manière que les ancres, les câbles d'ancres ou les chaînes d'ancres peuvent présenter un danger pour la navigation, doivent porter de nuit, outre les feux prescrits par les autres dispositions du présent règlement :

un feu ordinaire blanc supplémentaire, visible de tous les côtés, placé à 1,00 m environ au-dessous du feu prescrit au chiffre 1 de l'article 3.20 ou, lorsque deux feux de stationnement sont montrés, au-dessous du feu le plus proche de l'ancre.

Article 3.30 – Signaux de détresse

Le RPNM ne prévoit pas les mêmes signaux de détresse que ceux visés au CEVNI. La liste des signaux acceptés par le CEVNI est plus large que celle prescrite dans le RPNM.

Le RPNM ne fait pas état des articles 3.34 à 3.38 du CEVNI :

Article 3.34 : Signalisation supplémentaire des bateaux dont la capacité de manœuvre est restreinte

Article 3.35 : Signalisation supplémentaire des bateaux en train de pêcher

Article 3.36 : Signalisation supplémentaire des bateaux utilisés pour la pratique de la plongée subaquatique

Article 3.37 : Signalisation supplémentaire des bateaux en train de faire du dragage des mines

Article 3.38 : Signalisation supplémentaire des bateaux en service de pilotage

Article 4.06 – Radar

Le RPNM renvoie au Règlement de visite des bateaux du Rhin.

Le RPNM ne fait pas état de l'article 4.07 du CEVNI :

Article 4.07 : Système automatique d'identification pour la navigation intérieure

Le RPNM ne fait pas état de l'article 5.03 du CEVNI :
Article 5.03 : Utilisation des signaux et des balises

Le RPNM ne fait pas état des article 6.01 et 6.01bis du CEVNI :
Article 6.01 : Définitions
Article 6.01bis : Bateaux rapides

Article 6.01 du RPNM – Navigation à voile

Le RPNM prévoit des règles de route pour les bâtiments à voile sur la Moselle.

Article 6.03 – Principes généraux

Le RPNM ne prévoit pas qu'un conducteur qui constate un danger d'abordage émette une série de sons très brefs.

Le RPNM ne fait pas état de l'article 6.03bis du CEVNI :
Article 6.03bis : Routes qui se croisent

Article 6.05 – Rencontres : dérogations aux règles normales

Le RPNM ne reprend pas les chiffres 1, 6 et 7 du CEVNI.

Au chiffre 1, le RPNM fixe une hauteur maximale chiffrée quant au nombre de passagers (300).

Le RPNM ne fait pas état de l'article 6.06 du CEVNI :
Article 6.06 : Rencontre d'un bateau rapide et d'un autre bateau

Article 6.07 - Rencontre dans les passages étroits

Au chiffre 1, lettre d), le RPNM ne fait pas état de ces prescriptions (rencontres sur les voies navigables pour lesquelles l'aval et l'amont ne sont pas définis).

Article 6.10 – Dépassement

Le RPNM ne prévoit pas de prérogatives en matière de dépassement pour les bâtiments à voiles et les menues embarcations (CEVNI chiffres 6 et 7).

Le CEVNI prévoit que le dépassement peut être réalisé, le rattrapé doit en avertir le rattrapant par des signaux sonores (chiffre 3).

Article 6.13 – Virage

Le RPNM ne prévoit pas de prérogatives pour les menues embarcations.

Article 6.16 – Ports et voies affluentes : entrée et sortie, sortie suivie d'une traversée de la voie principale

Le RPNM ne fait pas état des chiffres 6 et 7 visés par l'article 6.16 du CEVNI.

Au chiffre 2 de l'article, le CEVNI émet une exception pour les bacs quant à l'application de ces prescriptions.

La signalisation concernant une interdiction d'entrée dans un port est légèrement différente (flèche).

Article 6.21 - Convois

Au chiffre 1, le RPNM prévoit qu'un convoi ou une formation à couple doit être composé de telle sorte qu'il puisse être éclusé en une seule fois ; en particulier, sa largeur totale ne doit pas dépasser 11,45 m.

Au chiffre 2, le RPNM prévoit que tout convoi poussé ou toute formation à couple dont la longueur dépasse 86,00 m doit pouvoir s'arrêter cap à l'aval, en temps utile, tout en restant parfaitement manœuvrable pendant et après l'arrêt. La même prescription est applicable à tout bâtiment motorisé dépassant 86,00 m, sauf si sa quille a été posée avant le 1er avril 1960.

Au chiffre 3, le RPNM prévoit que le bâtiment motorisé qui assure la propulsion principale d'une formation à couple doit se trouver à tribord de cette formation.

Au chiffre 4, le RPNM ne fait pas état de cette prescription (barges de navire).

Article 6.21bis – Déplacement de barges en dehors d'un convoi poussé

Cet article est repris au niveau du RPNM sous l'article 8.05.

Le RPNM prévoit que le déplacement des barges de poussage, en dehors d'un convoi poussé ne peut se faire que sur de courtes distances et conformément aux prescriptions édictées par l'autorité compétente ou avec l'autorisation de celle-ci.

Article 6.22 – Interruption de la navigation

Le RPNM prévoit que :

- La navigation sur des eaux présentant le panneau de signalisation

a) A.1a (annexe 7) est interdite à tous les bâtiments, à l'exception des menues embarcations non motorisées ;

b) A.12 (annexe 7) est interdite à tous les bâtiments utilisant leurs propres moyens mécaniques de propulsion.

- L'interdiction visée au chiffre 1 ou 2 ci-dessus s'applique également aux matériels flottants.

- Les personnes pratiquant un sport nautique sans utiliser un bâtiment n'ont pas le droit d'utiliser à cette fin une section de voie d'eau située derrière un panneau de signalisation A.1.

- Les sections de voie d'eau désaffectées ou à usage restreint peuvent être balisées par une série de deux ou plus panneaux de signalisation A.1, A.1a ou A.12 ou par une série de deux ou plus flotteurs jaunes portant ces panneaux de signalisation comme voyants. Dans ce cas, l'interdiction en question concerne la section de voie d'eau située derrière la ligne droite de jonction de ces signaux.

Article 6.29 – Priorité de passage aux écluses

Le RPNM fixe des prescriptions particulières quant à l'ordre de passage aux écluses :

a) Le passage aux écluses s'effectue selon l'ordre d'arrivée.

b) Les menues embarcations ne peuvent exiger un éclusage spécial. Elles ne doivent pénétrer dans le sas qu'après y avoir été invitées par le personnel de l'écluse. En outre, lorsque des menues embarcations sont éclusées en commun avec d'autres bâtiments, elles ne doivent pénétrer dans le sas qu'après ces derniers.

c) Toutefois le personnel de l'écluse peut donner des instructions dérogoires en vue d'assurer une meilleure utilisation de l'écluse ou, si c'est nécessaire pour des raisons de sécurité, d'écluser isolément des bâtiments transportant des matières dangereuses.

La priorité de passage visée au chiffre 2.b) ci-dessus est accordée seulement :

- a) aux bâtiments qui, en raison de la nature de leur chargement ou pour des raisons de sécurité, nécessitent un éclusage accéléré ;
- b) aux bâtiments participant à des opérations de sauvetage ou à d'autres opérations urgentes ;
- c) aux bateaux à passagers ayant une capacité d'au moins 100 passagers et qui effectuent un service régulier.

Il y a un service régulier lorsqu'un bateau à passagers effectue au moins quatre voyages au cours d'une période de quatre semaines (en ce qui concerne les bateaux-hôtels, au moins quatre voyages par saison touristique) sur des parcours déterminés comportant des arrêts fixés suivant un horaire établi en accord avec l'autorité compétente et porté à la connaissance de la batellerie au moins un mois à l'avance. En cas de modification ultérieure de cet horaire, la même procédure serait appliquée.

La priorité de passage n'est valable que pour des écluses dont le passage est prévu d'après l'horaire approuvé.

La priorité de passage peut être exceptionnellement accordée par l'autorité compétente à des bateaux à passagers ne répondant pas à toutes les conditions stipulées au chiffre 3.c) dans l'un des deux cas suivants :

- a) si le bateau à passagers est éclusé en même temps qu'un autre bateau à passagers effectuant un service régulier et bénéficiaire de l'attestation visée au chiffre 2.b)
- b) si le nombre total d'éclusages prioritaires de bateaux à passagers ne dépasse pas quatre un même jour dans chaque sens à une écluse déterminée.

L'horaire de chaque voyage spécial doit être approuvé par l'autorité compétente et porté à la connaissance de la batellerie. L'attestation n'est valable que pour les écluses dont le passage est prévu d'après l'horaire de voyage approuvé.

La priorité de passage visée au chiffre 2.b) ci-dessus confère au bâtiment qui en bénéficie le droit d'être éclusé avant d'autres bâtiments en attente d'éclusage, dans la mesure où ce bâtiment prioritaire est à moins de 1500 m de l'écluse, soit qu'il soit vu par l'éclusier, soit qu'il ait annoncé sa position par radiotéléphonie. Elle ne lui confère, en aucun cas, le droit d'être éclusé à une heure déterminée à l'avance.

Chaque éclusage vers l'amont ou vers l'aval de bâtiments ayant fait usage de leur droit de priorité doit être suivi d'un éclusage dans le même sens sans droit de priorité.

A l'égard de bâtiments ou de convois poussés de plus de 1500 tonnes de port en lourd naviguant suivant un horaire établi en accord avec l'autorité compétente, le droit de priorité des bateaux à passagers ne peut s'exercer qu'une seule fois à chaque écluse.

Dans la mesure où ils ne peuvent emprunter les écluses à nacelles ou les rampes, les bâtiments visés à l'article 6.26, chiffre 1, ci-dessus ne seront éclusés qu'en groupe ou en même temps que d'autres bâtiments.

Ils ne pourront, en aucun cas, bénéficier d'un droit de priorité.

Article 6.31 – Signaux sonores pendant le stationnement

Les prescriptions concernant les volées de cloches sont un peu différentes.

Le RPNM prévoit une exception pour les convois poussés et les formations à couple (chiffre 3).

Article 6.33 – Dispositions pour les bateaux ne naviguant pas au radar

Le RPNM ne fait pas état de prescription concernant les bacs ne naviguant pas au radar.

Le RPNM ne fait pas état des articles 6.34 à 6.37 du CEVNI :

Article 6.34 : Priorités spéciales

Article 6.35 : Ski nautique et activités analogues

Articles 6.36 : Conduite des bateaux de pêche et à leur égard

Article 6.37 : Conduite des plongeurs subaquatiques et à leur égard

Article 7.01 – Principes généraux pour le stationnement

Le RPNM précise que là où, en raison des conditions du chenal, la navigation doit s'effectuer à moins de 40,00 m de la rive, il n'est permis aux bâtiments de stationner bord à bord que si le total de leur largeur ne dépasse pas 11,45 m.

Article 7.02 - Stationnement

Le RPNM prévoit que dans les avant-ports amont et aval des écluses, le stationnement est interdit sauf pour les bâtiments en instance d'éclusage. Une autorisation peut toutefois être délivrée par le personnel aux écluses pour un stationnement de nuit ou par temps bouché dans les avant-ports aval à condition que cela ne gêne pas le passage des autres bâtiments.

Article 7.06 – Stationnement autorisé pour certaines catégories de bateaux

Le RPNM prévoit que les bâtiments se rangent bord à bord en quittant la rive.

Article 7.08 – Garde et surveillance

Le CEVNI prévoit des prescriptions particulières pour les bâtiments se trouvant dans le chenal et les bateaux-citernes (chiffre 1), pour le transport de matières dangereuses (chiffre 2) ainsi que pour les bateaux à passagers (chiffre 3).

Article 8.02 – Obligation d'annonce

Ces prescriptions sont reprises par le RPNM au niveau de l'article 9.05. Toutefois des éléments supplémentaires et particuliers sont visés par le RPNM.

III. Renseignements sur les dispositions additionnelles, s'il en existe, qui complètent les dispositions des chapitres 1 à 8 du CEVNI.

Articles figurant au RPNM portant sur les prescriptions particulières propres à la Moselle :

Chapitre 8 – Dispositions supplémentaires

- article 8.01 – Dimensions maxima des bâtiments et des convois
- article 8.01bis – Vitesse de marche
- article 8.02 – Remorquage d'un convoi poussé ou par un convoi poussé
- article 8.03 – Convois poussés comprenant des bâtiments autres que des barges de poussage
- article 8.04 – Convois poussés comprenant des barges de navire
- article 8.06 – Accouplement des convois poussés
- article 8.07 – Liaison phonique à bord des convois et des bâtiments dont la longueur dépasse 110 mètres
- article 8.08 – Circulation de personnes à bord des convois poussés
- article 8.11 – Sécurité à bord des passagers
- article 8.12 – Utilisation des embarcadères pour les bateaux à passagers

Chapitre 9 – Règles particulières de route et de stationnement

- article 9.01 – Restrictions de navigation
- article 9.02 – Passage hors horaire de navigation à l'écluse de Metz
- article 9.03 – Circulation dans le chenal d'accès aux écluses de Coblenze
- article 9.04 – Navigation des convois poussés à l'embouchure de la Moselle

Chapitre 10 – Restriction de la navigation en temps de crue

- article 10.01 – Marques de crue
- article 10.02 – Conduite à tenir lorsque les marques de crue sont atteintes ou dépassées

Chapitre 11 – Protection des eaux et élimination des déchets survenus à bord des bâtiments

- article 11.06 – Obligation de vigilance lors de l'avitaillement

Les articles 11.01 à 11.09 (sauf l'article 11.06) sont repris dans le chapitre 10 du CEVNI.